

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
1.1.7

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

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 Sevrans | 20 | | |
| 4 | Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune | 21 | | |
| 4.1 | Les documents supra-communaux | 23 | | |
| 4.1.1 | Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) | 23 | | |
| 4.1.2 | Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) | 23 | | |
| 4.2 | Le PLU en vigueur | 23 | | |
| 4.2.1 | Le plan de zonage : les zones traversées | 23 | | |
| 4.2.2 | Autres éléments figurant sur le plan de zonage | 24 | | |
| 4.2.3 | Les contraintes réglementaires | 24 | | |
| 4.2.4 | Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables | 26 | | |
| 4.2.5 | Les Orientations Particulières d'Aménagement | 26 | | |
| 4.3 | Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné | 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 Projet d'Aménagement et de Développement Durables | 27 | | |
| 4.3.4 | Evolutions du plan de zonage induites par le projet | 28 | | |
| 4.3.5 | Evolutions du règlement induites par le projet | 28 | | |
| 4.4 | Evaluation environnementale | 33 | | |
| 4.4.1 | Objectifs de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, contenu et articulation avec les autres documents d'urbanisme | 33 | | |
| 4.4.2 | Analyse de l'état initial de l'environnement | 34 | | |
| 4.4.3 | Les incidences de la MECDU sur l'environnement | 56 | | |
| 4.4.4 | Motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement | 63 | | |
| 4.4.5 | Présentation des mesures d'évitement, de réduction ou compensation | 63 | | |
| 4.4.6 | Définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement, afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées | 63 | | |
| 4.4.7 | Résumé non technique | 63 | | |
| 4.4.8 | Description de la méthodologie | 64 | | |
| 5 | Extraits des documents d'urbanisme de la commune | 65 | | |
| 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 SEVRAN, 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 SEVRAN 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 SEVRAN est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 24 avril 2013.

Ainsi, le document d'urbanisme de SEVRAN 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 SEVRAN ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

Par ailleurs, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé **par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013**. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

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

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

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

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

2.1.2 Champ d'application

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

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

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville de SEVRAN. **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 SEVRAN. 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 SEVRAN 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 SEVRAN.

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 SEVRAN 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.

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.3 Article R. 123-23-1

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

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

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

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

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

2.4.4 Autres dispositions

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

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

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

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

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

En application de l'article R. 121-16 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction issue du décret n°2012-995 du 23 août 2012, sont notamment soumises à évaluation environnementale les procédures d'évolution des POS ou PLU dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 et qui permettent la réalisation de travaux susceptibles d'affecter de manière significative des sites Natura 2000. Les mises en compatibilité de POS et PLU ne sont concernées par aucun autre cas de figure mentionné par l'article R. 121-16 précité pour lequel une procédure d'évaluation environnementale serait obligatoire, soit de manière systématique, soit après examen au cas par cas.

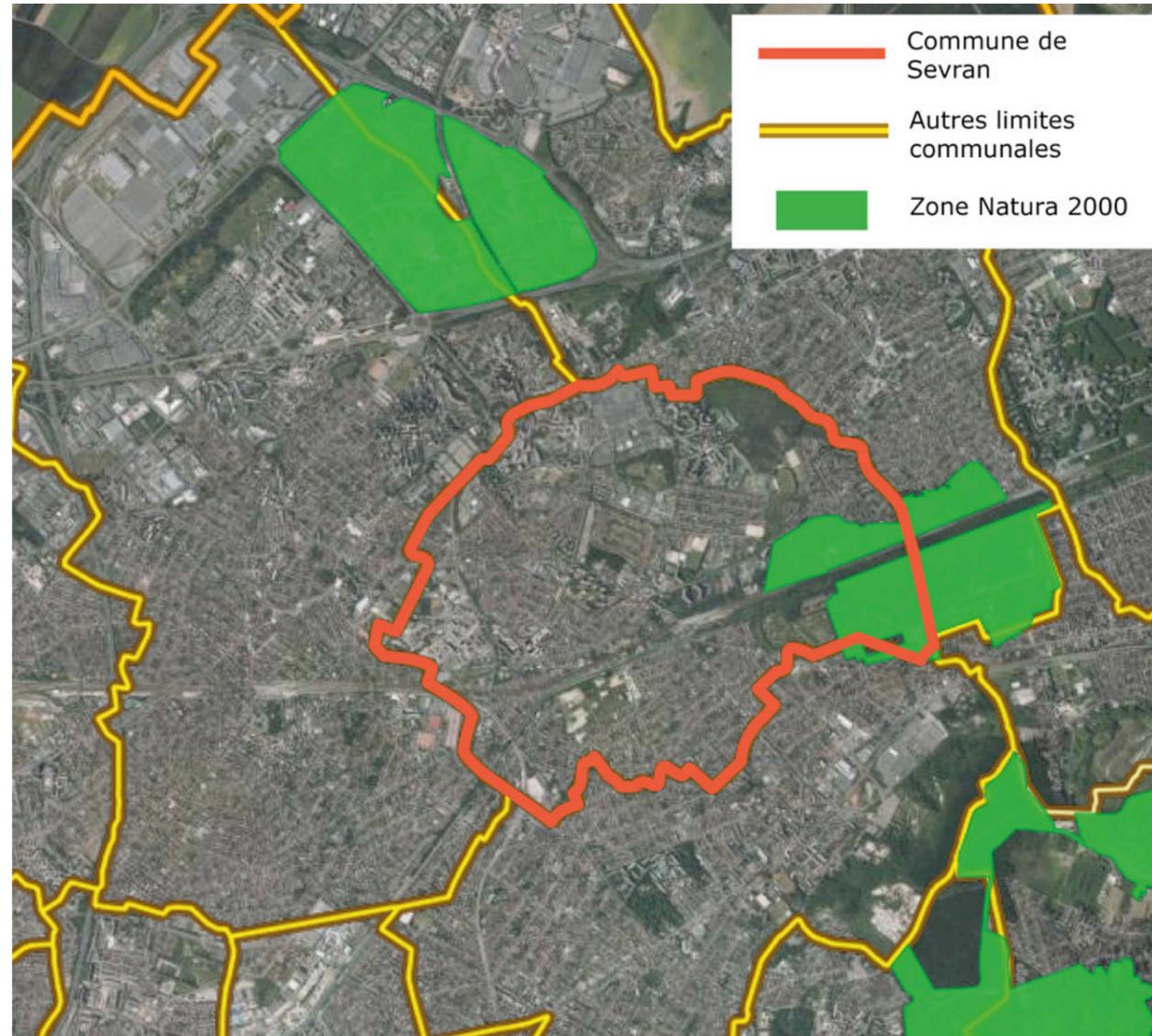
L'article L. 121-10 du Code de l'Urbanisme dispose « III. - Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, précitée,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

La mise en compatibilité prévoit des adaptations ponctuelles du document d'urbanisme, visant d'une part, à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris en souterrain, et d'autre part, à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possible l'implantation des émergences du réseau de transport public du Grand Paris (gares et ouvrages techniques annexes). Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité ne modifient pas la nature des zones traversées par le réseau de transport public du Grand Paris, ne changent pas les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU et sont sans incidences sur l'économie générale du document.

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

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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



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

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

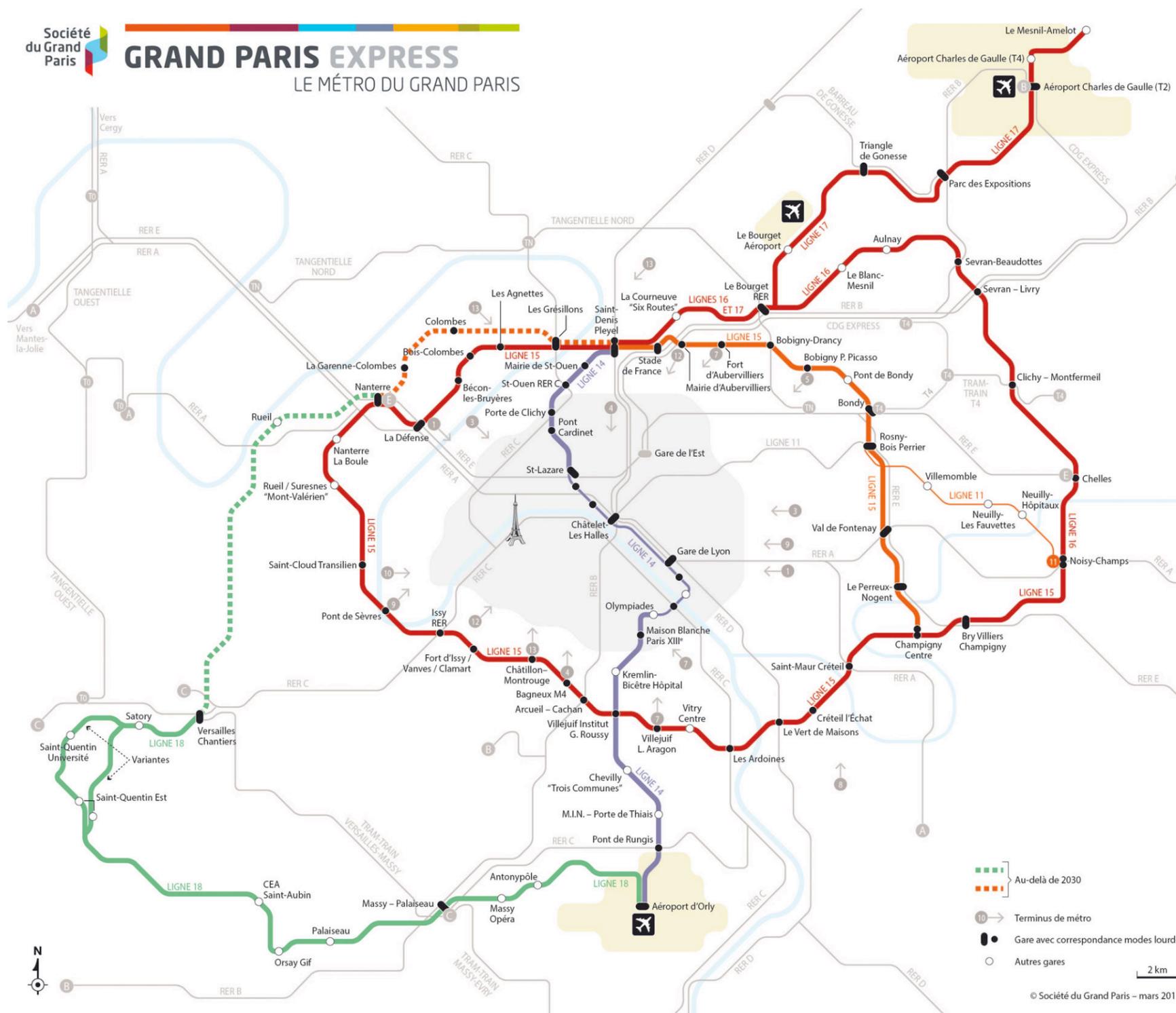
3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;



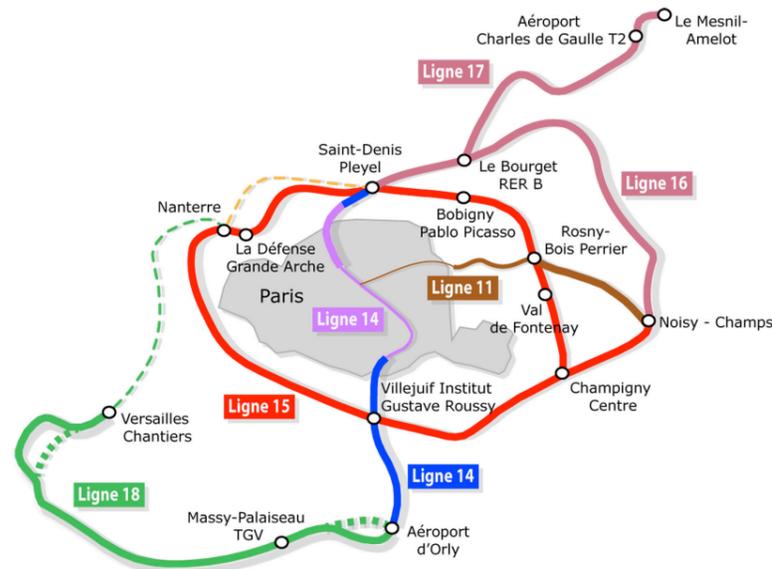
Le programme : le réseau Grand Paris Express

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

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

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



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

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

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

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

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

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

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

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

Les gares se composent de deux parties principales :

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

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

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

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

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

3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

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

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

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

3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Sevrans

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SEVRANS en tunnel du Nord au Sud et sur une longueur d'environ 3,4 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Les gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » complétées par leurs emprises en souterrain ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

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

² Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fourni par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.

4 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune

4.1 Les documents supra-communaux

4.1.1 Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 puis approuvé par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013.

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

Le SDRIF de 2013 prend ainsi explicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris, et les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité sont compatibles avec ce document.

4.1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La ville de SEVRAN ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur.

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 SEVRAN sur une longueur totale d'environ **3,4 km**.

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

- Premièrement, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Deuxièmement, par l'implantation des gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » complétées par leurs emprises souterraines ;
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur six zones distinctes du PLU de la ville de SEVRAN : cinq zones urbaines et une zone naturelle.

4.2.1.1 La zone UCV et le secteur UCVa

Cette première zone urbaine est concernée par le projet :

- D'une part, par l'infrastructure courante souterraine en UCV et en secteur UCVa ;
- D'autre part, par l'implantation en UCV de l'émergence de la future gare « Sevrans-Livry » ainsi que d'une partie de ses emprises souterraines.

Le Règlement d'Urbanisme précise : « Secteurs qui composent le centre ville traditionnel et qui présentent un tissu constitué, le plus souvent en alignement des voies.

Des activités de services ou des commerces y sont présentes et doivent pouvoir s'y développer.

La zone comprend un sous-secteur UCVa qui correspond aux quartiers du Baliveau et de Perrin, où les tissus sont constitués d'opérations d'habitat collectif récentes. »

4.2.1.2 La zone UEV

Cette deuxième 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, il s'agit de « Secteurs d'accès vers le centre ville traditionnel, au tissu encore majoritairement pavillonnaire, mais dont l'évolution est amorcée. ».

4.2.1.3 La zone UR

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

Le Règlement d'Urbanisme indique qu'il s'agit des « Secteurs résidentiels d'habitat collectif des Beaudottes, Montceuleux, Pont-Blanc et Rougemont qui font l'objet d'opérations de renouvellement urbain. ».

4.2.1.4 La zone UM et le secteur UMs

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

- Par l'infrastructure courante souterraine en UM et UMs;
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en UM et UMs.

Le règlement d'urbanisme précise : « Secteurs de maisons sous des formes diverses : lotissements organisés du début du XXème siècle, tissus de croissance naturelle ou secteurs d'urbanisation organisée plus récents. Ils couvrent une grande part du territoire communal.

La zone comprend deux sous-secteurs :

- *UMs pour les quartiers situés au sud du canal, au paysage à conserver ; (...) »*

4.2.1.5 La zone UAE et le secteur UAEP

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

- Par l'infrastructure souterraine courante ;
- Par l'implantation en UAE de l'émergence et des emprises souterraines de la future gare « Sevrans-Beaudottes » ;
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe en UAEP.

Le règlement d'urbanisme précise : « Secteurs destinés à l'implantation d'activités économiques. La zone comprend un sous-secteur UAEP qui représente des caractères différents en termes de paysage urbain, de densité et un aspect paysagé plus conséquent. »

4.2.1.6 La zone N

Il s'agit de la zone naturelle du PLU de SEVRAN. Elle est concernée par le projet :

- D'une part, par l'infrastructure souterraine courante ;
- D'autre part, par l'implantation d'une partie des emprises souterraines de la gare « Sevrans-Livry » sous le Canal de l'Ourcq, ainsi que par une sortie secondaire de la gare « Sevrans-Livry » à l'entrée Sud du Parc des Sœurs.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit de « Grands ensembles naturels qui ponctuent le territoire communal. Il s'agit des berges du canal de l'Ourcq, du parc des Sœurs, du parc Badier, de la butte Montceuleux et d'une partie des terrains Kodak.

La zone comprend un sous-secteur NL, couvrant le parc de la Poudrerie, le parc Louis Armand, qui peut recevoir avec des capacités d'accueil très limitées certains types de constructions en lien avec le caractère des lieux ainsi que l'extension mesurée des constructions existantes. ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris n'impacte aucun emplacement réservé.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris impacte un Espace Boisé Classé (EBC) :

- L'EBC protégeant le Parc des Sœurs est concerné par l'infrastructure souterraine courante et par une sortie secondaire de la gare « Sevrans-Livry » à l'entrée Sud du Parc.
La réalisation de cet élément nécessite la réduction de l'EBC.

Concernant le tunnel, si le tracé du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de cet élément, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause cet Espace Boisé Classé.

L'infrastructure souterraine courante passe également sous un espace paysager au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme rue Henri Becquerel et sous des alignements d'arbres identifiés sur le plan de zonage.

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous ces éléments, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne les remet nullement en cause.

Un ouvrage technique annexe impacte également l'espace paysager au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme rue Henri Becquerel. **L'implantation de cet ouvrage nécessite la réduction de cette inscription graphique.**

4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Servitudes de halage et de marchepied ;
- Canalisation de gaz haute pression ;
- Plan de prévention des risques naturels prévisibles de mouvements de terrains liés à la dissolution du gypse, mis en révision par arrêté préfectoral du 23 juillet 2001 ;
- Transmissions radioélectriques – Protection contre les obstacles ;
- Faisceau hertzien ;
- Servitudes relatives au chemin de fer ;
- Servitudes aéronautiques de dégagement pour les aéroports du Bourget et Charles-de-Gaulle.

Toutefois, seuls la servitude relative aux canalisations de gaz et le Plan de prévention des risques naturels imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol sont à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain.

Néanmoins, pour les ouvrages techniques annexes et l'émergence de gare, les servitudes de surface sont à prendre en compte.

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

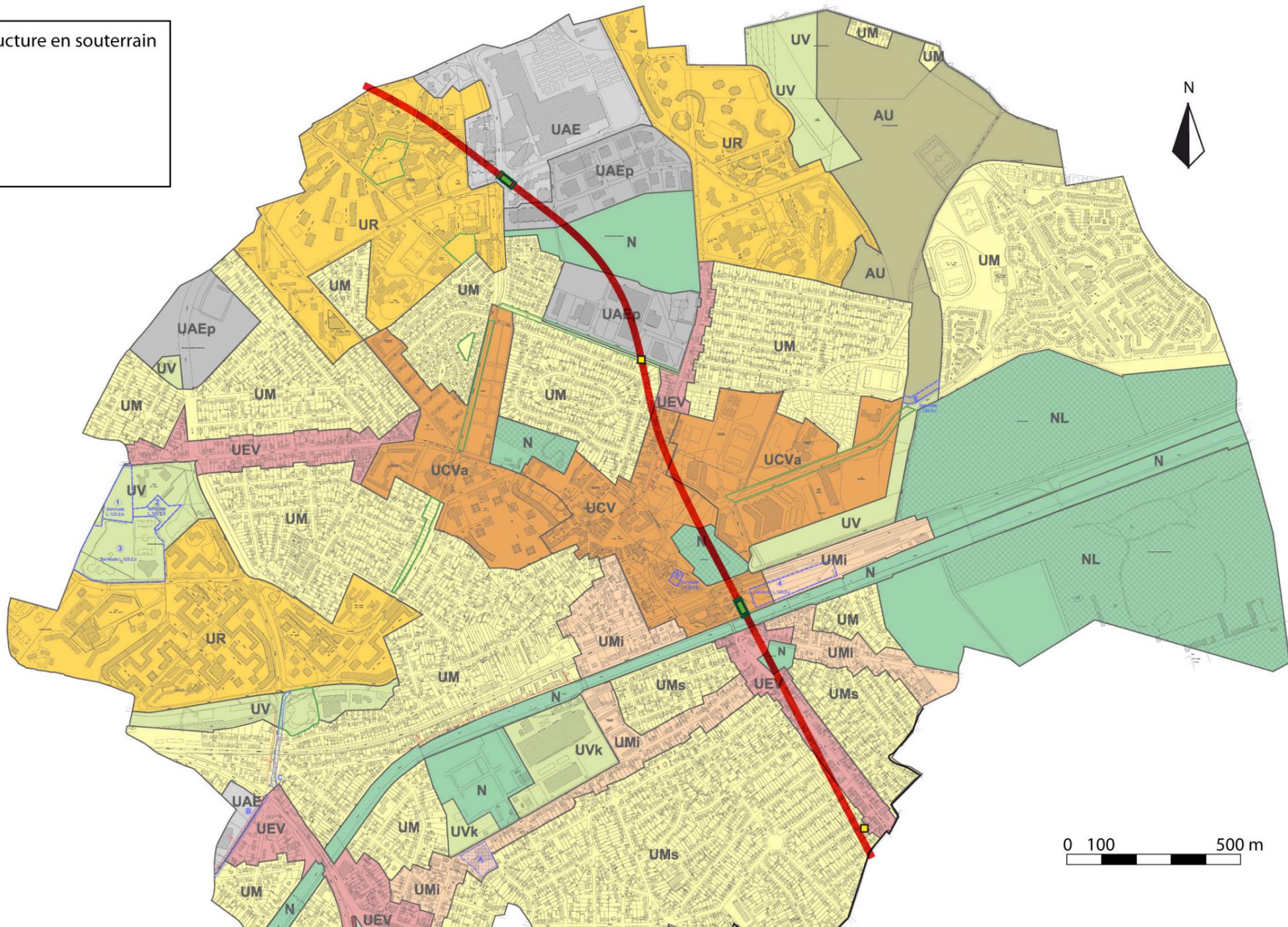
La partie du territoire communal traversée par le projet est également concernée par :

- Le Plan de prévention des risques naturels prévisibles sur les mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit par arrêté préfectoral du 23 juillet 2001 ;
- L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre ;
- La présence de sites archéologiques : trois zones de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 (un site médiéval, un bourg ancien et un site préhistorique).

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

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

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



LEGENDE

-  UM
-  UMs
-  UMI
-  UEV
-  UEVw
-  UEVWA
-  UCV
-  UCVa
-  UR
-  UV
-  UVk
-  UAE
-  UAEp
-  AU
-  N
-  NL
-  Servitudes urbaines L.123.2 CU
-  Emplacements réservés
-  Espaces boisés classés
-  Espaces paysagers L.123.1.7° CU
-  Alignements

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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

L'orientation « 1. Développer l'accessibilité de Sevrans » de l'axe « III. Inscrire Sevrans dans son environnement » indique notamment :

« Favoriser les liaisons intercommunales par les transports en commun

Pour cela il s'agit de :

- Permettre, dans l'aménagement de Sevrans, l'amélioration du service aux usagers, des conditions de circulation du réseau de bus et la desserte de certains quartiers de la ville aujourd'hui mal reliés aux gares du territoire intercommunal et au centre ville.

- Développer les opportunités liées à la mise en circulation d'un tram-train sur la ligne des Coquetiers

valoriser les deux gares situées sur le territoire communal en les intégrant au réseau de liaisons douces et en aménageant l'espace public à proximité immédiate pour faciliter leur accès et les rendre clairement identifiables;

prévoir le prolongement nord du tram-train permettant de relier directement les quartiers d'habitat collectif de Sevrans et d'Aulnay-sous-Bois aux pôles d'emplois situés au nord (Paris Nord II, Usines PSA, Parc des expositions, Roissy) »

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

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

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU de la ville de SEVRANS comporte cinq orientations particulières d'aménagement qui ne concernent pas les secteurs traversés par le projet.

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

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de SEVRANS 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 d'un EBC impacté par le projet. L'EBC lié au Parc des Sœurs est quant à lui réduit de 1 800 m² environ pour permettre la réalisation de la sortie secondaire de la gare « Sevrans-Livry » ;
- d'agrandir la zone UCV pour permettre la réalisation effective de la sortie secondaire de la gare « Sevrans-Livry » ;
- de réduire l'espace paysager au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme rue Henri Becquerel de 900 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 SEVRANS 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, dans le chapitre « VI. Une ville en devenir – Exposé des motifs du projet » sera inséré le texte suivant :

5. Exposé des motifs des changements apportés

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

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

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

Aussi, dans la partie « III. Vers un maillage des déplacements efficace à toutes les échelles », à la fin du chapitre « 2.1 Des infrastructures ferroviaires importantes » sera inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation des gares de « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celles-ci sont appelées 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 Sevrans

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Sevrans en tunnel du Nord au Sud et sur une longueur d'environ 3,4 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Les gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » complétées par leurs emprises en souterrain ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

4.3.3 Evolutions du Projet d'Aménagement et de Développement Durables

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

L'orientation « 1. Développer l'accessibilité de Sevrans » de l'axe « III. Inscrire Sevrans dans son environnement » sera complétée afin de mentionner explicitement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte complété sera le suivant :

« Favoriser les liaisons intercommunales par les transports en commun

Pour cela il s'agit de :

- Permettre, dans l'aménagement de Sevrans, l'amélioration du service aux usagers, des conditions de circulation du réseau de bus et la desserte de certains quartiers de la ville aujourd'hui mal reliés aux gares du territoire intercommunal et au centre ville.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- Développer les opportunités liées à la mise en circulation d'un tram train sur la ligne des Coquetiers

valoriser les deux gares situées sur le territoire communal en les intégrant au réseau de liaisons douces et en aménageant l'espace public à proximité immédiate pour faciliter leur accès et les rendre clairement identifiables;

prévoir le prolongement nord du tram-train permettant de relier directement les quartiers d'habitat collectif de Sevrans et d'Aulnay-sous-Bois aux pôles d'emplois situés au nord (Paris Nord II, Usines PSA, Parc des expositions, Roissy)

- Développer les opportunités liées à la mise en circulation du futur réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire. »

4.3.4 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

4.3.4.1 La modification du zonage

Au vu des dispositions de son règlement, la zone N est incompatible avec le projet, car elle affiche un principe de constructibilité très limitée et un caractère naturel et paysager que la mise en compatibilité ne peut remettre en cause, sous peine de ne pas respecter l'économie générale de cette zone naturelle.

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

Evolution de la zone N sur le parc des Sœurs

L'implantation d'une sortie secondaire de la gare émergente est prévue à l'extrémité Sud-Ouest du parc des Sœurs. Afin de lever la constructibilité très limitée de ce secteur, une modification du plan de zonage est nécessaire. Ainsi il est procédé à un changement de zonage par extension de la zone UCV, dans laquelle est implantée l'émergence de gare et où s'appliqueront les règles de ladite zone. Notons que le terrain concerné est bien desservi par les réseaux et répond bien aux exigences réglementaires attachées aux zones urbaines. Cette réduction des emprises de la zone N ne remet pas en cause l'économie générale de la zone.

Récapitulatif de l'évolution de la surface des zones

Au total, ces évolutions de zonage se traduisent par l'extension de la zone UCV et la réduction de la zone N.

Les évolutions de superficie des zones sont les suivantes :

- **Zone N :**
 - La zone N concernée est réduite de 1 800 m² au profit de la zone UCV ;
- **Zone UCV :**
 - La zone UCV s'accroît de 1 800 m² environ.

4.3.4.2 La modification du périmètre d'un Espace Boisé Classé (EBC) et d'un Espace paysager

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction de la gare « Sevrans-Livry ». En effet, ses emprises concernent en zone N l'EBC lié au Parc des Sœurs, qui n'autorise pas la réalisation du projet. Cette protection s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

D'autre part, un ouvrage technique annexe situé rue Henri Becquerel impacte un espace paysager au titre de l'article L.123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme, qui n'autorise pas non plus la réalisation du projet. Cette protection s'avère donc incompatible avec les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Le plan de zonage évolue de la manière suivante :

- Réduction de l'EBC associé au Parc des Sœurs de l'ordre de 1 800 m² environ.
- Réduction de l'Espace paysager rue Henri Becquerel de l'ordre de 900 m² environ.

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, les émergences des gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » et leurs emprises souterraines, 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 ».

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

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- L'article 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 (les **Installations Classées pour la Protection de l'Environnement** nécessitées par la gestion du réseau de transport public du Grand Paris, implantées dans les gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » et uniquement soumises à déclaration).

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 réglementaires* 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.
- **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).

* 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.

| 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 UCV, secteur UCVA | |
| Les articles UCV 1, 2, 5, 6, 9, 10, 13 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. | / |
| L'article UCV 7 impose aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet d'émergence de la gare. Il convient donc de les adapter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ». | La rédaction insérée en fin d'alinéa UCV 7.3 est la suivante : « (...) <u>7.3.3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> » |
| L'article UCV 12 impose la création de places de stationnement automobiles et deux-roues pour les équipements d'intérêt général ou collectif. Cette disposition peut s'avérer incompatible avec les contraintes d'implantation de la gare souterraine et de l'émergence de gare « Sevrans-Livry ». Il convient donc de les en exempter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ». | L'alinéa UCV 12.2 est complété de la manière suivante : « (...) 12.2.6. Etablissement de formation (...) 12.2.7. <u>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u> <u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.</u> 12.2.8. Autres équipements d'intérêt général ou collectif (...). » |
| Zone UEV | |
| Les articles UEV 1, 2, 5, 6, 9, 10 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. | / |
| L'article UEV 7 impose aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet d'ouvrage technique annexe. Il convient donc de les adapter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ». | La rédaction insérée en fin d'alinéa UEV 7.3 est la suivante : « (...) <u>7.3.3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> » |
| L'article UEV 12 impose la création de places de stationnement automobiles et deux-roues pour les équipements d'intérêt général ou collectif. Cette disposition peut s'avérer incompatible avec les contraintes d'implantation de la gare souterraine « Sevrans-Livry ». Il convient donc de les en exempter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ». | L'alinéa UEV 12.2 est complété de la manière suivante : « (...) 12.2.7. Etablissement de formation (...) 12.2.8. <u>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u> <u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.</u> 12.2.9. Autres équipements d'intérêt général ou collectif (...). » |
| L'article UEV 13 impose qu'un pourcentage du terrain soit préservé en espaces verts de pleine terre. Les dispositions relatives aux espaces libres s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu urbain environnant. | La rédaction insérée en fin d'article UEV 13 est la suivante : « <u>13.3. Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> » |

| ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME | PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION |
|--|--|
| Zone UR | |
| <p>Les articles UR 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UR n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.</p> | / |
| Zone UM, secteurs UMs | |
| <p>Les articles UM 1, 2, 6, 9, 10, 13 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p> | / |
| <p>L'article UM 5 impose une superficie minimale de parcelle en secteur UMs. 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.</p> | <p>La rédaction insérée en fin d'article UM 5 est la suivante : « <u>5.3. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cet article est sans objet.</u> »</p> |
| <p>L'article UM 7 impose aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet d'ouvrage technique annexe. Il convient donc de les adapter.</p> | <p>La rédaction insérée en fin d'article UM 7 est la suivante : « (...) <u>7.5. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p> |
| <p>L'article UM 12 impose la création de places de stationnement automobiles et deux-roues pour les équipements d'intérêt général ou collectif. Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes d'implantation d'un ouvrage technique annexe. Il convient donc de l'en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> | <p>L'alinéa UM 12.2 est complété de la manière suivante : « (...) 12.2.7. Etablissement de formation - 1 place par 200m² de SHOB - 1 local vélo de 20m² minimum 12.2.8. <u>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u> <u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.</u> 12.2.9. Autres équipements d'intérêt général ou collectif - 1 place par 100m² de SHOB - 1 local vélo de 20m² minimum à partir de 200m² de SHOB (...). »</p> |

| Zone UAE, secteur UAEp | |
|---|--|
| Les articles UAE 1, 2, 5, 6, 7, 9, 10 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. | / |
| L'article UAE 12 impose la création de places de stationnement automobiles et deux-roues pour les équipements d'intérêt général ou collectif. Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes d'implantation de la gare souterraine et de l'émergence de gare « Sevrans-Beaudottes ». Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». | <p>L'alinéa UAE 12.2 est complété de la manière suivante :</p> <p>« (...) 12.2.7. Etablissement de formation (...) »</p> <p>12.2.8. <u>Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u></p> <p><u>Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.</u></p> <p>12.2.9. Autres équipements d'intérêt général ou collectif (...). »</p> |
| L'article UAE 13 impose qu'un pourcentage du terrain soit préservé en espaces libres non imperméabilisés dont au minimum la moitié doit être conservé en espaces verts de pleine terre. Les dispositions relatives aux espaces libres s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes et des émergences de gare 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>La rédaction insérée en fin d'article UAE 13 est la suivante :</p> <p>« <u>13.4. Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p> |
| Zone N | |
| Les articles N 5, 6, 7, 9, 10, 12 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité. | / |
| Le chapeau de la zone N précise que la zone N et le sous secteur NL ne permettent pas la réalisation des éléments du projet de réseau de transport public du Grand Paris, notamment une partie de la gare souterraine « Sevrans-Livry ». Ce chapeau est complété par l'ajout de l'emprise souterraine de la gare, sous réserve de la préservation du caractère de la zone N. | <p>La rédaction suivante insérée à la fin du chapeau de la zone est la suivante :</p> <p>« <u>La zone peut accueillir sur une emprise limitée les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris en souterrain uniquement, et sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause.</u> »</p> |
| L'article N 1 interdit toutes les nouvelles constructions qui ne sont pas soumises à conditions à l'article N 2. Il interdit également toutes les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation ou déclaration. Or, il convient, pour les besoins du projet, d'autoriser les ICPE soumises à déclaration qui pourront être implantées dans la gare souterraine « Sevrans-Livry ». | <p>L'alinéa N 1.2 est complété de la manière suivante :</p> <p>« 1.2. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration <u>en dehors de celles indiquées à l'article 2</u>, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes. »</p> |
| Les dispositions de l'alinéa N 2.1 de l'article N 2 ne permettent pas l'implantation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, y compris les ICPE liées au projet qui pourront être implantées dans la gare souterraine « Sevrans-Livry ». | <p>L'alinéa N 2.1 est complété de la manière suivante :</p> <p>« 2.1. Sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause et d'une bonne intégration au paysage des constructions ou installations : (...) »</p> <p>- Les exploitations forestières et agricoles</p> <p><u>- Les constructions et installations en souterrain nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement qui leur sont nécessaires.</u> »</p> |
| L'article N 13 impose la préservation des arbres existants ce qui peut s'avérer incompatible avec les contraintes d'implantation du projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'ouvrage technique annexe 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>La rédaction insérée en fin d'article N 13 est la suivante :</p> <p>« (...) <u>13.3. Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p> |

4.4 Evaluation environnementale

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

4.4.1.1 Cadre réglementaire

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

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

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

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

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

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

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

D'autre part, lors de l'élaboration du PLU de SEVRAN, approuvé par délibération du Conseil Municipal le 24 octobre 2006, le rapport de présentation du PLU de la commune s'est accompagné d'un état initial de l'environnement en application de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU), qui dispose que les PLU « exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services ».

4.4.1.3 Articulation avec les documents de planification supracommunaux

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

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

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

4.4.2 Analyse de l’état initial de l’environnement

4.4.2.1 La délimitation des secteurs impactés par la MECDU

Echelles d’analyse

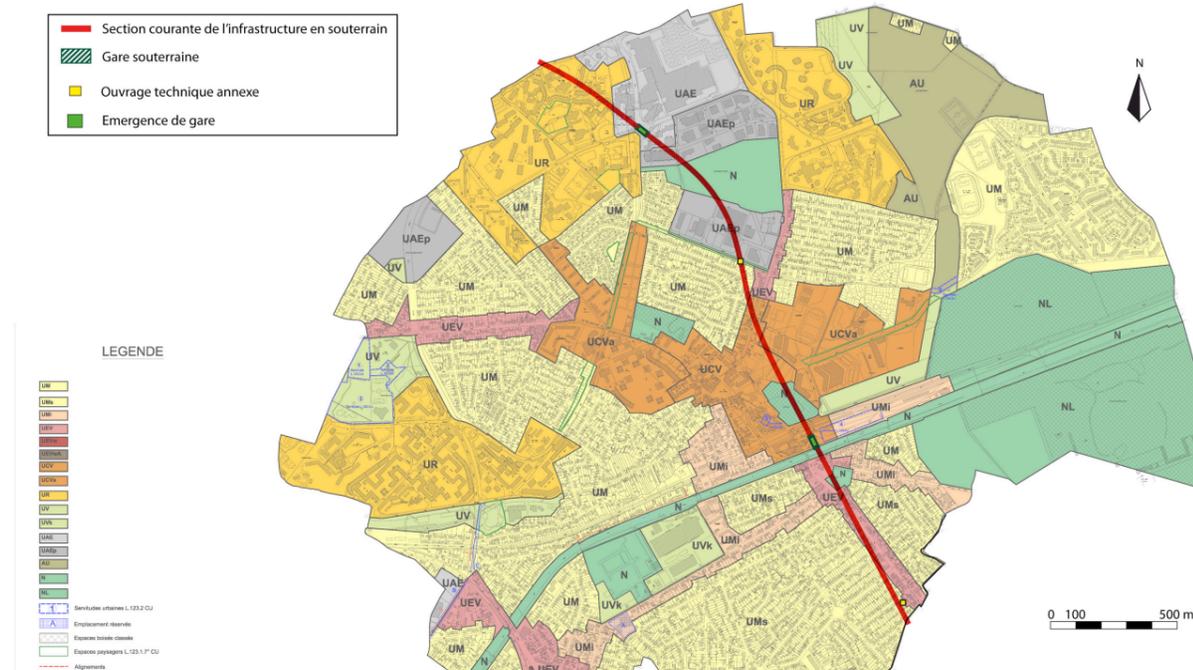
Pour l’évaluation des incidences éventuelles sur l’environnement de la mise en compatibilité des documents d’urbanisme, les périmètres d’études retenus correspondent soit à des analyses effectuées à l’échelle communale, soit à des analyses effectuées à l’échelle des zonages réglementaires des PLU ou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

Les secteurs impactés par la MECDU à Sevrans

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SEVRANS sur une longueur totale d’environ **3,4 km**.

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

- Premièrement, par une section de l’infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Deuxièmement, par l’implantation des gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » complétées par leurs emprises souterraines ;
- Enfin, par l’implantation de deux ouvrages techniques annexes.



