NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Société du Grand Paris

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 **I.1.9**

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme du **Blanc-Mesnil**

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 du Blanc-Mesnil 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 plan de zonage induites par le projet 27
4.3.4 Evolutions du règlement induites par le projet 28

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 33

A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur
A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
B1. Extrait du règlement en vigueur
B2. Extrait du règlement mis en compatibilité
C1. Extrait du zonage en vigueur
C2. Extrait du zonage mis en compatibilité

1 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville du BLANC-MESNIL, 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 1er 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 du BLANC-MESNIL 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 du BLANC-MESNIL est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification du PLU (modification n°3) approuvée par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013.

Ainsi, le document d'urbanisme du BLANC-MESNIL 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.

Nota : Une révision générale du PLU est en cours d'élaboration.

La ville du BLANC-MESNIL 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. I**l 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 textes[1], 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 du BLANC-MESNIL.

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.

[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 ».*

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 du BLANC-MESNIL. 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 du BLANC-MESNIL 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 du BLANC-MESNIL.

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 du BLANC-MESNIL 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 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.

La commune du BLANC-MESNIL ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

Les sites Natura 2000 de la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 *« Sites de la Seine-Saint-Denis »* les plus proches, sont situés sur la commune de Dugny (Parc Georges Valbon) et d'Aulnay-sous-Bois (Parc du Sausset) et sont respectivement distants de 1,4 km et 2,7 km des limites communales du BLANC-MESNIL. La Zone de Protection Spéciale (ZPS) *« Sites de la Seine-Saint-Denis »* est le seul site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis, regroupant 15 entités différentes. Son document d'objectifs (DOCOB) a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 5 septembre 2011.

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

* *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.*

Dans le parc départemental du Sausset, huit espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive *« Oiseaux »* sont également recensées (Blongios nain, Bondrée apivore, Butor étoilé, Gorgebleue à miroir, Hibou des marais, Martin-pêcheur d'Europe, Pic noir, Pie-grièche écorcheur et Sterne pierregarin). Au sein du parc du Sausset, 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.

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

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

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

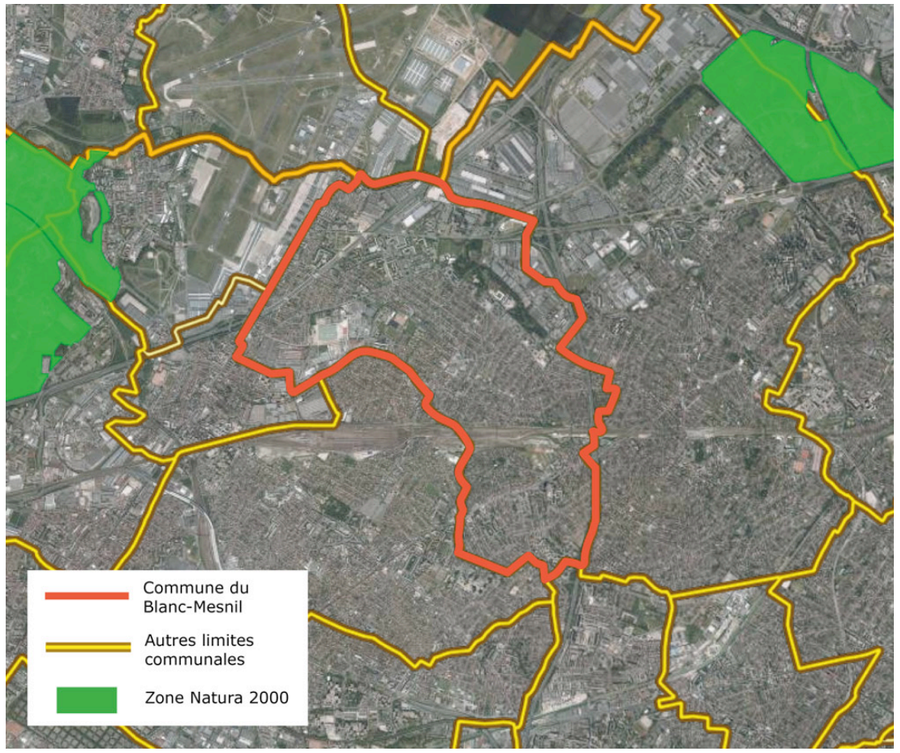
En effet, la mise en compatibilité pour permettre la gare « Le Blanc-Mesnil » porte sur des adaptations du règlement de la zone UE afin d'inclure des dérogations sur les règles de retrait des constructions (art. 6 et 7), sur les normes de stationnement (art. 12), sur le traitement des espaces libres de constructions (art. 13), et sur l'inclusion du volume souterrain de la gare au sein des occupations du sol admises dans le parc Jacques Duclos (zone N, art. 2). La mise en compatibilité prévoit également une réduction de l'Espace Boisé Classé couvrant le parc Jacques Duclos afin de permettre la réalisation de la gare (réduction de 6 400 m²), sans remettre en cause la vocation du parc une fois la gare réalisée, le projet de gare prévoyant le maintien du traitement paysager du parc au droit du volume souterrain de la gare.

La mise en compatibilité prévoit également des adaptations pour permettre un ouvrage technique annexe en zone UI, afin de permettre l'ouvrage dans cette zone à vocation d'activités économiques (art. 1) et afin d'inclure des adaptations des règles de retrait (art. 6 et 7), des normes de stationnement (art. 12), du traitement des espaces libres de constructions (art. 13), afin de rendre possible l'implantation du projet. La mise en compatibilité prévoit enfin des adaptations pour permettre un ouvrage technique annexe dans le secteur des terrains de sport de la rue Victor Hugo, modifiant les règles de retrait (art. N 6 et N7) et les règles de traitement des espaces libres de construction (art. N 13).

