

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  1.16

### Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan d'Aménagement de Zone, ZAC Pleyel – Libération  
(Saint-Denis)



# Sommaire

<b>1</b>	<b>Préambule</b>	<b>5</b>	
<b>2</b>	<b>Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b>	<b>9</b>	
2.1	La mise en compatibilité.....	11	
2.1.1	Définition.....	11	
2.1.2	Champ d'application.....	11	
2.1.3	Objet.....	11	
2.2	Le déroulement de la procédure.....	11	
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité.....	12	
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité.....	12	
2.4.1	Article L. 123-14.....	12	
2.4.2	Article L. 123-14-2.....	12	
2.4.3	Article R. 123-23-1.....	13	
2.4.4	Autres dispositions.....	13	
2.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité.....	13	
<b>3</b>	<b>Présentation générale du projet et de son contexte</b>	<b>15</b>	
3.1	Le contexte administratif du projet.....	17	
3.1.1	Généralités.....	17	
3.1.2	État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département de la Seine-Saint-Denis (93).....	17	
3.2	Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique.....	17	
3.2.1	Le programme d'ensemble.....	17	
3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel et prolongement de la Ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel.....	19	
3.2.3	Présentation technique du projet.....	20	
3.2.4	Présentation du projet dans la ZAC « Pleyel-Libération » à Saint-Denis.....	21	
<b>4</b>	<b>Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune</b>	<b>23</b>	
4.1	Les documents supra-communaux.....	25	
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).....	25	
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).....	25	
4.2	Le POS en vigueur.....	25	
4.3	Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Pleyel-Libération ».....	25	
4.4	Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone.....	27	
4.4.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité.....	27	
4.4.2	Evolutions du règlement induites par le projet.....	27	
<b>5</b>	<b>Extraits des documents d'urbanisme de la commune</b>	<b>29</b>	
	1. Extrait du règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur		
	2. Extrait du règlement du Plan d'Aménagement de Zone mis en compatibilité		



## **1 Préambule**



**Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) du « Pleyel-Libération » de la ville de SAINT-DENIS, 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<sup>er</sup> octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).**

**Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Pleyel-Libération » dans la commune de SAINT-DENIS ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.**

Le POS approuvé de la ville de SAINT-DENIS ne s'applique pas à la totalité de son territoire communal. L'ancienne friche industrielle Pleyel d'une quarantaine d'hectares est régie par une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), zone qui possède ses propres règles, indépendantes de celles du POS.

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

Le PAZ de la ZAC « Pleyel-Libération » a été approuvé le 29 juin 1995. Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification approuvée le 18 décembre 2008.

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

La ville de SAINT-DENIS fait partie également du périmètre de 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 à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) approuvée avant l'entrée en vigueur de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

### 2.1.2 Champ d'application

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

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

### 2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier dans le périmètre de la ZAC « Pleyel-Libération » à SAINT-DENIS. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

Plus précisément, elle concerne :

- **La section courante de l'infrastructure en souterrain** : le tunnel de 9,5 m de diamètre environ mettant en liaison les gares.
- Les emprises des gares :
  - Les **gares souterraines** dont les dimensions sont de 54 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.
  - Les **émergences des gares** : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.

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

- Les **ouvrages techniques annexes** tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

## 2.2 Le déroulement de la procédure

**Cinq grandes étapes** jalonnent cette procédure.

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

*Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Pleyel-Libération » à SAINT-DENIS. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone avec l'opération.*

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

*Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Pleyel-Libération » avec le projet faisant l'objet de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, d'un **examen conjoint** de :*

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

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

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

### 3 - L'enquête publique

*L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Pleyel-Libération ».*

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

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Pleyel-Libération » est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

#### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

### **2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité**

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant dans le périmètre de la ZAC les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Cette pièce aborde deux sujets :
  - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
  - Les incidences du projet sur le Plan d'Aménagement de Zone et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **règlement du Plan d'Aménagement de Zone**, portant sur les articles concernés par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet dans la ZAC, les modifications de texte nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Les autres pièces du Plan d'Aménagement de Zone ne nécessitent pas d'évolution.

### **2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité**

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

#### **2.4.1 Article L. 123-14**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 2.4.3 Article R. 123-23-1

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

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

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

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

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

### 2.4.4 Autres dispositions

Comme pour les POS et PLU, le contenu du dossier de mise en compatibilité des Zones d'Aménagement Concerté dont le projet de PAZ a été approuvé avant l'entrée en vigueur de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 répond aux prescriptions, toujours valides, de la circulaire n°87-64 du 21 juillet 1987, précisant ses modalités de mise en œuvre.

Par ailleurs, à la suite de la transmission pour saisine du présent dossier, a été promulguée la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi « ALUR ». La loi ALUR modifie le contenu des différents documents d'urbanisme.

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

\* 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.

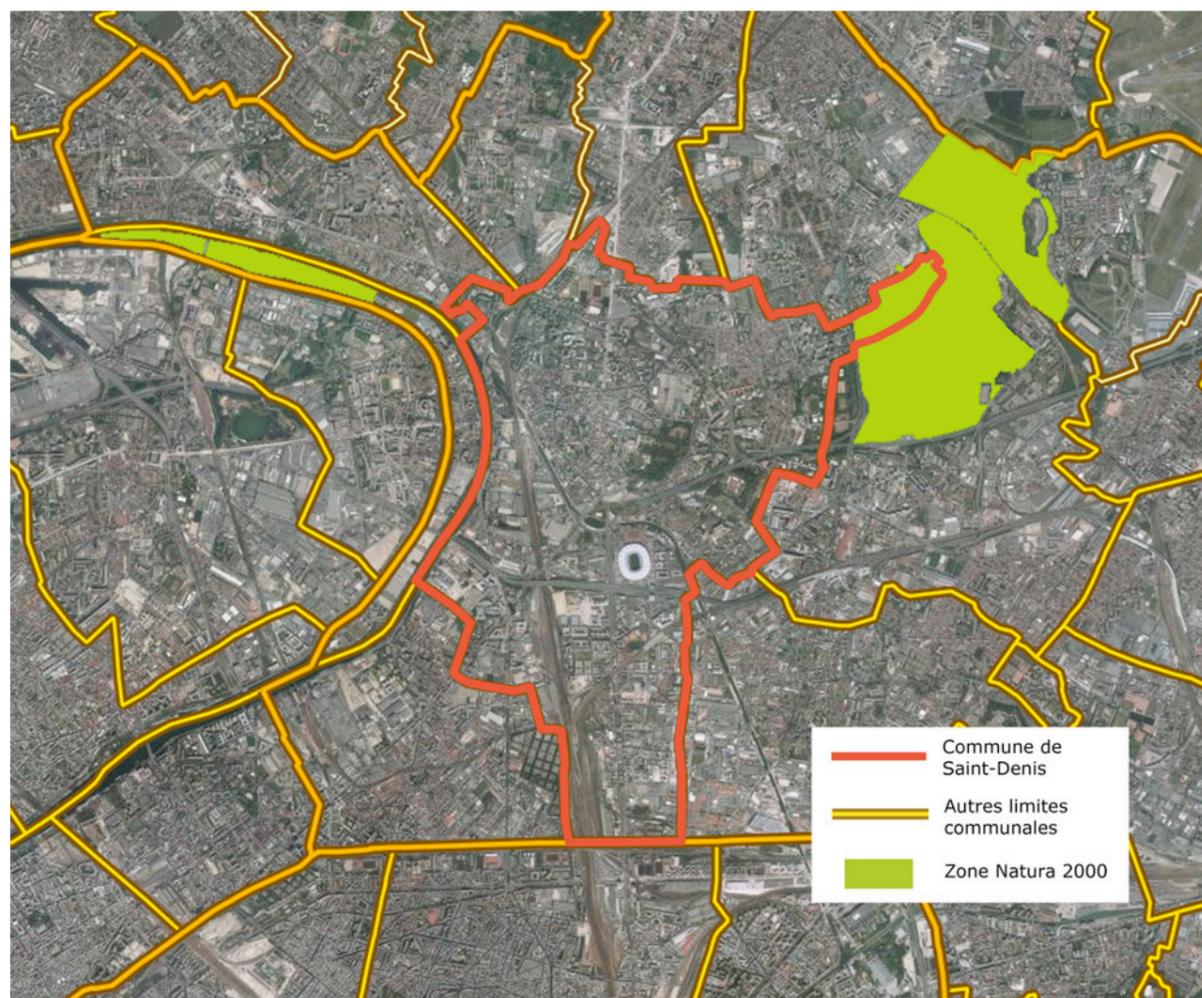
## 2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