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

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

Le tracé est implanté sur six zones distinctes du PLU de la ville de SEVRANS. Parmi ces six zones, quatre zones urbaines et une zone naturelle font l’objet d’une mise en compatibilité :

- La zone UCV, correspondant au centre ville traditionnel et présentant un tissu constitué, le plus souvent en alignement de voirie, où des activités de services ou de commerces sont présentes et doivent pouvoir se développer, est concernée par l’infrastructure souterraine courante, l’émergence de la gare « Sevrans-Livry » et une partie de ses emprises souterraines. Son article 7 a été mis en compatibilité pour permettre l’implantation de l’émergence de gare en limites séparatives ou en respectant un retrait minimum de 1 m. Son article 12 a été mis en compatibilité pour que les places de stationnement créées pour le projet ne soient pas chiffrées mais fonction des besoins.
- La zone UEV, correspondant au secteurs d’accès vers le centre ville traditionnel, au tissu encore majoritairement pavillonnaire mais dont l’évolution est amorcée, est concernée par l’infrastructure souterraine courante et un ouvrage technique annexe. Son article 7 a été mis en compatibilité pour permettre l’implantation de l’ouvrage technique annexe en limites séparatives ou en respectant un retrait minimum de 1 m. Son article 12 a été mis en compatibilité pour que les places de stationnement créées pour le projet ne soient pas chiffrées mais fonction des besoins. Son article 13 a été mis en compatibilité pour exempter le projet de la préservation d’un minimum d’espaces verts de pleine terre.

- La zone UAE, correspondant aux secteurs destinés à l'implantation d'activités économiques, est concernée par l'infrastructure souterraine courante, un ouvrage technique annexe et une partie de la gare (émergente et souterraine) « Sevrans-Beaudottes ». Son article 12 a été mis en compatibilité pour que les places de stationnement créées pour le projet ne soient pas chiffrées mais fonction des besoins. Son article 13 a été mis en compatibilité pour exempter le projet de la préservation d'un minimum d'espaces verts de pleine terre.
- La zone UM, correspondant aux secteurs de maisons sous des formes diverses couvrant une grande part du territoire communal, est concernée par l'infrastructure souterraine courante et un ouvrage technique annexe implanté en secteur UMs. Ses articles 5, 7 et 12 ont été mis en compatibilité pour permettre l'implantation de l'ouvrage technique annexe.
- La zone N, correspondant aux grands ensembles naturels qui ponctuent le territoire communal (canal de l'Ourcq, parc des Sœurs, parc Badier, butte Montceuleux et une partie des terrains Kodak, ainsi que le secteur NL : parc de la Poudrerie, parc Louis Armand), est concernée par l'infrastructure souterraine courante, une partie de la gare souterraine et une sortie secondaire de « Sevrans-Livry » (respectivement sous le canal de l'Ourcq et à l'entrée du parc des Sœurs). D'une part, le règlement de la zone N est complété pour autoriser ponctuellement en souterrain le volume de la gare sous la zone N, sans remettre en cause sa vocation et l'occupation du sol en surface et, d'autre part, la zone N est réduite au profit de la zone UCV pour accueillir une entrée de la gare.

Seule une zone est concernée par le projet sans pour autant nécessiter de mise en compatibilité de son règlement et de son zonage :

- La zone UR, correspondant à des secteurs résidentiels d'habitat collectif faisant l'objet d'opérations de renouvellement urbain, est concernée uniquement par l'infrastructure souterraine courante. Son règlement est compatible avec le projet.

4.4.2.2 Le contexte géographique

Le territoire communal de SEVRAN s'étend sur 728 ha dans le département de la Seine-Saint-Denis. A 20 km au Nord-Est de Paris, au contact des communes d'Aulnay-sous-Bois, Livry-Gargan et Villepinte, SEVRAN comptait 50 021 habitants en 2009 soit 6 871 habitants au km².

Elle dépend de la sous-préfecture du Raincy. Depuis le 1^{er} janvier 2010, SEVRAN appartient à la Communauté d'Agglomération des Terres de France, avec les communes de Tremblay-en-France et Villepinte. Elle adhère également au syndicat d'équipement des pays de France et de l'Aulnoye (SEAPFA), syndicat intercommunal à vocation multiple et fait également partie du périmètre d'intervention de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine de France (EPA Plaine de France).

La commune est traversée par le canal de l'Ourcq.

La ville s'inscrit dans un schéma régional particulièrement complexe, où se mêlent activités, habitat collectif, et nappes de pavillons. Mais elle est également au cœur d'un grand dispositif vert d'échelle départementale formé par le parc du Sausset, le parc de la Poudrerie, les coteaux de l'Aulnoye et la forêt de Bondy. Elle bénéficie enfin de remarquables liaisons ferroviaires avec Paris et sa région.

Néanmoins, son éloignement des grands axes routiers qui la bordent tangentiellement sans jamais la pénétrer, a rendu difficile le développement économique. Les entreprises ont souvent fait le choix des communes environnantes, mieux desservies comme Aulnay-sous-Bois, directement reliée à Paris par l'A3 et l'A1 ou Villepinte proche du pôle international de Paris-Charles-de-Gaulle et traversée par l'A104. SEVRAN, quant à elle, n'est qu'indirectement reliée à Paris par la D115 et aux pôles d'emplois régionaux pourtant proches.

A l'écart des principales voies de communication routières et considérée comme déjà en seconde, voire troisième, couronne, son développement s'est orienté essentiellement vers le résidentiel.

La ville présente une structure bâtie pavillonnaire en continuité avec celle de l'Est du département, essentiellement constituée de maisons construites autour des bourgs ou résultant du découpage du territoire en lotissements. Elle est assez bien articulée aux réseaux des voies organisés ou établis sur les anciens tracés historiques.

Le territoire est ponctué d'importants quartiers d'habitat collectif établis plus tardivement sur les dernières disponibilités foncières issues des anciennes fermes ou de grandes propriétés historiques. En dépit de leurs particularités, les communes se sont développées de manière presque identique depuis Drancy ou Bondy jusqu'à SEVRAN, Villepinte ou Tremblay-en-France sans que les frontières communales ne soient perceptibles. Le vaste ensemble urbain qui en résulte est à dominante résidentielle affirmée. Son renouvellement est déjà par endroit engagé.

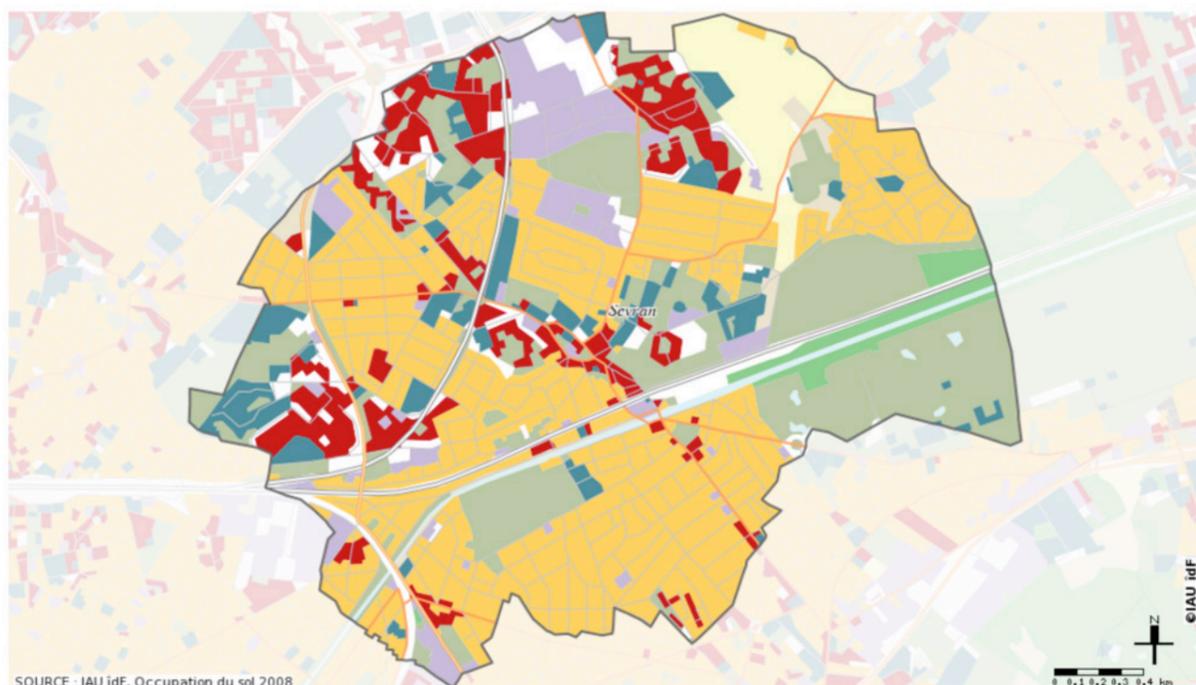
4.4.2.3 L'occupation du sol

Selon la cartographie du Mode d'Occupation des Sols, réalisée par l'IAU en 2008, le territoire de SEVRAN est occupé à 67,7 % par de l'urbain construit (habitat individuel, collectif, activités, équipements, etc.), à 22,7 % par de l'urbain ouvert (parcs et jardins, jardins familiaux, etc.) et à seulement 9,6 % par du rural (bois ou forêt essentiellement).

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

- de l'habitat individuel avec des petites poches d'habitat collectif et d'activités pour la zone UEV ;
- une dominante d'habitat collectif avec de l'urbain ouvert et des équipements, ainsi que quelques activités pour la zone UCV ;
- de l'habitat individuel pour la zone UM ;
- de l'activité et des espaces dédiés au transport pour la zone UAE ;
- de l'urbain ouvert et de l'eau pour la zone N.

IAU INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME ÎLE-DE-FRANCE
Occupation du sol simplifiée en 2008
Sevran

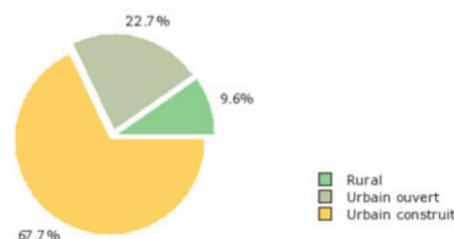


SOURCE : IAU IdF, Occupation du sol 2008

| Occupation du sol simplifiée | Superficie (ha) |
|------------------------------|-----------------|
| Bois ou forêts | 16.42 |
| Cultures | 34.12 |
| Eau | 9.10 |
| Autre rural | 10.20 |
| Urbain ouvert | 164.48 |
| Habitat individuel | 281.47 |
| Habitat collectif | 66.55 |
| Activités | 45.29 |
| Equipements | 47.00 |
| Transports | 50.45 |
| Chantiers | 0.00 |

| Transport |
|-----------------|
| Autoroutes |
| Nationales |
| Voies ferrées |
| Départementales |
| Réseau routier |

Répartition en pourcentage



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

4.4.2.4 La santé humaine

Selon l'Observatoire Régional de la Santé (ORS), l'espérance de vie à SEVRAN est comprise entre 76,6 et 79,2 ans pour les hommes et entre 81,8 et 84,3 ans pour les femmes. Elle est conforme à la moyenne régionale pour les hommes (78,6 ans) et légèrement inférieure pour les femmes. L'espérance de vie francilienne est la plus élevée du pays pour les hommes et arrive en deuxième position, derrière la région Rhône-Alpes, pour les femmes.

Dans la commune, une légère surmortalité prématurée est constatée pour les femmes. La surmortalité générale pour les deux sexes, ainsi que la surmortalité prématurée chez les hommes, sont conformes à la moyenne régionale. Aucun écart significatif de mortalité par rapport à la moyenne régionale n'est constaté par l'ORS pour les différentes maladies analysées : cancers colo-rectaux, cancers du poumon, cancers du sein, cancers de la prostate, maladies liées à l'alcool, maladies cardio-vasculaires, maladies cardio-ischémiques et maladies cerebro-vasculaires.

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

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

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

Si la commune de SEVRAN présente des indicateurs de santé meilleurs que dans le reste du département de la Seine-Saint-Denis, ce constat ne doit pas masquer les difficultés sociales rencontrées par la population sevranaise. Une précarisation et une paupérisation d'une part importante de la population sont constatées, comme en témoigne l'analyse de l'Indicateur de Développement Humain.

De manière générale, SEVRAN et le département de la Seine-Saint-Denis présentent un Indicateur de Développement Humain particulièrement faible. Ainsi, l'IDH-2 était de 0,402 à SEVRAN en 2009 (0,40 en Seine-Saint-Denis, 0,737 pour la France métropolitaine).

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

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

SEVRAN présente l'IDH-2 le plus faible des trois communes qui composent la Communauté d'Agglomération des Terres de France : 0,444 pour Villepinte et 0,483 pour Tremblay-en-France. Si l'indice santé est en hausse et plutôt bon (0,597), confirmant les constats de l'ORS, les indices éducation (0,214) et revenu (0,396) sont faibles. L'indice revenu ne cesse de diminuer depuis le début des années 2000, témoignant de la paupérisation de la population.

Le territoire de la commune de SEVRAN présente un enjeu fort d'amélioration de ses principaux indicateurs relatifs à la santé humaine. En effet, si les indicateurs de santé de la population communale sont supérieurs à ceux du département, la paupérisation et la précarisation de la population sevranaise doivent faire l'objet d'une attention particulière.

4.4.2.5 L'air

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

Le bilan de l'année 2012 dans la commune de SEVRAN est globalement bon, avec plus de 70 % des journées avec une pollution très faible à faible, 22 % des journées avec une pollution moyenne et 8 % (29 jours) avec une pollution élevée.

Les résultats de l'année 2012 sur le département de Seine-Saint-Denis témoignent d'une moins bonne qualité de l'air à l'échelle du département que de la commune (56 % des journées avec un indice de très faible à faible).

Les émissions de polluants

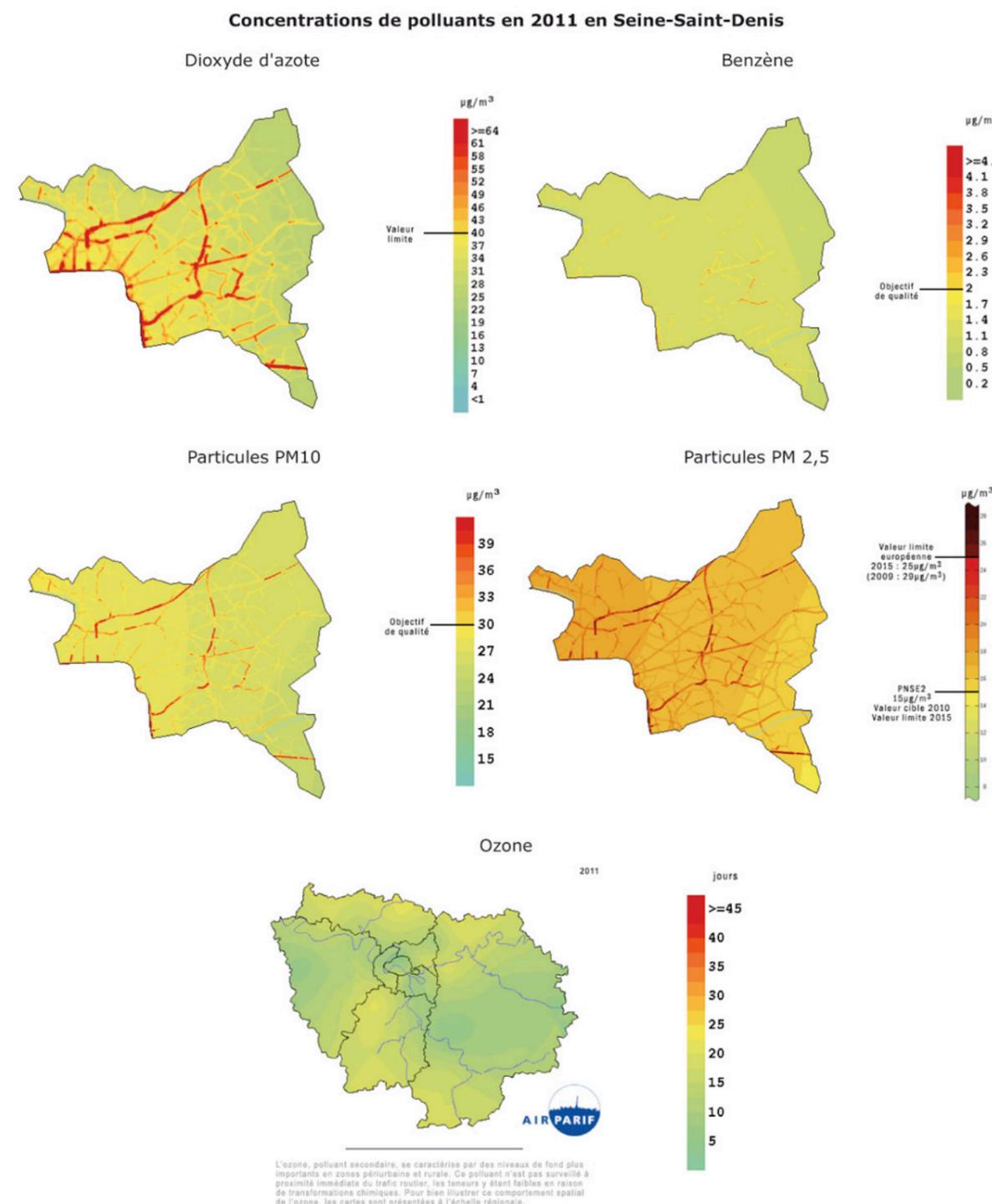
Selon l'estimation faite par Airparif en 2011, les émissions totales de polluants à SEVRAN étaient composées en 2008 :

- de 244 t d'oxydes d'azote (NOx) dus à plus de 25 % au trafic routier, à environ 2,5 % au trafic ferroviaire et fluvial, 72 % au résidentiel et tertiaire, 0,4 % à l'industrie manufacturière et 0,05 % à l'agricole ;
- de 16 t de dioxyde de soufre (SO₂) produits à près de 95 % par le résidentiel et le tertiaire, à 3 % par le trafic routier, 0,6 % par le trafic ferroviaire et fluvial, 2 % par l'industrie manufacturière et 0,13 % par l'agriculture ;
- de 220 t de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) émis par le trafic routier (20,6 %), par le trafic ferroviaire et fluvial (0,4 %), le résidentiel et le tertiaire (46 %), l'industrie manufacturière (33 %) et l'agriculture (0,01 %) ;
- de 36 t de particules en suspension dans l'air d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres (PM₁₀) émis par le trafic routier (15 %), par le trafic ferroviaire et fluvial (0,9 %), le résidentiel et le tertiaire (45 %) et l'industrie manufacturière (39 %) ;
- de 26 t de particules fines en suspension dans l'air (PM_{2,5}) produits par le trafic routier (15 %), par le trafic ferroviaire et fluvial (1,2 %), le résidentiel et le tertiaire (60,3 %) et l'industrie manufacturière (23,1 %) ;
- de 40 kt de gaz à effet de serre (GES) émis par le trafic routier (12,5 %), le résidentiel et le tertiaire (87 %), l'industrie manufacturière (0,61 %) et l'agriculture (0,01 %).

Les concentrations de polluants

A l'écart des grandes infrastructures de transport routier, la concentration de polluants à SEVRAN était globalement, en 2011, inférieure aux valeurs limites ou objectifs de qualité. Seuls quelques points durs ont induit une concentration égale ou supérieure à ces limites.

Ainsi, la RN370 (boulevard de Westinghouse) a connu une concentration plus forte de dioxyde d'azote et, dans une moindre mesure, de particules PM₁₀ et PM_{2,5}.



La qualité de l'air à SEVRAN présente des indicateurs globalement positifs. Le transport routier est le principal poste d'émission de polluants à l'échelle de la commune, générant ponctuellement des points de concentration de polluants atmosphériques.

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

4.4.2.6 Le climat

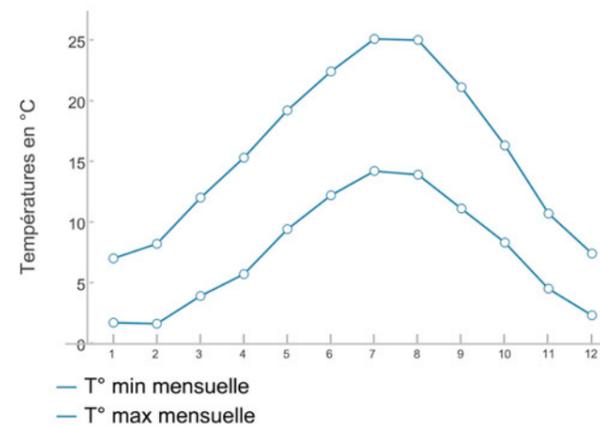
Climat local

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

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

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

Les températures

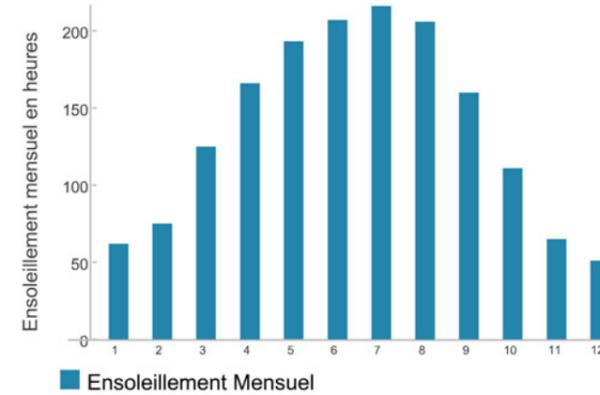


Les températures normales mensuelles entre 1981 et 2010 à la station du Bourget
Source : Météo France

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

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

L'ensoleillement



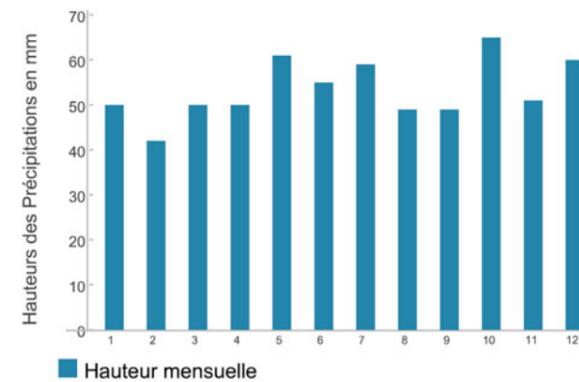
L'ensoleillement moyen entre 1991 et 2010 à la station du Bourget
Source : Météo France

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

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

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

Les précipitations



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

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

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

4.4.2.7 La population

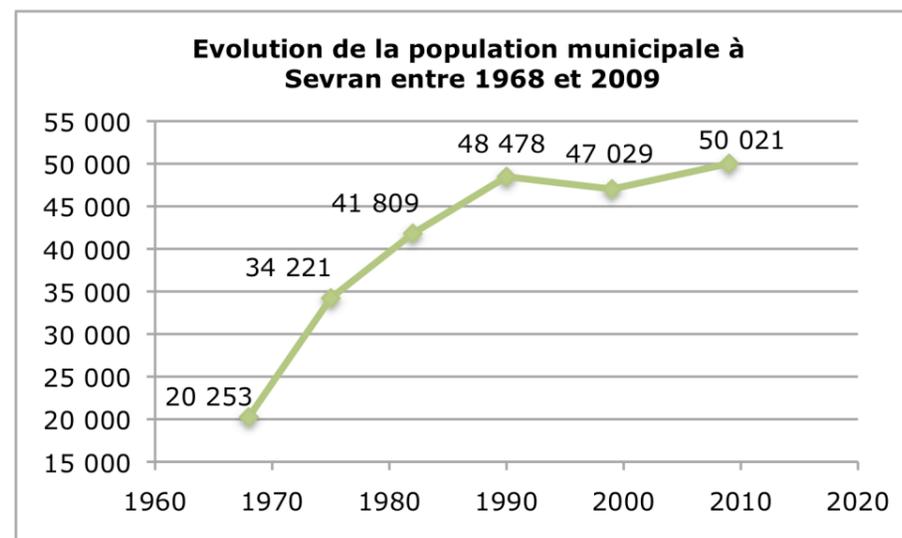
Une reprise de la croissance démographique

Avec 50 021 habitants en 2009, SEVRAN est une commune dynamique sur le plan démographique.

Entre 1968 et 1990, SEVRAN a connu une très forte croissance démographique (+ 28 225 habitants), liée à la construction de grands ensembles d'habitat collectif (+ 9 424 résidences principales entre 1968 et 1990) et à l'accueil d'une importante population immigrée.

Entre 1990 et 1999, la population diminue (- 1 450 habitants, -0,3 % par an). Les débuts de la rénovation urbaine, la désindustrialisation, la rareté du foncier et l'attrait des terrains à bâtir pour du logement individuel dans les communes voisines ont contribué au départ de nombreux habitants et à la décroissance démographique.

Depuis 1999, la croissance a repris, avec, cependant, un taux de croissance annuelle de 0,6 %, inférieur au taux départemental (+0,9 %) et régional (+0,7 %).



Source : INSEE, RP 2009.

Une croissance démographique due à un solde naturel excédentaire

Au cours de la dernière période intercensitaire, la croissance démographique sevranaise est uniquement due au solde naturel. Avec + 1,4 % par an entre 1999 et 2009, le solde naturel¹ est très supérieur à la moyenne francilienne (+0,9 %) et est dû à une très forte natalité sur le territoire.

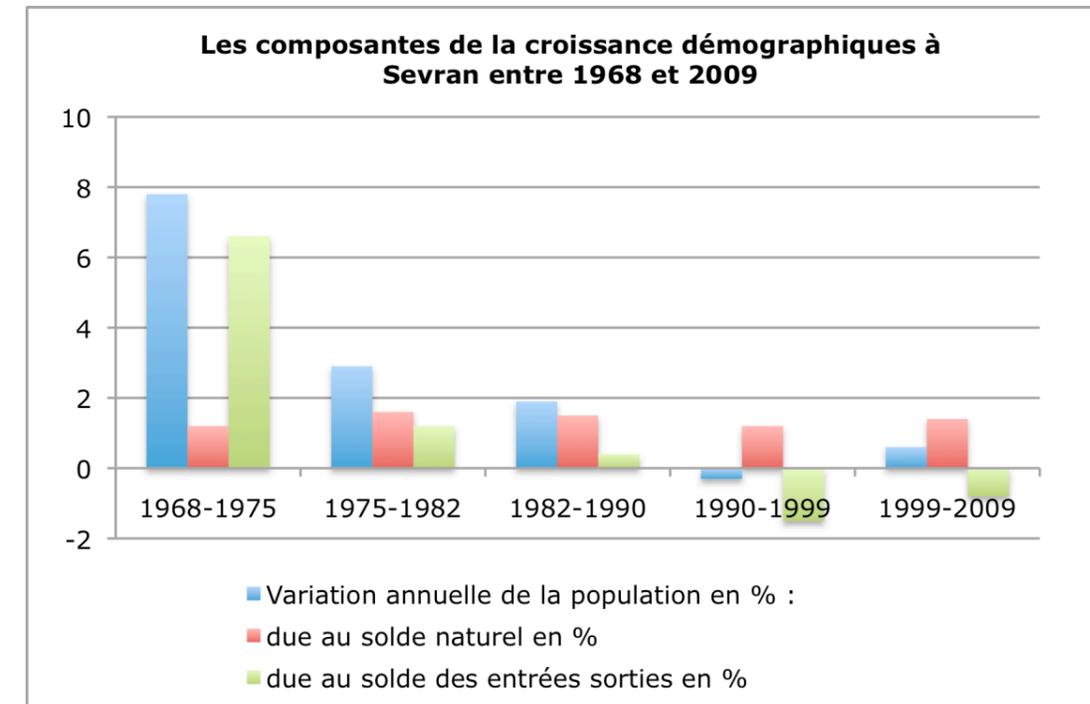
Le taux de natalité sevranaise atteint 19 ‰, contre 18,2 ‰ en Seine-Saint-Denis et 15,5 ‰ en Ile-de-France, témoignant du dynamisme démographique de la commune.

Le taux de mortalité sevranaise (5,2 ‰) est, quant à lui, inférieur aux moyennes départementale (5,9 ‰) et régionale (6,4 ‰).

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

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

Au cours de la période 1990-2009, la commune de SEVRAN se caractérise donc par une forte baisse de son attractivité et sa population croît uniquement grâce à une forte natalité.



Source : INSEE, RP 2009.

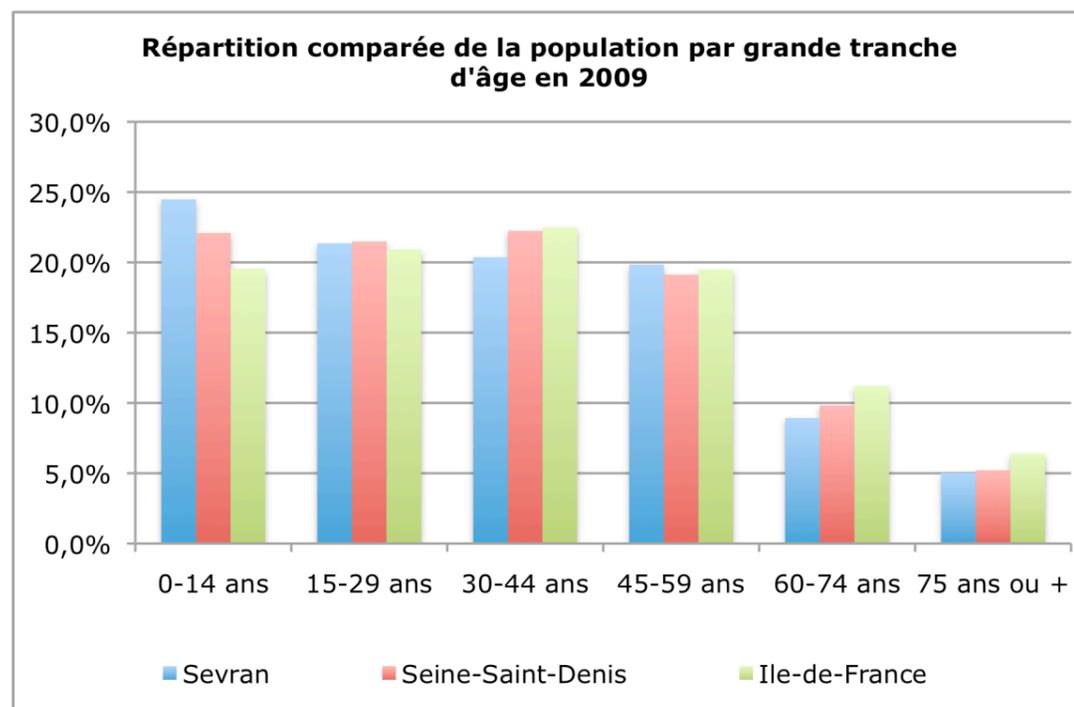
Une surreprésentation des jeunes

La population sevranaise se caractérise par une surreprésentation des jeunes. Les moins de 30 ans représentent plus de 45 % de la population, alors que la part des plus de 60 ans et, en particulier, des 75 ans et plus, demeure très inférieure aux taux constatés en Seine-Saint-Denis et en Ile-de-France.

Entre les deux derniers recensements (1999 et 2009), des évolutions ont cependant été constatées, témoignant d'un léger vieillissement structurel de la population :

- La part des 15-29 ans et des 30-44 ans a diminué, de, respectivement, 1,6 point et 2,9 points ;
- La part des 45-59 ans a connu une augmentation de 1,4 point ;
- La part des 75 ans et plus a augmenté de 1,1 point, alors que la part des 60-74 ans est restée stable.

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



Source : INSEE, RP 2009.

Une taille des ménages supérieure à la moyenne francilienne

Alors que la taille des ménages ne cesse de diminuer à l'échelle régionale et départementale, témoignant du phénomène dit de « *desserrement des ménages* », la commune de SEVRAN voit sa taille des ménages se maintenir, voire augmenter légèrement, après une période de diminution entre 1982 et 1999.

Elle est ainsi passée de 3,07 personnes par ménage en 1982 à 2,91 en 2009. La taille des ménages sevransais reste supérieure à la taille moyenne constatée en Seine-Saint-Denis (2,71 en 1982 et 2,57 en 2009) et en Ile-de-France (2,50 en 1982 et 2,33 en 2009).

Une population qui connaît des difficultés sociales importantes

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

- Une forte proportion de la population sevransaise n'a aucun diplôme (31,5 %) ; la part de la population sans diplôme a fortement augmenté au cours de la dernière période intercensitaire (26,9 % en 1999, soit + 4,6 points) ;
- Le nombre de foyers fiscaux imposés ne cesse de diminuer : 48,7 % en 2006 et 47 % en 2009 (contre 50,3 % pour le département) ;
- Le revenu net déclaré moyen par foyer fiscal a légèrement augmenté, mais demeure inférieur à celui du département : 18 580 € en 2009 (18 409 € en 2006), contre 19 789 € en Seine-Saint-Denis ;

- Un taux de chômage des 15 à 64 ans élevé en 2009 (18,3 %) et très supérieur à la moyenne départementale (16,5 %) ;
- Un fort pourcentage de familles monoparentales : en 2009, 14,7 % des ménages sont des ménages monoparentaux à SEVRAN, ce qui est supérieur à la moyenne départementale (13,2 %) et régionale (10 %). Qui plus est, la part des ménages monoparentaux a augmenté de deux points entre 1999 et 2009.

La population de la commune de SEVRAN se caractérise par une dynamique démographique forte, avec une population communale qui présente une tendance à l'accroissement, prenant notamment appui sur un solde naturel positif, ainsi que par une proportion importante de population de jeunes.

4.4.2.8 La diversité biologique, la faune et la flore

Les inventaires et protections du patrimoine biologique

La commune de SEVRAN est concernée par :

- **Un site Natura 2000**, « Sites de la Seine-Saint-Denis », Zone de Protection Spéciale FR 1112013 (cf. partie 4.4.2.15 « Les sites Natura 2000 »).
- **Une Zone Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique¹ (ZNIEFF) de type 1 n°110030017 « parc forestier de Sevrans, bois de la Tussion et bois des Sablons »** en cours de validation :

La forêt de SEVRAN est un vestige de l'ancienne forêt royale de Bondy, qui s'étendait jusqu'au Bois de Vincennes. La Poudrerie Impériale de Sevrans-Livry a été créée sous Napoléon III en 1865, abandonnée en 1969 pour laisser place à la création du Parc Forestier National, géré par l'ONF jusqu'en 1999, puis par l'Agence des Espaces Verts.

Au sein de la ZNIEFF, les boisements sont essentiellement de type chênaie-charmaie. Le domaine forestier du Parc Forestier National est entrecoupé de nombreuses allées souvent très anciennes, vestiges du domaine de la Poudrerie et maintenant bordées de noyers d'Amérique, de marronniers, de tilleuls et de platanes. Globalement, le Parc Forestier comprend donc des peuplements diversifiés et anciens, rajeunis par la tempête de 1999. Le milieu boisé abrite trois étangs permanents, ainsi que des mares temporaires. Les zones de prairies, souvent rases, contrastent avec les deux milieux cités précédemment.

Plusieurs espèces déterminantes pour la création de la ZNIEFF ont été identifiées : le Grand Capricone (espèce inscrite à l'annexe II de la directive « Habitats ») présent dans les vieux peuplements forestiers, le Clyté mystique, très rare en Ile-de-France, la Grisette ou Hespérie de l'Alcée, petit papillon typique des prairies sèches, le Demi-deuil.

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

Les mares temporaires du bois de la Tussion sont favorables à plusieurs amphibiens, notamment des tritons : Triton palmé, Triton ponctué et Triton crêté. Ces trois espèces sont protégées par la Loi française. Le Triton crêté est également cité aux annexes II et IV de la directive « Habitats ». Les amphibiens sont également présents sur les étangs permanents du parc de SEVRAN : Grenouille agile, Grenouille verte, Triton palmé et Salamandre tachetée.

Les boisements de la ZNIEFF hébergent une avifaune nicheuse relativement intéressante au niveau régional : le Pic mar et le Pic noir, espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux ». D'autres espèces présentent également un intérêt pour ce site : le Faucon crécerelle, l'Épervier d'Europe, l'Hirondelle rustique (dans la liste rouge des oiseaux menacés), le Roitelet triple bandeau, le Pigeon colombin, le Martin pêcheur d'Europe (espèce inscrite à l'annexe I de la directive « Oiseaux »).

Les mammifères inventoriés sur le site sont relativement communs en milieu forestier. Cependant, deux espèces de chiroptères, figurant à l'annexe IV de la directive « Habitats » ont été contactées : le Murin de Daubenton et le Murin à moustaches, assez communs en France, mais plus rares en milieu urbain.

- **La ZNIEFF de type 2 n°110030015 « Massif de l'Aulnoye, parc de SEVRAN et la fosse Maussoin »** en cours de validation : cette ZNIEFF rassemble la forêt régionale de Bondy, le bois de Bernouille, les carrières de Livry-Gargan et de Vaujours, les anciens vergers de Coubron, l'aqueduc de la Dhuis et le parc de la Fosse Maussoin. La diversité des habitats au sein de cette ZNIEFF (boisements, mares, prairies, friches, carrières, etc.) favorise la présence de plusieurs amphibiens, reptiles et insectes. Parmi ces derniers, une espèce est inscrite à l'annexe II de la directive « Habitats » : le Grand Capricorne. Six espèces sont protégées au niveau régional : le Synuque des bois, la Mante religieuse, le Flambé, le Thécla de l'Orme et le Sympétrum noir.
- **Une partie du site classé Parc forestier de SEVRAN et ses abords** où les travaux sont soumis à l'examen de l'Architecte des Bâtiments de France.
- **Des Espaces Boisés Classés** identifiés dans le PLU au titre de l'article L. 130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme :
 - Le parc Louis Armand ;
 - Le parc des Sœurs ;
 - Le bois de la Tussion ;
 - Le parc forestier de SEVRAN.
- **Des éléments du patrimoine naturel identifiés au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme :**
 - Le parc de la Roseraie ;
 - Le parc des Cèdres ;
 - Le square Jean Moulin ;
 - Les terrains libres de l'avenue Dunant ;
 - Les terrains dits Kabiac.

La trame verte et bleue du territoire communal

Avec une vingtaine de parcs, squares, plaines, buttes, mails, jardins et bois couvrants plus de 100 ha, la ville offre l'image et tout de suite perceptible d'un territoire vert. Plus de 13 % du territoire sont occupés par des espaces verts publics, ce qui est important dans des secteurs d'urbanisation aussi denses et proches de Paris.

La trame verte et bleue sevranaise est composée :

■ Les grands parcs historiques :

- **Le parc national forestier de la Poudrerie**, forêt domaniale gérée par la région Ile-de-France représente à lui seul un ensemble de près de 150 ha d'espaces boisés naturels, à cheval sur les communes de SEVRAN, Vaujours, Villepinte et Livry-Gargan. Vestige de l'ancienne forêt royale de Bondy, il est un élément de l'armature régionale de l'Est du département, allant de la forêt de Bondy aux coteaux de l'Aulnoye et au parc du Sausset. Il bénéficie d'une fréquentation largement régionale, aujourd'hui estimée à près d'un million de visiteurs par an. Le fond forestier de l'ancienne forêt de Bondy y subsiste avec des espèces dominantes telles que le chêne, le charme, le frêne. Des étangs creusés lors de la construction de la poudrerie participent à l'assainissement de la forêt et sont le lieu de niche d'oiseaux.