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

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

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



Les sites Natura 2000 au Blanc-Mesnil 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

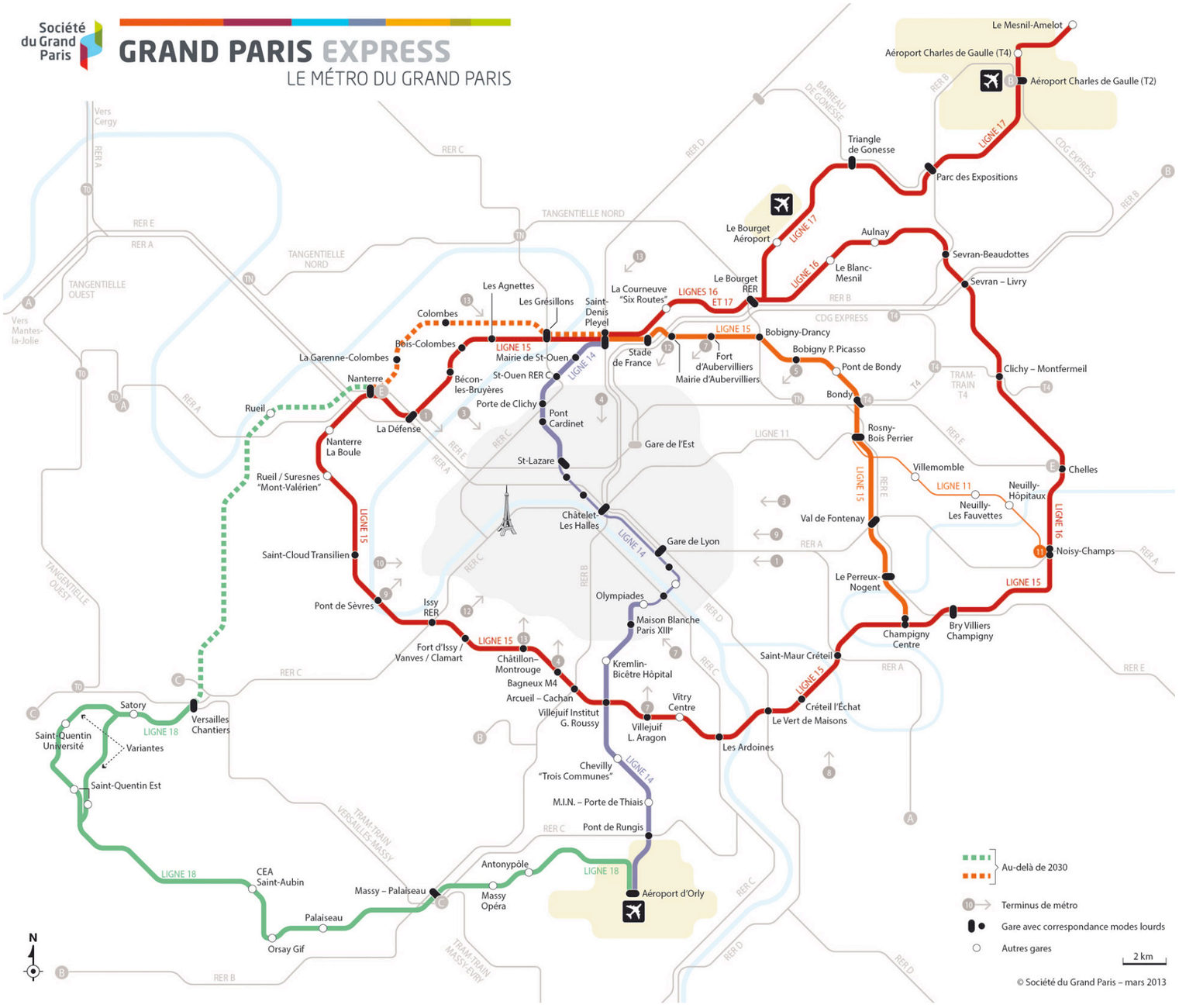
3.2.1 Le programme d'ensemble

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 ;

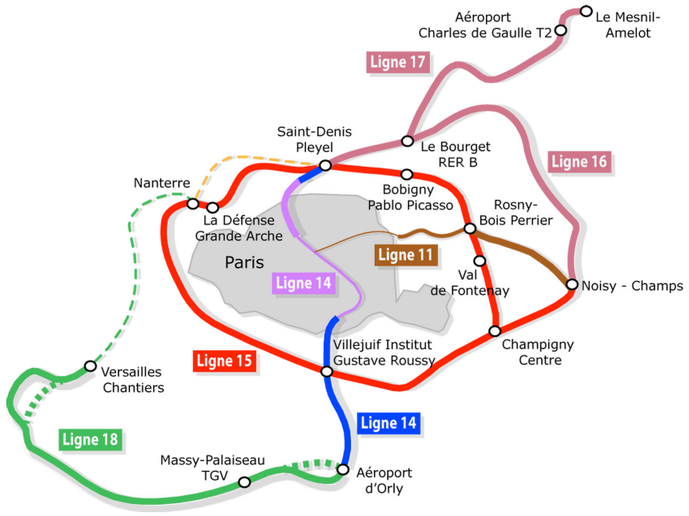


Le programme : le réseau Grand Paris Express

- 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 m^2. Entre deux gares, les ouvrages d'accès des secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont en règle générale mutualisés. Les grilles de rejet des fumées occupent une surface au sol pouvant varier entre 20 m^2 et 40 m^2.

