

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  1.17

Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme
Plan Local d'Urbanisme de Saint-Ouen

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 Saint-Ouen	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	23		
4.2.3	Les contraintes réglementaires	23		
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	24		
4.2.5	Les Orientations Particulières d'Aménagement	24		
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	26		
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	26		
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	26		
4.3.3	Evolutions du plan de zonage induites par le projet	27		
4.3.4	Evolutions du règlement induites par le projet	28		
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	31		
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur			
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité			
B1.	Extrait du 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 zonage en vigueur			
D2.	Extrait du zonage mis en compatibilité			

1 Preamble

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de SAINT-OUEN, 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 SAINT-OUEN 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 SAINT-OUEN est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 3 février 2014.

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

La ville de SAINT-OUEN 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 SAINT-OUEN. **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.

- 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 SAINT-OUEN. 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 SAINT-OUEN 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 SAINT-OUEN.

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 ».

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 SAINT-OUEN 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.

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

2.4.1 Article L. 123-14

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

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

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

2.4.2 Article L. 123-14-2

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

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

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

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

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

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

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

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

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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.

La commune de SAINT-OUEN ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

Les sites Natura 2000 de la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 « *Sites de la Seine-Saint-Denis* » les plus proches, sont situés sur les communes de l'Ile-Saint-Denis (« *Parc départemental de l'Ile-Saint-Denis* »), Saint-Denis et La Courneuve (« *Parc départemental Georges Valbon* ») et sont respectivement distants de 2,5 km et 3,9 km des limites communales de SAINT-OUEN. La Zone de Protection Spéciale (ZPS) « *Sites de la Seine-Saint-Denis* » est le seul site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis, regroupant 15 entités différentes. Son document d'objectifs (DOCOB) a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 5 septembre 2011.

* 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

Deux espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont donc recensées dans le parc départemental de l'Île-Saint-Denis : le Martin-pêcheur d'Europe et la Sterne pierregarin. Pour l'Île Saint Denis, les milieux humides présentent des enjeux de conservation forts, et les milieux ouverts présentent des enjeux de conservation moyens.

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

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

L'article L. 121-10 du Code de l'Urbanisme dispose « *III. - Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, précitée, les modifications des documents mentionnés aux I et II du présent article donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.* »

La mise en compatibilité du PLU de SAINT-OUEN ne prévoit que des adaptations du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport public en souterrain et à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possible l'implantation des émergences du réseau de transport (gares et ouvrages techniques annexes). Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité ne modifient pas la nature des zones traversées par le réseau de transport public du Grand Paris, 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.

En effet la mise en compatibilité porte sur les ajustements au règlement écrit des articles 9 (coefficient d'emprise au sol) et 13 (traitement des espaces libres de toute construction) de la zone UE du PLU, et sur la réduction ponctuelle d'un emplacement réservé, afin de permettre l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de SAINT-OUEN s'applique sur une superficie limitée du territoire communal, portant sur des secteurs déjà densément urbanisés, et les évolutions apportées aux dispositions du document ne soulèvent pas d'enjeux particuliers au regard de la sensibilité environnementale du secteur d'implantation du projet.

Compte tenu des caractéristiques des évolutions du document d'urbanisme apportées par la mise en compatibilité, l'évolution du droit du sol pour permettre l'implantation du réseau de transport public n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 du Parlement européen et du Conseil relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement.

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de SAINT-OUEN n'est pas soumise à la procédure d'évaluation environnementale.



*Les sites Natura 2000 à Saint-Ouen 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

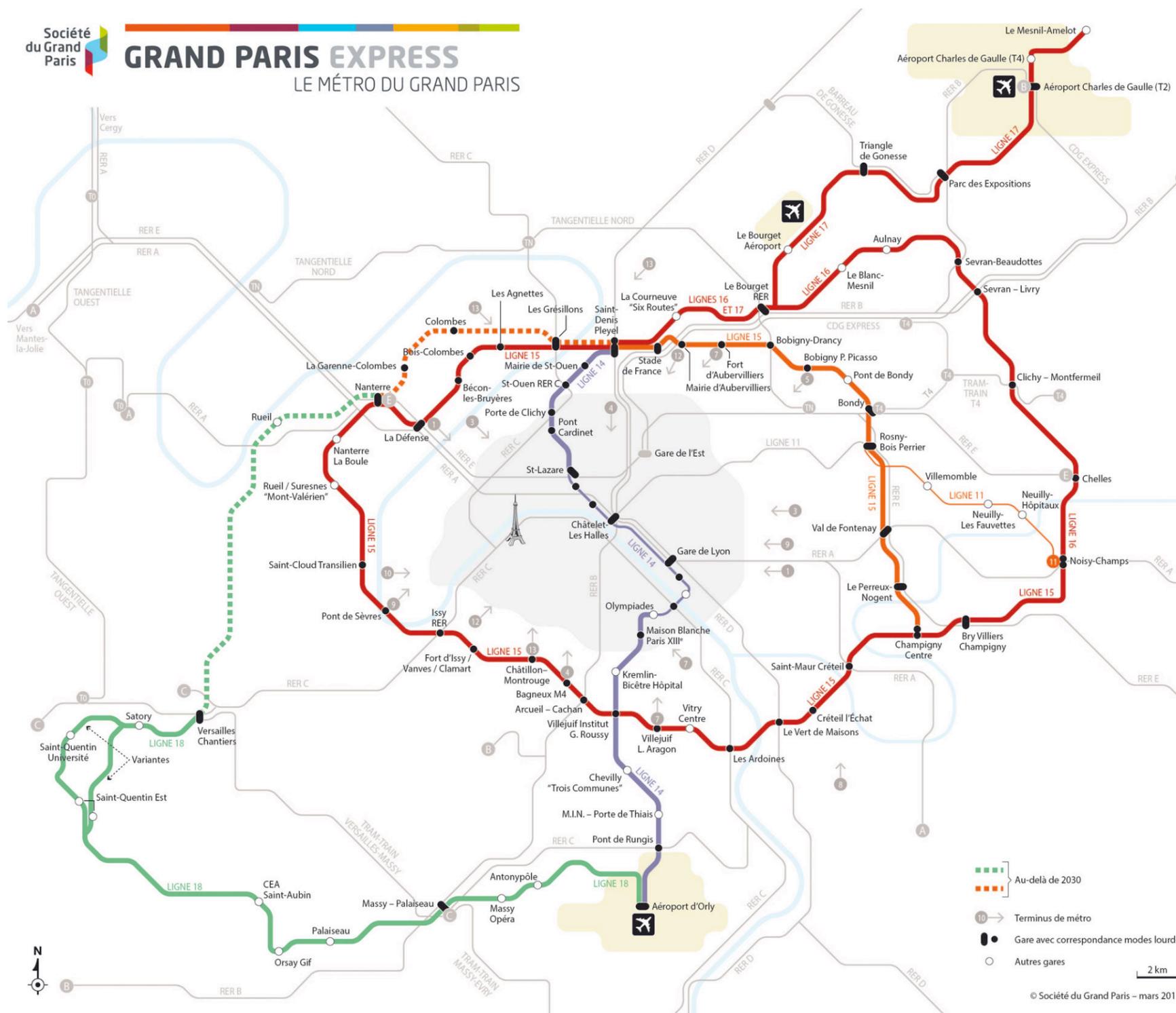
3.2.1 Le programme d'ensemble

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 ;



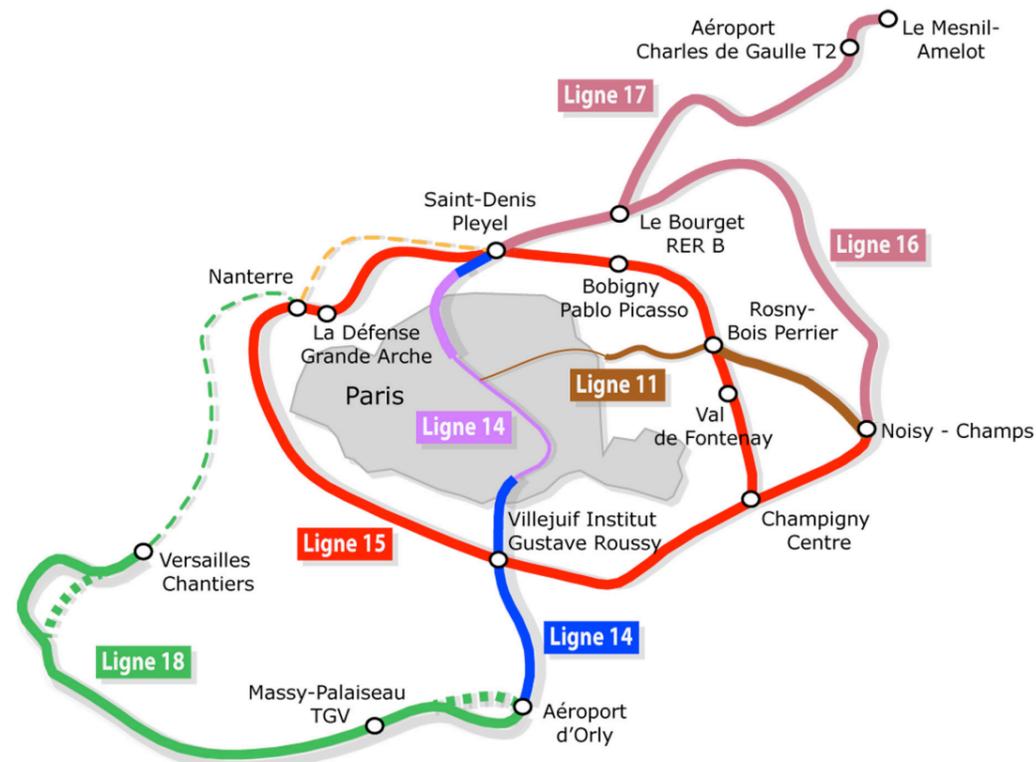
Le programme : le réseau Grand Paris Express

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

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

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



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

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

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

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

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

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

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

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

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

La Ligne 16 entre « Saint-Denis Pleyel » et « Noisy-Champs » sera exploitée avec des trains offrant une capacité de l'ordre de 500 places par rame, permettant de répondre à la demande de transport prévisionnelle ; ces trains, à roulement fer, auront une longueur de l'ordre de 54 m pour une largeur d'environ 2,80 m. Le tronçon « Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel » sera exploité avec le matériel roulant qui circulera sur la Ligne 14 : trains à roulement pneu, de 2,45 m de large et pouvant atteindre 120 m de long, avec une capacité de l'ordre de 950 places par rame.

A la réalisation des ouvrages souterrains (tunnel) et des nouvelles gares, s'ajoute celle des ouvrages de service nécessaires au bon fonctionnement de la ligne. Ces ouvrages, répartis le long du tracé, permettent l'accès des services de secours, la ventilation de l'ensemble des ouvrages souterrains, la récupération et l'évacuation des eaux d'infiltration, l'alimentation en électricité de la ligne ainsi que des équipements du tunnel et des gares.

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

Sauf exception, la section courante du tunnel ferroviaire permet la pose et l'équipement de deux voies de circulation. Sa géométrie est limitée par différentes contraintes :

- les possibilités techniques de déplacement des tunneliers,
- les contraintes de tracé imposées par la circulation du matériel roulant,
- les contraintes imposées par la recherche du confort des usagers.

Le tunnel se situe à des profondeurs variables en fonction du contexte: le niveau de rail évolue en règle générale à des profondeurs supérieures à 15 m environ sous le niveau du terrain naturel. Le tunnel a un diamètre extérieur de 9,50 m environ sur la Ligne 16 et de 8,50 m environ sur la Ligne 14, les matériels roulants des deux lignes ayant des gabarits différents.

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage des tunneliers en vue du creusement du tunnel, puis leur démontage. Leur profondeur peut varier de 20 à 40 m selon l'altimétrie du tunnel.

Les puits peuvent utiliser les emprises d'une future gare ou d'un futur ouvrage de service et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage. Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert durant cette phase à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie.

3.2.3.2 Les gares du tronçon « Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs » (Ligne 16)

Les gares se composent de deux parties principales :

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

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

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

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

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

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

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

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

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

3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Saint-Ouen

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SAINT-OUEN sur une longueur d'environ 40 m. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe.

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 SAINT-OUEN 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 le territoire de SAINT-OUEN sur une longueur totale d'environ **40 m**.

Rappelons que le territoire est concerné à double titre par ce projet :

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le tracé est implanté sur une seule zone urbaine, du PLU de la ville de SAINT-OUEN : **la zone UE**.

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

- Par l'infrastructure courante souterraine ;
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UE couvre « *les grandes emprises qui accueillent des 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 n°30 « *Equipement socio-éducatif (rue Nicolau)* » dont le bénéficiaire est la commune est impacté par un ouvrage technique annexe. **L'implantation de l'ouvrage technique annexe nécessite la réduction de l'emplacement réservé.**

4.2.3 Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet est couverte par une seule servitude d'utilité publique :

- AC1i : Protection des monuments historiques inscrits : les éléments de projet sont situés dans le périmètre de protection de 500 m de rayon de l'église de Saint-Ouen-le-Vieux, inscrite à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques.

Cette servitude de surface ne concerne que l'ouvrage technique annexe et n'impacte pas les éléments du projet en sous-sol.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par cette servitude qui ne remet pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Par ailleurs, les éléments du projet respecteront les prescriptions des différents Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRn) approuvés ou prescrits sur le territoire communal :

- Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain liés aux anciennes carrières et à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995 ;
- Plan de Prévention du Risque Inondation de la Seine approuvé le 21 juin 2007 ;
- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dont la révision a été prescrite le 22 décembre 2004 ;
- Plan de Prévention du Risque Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit le 23 juillet 2001.

Ces différents PPRn ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La commune de SAINT-OUEN est également concernée par :

- La présence de sites archéologiques : une zone de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 est concernée par le projet de réseau de transport public du Grand Paris (église médiévale, occupations protohistorique et médiévale) ;
- L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre.

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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Dès sa première partie « *I- Le fondement du projet de Saint-Ouen : une belle ville, active, solidaire et durable* », le PADD de SAINT-OUEN identifie comme enjeu premier « *1- Affirmer la place de Saint-Ouen dans l'agglomération* » et mentionne le projet Arc Express.

Le texte précise notamment : « *Cela suppose, en particulier, d'intervenir pour une amélioration de l'offre de transports en commun pour le désengorgement de la Ligne 13, le prolongement de la Ligne 14 vers la Mairie de Saint-Ouen via la Porte de Clichy, de la Ligne 4 vers le pont de Saint-Ouen et du tramway des Maréchaux jusqu'à Asnières, en lien avec le projet Arc Express ainsi que pour la création d'une navette fluviale avec un arrêt à Saint-Ouen* ».

Dans sa seconde partie « *II- Six orientations générales pour répondre aux enjeux d'aménagement et d'urbanisme de Saint-Ouen* », le PADD fixe comme orientation n°6 pour la commune « *Requalifier les entrées et les traversées de ville et faciliter les mobilités* ».

La ville entend donc favoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris. Le PADD précise notamment :

« *L'amélioration des transports en commun est indispensable, déjà dans la situation existante, et plus encore, en tenant compte du développement attendu de la ville. Elle concerne prioritairement :*

- *la ligne 13 du métro parisien pour de meilleures conditions de voyage pour les usagers ;*
- *le prolongement de la Ligne 14, en reliant Saint-Lazare à la Mairie de Saint-Ouen, via la Porte de Clichy ;*
- *le RER C pour une meilleure fréquence des trains ;*
- *le projet Arc Express créant une interconnexion avec le RER C ; (...)* ».

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de SAINT-OUEN qui donne toute sa place à la future infrastructure. Néanmoins, même si le texte du PADD ne se veut pas exhaustif, il ne mentionne pas le projet de réseau de transport public du Grand Paris, alors qu'est cité, notamment, le projet Arc Express qui été repris dans le projet du Grand Paris.

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, en remplacement de la dénomination « Arc Express » qui n'est plus d'actualité.

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

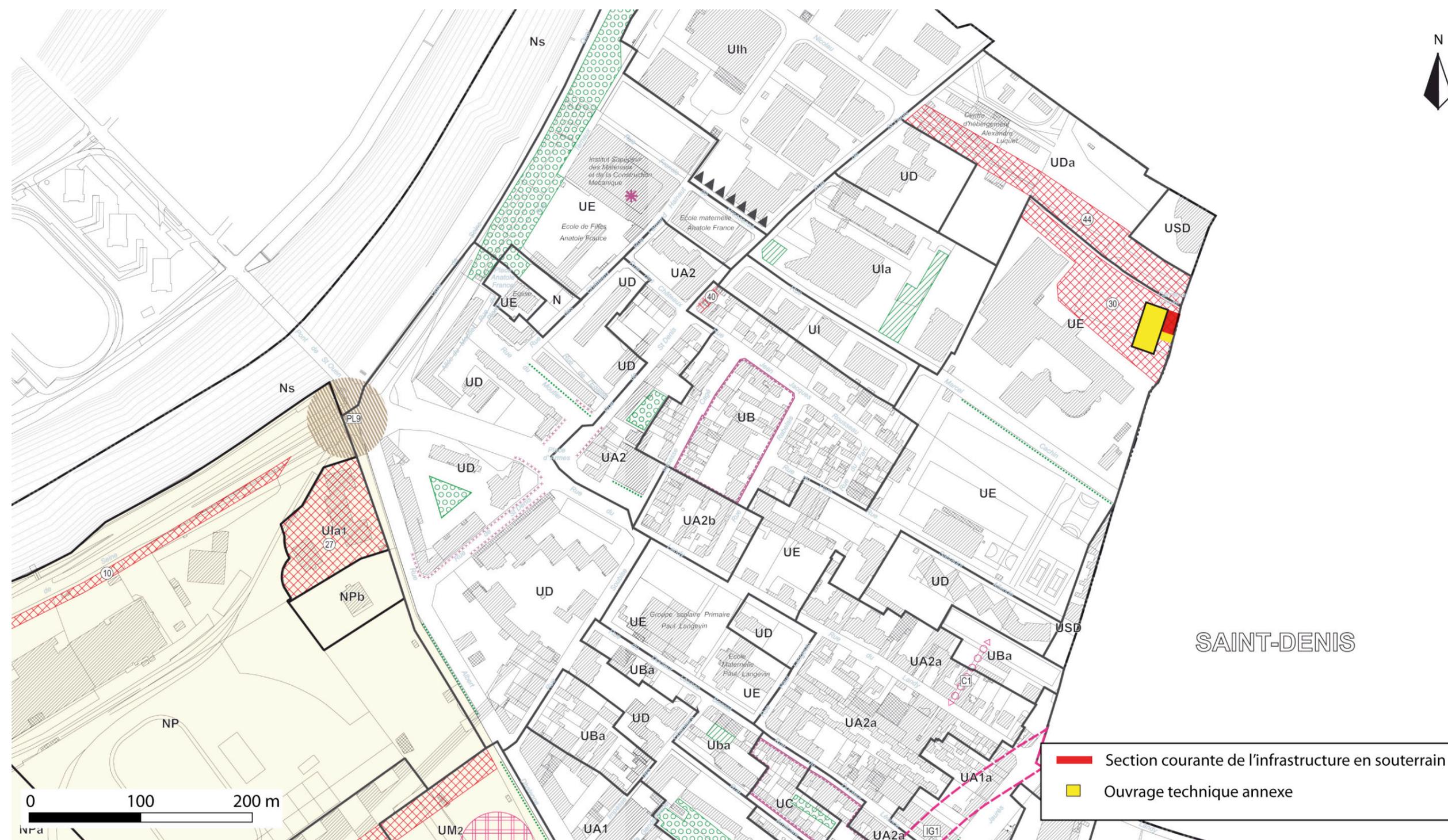
Le PLU de la ville de SAINT-OUEN comporte trois orientations particulières d'aménagement :

- Secteur de la porte de Saint-Ouen ;
- Secteur Victor Hugo ;
- Secteur des Docks.