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 soumises à évaluation environnementale notamment les procédures d'évolution des ZAC 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 ZAC 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 et sont sans incidences sur l'économie générale du document.

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 SAINT-DENIS 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 POS de SAINT-DENIS, pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris fait l'objet d'une évaluation environnementale, couvrant également les effets de la mise en compatibilité de la ZAC, présentée au chapitre 4.4 du dossier de mise en compatibilité du POS de SAINT-DENIS. Celle-ci traite du territoire communal dans son intégralité.



*Les sites Natura 2000 à Saint-Denis et dans les communes limitrophes  
Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel*

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



### 3.1 Le contexte administratif du projet

#### 3.1.1 Généralités

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, traverse **14 communes**, toutes dotées d'un POS ou PLU, toutes nécessitant une mise en compatibilité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

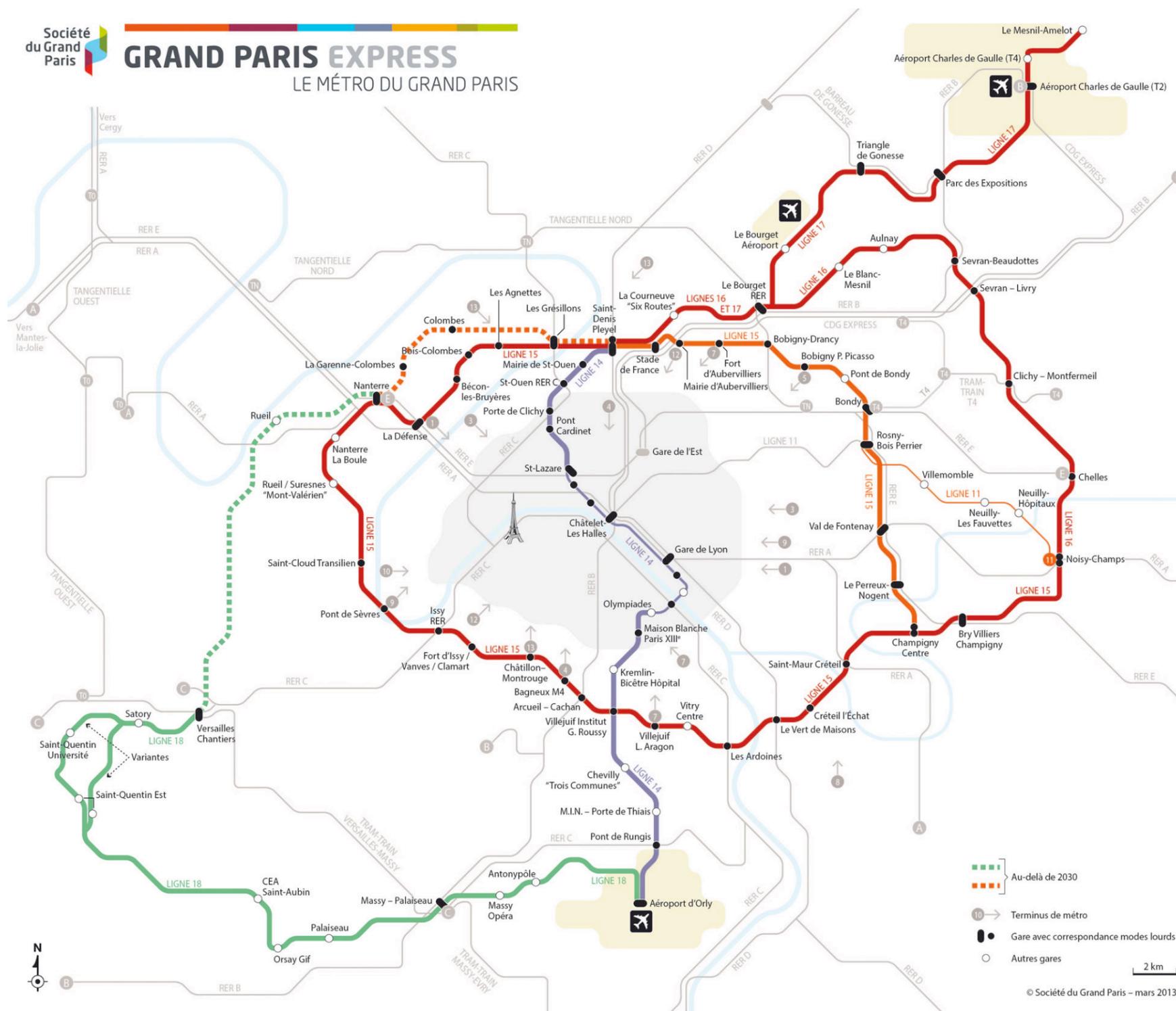
#### 3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;