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

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du BLANC-MESNIL en tunnel du Nord-Est au Sud-Ouest et sur une longueur d'environ 2,7 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « Le Blanc-Mesnil » complétée par ses 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 du BLANC-MESNIL 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 du BLANC-MESNIL sur une longueur totale d'environ **2,7 km.**

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

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Le Blanc-Mesnil » complétée par ses emprises souterraines ;
- Enfin, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur 5 zones distinctes du PLU de la ville du BLANC-MESNIL : 4 zones urbaines et 1 zone naturelle.

4.2.1.1 La zone UC

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

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UC est une *« zone urbaine à vocation principale d'habitat collectif édifié en ordre discontinu, avec espaces verts et commerces ; les activités y sont admises. La réglementation applicable entend permettre une évolution de ces secteurs vers une urbanité plus traditionnelle et constituée. »*

4.2.1.2 La zone UG

Cette deuxième zone urbaine est concernée uniquement par l'infrastructure souterraine courante sur une longueur de 800 m environ.

Le Règlement d'Urbanisme précise que *« la zone couvre les grands quartiers pavillonnaires de la commune : zone urbaine à vocation principale d'habitat individuel ou intermédiaire peu dense, dans laquelle les constructions sont identifiées en ordre discontinu. Les activités non nuisantes et les commerces peuvent être admis. »*

4.2.1.3 La zone UE

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

- Par l'infrastructure courante souterraine ;
- Par l'implantation de la gare « Le Blanc-Mesnil » complétée par ses emprises souterraines.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UE est *« une zone urbaine qui accueille majoritairement les grands équipements publics de la commune. »*

4.2.1.4 Le secteur UIa de la zone UI

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

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

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UI est *« une zone d'activités économiques qui comporte 4 secteurs :*

- Le secteur UIa, secteur d'activités économiques à vocation de parc d'activités, (…). »

4.2.1.5 La zone N

Il s'agit de la zone naturelle du PLU du BLANC-MESNIL. Elle est concernée par le projet, à la fois :

- Par l'infrastructure courante souterraine ;
- Par les emprises de la gare souterraine « Le Blanc-Mesnil » ;
- Par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le Règlement d'Urbanisme précise qu'il s'agit d'une *« zone à dominante d'espaces verts accessibles au public, aménages en parcs urbains, jardins ouvriers ; elle couvre également le cimetière et doit pouvoir abriter des équipements publics en rapport avec le caractère naturel de la zone »*.

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure souterraine passe sous l'emplacement réservé C11 au profit de la commune et dont l'objet est *« l'élargissement de l'avenue Charles Floquet à 18 m dans le périmètre de la ZAC Gustave Eiffel, puis élargissement de l'avenue Charles Floquet entre 14 m et 20 m entre la ZAC Eiffel et la ZAC Cœur de Ville »*, sans le remettre en cause.

L'infrastructure souterraine passe également sous une inscription graphique *« Plantations à réaliser »* figurant sur le plan de zonage, sans la remettre en cause.

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

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

- Le parc Jacques Duclos, identifié comme *« espace vert public »* sur le plan de zonage, et qui accueillera les emprises souterraines de la gare. **Le projet ne remet donc pas en cause la vocation de cet espace vert public et ne nécessite pas de modification de son périmètre.**

- L'Espace Boisé Classé (EBC) situé dans le Parc Jacques Duclos, en zone N, est impacté par la gare souterraine. **L'implantation de la gare souterraine nécessite la réduction de l'EBC.**

- L'inscription graphique *« Plantations à réaliser »* figurant sur le plan de zonage est également impactée par l'implantation d'un ouvrage technique annexe. **Même si l'implantation de cet ouvrage technique ne remet pas en cause le principe de création d'une transition paysagère entre la zone UIa à vocation dominante d'activités et la zone à vocation dominante d'habitat voisine à long terme, il n'en demeure pas moins que la réalisation 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 :

- Protection des installations sportives ;
- Faisceau hertzien ;
- Canalisation de gaz (haute pression) ;
- Plan de Prévention de Risques naturels Mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse approuvé le 18 avril 1995.

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

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.

Par ailleurs, les éléments du projet respecteront les prescriptions du Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain liés à la dissolution du gypse, approuvé le 18 avril 1995 et qui ne remet pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

La partie du territoire communal concernée par le projet est également couverte par un Plan de Prévention des Risques Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles, prescrit le 23 juillet 2001.

La commune du BLANC-MESNIL est également concernée par :

- La présence de sites archéologiques : deux zones de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 sont concernées par le projet de réseau de transport public du Grand Paris (des occupations préhistorique, antique et médiévale et un site médiéval) ;