Le canal de dérivation de l'Ourcq le traverse et le site recèle des témoins remarquables de l'architecture industrielle de la fin du XIX^{ème} siècle. Paradoxalement, si une grande partie du parc est située à SEVRAN, c'est finalement à Vaujours qu'est rattachée l'image de la Poudrerie. L'entrée principale, entièrement refaite, y dispose d'un parking important, à la différence des portes situées à SEVRAN, dont les accès sont peu visibles et peu pratiques. Le parc, avec son enceinte relativement opaque, marque aussi une rupture dans la ville. L'Agence des espaces verts travaille actuellement avec la ville à la reprise des clôtures et au positionnement des entrées du parc.

- **Le parc Louis Armand** : d'une superficie de 3 ha, cet ancien parc du domaine de la Fossée, situé en plein centre ville, est d'un accès un peu confidentiel. Un hêtre pourpre est l'image du parc. Ce sujet est localisé dans la partie centrale du parc, en dehors des espaces visés par la présente mise en compatibilité. L'usage de ce parc est lié à la proximité des équipements publics du centre ville.
- **Le parc des Sœurs** : d'une superficie de 3,5 ha, en bordure du centre ville, il abrite une demi-douzaine de platanes probablement plantés au XVIII^{ème} siècle. Espace de détente pour les riverains, il est également un lieu de passage permettant d'accéder au centre ville et à la gare. A noter que l'emprise du parc est incluse dans le périmètre de la Zone d'Aménagement Concerté « ZAC de Sevrans », créée en 1976 et renouvelée par délibération du Conseil municipal en 1998, et partiellement incluse dans le périmètre de la ZAC « Centre-ville », créée par arrêté préfectoral en février 1997.
- **Le parc Badier aux Trèfles** est un espace de proximité, apprécié des habitants des quartiers Sud.

Ces trois parcs sont des parcs historiques issus d'anciennes grandes propriétés. Ils constituent de véritables conservatoires de boisements anciens, éléments de patrimoine commun à préserver et à conserver dans leur atmosphère botanique d'époque.

- **Le parc de la Roseraie** : d'une superficie de 2,2 ha, il est situé au cœur des Beaudottes et est aujourd'hui dégradé et peu utilisé.
- **Le parc de la ferme de Montceuleux** : d'une superficie de 11 ha, en limite du centre ville, le parc de la ferme de Montceuleux est une butte créée dans les années 1990 à partir des remblais provenant du creusement de la seconde ligne RER B. Son traitement est assez qualitatif, les vues depuis le sommet sont intéressantes. Son accès est relativement facile, mais il paraît peu utilisé. Son impact physique est tel qu'il est un élément important de la coupure du centre ville avec les quartiers Nord.

- **Les arbres remarquables** : différentes études menées sur le territoire communal ont permis d'identifier un patrimoine qui s'élèverait à près de 4 500 sujets de 82 essences différentes. La répartition de ces arbres dans le tissu urbain est variable. Certains quartiers pavillonnaires regroupent une forte concentration d'arbres d'alignement, alors que d'autres aux ambiances plus urbaines sont plus pauvres (Freinville ou Perrin notamment). De manière générale, le patrimoine est en bon état : moins de 7 % sont déperissants et un petit tiers peut être considéré comme en état moyen. Parmi ces arbres, certains sont réellement remarquables par leur ancienneté, leur dimension ou leur essence :
 - un platane dans l'enceinte de l'église Saint-Martin ;
 - un séquoia 1 avenue de Livry ;
 - un hêtre parc Louis Armand ;
 - un chêne, probablement centenaire, près de l'usine Westinghouse.
- **Les alignements d'arbres** : conduits en rideaux taillés ou de manière plus libre, leurs palettes végétales peuvent avoir un caractère historique (platanes, tilleuls, marronniers) ou plus moderne (érables, catalpas, pawlonias, etc.). Citons notamment :
 - mail de platanes de l'avenue Léon Jouhaux sur trois rangées et composé d'un peu plus de 130 sujets ;
 - mail Victor Schoelcher, situé le long du parc d'activités Bernard Vergnaud et composé de frênes à fleurs encore jeunes ;
 - mail de tilleuls Albert Schweitzer ;
 - l'alignement de vieux peupliers qui longeait le canal de l'Ourcq a dû être abattu pour des raisons de sécurité et a été remplacé par un alignement de chênes rouges du Canada.
- **Les jardins de ville** : les jardins des logements individuels participent pleinement au paysage vert de la ville. Ils peuvent présenter des traitements extrêmement divers, plus ou moins perceptibles depuis l'espace public.
- **Les champs de ville** : champ cultivé, héritier de la dernière ferme du secteur, le triangle de Montceuleux-Pont Blanc occupe aujourd'hui plus de 30 ha du territoire. Dernier avatar rural sur le territoire, son devenir est incertain. Acquis par l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP) et l'Etat, il est inscrit au SDRIF 1994 comme espace urbanisable. Il constitue la dernière réserve foncière significative de la commune. C'est un espace agricole au milieu des quartiers d'habitat. Il fait partie de ces champs de ville où se pratique encore une agriculture urbaine qui n'a pas trouvé son positionnement exact, entre production, jardinage ou conservatoire. Le devenir de ce secteur est essentiel pour le paysage de la ville et pour son rôle d'élément de liaison vers le parc de la Poudrière.
- **Le canal de l'Ourcq**, qui traverse le parc et la commune, introduit une diversité intéressante de par son statut de milieu aquatique de grande taille au sein d'un environnement forestier.

Les continuités écologiques dans le SRCE

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

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

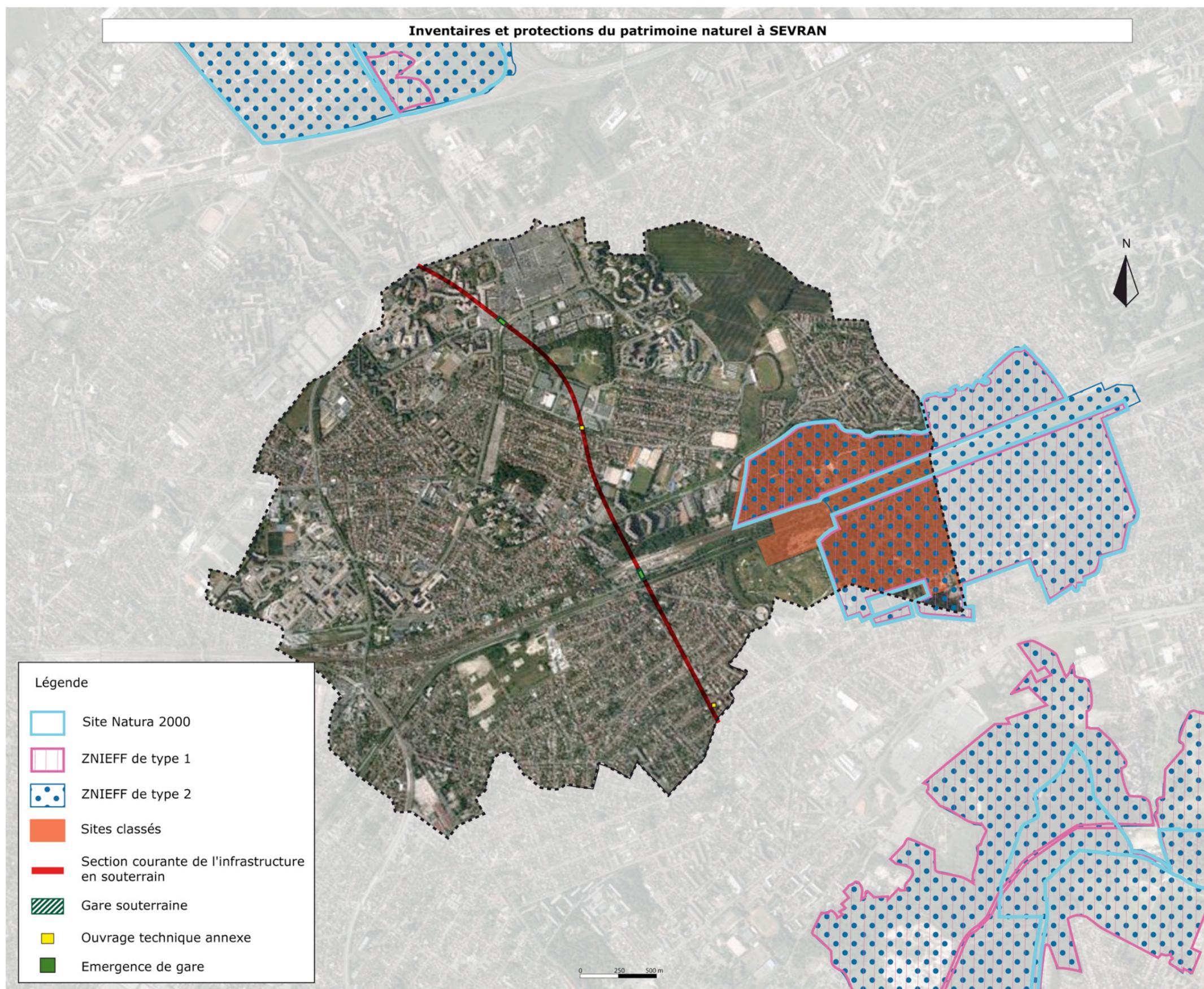
- « Favoriser la préservation et la restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme.
- Intégrer, dans les documents d'urbanisme, la trame verte et bleue (TVB) présente sur le territoire et les enjeux de continuités écologiques avec les territoires limitrophes.
- Permettre la prise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

Les éléments de cartographie du SRCE soulignent :

- La présence de réservoirs de biodiversité de la région Ile-de-France : le bois de la Tussion et le parc forestier de SEVRAN ;
- Le canal de l'Ourcq est identifié comme un canal fonctionnel ou à fonctionnalité réduite pour la sous-trame bleue, en fonction des tronçons ;
- L'existence d'un corridor à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité de la sous-trame arborée que sont le parc forestier national de SEVRAN et la forêt de Bondy ;
- L'existence d'un corridor à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes (sous-trame herbacée) entre le parc forestier national de SEVRAN et le massif de l'Aulnoye à l'Est et le parc de SEVRAN et le Nord de la Plaine de France.

Sur le territoire de la commune de SEVRAN, aucun élément de fragmentation des continuités écologiques n'est recensé.

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



4.4.2.9 Les sols

Pédologie et géologie

Géomorphologiquement, SEVRAN s'étend dans la large dépression du plateau du Parisis, dont le substratum est constitué par le calcaire de Saint-Ouen. Cette plaine est légèrement inclinée d'Est en Ouest (0,5 % en moyenne). Le point haut naturel s'élève à environ 64 m sur les terrains de la ferme de Montceuleux, mais la ville est surplombée par la butte de Montceuleux, point haut constitué de façon artificielle à 81 m. Le point bas est situé à 47 m dans le quartier Rougemont.

Le territoire communal est traversé par un sillon artificiel dans lequel chemine le canal de l'Ourcq. Ce thalweg suit le tracé d'un écoulement ancien, visible par la topographie, mais également par la géologie. Cette dépression laisse affleurer des alluvions anciennes sur ses pentes, à côté de quelques zones d'alluvions modernes. Il s'agit de l'ancien cours de la Beuvronne, avant sa capture par la Marne.

L'examen de la topographie et de la géologie de la ville permet de percevoir également la légère dépression constituant le thalweg de la Morée, aujourd'hui presque entièrement canalisée. Cette légère dépression est visible aussi par les couches superficielles qui y sont déposées (alluvions modernes et anciennes sur les bords).

La plaine s'étend vers le Nord, l'Ouest et l'Est. Cette étendue pseudo-plane est recouverte en direction du Nord par un placage de limons de plateaux alors que l'extrémité Ouest du territoire communal laisse apparaître des couches géologiques plus anciennes (sables de Beauchamps et calcaires de Saint-Ouen).

Les sols pollués

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

- **Le site KODAK**, rond-point Georges Eastman : une activité de développement photographique et cinématographique a été exploitée sur ce site de 1925 à 1995, par la société Kodak. Cette activité était classée à autorisation. Une activité de synthèse chimique a également été pratiquée dans la partie Nord-Ouest entre 1950 et 1976. Les activités industrielles ont progressivement réduit et ont totalement cessé en avril 1995. Le site est localisé en zone urbaine pavillonnaire et à proximité du canal de l'Ourcq au Nord et d'écoles primaires et maternelles à l'Est. Il s'étend sur une superficie de 14 ha. Trois nappes d'eau souterraines ont été rencontrées au niveau du site : la nappe des alluvions quaternaires, la nappe des calcaires de Saint-Ouen et la nappe des Sables de Beauchamp. Elles s'écoulent vers le Nord-Ouest.

Suite à la cessation d'activité, il a été prescrit par arrêté préfectoral du 4 mai 2000 la réalisation d'un diagnostic de l'état des milieux. Entre août 2000 et février 2002, les études diagnostiques et l'étude détaillée des risques ont montré que les sols étaient impactés par des composés organiques de la famille des solvants chlorés, des mono-aromatiques, alcanes, alcènes, composés benzéniques, cycliques. Concernant la nappe superficielle, les diagnostics ont révélé un impact par des solvants chlorés.

La remise en état du site a été prescrite par l'arrêté complémentaire du 24 février 2003. La dépollution des sols a consisté en l'excavation et l'élimination hors site des sols superficiels impactés et l'enlèvement des réseaux enterrés (travaux achevés en 2004). La nappe souterraine superficielle de la partie Nord-Ouest a fait l'objet d'un traitement par stripping jusqu'à la fin décembre 2008. Les eaux souterraines ont fait l'objet de campagnes de surveillance des concentrations entre janvier et avril 2009. Sur la base de ces relevés, l'exploitant a transmis une analyse des risques résiduels pour les riverains du site. Cette étude conclut à l'absence de risque pour les habitations riveraines.

Le rapport de fin des travaux ainsi que l'analyse des risques résiduels après travaux de dépollution ont été transmis en 2011. En mars 2012, Kodak a transmis les justificatifs de l'enlèvement de l'installation de traitement de la nappe.

- **Le site SAB-WABCO FAIVELEY**, 4 boulevard Westinghouse : la société Westinghouse a exercé de 1892 à 1999 des activités industrielles de fabrication de système de freinage pour les poids lourds et les trains. Le site, en zone urbaine, a fermé en 1999. La société était implantée sur deux terrains se faisant face de part et d'autre du boulevard aujourd'hui dénommé Westinghouse (ex-RN370). D'après l'étude historique, les installations classées étaient implantées uniquement sur les terrains situés côté pair du boulevard, appelé « terrain SAB-WABCO », du nom de l'entreprise repreneuse sur une surface de 21 479 m² (parcelles cadastrales BR 129 et 132). Les terrains côté impair (dits « terrains SETIMO ») n'avaient pas accueilli d'activités relevant des ICPE.

Par arrêté préfectoral complémentaire, il a été prescrit à la société SAB-WABCO le 11 avril 2005 la remise en état du site qui avait accueilli les activités relevant de la législation des installations classées. Le Maire de SEVRAN a déposé un recours gracieux pour inclure le terrain SETIMO dans l'arrêté préfectoral applicable pour SAB-WABCO. La décision du tribunal administratif de Montreuil a été rendue le 16 juin 2011 et a rejeté la demande de la mairie.

En 2005, l'étude historique et le diagnostic de sol produits par la société SAB-WABCO ont mis en évidence une pollution ponctuelle par des métaux, des zones impactées par des hydrocarbures et la présence de trichloréthylène dans les sols, un point de pollution de la nappe souterraine (située à 9-11 m de profondeur) par des composés chlorés et par du sélénium.

Différents propriétaires se sont succédés sur ce site, dont les projets de reconversion ont changé. Le propriétaire actuel souhaite redévelopper le site pour un usage commercial et résidentiel. En 2010, l'inspection a reçu un plan de gestion concernant l'ensemble du site de part et d'autre du boulevard. Ce plan de gestion s'inscrit dans le cadre méthodologique de gestion des sites et sols pollués défini par le ministère MEEDDM en 2007. Ce document a pour objectif de déterminer les moyens à mettre en œuvre pour rendre les sites compatibles avec le futur projet. Le projet ayant été récemment modifié, un nouveau plan de gestion actualisé a été reçu par l'inspection en mars 2012.

A noter qu'aucun des deux sites pollués recensés par la base de données Basol n'est situé dans des zones concernées par la présente procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

La base de données Basias du BRGM recense les anciens sites industriels et activités de services. En fonction de la nature de leur activité, la présence de sites Basias peut induire une présomption plus ou moins forte de présence de sols pollués. A l'échelle de la commune, 27 sites sont recensés. Certains (moins d'une dizaine) sont situés à proximité d'éléments constituant le réseau de transport public du Grand Paris (infrastructure courante souterraine, gare « Sevrans-Livry », ouvrage technique annexe).

En dehors des espaces naturels de la commune, les sols correspondent à des milieux artificialisés et ne présentent pas d'enjeu particulier. Néanmoins, compte tenu des activités économiques historiquement présentes sur la commune, une forte vigilance est nécessaire au regard de la problématique des sols pollués sur certains secteurs de la commune.



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

4.4.2.10 L'eau

Contexte général

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

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

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;

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

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

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

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

Eaux superficielles

Bien qu'il n'y ait plus sur le territoire, en dehors du canal de l'Ourcq, aucun témoin visible du passage de l'eau dans la commune, la ville de SEVRAN a toujours été marquée par la présence de l'eau : le lit de la Morée est encore, mais de manière très discrète, inscrit dans le territoire communal. L'assèchement des zones marécageuses a permis d'accueillir certaines zones d'urbanisation, notamment dans les quartiers Sud.

L'ancienne Morée, rejointe par le Sausset, alimente le Croult avant de se jeter dans la Seine. Ces cours d'eau qui drainent les eaux issues de la Plaine de France ont donc été canalisés petit à petit créant d'importantes canalisations d'eaux usées et d'eaux pluviales souterraines (couvertes entre 1950 et 1960).

Hydrogéologie

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

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

La présence de l'eau à SEVRAN est encore sensible dans la présence de nappes phréatiques affleurantes. La nappe la plus proche se trouve à quelques mètres seulement de la surface du sol et apparaît parfois (mares de la Poudrerie). Dans les quartiers Sud, elle est parfois à 2 m de profondeur à peine, ce qui explique la présence de nombreux puits à SEVRAN et les problèmes d'inondations indirectes qui grèvent le territoire communal.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La nappe profonde est protégée, avec un nombre limité de forages autorisés (5 forages en Seine-Saint-Denis).

Captages d'eau souterraine et périmètre de protection des captages

L'eau potable sur la commune de SEVRAN provient de l'usine de traitement de Neuilly-sur-Marne. Cette usine traite les eaux de la Marne.

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

Eaux pluviales

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

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

Ce schéma prévoit :

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

Territoire de marais à l'origine, SEVRAN a été drainé à l'occasion de la construction du canal de l'Ourcq, avec la mise en place du fossé de Paris, aujourd'hui utilisé comme écoulement d'eaux pluviales, encore à ciel ouvert sur le site Kodak, et le passage d'un collecteur d'eaux usées.

SEVRAN dispose d'un réseau à 90 % séparatif. 5 % sont en fait raccordés au réseau unitaire de Livry-Gargan et 5 % ne bénéficient pas d'un raccordement aux eaux usées (secteur de l'îlot gare de « Sevrans-Livry »). Malgré cette situation positive au regard de la gestion des eaux, la bonne utilisation du réseau séparatif n'est pas assurée, un pavillon sur cinq dans le secteur de la Campagne est mal raccordé. Le problème est estimé dans des proportions comparables dans les autres secteurs pavillonnaires de la ville.

De puis 2002, la ville de SEVRAN, consciente des difficultés rencontrées par les riverains, notamment dans les quartiers Sud (saturation du réseau d'eau pluviale, vétusté des canalisations d'eaux usées), s'est engagée dans un vaste plan de remise en état.

L'assainissement à SEVRAN rencontre des problèmes de trois ordres :

- un territoire plat, hormis le thalweg de la Morée qui engendre un certain nombre de difficultés pour l'écoulement des eaux usées et pluviales, obligeant la commune à mener des curages préventifs ;

- un réseau sous-dimensionné et vétuste : toutes les eaux usées de SEVRAN transitent par deux canalisations principales (Morée et Beaudottes). Les réseaux saturent souvent, notamment en cas de divisions de parcelles. L'urbanisation croissante de la commune et l'imperméabilisation grandissante du territoire ont fait augmenter de façon importante le volume d'eaux pluviales et rendent nécessaire le recalibrage des réseaux d'eaux pluviales ;
- un réseau morcelé : le territoire est coupé en plusieurs entités par le canal de l'Ourcq, le RER et la ligne des Coquetiers, délimitant six entités. Il en résulte un nombre important de siphons (4) et de stations de relevage (9).

Zones inondables

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

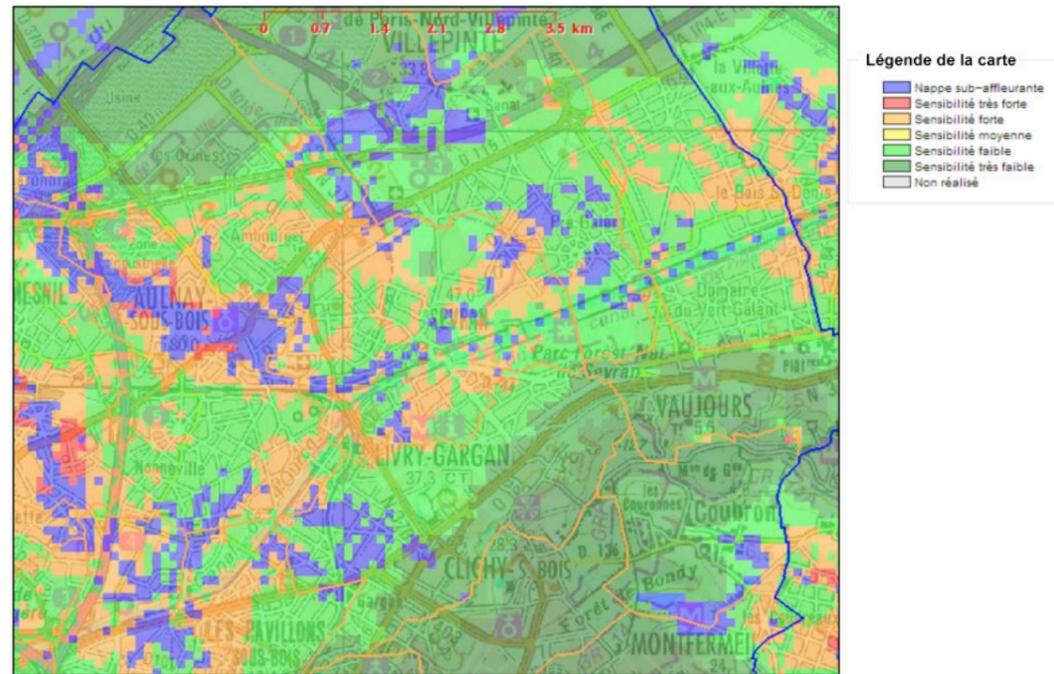
Néanmoins, la ville de SEVRAN est exposée à deux types de risques d'inondation :

- **Un risque faible de débordement indirect dû à la remontée de la nappe phréatique** : l'arrêt des pompages industriels conjugué à une pluviométrie importante depuis quelques années est à l'origine de la remontée des nappes dans certains secteurs du département. Cette situation occasionne l'inondation de terrains et de sous-sols (parkings, caves, grands chantiers d'infrastructures, etc.). Ces mêmes ouvrages souterrains conduisent par leur emprise à remonter le niveau de la nappe ou à en modifier l'écoulement. Certains immeubles non étanches nécessitent des pompages permanents pour rester hors d'eau. Au-delà des risques qu'elle fait peser sur les bâtiments et les infrastructures, la remontée de la nappe phréatique entraîne une augmentation parfois importante d'eau parasite dans les réseaux d'assainissement du fait des pompages qu'elle nécessite. Ces eaux parasites conjuguées à des périodes de fortes pluies contribuent à la saturation des stations d'épuration.
- **Un risque fort d'inondations pluviales urbaines** occasionnées par de forts ruissellements ou la stagnation des eaux pluviales. L'imperméabilisation des sols en secteurs urbains ne fait que renforcer les difficultés d'évacuation naturelle des eaux de pluie. Plusieurs arrêtés de catastrophes naturelles témoignent de la présence de ce risque lors d'épisodes de fortes pluies.

| Type de catastrophe | Début le | Fin le | Arrêté du | Sur le JO du |
|---|------------|------------|------------|--------------|
| Inondations et coulées de boue | 11/04/1983 | 23/04/1983 | 16/05/1983 | 18/05/1983 |
| Inondations et coulées de boue | 24/06/1983 | 26/06/1983 | 03/08/1983 | 05/08/1983 |
| Inondations et coulées de boue | 26/06/1990 | 27/06/1990 | 07/12/1990 | 19/12/1990 |
| Inondations et coulées de boue | 23/08/1995 | 23/08/1995 | 24/10/1995 | 31/10/1995 |
| Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain | 25/12/1999 | 29/12/1999 | 29/12/1999 | 30/12/1999 |
| Inondations et coulées de boue | 27/06/2001 | 27/06/2001 | 03/12/2001 | 19/12/2001 |

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La carte ci-après, réalisée par le BRGM, permet de localiser les zones de risques liés aux phénomènes de remontée de nappe. Les secteurs présentant une nappe affleurant et soumis au risque de remontée de nappe sont essentiellement les secteurs de la commune situés sur des points bas topographiques et dans les anciennes zones marécageuses.



Source : BRGM

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris traverse majoritairement des secteurs de la commune présentant des sensibilités fortes concernant le risque d'inondation par remontée de nappe.

La gare « Sevrans-Livry » est située dans un secteur identifié par le BRGM comme ayant une sensibilité faible à forte avec des secteurs où la nappe est sub-affleurante. La gare « Sevrans-Beaudottes » est située dans un secteur où la sensibilité est forte. Les deux ouvrages techniques annexes sont quant à eux situés dans des secteurs où la sensibilité varie de faible à forte.

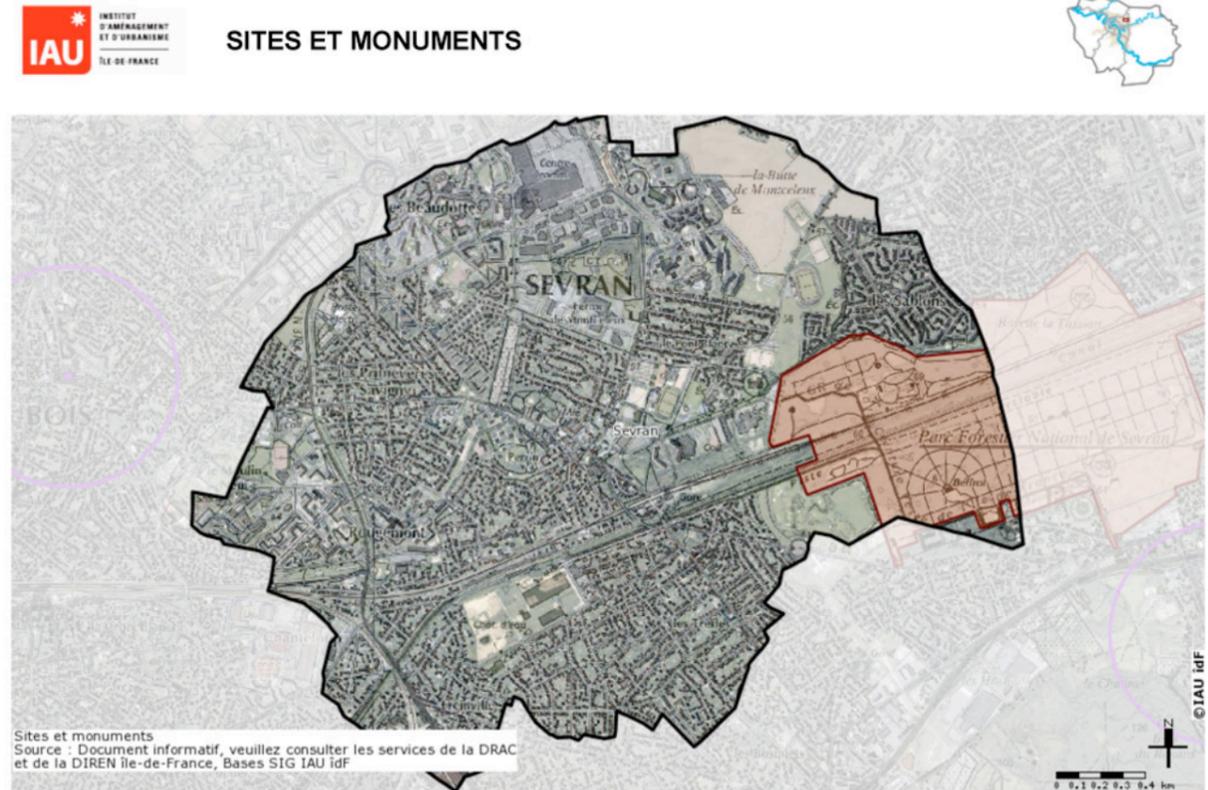
La préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques est un aspect majeur de la réglementation environnementale en vigueur. A l'échelle du territoire communal, aucun cours d'eau naturel ou de captage pour l'alimentation en eau potable n'est recensé. Néanmoins, la commune est concernée par un risque d'inondation lié à la présence de nappes sub-affleurantes. Le bois de la Tussion et le parc forestier de SEVRAN accueillent des plans d'eau et des milieux humides favorables à l'accueil de l'avifaune, qui renforcent l'enjeu de préservation de ces espaces.

4.4.2.11 Le patrimoine culturel, architectural et archéologique

Le patrimoine culturel et architectural

La commune de SEVRAN n'est comptée aucun Monument classé ou inscrit sur son territoire, à l'exception du site classé du parc forestier de SEVRAN et ses abords. La commune n'est pas non plus concernée par un périmètre de 500 m de protection d'un Monument classé ou inscrit situé sur une commune voisine.

La servitude de protection des abords intervient automatiquement dès qu'un édifice est classé ou inscrit. Toutes les modifications de l'aspect extérieur des immeubles, les constructions neuves, mais aussi les interventions sur les espaces extérieurs doivent recevoir l'autorisation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). La publicité et les enseignes sont également sous son contrôle.



| | | | |
|--|--|---------------------------------|---------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> monuments (hors Paris) zone de protection de monument inscrit zone de protection de monument classé monuments inscrits monuments classés ensemble monumental inscrit ensemble monumental classé autres secteurs protégés inscrit au patrimoine mondial zppaup secteur sauvegardé Limites Départements Communes Scan 2009 sites site inscrit site classé | <p>Sites</p> <p>Intitulé</p> <p>Parc forestier de Sevrans et ses abords</p> | <p>Monument classé</p> <p>x</p> | <p>Site inscrit</p> |
|--|--|---------------------------------|---------------------|

Monuments ponctuels : Dernière mise à jour le 31 Décembre 2005

Est réputé être situé aux abords d'un monument historique tout immeuble situé dans le champ de co-visibilité de celui-ci, qu'il soit inscrit ou classé. La co-visibilité signifie que la construction est visible du monument, ou que, depuis un point de vue, les deux édifices sont visibles conjointement, ce dans un rayon de 500 m à compter de la base de l'élément protégé. Depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), le périmètre peut être modifié (élargi ou diminué), sur proposition de l'ABF, avec l'accord du Conseil Municipal.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

S'il y a co-visibilité, toute construction, restauration, destruction projetée doit obtenir l'accord préalable de l'ABF (avis conforme). S'il n'y a pas co-visibilité, mais que la construction est comprise dans le périmètre de protection, il s'agit d'un avis simple.

Le patrimoine archéologique

La commune de SEVRAN est concernée par la présence de sites archéologiques, dont trois zones de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 (un site médiéval, un bourg ancien, et un site préhistorique).

L'absence de monument classé ou inscrit suppose un enjeu faible de préservation du patrimoine protégé.

4.4.2.12 Les paysages

L'histoire de l'urbanisation de la ville, par phases successives, a fortement marqué le paysage urbain. L'environnement paysager et végétal provient d'actions volontaires historiques, souvent d'origine technique (parc de la Poudrerie, canal de l'Ourcq au XIX^{ème} siècle, alignements d'arbres et pieds d'immeubles dans les années 1970, butte de Monceaux lors de la création du RER).

Cependant, les friches et quartiers dégradés, mais aussi les secteurs pavillonnaires dont les évolutions sont mal maîtrisées et l'omniprésence des réseaux aériens dans le paysage urbain, ainsi que le mauvais état général de nombreux espaces extérieurs à l'affectation mal définie, font que le ressenti n'est pas favorable, alors même que l'ambiance végétale est unanimement appréciée.

Le territoire sevranaise est marqué par de grandes coupures constituées par les emprises publiques des voies ferrées et canal de l'Ourcq. Le canal, atout paysager de la commune, est plus vécu comme une rupture que comme un élément structurant du paysage urbain. Avec les voies ferrées, il constitue un axe double dont les franchissements sont relativement complexes. L'autre grande rupture entre les quartiers est constituée par la RN 370, qui passe à l'Ouest de la ville. Cette rupture est particulièrement sensible dans le quartier Rougemont. Dans les quartiers pavillonnaires, les habitations situées à l'Ouest de cette voie sont, de ce fait, tournées naturellement vers Aulnay-sous-Bois.

Outre les grands éléments de la trame verte et bleue détaillés ci avant et constituant des espaces de respiration, le paysage sevranaise est composé d'un tissu urbain diversifié. Cinq entités urbaines peuvent être identifiées :

- l'habitat mitoyen de centre bourg : ces formes sont liées à la 1^{ère} période d'urbanisation de SEVRAN, quand le village profitant de la nouvelle gare et du canal s'est développé pour devenir un bourg rural. Ces tissus existent : avenue du Général Leclerc, rues Le Maner, Lucien Sportiss, de la Gare, également le long de l'axe historique avenue de Livry et de la rue Liégeard au cœur de Freinville ;
- les lotissements dont certains sont parfois liés à des implantations d'usines : ils couvrent une grande partie du territoire communal (Galliéni-Salengro, Thiers-Edgar Quinet, Primevères-Savigny, Freinville, Les Trèfles) ;
- l'habitat individuel de croissance naturelle : cette trame provient du découpage historique du foncier souvent d'origine agricole et dont la forme peut même provenir des aléas naturels (reliefs, ruisseaux, boisements, culturels, etc.), voire du remplissage progressif du parcellaire créé au gré des besoins des habitants. Localisé essentiellement de part et d'autre de l'avenue de l'Oasis, de la rue du Docteur Roux et de la rue de Rougemont et le long du canal en rive Nord, ce type de parcelles s'appuie sur le tracé naturel de l'ancienne rivière ;

- des opérations d'habitat collectif présentant un plan libre : grands ensembles des années 1960 à 1980 ;
- des opérations d'habitat collectif présentant un plan vernaculaire.

Les caractéristiques paysagères de la commune sont marquées par la présence d'espaces boisés, d'espaces verts et du canal, ainsi que par la présence d'un tissu urbain aux coupures fortes. Localement la préservation des espaces de respiration constitue un enjeu fort. A l'échelle du territoire, la trame urbanisée de la commune représente un enjeu paysager moyen.

4.4.2.13 Les risques

Les risques naturels et technologiques

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

- Un PPRn sur les mouvements de terrain liés aux anciennes carrières, approuvé le 18 avril 1995 dont la révision a été prescrite le 23 juillet 2001 ;
- Un PPRn sur les mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit le 23 juillet 2001.

La commune de SEVRAN est également exposée au risque lié au transport de matières dangereuses. Sont concernées les voies routières suivantes : RN 370, RD 44 et RD 115, ainsi que la voie ferrée Paris-Soissons (6 wagons en moyenne par jour). En 2000, ces matières dangereuses comptaient 59 % de matières comburantes (classe 5.1), 30 % de liquides inflammables (classe 3) et 9 % de gaz (classe 2).

Les Installations classées pour la protection de l'environnement

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

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

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

Aucune installation classée donnant lieu à des servitudes encadrant l'occupation du sol n'est recensée sur le territoire de la commune de SEVRAN ou dans une commune limitrophe.

Les risques de mouvement de terrains

La base de données « *mouvements de terrain* » du BRGM recense trois mouvements de terrain sur le territoire de SEVRAN :

- un effondrement le 1^{er} juin 1903 à la ferme de Fontenay, d'un diamètre de 13 m et d'une profondeur de 17 m ;

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- un effondrement le 1^{er} novembre 1964, rue des Ramiers, d'un diamètre de 10 m et d'une profondeur de 18 m ;
- un effondrement le 1^{er} février 1970, rue des Coquelicots, d'un diamètre de 8 m et d'une profondeur de 16 m.