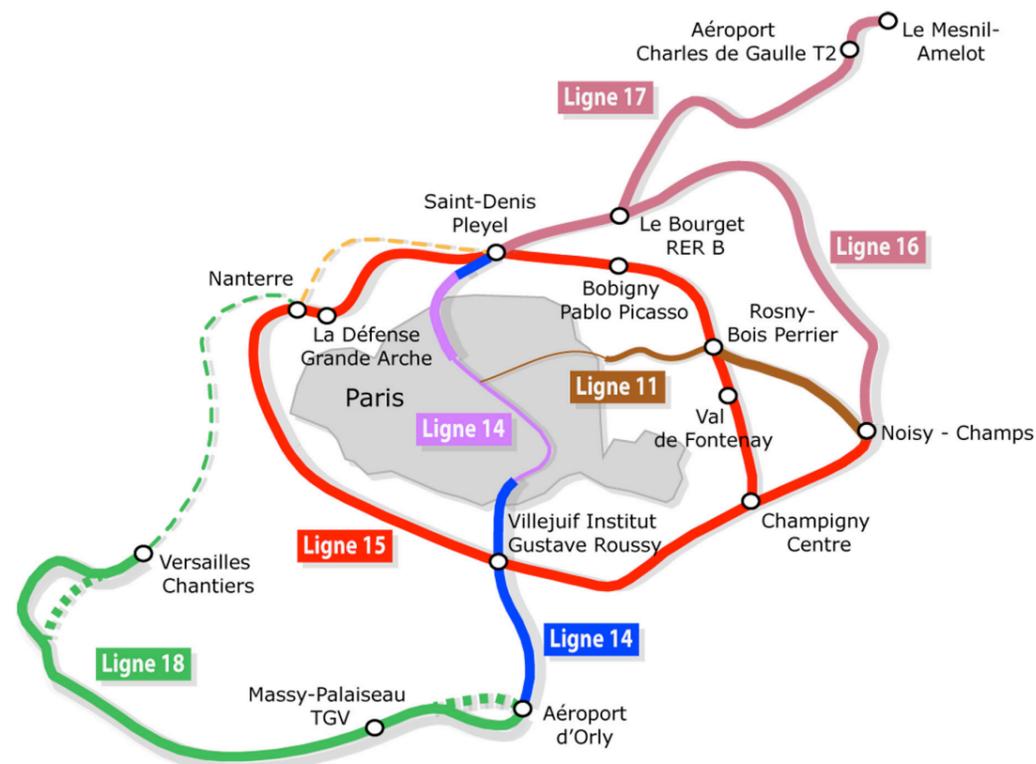


Le programme : le réseau Grand Paris Express

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

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

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



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

### 3.2.2 Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel et prolongement de la Ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel

Compte tenu de l'ampleur du programme d'ensemble et de son étendue géographique, le réseau Grand Paris Express donnera lieu à plusieurs déclarations d'utilité publique et fait ainsi l'objet de plusieurs enquêtes publiques préalables. Chaque enquête porte sur une section spécifique du réseau, correspondant à un « tronçon » de ligne cohérent en termes de fonctionnalités et d'organisation des travaux.

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

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

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

Les 9 gares du projet
Chelles
Clichy-Montfermeil
Sevran-Livry
Sevran-Beaumont
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-Beaumont, 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.

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

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 (à l'exception de la gare de Saint-Denis-Pleyel, dont les dimensions sont plus importantes, la gare assurant la correspondance entre les Lignes 14/15/16-17) et de profondeur variable, accueillant notamment les quais, mezzanines et circulations verticales (ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes...) pour accéder à l'émergence de la gare, les espaces de correspondance avec les autres lignes de transport en commun, les locaux d'exploitation et locaux techniques nécessaires au fonctionnement du réseau.

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

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

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

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

#### 3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

En particulier, la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 m entre deux puits d'accès des secours, ou entre un puits d'accès des secours et une gare. Ces accès, raccordés au tunnel, représentent une emprise au sol d'environ 30 m<sup>2</sup>. Entre deux gares, les ouvrages d'accès des secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont en règle générale mutualisés. Les grilles de rejet des fumées occupent une surface au sol pouvant varier entre 20 m<sup>2</sup> et 40 m<sup>2</sup>.

Les accès aux ouvrages d'épuisement<sup>2</sup> devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m<sup>2</sup>, sans élévation par rapport au niveau du sol. Les postes de redressement<sup>3</sup> seront réalisés tous les 2 km environ. Ils seront situés préférentiellement à l'intérieur des gares et sur le domaine public et pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1) jusqu'à 150 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

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

<sup>2</sup> Un poste, ou ouvrage d'épuisement est destiné à recueillir les eaux d'infiltration du tunnel pour les rejeter dans le réseau d'assainissement local, c'est le point le plus bas du tracé.

<sup>3</sup> 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.

### 3.2.4 Présentation du projet dans la ZAC « *Pleyel-Libération* » à Saint-Denis

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse la ZAC « *Pleyel-Libération* » sur la commune de SAINT-DENIS sur une longueur d'environ 135 m. La ZAC « *Pleyel-Libération* » est concernée uniquement par une section de l'infrastructure courante souterraine du 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 SAINT-DENIS fait partie également du périmètre de 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, dans le périmètre de la ZAC « Pleyel-Libération », 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Pleyel-Libération » ne remettent pas en cause la compatibilité de ce dernier avec le SCoT.**

### 4.2 Le POS en vigueur

Le POS en vigueur de la commune de SAINT-DENIS est concerné par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris dans la partie Sud du territoire communal, ainsi que par l'implantation de la gare « Saint-Denis Pleyel » et ses emprises souterraines et 4 ouvrages techniques annexes.

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

### 4.3 Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Pleyel-Libération »

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Pleyel-Libération », approuvée par la ville de SAINT-DENIS par délibération du 29 juin 1995 et modifiée le 18 décembre 2008, est impactée sur une longueur d'environ 135 m, uniquement par :

- une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris.

Le tracé du projet est implanté sur un secteur distinct de la ZAC « Pleyel-Libération » de la ville de SAINT-DENIS.