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.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE SAINT-OUEN
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



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

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de SAINT-OUEN 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 les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise de l'emplacement réservé n°30. L'emplacement réservé n°30 est réduit de 2 518 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 SAINT-OUEN 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 :

VI - 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.

Egalement, à la fin des chapitres :

- « 1.2 Le territoire et la planification régionale » dans la partie « Le projet du Grand Paris »,
- « 7.4 Les transports en commun » dans la partie « Les grands projets qui se concrétisent »,

sera inséré le texte suivant afin d'actualiser la présentation du projet de réseau de transport public du Grand Paris qui en était faite :

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 Saint-Ouen

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Saint-Ouen sur une longueur d'environ 40 m. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe.

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

Le PADD de SAINT-OUEN n'intègre pas de manière spécifique le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

L'enjeu « 1- Affirmer la place de Saint-Ouen dans l'agglomération » de la partie « I - Le fondement du projet de Saint-Ouen : une belle ville, active, solidaire et durable » sera complétée afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

De même, l'orientation n°6 « Requalifier les entrées et les traversées de ville et faciliter les mobilités » sera complétée afin de mentionner le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Pour l'enjeu « 1- Affirmer la place de Saint-Ouen dans l'agglomération », le texte complété sera le suivant :

« Cela suppose, en particulier, d'intervenir pour une amélioration de l'offre de transports en commun pour le désengorgement de la ligne 13, le prolongement de la ligne 14 vers la Mairie de Saint-Ouen via la Porte de Clichy, de la ligne 4 vers le pont de Saint-Ouen et du tramway des Maréchaux jusqu'à Asnières, en lien avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris ainsi que pour la création d'une navette fluviale avec un arrêt à Saint-Ouen ».

Pour l'orientation n°6 « Requalifier les entrées et les traversées de ville et faciliter les mobilités », le texte complété sera le suivant :

« L'amélioration des transports en commun est indispensable, déjà dans la situation existante, et plus encore, en tenant compte du développement attendu de la ville. Elle concerne prioritairement :

- *la ligne 13 du métro parisien pour de meilleures conditions de voyage pour les usagers ;*
- *le prolongement de la ligne 14, en reliant Saint-Lazare à la mairie de Saint-Ouen, via la Porte de Clichy ;*
- *le RER C pour une meilleure fréquence des trains ;*
- *le projet de réseau de transport public du Grand Paris ; (...) ».*

4.3.4 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Conformément aux textes réglementaires, il est nécessaire de supprimer, sous les emprises du futur ouvrage technique annexe, l'emplacement réservé n°30, qui a pour objet la création d'un « équipement socio-culturel (rue Nicolau) » 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 équipement socio-culturel, objet de l'emplacement réservé. L'emplacement réservé sera donc réduit de l'emprise du futur ouvrage technique annexe, soit **2 518 m² environ**.

Cette évolution ne remet pas en question l'objet de l'emplacement réservé n°30. En effet, malgré la réduction de l'emplacement réservé, la construction d'un équipement socio-culturel reste réalisable sur les emprises encore couvertes par ce dernier.

4.3.5 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

- Dans toutes les zones :
 - L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
 - L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
- Pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes¹, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet. Ces évolutions ne seront, bien sûr, proposées que lorsque ces différents éléments du projet seront implantés sur des parcelles cadastrées et soumis au régime des autorisations d'urbanisme :
 - L'article 5 « Caractéristiques des terrains ».
 - L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
 - L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
 - L'article 9 « Emprise au sol ».
 - L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
 - L'article 12 « Stationnement ».
 - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».
 - L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

4.3.5.1 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 toutes les zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour **lever les interdictions pouvant peser sur le projet lui-même** (cas de zones à vocation très spécialisées n'autorisant pas ce type d'infrastructure) ou sur certaines de ses composantes.

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

4.3.5.2 Les évolutions pouvant toucher les articles 5, 6, 7, 9, 13 et 14

Les éventuels besoins d'évolution de ces articles sont liés à la même problématique : **celle des terrains d'assiette des composantes au niveau du sol du réseau de transport public du Grand Paris, que sont les émergences des gares et les ouvrages techniques annexes.**

En effet, pour ceux-ci, la Société du Grand Paris se propose de **n'acquiescer 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, tout particulièrement pour les gares (cumulant la plupart du temps les surfaces de la partie souterraine et de la partie émergente de la gare).

4.3.5.3 Les évolutions pouvant toucher les articles 10 et 12

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

- **Article 10** : La plupart des ouvrages techniques annexes sont sans élévation par rapport au niveau du sol. La partie émergente des gares pourra avoir une hauteur maximale d'une dizaine de mètres environ. Il convient donc, ici aussi de s'assurer que les dispositions de cet article autorisent bien la réalisation des émergences.

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.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- **Article 12** : Dès lors que les règles de stationnement qu'il définit imposent, pour les véhicules automobiles comme pour les deux roues, des normes chiffrées, elles peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes propres du projet. Il sera donc nécessaire de s'assurer de leur compatibilité avec le projet.

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

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

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

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

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	
Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ». Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.	/
Zone UE	
Les articles UE 1, 2, 5, 6, 7, 10, 12 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
<p>L'article UE 9 limite le coefficient d'emprise au sol des constructions à 80 %. 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.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'alinéa UE 9.3 est la suivante : « • <u>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u> <u>La règle édictée au 9.2 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>
<p>L'article UE 13 impose qu'une proportion au moins égale à 20 % de la superficie totale du terrain soit laissée libre de toute construction et fasse, pour partie, l'objet d'un traitement paysager végétalisé. 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'alinéa UE 13.3 est la suivante : « • <u>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u> <u>Les règles énoncées ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

**Rapport de présentation
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saint-Ouen

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 3 février 2014*

Depuis 2009, date à laquelle la révision du PLU a été réalisée, le contexte du projet a évolué. Il s'est agi également d'intégrer, dans le cadre de cette modification, des évolutions liées à un contexte plus global mais qui ont des incidences sur le projet des Docks :

- la décision de prolonger la ligne 14, qui suppose la réalisation d'un site de maintenance et de remisage sur le territoire de Saint-Ouen ;
- la candidature de la commune pour accueillir le siège de Véolia a fait avancer les études sur le secteur sud-ouest du site des Docks ;
- le projet de recomposition du foyer Cara (foyer d'hébergement des jeunes travailleurs), 2 rue Adrien Meslier, à l'ouest du secteur des Docks.

5.2 – LA MODIFICATION DES DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES

Certaines dispositions réglementaires nécessitaient des clarifications ponctuelles afin de faciliter leur compréhension et leur application, ou une harmonisation de l'expression réglementaire. Ces modifications concernent :

- l'article 7 des zones UA1, UA2, UB, UC, UD, UE, UI, USD et UZP2 ;
- l'article 8 des zones UA1, UA2, UB, UC et UD ;
- l'article 9 des zones UA1, UA2, UB, UC, UD, UE, UI et UZP2 ;
- l'article 10 des zones UA1, UA2 et UB
- l'article 11 des zones UA1, UA2 et UB
- l'article 12 des zones urbaines à l'exception des zones UM et USD ;
- l'article 14 des zones UA1, UA2, UB, UC, UD, UI et UZP2 ;
- les articles 6 et 12 de la zone UI
- Les articles 10 et 13 de la zone UC ;
- L'article 7 de la zone N ;
- l'article 10 de la zone NP.

Le stationnement est un des outils importants de régulation des déplacements automobiles. Cette politique concerne tout à la fois les stationnements publics et privés (définition des obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement dans les nouvelles constructions en fonction des conditions de desserte, opportunité de création de petits parcs de stationnement dans les quartiers résidentiels afin de dessaturer la voirie, mise en application d'un stationnement réglementé et payant sur les axes importants...). Il s'agit également de rechercher des modalités de mutualisation des stationnements dans les secteurs de mixité urbaine forte (habitat/emplois/équipements).

A Saint-Ouen, la question du stationnement résidentiel se pose avec acuité dans les quartiers anciens, et dans les secteurs voisins des Pucés où le stationnement cumule les véhicules des résidents, des puciers et des visiteurs des Pucés.

La valorisation et le développement des espaces de centralité situés à proximité des gares et dans les lieux bien desservis participent à l'objectif de réduction des déplacements automobiles individuels.

Le PDU recommande en effet (page 109) « de valoriser et de requalifier en priorité les espaces bien desservis en transports en commun notamment les gares et leurs abords (...). Il sera nécessaire d'y développer et d'y utiliser des dispositifs réglementaires pour optimiser l'utilisation des parcelles bien desservies, ce qui doit se traduire à terme par un renforcement de leur fréquentation et de leur attractivité ». Les ZAC Place du RER et Victor Hugo s'inscrivent dans cette logique. La création de quartiers nouveaux où la restructuration d'espaces (la mutation du secteur des Docks par exemple) exige d'intégrer à la réflexion les problématiques d'accessibilité multimodale, de desserte, et de stationnement au regard de l'environnement urbain.

De plus, le traitement de certains espaces publics majeurs (place de la mairie, place Garibaldi, place du RER ...) doit permettre de renforcer les centralités existantes.

En outre, dans le cadre du PDU (qui ne traite que de l'amélioration du fonctionnement du système de déplacements sur la base des infrastructures existantes), la ville de Saint-Ouen recherche les modalités d'une optimisation des trafics de marchandises sur son territoire, notamment, dans le cadre de la réflexion menée pour l'aménagement du site des Docks.

➤ LE PROJET DU GRAND PARIS

Le projet du Grand Paris, qui a été concrétisé par la loi du 3 juin 2010, place l'aménagement du site des Docks dans une nouvelle dynamique régionale, par la perspective de développement des transports en commun et par le renforcement de la cohérence des projets d'aménagement dans le cadre de l'élaboration de contrats de développement territorial (CDT).

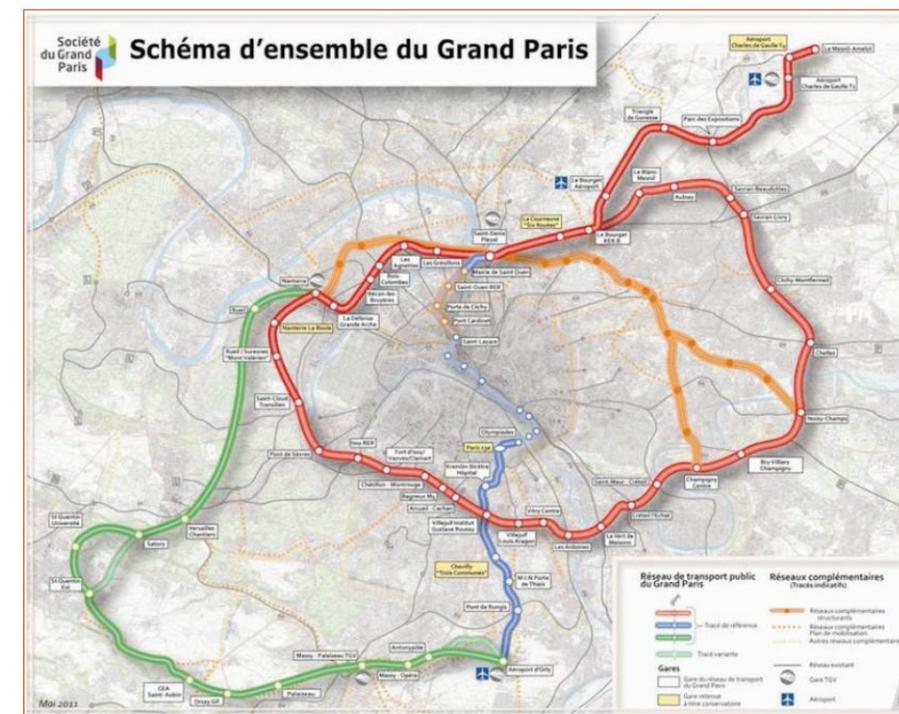
Un de ces contrats, en cours d'élaboration, intéresse directement Saint Ouen, concernant la définition de la stratégie d'émergence du cluster des industries de la création, a pour objectif d'attirer et mettre en réseau les entreprises et acteurs du secteur de l'image et du numérique sur le territoire de Plaine Commune et de Saint-Ouen.

Les actions à mener prioritairement qui doivent être construites dans les mois à venir pour l'établissement de ce contrat sont les suivantes :

- offre immobilière adaptée aux besoins des entreprises de l'image et du numérique,
- mise en place d'un lieu d'animation du cluster,
- desserte du territoire en infrastructures très haut débit,
- dispositions liées à l'emploi et à l'insertion, en faveur des habitants du territoire.

Rappelons également que, soutenu par l'État au titre du développement d'écoquartiers en Ile-de-France, le projet des Docks est aussi labellisé « Nouveaux Quartiers Urbains » par la Région.

Par ailleurs, la société du Grand Paris, créée par la loi du 3 juin 2010, doit mettre en œuvre le futur métro automatique autour de Paris. Le 26 mai 2011, la société du Grand Paris a adopté à l'unanimité l'acte motivé lançant la réalisation du réseau de métro Grand Paris Express. "



Sur le fondement de ces constats, plusieurs pistes d'étude doivent être poursuivies :

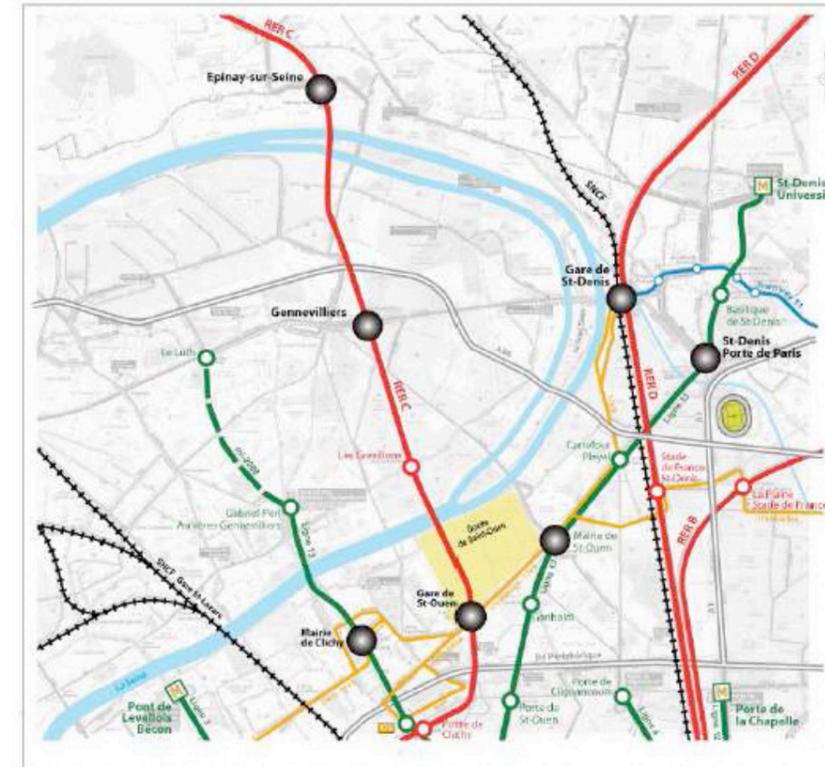
- La gestion du stationnement en surface et son contrôle : une étude est actuellement menée pour définir les actions nécessaires à une meilleure gestion des stationnements en surface. La mise en place de ces actions devra s'accompagner d'une surveillance pour éviter les stationnements illicites.
- la sécurisation des parkings souterrains : une optimisation des potentialités des places de stationnements souterrains passe nécessairement par des travaux visant à renforcer leur sécurisation.
- la mutualisation du stationnement : les besoins étant différenciés entre les différentes fonctions (habitat, activité, loisirs...), une utilisation partagée des stationnements peut être envisagée au lieu de multiplier la création de stationnements qui demeurent inutilisés. Cela suppose un travail avec les gestionnaires des résidences disposant de places de stationnement libres, avec les résidents et avec les constructeurs pour les opérations à venir.
- L'évolution de la norme de stationnement imposée : le règlement du PLU impose une norme de stationnement différenciée selon la destination de la construction (habitat, bureaux, activités...). La norme d'une place par logement apparaît trop forte au regard du nombre de places inutilisées dans la ville et du taux de motorisation.

7.4- LES TRANSPORTS EN COMMUN

La commune de Saint-Ouen bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun, due en partie à sa proximité avec Paris. En effet, quasiment tous les modes de transports publics sont représentés : lignes de RER, métro et bus...

Pour ces raisons, les déplacements en transports en commun tiennent une place assez importante parmi les autres modes de transport.

En effet, près de la moitié des actifs audoniens utilisent les transports en commun pour aller travailler, contre seulement environ 20 % pour les déplacements en voiture particulière.



Source : Etude pré-opérationnelle ZAC des Docks, Yan Le Gal Consultants et Sareco, Ingénierie du déplacement

➤ Le RER

Saint-Ouen est desservie par la ligne C du RER, qui relie la commune notamment aux gares Saint-Michel, Notre-Dame et Austerlitz.

La gare RER C de Saint-Ouen, située à l'ouest au niveau du boulevard Victor Hugo, est desservie par les lignes de bus 173 et 174. Dans le cadre du développement du secteur ouest de Saint-Ouen (ZAC RER, ZAC Victor Hugo et ZAC des Docks), ce pôle est à renforcer afin de répondre, notamment, aux nombreuses activités qui se sont installées ou qui pourront s'y installer d'ici les prochaines années.