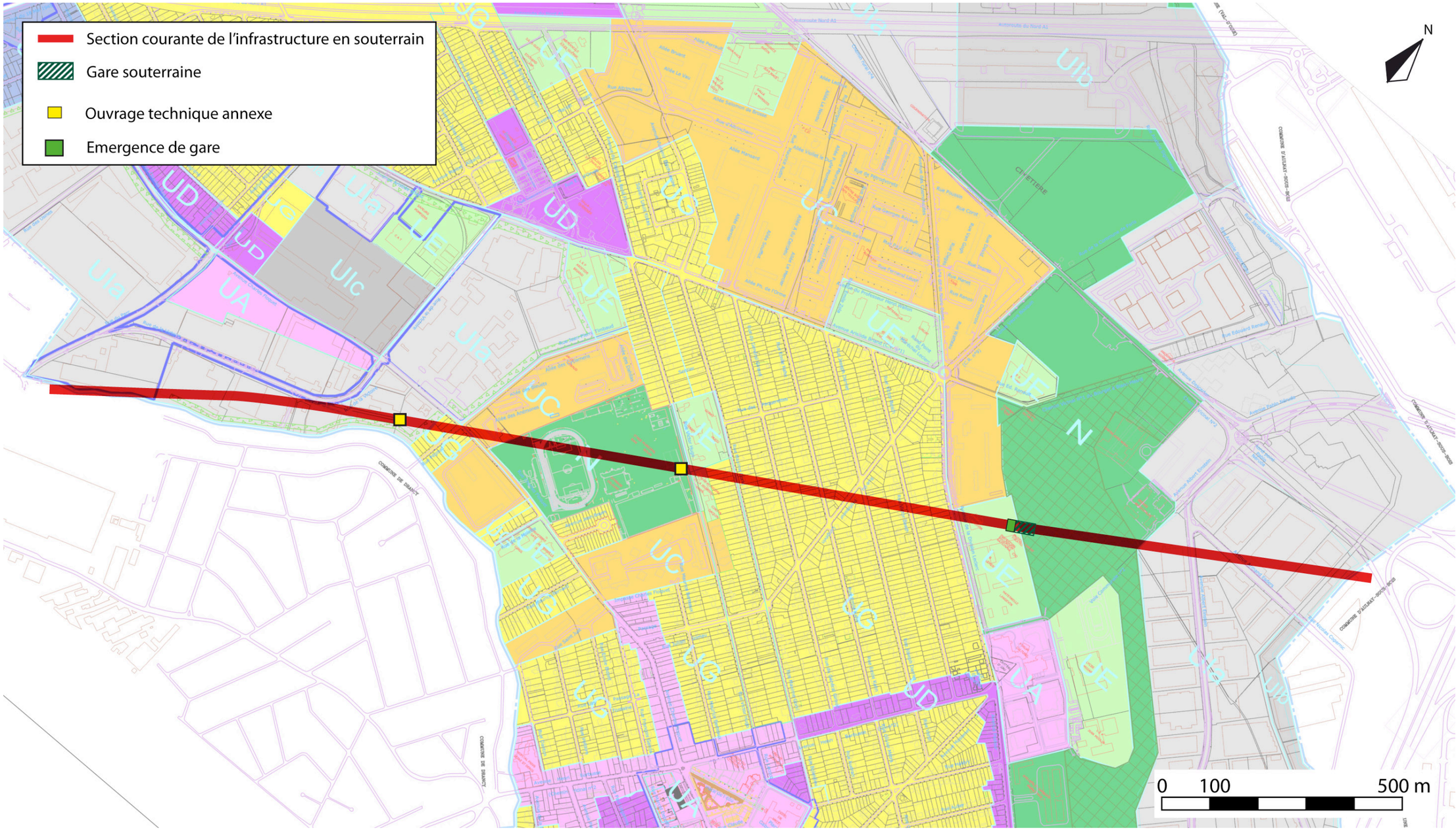
- L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre.

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

A noter qu'une partie du territoire communal est concernée par le périmètre de danger autour de la gare de triage de Drancy. Dans le cadre de la politique de prévention des risques liés au transport de matières dangereuses, le préfet de département a porté à la connaissance des collectivités en avril 2013 les préconisations d'urbanisme à prendre en compte.

Dans une zone de 620 mètres autour de la gare de triage de Drancy, toute nouvelle construction est interdite à l'exception notamment « des constructions concernant les infrastructures et équipements strictement nécessaires soit aux secours, soit aux activités à proximité immédiate, soit au fonctionnement des services d'intérêt général lorsqu'ils ne sont pas susceptibles d'accueillir du public » et des « équipements techniques de services publics (ouvrages de distribution d'énergie, d'alimentation d'eau potable, d'assainissement, de télécommunication, etc.) sous réserve de ne pas générer de présence permanente ». Ces dispositions ne font pas obstacle à l'implantation de l'infrastructure de transport en souterrain et des ouvrages techniques annexes, qui constituent des ouvrages nécessaires aux secours qui ne génèrent pas de présence permanente.

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DU BLANC-MESNIL FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET



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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le chapitre A du PADD *« Du local au global, l'exigence d'un développement solidaire »* précise dans sa partie A3 *« Le Blanc-Mesnil : … Agir local, penser global » :*

« (…) A ce titre, la ville du Blanc-Mesnil s'est, pour ce qui la concerne, d'ores et déjà positionnée sur une série de démarches allant dans le sens du « développement durable », et notamment :

- *(…)*
- *un positionnement fort en faveur du développement de l'offre en transports en commun et d'une maîtrise de la place de la voiture en ville (…). »*

Le PADD indique également dans son axe 2 *« Complémentarité et diversité des fonctions urbaines. Enjeux, tendances et objectifs en terme de diversité des fonctions urbaines »* que l'option suivante a été retenue par la ville :

« Une volonté de mariage plus harmonieux entre les différentes fonctions urbaines passe par :

- *Une réflexion à l'échelle de l'ensemble de l'aire Plaine-de-France sur la rationalisation des implantations, en lien avec une maîtrise des flux (routiers notamment), (…). »*

Enfin, l'axe 4 du PADD *« Ecologie urbaine et environnement. Enjeux, tendances et objectifs en matière d'écologie urbaine et d'environnement »* mentionne :

« L'un des plus gros enjeux en matière de « développement durable », au Blanc-Mesnil comme ailleurs, réside dans la réduction du trafic routier et la maîtrise de la place de la voiture en ville. Pour ce faire, plusieurs pistes d'actions se dégagent.

- *Faciliter l'accès aux réseaux de transports collectifs (tarifs, maillage, confort, sécurité, fréquence, amplitude horaire…), (…). »*

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville du BLANC-MESNIL qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

4.2.5 Les Orientations Particulières d'Aménagement

Le PLU en vigueur de la ville du BLANC-MESNIL ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement.