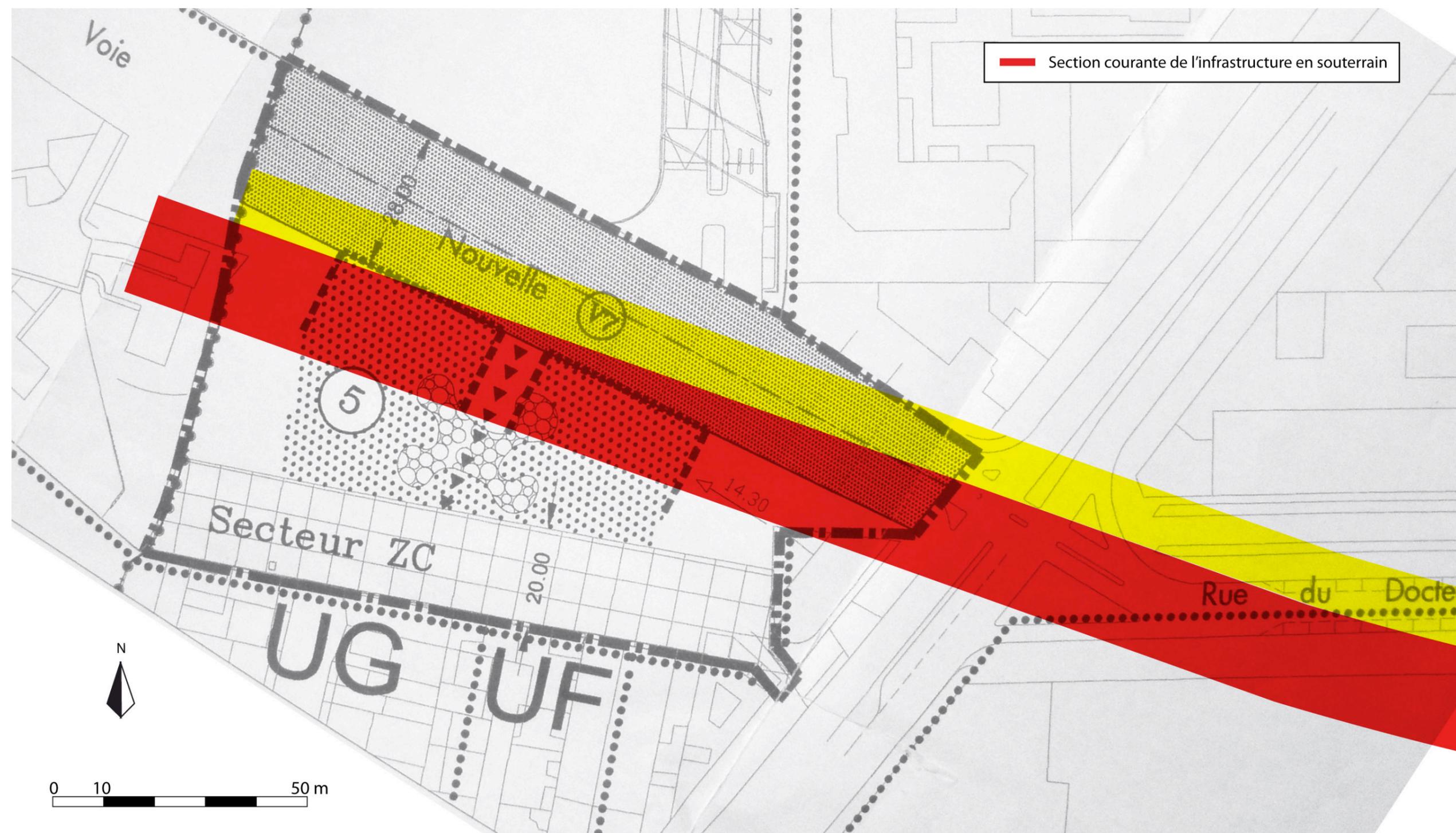
#### Le plan d'aménagement de zone : le secteur traversé ZC

Le secteur ZC est impacté uniquement :

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

Le règlement du Plan d'Aménagement de Zone précise : « Le secteur ZC défini au document graphique du PAZ est une zone affectée à la construction de petits immeubles de logements collectifs et/ou habitations individuelles avec espaces verts, à caractère discontinu et de faible hauteur ainsi que des surfaces de stationnement nécessaires. [...] »

**EXTRAIT DU PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE DE LA ZAC « PLEYEL-LIBERATION » A SAINT-DENIS  
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



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

## 4.4 Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Pleyel-Libération » sur la commune de SAINT-DENIS au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront par **l'adaptation partielle du règlement du Plan d'Aménagement de Zone afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

### 4.4.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité

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

Le Code ne donne aucune définition de la notion de « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ». Le Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Pleyel-Libération » ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

### 4.4.2 Evolutions du règlement induites par le projet

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

- L'article 1 « Occupations et utilisations du sol autorisées ou soumises à conditions spéciales ».
- L'article 2 « Occupations et utilisations du sol interdites ».

Ces articles dans 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.

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

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>	
Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</b>	/
<b>Zone ZC</b>	
<b>L'article ZC 2 est compatible avec le projet</b> et n'est pas concerné par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
<b>L'article ZC 1</b> n'autorise pas de manière explicite les éléments du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Il convient donc d'autoriser celui-ci au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».	<b>La rédaction insérée en fin d'alinéa ZC 1.2 est la suivante :</b> « <u>5) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »

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



1.

Règlement

Document en vigueur



**Extrait**

**ZAC « Pleyel-Libération » de la ville de Saint-Denis**

*Plan d'aménagement de zone approuvé le 29 juin 1995*

*Modification du Plan d'aménagement de zone approuvée le 18 décembre 2008*

### CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR ZC

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

Le secteur ZC défini au document graphique du PAZ est une zone affectée à la construction de petits immeubles de logements collectifs et/ou d'habitations individuelles avec espaces verts, à caractère discontinu et de faible hauteur ainsi que des surfaces de stationnement nécessaires.

#### ARTICLE ZC 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL AUTORISEES OU SOUMISES A CONDITIONS SPECIALES

##### 1.1 Rappel des occupations et utilisations du sol soumises à autorisation

- 1) L'édification des clôtures est soumise à autorisation (article L.441-2 du Code de l'Urbanisme).
- 2) Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation (articles R.442-1 et suivant du Code de l'Urbanisme).
- 3) Les démolitions sont soumises à permis de démolir (article L.430-2 du Code de l'Urbanisme).
- 4) Les défrichements dans les espaces boisés non classés sont soumis à autorisation (Code Forestier L.311-1).

##### 1.2 Sont notamment autorisés

- 1) Les habitations individuelles.
- 2) Les habitations collectives et leurs annexes, les commerces.
- 3) Les aires de jeux et de sports.
- 4) Les aires de stationnement et parkings souterrains.

##### 1.3 Sont admis mais soumis à conditions spéciales

- 1) Les parkings ou aires de stationnement couverts ou non, les garages, les ateliers de réparation, les stations-services, ainsi que les postes de peinture et les dépôts d'hydrocarbures qui leurs sont liés et, à condition que des dispositions particulières soient prises pour limiter les risques d'incendie et en éviter la propagation.
- 2) Les chaufferies à condition qu'elles soient liées à des constructions existantes ou autorisées dans la zone.
- 3) Les installations classées ou les constructions à usage d'activités à condition qu'elles soient liées à des entreprises inscrites au Répertoire des Métiers, que l'activité soit complémentaire de l'habitation et lorsque leur présence est nécessaire pour la commodité des habitants, notamment celles liées aux commerces d'alimentation (boucherie, charcuterie, ...).
- 4) Dans les secteurs portés sur le document graphique du P.A.Z. en ZPA Zone de Protection Acoustique, les constructions destinées au logement, aux bureaux, aux établissements de soin et d'enseignements sont soumises aux dispositions de l'Arrêté du 6 Octobre 1978 modifié par Arrêté du 23 Février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ainsi qu'à l'Arrêté du 9 Janvier 1995 fixant la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement et, s'il y a lieu, aux normes d'isolement acoustique prescrites par ceux-ci.