Les audoniens ont également la possibilité de se rendre à la gare du RER D "Stade de France" située dans la commune voisine de Saint-Denis.

Dans le cadre des différents projets de Saint-Ouen, il est prévu l'amélioration de la desserte par le RER pour la commune.

1. L'amélioration du fonctionnement de la ligne RER C est un enjeu pour la desserte de la ville. En effet, celle-ci souffre d'une sous-fréquentation au niveau de la commune, due à un taux de fréquence assez faible (1 train / 15 min), à des problèmes d'accessibilité et à un manque de sécurité et de confort de la gare. La création du comité de pôle doit permettre de requalifier la gare et ses abords.

2. L'amélioration de l'accès à la gare RER D « Stade de France » pour les audoniens représente un enjeu de desserte complémentaire à la ligne RER C et au métro. En effet, la ligne RER D offre une desserte plus attractive au niveau du réseau régional.

➤ LE MÉTRO

La commune est desservie par deux lignes de métro :

- **la ligne 4** avec la station « Porte de Clignancourt ». Cette ligne dessert la Porte d'Orléans à la Porte de Clignancourt via la gare du Nord, la gare de l'Est et Châtelet.
- **la ligne 13** avec les stations « Garibaldi » et « Mairie de Saint-Ouen » ainsi que celle de la « porte de Saint-Ouen », situé à Paris en limite de Saint-Ouen. Cette ligne dessert Châtillon-Montrouge à Saint-Denis via les gares Saint-Lazare, Invalides et Montparnasse. Sa desserte doit être améliorée par le doublement de la ligne.

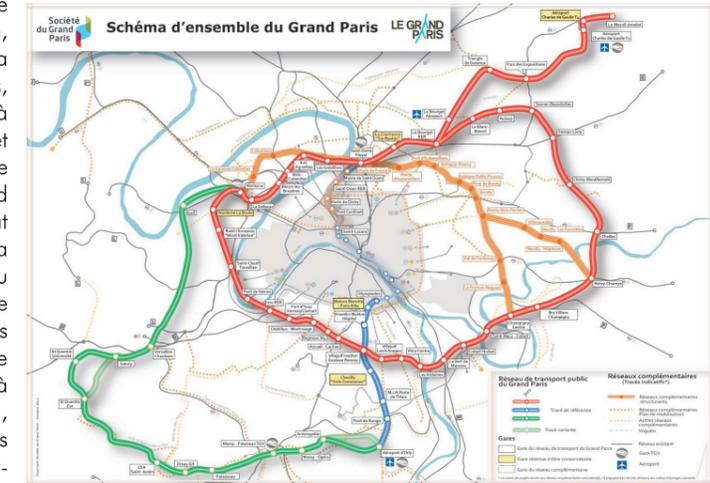
La ligne 13 constitue l'une des lignes de métro les plus saturées. Les études liées à l'amélioration de son fonctionnement ont été inscrites dans le Grand Projet 5 « contribuer à l'accessibilité » du CPER 2007-2013. De plus, l'installation de portes palières, voté par le STIF, devrait permettre d'améliorer la régularité de la ligne.

➤ LES GRANDS PROJETS QUI SE CONCRÉTISENT

Le **Grand Paris** est un projet d'intérêt national, visant à unir les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, dans une optique de développement urbain, social et économique.

Le projet du Grand Paris s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs : un métro automatique de grande capacité en rocade devant participer au désenclavement de certains territoires, et relier au centre de l'agglomération parisienne les principaux pôles de la région d'Île-de-France.

Afin de mettre en œuvre ce projet de métro automatique, la loi du 3 juin 2010 a créé la Société du Grand Paris, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial. Le projet de réseau de transport du Grand Paris a fait l'objet d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public, du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Les décisions intervenues à l'issue de ce débat ont abouti à l'approbation, en août 2011, du tracé du métro Grand Paris Express qui desservira Saint-Ouen.



Ce projet de transport s'articule autour de contrats de développement territorial, définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats de développement territorial ont pour but de participer à un objectif de création de 70 000 logements par an, géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France, et visent à contribuer à la lutte contre l'étalement urbain.

➤ LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

- **Le constat : la ligne 13 est saturée**

Près de 610 000 personnes utilisent la ligne 13 quotidiennement. Cette configuration situe cette ligne, après les lignes 1 et 4, parmi les lignes à la plus forte densité de trafic du réseau de métro.

La ligne 13 est une des lignes où la charge des trains est la plus forte de l'ensemble du réseau de métro. Depuis plusieurs années, les usagers de la ligne 13 subissent des conditions de transport difficiles. Le taux de charge de la ligne est proche de 100 % sur le tronç commun et sur chacune des deux branches.

En outre, compte tenu des nombreux projets de développement économique et urbain recensés dans les territoires desservis par la ligne 13, la question de la saturation reste très prégnante.

L'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France (STIF, RATP, Région Île-de-France, Etat, départements, etc.) partage un constat commun, celui de l'urgence à désaturer la ligne 13.

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saint-Ouen

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 3 février 2014*

Depuis 2009, date à laquelle la révision du PLU a été réalisée, le contexte du projet a évolué. Il s'est agi également d'intégrer, dans le cadre de cette modification, des évolutions liées à un contexte plus global mais qui ont des incidences sur le projet des Docks :

- la décision de prolonger la ligne 14, qui suppose la réalisation d'un site de maintenance et de remisage sur le territoire de Saint-Ouen ;
- la candidature de la commune pour accueillir le siège de Véolia a fait avancer les études sur le secteur sud-ouest du site des Docks ;
- le projet de recomposition du foyer Cara (foyer d'hébergement des jeunes travailleurs), 2 rue Adrien Meslier, à l'ouest du secteur des Docks.

5.2 – LA MODIFICATION DES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES

Certaines dispositions réglementaires nécessitaient des clarifications ponctuelles afin de faciliter leur compréhension et leur application, ou une harmonisation de l'expression réglementaire. Ces modifications concernent :

- l'article 7 des zones UA1, UA2, UB, UC, UD, UE, UI, USD et UZP2 ;
- l'article 8 des zones UA1, UA2, UB, UC et UD ;
- l'article 9 des zones UA1, UA2, UB, UC, UD, UE, UI et UZP2 ;
- l'article 10 des zones UA1, UA2 et UB
- l'article 11 des zones UA1, UA2 et UB
- l'article 12 des zones urbaines à l'exception des zones UM et USD ;
- l'article 14 des zones UA1, UA2, UB, UC, UD, UI et UZP2 ;
- les articles 6 et 12 de la zone UI
- Les articles 10 et 13 de la zone UC ;
- L'article 7 de la zone N ;
- l'article 10 de la zone NP.

VI - 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.

Le stationnement est un des outils importants de régulation des déplacements automobiles. Cette politique concerne tout à la fois les stationnements publics et privés (définition des obligations imposées en matière de réalisation d'aires de stationnement dans les nouvelles constructions en fonction des conditions de desserte, opportunité de création de petits parcs de stationnement dans les quartiers résidentiels afin de dessaturer la voirie, mise en application d'un stationnement réglementé et payant sur les axes importants...). Il s'agit également de rechercher des modalités de mutualisation des stationnements dans les secteurs de mixité urbaine forte (habitat/emplois/équipements).

A Saint-Ouen, la question du stationnement résidentiel se pose avec acuité dans les quartiers anciens, et dans les secteurs voisins des Puces où le stationnement cumule les véhicules des résidents, des puciers et des visiteurs des Puces.

La valorisation et le développement des espaces de centralité situés à proximité des gares et dans les lieux bien desservis participent à l'objectif de réduction des déplacements automobiles individuels.

Le PDU recommande en effet (page 109) « de valoriser et de requalifier en priorité les espaces bien desservis en transports en commun notamment les gares et leurs abords (...). Il sera nécessaire d'y développer et d'y utiliser des dispositifs réglementaires pour optimiser l'utilisation des parcelles bien desservies, ce qui doit se traduire à terme par un renforcement de leur fréquentation et de leur attractivité ». Les ZAC Place du RER et Victor Hugo s'inscrivent dans cette logique. La création de quartiers nouveaux où la restructuration d'espaces (la mutation du secteur des Docks par exemple) exige d'intégrer à la réflexion les problématiques d'accessibilité multi-modale, de desserte, et de stationnement au regard de l'environnement urbain.

De plus, le traitement de certains espaces publics majeurs (place de la mairie, place Garibaldi, place du RER ...) doit permettre de renforcer les centralités existantes.

En outre, dans le cadre du PDU (qui ne traite que de l'amélioration du fonctionnement du système de déplacements sur la base des infrastructures existantes), la ville de Saint-Ouen recherche les modalités d'une optimisation des trafics de marchandises sur son territoire, notamment, dans le cadre de la réflexion menée pour l'aménagement du site des Docks.

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 Saint-Ouen

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Saint-Ouen sur une longueur d'environ 40 m. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Sur le fondement de ces constats, plusieurs pistes d'étude doivent être poursuivies :

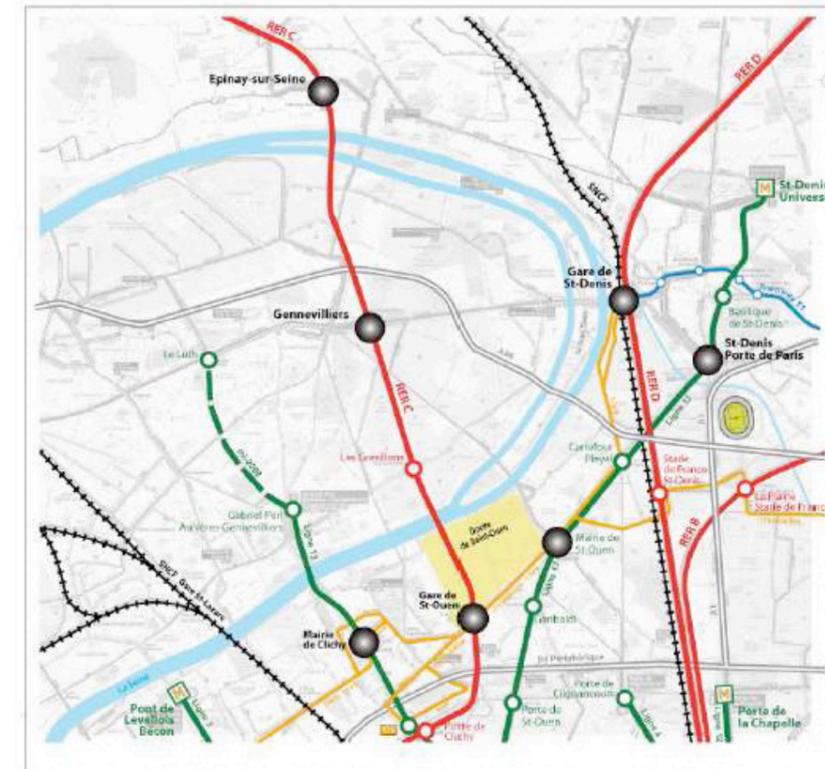
- La gestion du stationnement en surface et son contrôle : une étude est actuellement menée pour définir les actions nécessaires à une meilleure gestion des stationnements en surface. La mise en place de ces actions devra s'accompagner d'une surveillance pour éviter les stationnements illicites.
- la sécurisation des parkings souterrains : une optimisation des potentialités des places de stationnements souterrains passe nécessairement par des travaux visant à renforcer leur sécurisation.
- la mutualisation du stationnement : les besoins étant différenciés entre les différentes fonctions (habitat, activité, loisirs...), une utilisation partagée des stationnements peut être envisagée au lieu de multiplier la création de stationnements qui demeurent inutilisés. Cela suppose un travail avec les gestionnaires des résidences disposant de places de stationnement libres, avec les résidents et avec les constructeurs pour les opérations à venir.
- L'évolution de la norme de stationnement imposée : le règlement du PLU impose une norme de stationnement différenciée selon la destination de la construction (habitat, bureaux, activités...). La norme d'une place par logement apparaît trop forte au regard du nombre de places inutilisées dans la ville et du taux de motorisation.

7.4- LES TRANSPORTS EN COMMUN

La commune de Saint-Ouen bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun, due en partie à sa proximité avec Paris. En effet, quasiment tous les modes de transports publics sont représentés : lignes de RER, métro et bus...

Pour ces raisons, les déplacements en transports en commun tiennent une place assez importante parmi les autres modes de transport.

En effet, près de la moitié des actifs audoniens utilisent les transports en commun pour aller travailler, contre seulement environ 20 % pour les déplacements en voiture particulière.



Source : Etude pré-opérationnelle ZAC des Docks, Yan Le Gal Consultants et Sareco, Ingénierie du déplacement

➤ Le RER

Saint-Ouen est desservie par la ligne C du RER, qui relie la commune notamment aux gares Saint-Michel, Notre-Dame et Austerlitz.

La gare RER C de Saint-Ouen, située à l'ouest au niveau du boulevard Victor Hugo, est desservie par les lignes de bus 173 et 174. Dans le cadre du développement du secteur ouest de Saint-Ouen (ZAC RER, ZAC Victor Hugo et ZAC des Docks), ce pôle est à renforcer afin de répondre, notamment, aux nombreuses activités qui se sont installées ou qui pourront s'y installer d'ici les prochaines années.

Les audoniens ont également la possibilité de se rendre à la gare du RER D "Stade de France" située dans la commune voisine de Saint-Denis.

Dans le cadre des différents projets de Saint-Ouen, il est prévu l'amélioration de la desserte par le RER pour la commune.

1. L'amélioration du fonctionnement de la ligne RER C est un enjeu pour la desserte de la ville. En effet, celle-ci souffre d'une sous-fréquentation au niveau de la commune, due à un taux de fréquence assez faible (1 train / 15 min), à des problèmes d'accessibilité et à un manque de sécurité et de confort de la gare. La création du comité de pôle doit permettre de requalifier la gare et ses abords.

2. L'amélioration de l'accès à la gare RER D « Stade de France » pour les audoniens représente un enjeu de desserte complémentaire à la ligne RER C et au métro. En effet, la ligne RER D offre une desserte plus attractive au niveau du réseau régional.

➤ LE MÉTRO

La commune est desservie par deux lignes de métro :

- **la ligne 4** avec la station « Porte de Clignancourt ». Cette ligne dessert la Porte d'Orléans à la Porte de Clignancourt via la gare du Nord, la gare de l'Est et Châtelet.
- **la ligne 13** avec les stations « Garibaldi » et « Mairie de Saint-Ouen » ainsi que celle de la « porte de Saint-Ouen », situé à Paris en limite de Saint-Ouen. Cette ligne dessert Châtillon-Montrouge à Saint-Denis via les gares Saint-Lazare, Invalides et Montparnasse. Sa desserte doit être améliorée par le doublement de la ligne.

La ligne 13 constitue l'une des lignes de métro les plus saturées. Les études liées à l'amélioration de son fonctionnement ont été inscrites dans le Grand Projet 5 « contribuer à l'accessibilité » du CPER 2007-2013. De plus, l'installation de portes palières, voté par le STIF, devrait permettre d'améliorer la régularité de la ligne.

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 Saint-Ouen

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Saint-Ouen sur une longueur d'environ 40 m. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe.

➤ LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

- **Le constat : la ligne 13 est saturée**

Près de 610 000 personnes utilisent la ligne 13 quotidiennement. Cette configuration situe cette ligne, après les lignes 1 et 4, parmi les lignes à la plus forte densité de trafic du réseau de métro.

La ligne 13 est une des lignes où la charge des trains est la plus forte de l'ensemble du réseau de métro. Depuis plusieurs années, les usagers de la ligne 13 subissent des conditions de transport difficiles. Le taux de charge de la ligne est proche de 100 % sur le tronçon commun et sur chacune des deux branches.

En outre, compte tenu des nombreux projets de développement économique et urbain recensés dans les territoires desservis par la ligne 13, la question de la saturation reste très prégnante.

L'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France (STIF, RATP, Région Île-de-France, Etat, départements, etc.) partage un constat commun, celui de l'urgence à désaturer la ligne 13.

B1.

PADD

Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saint-Ouen

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 3 février 2014*

1 – « AFFIRMER LA PLACE DE SAINT-OUEN DANS L'AGGLOMÉRATION »

Saint-Ouen souhaite jouer pleinement un rôle actif au sein du bassin d'habitat et du bassin d'emploi, de la première couronne d'Ile de France. Saint Ouen participera à la densification du « cœur d'agglomération » afin de concourir à la réduction des temps de déplacements « domicile/travail » et de lutter contre le développement anarchique des zones péri-urbaines, sources de dégradation du cadre de vie.

Cela suppose, en particulier, d'intervenir pour une amélioration de l'offre de transports en commun pour obtenir le désengorgement de la ligne 13, le prolongement de la ligne 14 vers la Mairie de Saint-Ouen via la Porte de Clichy, de la ligne 4 vers le pont de Saint -Ouen et du tramway des Maréchaux jusqu'à Asnières, en lien avec le projet Arc Express ainsi que pour la création d'une navette fluviale avec un arrêt à Saint-Ouen.

Dans cette perspective, la réussite de l'avenir de Saint-Ouen suppose de mener les réflexions et les actions à une échelle qui dépasse les limites de la commune pour rejoindre celles du « cœur d'agglomération », tout en conservant l'identité audonienne.

Plusieurs coopérations de travail intercommunales sont à l'œuvre :

- un protocole de coopération a été conclu avec la ville de Paris. Il porte sur les projets d'urbanisme des deux collectivités et, en particulier, sur le projet urbain des Puces et sur le traitement des portes. Un protocole foncier est mis en place sur la ZAC des Docks, sur laquelle la Ville de Paris est propriétaire de terrains, pour maîtriser le prix du foncier et pouvoir y réaliser 50% de logements sociaux.
- des échanges qui concernent le devenir des secteurs Est et Ouest de Saint-Ouen sont en cours avec la communauté d'agglomération de Plaine Commune et la commune de Clichy.

Des coopérations se poursuivent avec les communes de l'Ile-Saint-Denis, Saint-Denis, Clichy et Gennevilliers et d'une manière générale avec les communes du secteur des boucles nord de la Seine afin de définir des politiques et des actions communes sur la question générale du fleuve (sa place dans la ville, son usage, ...). Cette question constitue un enjeu régional fort.

L'appartenance de Saint-Ouen à l'Etablissement Public Plaine de France, qui regroupe un grand nombre de communes du Nord Est de la Région Ile de France, est fructueuse. A titre d'exemple, la ZAC des Docks, soutenue par Plaine de France, a été retenue par la Région comme secteur prioritaire de développement et quartier « prototype ».

Ces multiples coopérations avec les communes voisines renforcent le rôle que Saint-Ouen peut jouer, notamment au sein de la Conférence Métropolitaine, pour la création d'une nouvelle structure de coopération intercommunale à l'échelle « du cœur d'agglomération », indispensable à une action cohérente pour répondre aux besoins en matière de logements, de développement économique, d'emplois et de transports.