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 du BLANC-MESNIL 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 à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.**
- **L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de réduire l'emprise de l'EBC situé sur le parc Jacques Duclos, ainsi que l'emprise de l'inscription graphique *« Plantations à réaliser »*. L'EBC est réduit d'environ 6 400 m² pour permettre la réalisation de la gare souterraine et l'inscription graphique *« Plantations à réaliser »* est réduite 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 »*. Toutefois, le PLU du BLANC-MESNIL propose une définition des CINASPIC assez large pour y inclure les réseaux de transports publics.

4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Le présent document vient compléter le rapport de présentation afin que le chapitre qu'il consacre aux transports collectifs fasse précisément mention du futur réseau de transport *« Grand Paris Express »*.

Aussi, à la fin du chapitre *« Chapitre 1 - Préambule »* sera inséré le texte suivant :

> ***1.3 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.*

*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'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.*

Aussi, à la fin du chapitre *« 7.5. Le Plan de Déplacement Urbain »* sera inséré le texte suivant :

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Le Blanc-Mesnil » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée 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 du Blanc-Mesnil

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du Blanc-Mesnil en tunnel du Nord-Est au Sud-Ouest et sur une longueur d'environ 2,7 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- *Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;*
- *La gare « Le Blanc-Mesnil » complétée par ses emprises en souterrain ;*
- *L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.*

4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction de la gare souterraine « Le Blanc-Mesnil », ainsi qu'au projet d'implantation d'un ouvrage technique annexe au Nord-Ouest de la commune, dans la ZAC Gustave Eiffel.

En effet, les emprises de la gare souterraine concernent, en zone N, une partie de l'EBC couvrant le parc Jacques Duclos, qui n'autorise pas la réalisation du projet. L'ouvrage technique annexe impacte, quant à lui, l'inscription graphique *« Plantations à réaliser »*, qui n'autorise pas non plus la réalisation du projet.

Ces protections s'avèrent donc incompatibles 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 Jacques Duclos de l'ordre de 6 400 m^2.
- Réduction de l'inscription graphique « Plantations à réaliser ».

Une évolution résulte de la nécessité d'adapter le zonage au projet de construction de la gare souterraine « Le Blanc-Mesnil ». En effet, ses emprises concernent, en zone N, **une partie de l'EBC couvrant le parc Jacques Duclos**, qui n'autorise pas la réalisation du projet, cette protection s'avérant incompatible avec tout projet de construction, notamment les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. La suppression de la protection sur 6 400 m^2 environ n'induit pas de remise en cause de la diversité biologique sur la commune, ni du caractère naturel de la zone et n'empêche pas un reboisement du site une fois la gare souterraine réalisée.

Localisation de l'emprise de l'EBC du Parc J. Duclos réduite par la présente mise en compatibilité

Une deuxième évolution du zonage résulte de la nécessité d'adapter celui-ci au projet de construction d'un ouvrage technique annexe. En effet, ses emprises concernent, en zone UIa, **une partie de l'inscription graphique *« Plantations à réaliser »*** couvrant le pourtour de la zone UIa, qui n'autorise pas la réalisation du projet, cette protection s'avérant incompatible avec tout projet de construction, notamment les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. La suppression de la protection n'induit pas de remise en cause de la diversité biologique sur la commune, ni du caractère de la zone à dominante d'activités et n'empêche pas la création d'une transition paysagère entre la zone d'activités et le tissu à vocation d'habitat une fois l'ouvrage technique annexe réalisé.

Localisation de l'emprise de l'inscription graphique « Plantations à réaliser » réduite par la présente mise en compatibilité

4.3.4 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 annexes[1], des émergences de la gare « Le Blanc-Mesnil » ou son emprise souterraine, 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 ».

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

- L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
- L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
- L'article 9 « Emprise au sol ».
- L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
- L'article 12 « Stationnement ».
- L'article 13 « Espaces libres et plantations ».
- L'article 14 « Coefficient d'Occupation du Sol ».

4.3.4.1 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 la gare « Le Blanc-Mesnil » et uniquement soumises à déclaration).

4.3.4.2 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'acquérir que les emprises strictement nécessaires à leur implantation, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles**. Ce choix est guidé par le souci d'impacter le moins possible le foncier public ou privé.

Les évolutions éventuelles de ces six articles auront donc pour objet d'autoriser ce mode d'implantation.

- **Pour l'article 5**, dans quelques rares cas, celui-ci impose une superficie minimale de parcelle. Une telle disposition peut s'avérer incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes dont le terrain d'emprise pourra avoir une superficie inférieure à ce minimum. Il faut donc l'adapter en conséquence.

- **Pour les articles 6 et 7**, il s'agira d'adapter, dans le respect des obligations 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).