#### ARTICLE ZC 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits, sous réserve des dispositions de l'article ZC 1 :

- 1) Les installations classées soumises à autorisation et celles soumises à déclaration à l'exception de celles autorisées à l'article ZC 1.
- 2) Parmi les modes particuliers d'utilisation du sol visés au Titre IV du livre IV du Code de l'urbanisme :
  - les dépôts de véhicules hors d'usage
  - les affouillements et exhaussements du sol de plus de 2m et d'une surface de plus de 100m<sup>2</sup> sauf ceux liés à une construction autorisée
  - le stationnement de caravanes.
- 3) Les campings et terrains de stationnement de caravanes.
- 4) L'ouverture et l'exploitation des carrières.

#### SECTION II - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE ZC 3 - ACCES ET VOIRIES

##### 3.1 Accès

- 3.1.1 Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès carrossable à une voie publique ou privée, à moins que son propriétaire ne justifie d'une servitude de passage suffisante, à son bénéfice, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 3.1.2 Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques dans l'intérêt de la sécurité.
- 3.1.3 Aucun accès carrossable ne pourra avoir une largeur inférieure à 5m.

##### 3.2 Voiries

- 3.2.1 Les voies nouvelles et accès doivent avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie, de la protection civile et des services publics (collecte des ordures, etc...) en vue de leur intégration dans le domaine public communal ou départemental.
- 3.2.2 La création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation publique d'automobiles n'est autorisée que si leur emprise est au moins égale à 8m. Cette emprise peut être réduite à 5m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et pour les voies à sens unique.
- 3.2.3 Les carrefours doivent être aménagés de telle sorte qu'ils permettent l'évolution des véhicules lourds sans manoeuvre.
- 3.2.4 Toute voie se terminant en impasse, doit être aménagée à son extrémité, de telle manière que les véhicules puissent faire demi-tour.

##### 3.3 Spécifications pour les accès et voiries

- les accès et voiries doivent présenter des caractéristiques adaptées à la circulation qu'ils auront à supporter, tant en dimensions (largeur de l'emprise), qu'en structure (constitution de chaussées) et qu'en équipement (éclairage public, ...).

- afin d'assurer la cohérence et la continuité de l'espace public, les matériaux utilisés pour les voies, les trottoirs et espaces collectifs publics et privés, ainsi que le mobilier urbain, devront être soigneusement choisis en accord avec les services d'urbanisme et de la voirie de la Mairie.

#### ARTICLE ZC 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

##### 4.1 Rappel de l'article L.421-5 du Code de l'urbanisme

- 1) Toutes les constructions devront être desservies par les réseaux suivants :
  - eau potable
  - assainissement
  - électricité
  - téléphone.
- 2) Eventuellement, les constructions pourront être desservies par les réseaux suivants :
  - air comprimé
  - gaz
  - réseau câblé.
 Toutefois, les antennes et paraboles seront regroupées par installations collectives.
- 3) L'ensemble des réseaux sera souterrain.
- 4) Sauf impossibilité technique, les réseaux seront implantés de préférence dans l'emprise des voiries et des cheminements piétons.
- 5) Les branchements aux différents réseaux seront réalisés conformément aux principes techniques propres à chaque réseau, aux prescriptions des services publics intéressés et suivant les prescriptions d'hygiène et de sécurité.

##### 4.2 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

##### 4.3 Assainissement

Le réseau d'assainissement est de type séparatif.

##### 4.3.1 Eaux usées

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

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

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

##### 4.3.2 Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur tout terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collectant les eaux pluviales conformément à la réglementation en vigueur.

#### ARTICLE ZC 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Article sans objet.

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

- 6.1 Les constructions seront édifiées conformément au document graphique du PAZ.
- 6.2 Les saillies sur l'alignement (encorbellements, balcons, bow-window, etc...) sont autorisées conformément aux dispositions des règlements de voirie en vigueur.
- 6.3 Les éléments de protection en saillie sur l'alignement de 1,80m de débord maximum, tels que corniches, auvents, marquises, etc... sont autorisés au-dessus d'une hauteur de 4,50m à partir du sol naturel (dans ce cas, le règlement de voirie ne s'applique pas).
- 6.4 Les éléments architecturaux d'accompagnement tels que brise-soleil, bandeaux sont autorisés pour une saillie maximum de 60cm sur l'alignement au-dessus d'une hauteur de 2,50m à partir du sol naturel (dans ce cas, le règlement de voirie ne s'applique pas).

#### ARTICLE ZC 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

##### 7.1 Par rapport aux limites de la ZAC

Les constructions seront implantées en retrait des limites de la ZAC conformément au document graphique du PAZ.

##### 7.2 Par rapport aux limites intérieures de la ZAC

Il n'est pas fixé de règle particulière ; on se reportera à l'article ZC 8.

#### ARTICLE ZC 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES A L'INTERIEUR DES ILOTS DE LA ZAC

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

Ces dispositions ne s'appliquent pas lorsqu'il s'agit d'un même logement.

#### ARTICLE ZC 9 - EMPRISE AU SOL

Article sans objet.

## ARTICLE ZC 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

- 10.1 La hauteur maximale des constructions ne peut excéder quatre niveaux (R+3) et 12m.
- 10.2 Toutefois, pour les bâtiments comportant des toitures en pente, un niveau habitable supplémentaire, situé en comble peut être aménagé : la hauteur maximale au faîtage pourra être de 16,50m, à condition que la hauteur à l'égout des toitures ne dépasse pas 12m. Les saillies sur ces toitures constituées par des chiens assis, velux sont autorisées.
- 10.3 Ne sont pas limités par cette hauteur les ouvrages techniques (ascenseurs, cheminées et autres superstructures de faible emprise).
- 10.4 La hauteur maximum du niveau supérieur des parkings par rapport au sol naturel et en limite du domaine public est de 1,50m.

## ARTICLE ZC 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

## 11.1 Aspect extérieur

- 1) Rappel de l'article R.111-21 du Code de l'Urbanisme.  
"Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales."
- 2) Les demandes de permis de construire comprendront obligatoirement le volet paysager suivant les modalités fixées par le décret n° 94-283 du 11 Avril 1994.
- 3) Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature, doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ou l'harmonie des paysages.
- 4) Les différentes façades d'un bâtiment, qu'elles soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique ainsi que les toitures, doivent présenter un aspect et un revêtement convenable et donner des garanties de bonne pérennité.
- 5) Sont interdits :
- l'emploi sans enduit des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés, parpaings, etc...
  - les enduits extérieurs non lisses
  - les imitations de matériaux tels que faux bois, fausse pierre, etc...
  - l'utilisation pour les toitures de matériaux tels que la tôle ondulée, les plaques d'amiante, les bardages et descentes EP en plastique, les fausses tuiles type shingle ou similaire, etc...
- 6) Les sorties de cheminées et les conduits de ventilation seront, si possible, groupés et situés le plus près possible des faîtages.
- 7) Les superstructures dépassant la hauteur ou le nombre de niveaux autorisés tels que les édifices ascenseur, les ouvrages de ventilation ou climatisation, les paraboles, etc... seront traités dans le volume des constructions, en retrait du nu des façades et vus sous un angle inférieur à 30° à partir des acrotères.  
Le traitement de ces superstructures sera réalisé en continuité plastique et d'aspect avec le bâtiment.
- 8) Les entrées de garage pourront être traitées comme des porches ; la rampe étant marquée par une porte dont le traitement au nu extérieur de la façade sera celui d'une grille ouvragée en harmonie avec la façade.