Station de métro en centre-ville



Station du RER C



Lignes de bus



La requalification des axes et de leurs abords suppose de :

- développer les transports en commun ;
- réduire le trafic routier de transit, notamment celui des camions ;
- améliorer les conditions de stationnement, en particulier par la reconquête des parkings en sous-sol et en prenant les mesures nécessaires pour réduire le stationnement anarchique en surface ;
- développer de façon continue et sécurisée des pistes cyclables, des parcours de circulations douces au travers des quartiers et en liaisons interquartiers ;
- organiser les liaisons intercommunales en prenant en compte les incidences des projets situés sur les territoires voisins
- ordonnancer le bâti aux abords des axes en tenant compte de la typologie de ces derniers et en affirmant leur spécificité ;
- valoriser les espaces aux abords des pôles d'échanges et y renforcer les pôles de vie ;
- améliorer la qualité des espaces publics et celle des parcours, en particulier en développant un véritable projet de trame verte dans la ville et en apaisant les secteurs résidentiels.

L'amélioration des transports en commun est indispensable, déjà dans la situation existante, et plus encore, en tenant compte du développement attendu de la ville. Elle concerne prioritairement :

- la ligne 13 du métro parisien pour de meilleures conditions de voyage pour les usagers ;
- le prolongement de la ligne 14, en reliant Saint-Lazare à la mairie de Saint-Ouen, via la Porte de Clichy ;
- le RER C pour une meilleure fréquence des trains ;
- le projet Arc Express créant une interconnexion avec le RER C ;
- le prolongement de la ligne 4 du métro, de la porte Clignancourt vers le Pont de Saint-Ouen, via la mairie de Saint-Ouen, tel qu'il est identifié au SDRIF ;
- la navette fluviale sur la Seine, avec un arrêt à Saint-Ouen ;
- les lignes de bus continues et prolongées de part et d'autre du boulevard périphérique, en concertation avec Paris.

B2.

PADD

Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saint-Ouen

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 3 février 2014*

1 – « AFFIRMER LA PLACE DE SAINT-OUEN DANS L'AGGLOMÉRATION »

Saint-Ouen souhaite jouer pleinement un rôle actif au sein du bassin d'habitat et du bassin d'emploi, de la première couronne d'Ile de France. Saint Ouen participera à la densification du « cœur d'agglomération » afin de concourir à la réduction des temps de déplacements « domicile/travail » et de lutter contre le développement anarchique des zones péri-urbaines, sources de dégradation du cadre de vie.

Cela suppose, en particulier, d'intervenir pour une amélioration de l'offre de transports en commun pour obtenir le désengorgement de la ligne 13, le prolongement de la ligne 14 vers la Mairie de Saint-Ouen via la Porte de Clichy, de la ligne 4 vers le pont de Saint -Ouen et du tramway des Maréchaux jusqu'à Asnières, en lien avec le projet [de réseau de transport public du Grand Paris](#) ainsi que pour la création d'une navette fluviale avec un arrêt à Saint-Ouen.

Dans cette perspective, la réussite de l'avenir de Saint-Ouen suppose de mener les réflexions et les actions à une échelle qui dépasse les limites de la commune pour rejoindre celles du « cœur d'agglomération », tout en conservant l'identité audonienne.

Plusieurs coopérations de travail intercommunales sont à l'œuvre :

- un protocole de coopération a été conclu avec la ville de Paris. Il porte sur les projets d'urbanisme des deux collectivités et, en particulier, sur le projet urbain des Puces et sur le traitement des portes. Un protocole foncier est mis en place sur la ZAC des Docks, sur laquelle la Ville de Paris est propriétaire de terrains, pour maîtriser le prix du foncier et pouvoir y réaliser 50% de logements sociaux.
- des échanges qui concernent le devenir des secteurs Est et Ouest de Saint-Ouen sont en cours avec la communauté d'agglomération de Plaine Commune et la commune de Clichy.

Des coopérations se poursuivent avec les communes de l'Ile-Saint-Denis, Saint-Denis, Clichy et Gennevilliers et d'une manière générale avec les communes du secteur des boucles nord de la Seine afin de définir des politiques et des actions communes sur la question générale du fleuve (sa place dans la ville, son usage, ...). Cette question constitue un enjeu régional fort.

L'appartenance de Saint-Ouen à l'Etablissement Public Plaine de France, qui regroupe un grand nombre de communes du Nord Est de la Région Ile de France, est fructueuse. A titre d'exemple, la ZAC des Docks, soutenue par Plaine de France, a été retenue par la Région comme secteur prioritaire de développement et quartier « prototype ».

Ces multiples coopérations avec les communes voisines renforcent le rôle que Saint-Ouen peut jouer, notamment au sein de la Conférence Métropolitaine, pour la création d'une nouvelle structure de coopération intercommunale à l'échelle « du cœur d'agglomération », indispensable à une action cohérente pour répondre aux besoins en matière de logements, de développement économique, d'emplois et de transports.

Station de métro en centre-ville



Station du RER C



Lignes de bus



La requalification des axes et de leurs abords suppose de :

- développer les transports en commun ;
- réduire le trafic routier de transit, notamment celui des camions ;
- améliorer les conditions de stationnement, en particulier par la reconquête des parkings en sous-sol et en prenant les mesures nécessaires pour réduire le stationnement anarchique en surface ;
- développer de façon continue et sécurisée des pistes cyclables, des parcours de circulations douces au travers des quartiers et en liaisons interquartiers ;
- organiser les liaisons intercommunales en prenant en compte les incidences des projets situés sur les territoires voisins
- ordonnancer le bâti aux abords des axes en tenant compte de la typologie de ces derniers et en affirmant leur spécificité ;
- valoriser les espaces aux abords des pôles d'échanges et y renforcer les pôles de vie ;
- améliorer la qualité des espaces publics et celle des parcours, en particulier en développant un véritable projet de trame verte dans la ville et en apaisant les secteurs résidentiels.

L'amélioration des transports en commun est indispensable, déjà dans la situation existante, et plus encore, en tenant compte du développement attendu de la ville. Elle concerne prioritairement :

- la ligne 13 du métro parisien pour de meilleures conditions de voyage pour les usagers ;
- le prolongement de la ligne 14, en reliant Saint-Lazare à la mairie de Saint-Ouen, via la Porte de Clichy ;
- le RER C pour une meilleure fréquence des trains ;
- le projet [de réseau de transport public du Grand Paris](#) ;
- le prolongement de la ligne 4 du métro, de la porte Clignancourt vers le Pont de Saint-Ouen, via la mairie de Saint-Ouen, tel qu'il est identifié au SDRIF ;
- la navette fluviale sur la Seine, avec un arrêt à Saint-Ouen ;
- les lignes de bus continues et prolongées de part et d'autre du boulevard périphérique, en concertation avec Paris.

C1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saint-Ouen

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 3 février 2014

ZONE UE

Les dispositions du présent règlement sont applicables à tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, ouvrages, installations et opérations réalisés sur des terrains ou parties de terrain localisés dans la zone.

Lorsque la zone comprend des secteurs (UXy), la règle de la zone leurs est applicable sauf dans le cas où des dispositions spécifiques à ces secteurs complètent ou se substituent à la règle générale prévue pour la zone.

Lorsqu'un secteur comprend des sous-secteurs (UXyz), la règle du secteur leurs est applicable sauf dans le cas où des dispositions spécifiques à ces sous-secteurs complètent ou se substituent à la règle générale prévue pour la zone.

Article 1 – Zone UE – Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. l'aménagement de terrains de camping destinés à l'accueil de tentes, de caravanes, de résidences mobiles de loisirs, d'habitations légères de loisirs ;
2. l'aménagement de terrains destinés au stationnement des caravanes et des résidences mobiles de loisirs ;
3. Les activités industrielles.
4. Les installations classées pour la protection de l'environnement, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, engendrant un périmètre de protection.

Article 2 – Zone UE – Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. Les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voiries et stationnements, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans le milieu dans lequel ils s'insèrent.
2. Les constructions à destination d'habitation, de résidence ou d'hébergement dès lors qu'elles ont un caractère d'intérêt général pour la commune ou une autre collectivité publique, sauf dans le secteur UEf.
3. Les constructions à destination d'activité artisanale dès lors qu'elles sont liées au fonctionnement d'un service d'intérêt collectif.
4. Les constructions destinées, à titre principal, à une activité d'entreposage dès lors qu'elle est liée au fonctionnement d'un service d'intérêt collectif.
5. Dans le périmètre d'une servitude de constructibilité limitée au titre de l'article L.123-2 a) du code de l'urbanisme, délimité au plans de zonage, seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes et les constructions neuves dès lors que leur surface de plancher est inférieure à 20 m².

6. Les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation, d'aménagement ou de démolition partielle réalisés sur des bâtiments faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme figurant aux plans de zonage, dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt du bâtiment (cf. légende du règlement pièce n° 4-2).
7. Dans les secteurs affectés par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre classée par arrêté préfectoral, les constructions nouvelles à destination d'habitation et d'enseignement doivent faire l'objet d'un isolement acoustique particulier selon les dispositions fixées par décrets (Cf. annexe du dossier de PLU, pièce 5, notice 5-1 et plan n° 5-4).
8. Dans les secteurs soumis à des servitudes et périmètres particuliers délimités en annexe du PLU (cf. annexe du dossier de PLU, pièce 5, notice 5-1 et plan n° 5-6), les demandes d'occupation et d'utilisation du sol peuvent être soumises à des prescriptions particulières, conformément aux dispositions en vigueur.
9. pour les terrains ou parties de terrain soumis à des risques d'inondation, c'est-à-dire ceux compris dans une zone d'aléas délimitée par le plan de prévention des risques d'inondation, les constructions, ouvrages ou travaux doivent respecter les dispositions dudit plan (cf. annexe du dossier de PLU, pièce 5, notice 5-1).

Article 3 – Zone UE – Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3.1 – Conditions de desserte par les voies publiques ou privées

3.1.1 – Définition d'une voie de desserte

La voie de desserte est celle donnant accès au terrain sur lequel est projetée la construction.

Il s'agit des voies et emprises publiques ouvertes à la circulation générale, que ces voies soient de statut public ou privé, à l'exception des pistes cyclables, des cheminements piétons, à partir desquels aucune opération ne peut prendre accès.

3.1.2 – Règle générale

Les caractéristiques des voies doivent :

- être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions qu'elles doivent desservir ;
- permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité ;
- permettre la desserte pour tout passage des réseaux nécessaires à l'opération projetée.

◆ Pour les voies nouvelles de desserte et les espaces publics

Les voies nouvelles de desserte doivent avoir les caractéristiques visées ci-dessus et en outre, leur tracé et leur traitement ainsi que l'aménagement d'espaces communs et collectifs (cheminements, espaces verts...) doivent contribuer :

- à structurer le bâti autour de l'espace public à créer ou à réorganiser ;
- à améliorer la lisibilité entre l'espace bâti et l'espace ayant une fonction collective ;
- à faciliter les circulations douces (piétons, vélos...) dans des conditions optimales ;
- à la réalisation de places ou de voirie localisées aux plans de zonage au titre de l'article L.123-2-c du code de l'urbanisme (cf. légende du règlement pièce n° 4.2).

3.2 – Conditions d'accès aux voies de desserte

3.2.1 – Définition

L'accès automobile est le linéaire de façade du terrain (portail) ou de la construction (porche) ou l'espace (servitude de passage, bande de terrain) par lequel les véhicules pénètrent sur le terrain depuis la voie de desserte définie ci-dessus.

3.2.2 – Règle générale

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne justifie d'une servitude de passage suffisante, aménagée sur les fonds de ses voisins et instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application des articles 682 à 685-1 du Code Civil.

Les accès automobiles doivent être adaptés à l'opération et être aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Leurs caractéristiques doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte : réseaux divers, défense contre l'incendie, accessibilité des personnes à mobilité réduite, protection civile, brancardage, ramassage des ordures ménagères, etc...

Lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies, l'accès sur celle (s) de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations ou espaces verts publics, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Article 4 – Zone UE – Conditions de desserte des terrains par les réseaux d'eau, d'électricité, d'assainissement et de réalisation d'un assainissement individuel

4.1 – Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

4.2 – Assainissement

Les réseaux créés doivent être de type séparatif.

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- toute précaution doit être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique doivent être mises en œuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes doit être équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

4.2.1 – Eaux usées

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires doivent 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 doivent subir un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'assainissement.

4.2.2 – Eaux pluviales

En application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, dans une perspective de prévenir les risques d'inondation par temps de pluie, en limitant l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu récepteur, des mesures sont à mettre en œuvre pour :

- Réduire et traiter la pollution par temps de pluie en amont du rejet au réseau public ou au milieu naturel,
- Maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales avant évacuation vers le réseau public ou le milieu naturel.

◆ Réduire et traiter la pollution par temps de pluie

Dans le cas d'un rejet dans les réseaux d'assainissement, l'objectif en terme de qualité des eaux de rejet par temps de pluie doit être conforme aux prescriptions des concessionnaires des réseaux.

Dans le cas d'un rejet en Seine, conformément à la directive cadre européenne sur l'eau de 2000, les rejets par temps de pluie ne doivent pas nuire à la qualité des milieux récepteurs, en termes de bon état écologique et chimique des masses d'eau.

A ce titre, un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre, adaptable à chaque cas :

- Les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface doivent subir un traitement adapté afin de réduire les sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau d'assainissement ou le milieu naturel. Ce traitement peut être effectué par un séparateur à hydrocarbure, ou un filtre à sable répondant aux objectifs de qualité (cf. exemples de techniques adaptées, dans les Annexes du PLU, pièce n° 5-1-a) ;
- Les eaux issues des parkings souterrains ou couverts et toute surface imperméabilisée destinée à accueillir une circulation automobile ou une activité génératrice de pollution doivent subir un traitement de débouage-déshuilage avant rejet dans le réseau d'assainissement ;
- Des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires peuvent être prescrits par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

◆ Maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales

Les opérations d'aménagements, quelle que soit leur taille ou occupation, intègrent des dispositifs techniques visant à limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés doivent être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux.

Le débit pouvant être rejeté aux réseaux d'assainissement publics ne peut être supérieur à 10 l/s/ha. Les rejets supplémentaires doivent faire l'objet d'une technique de rétention ou de non-imperméabilisation des sols, adaptée aux contraintes du terrain d'assiette de la construction.

Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions sont réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et paysager. Parce que l'espace est compté en milieu urbain, il convient d'attribuer à ces stockages une double fonction : fonction espace public urbain et fonction gestion des eaux pluviales. Dans ce cas, il est nécessaire de mettre en place une approche non pas de bassin de rétention, mais plutôt une approche de modelé d'espaces où, grâce à de faibles décaissés, un événement pluvieux important pourra être géré sans qu'il ne provoque de dégâts sur une surface qui, la plupart du temps, est utilisée comme un espace urbain. Les techniques peuvent consister en des toitures terrasses réservoir, un parking inondable, des fossés drainant d'infiltration, une zone temporaire inondable intégrée et paysagère (cf Annexes du PLU, pièce n° 5-1-a).

Par ailleurs, à chaque fois que cela est possible, et en fonction de l'aptitude des sols à l'infiltration, les eaux pluviales sont infiltrées de façon privilégiée par rapport aux rejets en réseau.

Les raccordements au réseau public doivent s'effectuer préférentiellement au niveau du terrain naturel afin de rejoindre les réseaux publics superficiels ou les réseaux d'eaux pluviales existants.

Toute réalisation visant à utiliser l'eau de pluie peut être mise en œuvre, en complément des stockages éventuels :

- eaux de pluie collectées à l'aval de toitures inaccessibles pour des usages domestiques extérieurs aux constructions : arrosage des espaces verts en dehors des périodes de fréquentation du public,
- eaux de pluie collectées à l'aval de toitures inaccessibles à l'intérieur des bâtiments pour les sanitaires et le lavage des sols.

4.3 – Collecte des ordures ménagères

Pour les constructions nouvelles un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doit être aménagé.

Les modalités de réalisation de ces locaux de stockage d'ordures doivent respecter les dispositions de l'arrêté municipal en vigueur figurant en annexe du PLU (cf. annexes, pièce n°5-1).

Des aires de présentation des conteneurs doivent être prévues de façon à être facilement accessible pour les opérations de collecte mais être intégrées à la façade des constructions pour ne pas être vues depuis l'espace public.

4.4 – Réseaux divers

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain.

En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, comme pour toute construction nouvelle, les antennes et les paraboles doivent être localisées de façon à ne pas être visibles depuis un espace public.

Article 5 - Zone UE – Superficie minimale des terrains constructibles

La superficie minimale des terrains, pour être constructible, n'est pas réglementée.

Article 6 – Zone UE – implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1 – Modalités d'application de la règle

6.1.1 - Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques (places, parcs et jardins publics, cimetières communaux, aires de stationnement public) et des voies ouvertes à la circulation générale telles qu'elles sont définies à l'article 3, chapitre 3.1.1.

En revanche, l'implantation des constructions par rapport à l'emprise de la voie ferrée est traitée à l'article 7.

6.1.2 – Définition

Le terme « limite d'emprise » utilisé dans le présent règlement désigne selon le cas :

- la limite entre le domaine public et la propriété privée, déterminée ou non par un plan général d'alignement (voie publique), ou l'emprise d'une future voie, place ou espace public ;
- la limite d'emprise de la voie (voie privée) ;
- la limite d'un emplacement réservé ou d'une localisation figurant au document graphique pour la création d'une voie, d'une place ou d'un élargissement.

6.2 – Règle générale

Les constructions peuvent être implantées soit en limite d'emprise, soit en retrait de cette dernière.

Le choix d'implantation doit tenir compte :

- de la nature de la construction ;
- de l'emprise publique concernée : voie, place, parc urbain, aire de stationnement publique, ... ;
- de l'implantation des constructions voisines ;
- de la localisation au titre de l'article L.123-2c pour un espace public porté aux plans de zonage afin que la construction réponde aux conditions de sécurité, participe à la valorisation de l'espace public et concoure à la qualité urbaine.

6.3 – Dispositions particulières

1. Lorsqu'une construction fait l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme figurant aux plans de zonage, toute extension ou construction nouvelle doit être implantée de façon à préserver l'ordonnancement architectural du bâti existant (cf légende du règlement, pièce 4.2) ;
2. Lorsqu'un élément d'intérêt paysager est identifié aux plans de zonage comme devant être protégé ou à créer, l'implantation de la construction est déterminée pour répondre à sa mise en valeur (cf article 13, paragraphe 13-3).