4.3.4.3 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 place 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	
Une définition figure dans le *« Lexique informatif précisant les principaux termes et certaines règles rencontrées dans le règlement »* en annexe du règlement. **La définition des équipements collectifs, publics, d'intérêt général présente une liste non exhaustive de CINASPIC tels que les bâtiments ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains dans laquelle le projet peut naturellement s'inclure. Les notions de réseaux et de services urbains cités sont, en effet, assez larges pour y inclure les réseaux de transports publics. Cette définition n'a donc pas besoin d'être complétée.**	/
Zone UC	
Les articles UC 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UC n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
Zone UE	
Les articles UE 1, 2, 5, 9, 10 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
L'article UE 6 impose aux constructions des règles d'implantation qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence de gare car celle-ci ne peut pas être classée parmi les équipements d'infrastructure évoqués. Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.	**La rédaction insérée en fin d'article UE 6 est la suivante :** *« (…) 6.4 - Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UE 7 impose aux constructions des règles d'implantation qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence de gare. Il convient donc de l'en exempter au même titre que les ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.).	**La rédaction insérée en fin d'article UE 7 est la suivante :** *« (…) Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UE 12 impose la création de places de stationnement deux-roues. Cette disposition peut s'avérer incompatible avec les contraintes d'implantation de la gare souterraine et de l'émergence de gare dont les besoins seront définis à l'occasion des études de réalisation. Il convient donc de les en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif »*.	**La rédaction insérée en fin d'alinéa UE 12.4 est la suivante :** *« (…) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »*
L'article UE 13 limite la superficie imperméabilisée à 20 % de l'unité foncière. 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 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.	**La rédaction insérée en fin d'alinéa UE 13.2 est la suivante :** *« (…) Il est rappelé enfin que les plantations dont la hauteur dépasse 2 mètres ne peuvent être situées à moins de 2 mètres des limites séparatives. Les plantations arbustives inférieures à 2 mètres de hauteur peuvent se situer à 0,50 mètres minimum des limites.* *Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*
Zone UG	
Les articles UG 1 et 2 sont compatibles avec le projet. La zone UG n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.	/

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UI, secteur UIa	
Les articles UI 2, 5, 9, 10 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
L'article UI 1 interdit *« les constructions non liées à la vocation d'activités économiques de la zone, (…) »*. Cette disposition restrictive ne permet pas l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.	**L'article UI 1 est complété de la manière suivante :** *« Dans toute la zone, sont interdites les occupations et les utilisations, suivantes : (…)* *- Les constructions non liées à la vocation d'activités économiques de la zone, à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, (…) »*
L'article UI 6 impose aux constructions des règles d'implantation qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'ouvrage technique annexe car celui-ci ne peut pas être classé parmi les ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains évoqués. Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».*	**La rédaction insérée en fin d'article UI 6 est la suivante :** *« (…) 6.5 - Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UI 7 impose aux constructions des règles d'implantation qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence de gare. Il convient donc de l'en exempter au même titre que les ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.).	**La rédaction insérée en fin d'article UI 7 est la suivante :** *« (…) Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.* *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum. »*
L'article UI 12 impose la réalisation de places de stationnement. Cette disposition peut s'avérer incompatible avec les contraintes d'implantation de l'ouvrage technique annexe dont les besoins seront définis à l'occasion des études de réalisation. Il convient donc de l'adapter.	**La rédaction insérée en fin de paragraphe « Dispositions applicables aux équipements publics et/ou d'intérêt collectif » à l'alinéa UI 12.5 est la suivante :** *« (…) Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction. »*
L'article UI 13 limite la superficie imperméabilisée à 20 % de l'unité foncière. Cette disposition peut s'avérer incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu urbain environnant.	**La rédaction insérée en fin d'article UI 13 est la suivante :** *« (…) 13.5 – Constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris* *Toutefois, les règles aux alinéas précédents ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »*

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone N	
Les articles N 1, 5, 9, 10, 12 et 14 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
L'article N 2 ne permet ni l'implantation de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif autres que celles mentionnées (culturels, sport, loisirs, réseaux ou services urbains), ni l'implantation des installations classées pour la protection de l'environnement qui pourront être nécessaires au projet. Or la zone N accueille la partie souterraine de la gare qui pourra accueillir des ICPE.	**L'article N 2 est complété de la manière suivante :** *« - Les bâtiments, ouvrages ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains, y compris les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement qui leur sont liées. »*
L'article N 6 impose aux constructions des règles d'implantation qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'ouvrage technique annexe car celui-ci ne peut pas être classée parmi les ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains évoqués. Il convient donc de l'en exempter au titre des *« constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».*	**La rédaction insérée en fin d'article N 6 est la suivante :** *« (…)* *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »*
L'article N 7 impose aux constructions des règles d'implantation qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence de gare. Il convient donc de l'en exempter au même titre que les ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.).	**La rédaction insérée en fin d'article N 7 est la suivante :** *« (…) Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.* *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum. »*
L'article N 13 limite la superficie imperméabilisée à 15 % de l'unité foncière. 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 gares souterraines 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.	**L'article N 13 est complété de la manière suivante :** *« Ce seuil ne s'applique pas dans le cas de certains sites particuliers accueillant des équipements publics (cimetière, stades, plateau de sports…), ainsi que pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. (…). »*

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 Le Blanc-Mesnil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013

Seine-Saint-Denis et de la Région Ile-de-France dans une dynamique de croissance maîtrisée au service des populations.

1.2 Le passage du P.O.S. au P.L.U.

Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) du Blanc-Mesnil fait suite au Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) qui avait été approuvé le 12 avril 1989 et révisé le 22 octobre 1998.

Par délibération, le Conseil Municipal a décidé sa mise en révision, qui par l'effet de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 14 décembre 2000, est devenu le Plan Local d'Urbanisme conformément à l'article L.123-19 du Code de l'urbanisme.

Le Plan Local d'Urbanisme du Blanc Mesnil s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur Régional d'Ile de France approuvé le 16 avril 1994 et des documents supra communaux existants ou en cours d'élaboration tel que le Document Stratégique de Référence élaboré par l'Etablissement Public d'Aménagement (E.P.A.) Plaine de France.

Tous ces éléments sont rassemblés par les services de l'Etat sous la responsabilité du Préfet de Seine-Saint-Denis, et portés à la connaissance de la ville. Ils sont joints au dossier du P.L.U.

Le Plan Local d'Urbanisme du Blanc-Mesnil est constitué de trois documents qui formalisent le projet global de la commune et fixe les règles qui en découlent.