- 9) Les émergences des niveaux de parkings au-dessus du sol naturel seront traitées en continuité architecturale des façades et avec le même niveau de revêtement qualitatif.

## 11.2 Clôtures

- 1) L'implantation des clôtures devra faire l'objet d'une déclaration de travaux, si elle ne figure pas dans le permis de construire.
- 2) Les clôtures sur rue doivent être traitées avec autant de soin que les façades des constructions, en continuité de traitement avec elles et avec les espaces extérieurs attenants.
- 3) Les clôtures auront une hauteur maximale de 2,10m. Dans le cas où elles comportent des parties pleines, celles-ci ne pourront excéder 60cm de hauteur.  
Les murs et claustras sont autorisées si ceux-ci sont des éléments intrinsèques de l'architecture des bâtiments.
- 4) Sont interdits :
- les clôtures à poteaux béton et grillage
  - les clôtures à poteaux béton et palplanches
  - les clôtures constituées d'un simple grillage (sauf celles concernant la contiguïté de deux lots qui devront être paysagées)
  - les clôtures constituées de panneaux publicitaires
  - les murs en briques creuses plâtrières
  - les murs en parpaings de ciment non enduits.

## ARTICLE ZC 12 - STATIONNEMENT

- 12.1 Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.  
  
Les places de parking devront être aisément accessibles et avoir au minimum une largeur de 2,20m et une longueur de 5m.  
  
En cas d'impossibilité technique de pouvoir réaliser le nombre d'emplacements nécessaires sur le terrain des constructions projetées, le constructeur peut :
- soit réaliser des places de stationnement sur un autre terrain, à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de 300m de la construction principale
  - soit participer à la réalisation d'aires de stationnement publiques, en application de l'article R.332-17 et suivants, du Code de l'Urbanisme.
- 12.2 Les normes de stationnement par type de programme sont ainsi définies
- |                         |  |
|-------------------------|--|
| - logements individuels | 2 places par logement  |
| - logements collectifs  | 1 place par logement   |
| - logements étudiants   | 1 place pour 3 chambres  |
| - commerces             | 1 place par 40m <sup>2</sup> de SHON pour les surfaces de vente<br>1 place par 200m <sup>2</sup> de SHON pour les surfaces de réserve. |
- 12.3 Les surfaces de stationnement définies ci-dessus seront réalisées dans le volume même des constructions à rez-de-chaussée ou en sous-sol à l'exception des aires de manoeuvre et de stationnement des véhicules lourds (véhicules de service, de livraison, etc...).
- 12.4 Les emplacements de stationnement banalisés disposés le long des voies ne pourront en aucun cas être attribués à titre privatif à un programme particulier.

**ARTICLE ZC 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

**13.1 Espaces boisés classés**

Les espaces boisés classés figurant au document graphique du P.A.Z. sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 à L.130-6 du Code de l'Urbanisme.

**13.2 Obligation de planter**

13.2.1 Les plantations existantes doivent être obligatoirement maintenues. Les abattages d'arbres ne seront autorisés que s'ils sont indispensables à l'implantation des constructions ou à l'établissement des accès nécessaires. Dans ce cas, tout arbre abattu sera remplacé par deux arbres d'importance au moins équivalente.

13.2.2 Les espaces libres et les espaces verts et boisés ainsi que les cheminements piétons plantés hors espaces boisés classés représenteront un minimum de 10% de la surface cessible prise globalement sur chaque secteur.

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

13.2.4 Les espaces plantés doivent comporter un minimum d'un arbre de haute tige (plus de 7m à l'état adulte) par 50m<sup>2</sup> d'espaces verts. A la plantation ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2m.

13.2.5 En plus des espaces verts imposés ci-dessus, les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour deux emplacements, soit pour 50m<sup>2</sup> de terrain.

13.3 Si les plantations à réaliser se situent sur dalles, celles-ci doivent être recouvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 60cm d'épaisseur. En outre, ces dalles, si elles se situent en limite du domaine public, ne doivent pas se situer à plus de 1,50m de hauteur par rapport au sol naturel.

13.4 Pour les programmes de logements, il est exigé de réaliser une aire de jeux et de loisirs au profit des enfants et adolescents à raison de 1m<sup>2</sup> par logement.

13.5 Les demandes de permis de construire comprendront obligatoirement le volet paysager suivant les modalités fixées par le décret n° 94-283 du 11 Avril 1994.

**SECTION III - POSSIBILITES D'OCCUPATION DU SOL**

**ARTICLE ZC 14 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**

La surface hors oeuvre nette (SHON) maximum autorisée est de 6 300m<sup>2</sup>.

**ARTICLE ZC 15 - DEPASSEMENT DE LA DENSITE**

Le dépassement de la SHON n'est pas autorisé.

\* \* \*



**2.**

**Règlement**

**Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**ZAC « Pleyel-Libération » de la ville de Saint-Denis**

*Plan d'aménagement de zone approuvé le 29 juin 1995*

*Modification du Plan d'aménagement de zone approuvée le 18 décembre 2008*

### CHAPITRE III - DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR ZC

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

Le secteur ZC défini au document graphique du PAZ est une zone affectée à la construction de petits immeubles de logements collectifs et/ou d'habitations individuelles avec espaces verts, à caractère discontinu et de faible hauteur ainsi que des surfaces de stationnement nécessaires.

#### ARTICLE ZC 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL AUTORISEES OU SOUMISES A CONDITIONS SPECIALES

##### 1.1 Rappel des occupations et utilisations du sol soumises à autorisation

- 1) L'édification des clôtures est soumise à autorisation (article L.441-2 du Code de l'Urbanisme).
- 2) Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation (articles R.442-1 et suivant du Code de l'Urbanisme).
- 3) Les démolitions sont soumises à permis de démolir (article L.430-2 du Code de l'Urbanisme).
- 4) Les défrichements dans les espaces boisés non classés sont soumis à autorisation (Code Forestier L.311-1).