Article 7 - Zone UE - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1 – Modalité d'application de la règle

7.1.1 - Champ d'application

Les dispositions du présent article régissent l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives du terrain, c'est-à-dire les limites latérales et de fond de terrain qui séparent le terrain d'assiette de la construction du terrain ou des terrains limitrophes et qui ne sont pas concernées par l'application de l'article 6.

7.1.2- Définitions

◆ Terrain :

Un terrain est composé d'une ou plusieurs parcelles d'un seul tenant appartenant à un même propriétaire.

◆ Limites latérales et de fond de terrain :

Les limites du terrain qui aboutissent à la voie, y compris les éventuels décrochements, brisures et coudes, constituent les limites séparatives latérales, la limite opposée à la voie constitue la limite de fond de terrain.

◆ Les bandes de constructibilité (cf lexique en annexe du règlement)

Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives sont différentes selon leur localisation à l'intérieur du terrain en fonction des bandes de constructibilité mesurées à partir de la limite d'emprise définie à l'article 6 (cf lexique). Les bandes ne sont applicables qu'à partir des emprises et des voies définies à l'article 3, chapitre 3.1.1. ayant une largeur au moins égale à 8 mètres. Les règles applicables aux terrains longeant des voies d'une largeur inférieure à 8 mètres sont définies au paragraphe 7.2.3 :

- la bande de constructibilité principale s'applique sur une profondeur de 20 mètres ;
- la bande de constructibilité secondaire s'applique aux terrains ou parties de terrain non compris dans une bande de constructibilité principale.

7.2 - Règles d'implantation

◆ Implantation des constructions

Les constructions peuvent être implantées soit sur les limites séparatives, soit en retrait de ces dernières.

Toutefois, dès lors qu'une limite séparative constitue également une limite d'une zone UB ou UC ou d'un de leur secteur, les constructions doivent être implantées :

- soit en limite séparative, soit en retrait dans la bande de constructibilité principale ;
- en retrait de la limite séparative dans la bande de constructibilité secondaire dès lors que la construction ou partie de construction à une hauteur supérieure à 6 mètres. La hauteur est mesurée du niveau du sol existant avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère. Au-delà de cette hauteur, les constructions doivent respecter les dispositions du paragraphe 7.3.

Dans le cas d'une implantation de la construction en retrait des limites séparatives latérales, les dispositions prévues au paragraphe 7.3 ci-après doivent être respectées.

◆ Dispositions particulières

Les constructions implantées le long de la voie ferrée doivent respecter, outre les dispositions précédentes, également la servitude d'utilité publique qui s'impose (cf. annexes pièce n° 5, notice 5-1). Cette disposition n'est pas applicable au secteur UEF.

Dès lors que figurent aux plans de zonage la délimitation d'un espace d'intérêt paysager repéré aux plans de zonage au titre de l'article L.123.1,7°, l'implantation de la construction doit respecter l'espace vert (cf article 13, paragraphe 13-3).

7.3 – Modalités de calcul des retraits

7.3.1 Définitions

◆ Le retrait

Le retrait est la distance (L) comptée perpendiculairement et horizontalement de tout point de la construction, au point le plus proche de la limite séparative (cf lexique en annexe du règlement).

◆ Points de la construction à partir desquels est compté le retrait

Ne sont pas comptés dans le calcul du retrait les éléments de modénature, les auvents, les débords de toiture ni les parties enterrées des constructions.

En revanche, sont comptabilisés dans le calcul du retrait les balcons, les terrasses accessibles de plain-pied ne disposant pas de mur écran dont la hauteur est au moins égale à 1,90 mètre et tout élément de construction d'une hauteur supérieure à 1.20 mètre au-dessus du niveau du sol.

◆ Baie** :

Ne constitue pas une baie :

- une ouverture, en toiture ou en façade, située à plus de 1,90 mètres au-dessus du plancher à compter de l'allège de la baie ;
- une ouverture dans une toiture en pente n'offrant pas de vue directe ;
- une porte non vitrée ;
- une ouverture en rez de chaussée dès lors qu'elle fait face à une clôture pleine d'une hauteur minimum de 2 mètres constituant un écran par rapport au terrain contigu ;
- les ouvertures à châssis fixe et à vitrage translucide ;
- les balcons, les terrasses accessibles disposant d'un mur écran d'une hauteur au moins égale à 1,90 mètre, ainsi que les ouvertures donnant sur ces espaces.

◆ Partie de la construction comportant des baies

La partie de la construction comportant des baies correspond à la partie de façade dans laquelle s'inscrit la surface de la baie augmentée d'un cadre de 1,50 mètres délimité perpendiculairement à son pourtour (cf lexique en annexe du règlement).

** Modification approuvée octobre 2011

7.3.2 Règle de retrait

◆ Pour les parties de construction comportant des baies**

Toute construction ou partie de construction comportant des baies, au sens du paragraphe 7.3.1 ci-dessus, doit être implantée en retrait des limites séparatives.

Le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la construction diminuée de 3 mètres ($L = H - 3$ m) avec un minimum de 8 mètres. La hauteur (H) est mesurée du sol existant avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère.

Toutefois, le retrait des niveaux ou parties de niveau en attique d'une construction implantée en limite séparative est au moins égal à 3 mètres par rapport à l'aplomb de la façade du niveau directement inférieur.

◆ Pour les parties de construction ne comportant pas de baies

Pour les parties de construction ne comportant pas de baie, telles qu'elles sont définies ci-dessus, le retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction ($L = H/2$) avec un minimum de 2,50 mètres. La hauteur (H) est mesurée du sol existant avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère.

◆ Dispositions particulières

Un retrait différent de celui prévu ci-dessus peut être admis dans les cas suivants :

1. Lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration d'une construction existante à la date d'approbation du PLU implantée avec un retrait moindre que celui prévu ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante, sans qu'aucune baie nouvelle ne puisse être créée sans respecter les dispositions ci-dessus.
2. lorsqu'une servitude de cours commune, au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme, est établie ou toute autre servitude faisant obstacle à une implantation en limite.
3. Lorsqu'une construction fait l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme figurant aux plans de zonage, toute extension ou construction nouvelle doit être implantée de façon à préserver l'ordonnancement architectural du bâti existant (cf légende du règlement, pièce 4.2).
4. Lorsqu'un élément ou un ensemble végétal est identifié aux plans de zonage comme devant être protégé ou à créer, l'implantation de la construction est déterminée pour répondre à sa mise en valeur (cf, article 13, chapitre 13-3) ;
5. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, ou au stationnement des vélos.

Article 8 – Zone UE - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Non réglementé.

** Modification approuvée octobre 2011

Article 9 – Zone UE - Emprise au sol des constructions

9.1 - Définitions

L'emprise au sol des constructions, y compris les constructions annexes, correspond à leur projection verticale au sol, exception faite des éléments de modénature, des éléments architecturaux, des débords de toitures, des oriels et des balcons ainsi que des sous-sols et des parties de constructions ayant une hauteur au plus égale à 1,20 mètre à compter du sol avant travaux (cf lexique en annexe du règlement).

Le coefficient d'emprise au sol est le rapport entre l'emprise au sol de la construction et la superficie du terrain d'assiette de la construction. En cas d'opération d'ensemble (zone d'aménagement concerté, permis groupé), le coefficient est calculé sur l'ensemble du terrain y compris les espaces destinés à la voirie et espaces verts.

9.2 – Règle d'emprise

Le coefficient d'emprise au sol des constructions est limité à 80%.

9.3 – Dispositions particulières

◆ Constructions existantes**

Le coefficient d'emprise au sol des constructions peut être supérieur à celui fixé dans le paragraphe 9.2, lorsqu'il s'agit de travaux de surélévation, d'extension ou d'amélioration d'une construction existante, à la date d'approbation du PLU. Dans ce cas, le dépassement du coefficient d'emprise au sol est limité à :

- 10% de l'emprise au sol de la construction concernée ;
- 10% de la surface du terrain

Toutefois, aucune norme n'est applicable dans le cas où les travaux d'extension visent à prendre en compte la mise aux normes d'une construction liée à des aspects sécuritaires, sanitaires ou à la réduction de nuisances de toute nature.

◆ Espaces d'intérêt paysager au titre de l'article L.123.1,7°

Dès lors qu'un espace d'intérêt paysager est délimité aux plans de zonage au titre de l'article L.123-1-7°, l'emprise des constructions doit respecter ses limites (cf. légende du règlement pièce 4.2) ainsi que les dispositions au paragraphe 9.2.

Article 10 – Zone UE - Hauteur maximale des constructions

La hauteur des constructions n'est pas réglementée.

Toutefois, leur volumétrie doit respecter les dispositions de l'article 11 ci-après et notamment le premier paragraphe du chapitre 11.3.

** Modification approuvée octobre 2011

Article 11 – Zone UE - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords – protection des éléments de paysage

11.1 – Dispositions générales

En référence à l'article R.111-21 du code de l'urbanisme, la situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés 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 – Aménagement de constructions existantes

◆ Principes généraux

Dès lors qu'une construction présente un intérêt architectural au regard notamment des matériaux constructifs employés, de sa composition, de son ordonnancement, tous travaux réalisés, y compris les ravalements, doivent mettre en valeur les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation d'extension de conception architecturale contemporaine, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Dans les autres cas, les travaux doivent être réalisés selon les dispositions relatives aux constructions neuves.

◆ Matériaux et aspect des façades

Les murs ou ouvrages en pierre de taille ou briques prévus pour être apparents doivent être préservés, au regard de la nature des travaux envisagés. Sur ces murs, l'enduit ou la peinture est interdit, sauf si des contraintes techniques le justifient.

En revanche, les matériaux bruts (parpaing, béton, ...) doivent être enduits. L'enduit doit être teinté.

Les couleurs pour les enduits et peinture des façades et des huisserie, doivent être choisies en recherchant une harmonie avec la nature de la construction.

◆ Ravalement

Le ravalement vise à la fois la santé et la qualité esthétique de l'immeuble. A ce titre, doivent être employés des techniques, des matériaux et des couleurs adaptés à la nature de la construction, à son caractère architectural et à l'impact de la construction dans son milieu environnant.

Le ravalement doit permettre de maintenir et de mettre en valeur les techniques constructives d'origine ainsi que les décors structurels et ornementaux, dès lors qu'ils ont un intérêt.

Les murs pignon doivent être traités avec le même soin que les façades principales de la construction.

11.3 – Constructions nouvelles

◆ Aspect et volumétrie des constructions

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent tenir compte de la situation du projet dans son environnement.

Tout projet doit être conçu dans sa volumétrie, et plus particulièrement sa hauteur, en prenant en compte la volumétrie des constructions voisines implantées :

- de part et d'autre de la voie le long de laquelle s'insère le projet ;
- sur les terrains contigus au terrain d'assiette du projet.

Cette disposition doit être mise en œuvre avec d'autant plus de soin que le projet est environné par des zones UB ou UC.

◆ Façades et pignons

Les façades des constructions donnant sur des voies publiques ou privées doivent être réalisées en matériaux nobles, tels que pierre, brique, métal, verre, céramique, béton architectonique, etc... traitées de telle façon que leur finition soit garantie dans le temps et que leur mise en œuvre présente un caractère esthétique.

Les saillies créées sur les façades sur voie doivent demeurer discrètes et avoir un rapport équilibré avec les caractéristiques de la façade.

Les pignons doivent être traités avec le même soin que les façades principales. Dans le cas où une construction est édifiée en contiguïté d'un mur pignon, il a lieu de rechercher les solutions visant à réduire l'impact visuel du mur pignon le plus haut.

Les façades doivent être traitées, tant par les matériaux utilisés que par la conception technique des saillies, des percements et des soubassements, afin d'éviter tout ruissellement de nature à engendrer des salissures.

Les accès destinés aux véhicules doivent être conçus pour limiter leur impact sur l'espace public ou collectif.

◆ Le couronnement des constructions

Le couronnement des constructions, qu'il soit traité en toiture à pente, en attique ou en toiture terrasse, doit être conçu en harmonie avec les caractéristiques de la construction, en recherchant, le cas échéant, une harmonie de volumétrie avec les constructions limitrophes.

Les toitures peuvent être en terrasse ou présenter des pentes ou toute autre forme :

- pour les toitures en terrasse, la végétalisation d'une partie de leur superficie est préconisée. Les matériaux de couverture doivent être mats et ne présenter aucune surface réfléchissante.
- pour les toitures en pente, les couvertures doivent être réalisées en tuiles plates en ardoises, en zinc ou tout autre matériau ayant les mêmes aspects.

11.5 – Clôtures et traitement entre l'espace public et les constructions

◆ Traitement entre l'espace public et les constructions

Dans le cas de constructions implantées en retrait de la limite d'emprise, outre les principes généraux établis aux paragraphes 11-1 et 11-3, l'espace compris entre la construction et l'emprise publique doit être traité avec un soin particulier pour participer à la valorisation de l'espace public.

◆ Clôtures

La conception des clôtures le long de la voie dans leur aspect, leurs dimensions et les matériaux utilisés doit tenir compte en priorité de la valorisation de l'espace public. Leur dimension doit également tenir compte de la largeur de la voie afin de préserver une proportion harmonieuse.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 2,30 mètres.

Toutefois, la hauteur des clôtures n'est pas réglementée dès lors que ces dernières constituent également un ouvrage ayant une autre vocation (mur antibruit, support d'installations sportives) ou qu'elles ont une vocation sécuritaire.

Les clôtures situées dans un espace d'intérêt paysager repéré aux plans de zonage au titre de l'article L.123.1.7°, ou en bordure d'une zone N, doivent être ajourées sur la moitié de leur hauteur au moins.

11.6 – Protections particulières

11.6.1 – Eléments bâtis à protéger au titre de l'article L.123-1,7°

Tous les travaux réalisés sur des éléments bâtis localisés aux plans de zonage faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme doivent être conçus, non seulement dans le respect des dispositions prévues au paragraphe 11-2 ci-dessus, mais également dans le sens d'une préservation et d'une mise en valeur :

- de leurs caractéristiques historiques ou culturelles qui ont prévalu à leur identification telles qu'elles sont présentées dans la légende du règlement (pièce n° 4-2) ;
- de leur ordonnancement et des proportions de leur volumétrie ;
- des matériaux et des modalités constructives du bâtiment d'origine.

11.7 – Dispositions diverses

11.7.1 – Antennes et pylônes

Les antennes, y compris les paraboles, doivent être localisées de façon à réduire leur impact depuis l'espace public.

Le choix d'implantation et l'aspect de pylônes ou d'antennes doivent tenir compte de l'impact de ces ouvrages sur le paysage environnant.

11.7.2 – Locaux annexes et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tienne compte des modénatures et des matériaux constructifs.

Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale du ou des bâtiments et de leurs espaces extérieurs.

Les bâtiments annexes, doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec elles tant dans leur volumétrie que par les matériaux employés.

Article 12 – Zone UE – Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

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

Lors de toute opération de construction, d'extension, et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessous, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

12.1 – Normes de stationnement minimales pour les nouvelles constructions

a) Pour les constructions à destination d'habitation :

- pour les constructions comportant un seul logement : une place de stationnement ;
- pour les constructions comportant deux logements et plus : 0,7 place par logement.

Pour les constructions de plus de 5 000 m² de surface de plancher, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison à domicile.

b) Pour les constructions à destination de commerces et de restauration :

- Pour les commerces ayant une surface de plancher inférieure à 100 m², une place de stationnement est requise ;
- Pour les commerces ayant une surface de plancher comprise entre 100 m² et 199 m², 2 places de stationnement ;
- Pour les commerces ayant une surface de plancher comprise entre 200 m² et 300 m², 3 places de stationnement ;
- Pour les commerces dont la surface de plancher est supérieure à 300 m², outre les 3 places de stationnement pour les premiers 300 m², 1 place de stationnement par tranche complète de 60 m² de surface de plancher réalisée au-delà de 300 m². En outre, doit être prévu un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison.

La surface de plancher est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves. Toutefois, lorsque les réserves ont une superficie égale ou supérieure à 300 m², la norme établie au e) ci-après leur est applicable.

c) Pour les constructions à destination d'hôtel, de résidences étudiantes ou de personnes âgées**:

Une place de stationnement pour 4 chambres.

Pour les hôtels, une aire doit être aménagée pour permettre le stationnement d'un autocar ou d'un véhicule de livraisons à défaut d'aire de stationnement organisée sur l'espace public.

d) Pour les constructions à destination de bureaux :

Les normes de stationnement sont différentes selon que le terrain d'assiette de la construction est ou non localisé, entièrement ou partiellement, dans un rayon de 300 m autour d'une station de métro ou de RER :

- Aucune norme n'est exigée, lorsque le terrain est dans le rayon de 300 m ;
- une place de stationnement pour 150 m² de surface de plancher créée, lorsque le terrain n'est pas dans le rayon de 300 m ;

Dans tous les cas, une place doit être prévue pour les livraisons par tranche complète de 5 000 m² de surface de plancher créée.

En outre, une place supplémentaire par tranche de 1000 m² de surface de plancher doit être aménagée pour le stationnement des visiteurs.

e) Pour les constructions à destination d'activités, d'entrepôts ou d'artisanat :

- Une place de stationnement par tranche complète de 100m² de surface de plancher pour les véhicules légers ;
- Une place de stationnement d'un minimum de 50m² pour les poids lourds pour 500 m² à 1000 m² de surface de plancher et 2 places minimum au-dessus de 1000 m² de surface de plancher.

** Modification approuvée octobre 2011

Toutefois, pour les activités liées à l'automobile (vente, concession, réparation) :

- 10 places de stationnement établissement ;
- et 1 place par 50 m² de surface de plancher.

f) Pour les équipements collectifs d'intérêt général et des bureaux liés à un service d'administration publique :

Le nombre de places de stationnement à aménager est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. Cet examen peut aboutir à n'exiger l'aménagement d'aucune place de stationnement.

Toutefois, pour les établissements hospitaliers et les cliniques :

- Une place de stationnement pour 2 lits jusqu'à 20 lits ;
- Une place de stationnement pour 3 lits pour le nombre de lits supérieur.

12.2 – Normes de stationnement minimales pour les constructions existantes**

Le décompte des places est différent selon la nature de l'opération envisagée. Toutefois, quelle que soit la nature de l'opération, cette dernière ne doit pas avoir pour effet de supprimer une ou plusieurs places de stationnement existante avant travaux dans la limite du nombre de places exigibles en application des dispositions du chapitre 12.1 au regard de l'ensemble de la construction existante et projetée.

a) Pour les extensions de construction :

Pour les constructions existantes avant la date d'approbation du PLU, le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

b) Pour les changements de destination :

En cas de changement de destination en vue de la création d'une seule cellule commerciale d'une surface de plancher inférieure ou égale à 80 m², non compris les surfaces affectées aux réserves, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

En cas de changement de destination en vue de la création d'un seul logement, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

Dans les autres cas, le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

c) Pour les travaux de réhabilitation et d'extension limitée :

Pour les constructions existantes avant la date d'approbation du PLU, aucune place de stationnement n'est requise dès lors que :

- les travaux sont réalisés dans le volume bâti existant ;
- les travaux d'extension ont pour objet d'augmenter la surface de plancher existante de 40 m² au plus.