Deux arrêtés de catastrophes naturelles ont également été pris depuis 1983 suite à des mouvements de terrain.

| Type de catastrophe | Début le | Fin le | Arrêté du | Sur le JO du |
|--|------------|------------|------------|--------------|
| Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse | 01/06/1989 | 30/06/1983 | 15/11/1994 | 24/11/1994 |
| Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols | 01/07/1993 | 31/05/1997 | 02/02/1998 | 18/02/1998 |

Comme en témoignent la base de données du BRGM et les arrêtés de catastrophes naturelles, la commune de SEVRAN est concernée par deux types de mouvements de terrain :

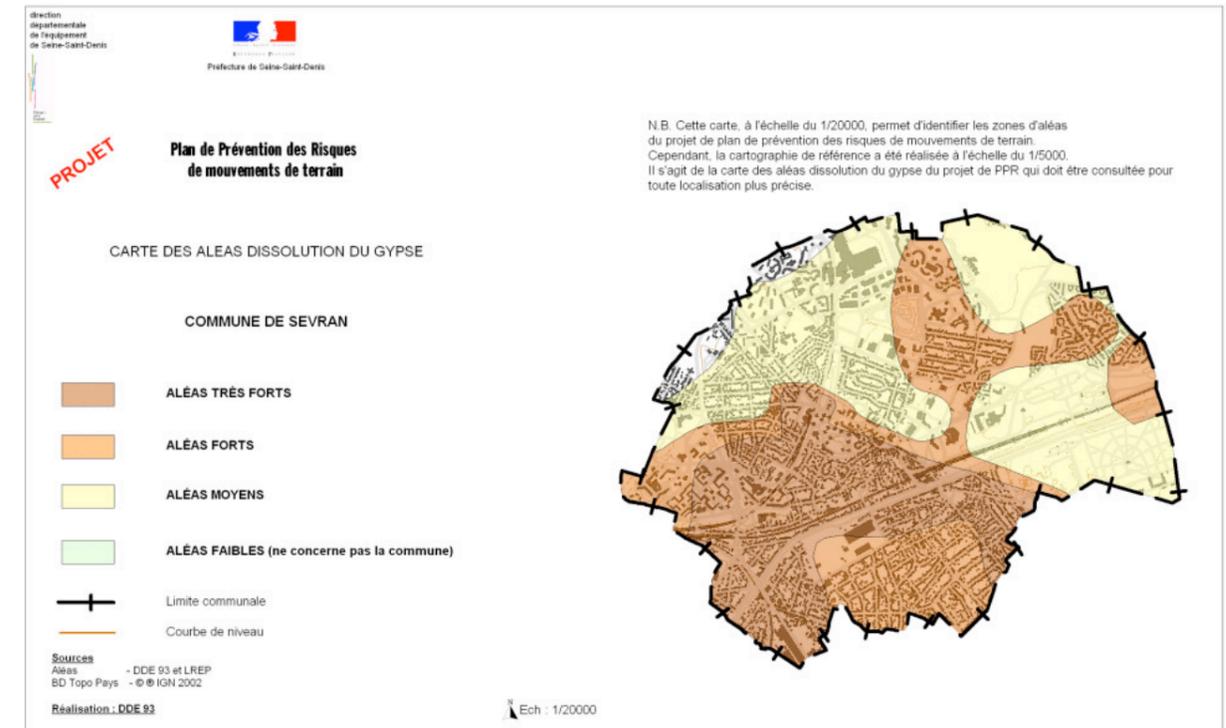
- **des mouvements rapides et discontinus** : les effondrements par dissolution de poches de gypse antéludien :

SEVRAN fait partie des communes pour lesquelles la préfecture de Saint-Saint-Denis a pris un arrêté définissant un périmètre de risque en 1986, visant à délimiter les zones où il existe un risque lié à la dissolution du gypse. Ce périmètre vaut Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles de mouvement de terrain (PPR) à compter du 11 octobre 1995.

Les études réalisées en 2002 ont permis de mettre en évidence l'existence de deux horizons gypseux. Ceux-ci se superposent dans le sous-sol au niveau du parc forestier de la Poudrerie et du bois des Sablons, la couche la plus profonde s'étendant sous quasiment tout le territoire communal (- 25 à - 30 m). Plus de 8 m de gypse en hauteurs cumulées ont été relevés sous les quartiers de Freinville, Rougemont et Primevères, qui ont occasionné entre 1903 et 1974 un total de 8 fontis. La couche plus superficielle se trouve uniquement sous l'Est de SEVRAN (- 10 m).

De ce fait, la commune est concernée par des aléas plus ou moins élevés en fonction des secteurs du territoire. Les secteurs soumis à un aléa très élevé sont principalement Freinville, Rougemont, les Primevères et le Nord des Trèfles, alors que la partie Nord de la commune n'est soumise qu'à un aléa modéré.

A SEVRAN, le réseau de transport du Grand Paris traverse des secteurs concernés par un aléa moyen à très fort.

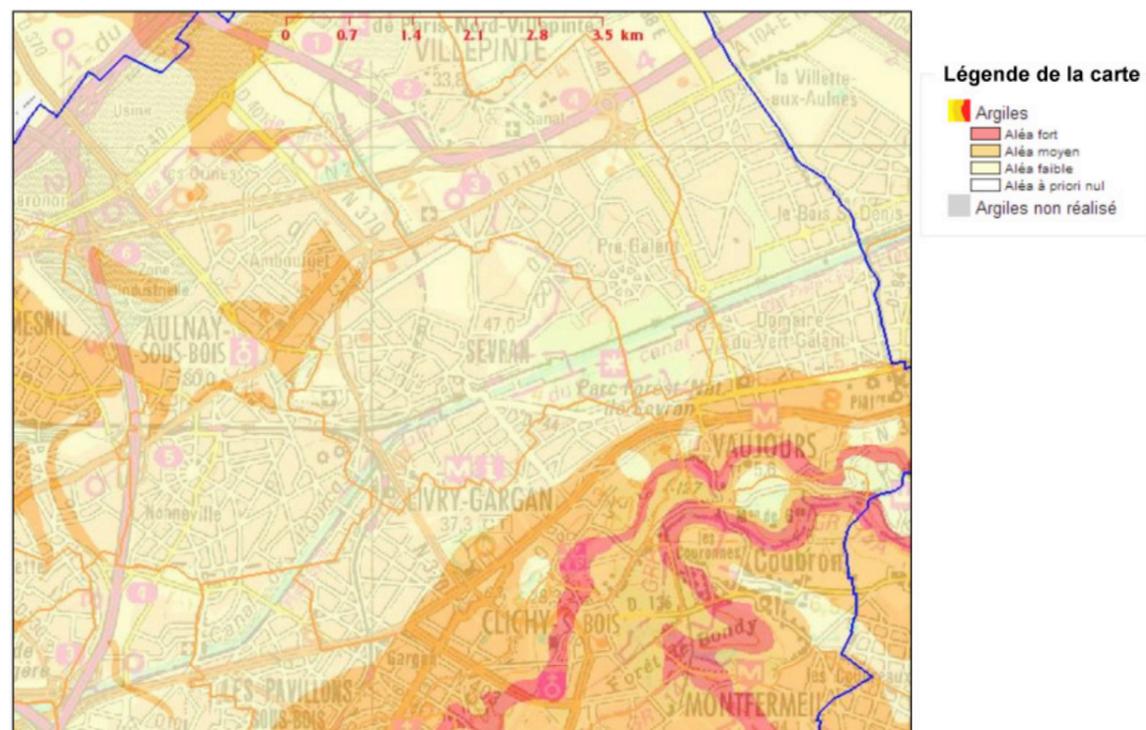


- **des mouvements lents et continus** comme les tassements (retrait-gonflement des argiles) qui sont classés en risque fort et les affaissements (en surface provoqués par l'évolution de niveaux gypseux dans les couches les plus profondes).

Les phénomènes de retrait et de gonflement de certains sols argileux ont été révélés récemment en France à l'occasion des sécheresses de l'été 1976, notamment, et surtout des années 1989-1990. Ils sont à l'origine de nombreux dégâts causés tant aux bâtiments qu'aux réseaux et voiries.

La Seine-Saint-Denis fait partie des départements qui ont été touchés par de nombreux désordres du bâti, suite à des mouvements différentiels de sols consécutifs à des périodes de sécheresse exceptionnelle. L'Etat a décidé d'engager les études afin d'élaborer un PPR.

La commune de SEVRAN est concernée, sur l'ensemble de son territoire, par un aléa faible.



Les servitudes

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

- Servitudes de halage et de marchepied : le long du canal de l'Ourcq, tout riverain est tenu de laisser les terrains grevés de ces servitudes à l'usage du gestionnaire du cours d'eau, des pêcheurs et des piétons. Les propriétaires ne peuvent planter d'arbres ni se clore par des haies ou autrement qu'à une distance de 9,75 m du côté où les bateaux se tirent et de 3,25 m sur le bord où il n'existe pas de chemin de halage.
- Canalisation de gaz haute pression : plusieurs canalisations de gaz à haute pression traverse le territoire communal. Une servitude est instituée de part et d'autre de ces canalisations. Elle impose l'obligation de réserver le libre passage aux agents de l'exploitant pour assurer la surveillance et l'entretien des installations.
- Plan de prévention des risques naturels prévisibles de mouvements de terrains liés à la dissolution du gypse, mis en révision par arrêté préfectoral du 23 juillet 2001.
- Servitude radioélectrique de protection contre les obstacles de la station radar Paris Nord – Coubron, qui impose un rayon de dégagement de 2 000 m à une altitude NGF de 148 m.
- Faisceau hertzien Les Lilas (Fort de Romainville) - Montgé - en-Goële : dans une bande de 300 m de large, les hauteurs des constructions ne devront pas dépasser 200 à 215 m NGF.

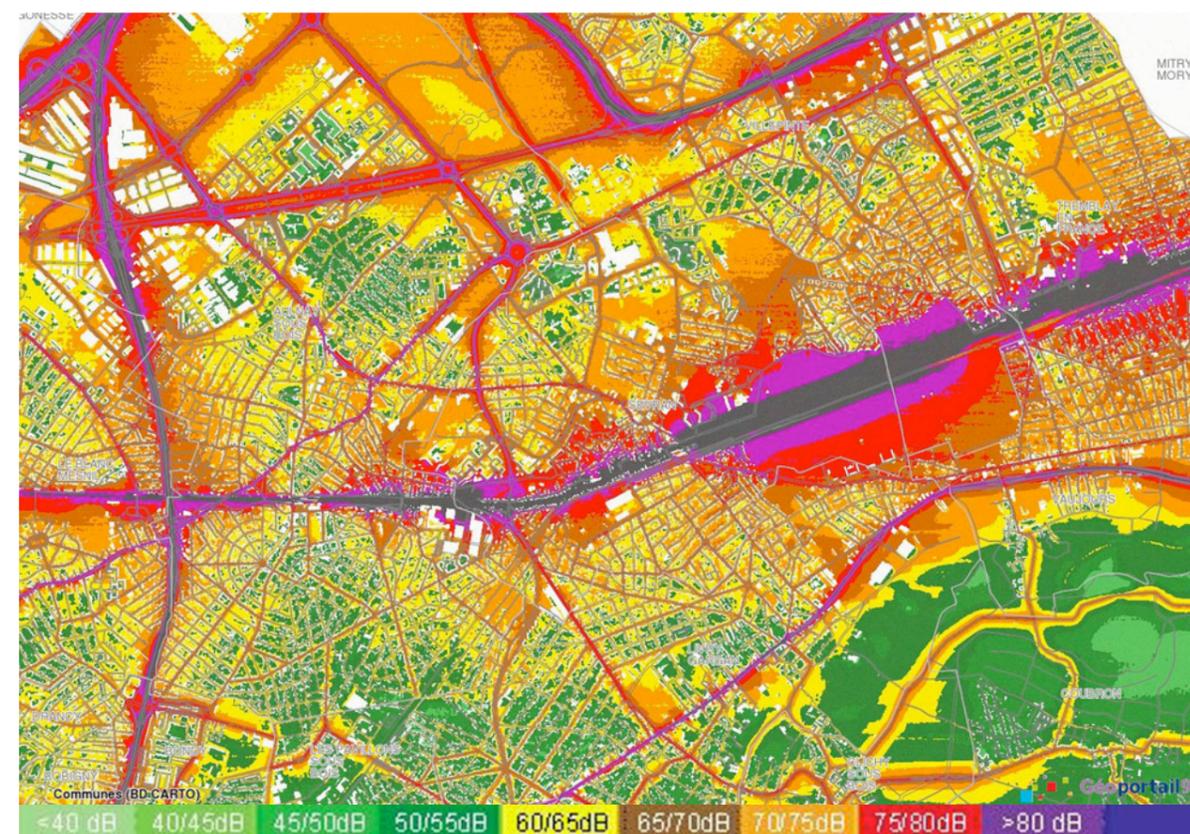
- Servitudes relatives au chemin de fer impliquant une obligation d'alignement, une obligation d'élargage et une interdiction :
 - de construire autre chose qu'un mur de clôture à moins de 2 m d'un chemin de fer ;
 - de planter à moins de 6 m (arbres de haute tige) ou moins de 2 m (haies vives) ;
 - de pratiquer des excavations en bordure de la voie en remblai de plus de 3 m.
- Servitudes aéronautiques de dégagement pour les aéroports du Bourget et Charles-de-Gaulle : les hauteurs des constructions ne devront pas dépasser les cotes NGF inscrites sur le plan.

Par ailleurs, l'infrastructure de transport n'est pas concernée par les autres servitudes en vigueur sur le territoire communal (protection des bois et forêt soumis au régime forestier, protection des sites classés et inscrits, voisinage de cimetière).

Une grande partie du territoire communal est concerné par le risque lié à la dissolution du gypse et par le risque de retrait-gonflement des argiles. Les points bas de la commune sont également concernés par le risque de remontée de nappe, supposant un enjeu moyen.

4.4.2.14 Le bruit

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



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

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

La commune de SEVRAN est ainsi concernée par des bruits élevés dont le niveau est supérieur à 80 dB, sur une superficie importante de son territoire. Les principales sources de bruit sont la voie ferrée, la rue d'Aulnay, la route de Mitry, le boulevard de Westinghouse. Le tissu pavillonnaire est lui aussi soumis à des niveaux de bruit supérieurs à 70/75 dB.

La commune de SEVRAN n'est pas concernée par les nuisances sonores générées par les aéroports du Bourget et de Paris-Charles de Gaulle.

Par ailleurs, la commune n'est pas couverte par un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), en application de la Directive européenne 2002/49/CE.

L'environnement sonore de la commune se caractérise par une assez forte exposition de la population au bruit. Ceci suppose un enjeu de préservation de la qualité du cadre de vie ainsi qu'un enjeu de résorption des nuisances pour les secteurs exposés au bruit routier et ferroviaire.

4.4.2.15 Les sites Natura 2000

Généralités sur les sites Natura 2000

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

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

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

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

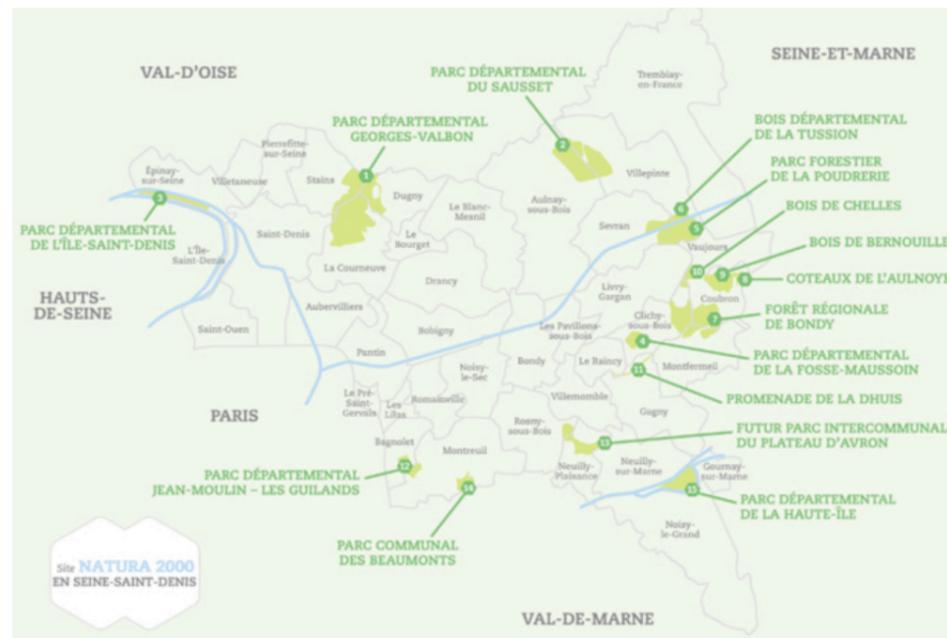
Les sites Natura 2000 analysés dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

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

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

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

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



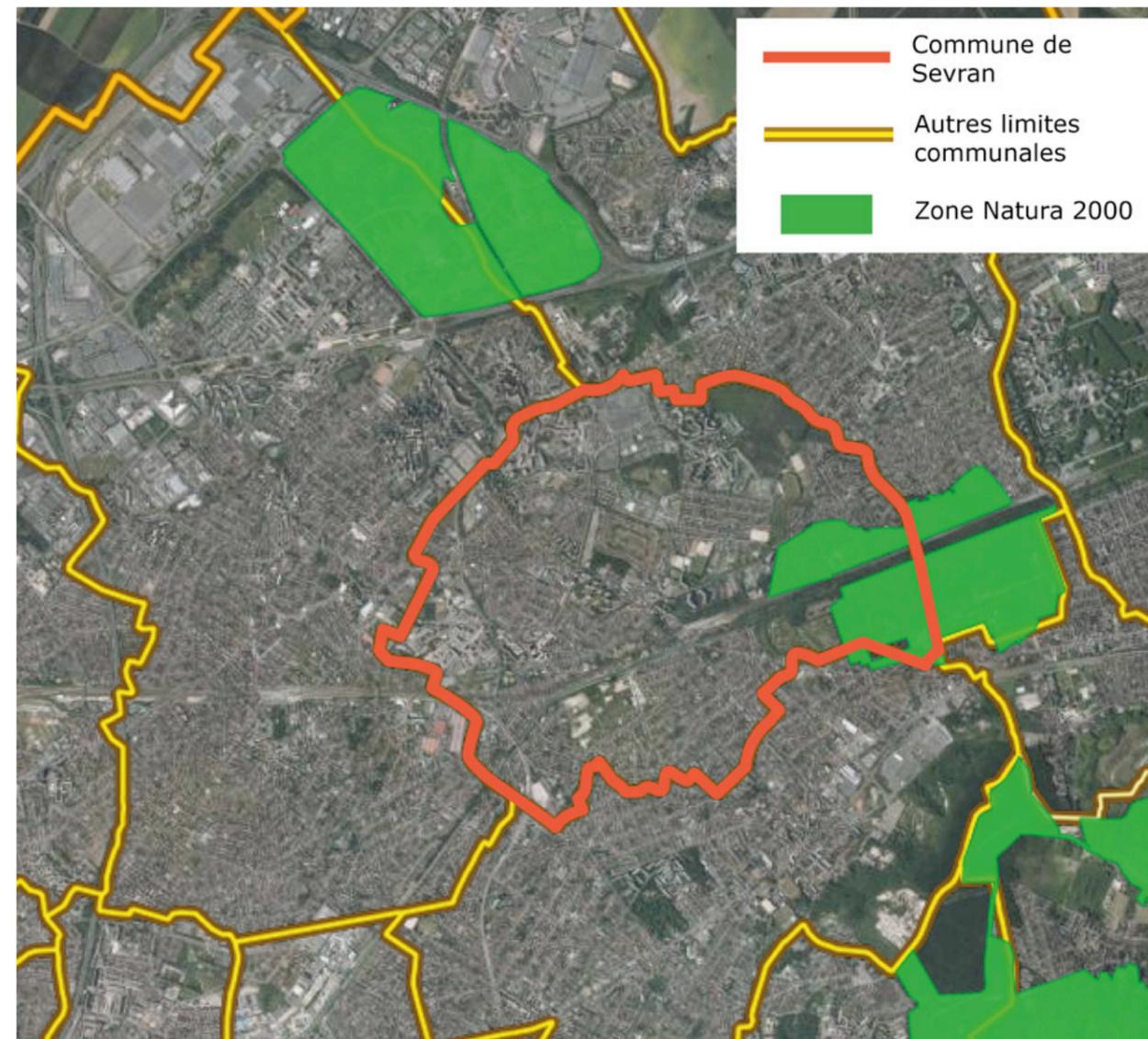
Les sites Natura 2000 en Seine-Saint-Denis
Source : Département de la Seine-Saint-Denis

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

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

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

Le territoire de la commune de SEVRAN est concerné par le parc forestier de la Poudrerie et le bois départemental de la Tussion, site de la ZPS « Sites de la Seine-Saint-Denis ». La commune de SEVRAN est également limitrophe des communes de Villepinte et Aulnay-sous-Bois accueillant le parc départemental du Sausset, appartenant à la ZPS.



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

Le parc forestier de la Poudrerie et le bois départemental de la Tussion

1 Présentation des sites

- Situés sur les communes de SEVRAN, Villepinte, Livry-Gargan et Vaujours ;
- Aulnay-sous-Bois et Clichy-sous-Bois sont des communes limitrophes.

Comme précisé précédemment, ces sites feront l'objet d'une analyse spécifique dans le cadre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Les milieux qui composent cet ensemble sont les suivants, associés aux espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » qui y sont recensées :

| Types de milieux | Part du site concerné (%) | Espèces recensées |
|---------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| Milieux humides | 0,6 | Martin-pêcheur d'Europe |
| Eau libre stagnante permanente | 0,6 | |
| Milieux forestiers | 77,8 | Pic noir, pic mar |
| Boisement de feuillus jeunes | 24,9 | |
| Boisement de feuillus matures | 52,9 | |
| Pelouses et cultures | 7,7 | / |
| Pelouse de parc | 7,1 | |
| Zone de culture | 0,6 | |
| Milieux ouverts | 1 | / |
| Fourré arbustif | 1 | |
| Autres (zones non végétalisées) | 12,9 | / |

Trois espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont donc recensées dans le parc forestier de la Poudrerie et le bois départemental de la Tussion :

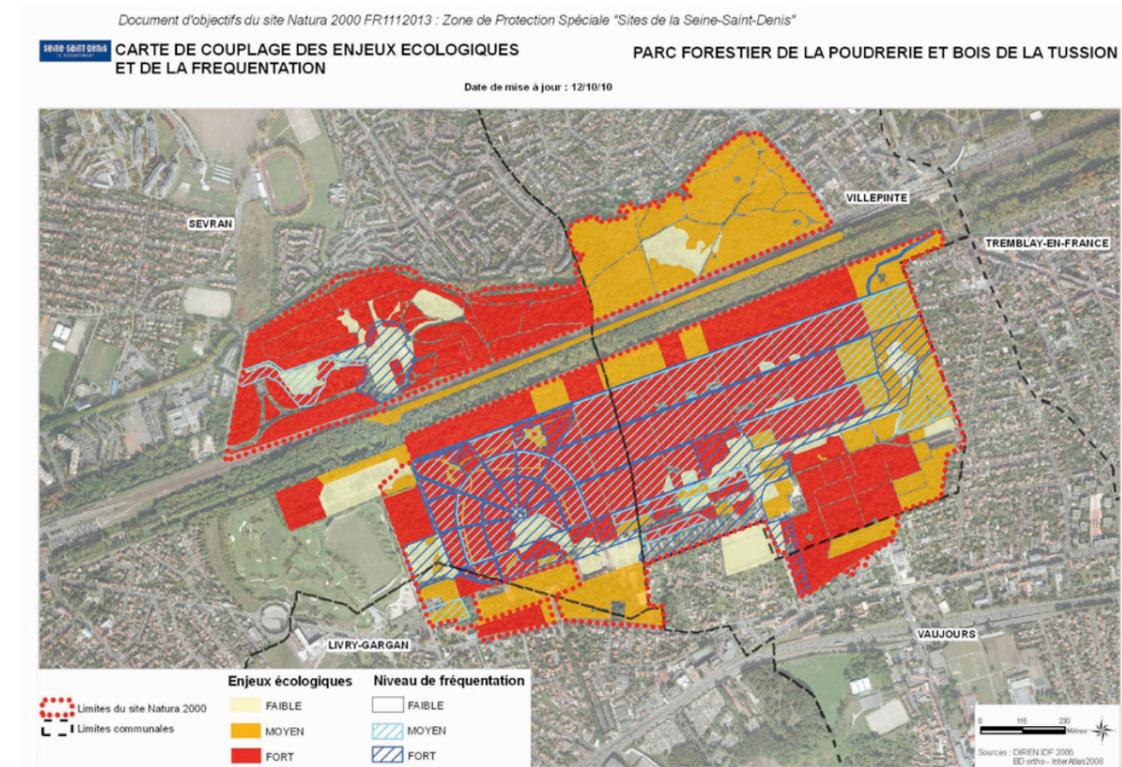
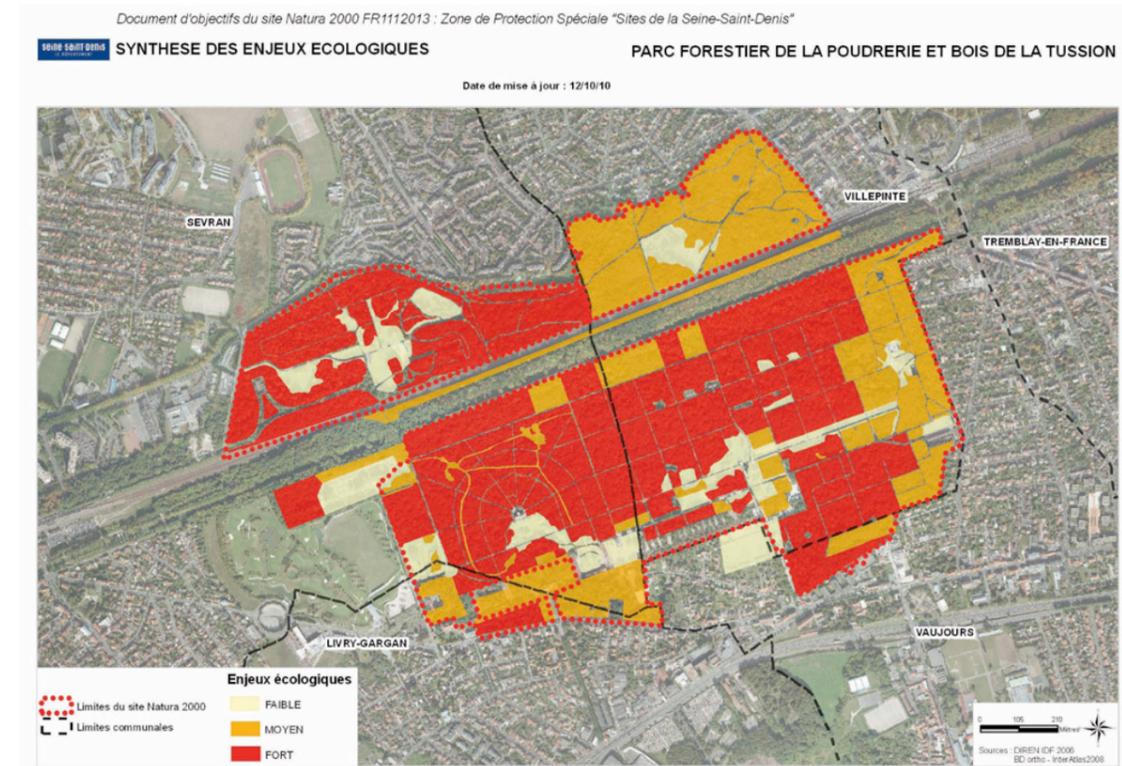
| Espèce | Statut | Menaces potentielles |
|-------------------------|-----------------------|--|
| Martin-pêcheur d'Europe | Migrateur occasionnel | Pollution de l'eau, travaux d'aménagement des berges, assèchement des mares (diminution de la ressource alimentaire) |
| Pic noir | Nicheur régulier | Dérangement en période de nidification, exploitation des gros bois favorables à l'espèce, rajeunissement du peuplement forestier |
| Pic mar | Nicheur régulier | Dérangement en période de reproduction, exploitation des gros bois favorables à l'espèce, rajeunissement du peuplement forestier |

2 Enjeux écologiques

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

- Les milieux forestiers présentent des enjeux de conservation forts pour le pic noir et le pic mar. Des enjeux de conservation moyens sont également identifiés pour la bondrée apivore qui peut potentiellement devenir un migrateur occasionnel dans le futur.
- Les milieux humides présentent des enjeux de conservation moyens pour le martin-pêcheur d'Europe.
- Les milieux ouverts et autres milieux présentent des enjeux de conservation faibles.

En raison de la valeur patrimoniale forte de deux espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » (pic noir et pic mar) et présentes sur les sites du parc forestier de la Poudrerie et du bois départemental de la Tussion, ceux-ci présentent donc des enjeux forts de conservation.



Le Parc Départemental du Sausset

3 Présentation du site

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

- Situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et Villepinte ;
- Le Blanc-Mesnil, SEVRAN et Livry-Gargan sont des communes limitrophes.

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

| Types de milieux | Part du site concerné (%) | Espèces recensées |
|---|---------------------------|---|
| Milieux humides | 4,4 | Blongios nain Butor étoilé Gorgebleue à miroir Martin-pêcheur d'Europe Sterne pierregarin |
| Eau libre stagnante permanente | 2,7 | Blongios nain Butor étoilé Gorgebleue à miroir |
| Milieu humide | 0,9 | |
| Milieu humide à roselière | 0,1 | Blongios nain Butor étoilé Georgebleue à miroir |
| Prairie humide | 0,7 | |
| Milieux forestiers | 44,7 | Bondrée apivore Pic noir |
| Boisement de conifères jeunes | 6 | |
| Boisement de feuillus jeunes | 35,4 | |
| Boisement de feuillus jeunes et prairie sèche | 1,2 | |
| Jeune plantation d'arbres | 0,9 | |
| Jeune plantation d'arbres et prairie sèche | 0,7 | |
| Ripisylve et eau libre courante | 0,5 | |
| Pelouses et cultures | 17,9 | |
| Pelouse de parc | 15 | |
| Zone de culture | 2,9 | |
| Milieux ouverts | 26,6 | Bondrée apivore Pie-grièche écorcheur |
| Clairière | 0,1 | |

| Types de milieux | Part du site concerné (%) | Espèces recensées |
|----------------------------------|---------------------------|-----------------------|
| Fourré arbustif | 2,8 | |
| Fourré arbustif et prairie sèche | 2,5 | Pie-grièche écorcheur |
| Prairie améliorée | 2 | |
| Prairie sèche | 19,2 | |
| Autres (zones non végétalisées) | 6,3 | |

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

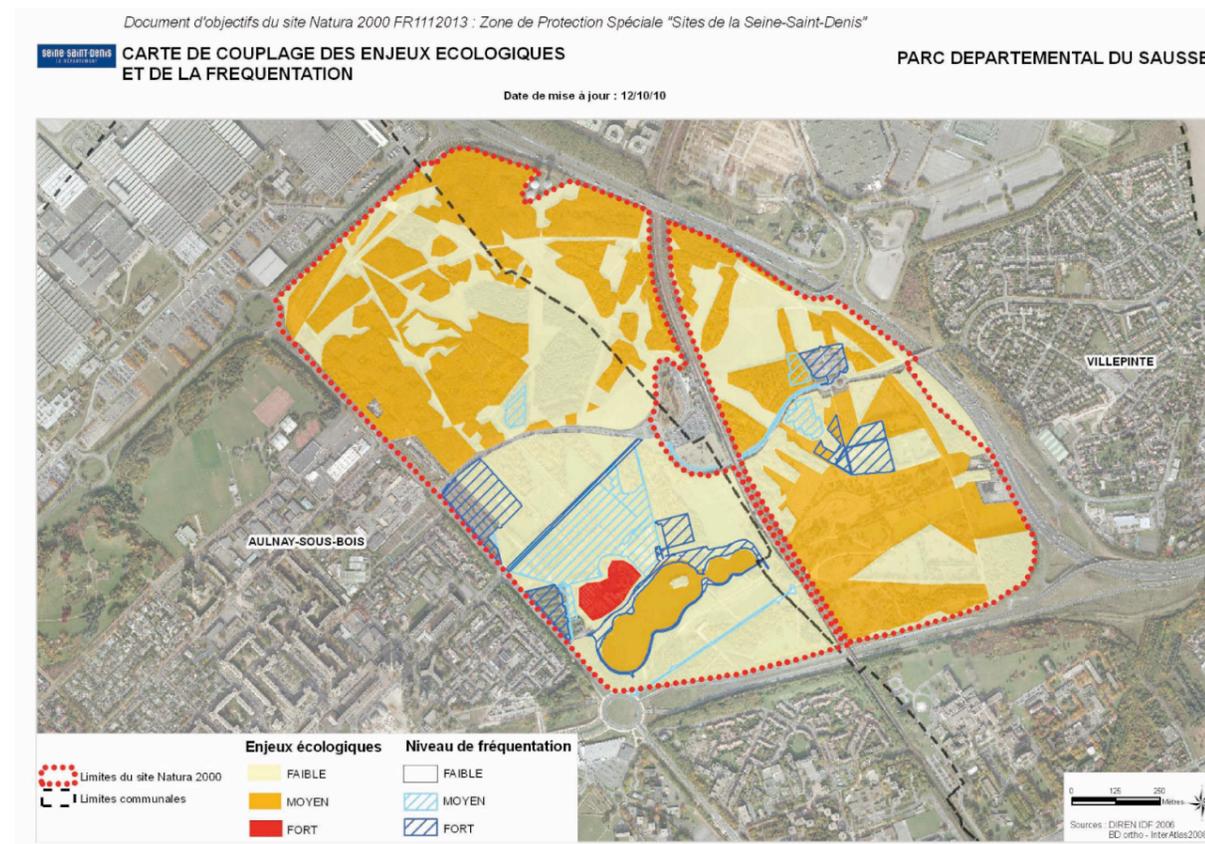
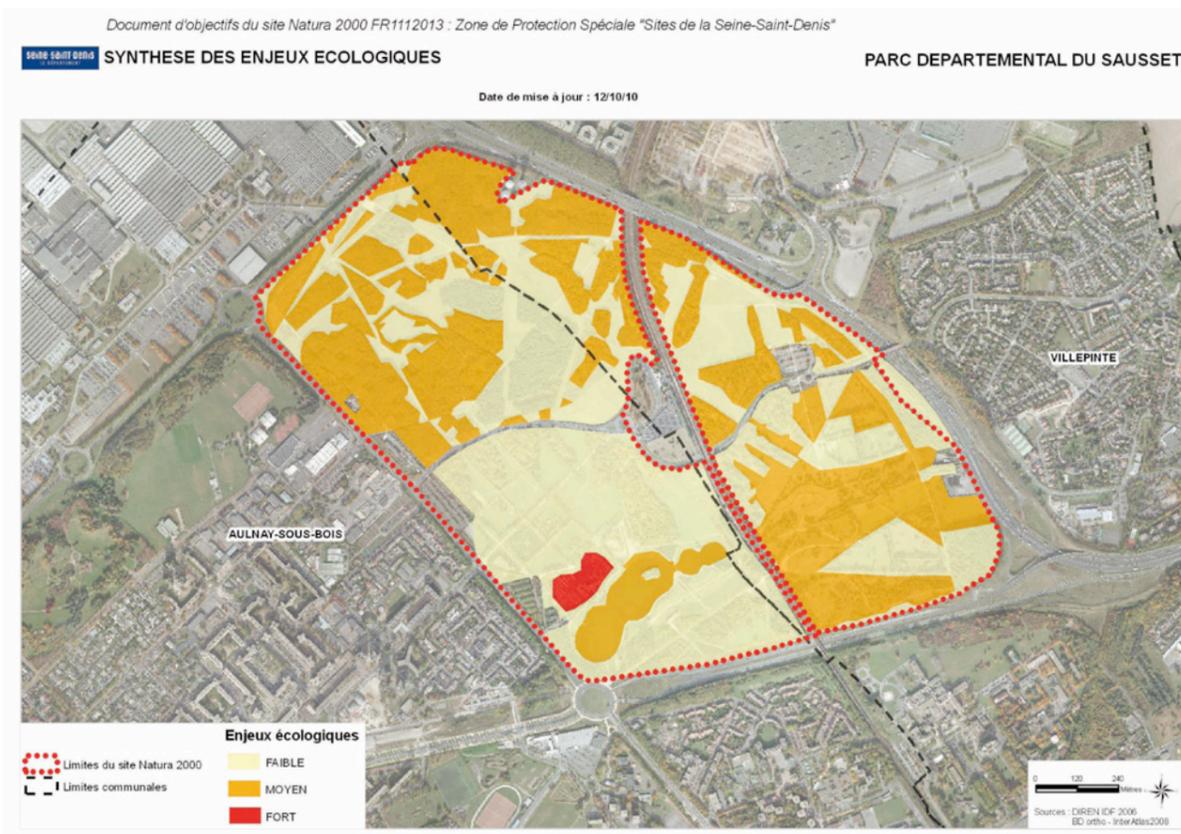
| Espèce | Statut | Menaces potentielles |
|-------------------------|--|--|
| Blongios nain | Migrateur occasionnel et nicheur potentiel | Variations du niveau de l'eau entre avril et juillet, pollutions accidentelles du marais, fractionnement excessif et rajeunissement trop fréquent de la roselière |
| Bondrée apivore | Migrateur occasionnel | Dérangement, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire |
| Butor étoilé | Migrateur occasionnel et hivernant potentiel | Dérangements liés aux travaux dans le marais, pollutions accidentelles du marais |
| Gorgebleue à miroir | Migrateur occasionnel | Dérangements liés aux travaux dans le marais, pollutions accidentelles du marais |
| Martin-pêcheur d'Europe | Migrateur occasionnel | Pollution de l'eau, travaux d'entretien et d'aménagement |
| Pic noir | Territoire de chasse associé à des zones de nidification occasionnelle | Dérangement, gestion sylvicole inadaptée |
| Pie-grièche écorcheur | Migrateur occasionnel et nicheur potentiel | Dérangement |
| Sterne pierregarin | Territoire de chasse | Pollutions accidentelles des eaux des plans d'eau et des rivières qui limitent la ressource alimentaire disponible, variation du niveau de l'eau entre mai et août, dérangement et risques de prédation (promeneurs, chiens, rats...), disparition ou végétalisation des îles et des bancs terreux sur lesquels elle niche |

4 Enjeux écologiques

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

- Les milieux humides présentent des enjeux de conservation forts pour le Blongios, moyens pour le Butor, le Gorgebleue et le Martin-pêcheur ;
- Les milieux forestiers présentent des enjeux de conservation moyens pour la Bondrée, le Pic noir et le Pic mar ;
- Les milieux ouverts présentent des enjeux de conservation moyens pour la Bondrée et la Pie-grièche ;
- Les autres milieux présentent des enjeux de conservation moyens pour le Sterne.

En raison de la valeur patrimoniale forte d'une espèce inscrite à l'annexe I de la directive « Oiseaux » (Blongios nain) et présente sur le site, le parc départemental du Sausset se caractérise par des enjeux forts de conservation.