Le rapport de présentation :

Il expose le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, précise les besoins répertoriés en application des principes généraux du droit de l'urbanisme, analyse l'état initial du site et de l'environnement. Il exprime les objectifs poursuivis et les choix qui résultent d'arbitrages. Il expose les moyens d'atteindre les objectifs et présente le projet global et politique de la commune.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable :

Le projet urbain est au cœur du dispositif. Il propose les projets, même si toutes les procédures ne sont pas encore choisies. Il identifie les espaces disponibles où mutables et prévoit leur développement. Il présente les projets d'aménagements et garantit leur cohérence.

Le règlement et le plan de zonage associé :

Ils fixent les règles générales d'utilisation des sols en délimitant quatre types de zones : les zones urbaines, les zones à urbaniser et les zones naturelles, agricoles et forestières. Sur le territoire communal seuls deux types de zones sont présentes :

- Les zones urbaines, dites "zones U", comprennent, outre les secteurs déjà urbanisés, les secteurs de la commune où la capacité des équipements publics existants ou en cours de réalisation permettent d'admettre immédiatement des constructions.

- Les zones naturelles et forestières, dites "zones N", identifient les secteurs équipés ou non à protéger en raison, soit de la qualité de sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Principes d'élaboration

Aux termes de l'article L.123-6 du Code de l'urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de la commune.

L'élargissement du cercle des participants :

Le groupe des personnes pouvant être associées à l'élaboration du P.L.U. est élargi aux organismes de gestion des parcs naturels et aux autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains. Ainsi le P.L.U. prend concrètement en compte les politiques de déplacement et les chartes des Parcs Naturels Régionaux avec lesquelles il doit être compatible (art. L. 121-4).

La démocratisation du processus d'élaboration :

Une plus grande participation des citoyens est assurée, outre l'enquête publique, par une concertation systématique avec ceux-ci (conformément à l'article L.300-2) lors de l'élaboration du P.L.U. La délibération prescrivant l'élaboration du document doit préciser les modalités de la concertation (art. L.123-6).

Les associations locales d'usagers agréées peuvent être consultées, à leur demande, pour l'élaboration du P.L.U.

La démocratisation du processus d'élaboration se traduit également par l'instauration d'un débat au sein du conseil municipal sur les orientations générales du projet deux mois au moins avant l'arrêt de projet du P.L.U.

Les nouvelles modalités d'interventions de l'Etat :

Le « porter à connaissance » du préfet prend la forme d'une information continue de la commune (suppression du délai de 3 mois). Le préfet doit fournir à la commune, dès le début de l'étude, les informations nécessaires en matière d'urbanisme. Il doit également fournir les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement (art. L.121-2).

Concernant le contrôle de légalité, le préfet veille au respect de la procédure d'élaboration et à la compatibilité du projet urbain communal avec les principes fondamentaux énoncés à l'art. L.121-1 et avec les autres projets d'agglomération, régionaux, nationaux, voire communautaire. Le rôle de l'Etat est donc recentré sur le fond des documents d'urbanisme plutôt que sur la procédure; ces principes de fond n'ayant pas pour effet de soumettre la commune à une obligation de résultats, mais d'imposer aux auteurs des documents d'urbanisme d'y faire figurer des mesures pour la réalisation de ces principes [1].

[1] Décision du 7 décembre 2000 du Conseil constitutionnel.

Modalités d'association et de concertation

Services de l'Etat associés à la révision :

- La Direction Départementale de l'Equipement,
- La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt,
- Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine,
- La Direction Régionale de l'Environnement d'Ile-de-France,
- M. Le Général Commandant la Région Terre Ile-de-France.

Organismes publics consultés :

- France Télécom – URR de la Seine-Saint-Denis,
- EDF – Service Saint-Denis,
- R.T.E. Gestionnaire du réseau de transport d'électricité – Groupe exploitation transport,
- Gaz de France - Région Ile-de-France,
- SNCF –
- Télédiffusion de France – Direction opérationnelle de Paris,
- Compagnie des Eaux et de l'Ozone.

Les communes limitrophes :

- Drancy
- Dugny
- Le Bourget
- Aulnay Sous Bois
- Bondy
- Bonneuil en France
- Gonesse

Services de l'Etat consultés :

- La Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales,
- La Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement,
- Le Service Spécial des Bases Aériennes d'Ile-de-France,
- La Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie (Préhistoire),
- M. L'Inspecteur d'Académie de la Seine-Saint-Denis.

Les modalités de concertation :

Dans sa délibération du 19 février 2004, le Conseil Municipal de Blanc-Mesnil a défini les modalités de concertation avec la population, les associations locales et toutes personnes concernées, en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.

desservir les quartiers Nord du Blanc-Mesnil, mais il s'est avéré le plus coûteux et le moins justifié commercialement. Ce sont les scénarios A / B, étalés dans le temps, qui ont retenu l'attention, mais le financement de l'opération n'est pas assuré à ce jour.

7.5.5 L'inscription de la Gare RER du Blanc-Mesnil en tant que « pôle principal d'échange »

En faisant partie des 143 pôles du réseau principal, le projet d'aménagement sur la gare du Blanc-Mesnil avec la mise en place d'un comité de pôle est décisif non seulement pour participer aux développements quantitatif et qualitatif de l'offre de transports, mais aussi pour valoriser cette entrée de Ville à l'échelle régionale.

Les études préalables à la constitution d'un Comité de Pôle sont en cours.

Au plan des transports il s'agit avec des financements croisés de l'Etat, de la Région, du STIF et de la collectivité d'améliorer :

- les abords et de l'intermodalité (accessibilité tous modes, stationnement, etc…).
- les liaisons et la desserte du quartier de la gare, en son sein et dans sa relation au reste du territoire,
- la qualité des déplacements en terme de valorisation du territoire en rénovant le pôle de transport de la gare,

A noter que l'itinéraire retenu à priori pour le passage du projet CDG-Express (au long de la ligne B du RER de Paris jusqu'à Mitry-Villeparisis) devrait se traduire par une amélioration des conditions de circulation du RER (fréquence, régularité, etc…).