##### 1.2 Sont notamment autorisés

- 1) Les habitations individuelles.
- 2) Les habitations collectives et leurs annexes, les commerces.
- 3) Les aires de jeux et de sports.
- 4) Les aires de stationnement et parkings souterrains.
- 5) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

##### 1.3 Sont admis mais soumis à conditions spéciales

- 1) Les parkings ou aires de stationnement couverts ou non, les garages, les ateliers de réparation, les stations-services, ainsi que les postes de peinture et les dépôts d'hydrocarbures qui leurs sont liés et, à condition que des dispositions particulières soient prises pour limiter les risques d'incendie et en éviter la propagation.
- 2) Les chaufferies à condition qu'elles soient liées à des constructions existantes ou autorisées dans la zone.
- 3) Les installations classées ou les constructions à usage d'activités à condition qu'elles soient liées à des entreprises inscrites au Répertoire des Métiers, que l'activité soit complémentaire de l'habitation et lorsque leur présence est nécessaire pour la commodité des habitants, notamment celles liées aux commerces d'alimentation (boucherie, charcuterie, ...).
- 4) Dans les secteurs portés sur le document graphique du P.A.Z. en ZPA Zone de Protection Acoustique, les constructions destinées au logement, aux bureaux, aux établissements de soin et d'enseignements sont soumises aux dispositions de l'Arrêté du 6 Octobre 1978 modifié par Arrêté du 23 Février 1983 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ainsi qu'à l'Arrêté du 9 Janvier 1995 fixant la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement et, s'il y a lieu, aux normes d'isolement acoustique prescrites par ceux-ci.

#### ARTICLE ZC 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdits, sous réserve des dispositions de l'article ZC 1 :

- 1) Les installations classées soumises à autorisation et celles soumises à déclaration à l'exception de celles autorisées à l'article ZC 1.
- 2) Parmi les modes particuliers d'utilisation du sol visés au Titre IV du livre IV du Code de l'urbanisme :
  - les dépôts de véhicules hors d'usage
  - les affouillements et exhaussements du sol de plus de 2m et d'une surface de plus de 100m<sup>2</sup> sauf ceux liés à une construction autorisée
  - le stationnement de caravanes.
- 3) Les campings et terrains de stationnement de caravanes.
- 4) L'ouverture et l'exploitation des carrières.

#### SECTION II - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

#### ARTICLE ZC 3 - ACCES ET VOIRIES

##### 3.1 Accès

- 3.1.1 Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès carrossable à une voie publique ou privée, à moins que son propriétaire ne justifie d'une servitude de passage suffisante, à son bénéfice, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 3.1.2 Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques dans l'intérêt de la sécurité.
- 3.1.3 Aucun accès carrossable ne pourra avoir une largeur inférieure à 5m.

##### 3.2 Voiries

- 3.2.1 Les voies nouvelles et accès doivent avoir des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie, de la protection civile et des services publics (collecte des ordures, etc...) en vue de leur intégration dans le domaine public communal ou départemental.
- 3.2.2 La création de voies publiques ou privées communes ouvertes à la circulation publique d'automobiles n'est autorisée que si leur emprise est au moins égale à 8m. Cette emprise peut être réduite à 5m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et pour les voies à sens unique.
- 3.2.3 Les carrefours doivent être aménagés de telle sorte qu'ils permettent l'évolution des véhicules lourds sans manoeuvre.
- 3.2.4 Toute voie se terminant en impasse, doit être aménagée à son extrémité, de telle manière que les véhicules puissent faire demi-tour.

##### 3.3 Spécifications pour les accès et voiries

- les accès et voiries doivent présenter des caractéristiques adaptées à la circulation qu'ils auront à supporter, tant en dimensions (largeur de l'emprise), qu'en structure (constitution de chaussées) et qu'en équipement (éclairage public, ...).

- afin d'assurer la cohérence et la continuité de l'espace public, les matériaux utilisés pour les voies, les trottoirs et espaces collectifs publics et privés, ainsi que le mobilier urbain, devront être soigneusement choisis en accord avec les services d'urbanisme et de la voirie de la Mairie.

#### ARTICLE ZC 4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

##### 4.1 Rappel de l'article L.421-5 du Code de l'urbanisme

- 1) Toutes les constructions devront être desservies par les réseaux suivants :
  - eau potable
  - assainissement
  - électricité
  - téléphone.
- 2) Eventuellement, les constructions pourront être desservies par les réseaux suivants :
  - air comprimé
  - gaz
  - réseau câblé.
 Toutefois, les antennes et paraboles seront regroupées par installations collectives.
- 3) L'ensemble des réseaux sera souterrain.
- 4) Sauf impossibilité technique, les réseaux seront implantés de préférence dans l'emprise des voiries et des cheminements piétons.
- 5) Les branchements aux différents réseaux seront réalisés conformément aux principes techniques propres à chaque réseau, aux prescriptions des services publics intéressés et suivant les prescriptions d'hygiène et de sécurité.

##### 4.2 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

##### 4.3 Assainissement

Le réseau d'assainissement est de type séparatif.

##### 4.3.1 Eaux usées

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

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

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

##### 4.3.2 Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur tout terrain devront être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collectant les eaux pluviales conformément à la réglementation en vigueur.

#### ARTICLE ZC 5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Article sans objet.

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

- 6.1 Les constructions seront édifiées conformément au document graphique du PAZ.
- 6.2 Les saillies sur l'alignement (encorbellements, balcons, bow-window, etc...) sont autorisées conformément aux dispositions des règlements de voirie en vigueur.
- 6.3 Les éléments de protection en saillie sur l'alignement de 1,80m de débord maximum, tels que corniches, auvents, marquises, etc... sont autorisés au-dessus d'une hauteur de 4,50m à partir du sol naturel (dans ce cas, le règlement de voirie ne s'applique pas).
- 6.4 Les éléments architecturaux d'accompagnement tels que brise-soleil, bandeaux sont autorisés pour une saillie maximum de 60cm sur l'alignement au-dessus d'une hauteur de 2,50m à partir du sol naturel (dans ce cas, le règlement de voirie ne s'applique pas).

#### ARTICLE ZC 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

##### 7.1 Par rapport aux limites de la ZAC

Les constructions seront implantées en retrait des limites de la ZAC conformément au document graphique du PAZ.

##### 7.2 Par rapport aux limites intérieures de la ZAC

Il n'est pas fixé de règle particulière ; on se reportera à l'article ZC 8.

#### ARTICLE ZC 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES A L'INTERIEUR DES ILOTS DE LA ZAC

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

Ces dispositions ne s'appliquent pas lorsqu'il s'agit d'un même logement.

#### ARTICLE ZC 9 - EMPRISE AU SOL

Article sans objet.

## ARTICLE ZC 10 - HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

- 10.1 La hauteur maximale des constructions ne peut excéder quatre niveaux (R+3) et 12m.
- 10.2 Toutefois, pour les bâtiments comportant des toitures en pente, un niveau habitable supplémentaire, situé en comble peut être aménagé : la hauteur maximale au faîtage pourra être de 16,50m, à condition que la hauteur à l'égout des toitures ne dépasse pas 12m. Les saillies sur ces toitures constituées par des chiens assis, velux sont autorisées.
- 10.3 Ne sont pas limités par cette hauteur les ouvrages techniques (ascenseurs, cheminées et autres superstructures de faible emprise).
- 10.4 La hauteur maximum du niveau supérieur des parkings par rapport au sol naturel et en limite du domaine public est de 1,50m.