Synthèse Natura 2000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.2.16 La synthèse des enjeux du territoire

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

4.4.3 Les incidences de la MECDU sur l'environnement

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

Les incidences générales envisageables

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

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

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

Les effets notables probables sur l'environnement

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

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

| Typologie d'effet | Effets potentiels de la mise en compatibilité |
|------------------------------------|---|
| Effets Directs et Indirects | <p>Les effets directs : la mise en compatibilité du document d'urbanisme porte exclusivement sur la levée des interdictions pouvant peser sur la réalisation du projet et sur l'adaptation du règlement afin de permettre, en termes d'occupation du sol sur les terrains d'assiette du projet, la réalisation de l'infrastructure de transport.</p> <p>Ainsi, les effets directs de la mise en compatibilité sont limités à l'évolution de l'occupation du sol au droit du projet. Concernant le projet de réseau de transport du Grand Paris, seuls les éléments émergents (gares et ouvrages annexes) supposent une évolution de l'occupation du sol. La section courante de l'infrastructure en souterrain n'amène pas d'évolution de l'occupation du sol.</p> <p>Les effets indirects : les effets indirects de la mise en compatibilité sont de deux ordres : d'une part, l'amélioration des conditions de desserte et d'accessibilité des territoires, du fait de l'implantation d'une infrastructure lourde de transport, et, d'autre part, l'évolution potentielle de l'occupation du sol sur le territoire d'influence de chaque gare du fait de l'amélioration de l'accessibilité. Conformément aux dispositions issues de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, ces éléments ont vocation à être encadrés par le dispositif de Contrat de Développement Territorial et sont pris en compte dans l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.</p> |

| Typologie d'effet | Effets potentiels de la mise en compatibilité |
|--|--|
| Effets Positifs et Négatifs | <p>Les effets positifs : sont considérés comme effets positifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui s'inscrivent en cohérence avec l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur visant à préserver le cadre de vie, les milieux naturels, l'eau et les milieux aquatiques, la qualité de l'air, à prévenir les risques graves de nuisances, à protéger les éléments de patrimoine bâti et paysager et à améliorer les conditions de mobilité.</p> <p>Les effets négatifs : sont considérés comme effets négatifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui remettent en cause l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur, qui supposent une artificialisation de l'occupation du sol et une réduction de l'emprise des milieux naturels, et qui génèrent de graves risques de nuisances.</p> |
| Effets Temporaires ou Permanents, et effets à court/moyen/ long terme | <p>Les effets temporaires : la mise en compatibilité du document d'urbanisme n'a pas vocation à induire d'effets temporaires. Les effets temporaires sont liés au projet lui-même et non à l'évolution du document d'urbanisme. Ces effets seront principalement liés à la phase du chantier de réalisation de l'infrastructure de transport et sont analysés à ce titre dans le dossier d'étude d'impact.</p> <p>Les effets permanents : la mise en compatibilité à vocation à avoir un effet permanent à deux titres. D'une part, en termes de droit de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet vaudra qualification de projet d'intérêt général. Cette disposition permet de prévenir des modifications ultérieures des documents d'urbanisme qui seraient en contradiction avec le projet. D'autre part, une fois les composantes de l'infrastructure de transport en place (gare, ouvrages annexes, tunnel), celles-ci constituent une occupation pérenne du sol et du sous-sol.</p> |
| Effets issus du cumul des effets avec d'autres programmes | <p>Les effets cumulés : l'identification des effets cumulés suppose l'analyse des effets issus des interactions de la mise en compatibilité du PLU avec l'évolution de l'occupation du sol induite par d'autres projets de transport ou d'autres projets d'aménagement.</p> |

4.4.3.2 L'occupation du sol

La mise en compatibilité du PLU de SEVRAN induit des adaptations du règlement des zones UCV (secteur UCVa), UEV, UM (secteur UMs), UAE (secteur UAEp) et N, afin de permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Elle ne présente qu'un enjeu faible concernant l'occupation des sols.

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

La mise en compatibilité ne change pas les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU ainsi que l'économie générale du document. Le projet souterrain de réseau de transport public du Grand Paris traverse majoritairement des zones déjà urbanisées ; ainsi, les modifications apportées afin de permettre la réalisation de la gare et des ouvrages annexes concernent des secteurs urbains déjà constitués (zones UCV, UEV, UM et UAE).

La mise en compatibilité concerne également la zone N, afin de permettre le passage en souterrain de l'infrastructure de transport et la réalisation d'une sortie secondaire de la gare « Sevrans-Livry » dans le parc des Sœurs. La mise en compatibilité modifie donc l'occupation des sols et induit la réduction d'espaces boisés classés.

A l'extrémité Sud du parc des Sœurs, 1 800 m² environ d'espaces boisés classés et de zone naturelle sont déclassés pour permettre la réalisation de la sortie secondaire. Le projet, du fait de la présence d'ouvrages liés aux accès secondaires de la gare de « Sevrans-Livry », va générer une modification de l'occupation du sol. Ainsi, ce secteur a été classé en zone urbaine UCV. Le déclassement de ce secteur ne remet pas en cause la vocation de parc de cet ensemble boisé et paysager, situé au cœur du tissu urbanisé. Cet espace ouvert constitue une liaison douce appréciée par les habitants pour circuler dans le quartier ou se rendre à la gare. La création d'une sortie secondaire de la gare « Sevrans-Livry » au Sud du parc des Sœurs contribuera à en améliorer l'accessibilité, ainsi que les abords.

Dans la zone N dont le règlement est modifié, la construction étant souterraine, l'occupation du sol en surface n'est pas modifiée et le secteur conserve donc sa vocation naturelle.

Les modifications apportées ne génèrent en conséquence qu'une urbanisation limitée des espaces naturels (1 800 m² environ dans le parc des Sœurs). La mise en compatibilité entraîne également la réduction d'un Espace paysager au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme rue Henri Becquerel de 900 m². Les ajustements réglementaires sont donc restés limités et ne remettent pas en cause la vocation des différentes zones et les occupations du sol autorisées. **Ainsi, les modifications apportées n'ont pas d'effets négatifs notables sur l'environnement.**

4.4.3.3 La santé humaine

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

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

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

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

4.4.3.4 L'air et le climat

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

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

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

4.4.3.5 La population

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

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

4.4.3.6 La diversité biologique, la faune et la flore

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

Les adaptations réglementaires nécessaires pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris ayant des effets sur les zones N du PLU consistent en :

- L'adaptation des articles 1 et 2 de la zone N afin d'autoriser les constructions et installations en souterrain nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris : la zone N est concernée uniquement par l'infrastructure de transport en souterrain et la réalisation de la gare en souterrain. La mise en compatibilité ne fait donc pas évoluer la vocation de la zone et ne remet donc pas en cause son caractère naturel ou boisé, ni les continuités écologiques existantes ;
- Le déclassement d'environ 1 800 m² d'espaces boisés classés dans le parc des Sœurs, parc d'une superficie de 3,5 ha. Ce déclassement d'EBC vise à permettre l'implantation des éléments du projet (des ouvrages permettant un accès secondaire par le Nord à la gare « Sevrans-Livry »), cette modification, située en bordure de du parc des Sœurs, ne remet pas en cause son caractère boisé.



Localisation des espaces boisés déclassés dans le parc des Sœurs
Source : Google maps

4.4.3.7 Les sols

La pédologie et la géologie

La mise en compatibilité du PLU de SEVRAN, intervient majoritairement sur des espaces déjà artificialisés, ne présentant pas d'intérêt pédologique particulier. Elle ne remet donc pas en cause la nature de l'occupation des sols autorisée dans le PLU en vigueur. Seule l'extrémité Sud du parc des Sœurs sera désormais classée en zone urbaine et pourra donc accueillir les accès de la gare de « Sevrans-Livry ».

Les sols pollués

L'évolution du PLU afin de permettre la création des gares de « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes », ainsi que des ouvrages annexes concerne des zones de la commune où aucune pollution connue n'est répertoriée et le fonctionnement des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris n'est pas susceptible d'engendrer un risque de pollution du sol.

En effet, deux sites de la commune sont identifiés comme étant pollués et ont fait l'objet de mesures de dépollution. Le site Kodak, délimité au Nord par le canal de l'Ourcq, au Sud par l'avenue Victor Hugo, et par le boulevard de la République à l'Est, est situé à 600 m environ du secteur d'implantation de la gare de « Sevrans-Livry ». Ce site a fait l'objet d'un processus de dépollution du sol et de la nappe phréatique, démarré en 2004. Au terme de ce processus, après vérification par les services de la préfecture, le site pourra être considéré comme dépollué et libre de recevoir une nouvelle affectation. Le site Sab-Waco, dit « site Westinghouse », est implanté au 4 boulevard Westinghouse, à environ 1500 m à l'Ouest du secteur d'implantation de la gare de « Sevrans-Livry ». Ce site fait également l'objet d'un processus de dépollution, un plan de gestion actualisé ayant été déposé en mars 2012. **Ainsi, la mise en compatibilité du PLU n'a pas a priori d'incidences sur les sols pollués.**

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

4.4.3.8 L'eau

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

Eaux superficielles

La mise en compatibilité permettra l'implantation du volume souterrain de la gare « Sevrans-Livry », sous l'emprise du canal de l'Ourcq (zone N). Le fonctionnement du canal et l'écoulement de ses eaux ne sont pas modifiés par l'infrastructure souterraine.

A l'échelle de la commune, la mise en comptabilité du PLU, par les caractéristiques des modifications apportées, n'est pas de nature à modifier les conditions locales d'écoulement des eaux de surface et le fonctionnement du réseau hydrique.

Hydrogéologie

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

Captages d'eau

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

Eaux pluviales et zones inondables

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

La mise en compatibilité n'a également pas d'effet négatif sur le risque inondation par remontée de nappe. En effet, même si le projet traverse des secteurs où la nappe est sub-affleurante ou la sensibilité au risque inondation par remontée de nappe est forte, le règlement du PLU autorisait déjà les constructions en souterrain.

4.4.3.9 Le patrimoine culturel, architectural et archéologique

Le patrimoine culturel

Les secteurs d'implantation des gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes », ainsi que des ouvrages techniques annexes ne sont pas concernés par des périmètres de protection de monuments historiques classés ou inscrits.

Les évolutions apportées par la mise en compatibilité du document d'urbanisme ne sont pas concernées par des protections relatives aux sites et aux paysages. Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne concerne pas le site classé présent sur le territoire communal (parc forestier de SEVRAN).

Le patrimoine archéologique

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

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

4.4.3.10 Le paysage

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

- La mise en compatibilité pour permettre la réalisation des gares concerne la zone UCV, et UAE, décrites par le règlement du PLU comme des zones destinées « *au centre ville traditionnel* » (UCV) et « *secteurs destinés à l'implantation d'activités économiques* » (UAE). La zone N est également impactée par l'implantation de la gare souterraine « Sevrans-Livry ». Celle-ci étant uniquement souterraine, la mise en compatibilité n'aura pas d'impact paysager. Ainsi l'implantation des gares ne relève pas d'incohérence avec la destination de ces zones.
- La mise en compatibilité pour permettre la réalisation des ouvrages annexes concerne la zone UAE (également impactée par l'implantation de la gare souterraine « Sevrans-Livry »), ainsi que les zones UEV et UM, décrites par le règlement du PLU comme des zones destinées « *secteurs d'accès vers le centre ville traditionnel* » (UEV) et « *secteurs de maisons* » (UM). Les ouvrages annexes n'ayant pas d'élévation par rapport au niveau du sol, la mise en compatibilité n'induit pas d'effets notables sur le paysage.
- La mise en compatibilité pour permettre la section courante de l'infrastructure souterraine le canal de l'Ourcq, le parc des Sœurs et le parc de la ferme de la butte de Montceleux, correspondant à la zone N du PLU, n'induit aucun effet sur l'occupation du sol en surface. Elle n'aura en conséquence aucun effet sur les caractéristiques paysagères de ces parcs et ne remettra pas en cause le caractère naturel et boisé de la zone.
- La suppression d'espaces boisés classés sur une superficie d'environ 1 800 m² pour l'implantation d'une sortie secondaire de la gare « Sevrans-Livry » dans le parc des Sœurs ne remet pas en cause les caractéristiques paysagères de ces espaces et leur statut de trame verte, de même que la réduction limitée de l'inscription graphique « *Espace paysager* » rue Henri Becquerel pour permettre l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

4.4.3.11 Les risques

La mise en compatibilité du PLU de SEVRAN n'induit aucune réduction de protections existantes édictées en raison des risques et des nuisances et respecte les dispositions des servitudes d'utilité publique. Par ailleurs, les évolutions du droit du sol induites par la mise en compatibilité visent à permettre la réalisation de deux gares de voyageurs, d'ouvrages annexes sans émergence au niveau du sol et du tunnel souterrain, constituant la section courante de l'infrastructure de transport. Ces éléments, ainsi que leur localisation, ne sont pas de nature à générer de graves risques de nuisances.

Les risques liés aux anciennes carrières

La commune de SEVRAN est concernée par un Plan de Prévention des Risques Naturels liés à la présence d'anciennes carrières. Celui-ci a été instauré par arrêté préfectoral en date du 18 avril 1995, en application de l'article R. 111-3 du Code de l'Urbanisme. Le périmètre du PPR couvre l'ensemble de la commune.

L'article 1^{er} de l'arrêté créant ce PPR dispose que « *A l'intérieur de ces zones, les autorisations d'occupation et d'utilisation du sol peuvent être soumises à des conditions spéciales, de nature à rassurer la stabilité des constructions. Le pétitionnaire sera tenu de se conformer, préalablement à toute nouvelle construction ou extension de bâtiment existant, aux conditions spéciales prescrites dans l'arrêté de permis de construire, délivré par l'autorité compétente, après consultation, par celle-ci, de l'Inspection Générale des Carrières ou de tout organisme compétent en la matière. Pourront notamment être imposés : le comblement des vides, les consolidations souterraines, les fondations profondes. Dans le cas où la nature du sous-sol serait incertaine, ces travaux pourront être subordonnés à une campagne de sondage préalable.* » Ainsi, dans le cadre de la réalisation du projet des études de sols complémentaires seront donc indispensables, et la réalisation du projet respectera l'ensemble de ces dispositions.

Le risque lié au retrait-gonflement des argiles

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

L'aménagement des gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes », ainsi que des ouvrages annexes prévus sur le territoire communal devra tenir compte des dispositions constructives particulières et des recommandations du dossier départemental des risques majeurs afin de tenir compte de cette problématique.

Les ICPE

La commune n'étant pas concernée par des établissements classés SEVESO, et la mise en compatibilité ne générant pas de servitudes encadrant l'urbanisation du fait de risques technologiques, la mise en compatibilité du PLU n'est pas concernée par cette thématique.

Les installations classées pour la protection de l'environnement étant déjà autorisées dans les zones urbaines du PLU de SEVRAN, la mise en compatibilité du PLU n'induit aucune augmentation du risque lié à la présence d'ICPE en zone urbaine. Néanmoins, la mise en compatibilité du PLU autorise l'implantation d'ICPE en zone naturelle. En effet, la gare souterraine de « Sevrans-Livry », pourra accueillir des ICPE, soumises à déclaration uniquement.

Les servitudes

La section courante de l'infrastructure en souterrain traverse une servitude de transmissions radioélectriques, une servitude aéronautique de dégagement, une canalisation de gaz haute pression, une servitude de halage et de marchepied, une servitude relative au chemin de fer et une servitude liée au faisceau hertzien. Par ailleurs, la section courante de l'infrastructure de transport n'est pas concernée par les autres servitudes en vigueur sur le territoire communal (protection des bois et forêt soumis au régime forestier, protection des sites classés et inscrits, voisinage de cimetière).

Les ouvrages techniques annexes de ventilation et d'accès secours sont concernés par une servitude de transmissions radioélectriques et une servitude aéronautique de dégagement qui imposent des hauteurs maximales. Les ouvrages techniques annexes ne supposant pas d'élévation par rapport au niveau du sol, ils n'engendreront aucun obstacle à la transmission radioélectrique et au dégagement des aéroports.

Les emprises des gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » sont concernées par une servitude de halage et de marchepied, une servitude relative au chemin de fer, une servitude liée au faisceau hertzien, une servitude de transmissions radioélectriques et une servitude de dégagement des aéroports. La réalisation des gares intégrera ces dispositions et n'engendrera pas un usage du sol contraire à ces dispositions.

Par ailleurs, l'infrastructure de transport n'est pas concernée par les autres servitudes en vigueur sur le territoire communal (protection des bois et forêt soumis au régime forestier, protection des sites classés et inscrits, voisinage de cimetière).

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

4.4.3.12 Le bruit

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

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

Seuls deux ouvrages techniques annexes et les bâtiments voyageurs des deux gares seront réalisés en émergence. Ces différents éléments s'inscrivent dans un contexte déjà fortement urbanisé, mais relativement calme. Le projet ne devra pas augmenter les nuisances sonores.

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

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

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

- Un premier titre qui précise le territoire sur lequel se porte le contrat et présente le projet stratégique de développement durable élaboré par les parties ;
- Un deuxième titre qui définit les objectifs et priorités dans les domaines prévus par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ;
- Un troisième titre qui expose le programme des actions, opérations d'aménagement, projets d'infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des objectifs ;
- Un quatrième titre qui indique les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat.

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

Le projet de CDT « Est de la Seine-Saint-Denis » devrait aboutir à l'élaboration d'un Schéma de Développement Territorial (SDT), document d'orientations stratégiques sans portée réglementaire, synthétisant la volonté des parties pour le territoire.

Le projet de Schéma de Développement Territorial « Est de la Seine-Saint-Denis », en cours d'élaboration, intègre la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris comme support des actions de valorisation du territoire portées par ce schéma. Ainsi, la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de SEVRAN pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris s'inscrit en cohérence avec la poursuite des objectifs du SDT.

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

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

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

1. Présentation simplifiée de l'activité, d'une carte situant le projet d'activité par rapport aux périmètres des sites Natura 2000 les plus proches et d'un exposé sommaire mais argumenté des incidences que le projet d'activité est ou non susceptible de causer à un ou plusieurs sites Natura 2000. Cet exposé argumenté intègre nécessairement une description des contraintes déjà présentes (autres activités humaines, enjeux écologiques, etc.) sur la zone où devrait se dérouler l'activité.

2. L'exposé argumenté cité au 1. ci-dessus identifie le ou les sites Natura 2000 pouvant être affectés en fonction de la nature et de l'importance de l'activité, de la localisation de l'activité à l'intérieur d'un site ou à sa proximité, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques des habitats et espèces des sites concernés, etc.
3. Une analyse des différents effets de l'activité sur le ou les sites : permanents et temporaires, directs et indirects, cumulés avec ceux d'autres activités portées par le demandeur.

L'analyse des incidences

Le Parc forestier de la Poudrerie et le Bois départemental de la Tussion

Le parc départemental se situe à l'Est de la commune de SEVRAN. L'étude des incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN sur ce site est donc nécessaire. Le secteur du PLU concerné par la mise en compatibilité le plus proche de l'entité Natura 2000 est situé à 500 m environ.

Les plus forts enjeux communs au parc forestier de la Poudrerie et au bois départemental de la Tussion concernent les milieux forestiers avec le pic noir et le pic noir. Des enjeux moyens peuvent néanmoins être également identifiés dans les milieux forestiers pour la bondrée apivore, et dans les milieux humides pour le martin-pêcheur d'Europe.

Les caractéristiques du Parc forestier de la Poudrerie et le Bois départemental de la Tussion en font également une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 1, « parc forestier de Sevrans, bois de la Tussion et bois des Sablons » et une ZNIEFF de type 2 « Massif de l'Aulnoye, parc de Sevrans et la fosse Maussoin ».

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

| Espèce | Menaces potentielles | Effets induits par la mise en compatibilité du document |
|-------------------------|--|---|
| Martin-pêcheur d'Europe | Pollution de l'eau, travaux d'aménagement des berges, assèchement des mares (diminution de la ressource alimentaire) | Néant, la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats). |
| Pic noir | Dérangement en période de nidification, exploitation des gros bois favorables à l'espèce, rajeunissement du peuplement forestier | |
| Pic mar | Dérangement en période de reproduction, exploitation des gros bois favorables à l'espèce, rajeunissement du peuplement forestier | |

La mise en compatibilité du PLU de SEVRAN n'a pas d'incidences sur ces sites. En effet, le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne traverse pas ce site et la mise en compatibilité ne modifie pas l'occupation du sol dans ces sites.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

D'autre part, les adaptations apportées au PLU concernent en majorité des zones déjà urbanisées par de l'habitat ou des activités, ce qui signifie qu'à ces endroits les adaptations effectuées n'ont pas consisté en l'ouverture de nouveaux droits à construire. Les adaptations faites aux règlements de ces zones visent uniquement à autoriser l'implantation des gares et ouvrages annexes adaptée au projet au sein de la parcelle concernée. Elles n'ont donc pas d'incidences sur les sites de la Poudrerie et de la Tussion.

La réduction, limitée, de la superficie de la zone N et d'un EBC (1 800 m²) dans le parc des Sœurs n'a qu'un faible impact sur le caractère boisé et naturel de ce parc et n'a pas d'incidence négative sur le site Natura 2000, situé à 500 m environ.

Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN sur le parc forestier de la Poudrerie et le bois départemental de la Tussion peuvent être considérées comme nulles.

Le Parc Départemental du Sausset

Le parc départemental se situe dans les communes d'Aulnay-sous-Bois et Villepinte, limitrophes de SEVRAN. L'étude des incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN sur ce site est donc nécessaire. La zone du PLU concernée par la mise en compatibilité la plus proche de l'entité Natura 2000 est située à environ 800 m.

Les plus forts enjeux constatés dans le parc départemental du Sausset concernent les milieux humides avec le Blongios nain, la bondrée apivore, le Butor étoilé, le Gorgebleue à miroir, le Martin-pêcheur d'Europe, le Pic noir, la Pie grièche-écorceur et le Sterne pierregarin.

Les caractéristiques du parc départemental du Sausset en font également deux ZNIEFF de type 1 « *Prairies du parc départemental du Sausset* » et « *Coteau du parc départemental du Sausset* » et une ZNIEFF de type 2 « *Le parc départemental du Sausset* ».

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

| Espèce | Menaces potentielles identifiées par le DOCOB | Effets induits par la mise en compatibilité du document d'urbanisme |
|--------------------------------|--|---|
| Blongios nain | Variations du niveau de l'eau entre avril et juillet, pollutions accidentelles du marais, fractionnement excessif et rajeunissement trop fréquent de la roselière. | Néant, la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats). |
| Bondrée apivore | Dérangement, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire. | |
| Butor étoilé | Dérangements liés aux travaux dans le marais, pollutions accidentelles du marais. | |
| Gorgebleue à miroir | Dérangements liés aux travaux dans le marais, pollutions accidentelles du marais. | |
| Martin-pêcheur d'Europe | Pollution de l'eau, travaux d'entretien et d'aménagement. | |

| Espèce | Menaces potentielles identifiées par le DOCOB | Effets induits par la mise en compatibilité du document d'urbanisme |
|------------------------------|--|---|
| Pic noir | Dérangement, gestion sylvicole inadaptée. | Néant, la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats). |
| Pie-grièche écorcheur | Dérangement. | |
| Sterne pierregarin | Pollutions accidentelles des eaux des plans d'eau et des rivières qui limitent la ressource alimentaire disponible, variation du niveau de l'eau entre mai et août, dérangement et les risques de prédation (promeneurs, chiens, rats...), disparition ou la végétalisation des îles et des bancs terreux sur lesquels elle niche. | |

La mise en compatibilité du PLU de SEVRAN n'a pas d'incidences sur ce site, distant de 800 m environ. Le projet de réseau de transport du Grand Paris ne traverse pas le parc départemental du Sausset. Enfin, la mise en compatibilité ne modifie pas l'occupation du sol dans ces sites.

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

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

Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN sur le parc départemental du Sausset peuvent être considérées comme nulles.

Synthèse des différents sites

L'ensemble des autres sites Natura 2000 existant en Seine-Saint-Denis ou en Seine-et-Marne sont situés à plus de 1 km des limites communales de SEVRAN, en conséquence, au regard de la nature de l'évolution du droit du sol apportée par la mise en compatibilité, les incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN sont considérées comme nulles.

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

Il convient de souligner que la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN ne remet pas en cause ces différents points. En effet, celle-ci concerne en premier lieu des zones déjà densément urbanisées. Seule une extension limitée de la zone urbanisée (1 800 m²) est prévue à l'extrémité Sud du parc des Sœurs pour permettre la création d'une sortie secondaire de la gare « *Sevrans-Livry* ». Distant de 500 m par rapport au site Natura 2000, le déclassement de ce secteur de la zone naturelle ne remet pas en cause le caractère naturel et paysager du parc des Sœurs. La mise en compatibilité de ce secteur n'a donc aucune incidence sur les différents sites Natura 2000 étudiés.

La zone N du PLU de SEVRAN, mise en compatibilité pour les besoins du projet, couvre, par le biais de son secteur NL, une unité appartenant à la ZPS : le bois de la Tussion et le parc forestier de SEVRAN. Néanmoins, l'adaptation du règlement de la zone N et de son secteur NL vise uniquement à y autoriser des constructions souterraines, sous réserve qu'elles soient liées au réseau de transport public du Grand Paris. Le règlement de la zone N a été complété pour permettre l'implantation de la **gare souterraine** au niveau du canal de l'Ourcq (à 600 m environ du site Natura 2000). Cette évolution ne remet pas en cause la vocation naturelle de la zone et n'a pas d'incidences négatives sur les sites Natura 2000.

Les incidences sur le droit du sol de la mise en compatibilité du PLU de SEVRAN sur les différents sites Natura 2000 existants sont donc considérées comme nulles.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4.5.1 Les mesures d'évitement

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

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

4.4.5.2 Les mesures de réduction ou de compensation

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

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

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

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

4.4.7 Résumé non technique

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

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

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

- aux articles 1 et 2, afin de ne pas interdire l'implantation de l'infrastructure de transport ou de ses composantes ;
- aux articles 6 et 7 afin de ne pas imposer des règles de recul des constructions incompatibles avec l'insertion des émergences de l'infrastructure de transport ;
- aux articles 9 et 13, afin de ne pas imposer pour les parcelles concernées des espaces libres de toute construction incompatibles avec les spécificités techniques des émergences de l'infrastructure de transport ;
- à l'article 10 afin de ne pas imposer des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- à l'article 12 afin d'évaluer le nombre de places de stationnement à créer en fonction des besoins et afin de ne pas imposer des normes de stationnement incompatibles avec le projet.

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

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

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

4.4.8 Description de la méthodologie

Différentes sources ont été utilisées pour réaliser cette évaluation environnementale :

- Décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, dont les dispositions sont codifiées au sein de l'article R. 121-16 du Code de l'Urbanisme.
- PLU de SEVRAN approuvé le 24 octobre 2006.
- Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en 1994 et dont la procédure de révision a été approuvée par décret le 27 décembre 2013.

- Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) approuvé en 2000 et en cours de révision, le projet de PDUIF révisé intégrant le projet de réseau de transport public du Grand Paris.
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie.
- Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de l'Ile-de-France (SRCAE) en cours d'élaboration.
- Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) approuvé en novembre 2009.
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) adopté le 21 octobre 2013.
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IdF) :
 - Mode d'Occupation des Sols (MOS).
 - Plan des sites et monuments.
- Observatoire Régional de la Santé (ORS) d'Ile-de-France.
- Association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France (Airparif).
- Météo France.
- Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE).
- Bases de données Basol (Ministère en charge de l'environnement) et Basias (Bureau de Recherches Géologiques et Minières – BRGM).
- Code du Patrimoine.
- Services de l'Etat en Seine-Saint-Denis : Risques naturels et technologiques en Seine-Saint-Denis.
- BRGM : Aléas, risques naturels et technologiques.
- Directive européenne n° 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses, dite directive SEVESO, transposée notamment par l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs liés aux ICPE.
- Site Géoportail93.fr : carte de bruits.
- Documents d'objectifs (DOCOB) Natura 2000 « Sites de la Seine-Saint-Denis ».
- Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN).

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

**Rapport de présentation
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sevran

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006
Dernière révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013*

2. Une ville intégrée au réseau de transport régional et intercommunal

Sevrans bénéficie aujourd'hui d'une offre de transport en commun relativement dense grâce à la présence d'infrastructures de transport ferroviaire assurant à la commune une desserte durable d'importance. Le développement du réseau de bus vient compléter cette offre pour constituer un réseau de transport en commun efficace, s'organisant autour de deux grands noeuds de communication, le centre ville et la gare des Beaudottes.

2.1 Des infrastructures ferroviaires importantes

Les 2 gares SNCF de Sevrans sont situées sur la ligne RER B. Avec ses **2 branches du RER B**, il relie la ville à Paris, Roissy et à l'ouest de la Seine et Marne.

- La gare de Sevrans-Livry, est située en cœur de ville, à distance presque égale de tous les points du territoire. Construite en 1870, elle est la gare « historique » et accueille aujourd'hui près de 8 000 voyageurs/jour avec 8 trains/h aux périodes de pointe
- La gare de Sevrans-Beaudottes, au nord de la commune, au centre de l'un des quartiers les plus peuplés de la commune a été en 1980, lors de la réalisation de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Elle accueille plus de 12 000 voyageurs/jours et permet de rejoindre ce pôle en 15 mn.

Elles permettent toutes deux un accès à Paris gare du Nord en 20mn¹ environ. La ville est ainsi rapidement accrochée aux bassins d'emplois et de vie que sont Paris, Tremblay en France et Roissy-Charles de Gaulle.

¹ Rappelons que la durée moyenne d'un déplacement en métro dans Paris intra muros est de 20mn.

| Gares | Amplitude | Périodicité | Fréquence | Destination | Nombre de voyageur/ jours en 2004 (Source SNCF) | | |
|---|-------------------------------|------------------------------|-------------------------------|---|---|-----------|-------|
| | | | | | dir. Paris | dir. Nord | Total |
| Gare de Sevrans Livry RER B (branche Mitry) | De 5h30 environ à 1h du matin | Tous les jours de la semaine | 8 trains aux heures de pointe | Mitry Claye/Robinson Saint Rémy les Chevreuse | 6753 | 1308 | 8061 |
| Gare de Sevrans Beaudottes RER B (branche Roissy) | | | | Roissy – Aéroport/ Robinson Saint Rémy | 11163 | 1199 | 12362 |

Mais si ce mode de déplacement est rapide, il génère aussi des difficultés. Surfréquentation, dégradation du confort, usure du matériel, irrégularité, rendent la ligne B du RER inconfortable voire plus à certains horaires. La configuration actuelle de l'ensemble de la ligne présente un certain nombre de contraintes d'exploitation structurelles lourdes, qui pèsent quotidiennement sur la qualité du service. C'est pourquoi, RATP, SNCF, RFF et STIF ont élaboré un schéma directeur de la ligne de RER B qui présente les actions à court, moyen et long termes pour améliorer son fonctionnement (approuvé au CA du STIF en février 2005).

Parallèlement, un projet de liaison directe CDG Express entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle est à l'étude. Cette nouvelle liaison traversera le territoire sans le desservir, et ne sera donc pas un facteur d'amélioration de la desserte communale, mais est susceptible de générer des nuisances environnementales.

Plusieurs scénarios de tracé ont été étudiés. L'itinéraire qui semble aujourd'hui être retenu car le moins coûteux est la solution dite « virgule ». Cet itinéraire partirait de la gare de l'Est et rejoindrait la ligne du RER B à hauteur du secteur de la Chapelle en souterrain (limites de Paris – Saint-Denis). Il emprunterait ensuite les voies existantes du RER B direction Mitry jusqu'à Villeparisis, puis

Le transport de marchandises en ville à structurer

La région Ile-de-France induit par son activité industrielle et surtout pour sa consommation, de très importants transports de marchandises (145 millions de tonnes/an), hors trafics de transit. Ces déplacements génèrent de gros problèmes de pollution et de saturation du réseau routier de Ile-de-France, la route étant en effet le principal mode de transport.

La part du transport par chemin fer pour ces transports de marchandises est aujourd'hui seulement de 13% à l'échelle de la région soit 19 millions de tonnes. En outre, 23,5 millions de tonnes transitent annuellement en Ile-de-France par le fret. Le transport ferroviaire est en baisse et se concentre principalement sur le transport combiné et le transport traditionnel sur de longues distances (produits manufacturés et combustibles)

Le trafic fluvial de la Seine-Saint-Denis est quasi exclusivement lié au transport de matériaux de construction. Son développement peut s'appuyer sur la filière déchets de la construction.

L'activité transport et logistique est particulièrement dynamique en Seine-Saint-Denis du point de vue de l'emploi et des créations d'entreprises.

Dans le cadre du Plan de déplacement urbain de la région Ile-de-France et pour préserver le cadre de vie des citoyens, il convient de réfléchir au transport des marchandises sur le territoire. Cette réflexion s'opère notamment à l'échelle du département qui a élaboré des cartes signées par les communes concernées, en matière de transport ferré et de transport par voie d'eau.

A SEVRAN ...

Transport par voie ferrée :

Des trains de marchandises circulent de jour et de nuit sur la ligne Paris-Soissons, via la gare de Sevrans Livry. Par ailleurs, le projet Tram-train (ouverture fin 2006) de la ligne des Coquetiers qui traverse au sud-est le territoire sevrans offre également la possibilité à terme de développer cette activité de fret aux abords de la ligne. Sur Sevrans, le site Westinghouse en cours de reconversion est situé le long du tram-train et pourrait ainsi acheminer ces marchandises par voies ferrées.

Transport par voie d'eau :

Le canal de l'Ourcq constitue une voie d'eau de 108 km qui traverse l'Ile-de-France en reliant les départements de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, et en se prolongeant en Picardie.

Pour la Seine-Saint-Denis, le canal de l'Ourcq constitue un axe structurant et marque fortement le paysage. Il se compose de 2 tronçons distincts : la partie grand gabarit jusqu'à l'Ecluse de Sevrans est utilisée pour le transport fret (500 000 t/an) mais sur laquelle la coexistence d'activités touristiques et de loisirs demeurent possibles. Au delà de l'Ecluse de Sevrans, le secteur à petit gabarit est totalement dédié aux loisirs. Le transport de marchandises par voie d'eau au niveau du territoire sevrans semble difficilement envisageable. Il conviendra en revanche de préserver le caractère vert de cet axe tout en permettant le développement d'activités de loisirs telles que le Kayak proche de Kodak, la marche à pied, le vélo...

Transport par la route

La ville de Sevrans n'a actuellement pas de réflexion globale, quant à la réglementation de la circulation et du stationnement des poids lourds en ville. Des arrêtés sont pris ponctuellement suivant la demande et les contraintes rencontrées au quotidien.

Le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France définit des grands principes pour l'organisation des déplacements de marchandises, notamment en prônant une recherche d'harmonisation au niveau de la région. L'exemple de la ville de Paris semble être une réponse possible pour la constitution de la règle. Celle-ci repose sur 3 critères : sanctuarisation des axes rouges et des couloirs de bus, simplification de la réglementation avec des seuils de surface au sol (16 et 24 m²) ainsi que des plages horaires plus lisibles (heures creuses et heures de pointe), un élargissement en contrepartie des possibilités offertes aux professionnels.

La ville de Sevrans souhaite s'inscrire dans cette démarche et s'équiper à terme d'une réglementation plus globale pour la livraison des marchandises sur son territoire et entre autre au niveau des ZA du type Bernard Vergnaud.

rejoindrait Roissy Charles de Gaulle par une nouvelle ligne à réaliser le long de la ligne TGV interconnexion.

Un train tous les quarts d'heure à 160 km/h traverserait ainsi le parc de la Poudrerie et le centre ville de Sevrans au niveau de la gare de Sevrans-Livry. Des solutions limitant les nuisances sonores pour les riverains devront impérativement être mises en oeuvre.

L'offre en transport ferroviaire sera complétée également avec la mise en service du tram-train reliant la gare d'Aulnay-sous-Bois (RER B) à la gare de Bondy (RER E), à la fin 2006, participant ainsi au développement des transports interbanlieue.

Ce projet, inscrit au contrat de plan Etat Région (2000-2006), a pour but de réutiliser les infrastructures existantes de la ligne des Coquetiers pour y implanter un tramway. Ce dernier permettra :

- d'augmenter le nombre des arrêts et leur fréquence. Pour Sevrans, ce sont deux gares supplémentaires qui desserviront le quartier sud, et notamment le nouveau parc prévu sur les terrains Kodak, rayonnant jusqu'à Rougemont mais aussi Aulnay-sous-Bois et Livry-Gargan (la gare de Freinville Sevrans, gare existante et la future gare de Rougemont-Chanteloup).
- de supprimer les passages à niveaux (la traversée de la voie s'effectuera via des carrefours gérés par des feux tricolores ; l'emprise du tram-train sera limitée à 10 mètres)
- de réaménager les abords des voies, de réaliser un boulevard vert traversant les sept communes.

Avec une fréquence de 4 minutes aux heures de pointe, ce transport en site propre rénové doit permettre de redynamiser ce secteur de Sevrans, par avec une intégration urbaine de la ligne et de ses arrêts. Il circulera tous les jours de 5h30 environ à 1h00 du matin.

4. Une nécessaire adaptation des documents d'urbanisme communaux

Les quartiers de la ville constitués de manière autonome forment un paysage hétérogène et impliquent des fonctionnements centrifuges au détriment du centre ville. Nombre d'entre eux font l'objet d'importants projets de renouvellement qui feront changer significativement le paysage de Sevrans.

L'ensemble des projets engagés arrivant aujourd'hui à maturité il devient nécessaire voire impératif de définir le nouveau plan local d'urbanisme pour encadrer les évolutions du territoire, simplifier les documents actuels et les adapter aux nécessités futures.

L'enjeu de ce PLU est de les inscrire dans une cohérence d'ensemble. La mise en œuvre du PLU naît d'une volonté municipale de réfléchir à l'échelle de la ville. L'amélioration du cadre de vie des Sevransais, le renouvellement de l'identité communale sont à ce prix.

Depuis 1988, les mutations de Sevrans sont encadrées par le POS et les trois règlements de ZAC conçus selon les principes de l'époque ; **ce document a servi pendant plus de 15 ans comme cadre de référence à plusieurs actions d'urbanisme ; il est aujourd'hui dépassé et ne tient pas compte des nouvelles réalités du territoire communal.**

L'élaboration du POS de Sevrans est née d'un arrêté préfectoral de septembre 1972, et s'est achevée 16 ans plus tard, le 14 décembre 1988.

Le POS a par la suite évolué pour répondre aux transformations des modes de vie des Sevransais, aux évolutions de la conjoncture économique et aux nouveaux objectifs de développement de la ville. Ces adaptations au coup par coup lui ont fait perdre peu à peu sa pertinence initiale entamée dès le départ par la création successive de trois ZAC couvrant plus d'un tiers de la commune. La ZAC de Sevrans, créée à la suite d'une ZUP en 1976, s'étend à elle seule sur 183ha, tandis que les ZAC des Beaudottes et du centre ville, plus récentes (respectivement 1984 et 1997) retrouvent des proportions plus raisonnables 10 ha pour la première et presque 2 ha pour la deuxième.

Les ambiances et les paysages différents rendent tangibles la pluralité des règlements et l'affrontement des logiques de planification urbaine qui s'appliquent à Sevrans :

- un POS conçu pour encadrer les évolutions ponctuelles et individuelles des tissus urbains constitués et reposant sur une répartition des zones selon les typologies de quartiers
- des ZAC outils opérationnels pour construire la ville et organiser son développement sur la base d'une répartition en îlots fonctionnels.