Toutefois, lorsque les travaux ont pour effet de créer de nouveaux logements, les normes applicables au chapitre 12.1 ci-dessus sont applicables.

12.3 – Modalités de calcul du nombre de places

Dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche complète.

** Modification approuvée octobre 2011

Dès lors que l'application de la norme de stationnement abouti à un nombre de places comportant une décimale égale ou supérieure à 5, il convient d'effectuer l'arrondi au nombre supérieur.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement. Toutefois, s'agissant des constructions d'activités comportant plusieurs affectations ou destinations (bureaux, ateliers...), le calcul des places s'effectue au regard de l'affectation dominante par rapport à la surface de plancher totale.

12.4 - Modalités réalisation

Les stationnement doivent être de préférence réalisés en sous sol. Dans le cas où des aires de stationnement seraient réalisées en surface, elles doivent respecter les dispositions de l'article 13, paragraphe 13-2-4.

12.5 – En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement**

En cas de non réalisation sur le terrain d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations dans les conditions suivantes :

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité ;
- en justifiant de l'acquisition de places ou de la concession à long terme dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité ;
- en versant à la commune une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

12.6 – Normes de stationnement minimales pour les deux roues non motorisés

Pour toute construction nouvelle, un espace couvert au moins doit être aménagé pour stationner les deux roues non motorisés et réservé à cet usage, d'accès facile depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment, il doit se situer de préférence au rez-de-chaussée de la construction ou à défaut au premier sous-sol. Pour les équipements collectifs d'intérêt général, le stationnement des deux roues peut-être aménagé en surface et sur l'espace public.

Un emplacement, pour les deux roues non motorisés, correspond à 1,50 mètre carré.

Pour les constructions à destination d'habitation comportant au moins trois logements, doit être prévu :

- Un espace, qui peut être constitué de plusieurs emplacements, d'une surface minimale de :
 - 0,75 m² par logement comportant au plus 2 pièces principales ;
 - 1,5 m² pour les logements comportant plus de 2 pièces principales

Pour les établissements d'enseignement doivent être prévus au minimum :

- 2 emplacements par classe pour les écoles maternelles et primaires ;
- 4 emplacements par classe pour les autres établissements.

** Modification approuvée octobre 2011

Pour les constructions à destination de bureaux :

- Un espace, qui peut être constitué de plusieurs emplacements, d'une surface minimale correspondant à 1,5% de la surface de plancher créée.

Pour les constructions à destination d'activités économiques autres que les bureaux^{1}:**

- 2 emplacements pour 250 m² de surface de plancher créés.

- ◆ **Pour les autres destinations****, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés, compte tenu notamment de la destination de la construction et de sa situation géographique. Cet examen peut aboutir à n'exiger aucun emplacement de stationnement. Pour les équipements collectifs d'intérêt général, cet examen doit également prendre en compte la possibilité de réaliser le stationnement des deux roues sur l'espace public.

Article 13 – Zone UE – Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations

13.1 - Définition

Les espaces libres correspondent à la superficie du terrain non occupée par l'emprise au sol des constructions telle qu'elle est définie à l'article 9 du présent règlement. Ces espaces nécessitent un traitement paysager composé d'aménagements végétaux et/ou minéraux.

13.2 – Traitement des espaces libres et plantations**13.2.1 - Principes généraux**

Les abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, aires de stationnement...), leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- de l'organisation du bâti sur le terrain afin qu'ils ne soient pas uniquement le négatif de l'emprise des constructions mais qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions ;
- de la composition générale des espaces libres existants dans la mesure où elle est de qualité afin de la préserver et de la mettre en valeur ;
- de la topographie, la géologie et de la configuration du terrain afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain, notamment pour répondre à des problématiques de ruissellement ou de rétractation des sols argileux ;
- de l'ensoleillement, lorsqu'il s'agit d'aménagement paysagers végétalisés ;
- de la problématique de la gestion des eaux pluviales, telle qu'elle est prévue à l'article 4, s'agissant de la composition et du traitement des espaces libres.

¹ Bureaux, activités commerciales, artisanales, hébergement hôtelier, entrepôt.

** Modification approuvée octobre 2011

** Modification approuvée octobre 2011

13.2.2 – Dispositions quantitatives

Les espaces libres doivent avoir une superficie minimale de 20% de la superficie totale du terrain.

50% au moins de la superficie des espaces libres requise ci-dessus doivent recevoir un traitement paysager végétalisé.

Dans les cas visés l'article 9.3, aucune norme quantitative n'est imposée.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux constructions à destination d'équipement scolaire.

Les normes quantitatives fixées ci-dessus peuvent être plus importantes dans le cas où un espace vert intérieur à créer ou un espace d'intérêt paysager repéré aux plans de zonage au titre de l'article L.123.1,7° (cf. ci-après 13.3).

13.2.3 – dispositions qualitatives

En cas d'implantation en retrait des constructions par rapport à l'emprise publique, l'espace ainsi dégagé doit faire l'objet d'un aménagement minéral ou végétal de qualité, dans le respect des dispositions de l'article 11, paragraphe 11.5.

Les espaces libres doivent être conçus comme un accompagnement de la construction et leur traitement doit être choisi en conséquence. Lorsque ces espaces sont végétalisés et réalisés sur dalle, tous les moyens techniques pour la pérennité des plantations doivent être mis en œuvre.

13.2.4 – Réalisation des plantations et des aires de stationnement en surface

Les plantations d'arbres doivent respecter une distance minimale de 1,50 mètre par rapport aux fondations de la construction réalisée en sous sol ou en superstructure.

Les aires de stationnement réalisées en surface doivent être traitées selon les dispositions du paragraphe 13-2-1 et demeurer peu visibles depuis l'espace public.

13.3 – Dispositions particulières

- ◆ **Espaces d'intérêt paysager à protéger au titre de l'article L.123-1,7°**

Dans le cas où est délimité aux plans de zonage un espace d'intérêt paysager, ce dernier doit être préservé et mis en valeur.

Tout aménagement doit préserver sa dominante végétale et les plantations existantes de qualité doivent être conservées ou remplacées par des espaces de qualité équivalente. La suppression ponctuelle de ces espaces est admise dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace végétalisé de même contenance sur le terrain.

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres et végétalisés prévus au paragraphe 13-2-2.

Article 14 – Zone UE - Coefficient d'occupation du sol

Le coefficient d'occupation du sol n'est pas réglementé.

C2.

**Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saint-Ouen

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 3 février 2014*

ZONE UE

Les dispositions du présent règlement sont applicables à tous travaux, constructions, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, ouvrages, installations et opérations réalisés sur des terrains ou parties de terrain localisés dans la zone.

Lorsque la zone comprend des secteurs (UXy), la règle de la zone leurs est applicable sauf dans le cas où des dispositions spécifiques à ces secteurs complètent ou se substituent à la règle générale prévue pour la zone.

Lorsqu'un secteur comprend des sous-secteurs (UXyz), la règle du secteur leurs est applicable sauf dans le cas où des dispositions spécifiques à ces sous-secteurs complètent ou se substituent à la règle générale prévue pour la zone.

Article 1 – Zone UE – Occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. l'aménagement de terrains de camping destinés à l'accueil de tentes, de caravanes, de résidences mobiles de loisirs, d'habitations légères de loisirs ;
2. l'aménagement de terrains destinés au stationnement des caravanes et des résidences mobiles de loisirs ;
3. Les activités industrielles.
4. Les installations classées pour la protection de l'environnement, en application des dispositions des articles L.511-1 et suivants du code de l'environnement, engendrant un périmètre de protection.

Article 2 – Zone UE – Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

Sont admises, sous conditions, les occupations et utilisations du sol suivantes :

1. Les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voiries et stationnements, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans le milieu dans lequel ils s'insèrent.
2. Les constructions à destination d'habitation, de résidence ou d'hébergement dès lors qu'elles ont un caractère d'intérêt général pour la commune ou une autre collectivité publique, sauf dans le secteur UEf.
3. Les constructions à destination d'activité artisanale dès lors qu'elles sont liées au fonctionnement d'un service d'intérêt collectif.
4. Les constructions destinées, à titre principal, à une activité d'entreposage dès lors qu'elle est liée au fonctionnement d'un service d'intérêt collectif.
5. Dans le périmètre d'une servitude de constructibilité limitée au titre de l'article L.123-2 a) du code de l'urbanisme, délimité au plans de zonage, seuls sont autorisés les travaux ayant pour objet l'adaptation la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes et les constructions neuves dès lors que leur surface de plancher est inférieure à 20 m².

6. Les constructions nouvelles, les travaux d'extension, de surélévation, d'aménagement ou de démolition partielle réalisés sur des bâtiments faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme figurant aux plans de zonage, dès lors qu'ils sont conçus dans le sens d'une mise en valeur des caractéristiques qui fondent l'intérêt du bâtiment (cf. légende du règlement pièce n° 4-2).
7. Dans les secteurs affectés par le bruit d'une infrastructure de transport terrestre classée par arrêté préfectoral, les constructions nouvelles à destination d'habitation et d'enseignement doivent faire l'objet d'un isolement acoustique particulier selon les dispositions fixées par décrets (Cf. annexe du dossier de PLU, pièce 5, notice 5-1 et plan n° 5-4).
8. Dans les secteurs soumis à des servitudes et périmètres particuliers délimités en annexe du PLU (cf. annexe du dossier de PLU, pièce 5, notice 5-1 et plan n° 5-6), les demandes d'occupation et d'utilisation du sol peuvent être soumises à des prescriptions particulières, conformément aux dispositions en vigueur.
9. pour les terrains ou parties de terrain soumis à des risques d'inondation, c'est-à-dire ceux compris dans une zone d'aléas délimitée par le plan de prévention des risques d'inondation, les constructions, ouvrages ou travaux doivent respecter les dispositions dudit plan (cf. annexe du dossier de PLU, pièce 5, notice 5-1).

Article 3 – Zone UE – Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3.1 – Conditions de desserte par les voies publiques ou privées

3.1.1 – Définition d'une voie de desserte

La voie de desserte est celle donnant accès au terrain sur lequel est projetée la construction.

Il s'agit des voies et emprises publiques ouvertes à la circulation générale, que ces voies soient de statut public ou privé, à l'exception des pistes cyclables, des cheminements piétons, à partir desquels aucune opération ne peut prendre accès.

3.1.2 – Règle générale

Les caractéristiques des voies doivent :

- être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions qu'elles doivent desservir ;
- permettre l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et des services de sécurité ;
- permettre la desserte pour tout passage des réseaux nécessaires à l'opération projetée.

♦ Pour les voies nouvelles de desserte et les espaces publics

Les voies nouvelles de desserte doivent avoir les caractéristiques visées ci-dessus et en outre, leur tracé et leur traitement ainsi que l'aménagement d'espaces communs et collectifs (cheminements, espaces verts...) doivent contribuer :

- à structurer le bâti autour de l'espace public à créer ou à réorganiser ;
- à améliorer la lisibilité entre l'espace bâti et l'espace ayant une fonction collective ;
- à faciliter les circulations douces (piétons, vélos...) dans des conditions optimales ;
- à la réalisation de places ou de voirie localisées aux plans de zonage au titre de l'article L.123-2-c du code de l'urbanisme (cf. légende du règlement pièce n° 4.2).

3.2 – Conditions d'accès aux voies de desserte

3.2.1 – Définition

L'accès automobile est le linéaire de façade du terrain (portail) ou de la construction (porche) ou l'espace (servitude de passage, bande de terrain) par lequel les véhicules pénètrent sur le terrain depuis la voie de desserte définie ci-dessus.

3.2.2 – Règle générale

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne justifie d'une servitude de passage suffisante, aménagée sur les fonds de ses voisins et instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application des articles 682 à 685-1 du Code Civil.

Les accès automobiles doivent être adaptés à l'opération et être aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Leurs caractéristiques doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte : réseaux divers, défense contre l'incendie, accessibilité des personnes à mobilité réduite, protection civile, brancardage, ramassage des ordures ménagères, etc...

Lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies, l'accès sur celle (s) de ces voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

La localisation des accès des véhicules doit être choisie, dans la mesure du possible, de façon à ne pas compromettre les plantations ou espaces verts publics, les dispositifs de signalisation, d'éclairage public, de supports de réseaux ou de tout autre élément de mobilier urbain situés sur l'emprise de voirie.

Article 4 – Zone UE – Conditions de desserte des terrains par les réseaux d'eau, d'électricité, d'assainissement et de réalisation d'un assainissement individuel

4.1 – Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée au réseau de distribution.

4.2 – Assainissement

Les réseaux créés doivent être de type séparatif.

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée :

- toute précaution doit être prise pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- les solutions techniques destinées à éviter le reflux d'eaux d'égouts dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique doivent être mises en œuvre. L'orifice d'évacuation des réseaux internes doit être équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

4.2.1 – Eaux usées

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduaires doivent 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 doivent subir un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'assainissement.

4.2.2 – Eaux pluviales

En application de la loi sur l'eau n°92-3 du 3 janvier 1992, dans une perspective de prévenir les risques d'inondation par temps de pluie, en limitant l'impact du rejet des eaux pluviales sur le milieu récepteur, des mesures sont à mettre en œuvre pour :

- Réduire et traiter la pollution par temps de pluie en amont du rejet au réseau public ou au milieu naturel,
- Maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales avant évacuation vers le réseau public ou le milieu naturel.

◆ Réduire et traiter la pollution par temps de pluie

Dans le cas d'un rejet dans les réseaux d'assainissement, l'objectif en terme de qualité des eaux de rejet par temps de pluie doit être conforme aux prescriptions des concessionnaires des réseaux.

Dans le cas d'un rejet en Seine, conformément à la directive cadre européenne sur l'eau de 2000, les rejets par temps de pluie ne doivent pas nuire à la qualité des milieux récepteurs, en termes de bon état écologique et chimique des masses d'eau.

A ce titre, un système de traitement et de dépollution est à mettre en œuvre, adaptable à chaque cas :

- Les eaux de ruissellement des voiries et des parkings de surface doivent subir un traitement adapté afin de réduire les sables, matières décantables et hydrocarbures avant rejet dans le réseau d'assainissement ou le milieu naturel. Ce traitement peut être effectué par un séparateur à hydrocarbure, ou un filtre à sable répondant aux objectifs de qualité (cf. exemples de techniques adaptées, dans les Annexes du PLU, pièce n° 5-1-a) ;
- Les eaux issues des parkings souterrains ou couverts et toute surface imperméabilisée destinée à accueillir une circulation automobile ou une activité génératrice de pollution doivent subir un traitement de débouage-déshuilage avant rejet dans le réseau d'assainissement ;
- Des traitements particuliers et des prescriptions complémentaires peuvent être prescrits par le gestionnaire du réseau public en fonction des activités et de la spécificité éventuelle des projets, notamment pour les rejets non domestiques.

◆ Maîtriser le débit de rejet des eaux pluviales

Les opérations d'aménagements, quelle que soit leur taille ou occupation, intègrent des dispositifs techniques visant à limiter le rejet des eaux pluviales, en débit et en volume, dans le réseau public.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés doivent être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux.

Le débit pouvant être rejeté aux réseaux d'assainissement publics ne peut être supérieur à 10 l/s/ha. Les rejets supplémentaires doivent faire l'objet d'une technique de rétention ou de non-imperméabilisation des sols, adaptée aux contraintes du terrain d'assiette de la construction.

Pour un souci de pérennité du dispositif, les rétentions sont réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités, et intégrées au parti architectural et paysager. Parce que l'espace est compté en milieu urbain, il convient d'attribuer à ces stockages une double fonction : fonction espace public urbain et fonction gestion des eaux pluviales. Dans ce cas, il est nécessaire de mettre en place une approche non pas de bassin de rétention, mais plutôt une approche de modelé d'espaces où, grâce à de faibles décaissés, un événement pluvieux important pourra être géré sans qu'il ne provoque de dégâts sur une surface qui, la plupart du temps, est utilisée comme un espace urbain. Les techniques peuvent consister en des toitures terrasses réservoir, un parking inondable, des fossés drainant d'infiltration, une zone temporaire inondable intégrée et paysagère (cf Annexes du PLU, pièce n° 5-1-a).

Par ailleurs, à chaque fois que cela est possible, et en fonction de l'aptitude des sols à l'infiltration, les eaux pluviales sont infiltrées de façon privilégiée par rapport aux rejets en réseau.

Les raccordements au réseau public doivent s'effectuer préférentiellement au niveau du terrain naturel afin de rejoindre les réseaux publics superficiels ou les réseaux d'eaux pluviales existants.

Toute réalisation visant à utiliser l'eau de pluie peut être mise en œuvre, en complément des stockages éventuels :

- eaux de pluie collectées à l'aval de toitures inaccessibles pour des usages domestiques extérieurs aux constructions : arrosage des espaces verts en dehors des périodes de fréquentation du public,
- eaux de pluie collectées à l'aval de toitures inaccessibles à l'intérieur des bâtiments pour les sanitaires et le lavage des sols.

4.3 – Collecte des ordures ménagères

Pour les constructions nouvelles un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif doit être aménagé.

Les modalités de réalisation de ces locaux de stockage d'ordures doivent respecter les dispositions de l'arrêté municipal en vigueur figurant en annexe du PLU (cf. annexes, pièce n°5-1).

Des aires de présentation des conteneurs doivent être prévues de façon à être facilement accessible pour les opérations de collecte mais être intégrées à la façade des constructions pour ne pas être vues depuis l'espace public.

4.4 – Réseaux divers

Pour toute construction nouvelle, les réseaux de distribution d'énergie (électricité, gaz), de télécommunication (téléphone, câble) doivent être conçus en souterrain.

En cas d'extension ou d'aménagement d'une construction existante, comme pour toute construction nouvelle, les antennes et les paraboles doivent être localisées de façon à ne pas être visibles depuis un espace public.

Article 5 - Zone UE – Superficie minimale des terrains constructibles

La superficie minimale des terrains, pour être constructible, n'est pas réglementée.

Article 6 – Zone UE – implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1 – Modalités d'application de la règle

6.1.1 - Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques (places, parcs et jardins publics, cimetières communaux, aires de stationnement public) et des voies ouvertes à la circulation générale telles qu'elles sont définies à l'article 3, chapitre 3.1.1.