## ARTICLE ZC 11 - ASPECT EXTERIEUR - CLOTURES

## 11.1 Aspect extérieur

- 1) Rappel de l'article R.111-21 du Code de l'Urbanisme.  
"Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales."
- 2) Les demandes de permis de construire comprendront obligatoirement le volet paysager suivant les modalités fixées par le décret n° 94-283 du 11 Avril 1994.
- 3) Les terrains non bâtis, les constructions de toute nature, doivent être aménagés et entretenus de façon à ne porter atteinte ni à l'hygiène, ni à la bonne tenue de l'agglomération, ou l'harmonie des paysages.
- 4) Les différentes façades d'un bâtiment, qu'elles soient aveugles ou non, visibles ou non de la voie publique ainsi que les toitures, doivent présenter un aspect et un revêtement convenable et donner des garanties de bonne pérennité.
- 5) Sont interdits :
- l'emploi sans enduit des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés, parpaings, etc...
  - les enduits extérieurs non lisses
  - les imitations de matériaux tels que faux bois, fausse pierre, etc...
  - l'utilisation pour les toitures de matériaux tels que la tôle ondulée, les plaques d'amiante, les bardages et descentes EP en plastique, les fausses tuiles type shingle ou similaire, etc...
- 6) Les sorties de cheminées et les conduits de ventilation seront, si possible, groupés et situés le plus près possible des faîtages.
- 7) Les superstructures dépassant la hauteur ou le nombre de niveaux autorisés tels que les édifices ascenseur, les ouvrages de ventilation ou climatisation, les paraboles, etc... seront traités dans le volume des constructions, en retrait du nu des façades et vus sous un angle inférieur à 30° à partir des acrotères.  
Le traitement de ces superstructures sera réalisé en continuité plastique et d'aspect avec le bâtiment.
- 8) Les entrées de garage pourront être traitées comme des porches ; la rampe étant marquée par une porte dont le traitement au nu extérieur de la façade sera celui d'une grille ouvragée en harmonie avec la façade.

- 9) Les émergences des niveaux de parkings au-dessus du sol naturel seront traitées en continuité architecturale des façades et avec le même niveau de revêtement qualitatif.

## 11.2 Clôtures

- 1) L'implantation des clôtures devra faire l'objet d'une déclaration de travaux, si elle ne figure pas dans le permis de construire.
- 2) Les clôtures sur rue doivent être traitées avec autant de soin que les façades des constructions, en continuité de traitement avec elles et avec les espaces extérieurs attenants.
- 3) Les clôtures auront une hauteur maximale de 2,10m. Dans le cas où elles comportent des parties pleines, celles-ci ne pourront excéder 60cm de hauteur.  
Les murs et claustras sont autorisés si ceux-ci sont des éléments intrinsèques de l'architecture des bâtiments.
- 4) Sont interdits :
- les clôtures à poteaux béton et grillage
  - les clôtures à poteaux béton et palplanches
  - les clôtures constituées d'un simple grillage (sauf celles concernant la contiguïté de deux lots qui devront être paysagées)
  - les clôtures constituées de panneaux publicitaires
  - les murs en briques creuses plâtrières
  - les murs en parpaings de ciment non enduits.

## ARTICLE ZC 12 - STATIONNEMENT

- 12.1 Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.  
  
Les places de parking devront être aisément accessibles et avoir au minimum une largeur de 2,20m et une longueur de 5m.  
  
En cas d'impossibilité technique de pouvoir réaliser le nombre d'emplacements nécessaires sur le terrain des constructions projetées, le constructeur peut :
- soit réaliser des places de stationnement sur un autre terrain, à condition que celui-ci ne soit pas distant de plus de 300m de la construction principale
  - soit participer à la réalisation d'aires de stationnement publiques, en application de l'article R.332-17 et suivants, du Code de l'Urbanisme.
- 12.2 Les normes de stationnement par type de programme sont ainsi définies
- |                         |  |
|-------------------------|--|
| - logements individuels | 2 places par logement  |
| - logements collectifs  | 1 place par logement   |
| - logements étudiants   | 1 place pour 3 chambres  |
| - commerces             | 1 place par 40m <sup>2</sup> de SHON pour les surfaces de vente<br>1 place par 200m <sup>2</sup> de SHON pour les surfaces de réserve. |
- 12.3 Les surfaces de stationnement définies ci-dessus seront réalisées dans le volume même des constructions à rez-de-chaussée ou en sous-sol à l'exception des aires de manoeuvre et de stationnement des véhicules lourds (véhicules de service, de livraison, etc...).
- 12.4 Les emplacements de stationnement banalisés disposés le long des voies ne pourront en aucun cas être attribués à titre privatif à un programme particulier.

**ARTICLE ZC 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

**13.1 Espaces boisés classés**

Les espaces boisés classés figurant au document graphique du P.A.Z. sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 à L.130-6 du Code de l'Urbanisme.

**13.2 Obligation de planter**

13.2.1 Les plantations existantes doivent être obligatoirement maintenues. Les abattages d'arbres ne seront autorisés que s'ils sont indispensables à l'implantation des constructions ou à l'établissement des accès nécessaires. Dans ce cas, tout arbre abattu sera remplacé par deux arbres d'importance au moins équivalente.

13.2.2 Les espaces libres et les espaces verts et boisés ainsi que les cheminements piétons plantés hors espaces boisés classés représenteront un minimum de 10% de la surface cessible prise globalement sur chaque secteur.

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

13.2.4 Les espaces plantés doivent comporter un minimum d'un arbre de haute tige (plus de 7m à l'état adulte) par 50m<sup>2</sup> d'espaces verts. A la plantation ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2m.

13.2.5 En plus des espaces verts imposés ci-dessus, les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour deux emplacements, soit pour 50m<sup>2</sup> de terrain.

13.3 Si les plantations à réaliser se situent sur dalles, celles-ci doivent être recouvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 60cm d'épaisseur. En outre, ces dalles, si elles se situent en limite du domaine public, ne doivent pas se situer à plus de 1,50m de hauteur par rapport au sol naturel.

13.4 Pour les programmes de logements, il est exigé de réaliser une aire de jeux et de loisirs au profit des enfants et adolescents à raison de 1m<sup>2</sup> par logement.

13.5 Les demandes de permis de construire comprendront obligatoirement le volet paysager suivant les modalités fixées par le décret n° 94-283 du 11 Avril 1994.

**SECTION III - POSSIBILITES D'OCCUPATION DU SOL**

**ARTICLE ZC 14 - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL**

La surface hors oeuvre nette (SHON) maximum autorisée est de 6 300m<sup>2</sup>.

**ARTICLE ZC 15 - DEPASSEMENT DE LA DENSITE**

Le dépassement de la SHON n'est pas autorisé.

\* \* \*







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

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