Sevrans, parvenue à un tournant de son histoire, entre dans une phase de renouvellement urbain. La dissymétrie du territoire entretenue par deux grands régimes du droit des sols différents doit disparaître pour laisser place à un régime unique organisant un développement communal harmonieux. Cette volonté se traduit par une refonte des règlements de POS et de ZAC en un document reposant sur un nouveau projet de développement de la ville intégrant les évolutions majeures qu'a connu Sevrans en terme de mutations économiques et tenant compte des évolutions sociologiques en matière d'urbanisme.

L'actuelle révision générale des documents d'urbanisme communaux intègre donc pleinement l'innovation majeure de la loi SRU : le projet de ville, est conçu comme l'unique base d'un règlement appliqué à l'ensemble du territoire communal.

La définition de ce projet, détaillé dans le PADD, repose sur les principaux besoins, enjeux et perspectives identifiés au long du diagnostic communal.

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sevran

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006
Dernière révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013*

2. Une ville intégrée au réseau de transport régional et intercommunal

Sevrans bénéficie aujourd'hui d'une offre de transport en commun relativement dense grâce à la présence d'infrastructures de transport ferroviaire assurant à la commune une desserte durable d'importance. Le développement du réseau de bus vient compléter cette offre pour constituer un réseau de transport en commun efficace, s'organisant autour de deux grands noeuds de communication, le centre ville et la gare des Beaudottes.

2.1 Des infrastructures ferroviaires importantes

Les 2 gares SNCF de Sevrans sont situées sur la ligne RER B. Avec ses **2 branches du RER B**, il relie la ville à Paris, Roissy et à l'ouest de la Seine et Marne.

- La gare de Sevrans-Livry, est située en cœur de ville, à distance presque égale de tous les points du territoire. Construite en 1870, elle est la gare « historique » et accueille aujourd'hui près de 8 000 voyageurs/jour avec 8 trains/h aux périodes de pointe
- La gare de Sevrans-Beaudottes, au nord de la commune, au centre de l'un des quartiers les plus peuplés de la commune a été en 1980, lors de la réalisation de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Elle accueille plus de 12 000 voyageurs/jours et permet de rejoindre ce pôle en 15 mn.

Elles permettent toutes deux un accès à Paris gare du Nord en 20mn¹ environ. La ville est ainsi rapidement accrochée aux bassins d'emplois et de vie que sont Paris, Tremblay en France et Roissy-Charles de Gaulle.

¹ Rappelons que la durée moyenne d'un déplacement en métro dans Paris intra muros est de 20mn.

| Gares | Amplitude | Périodicité | Fréquence | Destination | Nombre de voyageurs/jours en 2004 (Source SNCF) | | |
|---|-------------------------------|------------------------------|-------------------------------|---|---|-----------|-------|
| | | | | | Dir. Paris | Dir. Nord | Total |
| Gare de Sevrans Livry RER B (branche Mitry) | De 5h30 environ à 1h du matin | Tous les jours de la semaine | 8 trains aux heures de pointe | Mitry Claye/Robinson Saint Rémy les Chevreuse | 6753 | 1308 | 8061 |
| Gare de Sevrans Beaudottes RER B (branche Roissy) | | | | Roissy – Aéroport/ Robinson Saint Rémy | 11163 | 1199 | 12362 |

Mais si ce mode de déplacement est rapide, il génère aussi des difficultés. Surfréquentation, dégradation du confort, usure du matériel, irrégularité, rendent la ligne B du RER inconfortable voire plus à certains horaires. La configuration actuelle de l'ensemble de la ligne présente un certain nombre de contraintes d'exploitation structurelles lourdes, qui pèsent quotidiennement sur la qualité du service. C'est pourquoi, RATP, SNCF, RFF et STIF ont élaboré un schéma directeur de la ligne de RER B qui présente les actions à court, moyen et long termes pour améliorer son fonctionnement (approuvé au CA du STIF en février 2005).

Parallèlement, un projet de liaison directe CDG Express entre Paris et l'aéroport Charles-de-Gaulle est à l'étude. Cette nouvelle liaison traversera le territoire sans le desservir, et ne sera donc pas un facteur d'amélioration de la desserte communale, mais est susceptible de générer des nuisances environnementales.

Plusieurs scénarios de tracé ont été étudiés. L'itinéraire qui semble aujourd'hui être retenu car le moins coûteux est la solution dite « virgule ». Cet itinéraire partirait de la gare de l'Est et rejoindrait la ligne du RER B à hauteur du secteur de la Chapelle en souterrain (limites de Paris – Saint-Denis). Il emprunterait ensuite les voies existantes du RER B direction Mitry jusqu'à Villeparisis, puis

Le transport de marchandises en ville à structurer

La région Ile-de-France induit par son activité industrielle et surtout pour sa consommation, de très importants transports de marchandises (145 millions de tonnes/an), hors trafics de transit. Ces déplacements génèrent de gros problèmes de pollution et de saturation du réseau routier de Île-de-France, la route étant en effet le principal mode de transport.

La part du transport par chemin fer pour ces transports de marchandises est aujourd'hui seulement de 13% à l'échelle de la région soit 19 millions de tonnes. En outre, 23,5 millions de tonnes transitent annuellement en Ile-de-France par le fret. Le transport ferroviaire est en baisse et se concentre principalement sur le transport combiné et le transport traditionnel sur de longues distances (produits manufacturés et combustibles)

Le trafic fluvial de la Seine-Saint-Denis est quasi exclusivement lié au transport de matériaux de construction. Son développement peut s'appuyer sur la filière déchets de la construction.

L'activité transport et logistique est particulièrement dynamique en Seine-Saint-Denis du point de vue de l'emploi et des créations d'entreprises.

Dans le cadre du Plan de déplacement urbain de la région Ile-de-France et pour préserver le cadre de vie des citoyens, il convient de réfléchir au transport des marchandises sur le territoire. Cette réflexion s'opère notamment à l'échelle du département qui a élaboré des cartes signées par les communes concernées, en matière de transport ferré et de transport par voie d'eau.

A SEVRAN ...

Transport par voie ferrée :

Des trains de marchandises circulent de jour et de nuit sur la ligne Paris-Soissons, via la gare de Sevrans Livry. Par ailleurs, le projet Tram-train (ouverture fin 2006) de la ligne des Coquetiers qui traverse au sud-est le territoire sevrans offre également la possibilité à terme de développer cette activité de fret aux abords de la ligne. Sur Sevrans, le site Westinghouse en cours de reconversion est situé le long du tram-train et pourrait ainsi acheminer ces marchandises par voies ferrées.

Transport par voie d'eau :

Le canal de l'Ourcq constitue une voie d'eau de 108 km qui traverse l'Ile-de-France en reliant les départements de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, et en se prolongeant en Picardie.

Pour la Seine-Saint-Denis, le canal de l'Ourcq constitue un axe structurant et marque fortement le paysage. Il se compose de 2 tronçons distincts : la partie grand gabarit jusqu'à l'Ecluse de Sevrans est utilisée pour le transport fret (500 000 t/an) mais sur laquelle la coexistence d'activités touristiques et de loisirs demeurent possibles. Au delà de l'Ecluse de Sevrans, le secteur à petit gabarit est totalement dédié aux loisirs. Le transport de marchandises par voie d'eau au niveau du territoire sevrans semble difficilement envisageable. Il conviendra en revanche de préserver le caractère vert de cet axe tout en permettant le développement d'activités de loisirs telles que le Kayak proche de Kodak, la marche à pied, le vélo...

Transport par la route

La ville de Sevrans n'a actuellement pas de réflexion globale, quant à la réglementation de la circulation et du stationnement des poids lourds en ville. Des arrêtés sont pris ponctuellement suivant la demande et les contraintes rencontrées au quotidien.

Le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France définit des grands principes pour l'organisation des déplacements de marchandises, notamment en prônant une recherche d'harmonisation au niveau de la région. L'exemple de la ville de Paris semble être une réponse possible pour la constitution de la règle. Celle-ci repose sur 3 critères : sanctuarisation des axes rouges et des couloirs de bus, simplification de la réglementation avec des seuils de surface au sol (16 et 24 m²) ainsi que des plages horaires plus lisibles (heures creuses et heures de pointe), un élargissement en contrepartie des possibilités offertes aux professionnels.

La ville de Sevrans souhaite s'inscrire dans cette démarche et s'équiper à terme d'une réglementation plus globale pour la livraison des marchandises sur son territoire et entre autre au niveau des ZA du type Bernard Vergnaud.

rejoindrait Roissy Charles de Gaulle par une nouvelle ligne à réaliser le long de la ligne TGV interconnexion.
Un train tous les quarts d'heure à 160 km/h traverserait ainsi le parc de la Poudrerie et le centre ville de Sevrans au niveau de la gare de Sevrans-Livry. Des solutions limitant les nuisances sonores pour les riverains devront impérativement être mises en oeuvre.

L'offre en transport ferroviaire sera complétée également avec la mise en service du tram-train reliant la gare d'Aulnay-sous-Bois (RER B) à la gare de Bondy (RER E), à la fin 2006, participant ainsi au développement des transports interbanlieue.

Ce projet, inscrit au contrat de plan Etat Région (2000-2006), a pour but de réutiliser les infrastructures existantes de la ligne des Coquetiers pour y implanter un tramway. Ce dernier permettra :

- d'augmenter le nombre des arrêts et leur fréquence. Pour Sevrans, ce sont deux gares supplémentaires qui desserviront le quartier sud, et notamment le nouveau parc prévu sur les terrains Kodak, rayonnant jusqu'à Rougemont mais aussi Aulnay-sous-Bois et Livry-Gargan (la gare de Freinville Sevrans, gare existante et la future gare de Rougemont-Chanteloup).
- de supprimer les passages à niveaux (la traversée de la voie s'effectuera via des carrefours gérés par des feux tricolores ; l'emprise du tram-train sera limitée à 10 mètres)
- de réaménager les abords des voies, de réaliser un boulevard vert traversant les sept communes.

Avec une fréquence de 4 minutes aux heures de pointe, ce transport en site propre rénové doit permettre de redynamiser ce secteur de Sevrans, par avec une intégration urbaine de la ligne et de ses arrêts. Il circulera tous les jours de 5h30 environ à 1h00 du matin.

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation des gares de « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celles-ci sont appelées 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 Sevrans

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Sevrans en tunnel du Nord au Sud et sur une longueur d'environ 3,4 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- Les gares « Sevrans-Livry » et « Sevrans-Beaudottes » complétées par leurs emprises en souterrain ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

4. Une nécessaire adaptation des documents d'urbanisme communaux

Les quartiers de la ville constitués de manière autonome forment un paysage hétérogène et impliquent des fonctionnements centrifuges au détriment du centre ville. Nombre d'entre eux font l'objet d'importants projets de renouvellement qui feront changer significativement le paysage de Sevrans.

L'ensemble des projets engagés arrivant aujourd'hui à maturité il devient nécessaire voire impératif de définir le nouveau plan local d'urbanisme pour encadrer les évolutions du territoire, simplifier les documents actuels et les adapter aux nécessités futures.

L'enjeu de ce PLU est de les inscrire dans une cohérence d'ensemble. La mise en oeuvre du PLU naît d'une volonté municipale de réfléchir à l'échelle de la ville. L'amélioration du cadre de vie des Sevransais, le renouvellement de l'identité communale sont à ce prix.

Depuis 1988, les mutations de Sevrans sont encadrées par le POS et les trois règlements de ZAC conçus selon les principes de l'époque ; **ce document a servi pendant plus de 15 ans comme cadre de référence à plusieurs actions d'urbanisme ; il est aujourd'hui dépassé et ne tient pas compte des nouvelles réalités du territoire communal.**

L'élaboration du POS de Sevrans est née d'un arrêté préfectoral de septembre 1972, et s'est achevée 16 ans plus tard, le 14 décembre 1988.

Le POS a par la suite évolué pour répondre aux transformations des modes de vie des Sevransais, aux évolutions de la conjoncture économique et aux nouveaux objectifs de développement de la ville. Ces adaptations au coup par coup lui ont fait perdre peu à peu sa pertinence initiale entamée dès le départ par la création successive de trois ZAC couvrant plus d'un tiers de la commune. La ZAC de Sevrans, créée à la suite d'une ZUP en 1976, s'étend à elle seule sur 183ha, tandis que les ZAC des Beaudottes et du centre ville, plus récentes (respectivement 1984 et 1997) retrouvent des proportions plus raisonnables 10 ha pour la première et presque 2 ha pour la deuxième.

Les ambiances et les paysages différents rendent tangibles la pluralité des règlements et l'affrontement des logiques de planification urbaine qui s'appliquent à Sevrans :

- un POS conçu pour encadrer les évolutions ponctuelles et individuelles des tissus urbains constitués et reposant sur une répartition des zones selon les typologies de quartiers
- des ZAC outils opérationnels pour construire la ville et organiser son développement sur la base d'une répartition en îlots fonctionnels.

Sevrans, parvenue à un tournant de son histoire, entre dans une phase de renouvellement urbain. La dissymétrie du territoire entretenue par deux grands régimes du droit des sols différents doit disparaître pour laisser place à un régime unique organisant un développement communal harmonieux. Cette volonté se traduit par une refonte des règlements de POS et de ZAC en un document reposant sur un nouveau projet de développement de la ville intégrant les évolutions majeures qu'a connu Sevrans en terme de mutations économiques et tenant compte des évolutions sociologiques en matière d'urbanisme.

L'actuelle révision générale des documents d'urbanisme communaux intègre donc pleinement l'innovation majeure de la loi SRU : le projet de ville, est conçu comme l'unique base d'un règlement appliqué à l'ensemble du territoire communal.

La définition de ce projet, détaillé dans le PADD, repose sur les principaux besoins, enjeux et perspectives identifiés au long du diagnostic communal.

5. 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.

B1.

PADD

Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sevran

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006

Dernière révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013

1. Développer l'accessibilité de Sevrans

✓ Améliorer l'accès aux voies routières régionales

Le désenclavement par des connexions adaptées au nord comme au sud est déterminant, notamment pour favoriser l'accès à l'emploi.

Pour ce faire :

- Il conviendra d'assurer la connexion du réseau communal aux principaux axes du territoire, RN 2 et A 104 notamment en vue de l'ouverture à l'urbanisation des terrains Montceuleux. Cette amélioration des accès nécessitera une action concertée avec la commune de Villepinte.
- La requalification des principaux axes de circulation de la ville (RN 370, RD 44 et RD 115) devra permettre d'améliorer leur liaison aux axes de circulation majeurs (RN2 et RN 3, A104 et A1) et leur rôle d'entrée de ville.

Les liaisons intercommunales devront être renforcées ou créées, afin d'assurer une continuité de la trame des voies avec les communes limitrophes et une connexion sur les voies de désenclavement. L'action visera d'abord les quartiers où ces liaisons sont quasi inexistantes aujourd'hui : Sablons, Montceuleux et Rougemont.

✓ Favoriser les liaisons intercommunales par les transports en commun

Pour cela il s'agit de :

- Permettre, dans l'aménagement de Sevrans, l'amélioration du service aux usagers, des conditions de circulation du réseau de bus et la desserte de certains quartiers de la ville aujourd'hui mal reliés aux gares du territoire intercommunal et au centre ville.
- Développer les opportunités liées à la mise en circulation d'un tram train sur la ligne des Coquetiers
 - valoriser les deux gares situées sur le territoire communal en les intégrant au réseau de liaisons douces et en aménageant l'espace public à proximité immédiate pour faciliter leur accès et les rendre clairement identifiables;
 - prévoir le prolongement nord du tram-train permettant de relier directement les quartiers d'habitat collectif de Sevrans et d'Aulnay-sous-Bois aux pôles d'emplois situés au nord (Paris Nord II, Usines PSA, Parc des expositions, Roissy)

✓ Ouvrir le territoire

- Construire un réseau de liaisons douces efficace
La municipalité se donne pour objectif de compléter et développer le réseau de liaisons douces existant afin d'assurer à terme un maillage complet du territoire, et notamment cyclable. Ce réseau reliera entre eux les espaces verts remarquables et les principaux équipements de la commune et des communes voisines.
- Renforcer les continuités du tissu urbain : il s'agit de prévoir l'évolution des tissus urbains en liaison avec les communes limitrophes et de profiter des accroches existantes pour prolonger certaines voies vers les communes voisines (avenue du Docteur Schaffner vers Aulnay-sous-Bois).
- Réaménager les entrées de villes par un traitement spécifique de l'espace public et du paysage urbain.

B2.

PADD

Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sevran

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006

Dernière révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013

1. Développer l'accessibilité de Sevrans

✓ Améliorer l'accès aux voies routières régionales

Le désenclavement par des connexions adaptées au nord comme au sud est déterminant, notamment pour favoriser l'accès à l'emploi.

Pour ce faire :

- Il conviendra d'assurer la connexion du réseau communal aux principaux axes du territoire, RN 2 et A 104 notamment en vue de l'ouverture à l'urbanisation des terrains Montceuleux. Cette amélioration des accès nécessitera une action concertée avec la commune de Villepinte.
- La requalification des principaux axes de circulation de la ville (RN 370, RD 44 et RD 115) devra permettre d'améliorer leur liaison aux axes de circulation majeurs (RN2 et RN 3, A104 et A1) et leur rôle d'entrée de ville.

Les liaisons intercommunales devront être renforcées ou créées, afin d'assurer une continuité de la trame des voies avec les communes limitrophes et une connexion sur les voies de désenclavement. L'action visera d'abord les quartiers où ces liaisons sont quasi inexistantes aujourd'hui : Sablons, Montceuleux et Rougemont.

✓ Favoriser les liaisons intercommunales par les transports en commun

Pour cela il s'agit de :

- Permettre, dans l'aménagement de Sevrans, l'amélioration du service aux usagers, des conditions de circulation du réseau de bus et la desserte de certains quartiers de la ville aujourd'hui mal reliés aux gares du territoire intercommunal et au centre ville.
- Développer les opportunités liées à la mise en circulation d'un tram train sur la ligne des Coquetiers
 - valoriser les deux gares situées sur le territoire communal en les intégrant au réseau de liaisons douces et en aménageant l'espace public à proximité immédiate pour faciliter leur accès et les rendre clairement identifiables;
 - prévoir le prolongement nord du tram-train permettant de relier directement les quartiers d'habitat collectif de Sevrans et d'Aulnay-sous-Bois aux pôles d'emplois situés au nord (Paris Nord II, Usines PSA, Parc des expositions, Roissy)

- [Développer les opportunités liées à la mise en circulation du futur réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire.](#)

✓ Ouvrir le territoire

- Construire un réseau de liaisons douces efficace
La municipalité se donne pour objectif de compléter et développer le réseau de liaisons douces existant afin d'assurer à terme un maillage complet du territoire, et notamment cyclable. Ce réseau reliera entre eux les espaces verts remarquables et les principaux équipements de la commune et des communes voisines.
- Renforcer les continuités du tissu urbain : il s'agit de prévoir l'évolution des tissus urbains en liaison avec les communes limitrophes et de profiter des accroches existantes pour prolonger certaines voies vers les communes voisines (avenue du Docteur Schaffner vers Aulnay-sous-Bois).
- Réaménager les entrées de villes par un traitement spécifique de l'espace public et du paysage urbain.

C1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sevran

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006
Dernière révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013



Dispositions applicables aux zones UCV et UCVA

Cette zone correspond aux secteurs qui composent le centre ville traditionnel et qui présentent un tissu constitué, le plus souvent en alignement des voies.
Des activités de services ou des commerces y sont présentes et doivent pouvoir s'y développer.
La zone comprend un sous-secteur UCVA qui correspond aux quartiers du Baliveau et de Perrin, où les tissus sont constitués d'opérations d'habitat collectif récentes.



SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UCV/1. Les occupations et utilisations du sol interdites

- 1.1. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.2. Les industries
- 1.3. Les entrepôts ainsi que les dépôts de matériel et matériaux, organisés ou non, de ferraille, de combustibles solides ou liquides, ou de déchets.
- 1.4. Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités.
- 1.5. Les garages collectifs de caravanes.
- 1.6. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.



Article UCV/2. Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

2.1. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ou sinistre susceptibles de causer des dommages graves aux personnes et aux biens et sous réserve que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les équipements collectifs existant sur le secteur.

2.2. Concernant les risques, nuisances et protections

2.2.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse
Une grande partie du territoire communal est touché par un aléa élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse.

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n°5-A et 5-B jointes au présent PLU.

2.2.2. Les matériaux superficiels argilo marneux
La totalité du territoire communal est touché par un aléa faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n°5-B jointe au présent PLU

2.2.3. Risque d'exposition au plomb
Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb.

Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n°5-D

2.2.4. Les protections archéologiques

Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945.)

2.2.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n° 5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.2.6. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n°5-A, 5-I, 5-J, et 5-K jointes au présent PLU.

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UCV/3. Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3.1. Accès :

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.1.4. Bateaux :

De manière à ne pas gêner la circulation des piétons sur les trottoirs, les bateaux d'accès aux terrains depuis les voies publiques doivent être limités à un seul bateau par terrain. Leur largeur ne doit pas excéder 5,00 m.

3.2. Voies privées

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m.

Cette emprise peut être réduite jusqu'à une largeur de 6,00m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et desservant au plus 10 logements.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.



Article UCV/4. Conditions de desserte des terrains par les réseaux

4.1. Eau potable

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes

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

Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.
- Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.
- Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en oeuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.
- Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).
- Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.



Article UCV/5. Superficie minimale des terrains

Sans objet



Article UCV/6. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1. Sauf alignement spécifique, les constructions de premier rang doivent être obligatoirement édifiées à l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer. La construction de bâtiments en second rang n'est autorisée que dans la mesure où une construction de premier rang est réalisée.

6.1.1. En secteurs UCVa, les constructions peuvent être édifiées à l'alignement ou en retrait de 2,50m minimum des voies ou emprises publiques existantes ou à créer.

6.1.2 Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et ne respectant pas l'alignement, les extensions sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.2. Les saillies et retraits de façade sont autorisés de manière ponctuelle (maximum 30% du linéaire de la façade) dans la mesure où ils n'excèdent pas 1,20 m de profondeur. Les saillies édifiées en surplomb des voies et emprises publiques ne peuvent être situées à moins de 4,30m du niveau du sol. Les loggias sur rue sont interdites.

6.3. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif



Article UCV/7. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1. Dans le secteur UCV, dans une bande de 14,00m de profondeur à partir de l'alignement, les constructions doivent s'implanter d'une limite latérale à l'autre.

Au delà de la bande de 14,00 m, les constructions peuvent s'accoler sur toutes les limites séparatives ou s'implanter en retrait en respectant alors les conditions ci-dessous :

7.1.1. En cas de vues:

Sur les limites latérales et de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 5,00m

7.1.2. En cas de murs aveugles

Sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

7.2. Dans les secteurs UCVa, les constructions peuvent s'accoler sur toutes les limites séparatives ou s'implanter en retrait en respectant alors les conditions ci-dessous :

7.2.1. En cas de vues:

Sur les limites latérales et de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 5,00m

7.2.2. En cas de murs aveugles

Sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

7.3. Dans les secteurs UCV et UCVa, les constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif peuvent s'accoler sur toutes les limites séparatives ou s'implanter en retrait en respectant alors les conditions ci-dessous :

7.3.1. En cas de vues:

Sur les limites latérales et de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 5,00m

7.3.2. En cas de murs aveugles

Sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

7.4. Constructions existantes

Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article :

- les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.
- l'obligation d'implantation sur les limites latérales ne s'applique pas aux extensions qui doivent alors respecter les retraits définis en 7.1



Article UCV/8. Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

8.1. Lorsque plusieurs constructions non contiguës sont implantées sur une même propriété, elles doivent respecter :

8.1.1. dans le cas d'une façade percée de vues donnant sur un mur aveugle, une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction la plus haute avec un minimum de 5,00m

8.1.2. dans le cas de vues réciproques, une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction la plus haute avec un minimum de 8,00m.

8.1.3. dans le cas de deux façades aveugles, une distance minimum de 5,00m.

8.2. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.



Article UCV/9. Emprise au sol des constructions

Sans objet



Article UCV/10. Hauteur maximale des constructions

10.1. La hauteur des constructions ne peut excéder:

- pour les terrains de moins de 20,00m de large, 12,00m au faîtage
- pour les terrains de 20,00m de large et plus, 15,00m au faîtage

10.2. Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.



Article UCV/11. Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Façades

11.2.1. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit. Cet article est valable également pour les murs de clôture.

11.2.2. En cas de travaux sur des bâtiments existants, les parements en pierres, briques, les modénatures et motifs divers (entourages et appuis de fenêtres, bandeaux, corniches...) doivent être maintenus et restitués.

11.2.3. Les façades des constructions nouvelles doivent faire l'objet d'un traitement en séquences successives tous les 40,00m au minimum.

11.3. Traitement des toitures

11.3.1. Lors de l'extension ou du réaménagement de bâtiments existants, les extensions ou les modifications de toitures doivent être traitées de manière homogène avec l'existant.

11.3.2. Les chiens assis à contre pente de la toiture sont interdits.

11.4. Clôtures

Les clôtures sur rue doivent présenter une esthétique en accord avec la rue dans laquelle elles s'insèrent. Leur hauteur ne peut dépasser 2,00m.

11.5. Eléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement. Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.6. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.



Article UCV/12. Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

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

12.2. Normes minimum de stationnement

Pour chaque construction ou installation nouvelles le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

12.2.1. Logement

- 1 place de stationnement voiture par logement + 15% de places visiteurs
- les constructions de plus de 5 logements doivent comporter un local vélo de 5m² minimum. Au delà de 10 logements, ce local doit être augmenté de 5m² supplémentaires par tranche de 10 logements dans une limite de 20m².

12.2.2. Activités

- au delà de 100m² de SHOB, 1 place par 100m² de SHOB supplémentaires.

12.2.3. Commerces

- pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 50m² de SHOB

12.2.4. Restauration

- pour les constructions au-delà de 150m², 1 place par 30m² de SHOB

12.2.5. Foyers et établissement de résidence temporaire, hôtels

- 1 place pour 5 unités de vie
- 1 local vélo de 8m² minimum à partir de 5 unités de vie

12.2.6. Etablissement de formation

- 1 place par 200m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum

12.2.7. Autres équipements d'intérêt général ou collectif

- 1 place par 100 m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum à partir de 200m² de SHOB

12.3. Les extensions de constructions ne créant pas de logements supplémentaires ne sont pas soumises à la création de nouvelles places de stationnement.

12.4. Les aires de stationnement intérieures aux bâtiments ne peuvent occuper plus de 60% des Rez-de-chaussée.



Article UCV/13. Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de loisirs et de plantations

Sans objet

SECTION 3 : POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DU SOL



Article UCV/14. Coefficient d'occupation du sol

Sans objet



Dispositions applicables aux zones UEV

Cette zone correspond à des secteurs d'accès vers le centre ville traditionnel, présentant un tissu souvent encore pavillonnaire mais dont l'évolution est amorcée.

Des activités de services ou des commerces y sont présentes et doivent pouvoir s'y développer.

Le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA correspondent à une partie des anciens terrains Westinghouse, pour laquelle des règles adaptées ont été définies, afin de permettre la création d'un quartier mixte qui tire parti de la présence de la gare du tram-train et qui tient compte de l'environnement urbain du site.



SEVRAN
www.ville-sevran.fr

ART. UEV 1 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- 1.1. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.2. Les industries
- 1.3. Les entrepôts ainsi que les dépôts de matériel et matériaux, organisés ou non, de ferraille, de combustibles solides ou liquides, ou de déchets.
- 1.4. Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités.
- 1.5. Les garages collectifs de caravanes.
- 1.6. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.

ART. UEV 2 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À AUTORISATIONS PARTICULIÈRES

2.1. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ou sinistre susceptibles de causer des dommages graves aux personnes et aux biens et sous réserve que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les équipements collectifs existant sur le secteur.

2.2. Concernant les risques, nuisances et protections

2.2.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse
Une grande partie du territoire communal est touché par un aléas élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse.
Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n° 5-A et 5-B jointes au présent PLU.

2.2.2. Les matériaux superficiels argilo marneux
La totalité du territoire communal est touché par un aléas faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n° 5-B jointe au présent PLU

2.2.3. Risque d'exposition au plomb
Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb. Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n° 5-D

2.2.4. Les protections archéologiques
Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945.)

2.2.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n° 5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.2.6. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité
Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n° 5-A, 5-I, 5-J, et 5-K jointes au présent PLU.

2.3 Dans le secteur UEVW et le sous-secteur UEVwA, le respect des articles du présent règlement ne se fera pas à l'échelle de l'unité foncière mais à celle de chaque terrain issu de la division.

ART. UEV 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

3.1. Accès

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.1.4. Bateaux:

De manière à ne pas gêner la circulation des piétons sur les trottoirs, les bateaux d'accès aux terrains depuis les voies publiques doivent être limités dans la mesure du possible à un seul bateau par terrain. Leur largeur ne doit pas excéder 5,00 m.

3.1.5 Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, afin de faciliter les entrées et sorties des véhicules, plusieurs bateaux peuvent être admis, sous réserve de l'accord des concessionnaires des voies.

3.2. Voies privées

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m. Cette emprise peut être réduite jusqu'à une largeur de 6,00m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et desservant au plus 10 logements.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.

ART. UEV 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX

4.1. Eau potable

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux usées, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.

Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.

Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en œuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.

-Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).

-Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques

sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.

ART. UEV 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

Sans objet

ART. UEV 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Les constructions de premier rang doivent être obligatoirement édifiées à l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer. La construction de bâtiments en second rang n'est autorisée que dans la mesure où une construction de premier rang est réalisée.

6.2. Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et ne respectant pas l'alignement, les extensions sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.3. Les saillies et retraits de façade sont autorisés de manière ponctuelle (maximum 30% du linéaire de la façade).

Les saillies édifiées en surplomb des voies et emprises publiques ne peuvent être situées à moins de 4,30m du niveau du sol.

Les loggias sur rue sont interdites.

Un étage en retrait est autorisé sur toute la longueur du bâtiment au dernier niveau de celui-ci.

6.4. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, le long du boulevard Westinghouse, les constructions de premier rang doivent être édifiées à l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer mais peuvent, ponctuellement, observer un retrait. Ces retraits, ne rentreront pas en compte pour le calcul des saillies et retraits autorisés en 6.3.

6.5. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, les loggias sur rue sont autorisées à partir de 4,30m du niveau du sol.

Des étages en retrait sont autorisés sur toute la longueur du bâtiment aux deux derniers niveaux de celui-ci.

6.6. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif

ART. UEV 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1. Dans une bande de 12,00m de profondeur à partir de l'alignement, les constructions doivent s'implanter sur les deux limites latérales.

7.1.1. Cette règle ne s'applique pas aux terrains situés à l'angle de deux rues. Dans ce cas précis, les constructions doivent s'implanter sur au moins une des limites latérales et respecter le cas échéant sur l'autre limite les prospectifs définis en 7.2.

7.1.2. Pour les parcelles de plus de 30m de façade sur rue et tout en respectant l'implantation sur les limites séparatives latérales, des interruptions de la façade créant des percées visuelles vers les cœurs d'îlots peuvent être acceptées.

7.1.3. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, pour les terrains dont la façade principale est sur le boulevard Westinghouse, les constructions doivent s'implanter sur les deux limites latérales, dans une bande de 15.00 m de profondeur à partir de l'alignement.

7.2. Au delà de la bande de 12,00m définie en 7.1, ou de la bande de 15.00m définie en 7.1.3, les constructions doivent observer un retrait dans les conditions ci-dessous :

7.2.1. En cas de vues:

-sur les limites latérales ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 4,50m.

-sur les limites de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 8,00m.

7.2.2. En cas de murs aveugles

-Sur les limites latérales ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

-Sur les limites de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 6,00m.

-Les constructions de moins de 4,00m de hauteur peuvent s'implanter en limites séparatives latérales ou de fond de terrain.

7.3. Les constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif peuvent s'accoler sur toutes les limites latérales ou s'implanter en retrait en respectant alors les conditions ci-dessous :

7.3.1. En cas de vues:

-sur les limites latérales ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 4,50m.

-sur les limites de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 8,00m.

7.3.2. En cas de murs aveugles

-Sur les limites latérales ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

-Sur les limites de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 6,00m.

-Les constructions de moins de 4,00m de hauteur peuvent s'implanter en limites séparatives latérales ou de fond de terrain.

7.4. Constructions existantes

Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article

-les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.

-l'obligation d'implantation sur les limites latérales ne s'applique pas aux extensions qui doivent alors respecter les retraits définis en 7.2.

ART. UEV 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PARCELLE

8.1. Lorsque plusieurs constructions non contiguës sont implantées sur une même propriété, elles doivent respecter :

8.1.1. dans le cas d'une façade percée de vues donnant sur un mur aveugle, une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction la plus haute avec un minimum de 5,00m

8.1.2. dans le cas de vues réciproques, une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction la plus haute avec un minimum de 8,00m.

8.1.3. dans le cas de deux façades aveugles, une distance minimum de 5,00m.

8.2. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

ART. UEV 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

9.1. L'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 60% de la superficie du terrain, à l'exception du sous-secteur UEVwA où l'emprise au sol peut être portée à 100% lorsqu'au moins 80% des rez-de-chaussée sont occupés par de l'activité et/ou du commerce.

9.2. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

ART. UEV 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1. La hauteur des constructions ne peut excéder :

- pour les terrains de moins de 20,00m de large, 12,00m au faîtage
- pour les terrains de 20,00m de large et plus, 15,00m au faîtage

10.2. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, la hauteur des constructions ne peut excéder :

10.2.1 : pour les construction de premier rang

15.00m au point le plus haut de la construction. Au-delà de la hauteur de 15.00 m, un niveau supplémentaire est autorisé, jusqu'à 18.00 m au point le plus haut de la construction, avec un recul d'attique d'au moins 1.80m, en façade sur rue. La SHON de ce niveau supplémentaire ne peut excéder 40 % de celle de l'étage inférieur.

Le long du boulevard Westinghouse :18.00 m au point le plus haut de la construction. Au-delà de la hauteur des 18 mètres, un niveau supplémentaire est autorisé jusqu'à 21.00 m au point le plus haut de la construction, avec un recul d'attique d'au moins 1.80m, en façade sur rue. La SHON de ce niveau supplémentaire ne peut excéder 40% de celle de l'étage inférieur.

10.2.2 : pour les constructions en rangs secondaires

- 15.00 m au point le plus haut de la construction
- pour les constructions édifiées sur les terrains ayant une façade sur le boulevard Westinghouse, 18.00 m au point le plus de la construction

-10.2.3 : Ne sont pas limités par ces hauteurs les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise.

10.3. Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.

ART. UEV 11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS, AMÉNAGEMENT DE LEURS ABORDS ET PRESCRIPTIONS DE NATURE À ASSURER LA PROTECTION DES ÉLÉMENTS DE PAYSAGE

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Façades

11.2.1. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit. Cet article est valable également pour les murs de clôture.

11.2.2. En cas de travaux sur des bâtiments existants, les parements en pierres, briques, les modénatures et motifs divers (entourages et appuis de fenêtres, bandeaux, corniches...) doivent être maintenus et restitués.

11.2.3. Les façades des constructions nouvelles doivent faire l'objet d'un traitement en séquences successives tous les 40,00m au minimum.

11.2.4. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, les façades des constructions nouvelles doivent faire l'objet d'un traitement en séquences successives, à partir notamment de variations des hauteurs, des rythmes et/ou des formes de percement.

11.3. Traitement des toitures

11.3.1. Lors de l'extension ou du réaménagement de bâtiments existants, les extensions ou les modifications de toitures doivent être traitées de manière homogène avec l'existant.

11.3.2. Les chiens assis à contre pente de la toiture sont interdits.

11.4. Clôtures

Les clôtures sur rue doivent présenter une esthétique en accord avec la rue dans laquelle elles s'insèrent. Leur hauteur ne peut dépasser 2,00m.

Dans le secteur UEVw et dans le sous-secteur UEVwA, les clôtures en limites séparatives devront être ajourées et ne pas dépasser 2,60m de hauteur.

11.5. Éléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement.

Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.6. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.

ART. UEV 12 - OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

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

12.2. Normes minimum de stationnement :

Pour chaque construction ou installation nouvelles le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

12.2.1. Logement

- 1,5 places de stationnement voiture par logement + 15% de places visiteurs
- 2 places par logement individuel
- les constructions de plus de 5 logements doivent comporter un local vélo de 5m² minimum. Au delà de 10 logements, ce local doit être augmenté de 5m² supplémentaires par tranche de 10 logements dans une limite de 20m².

12.2.2. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, pour chaque construction de logement, le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

- 1 place de stationnement voiture par logement avec 1 place minimum pour 70 m² de SHON + 10% de place visiteurs
- 1.5 places par logement individuel

12.2.3. Activités

- au delà de 100m² de SHOB, 1 place par 100m² de SHOB

12.2.4. Commerces

- pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 50m² de SHOB

12.2.5. Restauration

- pour les constructions au-delà de 150m², 1 place par 30m² de SHOB

12.2.6. Foyers et établissement de résidence temporaire, hôtels

- 1 place pour 5 unités de vie
- 1 local vélo de 8m² minimum à partir de 5 unités de vie

12.2.7. Etablissement de formation

- 1 place par 200m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum

12.2.8. Autres équipements d'intérêt général ou collectif

- 1 place par 100m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum à partir de 200m² de SHOB

12.3. Les extensions de constructions ne créant pas de logements supplémentaires ne sont pas soumises à la création de nouvelles places de stationnement.

12.4. Les aires de stationnement intérieures aux bâtiments ne peuvent occuper plus de 60% des Rez-de chaussée.

ART. UEV 13 - OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

13.1. L'implantation des constructions doit être pensée en fonction des arbres existants. Toutefois, dans le cas où ces arbres empêcheraient la réalisation d'une construction, par ailleurs conforme aux autres dispositions d'urbanisme applicables, leur abattage est possible à condition qu'ils soient remplacés par la plantation d'arbres en nombre égal à celui des arbres abattus.

13.2. 10% minimum du terrain doit être préservé en espaces verts de pleine terre, à l'exception du sous-secteur UEVwA, où les constructions réalisées doivent alors remplir les conditions suivantes:

- 20% des toitures doivent être traitées par un système de végétalisation permettant la rétention de l'eau de pluie et son retour au milieu naturel dans la mesure où la nature du sous-sol le permet, en complément d'une couche de plantation supérieure.
- le reste des toitures doivent être végétalisées à l'exception des surfaces dédiées aux accès de service, aux terrasses accessibles, aux installations solaire-thermiques et photovoltaïques, aux édifices techniques et aux toitures en pente.
- Ces espaces doivent présenter une qualité végétale et paysagère.