En revanche, l'implantation des constructions par rapport à l'emprise de la voie ferrée est traitée à l'article 7.

6.1.2 – Définition

Le terme « limite d'emprise » utilisé dans le présent règlement désigne selon le cas :

- la limite entre le domaine public et la propriété privée, déterminée ou non par un plan général d'alignement (voie publique), ou l'emprise d'une future voie, place ou espace public ;
- la limite d'emprise de la voie (voie privée) ;
- la limite d'un emplacement réservé ou d'une localisation figurant au document graphique pour la création d'une voie, d'une place ou d'un élargissement.

6.2 – Règle générale

Les constructions peuvent être implantées soit en limite d'emprise, soit en retrait de cette dernière.

Le choix d'implantation doit tenir compte :

- de la nature de la construction ;
- de l'emprise publique concernée : voie, place, parc urbain, aire de stationnement public, ... ;
- de l'implantation des constructions voisines ;
- de la localisation au titre de l'article L.123-2c pour un espace public porté aux plans de zonage afin que la construction réponde aux conditions de sécurité, participe à la valorisation de l'espace public et concoure à la qualité urbaine.

6.3 – Dispositions particulières

1. Lorsqu'une construction fait l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme figurant aux plans de zonage, toute extension ou construction nouvelle doit être implantée de façon à préserver l'ordonnancement architectural du bâti existant (cf légende du règlement, pièce 4.2) ;
2. Lorsqu'un élément d'intérêt paysager est identifié aux plans de zonage comme devant être protégé ou à créer, l'implantation de la construction est déterminée pour répondre à sa mise en valeur (cf article 13, paragraphe 13-3).

Article 7 - Zone UE - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1 – Modalité d'application de la règle

7.1.1 - Champ d'application

Les dispositions du présent article régissent l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives du terrain, c'est-à-dire les limites latérales et de fond de terrain qui séparent le terrain d'assiette de la construction du terrain ou des terrains limitrophes et qui ne sont pas concernées par l'application de l'article 6.

7.1.2- Définitions

◆ Terrain :

Un terrain est composé d'une ou plusieurs parcelles d'un seul tenant appartenant à un même propriétaire.

◆ Limites latérales et de fond de terrain :

Les limites du terrain qui aboutissent à la voie, y compris les éventuels décrochements, brisures et coudes, constituent les limites séparatives latérales, la limite opposée à la voie constitue la limite de fond de terrain.

◆ Les bandes de constructibilité (cf lexique en annexe du règlement)

Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives sont différentes selon leur localisation à l'intérieur du terrain en fonction des bandes de constructibilité mesurées à partir de la limite d'emprise définie à l'article 6 (cf lexique). Les bandes ne sont applicables qu'à partir des emprises et des voies définies à l'article 3, chapitre 3.1.1. ayant une largeur au moins égale à 8 mètres. Les règles applicables aux terrains longeant des voies d'une largeur inférieure à 8 mètres sont définies au paragraphe 7.2.3 :

- la bande de constructibilité principale s'applique sur une profondeur de 20 mètres ;
- la bande de constructibilité secondaire s'applique aux terrains ou parties de terrain non compris dans une bande de constructibilité principale.

7.2 - Règles d'implantation

◆ Implantation des constructions

Les constructions peuvent être implantées soit sur les limites séparatives, soit en retrait de ces dernières.

Toutefois, dès lors qu'une limite séparative constitue également une limite d'une zone UB ou UC ou d'un de leur secteur, les constructions doivent être implantées :

- soit en limite séparative, soit en retrait dans la bande de constructibilité principale ;
- en retrait de la limite séparative dans la bande de constructibilité secondaire dès lors que la construction ou partie de construction à une hauteur supérieure à 6 mètres. La hauteur est mesurée du niveau du sol existant avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère. Au-delà de cette hauteur, les constructions doivent respecter les dispositions du paragraphe 7.3.

Dans le cas d'une implantation de la construction en retrait des limites séparatives latérales, les dispositions prévues au paragraphe 7.3 ci-après doivent être respectées.

◆ Dispositions particulières

Les constructions implantées le long de la voie ferrée doivent respecter, outre les dispositions précédentes, également la servitude d'utilité publique qui s'impose (cf. annexes pièce n° 5, notice 5-1). Cette disposition n'est pas applicable au secteur UEF.

Dès lors que figurent aux plans de zonage la délimitation d'un espace d'intérêt paysager repéré aux plans de zonage au titre de l'article L.123.1,7°, l'implantation de la construction doit respecter l'espace vert (cf article 13, paragraphe 13-3).

7.3 – Modalités de calcul des retraits

7.3.1 Définitions

◆ Le retrait

Le retrait est la distance (L) comptée perpendiculairement et horizontalement de tout point de la construction, au point le plus proche de la limite séparative (cf lexique en annexe du règlement).

◆ Points de la construction à partir desquels est compté le retrait

Ne sont pas comptés dans le calcul du retrait les éléments de modénature, les auvents, les débords de toiture ni les parties enterrées des constructions.

En revanche, sont comptabilisés dans le calcul du retrait les balcons, les terrasses accessibles de plain-pied ne disposant pas de mur écran dont la hauteur est au moins égale à 1,90 mètre et tout élément de construction d'une hauteur supérieure à 1.20 mètre au-dessus du niveau du sol.

◆ Baie** :

Ne constitue pas une baie :

- une ouverture, en toiture ou en façade, située à plus de 1,90 mètres au-dessus du plancher à compter de l'allège de la baie ;
- une ouverture dans une toiture en pente n'offrant pas de vue directe ;
- une porte non vitrée ;
- une ouverture en rez de chaussée dès lors qu'elle fait face à une clôture pleine d'une hauteur minimum de 2 mètres constituant un écran par rapport au terrain contigu ;
- les ouvertures à châssis fixe et à vitrage translucide ;
- les balcons, les terrasses accessibles disposant d'un mur écran d'une hauteur au moins égale à 1,90 mètre, ainsi que les ouvertures donnant sur ces espaces.

◆ Partie de la construction comportant des baies

La partie de la construction comportant des baies correspond à la partie de façade dans laquelle s'inscrit la surface de la baie augmentée d'un cadre de 1,50 mètres délimité perpendiculairement à son pourtour (cf lexique en annexe du règlement).

** Modification approuvée octobre 2011

7.3.2 Règle de retrait

◆ Pour les parties de construction comportant des baies**

Toute construction ou partie de construction comportant des baies, au sens du paragraphe 7.3.1 ci-dessus, doit être implantée en retrait des limites séparatives.

Le retrait doit être au moins égal à la hauteur de la construction diminuée de 3 mètres ($L = H - 3$ m) avec un minimum de 8 mètres. La hauteur (H) est mesurée du sol existant avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère.

Toutefois, le retrait des niveaux ou parties de niveau en attique d'une construction implantée en limite séparative est au moins égal à 3 mètres par rapport à l'aplomb de la façade du niveau directement inférieur.

◆ Pour les parties de construction ne comportant pas de baies

Pour les parties de construction ne comportant pas de baie, telles qu'elles sont définies ci-dessus, le retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction ($L = H/2$) avec un minimum de 2,50 mètres. La hauteur (H) est mesurée du sol existant avant travaux jusqu'au sommet de la façade ou de l'acrotère.

◆ Dispositions particulières

Un retrait différent de celui prévu ci-dessus peut être admis dans les cas suivants :

1. Lorsqu'il s'agit de travaux d'extension, de surélévation ou d'amélioration d'une construction existante à la date d'approbation du PLU implantée avec un retrait moindre que celui prévu ci-dessus. Dans ce cas, les travaux peuvent être réalisés dans le prolongement des murs de la construction existante, sans qu'aucune baie nouvelle ne puisse être créée sans respecter les dispositions ci-dessus.
2. lorsqu'une servitude de cours commune, au sens de l'article L.471-1 du code de l'urbanisme, est établie ou toute autre servitude faisant obstacle à une implantation en limite.
3. Lorsqu'une construction fait l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme figurant aux plans de zonage, toute extension ou construction nouvelle doit être implantée de façon à préserver l'ordonnancement architectural du bâti existant (cf légende du règlement, pièce 4.2).
4. Lorsqu'un élément ou un ensemble végétal est identifié aux plans de zonage comme devant être protégé ou à créer, l'implantation de la construction est déterminée pour répondre à sa mise en valeur (cf, article 13, chapitre 13-3) ;
5. Lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif, ou au stationnement des vélos.

Article 8 – Zone UE - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Non réglementé.

** Modification approuvée octobre 2011

Article 9 – Zone UE - Emprise au sol des constructions

9.1 - Définitions

L'emprise au sol des constructions, y compris les constructions annexes, correspond à leur projection verticale au sol, exception faite des éléments de modénature, des éléments architecturaux, des débords de toitures, des oriels et des balcons ainsi que des sous-sols et des parties de constructions ayant une hauteur au plus égale à 1,20 mètre à compter du sol avant travaux (cf lexique en annexe du règlement).

Le coefficient d'emprise au sol est le rapport entre l'emprise au sol de la construction et la superficie du terrain d'assiette de la construction. En cas d'opération d'ensemble (zone d'aménagement concerté, permis groupé), le coefficient est calculé sur l'ensemble du terrain y compris les espaces destinés à la voirie et espaces verts.

9.2 – Règle d'emprise

Le coefficient d'emprise au sol des constructions est limité à 80%.

9.3 – Dispositions particulières

◆ Constructions existantes**

Le coefficient d'emprise au sol des constructions peut être supérieur à celui fixé dans le paragraphe 9.2, lorsqu'il s'agit de travaux de surélévation, d'extension ou d'amélioration d'une construction existante, à la date d'approbation du PLU. Dans ce cas, le dépassement du coefficient d'emprise au sol est limité à :

- 10% de l'emprise au sol de la construction concernée ;
- 10% de la surface du terrain

Toutefois, aucune norme n'est applicable dans le cas où les travaux d'extension visent à prendre en compte la mise aux normes d'une construction liée à des aspects sécuritaires, sanitaires ou à la réduction de nuisances de toute nature.

◆ Espaces d'intérêt paysager au titre de l'article L.123.1,7°

Dès lors qu'un espace d'intérêt paysager est délimité aux plans de zonage au titre de l'article L.123-1-7°, l'emprise des constructions doit respecter ses limites (cf. légende du règlement pièce 4.2) ainsi que les dispositions au paragraphe 9.2.

◆ Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris

La règle édictée au 9.2 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Article 10 – Zone UE - Hauteur maximale des constructions

La hauteur des constructions n'est pas réglementée.

Toutefois, leur volumétrie doit respecter les dispositions de l'article 11 ci-après et notamment le premier paragraphe du chapitre 11.3.

** Modification approuvée octobre 2011

Article 11 – Zone UE - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords – protection des éléments de paysage

11.1 – Dispositions générales

En référence à l'article R.111-21 du code de l'urbanisme, la situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés 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 – Aménagement de constructions existantes

◆ Principes généraux

Dès lors qu'une construction présente un intérêt architectural au regard notamment des matériaux constructifs employés, de sa composition, de son ordonnancement, tous travaux réalisés, y compris les ravalements, doivent mettre en valeur les caractéristiques de ladite construction. Cela ne fait pas obstacle à la réalisation d'extension de conception architecturale contemporaine, dès lors que sont mis en valeur les éléments d'intérêt de la construction initiale.

Dans les autres cas, les travaux doivent être réalisés selon les dispositions relatives aux constructions neuves.

◆ Matériaux et aspect des façades

Les murs ou ouvrages en pierre de taille ou briques prévus pour être apparents doivent être préservés, au regard de la nature des travaux envisagés. Sur ces murs, l'enduit ou la peinture est interdit, sauf si des contraintes techniques le justifient.

En revanche, les matériaux bruts (parpaing, béton, ...) doivent être enduits. L'enduit doit être teinté.

Les couleurs pour les enduits et peinture des façades et des huisserie, doivent être choisies en recherchant une harmonie avec la nature de la construction.

◆ Ravalement

Le ravalement vise à la fois la santé et la qualité esthétique de l'immeuble. A ce titre, doivent être employés des techniques, des matériaux et des couleurs adaptés à la nature de la construction, à son caractère architectural et à l'impact de la construction dans son milieu environnant.

Le ravalement doit permettre de maintenir et de mettre en valeur les techniques constructives d'origine ainsi que les décors structurels et ornementaux, dès lors qu'ils ont un intérêt.

Les murs pignon doivent être traités avec le même soin que les façades principales de la construction.

11.3 – Constructions nouvelles

◆ Aspect et volumétrie des constructions

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent tenir compte de la situation du projet dans son environnement.

Tout projet doit être conçu dans sa volumétrie, et plus particulièrement sa hauteur, en prenant en compte la volumétrie des constructions voisines implantées :

- de part et d'autre de la voie le long de laquelle s'insère le projet ;
- sur les terrains contigus au terrain d'assiette du projet.

Cette disposition doit être mise en œuvre avec d'autant plus de soin que le projet est environné par des zones UB ou UC.

◆ Façades et pignons

Les façades des constructions donnant sur des voies publiques ou privées doivent être réalisées en matériaux nobles, tels que pierre, brique, métal, verre, céramique, béton architectonique, etc... traitées de telle façon que leur finition soit garantie dans le temps et que leur mise en œuvre présente un caractère esthétique.

Les saillies créées sur les façades sur voie doivent demeurer discrètes et avoir un rapport équilibré avec les caractéristiques de la façade.

Les pignons doivent être traités avec le même soin que les façades principales. Dans le cas où une construction est édifiée en contiguïté d'un mur pignon, il a lieu de rechercher les solutions visant à réduire l'impact visuel du mur pignon le plus haut.

Les façades doivent être traitées, tant par les matériaux utilisés que par la conception technique des saillies, des percements et des soubassements, afin d'éviter tout ruissellement de nature à engendrer des salissures.

Les accès destinés aux véhicules doivent être conçus pour limiter leur impact sur l'espace public ou collectif.

◆ Le couronnement des constructions

Le couronnement des constructions, qu'il soit traité en toiture à pente, en attique ou en toiture terrasse, doit être conçu en harmonie avec les caractéristiques de la construction, en recherchant, le cas échéant, une harmonie de volumétrie avec les constructions limitrophes.

Les toitures peuvent être en terrasse ou présenter des pentes ou toute autre forme :

- pour les toitures en terrasse, la végétalisation d'une partie de leur superficie est préconisée. Les matériaux de couverture doivent être mats et ne présenter aucune surface réfléchissante.
- pour les toitures en pente, les couvertures doivent être réalisées en tuiles plates en ardoises, en zinc ou tout autre matériau ayant les mêmes aspects.

11.5 – Clôtures et traitement entre l'espace public et les constructions

◆ Traitement entre l'espace public et les constructions

Dans le cas de constructions implantées en retrait de la limite d'emprise, outre les principes généraux établis aux paragraphes 11-1 et 11-3, l'espace compris entre la construction et l'emprise publique doit être traité avec un soin particulier pour participer à la valorisation de l'espace public.

◆ Clôtures

La conception des clôtures le long de la voie dans leur aspect, leurs dimensions et les matériaux utilisés doit tenir compte en priorité de la valorisation de l'espace public. Leur dimension doit également tenir compte de la largeur de la voie afin de préserver une proportion harmonieuse.

Les clôtures situées sur les limites séparatives des terrains doivent présenter une hauteur maximale de 2,30 mètres.

Toutefois, la hauteur des clôtures n'est pas réglementée dès lors que ces dernières constituent également un ouvrage ayant une autre vocation (mur antibruit, support d'installations sportives) ou qu'elles ont une vocation sécuritaire.

Les clôtures situées dans un espace d'intérêt paysager repéré aux plans de zonage au titre de l'article L.123.1.7°, ou en bordure d'une zone N, doivent être ajourées sur la moitié de leur hauteur au moins.

11.6 – Protections particulières

11.6.1 – Eléments bâtis à protéger au titre de l'article L.123-1,7°

Tous les travaux réalisés sur des éléments bâtis localisés aux plans de zonage faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L.123-1-7° du code de l'urbanisme doivent être conçus, non seulement dans le respect des dispositions prévues au paragraphe 11-2 ci-dessus, mais également dans le sens d'une préservation et d'une mise en valeur :

- de leurs caractéristiques historiques ou culturelles qui ont prévalu à leur identification telles qu'elles sont présentées dans la légende du règlement (pièce n° 4-2) ;
- de leur ordonnancement et des proportions de leur volumétrie ;
- des matériaux et des modalités constructives du bâtiment d'origine.

11.7 – Dispositions diverses

11.7.1 – Antennes et pylônes

Les antennes, y compris les paraboles, doivent être localisées de façon à réduire leur impact depuis l'espace public.

Le choix d'implantation et l'aspect de pylônes ou d'antennes doivent tenir compte de l'impact de ces ouvrages sur le paysage environnant.

11.7.2 – Locaux annexes et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans les constructions ou les clôtures selon une logique de dissimulation qui tienne compte des modénatures et des matériaux constructifs.

Les locaux techniques doivent être intégrés dans la composition architecturale du ou des bâtiments et de leurs espaces extérieurs.

Les bâtiments annexes, doivent être traités avec le même soin que les constructions principales et en harmonie avec elles tant dans leur volumétrie que par les matériaux employés.

Article 12 – Zone UE – Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

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

Lors de toute opération de construction, d'extension, et de changement de destination, il doit être réalisé des aires de stationnement selon les dispositions suivantes.

Dès lors que la destination de la construction projetée n'est pas expressément prévue par les dispositions ci-dessous, il y a lieu de retenir les normes applicables à la destination la plus proche de celle de la construction projetée.

12.1 – Normes de stationnement minimales pour les nouvelles constructions

a) Pour les constructions à destination d'habitation :

- pour les constructions comportant un seul logement : une place de stationnement ;
- pour les constructions comportant deux logements et plus : 0,7 place par logement.

Pour les constructions de plus de 5 000 m² de surface de plancher, doit être aménagé, un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison à domicile.

b) Pour les constructions à destination de commerces et de restauration :

- Pour les commerces ayant une surface de plancher inférieure à 100 m², une place de stationnement est requise ;
- Pour les commerces ayant une surface de plancher comprise entre 100 m² et 199 m², 2 places de stationnement ;
- Pour les commerces ayant une surface de plancher comprise entre 200 m² et 300 m², 3 places de stationnement ;
- Pour les commerces dont la surface de plancher est supérieure à 300 m², outre les 3 places de stationnement pour les premiers 300 m², 1 place de stationnement par tranche complète de 60 m² de surface de plancher réalisée au-delà de 300 m². En outre, doit être prévu un emplacement nécessaire pour assurer toutes les opérations de chargement, déchargement et livraison.