ART. UEV 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Sans objet



Dispositions applicables aux zones UM, UMi et UM

Cette zone correspond à des secteurs de maisons sous des formes diverses : lotissements organisés du début du XX^e siècle, tissus de croissance naturelle ou secteurs d'urbanisation organisée plus récents. Ils couvrent une grande part du territoire communal. Des activités de services ou des commerces y sont présentes et doivent pouvoir s'y développer.

La zone comprend deux sous-secteurs :

UMs pour les quartiers situés au sud du canal, au paysage à conserver,
et UMi pour les secteurs qui constituent ou constitueront des épines dorsales accueillant les fonctions collectives de proximité pour les secteurs pavillonnaires.



SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UM/1. Les occupations et utilisations du sol interdites

- 1.1. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.2. Les industries
- 1.3. Les dépôts de matériel et matériaux, organisés ou non, de ferraille, de combustibles solides ou liquides, ou de déchets.
- 1.4. Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités
- 1.5. Les garages collectifs de caravanes
- 1.6. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.
- 1.7. Toute construction ou installation nouvelle dans la zone de 50m de protection des lisières du massif forestier indiqué au plan de zonage.



Article UM/2. Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

- 2.1. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ou sinistre susceptibles de causer des dommages graves aux personnes et aux biens et sous réserve que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les équipements collectifs existant sur le secteur.
- 2.2. Les entrepôts dans la mesure où ils ne représentent pas plus de 50% des volumes construits sur le terrain.
- 2.3. Concernant les risques, nuisances et protections
 - 2.3.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse
Une grande partie du territoire communal est touché par un aléa élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n°5-A et 5-B jointes au présent PLU.
 - 2.3.2. Les matériaux superficiels argilo-marneux
La totalité du territoire communal est touché par un aléa faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n°5-B jointe au présent PLU.

2.3.3. Risque d'exposition au plomb

Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb. Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n°5-D.

2.3.4. Les protections archéologiques

Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945).

2.3.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n°5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolation acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.3.6. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n° 5A,5-I, 5-J, et 5-K jointe au présent PLU.

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**Article UM/3. Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public****3.1. Accès**

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.1.4. Bateaux

De manière à ne pas gêner la circulation des piétons sur les trottoirs, les bateaux d'accès aux terrains depuis les voies publiques doivent être limités à un seul bateau par terrain. Leur largeur ne doit pas excéder 5,00 m.

3.2. Voies privées

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m.

Cette emprise peut être réduite jusqu'à une largeur de 6,00m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et desservant au plus 10 logements.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.

**Article UM/4. Conditions de desserte des terrains par les réseaux****4.1. Eau potable**

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes

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

Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en

vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.
- Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.
- Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en oeuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.
- Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).
- Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.



Article UM/5. Superficie minimale des terrains

5.1. Dans le secteur UMs, pour être constructibles, les terrains issus d'une division effectuée après la date d'approbation du présent document, doivent avoir une surface minimum de 350m².

5.2. Dans tous les autres secteurs, cet article est sans objet.



Article UM/6. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1. Les constructions doivent être obligatoirement édifiées à 5,00m au moins de l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer ou de l'alignement porté au plan. En secteur UMi, les constructions peuvent être édifiées à l'alignement ou en recul d'au moins 2,50m de l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer.

6.2. Les constructions doivent s'implanter dans une bande de 20,00m de profondeur à partir de l'alignement.

6.3. En dehors de la bande constructible délimitée par les articles 6.1 et 6.2, sont autorisées uniquement :

- un abri de jardin ou un appentis tels que définis à l'article 8
- les aménagements tels que perrons, marquise, auvent, sas d'entrée, d'une SHOB de moins de 5,00m² et d'une profondeur maximum de 1,50m
- les constructions et aménagements nécessaires aux entrées de garage

6.4. Dans le cas des constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et ne respectant pas le retrait par rapport à l'alignement ou l'implantation dans la bande constructible, les extensions sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.5. Dans le secteur UMi, pour les constructions situées à l'alignement, les saillies et retraits de façade sont autorisés de manière ponctuelle (maximum 30% du linéaire de la façade) dans la mesure où ils n'excèdent pas 0,50 m de profondeur.

Les loggias sur rue sont interdites.

Les saillies édifiées en surplomb des voies et emprises publiques ne peuvent être situées à moins de 4,30m du niveau du sol.

6.6. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.



Article UM/7. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1. Les constructions doivent observer un retrait sur au moins l'une des deux limites latérales et dans les conditions ci-dessous :

7.1.1. En cas de vues

- sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal à 8,00m
- dans le secteur UMi, sur les limites latérales et de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 4,50m

7.1.2. En cas de murs aveugles

- sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal à 3,00m
- dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article, les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.

7.2. Sur les terrains de moins de 12,00m de façade sur rue, les constructions peuvent s'implanter sur les deux limites latérales.

7.3. Les constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif peuvent s'implanter librement sur la parcelle. En cas de retrait par rapport aux limites séparatives, les prospects définis en 7.1.1 et 7.1.2. doivent être respectés.

7.4. Les abris de jardin et les appentis définis à l'article 8 peuvent s'implanter librement sur le terrain.



Article UM/8. Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

- 8.1.** Il n'est autorisé qu'un seul volume construit par terrain à l'exception de :
- un abri de jardin de moins de 8,00m² et d'une hauteur inférieure à 2,60m au faîtage
 - un appentis adossé obligatoirement aux limites du terrain, de moins de 4,00m² et dont la hauteur ne doit pas dépasser celle de la clôture.
- 8.2.** Dans le secteur UMi, la construction de plusieurs volumes sur un même terrain est autorisée. Les constructions doivent alors respecter :
- dans le cas de vues réciproques ou de vues depuis l'une des façades, une distance minimum 8,00m.
 - dans le cas de deux façades aveugles, une distance minimum de 4,50m.
- 8.3.** Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.



Article UM/9. Emprise au sol des constructions

- 9.1.** L'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 35% de la superficie du terrain.
- 9.2.** Dans le secteur UMi, l'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 50% de la superficie du terrain.
- 9.3.** Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.



Article UM/10. Hauteur maximale des constructions

- 10.1.** La hauteur des constructions ne peut excéder 11,00m au faîtage ou 9,00m à l'acrotère de la toiture terrasse et 3 niveaux+un niveau semi enterré ne dépassant pas le sol naturel de plus de 1,50m.
- 10.2.** Dans le secteur UMi, la hauteur des constructions ne peut excéder 12,00m au faîtage ou 9,00m à l'acrotère de la toiture terrasse et 4 niveaux.
- 10.3.** Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.
- 10.4.** Cette règle ne s'applique pas aux ouvrages de transport et de distribution d'électricité.



Article UM/11. Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Façades

11.2.1. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit. Cet article est valable également pour les murs de clôture.

11.2.2. En cas de travaux sur des bâtiments existants, les parements en pierres, briques, les modénatures et motifs divers (entourages et appuis de fenêtres, bandeaux, corniches...) doivent être maintenus et restitués.

11.2.3. Les façades des constructions nouvelles doivent faire l'objet d'un traitement en séquences successives tous les 40,00m au minimum.

11.3. Traitement des toitures

11.3.1. Lors de l'extension ou du réaménagement de bâtiments existants, les extensions ou les modifications de toitures doivent être traitées de manière homogène avec l'existant.

11.3.2. Les chiens assis à contre pente de la toiture sont interdits.

11.4. Clôtures

Les clôtures sur rue doivent présenter une esthétique en accord avec la rue dans laquelle elles s'insèrent. Elles doivent être ajourées sur au moins la moitié de leur hauteur et leur hauteur ne peut dépasser 2,00m.

En limites séparatives, elles peuvent être opaques et leur hauteur peut atteindre 2,60m.

11.5. Eléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement. Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.6. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.



Article UM/12. Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

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

12.2. Normes minimum de stationnement

Pour chaque construction ou installation nouvelles le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

12.2.1. Logement

- 2 places de stationnement voiture par logement
- les constructions de plus de 5 logements doivent comporter un local vélo de 5m² minimum. Au delà de 10 logements, ce local doit être augmenté de 5m² supplémentaires par tranche de 10 logements dans une limite de 20m².

12.2.2. Bureaux et services

- au delà de 100m² de SHOB, 1 place par 100m² de SHOB

12.2.3. Activités

- au delà de 100m² de SHOB, 1 place par 100m² de SHOB

12.2.4. Commerces

- pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 50m² de SHOB

12.2.5. Restauration

- pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 30m² de SHOB

12.2.6. Foyers et établissement de résidence temporaire, hôtels

- 1 place pour 5 unités de vie
- 1 local vélo de 8m² minimum à partir de 5 unités de vie

12.2.7. Etablissement de formation

- 1 place par 200m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum

12.2.8. Autres équipements d'intérêt général ou collectif

- 1 place par 100 m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum à partir de 200m² de SHOB

12.3. Les extensions de constructions ne créant pas de logements supplémentaires ne sont pas soumises à la création de nouvelles places de stationnement.

12.4. Les aires de stationnement intérieures aux bâtiments ne peuvent occuper plus de 60% des rez-de-chaussée.



Article UM/13. Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de loisirs et de plantations

13.1. L'implantation des constructions doit être pensée en fonction des arbres existants. Toutefois, dans le cas où ces arbres empêcheraient la réalisation d'une construction, par ailleurs conforme aux autres dispositions d'urbanisme applicables, leur abattage est possible à condition qu'ils soient remplacés par la plantation d'arbres en nombre égal à celui des arbres abattus.

13.2. 50% minimum du terrain doit être préservé en espaces libres non imperméabilisés.

13.3. 40% minimum du terrain doit être préservé en espaces verts de pleine terre.

En secteur UMi, 35% minimum du terrain doit être préservé en espaces verts de pleine terre.

13.4. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

SECTION 3 : POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DU SOL



Article UM/14. Coefficient d'occupation du sol

Sans objet



Dispositions applicables aux zones UAE et UAEP

Cette zone correspond à des secteurs destinés à l'implantation d'activités économiques.
La zone comprend un sous-secteur UAEP qui présente des caractères différents en terme de paysage urbain, de densité et un aspect paysagé plus conséquent.



SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UAE/1. Les occupations et utilisations du sol interdites

- 1.1. Toutes nouvelles constructions à usage d'habitation, en dehors de celles indiquées à l'article 2.
- 1.2. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.3. Le stationnement des caravanes et les garages collectifs de caravanes
- 1.4. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.



Article UAE/2. Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

2.1. Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance, le gardiennage ou le fonctionnement des établissements ou installations existants ou autorisés.

2.2. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ou sinistre susceptibles de causer des dommages graves aux personnes et aux biens et sous réserve que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les équipements collectifs existant sur le secteur.

2.3. Concernant les risques, nuisances et protections

2.3.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse

Une grande partie du territoire communal est touché par un aléas élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse.

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n°5-A et 5-B jointes au présent PLU.

2.3.2. Les matériaux superficiels argilo marneux

La totalité du territoire communal est touché par un aléa faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n°5-B jointe au présent PLU

2.3.3. Risque d'exposition au plomb

Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb.

Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n°5-D

2.3.4. Les protections archéologiques

Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945.)

2.3.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n° 5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolation acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.3.6. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n° 5-A, 5-I, 5-J, et 5-K jointes au présent PLU.

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UAE/3. Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3.1. Accès :

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.2. Voies privées :

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.



Article UAE/4. Conditions de desserte des terrains par les réseaux

4.1. Eau potable

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes
Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux usées, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.
Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.

- Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.
- Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en oeuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.
- Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).
- Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.



Article UAE/5. Superficie minimale des terrains

Sans objet



Article UAE/6. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1. Les constructions peuvent être édifiées à l'alignement ou en retrait de 4,50m minimum des voies ou emprises publiques existantes ou à créer ou de l'alignement spécifique porté au plan.

6.2. Dans le secteur UAEP, les constructions doivent être édifiées en retrait de 4,50m minimum des voies ou emprises publiques existantes ou à créer, excepté le long de l'avenue Gabriel Péri où l'implantation à l'alignement est possible.

6.3. Dans le cas des constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent ni l'alignement, ni le retrait de 4,50m minimum, les extensions sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.4. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif



Article UAE/7. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1. Les constructions peuvent s'implanter sur les limites séparatives latérales ou de fond de terrain .

7.2. En secteur UAEP, les constructions ne peuvent s'implanter que sur l'une des limites séparatives. Elles doivent alors respecter vis à vis des autres limites un retrait au moins égal à 4,50m.

7.3. Constructions existantes

Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article, les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.



Article UAE/8. Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

8.1. Lorsque plusieurs constructions non contiguës sont implantées sur une même propriété, elles doivent respecter une distance entre elles au moins égale à 4,50m.



Article UAE/9. Emprise au sol des constructions

Sans objet



Article UAE/10. Hauteur maximale des constructions

10.1. La hauteur des constructions ne peut excéder 15,00m.

10.2. Dans le secteur UAEP, la hauteur des constructions ne peut excéder 12,00m, toutefois, au delà de cette hauteur, un étage supplémentaire uniquement affecté à du bureau, et à concurrence d'une hauteur maximum de 15,00m est autorisé.

10.3. Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.

10.4. Cette règle ne s'applique pas aux ouvrages de transport et de distribution d'électricité.



Article UAE/11. Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Clôtures

Les clôtures seront constituées d'un dispositif à claire-voie, éventuellement sur un muret de 0,40m maximum, d'une hauteur totale maximum de 2,00m.

11.3. Eléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement. Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.4. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.



Article UAE/12. Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

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

12.2. Normes minimum de stationnement

Pour chaque construction ou installation nouvelles le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

- 12.2.1. Logement
 - 2 places de stationnement voiture par logement
- 12.2.2. Bureaux et services
 - 1 place par 50m² de SHOB
- 12.2.3. Activités
 - 1 place par 100m² de SHOB
- 12.2.4. Commerces
 - pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 50m² de SHOB
- 12.2.5. Restauration
 - 1 place par 30m² de SHOB
- 12.2.6. Foyers et établissement de résidence temporaire, hôtels
 - 1 place pour 5 unités de vie
 - 1 local vélo de 8m² minimum à partir de 5 unités de vie

- 12.2.7. Etablissement de formation
 - 1 place par 200m² de SHOB
 - 1 local vélo de 20m² minimum

- 12.2.8. Autres équipements d'intérêt général ou collectif
 - 1 place par 100m² de SHOB
 - 1 local vélo de 20m² minimum à partir de 200m² de SHOB



Article UAE/13. Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de loisirs et de plantations

13.1. L'implantation des constructions doit être pensée en fonction des arbres existants. Toutefois, dans le cas où ces arbres empêcheraient la réalisation d'une construction, par ailleurs conforme aux autres dispositions d'urbanisme applicables, leur abattage est possible à condition qu'ils soient remplacés par la plantation d'arbres en nombre égal à celui des arbres abattus.

13.2. En secteur UAEp, 25% minimum du terrain doit être préservé en espaces libres non imperméabilisés dont au minimum la moitié en espaces verts de pleine terre.

13.3. Les parcs de stationnement doivent recevoir un traitement paysager. A ce titre, ils doivent être clôturés de haies formant écrans végétaux et recevoir au minimum un arbre de haute tige pour quatre places de stationnement.

SECTION 3 : POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DU SOL



Article UAE/14. Coefficient d'occupation du sol

Sans objet



Dispositions applicables aux zones N et NL

Cette zone correspond aux grands ensembles naturels qui ponctuent le territoire communal.
Il s'agit des berges du canal de l'Ourcq, du parc des Sœurs, du parc Badier, de la butte Montceuleux et d'une partie des terrains Kodak.

La zone comprend un sous secteur NL, couvrant le Parc de la Poudrerie, le parc Louis Armand, qui peut recevoir avec des capacités d'accueil très limitées certains types de constructions en lien avec le caractère des lieux ainsi que l'extension mesurée des constructions existantes.



SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL



Article N/1. Les occupations et utilisations du sol interdites

- 1.1. Toutes nouvelles constructions à usage d'habitation, d'artisanat, d'industrie, de commerces ou de services en dehors de celles indiquées à l'article 2.
- 1.2. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes
- 1.3. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.4. Les entrepôts ainsi que les dépôts de matériel et matériaux, organisés ou non, de ferraille, de combustibles solides ou liquides, ou de déchets.
- 1.5. Les dépôts de véhicules.
- 1.6. Les garages collectifs de caravanes.
- 1.7. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.
- 1.8. Toute construction ou installation nouvelle dans la zone de 50m de protection des lisières du massif forestier indiquée au plan de zonage.



Article N/2. Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

- 2.1. Sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause, et d'une bonne intégration au paysage des constructions ou installations :
 - Les constructions nécessaires à l'entretien et à la gestion des espaces naturels et à la desserte automobile ou cycliste
 - Les commerces liés aux activités de loisirs et de sports et utiles au fonctionnement de la zone et si leur SHOB est inférieure à 100m²
 - Les aires de jeux ou de sports ouvertes au public
 - Les aires de stationnement ouvertes au public
 - Les ouvrages nécessaires à la gestion des eaux pluviales et à l'aménagement de bassins de rétention
 - La reconstruction à l'identique des bâtiments sinistrés, dès lors qu'ils ont été régulièrement édifiés
 - L'extension très limitée des bâtiments existants quelle que soit leur affectation.
 - Les exploitations forestières et agricoles
- 2.2. Dans les secteurs NL, et sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause, et d'une bonne intégration au paysage des constructions ou installations, sont également autorisés :
 - Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements ou installations existants ou autorisés
 - Les équipements d'intérêt général
 - L'hébergement hôtelier

2. 3. Concernant les risques, nuisances et protections**2.3.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse**

Une grande partie du territoire communal est touché par un aléa élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n°5-A et 5-B jointes au présent PLU.

2.3.2. Les matériaux superficiels argilo marneux

La totalité du territoire communal est touché par un aléa faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n°5-B jointe au présent PLU

2.3.3. Risque d'exposition au plomb

Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb. Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n°5-D

2.3.4. Les protections archéologiques

Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945.)

2.3.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n° 5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.3.6. Zone Natura 2000

Dans les zones classées Natura 2000, la réalisation de travaux, ouvrages ou aménagements de nature à affecter de façon notable les sites doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

2.3.7. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n° 5-A, 5-I, 5-J, et 5-K jointes au présent PLU.

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**Article N/3. Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public****3.1. Accès**

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur et doivent être conçus dans le respect du caractère naturel des zones.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.2. Voies privées

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m. Cette emprise peut être réduite jusqu'à une largeur de 6,00m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et desservant au plus 10 logements.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.

**Article N/4. Conditions de desserte des terrains par les réseaux****4.1. Eau potable**

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes

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

Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.
- Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.
- Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en oeuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.
- Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).
- Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.

**Article N/5. Superficie minimale des terrains**

Sans objet

**Article N/6. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

6.1. Les constructions doivent être obligatoirement édifiées à au moins 5,00m de l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer.

6.2. Les extensions des constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et ne respectant pas l'alignement sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.3. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

**Article N/7. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

7.1. Les constructions doivent s'implanter en retrait des limites latérales et de fond de parcelle et observer un retrait au moins égal à 5,00m.

7.2. Constructions existantes

Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article, les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.

**Article N/8. Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

8.1. Lorsque plusieurs constructions non contiguës sont implantées sur une même propriété, elles doivent respecter une distance au moins égale à 5,00m.

8.2. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

**Article N/9. Emprise au sol des constructions**

9.1. L'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 1% de la superficie du terrain.

9.2. Dans le secteur NL, l'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 5% de la superficie du terrain.

**Article N/10. Hauteur maximale des constructions**

10.1. La hauteur des constructions ne peut excéder 8,00m au faîtage. Toutefois, pour les équipements d'intérêt général, la hauteur des constructions peut atteindre 10,00m.

Les extensions autorisées des bâtiments existants ne doivent pas dépasser les hauteurs existantes à l'égout et au faîtage de ces bâtiments.

10.2. Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.



Article N/11. Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Façades

11.2.1. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit. Cet article est valable également pour les murs de clôture.

11.2.2. En cas de travaux sur des bâtiments existants, les parements en pierres, briques, les modénatures et motifs divers (entourages et appuis de fenêtres, bandeaux, corniches...) doivent être maintenus et restitués.

11.3. Traitement des toitures

Lors de l'extension ou du réaménagement de bâtiments existants, les extensions ou les modifications de toitures doivent être traitées de manière homogène avec l'existant.

11.4. Eléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement. Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.5. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.



Article N/12. Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

12.1. Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques et doit s'intégrer au caractère naturel des espaces.



Article N/13. Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de loisirs et de plantations

13.1. L'implantation des constructions doit être pensée en fonction des arbres existants. Toutefois, dans le cas où ces arbres empêcheraient la réalisation d'une construction, par ailleurs conforme aux autres dispositions d'urbanisme applicables, leur abattage est possible à condition qu'ils soient remplacés par la plantation d'arbres en nombre égal à celui des arbres abattus.

13.2. Les parcs de stationnement doivent recevoir un traitement paysager. A ce titre, ils doivent être clôturés de haies formant écrans végétaux et recevoir au minimum un arbre de haute tige pour quatre places de stationnement.

SECTION 3 : POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DU SOL



Article N/14. Coefficient d'occupation du sol

Sans objet

C2.

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



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sevran

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006
Dernière révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013*



Dispositions applicables aux zones UCV et UCVA

Cette zone correspond aux secteurs qui composent le centre ville traditionnel et qui présentent un tissu constitué, le plus souvent en alignement des voies.
Des activités de services ou des commerces y sont présentes et doivent pouvoir s'y développer.
La zone comprend un sous-secteur UCVA qui correspond aux quartiers du Baliveau et de Perrin, où les tissus sont constitués d'opérations d'habitat collectif récentes.



SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UCV/1. Les occupations et utilisations du sol interdites

- 1.1. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.2. Les industries
- 1.3. Les entrepôts ainsi que les dépôts de matériel et matériaux, organisés ou non, de ferraille, de combustibles solides ou liquides, ou de déchets.
- 1.4. Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités.
- 1.5. Les garages collectifs de caravanes.
- 1.6. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.



Article UCV/2. Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

2.1. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ou sinistre susceptibles de causer des dommages graves aux personnes et aux biens et sous réserve que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les équipements collectifs existant sur le secteur.

2.2. Concernant les risques, nuisances et protections

2.2.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse
Une grande partie du territoire communal est touché par un aléas élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse.

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n°5-A et 5-B jointes au présent PLU.

2.2.2. Les matériaux superficiels argilo marneux
La totalité du territoire communal est touché par un aléas faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n°5-B jointe au présent PLU

2.2.3. Risque d'exposition au plomb
Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb.

Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n°5-D

2.2.4. Les protections archéologiques

Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945.)

2.2.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n° 5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.2.6. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n°5-A, 5-I, 5-J, et 5-K jointes au présent PLU.

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UCV/3. Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3.1. Accès :

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.1.4. Bateaux :

De manière à ne pas gêner la circulation des piétons sur les trottoirs, les bateaux d'accès aux terrains depuis les voies publiques doivent être limités à un seul bateau par terrain. Leur largeur ne doit pas excéder 5,00 m.

3.2. Voies privées

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m.

Cette emprise peut être réduite jusqu'à une largeur de 6,00m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et desservant au plus 10 logements.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.



Article UCV/4. Conditions de desserte des terrains par les réseaux

4.1. Eau potable

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes

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

Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.
- Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.
- Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en oeuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.
- Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).
- Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.



Article UCV/5. Superficie minimale des terrains

Sans objet



Article UCV/6. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1. Sauf alignement spécifique, les constructions de premier rang doivent être obligatoirement édifiées à l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer. La construction de bâtiments en second rang n'est autorisée que dans la mesure où une construction de premier rang est réalisée.

6.1.1. En secteurs UCVa, les constructions peuvent être édifiées à l'alignement ou en retrait de 2,50m minimum des voies ou emprises publiques existantes ou à créer.

6.1.2 Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et ne respectant pas l'alignement, les extensions sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.2. Les saillies et retraits de façade sont autorisés de manière ponctuelle (maximum 30% du linéaire de la façade) dans la mesure où ils n'excèdent pas 1,20 m de profondeur.

Les saillies édifiées en surplomb des voies et emprises publiques ne peuvent être situées à moins de 4,30m du niveau du sol.

Les loggias sur rue sont interdites.

6.3. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif



Article UCV/7. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1. Dans le secteur UCV, dans une bande de 14,00m de profondeur à partir de l'alignement, les constructions doivent s'implanter d'une limite latérale à l'autre.

Au delà de la bande de 14,00 m, les constructions peuvent s'accoler sur toutes les limites séparatives ou s'implanter en retrait en respectant alors les conditions ci-dessous :

7.1.1. En cas de vues:

Sur les limites latérales et de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 5,00m

7.1.2. En cas de murs aveugles

Sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

7.2. Dans les secteurs UCVa, les constructions peuvent s'accoler sur toutes les limites séparatives ou s'implanter en retrait en respectant alors les conditions ci-dessous :

7.2.1. En cas de vues:

Sur les limites latérales et de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 5,00m

7.2.2. En cas de murs aveugles

Sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

7.3. Dans les secteurs UCV et UCVa, les constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif peuvent s'accoler sur toutes les limites séparatives ou s'implanter en retrait en respectant alors les conditions ci-dessous :

7.3.1. En cas de vues:

Sur les limites latérales et de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 5,00m

7.3.2. En cas de murs aveugles

Sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

7.3.3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

7.4. Constructions existantes

Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article :

- les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.
- l'obligation d'implantation sur les limites latérales ne s'applique pas aux extensions qui doivent alors respecter les retraits définis en 7.1



Article UCV/8. Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

8.1. Lorsque plusieurs constructions non contiguës sont implantées sur une même propriété, elles doivent respecter :

8.1.1. dans le cas d'une façade percée de vues donnant sur un mur aveugle, une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction la plus haute avec un minimum de 5,00m

8.1.2. dans le cas de vues réciproques, une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction la plus haute avec un minimum de 8,00m.

8.1.3. dans le cas de deux façades aveugles, une distance minimum de 5,00m.

8.2. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.



Article UCV/9. Emprise au sol des constructions

Sans objet



Article UCV/10. Hauteur maximale des constructions

10.1. La hauteur des constructions ne peut excéder:

- pour les terrains de moins de 20,00m de large, 12,00m au faîtage
- pour les terrains de 20,00m de large et plus, 15,00m au faîtage

10.2. Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.



Article UCV/11. Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Façades

11.2.1. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit. Cet article est valable également pour les murs de clôture.

11.2.2. En cas de travaux sur des bâtiments existants, les parements en pierres, briques, les modénatures et motifs divers (entourages et appuis de fenêtres, bandeaux, corniches...) doivent être maintenus et restitués.

11.2.3. Les façades des constructions nouvelles doivent faire l'objet d'un traitement en séquences successives tous les 40,00m au minimum.

11.3. Traitement des toitures

11.3.1. Lors de l'extension ou du réaménagement de bâtiments existants, les extensions ou les modifications de toitures doivent être traitées de manière homogène avec l'existant.

11.3.2. Les chiens assis à contre pente de la toiture sont interdits.

11.4. Clôtures

Les clôtures sur rue doivent présenter une esthétique en accord avec la rue dans laquelle elles s'insèrent. Leur hauteur ne peut dépasser 2,00m.

11.5. Eléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement. Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.6. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.



Article UCV/12. Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

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

12.2. Normes minimum de stationnement

Pour chaque construction ou installation nouvelles le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

12.2.1. Logement

- 1 place de stationnement voiture par logement + 15% de places visiteurs
- les constructions de plus de 5 logements doivent comporter un local vélo de 5m² minimum. Au delà de 10 logements, ce local doit être augmenté de 5m² supplémentaires par tranche de 10 logements dans une limite de 20m².

12.2.2. Activités

- au delà de 100m² de SHOB, 1 place par 100m² de SHOB supplémentaires.

12.2.3. Commerces

- pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 50m² de SHOB

12.2.4. Restauration

- pour les constructions au-delà de 150m², 1 place par 30m² de SHOB

12.2.5. Foyers et établissement de résidence temporaire, hôtels

- 1 place pour 5 unités de vie
- 1 local vélo de 8m² minimum à partir de 5 unités de vie

12.2.6. Etablissement de formation

- 1 place par 200m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum

12.2.7. Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.

12.2.8. Autres équipements d'intérêt général ou collectif

- 1 place par 100 m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum à partir de 200m² de SHOB

12.3. Les extensions de constructions ne créant pas de logements supplémentaires ne sont pas soumises à la création de nouvelles places de stationnement.

12.4. Les aires de stationnement intérieures aux bâtiments ne peuvent occuper plus de 60% des Rez-de-chaussée.



Article UCV/13. Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de loisirs et de plantations

Sans objet

SECTION 3 : POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DU SOL



Article UCV/14. Coefficient d'occupation du sol

Sans objet



Dispositions applicables aux zones UEV

Cette zone correspond à des secteurs d'accès vers le centre ville traditionnel, présentant un tissu souvent encore pavillonnaire mais dont l'évolution est amorcée.

Des activités de services ou des commerces y sont présentes et doivent pouvoir s'y développer.

Le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA correspondent à une partie des anciens terrains Westinghouse, pour laquelle des règles adaptées ont été définies, afin de permettre la création d'un quartier mixte qui tire parti de la présence de la gare du tram-train et qui tient compte de l'environnement urbain du site.



ART. UEV 1 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- 1.1. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.2. Les industries
- 1.3. Les entrepôts ainsi que les dépôts de matériel et matériaux, organisés ou non, de ferraille, de combustibles solides ou liquides, ou de déchets.
- 1.4. Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités.
- 1.5. Les garages collectifs de caravanes.
- 1.6. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.

ART. UEV 2 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES À AUTORISATIONS PARTICULIÈRES

2.1. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ou sinistre susceptibles de causer des dommages graves aux personnes et aux biens et sous réserve que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les équipements collectifs existant sur le secteur.

2.2. Concernant les risques, nuisances et protections

2.2.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse
Une grande partie du territoire communal est touché par un aléas élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse.

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n° 5-A et 5-B jointes au présent PLU.

2.2.2. Les matériaux superficiels argilo marneux
La totalité du territoire communal est touché par un aléas faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n° 5-B jointe au présent PLU

2.2.3. Risque d'exposition au plomb
Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb. Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n° 5-D

2.2.4. Les protections archéologiques
Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945.)

2.2.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n° 5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.2.6. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n° 5-A, 5-I, 5-J, et 5-K jointes au présent PLU.

2.3 Dans le secteur UEVW et le sous-secteur UEVwA, le respect des articles du présent règlement ne se fera pas à l'échelle de l'unité foncière mais à celle de chaque terrain issu de la division.

ART. UEV 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVÉES ET D'ACCÈS AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

3.1. Accès

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.1.4. Bateaux:

De manière à ne pas gêner la circulation des piétons sur les trottoirs, les bateaux d'accès aux terrains depuis les voies publiques doivent être limités dans la mesure du possible à un seul bateau par terrain. Leur largeur ne doit pas excéder 5,00 m.

3.1.5 Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, afin de faciliter les entrées et sorties des véhicules, plusieurs bateaux peuvent être admis, sous réserve de l'accord des concessionnaires des voies.

3.2. Voies privées

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m.

Cette emprise peut être réduite jusqu'à une largeur de 6,00m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et desservant au plus 10 logements.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.

ART. UEV 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RÉSEAUX

4.1. Eau potable

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes

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

Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.

Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.

Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en œuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.

-Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).

-Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques

sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.

ART. UEV 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

Sans objet

ART. UEV 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1. Les constructions de premier rang doivent être obligatoirement édifiées à l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer. La construction de bâtiments en second rang n'est autorisée que dans la mesure où une construction de premier rang est réalisée.

6.2. Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et ne respectant pas l'alignement, les extensions sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.3. Les saillies et retraits de façade sont autorisés de manière ponctuelle (maximum 30% du linéaire de la façade).

Les saillies édifiées en surplomb des voies et emprises publiques ne peuvent être situées à moins de 4,30m du niveau du sol.

Les loggias sur rue sont interdites.

Un étage en retrait est autorisé sur toute la longueur du bâtiment au dernier niveau de celui-ci.

6.4. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, le long du boulevard Westinghouse, les constructions de premier rang doivent être édifiées à l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer mais peuvent, ponctuellement, observer un retrait. Ces retraits, ne rentreront pas en compte pour le calcul des saillies et retraits autorisés en 6.3.

6.5. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, les loggias sur rue sont autorisées à partir de 4,30m du niveau du sol.

Des étages en retrait sont autorisés sur toute la longueur du bâtiment aux deux derniers niveaux de celui-ci.

6.6. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif

ART. UEV 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1. Dans une bande de 12,00m de profondeur à partir de l'alignement, les constructions doivent s'implanter sur les deux limites latérales.

7.1.1. Cette règle ne s'applique pas aux terrains situés à l'angle de deux rues. Dans ce cas précis, les constructions doivent s'implanter sur au moins une des limites latérales et respecter le cas échéant sur l'autre limite les prospectifs définis en 7.2.

7.1.2. Pour les parcelles de plus de 30m de façade sur rue et tout en respectant l'implantation sur les limites séparatives latérales, des interruptions de la façade créant des percées visuelles vers les cœurs d'îlots peuvent être acceptées.

7.1.3. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, pour les terrains dont la façade principale est sur le boulevard Westinghouse, les constructions doivent s'implanter sur les deux limites latérales, dans une bande de 15.00 m de profondeur à partir de l'alignement.

7.2. Au delà de la bande de 12,00m définie en 7.1, ou de la bande de 15.00m définie en 7.1.3, les constructions doivent observer un retrait dans les conditions ci-dessous :

7.2.1. En cas de vues:

-sur les limites latérales ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 4,50m.

-sur les limites de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 8,00m.

7.2.2. En cas de murs aveugles

-Sur les limites latérales ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

-Sur les limites de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 6,00m.

-Les constructions de moins de 4,00m de hauteur peuvent s'implanter en limites séparatives latérales ou de fond de terrain.

7.3. Les constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif peuvent s'accoler sur toutes les limites latérales ou s'implanter en retrait en respectant alors les conditions ci-dessous :

7.3.1. En cas de vues:

-sur les limites latérales ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 4,50m.

-sur les limites de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 8,00m.

7.3.2. En cas de murs aveugles

-Sur les limites latérales ce retrait doit être au moins égal au tiers de la hauteur de la construction avec un minimum de 3,00m.

-Sur les limites de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 6,00m.

-Les constructions de moins de 4,00m de hauteur peuvent s'implanter en limites séparatives latérales ou de fond de terrain.

7.3.3. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

7.4. Constructions existantes

Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article

-les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.

-l'obligation d'implantation sur les limites latérales ne s'applique pas aux extensions qui doivent alors respecter les retraits définis en 7.2.

ART. UEV 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PARCELLE

8.1. Lorsque plusieurs constructions non contiguës sont implantées sur une même propriété, elles doivent respecter :

8.1.1. dans le cas d'une façade percée de vues donnant sur un mur aveugle, une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction la plus haute avec un minimum de 5,00m

8.1.2. dans le cas de vues réciproques, une distance au moins égale à la moitié de la hauteur de la construction la plus haute avec un minimum de 8,00m.

8.1.3. dans le cas de deux façades aveugles, une distance minimum de 5,00m.

8.2. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

ART. UEV 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

9.1. L'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 60% de la superficie du terrain, à l'exception du sous-secteur UEVwA où l'emprise au sol peut être portée à 100% lorsqu'au moins 80% des rez-de-chaussée sont occupés par de l'activité et/ou du commerce.

9.2. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

ART. UEV 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

10.1. La hauteur des constructions ne peut excéder :

- pour les terrains de moins de 20,00m de large, 12,00m au faîtage
- pour les terrains de 20,00m de large et plus, 15,00m au faîtage

10.2. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, la hauteur des constructions ne peut excéder :

10.2.1 : pour les construction de premier rang

15.00m au point le plus haut de la construction. Au-delà de la hauteur de 15.00 m, un niveau supplémentaire est autorisé, jusqu'à 18.00 m au point le plus haut de la construction, avec un recul d'attique d'au moins 1.80m, en façade sur rue. La SHON de ce niveau supplémentaire ne peut excéder 40 % de celle de l'étage inférieur.

Le long du boulevard Westinghouse :18.00 m au point le plus haut de la construction. Au-delà de la hauteur des 18 mètres, un niveau supplémentaire est autorisé jusqu'à 21.00 m au point le plus haut de la construction, avec un recul d'attique d'au moins 1.80m, en façade sur rue. La SHON de ce niveau supplémentaire ne peut excéder 40% de celle de l'étage inférieur.

10.2.2 : pour les constructions en rangs secondaires

- 15.00 m au point le plus haut de la construction
- pour les constructions édifiées sur les terrains ayant une façade sur le boulevard Westinghouse, 18.00 m au point le plus de la construction

-10.2.3 : Ne sont pas limités par ces hauteurs les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise.

10.3. Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.

ART. UEV 11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS, AMÉNAGEMENT DE LEURS ABORDS ET PRESCRIPTIONS DE NATURE À ASSURER LA PROTECTION DES ÉLÉMENTS DE PAYSAGE

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Façades

11.2.1. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit. Cet article est valable également pour les murs de clôture.

11.2.2. En cas de travaux sur des bâtiments existants, les parements en pierres, briques, les modénatures et motifs divers (entourages et appuis de fenêtres, bandeaux, corniches...) doivent être maintenus et restitués.

11.2.3. Les façades des constructions nouvelles doivent faire l'objet d'un traitement en séquences successives tous les 40,00m au minimum.

11.2.4. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, les façades des constructions nouvelles doivent faire l'objet d'un traitement en séquences successives, à partir notamment de variations des hauteurs, des rythmes et/ou des formes de percement.

11.3. Traitement des toitures

11.3.1. Lors de l'extension ou du réaménagement de bâtiments existants, les extensions ou les modifications de toitures doivent être traitées de manière homogène avec l'existant.

11.3.2. Les chiens assis à contre pente de la toiture sont interdits.

11.4. Clôtures

Les clôtures sur rue doivent présenter une esthétique en accord avec la rue dans laquelle elles s'insèrent. Leur hauteur ne peut dépasser 2,00m.

Dans le secteur UEVw et dans le sous-secteur UEVwA, les clôtures en limites séparatives devront être ajourées et ne pas dépasser 2,60m de hauteur.

11.5. Éléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement.

Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.6. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.

ART. UEV 12 - OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

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

12.2. Normes minimum de stationnement :

Pour chaque construction ou installation nouvelles le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

12.2.1. Logement

- 1,5 places de stationnement voiture par logement + 15% de places visiteurs
- 2 places par logement individuel
- les constructions de plus de 5 logements doivent comporter un local vélo de 5m² minimum. Au delà de 10 logements, ce local doit être augmenté de 5m² supplémentaires par tranche de 10 logements dans une limite de 20m².

12.2.2. Dans le secteur UEVw et le sous-secteur UEVwA, pour chaque construction de logement, le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

- 1 place de stationnement voiture par logement avec 1 place minimum pour 70 m² de SHON + 10% de place visiteurs
- 1.5 places par logement individuel

12.2.3. Activités

- au delà de 100m² de SHOB, 1 place par 100m² de SHOB

12.2.4. Commerces

- pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 50m² de SHOB

12.2.5. Restauration

- pour les constructions au-delà de 150m², 1 place par 30m² de SHOB

12.2.6. Foyers et établissement de résidence temporaire, hôtels

- 1 place pour 5 unités de vie
- 1 local vélo de 8m² minimum à partir de 5 unités de vie

12.2.7. Etablissement de formation

- 1 place par 200m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum

12.2.8. Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris
Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.

12.2.9. Autres équipements d'intérêt général ou collectif

- 1 place par 100m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum à partir de 200m² de SHOB

12.3. Les extensions de constructions ne créant pas de logements supplémentaires ne sont pas soumises à la création de nouvelles places de stationnement.

12.4. Les aires de stationnement intérieures aux bâtiments ne peuvent occuper plus de 60% des Rez-de chaussée.

ART. UEV 13 - OBLIGATIONS IMPOSÉES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIÈRE DE RÉALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS

13.1. L'implantation des constructions doit être pensée en fonction des arbres existants. Toutefois, dans le cas où ces arbres empêcheraient la réalisation d'une construction, par ailleurs conforme aux autres dispositions d'urbanisme applicables, leur abattage est possible à condition qu'ils soient remplacés par la plantation d'arbres en nombre égal à celui des arbres abattus.

13.2. 10% minimum du terrain doit être préservé en espaces verts de pleine terre, à l'exception du sous-secteur UEVwA, où les constructions réalisées doivent alors remplir les conditions suivantes:

- 20% des toitures doivent être traitées par un système de végétalisation permettant la rétention de l'eau de pluie et son retour au milieu naturel dans la mesure où la nature du sous-sol le permet, en complément d'une couche de plantation supérieure.
- le reste des toitures doivent être végétalisées à l'exception des surfaces dédiées aux accès de service, aux terrasses accessibles, aux installations solaire-thermiques et photovoltaïques, aux édifices techniques et aux toitures en pente.
- Ces espaces doivent présenter une qualité végétale et paysagère.

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

ART. UEV 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Sans objet



Dispositions applicables aux zones UM, UMi et UM

Cette zone correspond à des secteurs de maisons sous des formes diverses : lotissements organisés du début du XX^e siècle, tissus de croissance naturelle ou secteurs d'urbanisation organisée plus récents. Ils couvrent une grande part du territoire communal. Des activités de services ou des commerces y sont présentes et doivent pouvoir s'y développer.

La zone comprend deux sous-secteurs :

UM pour les quartiers situés au sud du canal, au paysage à conserver,
et UMi pour les secteurs qui constituent ou constitueront des épines dorsales accueillant les fonctions collectives de proximité pour les secteurs pavillonnaires.



SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UM/1. Les occupations et utilisations du sol interdites

- 1.1. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.2. Les industries
- 1.3. Les dépôts de matériel et matériaux, organisés ou non, de ferraille, de combustibles solides ou liquides, ou de déchets.
- 1.4. Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités
- 1.5. Les garages collectifs de caravanes
- 1.6. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.
- 1.7. Toute construction ou installation nouvelle dans la zone de 50m de protection des lisières du massif forestier indiqué au plan de zonage.



Article UM/2. Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

- 2.1. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ou sinistre susceptibles de causer des dommages graves aux personnes et aux biens et sous réserve que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les équipements collectifs existant sur le secteur.
- 2.2. Les entrepôts dans la mesure où ils ne représentent pas plus de 50% des volumes construits sur le terrain.
- 2.3. Concernant les risques, nuisances et protections
 - 2.3.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse
Une grande partie du territoire communal est touché par un aléa élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n°5-A et 5-B jointes au présent PLU.
 - 2.3.2. Les matériaux superficiels argilo-marneux
La totalité du territoire communal est touché par un aléa faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n°5-B jointe au présent PLU.

2.3.3. Risque d'exposition au plomb

Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb. Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n°5-D.

2.3.4. Les protections archéologiques

Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945).

2.3.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n°5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.3.6. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n° 5A,5-I, 5-J, et 5-K jointe au présent PLU.

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**Article UM/3. Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public****3.1. Accès**

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.1.4. Bateaux

De manière à ne pas gêner la circulation des piétons sur les trottoirs, les bateaux d'accès aux terrains depuis les voies publiques doivent être limités à un seul bateau par terrain. Leur largeur ne doit pas excéder 5,00 m.

3.2. Voies privées

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m.

Cette emprise peut être réduite jusqu'à une largeur de 6,00m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et desservant au plus 10 logements.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.

**Article UM/4. Conditions de desserte des terrains par les réseaux****4.1. Eau potable**

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes

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

Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en

vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.
- Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.
- Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en oeuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.
- Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).
- Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.



Article UM/5. Superficie minimale des terrains

5.1. Dans le secteur UMs, pour être constructibles, les terrains issus d'une division effectuée après la date d'approbation du présent document, doivent avoir une surface minimum de 350m².

5.2. Dans tous les autres secteurs, cet article est sans objet.

5.3. Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, cet article est sans objet.



Article UM/6. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1. Les constructions doivent être obligatoirement édifiées à 5,00m au moins de l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer ou de l'alignement porté au plan. En secteur UMi, les constructions peuvent être édifiées à l'alignement ou en recul d'au moins 2,50m de l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer.

6.2. Les constructions doivent s'implanter dans une bande de 20,00m de profondeur à partir de l'alignement.

6.3. En dehors de la bande constructible délimitée par les articles 6.1 et 6.2, sont autorisées uniquement :

- un abri de jardin ou un appentis tels que définis à l'article 8
- les aménagements tels que perrons, marquise, auvent, sas d'entrée, d'une SHOB de moins de 5,00m² et d'une profondeur maximum de 1,50m
- les constructions et aménagements nécessaires aux entrées de garage

6.4. Dans le cas des constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et ne respectant pas le retrait par rapport à l'alignement ou l'implantation dans la bande constructible, les extensions sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.5. Dans le secteur UMi, pour les constructions situées à l'alignement, les saillies et retraits de façade sont autorisés de manière ponctuelle (maximum 30% du linéaire de la façade) dans la mesure où ils n'excèdent pas 0,50 m de profondeur.

Les loggias sur rue sont interdites.

Les saillies édifiées en surplomb des voies et emprises publiques ne peuvent être situées à moins de 4,30m du niveau du sol.

6.6. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.



Article UM/7. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1. Les constructions doivent observer un retrait sur au moins l'une des deux limites latérales et dans les conditions ci-dessous :

7.1.1. En cas de vues

- sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal à 8,00m
- dans le secteur UMi, sur les limites latérales et de fond de terrain ce retrait doit être au moins égal à la moitié de la hauteur de la construction avec un minimum de 4,50m

7.1.2. En cas de murs aveugles

- sur les limites latérales et de fond de terrain, ce retrait doit être au moins égal à 3,00m
- dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article, les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.

7.2. Sur les terrains de moins de 12,00m de façade sur rue, les constructions peuvent s'implanter sur les deux limites latérales.

7.3. Les constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif peuvent s'implanter librement sur la parcelle. En cas de retrait par rapport aux limites séparatives, les prospectifs définis en 7.1.1 et 7.1.2. doivent être respectés.

7.4. Les abris de jardin et les appentis définis à l'article 8 peuvent s'implanter librement sur le terrain.

7.5. Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum



Article UM/8. Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

- 8.1.** Il n'est autorisé qu'un seul volume construit par terrain à l'exception de :
- un abri de jardin de moins de 8,00m² et d'une hauteur inférieure à 2,60m au faîtage
 - un appentis adossé obligatoirement aux limites du terrain, de moins de 4,00m² et dont la hauteur ne doit pas dépasser celle de la clôture.
- 8.2.** Dans le secteur UMi, la construction de plusieurs volumes sur un même terrain est autorisée. Les constructions doivent alors respecter :
- dans le cas de vues réciproques ou de vues depuis l'une des façades, une distance minimum 8,00m.
 - dans le cas de deux façades aveugles, une distance minimum de 4,50m.
- 8.3.** Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.



Article UM/9. Emprise au sol des constructions

- 9.1.** L'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 35% de la superficie du terrain.
- 9.2.** Dans le secteur UMi, l'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 50% de la superficie du terrain.
- 9.3.** Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.



Article UM/10. Hauteur maximale des constructions

- 10.1.** La hauteur des constructions ne peut excéder 11,00m au faîtage ou 9,00m à l'acrotère de la toiture terrasse et 3 niveaux+un niveau semi enterré ne dépassant pas le sol naturel de plus de 1,50m.
- 10.2.** Dans le secteur UMi, la hauteur des constructions ne peut excéder 12,00m au faîtage ou 9,00m à l'acrotère de la toiture terrasse et 4 niveaux.
- 10.3.** Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.
- 10.4.** Cette règle ne s'applique pas aux ouvrages de transport et de distribution d'électricité.



Article UM/11. Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Façades

11.2.1. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit. Cet article est valable également pour les murs de clôture.

11.2.2. En cas de travaux sur des bâtiments existants, les parements en pierres, briques, les modénatures et motifs divers (entourages et appuis de fenêtres, bandeaux, corniches...) doivent être maintenus et restitués.

11.2.3. Les façades des constructions nouvelles doivent faire l'objet d'un traitement en séquences successives tous les 40,00m au minimum.

11.3. Traitement des toitures

11.3.1. Lors de l'extension ou du réaménagement de bâtiments existants, les extensions ou les modifications de toitures doivent être traitées de manière homogène avec l'existant.

11.3.2. Les chiens assis à contre pente de la toiture sont interdits.

11.4. Clôtures

Les clôtures sur rue doivent présenter une esthétique en accord avec la rue dans laquelle elles s'insèrent. Elles doivent être ajourées sur au moins la moitié de leur hauteur et leur hauteur ne peut dépasser 2,00m.

En limites séparatives, elles peuvent être opaques et leur hauteur peut atteindre 2,60m.

11.5. Eléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement. Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.6. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.



Article UM/12. Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

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

12.2. Normes minimum de stationnement

Pour chaque construction ou installation nouvelles le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

12.2.1. Logement

- 2 places de stationnement voiture par logement
- les constructions de plus de 5 logements doivent comporter un local vélo de 5m² minimum. Au delà de 10 logements, ce local doit être augmenté de 5m² supplémentaires par tranche de 10 logements dans une limite de 20m².

12.2.2. Bureaux et services

- au delà de 100m² de SHOB, 1 place par 100m² de SHOB

12.2.3. Activités

- au delà de 100m² de SHOB, 1 place par 100m² de SHOB

12.2.4. Commerces

- pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 50m² de SHOB

12.2.5. Restauration

- pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 30m² de SHOB

12.2.6. Foyers et établissement de résidence temporaire, hôtels

- 1 place pour 5 unités de vie
- 1 local vélo de 8m² minimum à partir de 5 unités de vie

12.2.7. Etablissement de formation

- 1 place par 200m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum

12.2.8. Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris
Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.

12.2.9. Autres équipements d'intérêt général ou collectif

- 1 place par 100 m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum à partir de 200m² de SHOB

12.3. Les extensions de constructions ne créant pas de logements supplémentaires ne sont pas soumises à la création de nouvelles places de stationnement.

12.4. Les aires de stationnement intérieures aux bâtiments ne peuvent occuper plus de 60% des rez-de-chaussée.



Article UM/13. Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de loisirs et de plantations

13.1. L'implantation des constructions doit être pensée en fonction des arbres existants. Toutefois, dans le cas où ces arbres empêcheraient la réalisation d'une construction, par ailleurs conforme aux autres dispositions d'urbanisme applicables, leur abattage est possible à condition qu'ils soient remplacés par la plantation d'arbres en nombre égal à celui des arbres abattus.

13.2. 50% minimum du terrain doit être préservé en espaces libres non imperméabilisés.

13.3. 40% minimum du terrain doit être préservé en espaces verts de pleine terre. En secteur UMi, 35% minimum du terrain doit être préservé en espaces verts de pleine terre.

13.4. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

SECTION 3 : POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DU SOL



Article UM/14. Coefficient d'occupation du sol

Sans objet



Dispositions applicables aux zones UAE et UAEP

Cette zone correspond à des secteurs destinés à l'implantation d'activités économiques.
La zone comprend un sous-secteur UAEP qui présente des caractères différents en terme de paysage urbain, de densité et un aspect paysagé plus conséquent.



SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UAE/1. Les occupations et utilisations du sol interdites

- 1.1. Toutes nouvelles constructions à usage d'habitation, en dehors de celles indiquées à l'article 2.
- 1.2. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.3. Le stationnement des caravanes et les garages collectifs de caravanes
- 1.4. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.



Article UAE/2. Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

2.1. Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance, le gardiennage ou le fonctionnement des établissements ou installations existants ou autorisés.

2.2. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes sont autorisées à condition qu'elles n'entraînent pour le voisinage aucune incommodité et en cas d'accident ou de fonctionnement défectueux, aucune insalubrité ou sinistre susceptibles de causer des dommages graves aux personnes et aux biens et sous réserve que les nécessités de leur fonctionnement soient compatibles avec les infrastructures existantes et les équipements collectifs existant sur le secteur.

2.3. Concernant les risques, nuisances et protections

2.3.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse

Une grande partie du territoire communal est touché par un aléas élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse.

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n°5-A et 5-B jointes au présent PLU.

2.3.2. Les matériaux superficiels argilo marneux

La totalité du territoire communal est touché par un aléa faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n°5-B jointe au présent PLU

2.3.3. Risque d'exposition au plomb

Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb.

Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n°5-D

2.3.4. Les protections archéologiques

Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945.)

2.3.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n° 5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.3.6. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n° 5-A, 5-I, 5-J, et 5-K jointes au présent PLU.

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL



Article UAE/3. Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3.1. Accès :

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.2. Voies privées :

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.



Article UAE/4. Conditions de desserte des terrains par les réseaux

4.1. Eau potable

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes
Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux usées, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.
Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.

- Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.
- Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en oeuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.
- Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).
- Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.



Article UAE/5. Superficie minimale des terrains

Sans objet



Article UAE/6. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

6.1. Les constructions peuvent être édifiées à l'alignement ou en retrait de 4,50m minimum des voies ou emprises publiques existantes ou à créer ou de l'alignement spécifique porté au plan.

6.2. Dans le secteur UAEP, les constructions doivent être édifiées en retrait de 4,50m minimum des voies ou emprises publiques existantes ou à créer, excepté le long de l'avenue Gabriel Péri où l'implantation à l'alignement est possible.

6.3. Dans le cas des constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent ni l'alignement, ni le retrait de 4,50m minimum, les extensions sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.4. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif



Article UAE/7. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7.1. Les constructions peuvent s'implanter sur les limites séparatives latérales ou de fond de terrain .

7.2. En secteur UAEP, les constructions ne peuvent s'implanter que sur l'une des limites séparatives. Elles doivent alors respecter vis à vis des autres limites un retrait au moins égal à 4,50m.

7.3. Constructions existantes

Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article, les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.



Article UAE/8. Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

8.1. Lorsque plusieurs constructions non contiguës sont implantées sur une même propriété, elles doivent respecter une distance entre elles au moins égale à 4,50m.



Article UAE/9. Emprise au sol des constructions

Sans objet



Article UAE/10. Hauteur maximale des constructions

10.1. La hauteur des constructions ne peut excéder 15,00m.

10.2. Dans le secteur UAEP, la hauteur des constructions ne peut excéder 12,00m, toutefois, au delà de cette hauteur, un étage supplémentaire uniquement affecté à du bureau, et à concurrence d'une hauteur maximum de 15,00m est autorisé.

10.3. Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.

10.4. Cette règle ne s'applique pas aux ouvrages de transport et de distribution d'électricité.



Article UAE/11. Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Clôtures

Les clôtures seront constituées d'un dispositif à claire-voie, éventuellement sur un muret de 0,40m maximum, d'une hauteur totale maximum de 2,00m.

11.3. Eléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement. Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.4. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants.

Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.



Article UAE/12. Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

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

12.2. Normes minimum de stationnement

Pour chaque construction ou installation nouvelles le stationnement des véhicules sur le terrain devra être prévu au minimum dans les conditions suivantes :

- 12.2.1. Logement
 - 2 places de stationnement voiture par logement
- 12.2.2. Bureaux et services
 - 1 place par 50m² de SHOB
- 12.2.3. Activités
 - 1 place par 100m² de SHOB
- 12.2.4. Commerces
 - pour les constructions de plus de 150m² de SHOB : 1 place par 50m² de SHOB
- 12.2.5. Restauration
 - 1 place par 30m² de SHOB
- 12.2.6. Foyers et établissement de résidence temporaire, hôtels
 - 1 place pour 5 unités de vie
 - 1 local vélo de 8m² minimum à partir de 5 unités de vie

12.2.7. Etablissement de formation

- 1 place par 200m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum

12.2.8. [Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris](#)
[Le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.](#)

12.2.9. Autres équipements d'intérêt général ou collectif

- 1 place par 100m² de SHOB
- 1 local vélo de 20m² minimum à partir de 200m² de SHOB



Article UAE/13. Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de loisirs et de plantations

13.1. L'implantation des constructions doit être pensée en fonction des arbres existants. Toutefois, dans le cas où ces arbres empêcheraient la réalisation d'une construction, par ailleurs conforme aux autres dispositions d'urbanisme applicables, leur abattage est possible à condition qu'ils soient remplacés par la plantation d'arbres en nombre égal à celui des arbres abattus.

13.2. En secteur UAEP, 25% minimum du terrain doit être préservé en espaces libres non imperméabilisés dont au minimum la moitié en espaces verts de pleine terre.

13.3. Les parcs de stationnement doivent recevoir un traitement paysager. A ce titre, ils doivent être clôturés de haies formant écrans végétaux et recevoir au minimum un arbre de haute tige pour quatre places de stationnement.

[13.4. Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.](#)

SECTION 3 : POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DU SOL



Article UAE/14. Coefficient d'occupation du sol

Sans objet



Dispositions applicables aux zones N et NL

Cette zone correspond aux grands ensembles naturels qui ponctuent le territoire communal.

Il s'agit des berges du canal de l'Ourcq, du parc des Sœurs, du parc Badier, de la butte Montceuleux et d'une partie des terrains Kodak.

La zone comprend un sous secteur NL, couvrant le Parc de la Poudrerie, le parc Louis Armand, qui peut recevoir avec des capacités d'accueil très limitées certains types de constructions en lien avec le caractère des lieux ainsi que l'extension mesurée des constructions existantes.

La zone peut accueillir sur une emprise limitée les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris en souterrain uniquement, et sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause.



SECTION 1 : NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL



Article N/1. Les occupations et utilisations du sol interdites

- 1.1. Toutes nouvelles constructions à usage d'habitation, d'artisanat, d'industrie, de commerces ou de services en dehors de celles indiquées à l'article 2.
- 1.2. L'implantation de nouvelles installations classées soumises à autorisation ou à déclaration en dehors de celles indiquées à l'article 2, l'aménagement ou l'extension des installations classées existantes
- 1.3. Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les utilisations du sol autorisées.
- 1.4. Les entrepôts ainsi que les dépôts de matériel et matériaux, organisés ou non, de ferraille, de combustibles solides ou liquides, ou de déchets.
- 1.5. Les dépôts de véhicules.
- 1.6. Les garages collectifs de caravanes.
- 1.7. Les terrains de camping-caravaning ainsi que les habitations légères de loisirs.
- 1.8. Toute construction ou installation nouvelle dans la zone de 50m de protection des lisières du massif forestier indiquée au plan de zonage.



Article N/2. Les occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières

- 2.1. Sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause, et d'une bonne intégration au paysage des constructions ou installations :
 - Les constructions nécessaires à l'entretien et à la gestion des espaces naturels et à la desserte automobile ou cycliste
 - Les commerces liés aux activités de loisirs et de sports et utiles au fonctionnement de la zone et si leur SHOB est inférieure à 100m²
 - Les aires de jeux ou de sports ouvertes au public
 - Les aires de stationnement ouvertes au public
 - Les ouvrages nécessaires à la gestion des eaux pluviales et à l'aménagement de bassins de rétention
 - La reconstruction à l'identique des bâtiments sinistrés, dès lors qu'ils ont été régulièrement édifiés
 - L'extension très limitée des bâtiments existants quelle que soit leur affectation.
 - Les exploitations forestières et agricoles
 - Les constructions et installations en souterrain nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement qui leur sont nécessaires.
- 2.2. Dans les secteurs NL, et sous réserve que le caractère de la zone naturelle ne soit pas mis en cause, et d'une bonne intégration au paysage des constructions ou installations, sont également autorisés :
 - Les constructions à usage d'habitation, à condition qu'elles soient destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la surveillance ou le gardiennage des établissements ou installations existants ou autorisés
 - Les équipements d'intérêt général
 - L'hébergement hôtelier

2. 3. Concernant les risques, nuisances et protections**2.3.1. Les risques de mouvement de terrain liés à la dissolution du gypse**

Une grande partie du territoire communal est touché par un aléa élevé à très élevé en matière de dissolution de gypse. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations ou autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer aux annexes n°5-A et 5-B jointes au présent PLU.

2.3.2. Les matériaux superficiels argilo marneux

La totalité du territoire communal est touché par un aléa faible en matière de retrait-gonflement des sols argileux. Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour assurer la stabilité des constructions, installations et autres formes d'utilisation du sol autorisées et de se référer à l'annexe n°5-B jointe au présent PLU

2.3.3. Risque d'exposition au plomb

Par arrêté préfectoral du 28 Avril 2000, fixant le plan de zones à risque d'exposition au plomb dans la Seine Saint-Denis, la totalité du territoire communal constitue une zone à risque d'exposition au plomb. Il importe de prendre toutes dispositions en ce qui concerne les peintures ou revêtements intérieurs, conformément aux règles en vigueur. Cet arrêté est annexé en pièce n°5-D

2.3.4. Les protections archéologiques

Les constructions peuvent être autorisées ou n'être accordées que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si elles sont de nature par leur localisation à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques dans les secteurs de sensibilité archéologique repérés dans le plan annexé en pièce n° 5-E.

Dans les sites :

- 869 Site médiéval
- 868 Bourg ancien
- 870 Site préhistorique

La DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux, sans limite de seuil, susceptibles de porter atteinte au sous-sol.

Pour le reste du territoire de la commune, la DRAC/SRA demande à être consultée pour avis sur tous les projets de travaux susceptibles de porter atteinte au sous-sol, et d'une superficie supérieure ou égale à 5 000m².

Enfin, sur l'ensemble du territoire communal, s'applique la réglementation relative aux découvertes fortuites susceptibles de présenter un caractère archéologique (article 14 de la loi du 27 Septembre 1941, validée 1945.)

2.3.5. Dans les secteurs portés en zone de protection acoustique sur le plan annexé en pièce n° 5-C, les constructions destinées au logement, au bureau, les établissements de soins et d'enseignement sont soumis aux dispositions de l'arrêté 00.0784 du 13 Mars 2000, et s'il y a lieu aux normes d'isolement acoustique prescrites par celui-ci. Cet arrêté est annexé au présent PLU.

2.3.6. Zone Natura 2000

Dans les zones classées Natura 2000, la réalisation de travaux, ouvrages ou aménagements de nature à affecter de façon notable les sites doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

2.3.7. Entretien des réseaux de gaz, de chauffage urbain et de transport et distribution d'électricité

Il importe au constructeur de prendre toutes dispositions pour réserver le libre passage et l'accès aux réseaux de gaz, de chauffage urbain et d'électricité, tels que décrits dans les annexes n° 5-A, 5-I, 5-J, et 5-K jointes au présent PLU.

SECTION 2 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL**Article N/3. Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public****3.1. Accès**

3.1.1. Pour être constructible, tout terrain doit comporter un accès carrossable à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur un fond voisin ou éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil. Ce passage doit avoir les caractéristiques imposées aux voies publiques ou privées.

3.1.2. Les accès doivent présenter des caractéristiques répondant à l'importance et à la destination des constructions à édifier et permettant de satisfaire aux exigences d'accès et de sécurité conformément aux règlements en vigueur et doivent être conçus dans le respect du caractère naturel des zones.

3.1.3. Aucun accès ne peut avoir une largeur inférieure à 3,50m.

3.2. Voies privées

3.2.1. La création de voies privées ouvertes à la circulation automobile est autorisée. Toute nouvelle voie privée ouverte à la circulation automobile doit avoir une emprise égale ou supérieure à 8,00m. Cette emprise peut être réduite jusqu'à une largeur de 6,00m pour les voies d'une longueur inférieure à 50m et desservant au plus 10 logements.

3.2.2. Les nouvelles voies en impasse doivent comporter une aire de retournement permettant notamment le demi-tour des véhicules destinés au ramassage des ordures ménagères ou au secours.

**Article N/4. Conditions de desserte des terrains par les réseaux****4.1. Eau potable**

Le branchement sur le réseau d'eau potable public par des canalisations souterraines est obligatoire pour toutes constructions existantes ou nouvelles qui requièrent une alimentation en eau.

4.2. Assainissement

4.2.1. La commune disposant d'un réseau collectif d'assainissement de type séparatif, les eaux usées doivent être séparées des eaux pluviales.

4.2.2. Eaux usées et eaux vannes

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

Toutefois, en l'absence de réseau collectif d'eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel peut être autorisé, à condition que les installations soient conformes aux règlements en vigueur, et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement au réseau public lorsqu'il sera réalisé.

4.2.3. Eaux pluviales

- Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être tel qu'il garantisse l'écoulement des eaux pluviales vers des exutoires naturels et l'infiltration ou la récupération sur le terrain, de manière à limiter ou à différer les rejets dans les réseaux d'eaux pluviales.
- Toute construction doit être raccordée, aux frais du constructeur, par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur. En l'absence de réseau souterrain d'eaux pluviales au droit de la construction, le raccordement individuel se fera par le biais d'une gargouille au caniveau.
- Selon l'importance du projet, il pourra être demandé au constructeur de mettre en oeuvre des dispositifs d'écrêtement des débits d'apport en eaux pluviales.
- Pour les extensions, et changements d'affectation, il est exigé au minimum de ne pas aggraver la situation antérieure (en calculant les surfaces imperméables renvoyées directement vers le réseau).
- Pour les aires de stationnement, l'installation d'un séparateur d'hydrocarbures pour les évacuations des eaux pluviales avant rejet dans le réseau est exigé, en plus de la rétention répondant aux règles ci-dessus.

4.3. Energies et réseaux de télécommunication

Les branchements aux réseaux d'énergie et de téléphone et numériques ou de fibres optiques sur le domaine public comme sur les propriétés doivent être réalisés en souterrain sauf difficulté technique reconnue par le service gestionnaire intéressé.

4.4. Déchets

Il convient de prévoir dans toutes nouvelles constructions l'édification de locaux poubelles d'une taille suffisante pour le stockage des containers nécessaires.

**Article N/5. Superficie minimale des terrains**

Sans objet

**Article N/6. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques**

6.1. Les constructions doivent être obligatoirement édifiées à au moins 5,00m de l'alignement des voies ou emprises publiques existantes ou à créer.

6.2. Les extensions des constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et ne respectant pas l'alignement sont autorisées en continuité des volumes existants et sans réduire la marge de recul existante.

6.3. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

**Article N/7. Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

7.1. Les constructions doivent s'implanter en retrait des limites latérales et de fond de parcelle et observer un retrait au moins égal à 5,00m.

7.2. Constructions existantes

Dans le cas de constructions existantes avant la date d'approbation du présent document et qui ne respectent pas le présent article, les extensions sont autorisées dans la continuité de la construction existante sous réserve que la situation ne soit pas aggravée.

**Article N/8. Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété**

8.1. Lorsque plusieurs constructions non contiguës sont implantées sur une même propriété, elles doivent respecter une distance au moins égale à 5,00m.

8.2. Les règles du présent article ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou à l'intérêt collectif.

**Article N/9. Emprise au sol des constructions**

9.1. L'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 1% de la superficie du terrain.

9.2. Dans le secteur NL, l'emprise au sol des constructions toutes annexes comprises, ne peut excéder 5% de la superficie du terrain.

**Article N/10. Hauteur maximale des constructions**

10.1. La hauteur des constructions ne peut excéder 8,00m au faîçage. Toutefois, pour les équipements d'intérêt général, la hauteur des constructions peut atteindre 10,00m.

Les extensions autorisées des bâtiments existants ne doivent pas dépasser les hauteurs existantes à l'égout et au faîçage de ces bâtiments.

10.2. Pour les terrains en pente, la hauteur est mesurée au point médian de la construction.



Article N/11. Aspect extérieur des constructions, aménagement de leurs abords et prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage

11.1. Un permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales, si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11.2. Façades

11.2.1. L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts est interdit. Cet article est valable également pour les murs de clôture.

11.2.2. En cas de travaux sur des bâtiments existants, les parements en pierres, briques, les modénatures et motifs divers (entourages et appuis de fenêtres, bandeaux, corniches...) doivent être maintenus et restitués.

11.3. Traitement des toitures

Lors de l'extension ou du réaménagement de bâtiments existants, les extensions ou les modifications de toitures doivent être traitées de manière homogène avec l'existant.

11.4. Eléments de paysage, sites ou secteurs à protéger ou à mettre en valeur

Certains éléments de paysage, sites ou secteurs remarquables ont été identifiés comme présentant un intérêt pour le patrimoine commun. Il convient en conséquence d'en préserver tout ce qui en fait le caractère et en particulier les ambiances végétales. Les travaux de construction envisagés sur ces secteurs doivent donc être limités aux seules constructions nécessaires à leur fonctionnement. Ces secteurs sont repérés sur le plan de zonage par un liseré vert.

11.5. Antennes

Les antennes et paraboles doivent être regroupées en un seul point de toiture. Elles ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants. Les antennes relais de radiotéléphonie ne sont autorisées que si elles ne nuisent pas au paysage et à l'environnement du secteur. Elles ne peuvent être situées à moins de 200m d'un équipement scolaire, de petite enfance ou de personnes âgées.



Article N/12. Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

12.1. Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques et doit s'intégrer au caractère naturel des espaces.



Article N/13. Obligations imposées aux constructions en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de loisirs et de plantations

13.1. L'implantation des constructions doit être pensée en fonction des arbres existants. Toutefois, dans le cas où ces arbres empêcheraient la réalisation d'une construction, par ailleurs conforme aux autres dispositions d'urbanisme applicables, leur abattage est possible à condition qu'ils soient remplacés par la plantation d'arbres en nombre égal à celui des arbres abattus.

13.2. Les parcs de stationnement doivent recevoir un traitement paysager. A ce titre, ils doivent être clôturés de haies formant écrans végétaux et recevoir au minimum un arbre de haute tige pour quatre places de stationnement.

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

SECTION 3 : POSSIBILITE MAXIMALE D'OCCUPATION DU SOL



Article N/14. Coefficient d'occupation du sol

Sans objet

D1.

Zonage

Document en vigueur

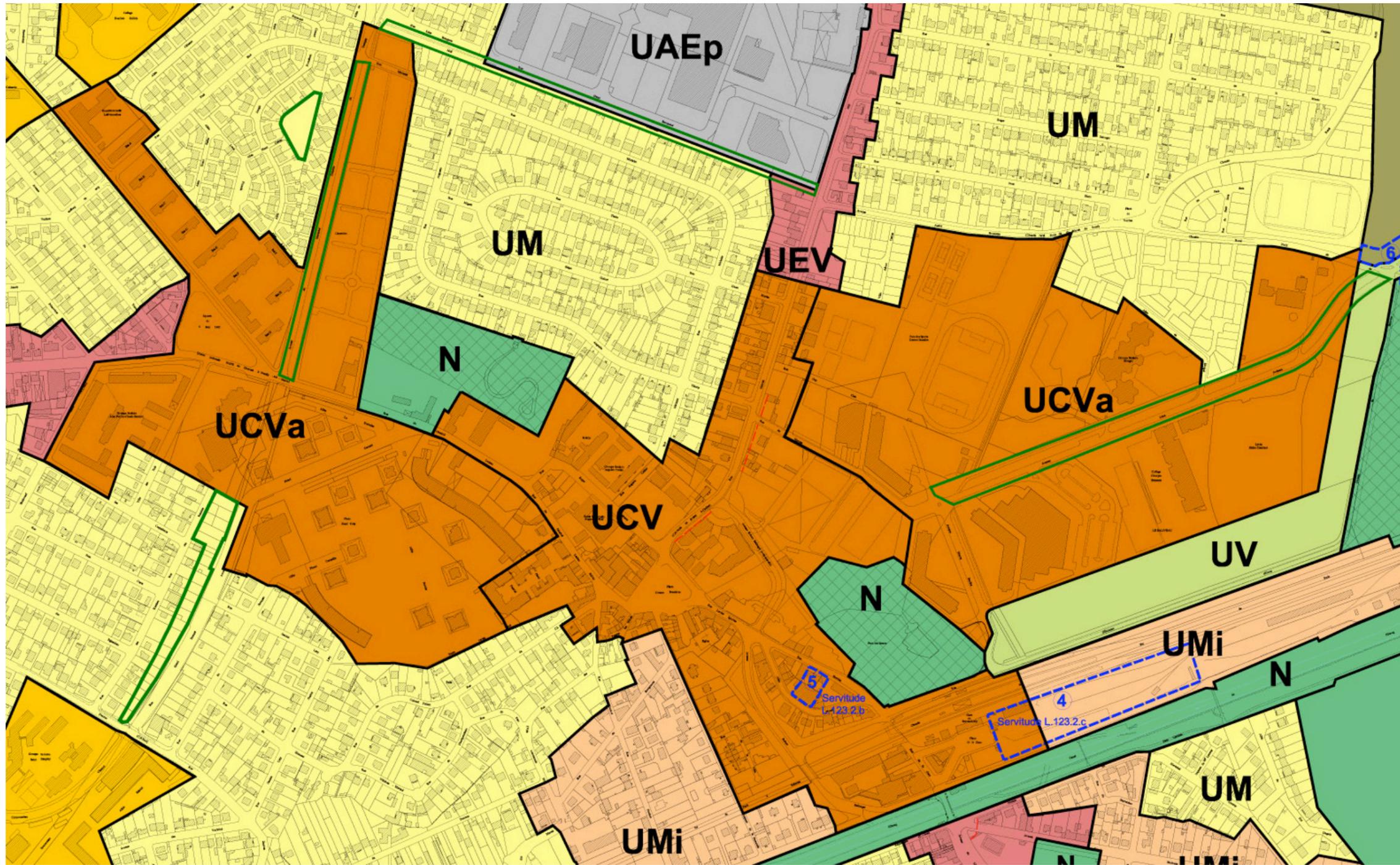


Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sevrans

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006

Dernière révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013



D2.

Zonage

Document mis en compatibilité

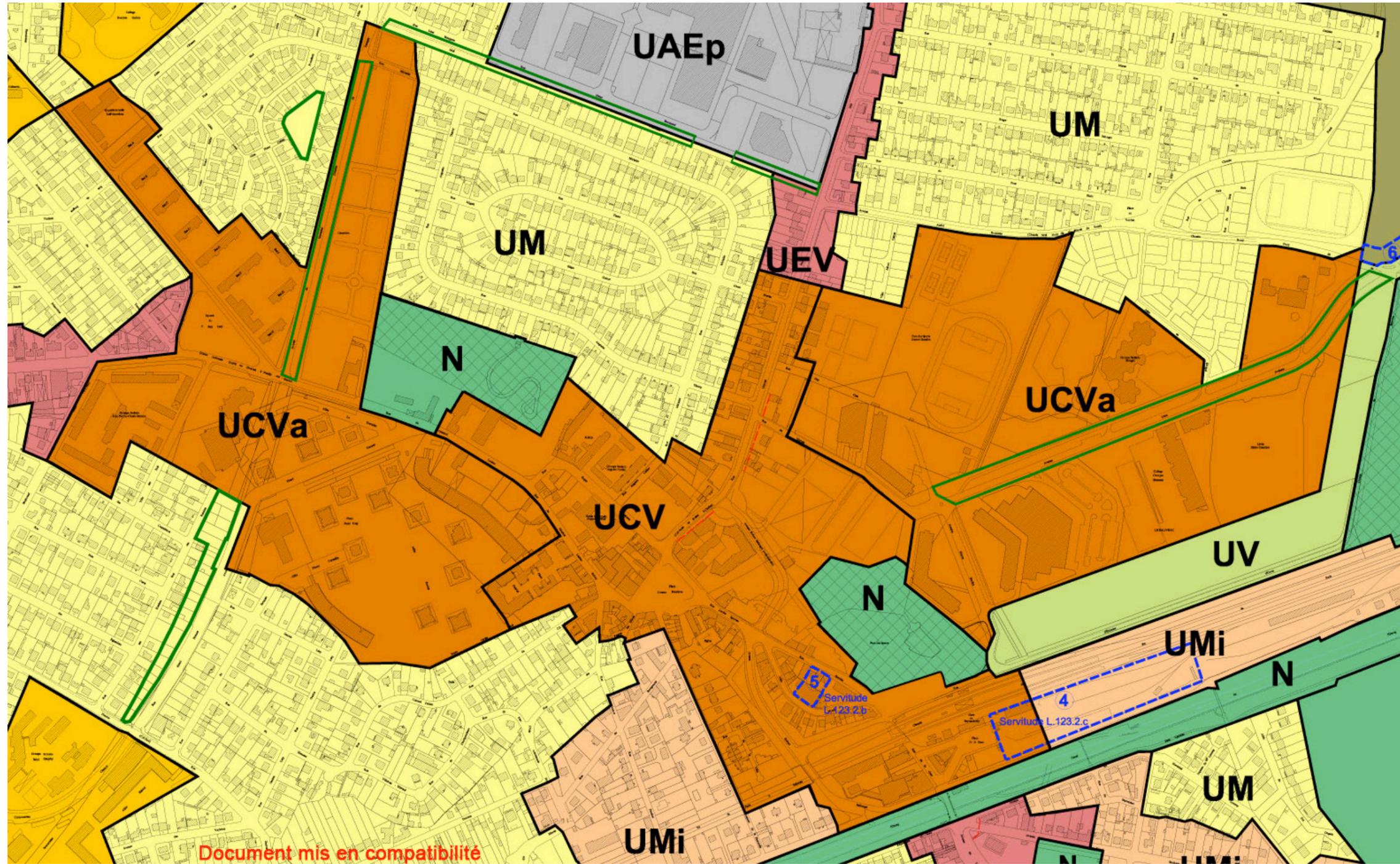


Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Sevran

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 24 octobre 2006

Dernière révision simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013





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

www.societedugrandparis.fr