La surface de plancher est comptabilisée sans tenir compte des surfaces affectées aux réserves. Toutefois, lorsque les réserves ont une superficie égale ou supérieure à 300 m², la norme établie au e) ci-après leur est applicable.

c) Pour les constructions à destination d'hôtel, de résidences étudiantes ou de personnes âgées** :

Une place de stationnement pour 4 chambres.

Pour les hôtels, une aire doit être aménagée pour permettre le stationnement d'un autocar ou d'un véhicule de livraisons à défaut d'aire de stationnement organisée sur l'espace public.

d) Pour les constructions à destination de bureaux :

Les normes de stationnement sont différentes selon que le terrain d'assiette de la construction est ou non localisé, entièrement ou partiellement, dans un rayon de 300 m autour d'une station de métro ou de RER :

- Aucune norme n'est exigée, lorsque le terrain est dans le rayon de 300 m ;
- une place de stationnement pour 150 m² de surface de plancher créée, lorsque le terrain n'est pas dans le rayon de 300 m ;

Dans tous les cas, une place doit être prévue pour les livraisons par tranche complète de 5 000 m² de surface de plancher créée.

En outre, une place supplémentaire par tranche de 1000 m² de surface de plancher doit être aménagée pour le stationnement des visiteurs.

e) Pour les constructions à destination d'activités, d'entrepôts ou d'artisanat :

- Une place de stationnement par tranche complète de 100m² de surface de plancher pour les véhicules légers ;
- Une place de stationnement d'un minimum de 50m² pour les poids lourds pour 500 m² à 1000 m² de surface de plancher et 2 places minimum au-dessus de 1000 m² de surface de plancher.

** Modification approuvée octobre 2011

Toutefois, pour les activités liées à l'automobile (vente, concession, réparation) :

- 10 places de stationnement établissement ;
- et 1 place par 50 m² de surface de plancher.

f) Pour les équipements collectifs d'intérêt général et des bureaux liés à un service d'administration publique :

Le nombre de places de stationnement à aménager est déterminé en tenant compte de leur nature, de leur situation géographique, de leur regroupement et de leur type d'affectation. Cet examen peut aboutir à n'exiger l'aménagement d'aucune place de stationnement.

Toutefois, pour les établissements hospitaliers et les cliniques :

- Une place de stationnement pour 2 lits jusqu'à 20 lits ;
- Une place de stationnement pour 3 lits pour le nombre de lits supérieur.

12.2 – Normes de stationnement minimales pour les constructions existantes**

Le décompte des places est différent selon la nature de l'opération envisagée. Toutefois, quelle que soit la nature de l'opération, cette dernière ne doit pas avoir pour effet de supprimer une ou plusieurs places de stationnement existante avant travaux dans la limite du nombre de places exigibles en application des dispositions du chapitre 12.1 au regard de l'ensemble de la construction existante et projetée.

a) Pour les extensions de construction :

Pour les constructions existantes avant la date d'approbation du PLU, le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

b) Pour les changements de destination :

En cas de changement de destination en vue de la création d'une seule cellule commerciale d'une surface de plancher inférieure ou égale à 80 m², non compris les surfaces affectées aux réserves, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

En cas de changement de destination en vue de la création d'un seul logement, seul le maintien du nombre de places de stationnement existant est exigé.

Dans les autres cas, le nombre de places exigé est celui prévu au paragraphe 12-1 ci-dessus.

c) Pour les travaux de réhabilitation et d'extension limitée :

Pour les constructions existantes avant la date d'approbation du PLU, aucune place de stationnement n'est requise dès lors que :

- les travaux sont réalisés dans le volume bâti existant ;
- les travaux d'extension ont pour objet d'augmenter la surface de plancher existante de 40 m² au plus.

Toutefois, lorsque les travaux ont pour effet de créer de nouveaux logements, les normes applicables au chapitre 12.1 ci-dessus sont applicables.

12.3 – Modalités de calcul du nombre de places

Dès lors que la norme de stationnement est exprimée par tranche, la place de stationnement est comptabilisée par tranche complète.

** Modification approuvée octobre 2011

Dès lors que l'application de la norme de stationnement abouti à un nombre de places comportant une décimale égale ou supérieure à 5, il convient d'effectuer l'arrondi au nombre supérieur.

Lorsqu'une construction comporte plusieurs destinations (habitat, bureaux, ...), les normes afférentes à chacune d'elles sont appliquées au prorata des superficies qu'elles occupent respectivement. Toutefois, s'agissant des constructions d'activités comportant plusieurs affectations ou destinations (bureaux, ateliers...), le calcul des places s'effectue au regard de l'affectation dominante par rapport à la surface de plancher totale.

12.4 - Modalités réalisation

Les stationnement doivent être de préférence réalisés en sous sol. Dans le cas où des aires de stationnement seraient réalisées en surface, elles doivent respecter les dispositions de l'article 13, paragraphe 13-2-4.

12.5 – En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement**

En cas de non réalisation sur le terrain d'assiette de l'opération ou dans son environnement immédiat, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le pétitionnaire peut être tenu quitte de ces obligations dans les conditions suivantes :

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité ;
- en justifiant de l'acquisition de places ou de la concession à long terme dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité ;
- en versant à la commune une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement.

12.6 – Normes de stationnement minimales pour les deux roues non motorisés

Pour toute construction nouvelle, un espace couvert au moins doit être aménagé pour stationner les deux roues non motorisés et réservé à cet usage, d'accès facile depuis le(s) point(s) d'entrée du bâtiment, il doit se situer de préférence au rez-de-chaussée de la construction ou à défaut au premier sous-sol. Pour les équipements collectifs d'intérêt général, le stationnement des deux roues peut-être aménagé en surface et sur l'espace public.

Un emplacement, pour les deux roues non motorisés, correspond à 1,50 mètre carré.

Pour les constructions à destination d'habitation comportant au moins trois logements, doit être prévu :

- Un espace, qui peut être constitué de plusieurs emplacements, d'une surface minimale de :
 - 0,75 m² par logement comportant au plus 2 pièces principales ;
 - 1,5 m² pour les logements comportant plus de 2 pièces principales

Pour les établissements d'enseignement doivent être prévus au minimum :

- 2 emplacements par classe pour les écoles maternelles et primaires ;
- 4 emplacements par classe pour les autres établissements.

** Modification approuvée octobre 2011

Pour les constructions à destination de bureaux :

- Un espace, qui peut être constitué de plusieurs emplacements, d'une surface minimale correspondant à 1,5% de la surface de plancher créée.

Pour les constructions à destination d'activités économiques autres que les bureaux^{1}:**

- 2 emplacements pour 250 m² de surface de plancher créés.

- ◆ **Pour les autres destinations****, le nombre d'emplacements doit être déterminé en fonction des besoins estimés, compte tenu notamment de la destination de la construction et de sa situation géographique. Cet examen peut aboutir à n'exiger aucun emplacement de stationnement. Pour les équipements collectifs d'intérêt général, cet examen doit également prendre en compte la possibilité de réaliser le stationnement des deux roues sur l'espace public.

Article 13 – Zone UE – Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations

13.1 - Définition

Les espaces libres correspondent à la superficie du terrain non occupée par l'emprise au sol des constructions telle qu'elle est définie à l'article 9 du présent règlement. Ces espaces nécessitent un traitement paysager composé d'aménagements végétaux et/ou minéraux.

13.2 – Traitement des espaces libres et plantations**13.2.1 - Principes généraux**

Les abords de la construction doivent être traités avec un soin particulier afin de participer à son insertion dans le site, à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

Selon leur nature ou leur vocation (espaces de circulation, jardins, terrasses, aires de stationnement...), leur traitement paysager doit être approprié à leur fonction en tenant compte :

- de l'organisation du bâti sur le terrain afin qu'ils ne soient pas uniquement le négatif de l'emprise des constructions mais qu'ils soient conçus comme un accompagnement ou un prolongement des constructions ;
- de la composition générale des espaces libres existants dans la mesure où elle est de qualité afin de la préserver et de la mettre en valeur ;
- de la topographie, la géologie et de la configuration du terrain afin que leur conception soit adaptée à la nature du terrain, notamment pour répondre à des problématiques de ruissellement ou de rétractation des sols argileux ;
- de l'ensoleillement, lorsqu'il s'agit d'aménagement paysagers végétalisés ;
- de la problématique de la gestion des eaux pluviales, telle qu'elle est prévue à l'article 4, s'agissant de la composition et du traitement des espaces libres.

13.2.2 – Dispositions quantitatives

Les espaces libres doivent avoir une superficie minimale de 20% de la superficie totale du terrain.

¹ Bureaux, activités commerciales, artisanales, hébergement hôtelier, entrepôt.

** Modification approuvée octobre 2011

** Modification approuvée octobre 2011

50% au moins de la superficie des espaces libres requise ci-dessus doivent recevoir un traitement paysager végétalisé.

Dans les cas visés l'article 9.3, aucune norme quantitative n'est imposée.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux constructions à destination d'équipement scolaire.

Les normes quantitatives fixées ci-dessus peuvent être plus importantes dans le cas où un espace vert intérieur à créer ou un espace d'intérêt paysager repéré aux plans de zonage au titre de l'article L.123.1.7° (cf. ci-après 13.3).

13.2.3 – dispositions qualitatives

En cas d'implantation en retrait des constructions par rapport à l'emprise publique, l'espace ainsi dégagé doit faire l'objet d'un aménagement minéral ou végétal de qualité, dans le respect des dispositions de l'article 11, paragraphe 11.5.

Les espaces libres doivent être conçus comme un accompagnement de la construction et leur traitement doit être choisi en conséquence. Lorsque ces espaces sont végétalisés et réalisés sur dalle, tous les moyens techniques pour la pérennité des plantations doivent être mis en œuvre.

13.2.4 – Réalisation des plantations et des aires de stationnement en surface

Les plantations d'arbres doivent respecter une distance minimale de 1,50 mètre par rapport aux fondations de la construction réalisée en sous sol ou en superstructure.

Les aires de stationnement réalisées en surface doivent être traitées selon les dispositions du paragraphe 13-2-1 et demeurer peu visibles depuis l'espace public.

13.3 – Dispositions particulières

- ◆ **Espaces d'intérêt paysager à protéger au titre de l'article L.123-1,7°**

Dans le cas où est délimité aux plans de zonage un espace d'intérêt paysager, ce dernier doit être préservé et mis en valeur.

Tout aménagement doit préserver sa dominante végétale et les plantations existantes de qualité doivent être conservées ou remplacées par des espaces de qualité équivalente. La suppression ponctuelle de ces espaces est admise dès lors qu'elle est compensée par la création d'un espace végétalisé de même contenance sur le terrain.

La superficie de ces espaces entre dans le décompte des espaces libres et végétalisés prévus au paragraphe 13-2-2.

- ◆ **Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris**

Les règles énoncées ci-dessus ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Article 14 – Zone UE - Coefficient d'occupation du sol

Le coefficient d'occupation du sol n'est pas réglementé.

D1.

Zonage

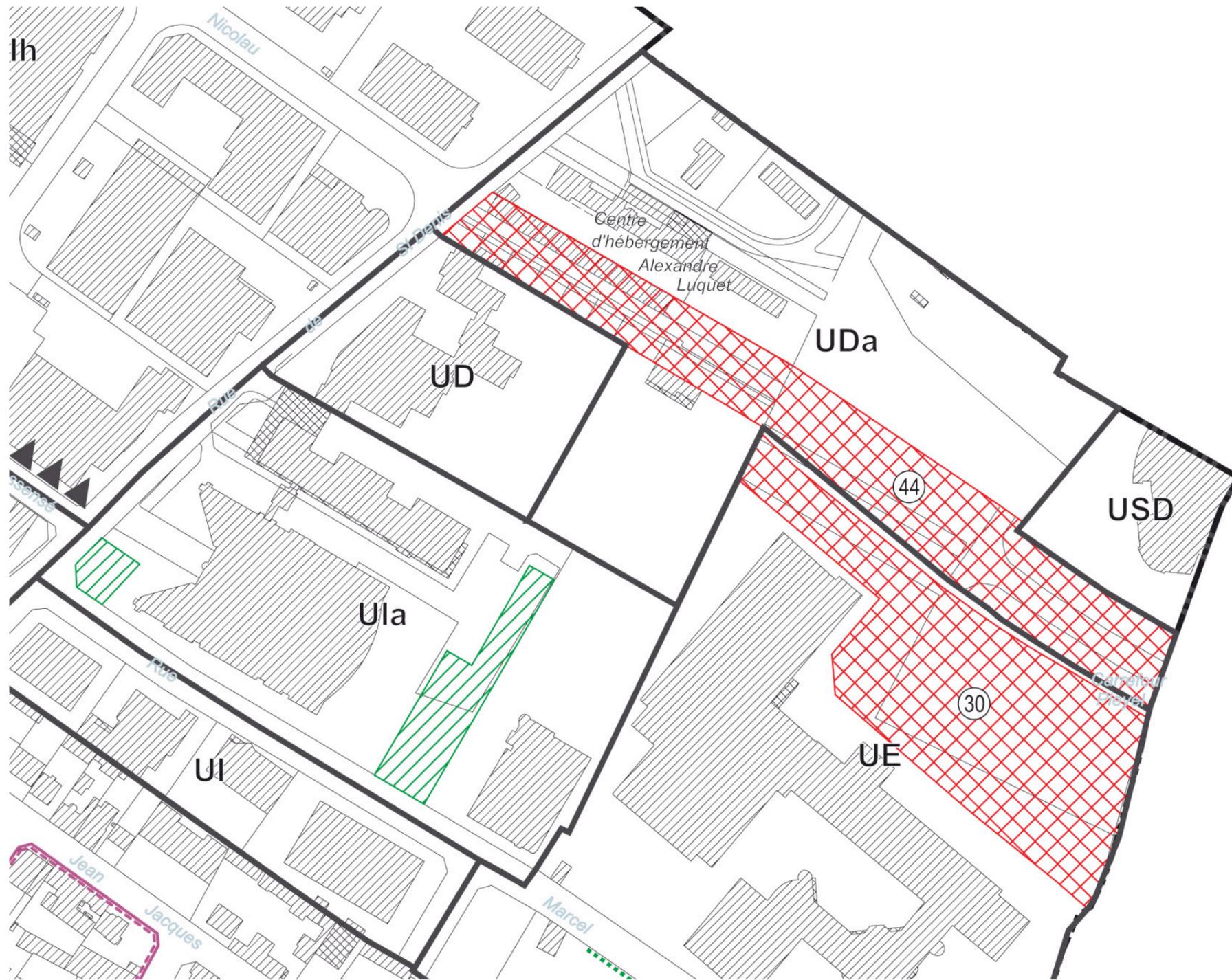
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saint-Ouen

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 3 février 2014*



D2.

Zonage

Document mis en compatibilité

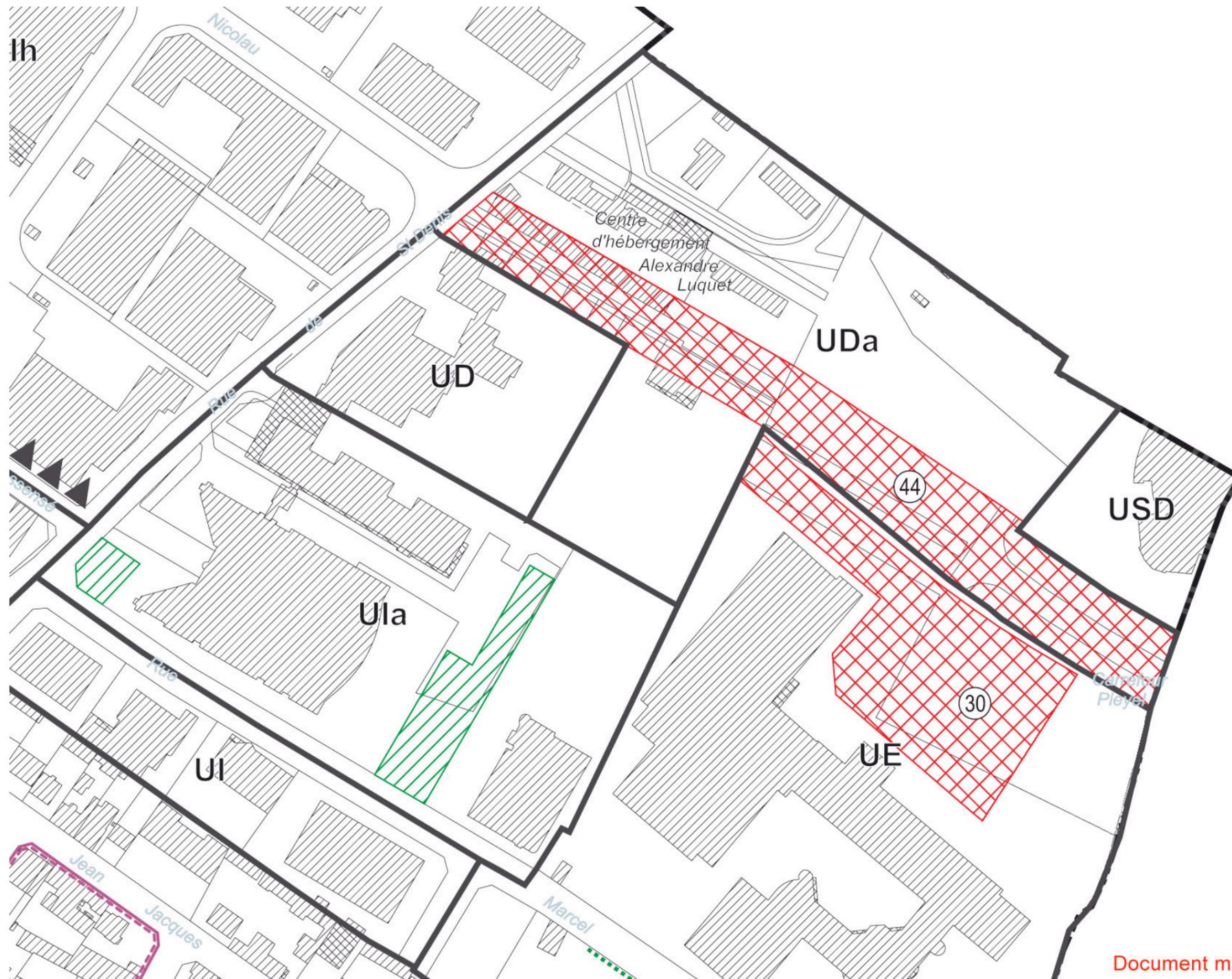


Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saint-Ouen

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 25 janvier 2010

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 3 février 2014



Document mis en compatibilité



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

www.societedugrandparis.fr