7.6 Le stationnement

Les principales difficultés en matière de stationnement relève de la pratique intense de la voiture qui transforme grand nombre de rues, en parking.

Si le problème n'est pas spécifique au territoire du Blanc-Mesnil, néanmoins l'étendue de la voirie, environ 76 kms, et celle de la nappe pavillonnaire confèrent à ce problème une importance majeure pour l'évolution à venir de la vie urbaine et sociale à Blanc-Mesnil.

Les actions à mettre en œuvre sont plus du ressort du Plan Local de Déplacement Urbain à venir, que du Plan Local d'Urbanisme, néanmoins un certain nombre de mesures sont adoptées favorisant la diminution de la place de la voiture :

- poursuite et renforcement des normes de stationnement dans le cadre de la construction de logements individuels et collectifs,
- incitation aux parkings souterrains dans le centre ville et pour les opérations de plus de 30 logements : au-delà de 30 places de stationnement celles-ci devront être construites au moins pour 50 % en sous-sol ou en cas d'impossibilité, à rez-de-chaussée, dans le volume même de la construction.

A2. Rapport de présentation
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Le Blanc-Mesnil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013

Seine-Saint-Denis et de la Région Ile-de-France dans une dynamique de croissance maîtrisée au service des populations.

1.2 Le passage du P.O.S. au P.L.U.

Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) du Blanc-Mesnil fait suite au Plan d'Occupation des Sols (P.O.S.) qui avait été approuvé le 12 avril 1989 et révisé le 22 octobre 1998.

Par délibération, le Conseil Municipal a décidé sa mise en révision, qui par l'effet de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 14 décembre 2000, est devenu le Plan Local d'Urbanisme conformément à l'article L.123-19 du Code de l'urbanisme.

Le Plan Local d'Urbanisme du Blanc Mesnil s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur Régional d'Ile de France approuvé le 16 avril 1994 et des documents supra communaux existants ou en cours d'élaboration tel que le Document Stratégique de Référence élaboré par l'Etablissement Public d'Aménagement (E.P.A.) Plaine de France.

Tous ces éléments sont rassemblés par les services de l'Etat sous la responsabilité du Préfet de Seine-Saint-Denis, et portés à la connaissance de la ville. Ils sont joints au dossier du P.L.U.

Le Plan Local d'Urbanisme du Blanc-Mesnil est constitué de trois documents qui formalisent le projet global de la commune et fixe les règles qui en découlent.

Le rapport de présentation :

Il expose le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, précise les besoins répertoriés en application des principes généraux du droit de l'urbanisme, analyse l'état initial du site et de l'environnement. Il exprime les objectifs poursuivis et les choix qui résultent d'arbitrages. Il expose les moyens d'atteindre les objectifs et présente le projet global et politique de la commune.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable :

Le projet urbain est au coeur du dispositif. Il propose les projets, même si toutes les procédures ne sont pas encore choisies. Il identifie les espaces disponibles où mutables et prévoit leur développement. Il présente les projets d'aménagements et garantit leur cohérence.

Le règlement et le plan de zonage associé :

Ils fixent les règles générales d'utilisation des sols en délimitant quatre types de zones : les zones urbaines, les zones à urbaniser et les zones naturelles, agricoles et forestières. Sur le territoire communal seuls deux types de zones sont présentes :

- Les zones urbaines, dites "zones U", comprennent, outre les secteurs déjà urbanisés, les secteurs de la commune où la capacité des équipements publics existants ou en cours de réalisation permettent d'admettre immédiatement des constructions.

- Les zones naturelles et forestières, dites "zones N", identifient les secteurs équipés ou non à protéger en raison, soit de la qualité de sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

Principes d'élaboration

Aux termes de l'article L.123-6 du Code de l'urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de la commune.

L'élargissement du cercle des participants :

Le groupe des personnes pouvant être associées à l'élaboration du P.L.U. est élargi aux organismes de gestion des parcs naturels et aux autorités compétentes en matière d'organisation des transports urbains. Ainsi le P.L.U. prend concrètement en compte les politiques de déplacement et les chartes des Parcs Naturels Régionaux avec lesquelles il doit être compatible (art. L. 121-4).

La démocratisation du processus d'élaboration :

Une plus grande participation des citoyens est assurée, outre l'enquête publique, par une concertation systématique avec ceux-ci (conformément à l'article L.300-2) lors de l'élaboration du P.L.U. La délibération prescrivant l'élaboration du document doit préciser les modalités de la concertation (art. L.123-6).

Les associations locales d'usagers agréées peuvent être consultées, à leur demande, pour l'élaboration du P.L.U.

La démocratisation du processus d'élaboration se traduit également par l'instauration d'un débat au sein du conseil municipal sur les orientations générales du projet deux mois au moins avant l'arrêt de projet du P.L.U.

Les nouvelles modalités d'interventions de l'Etat :

Le « porter à connaissance » du préfet prend la forme d'une information continue de la commune (suppression du délai de 3 mois). Le préfet doit fournir à la commune, dès le début de l'étude, les informations nécessaires en matière d'urbanisme. Il doit également fournir les études techniques dont dispose l'Etat en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement (art. L.121-2).

Concernant le contrôle de légalité, le préfet veille au respect de la procédure d'élaboration et à la compatibilité du projet urbain communal avec les principes fondamentaux énoncés à l'art. L.121-1 et avec les autres projets d'agglomération, régionaux, nationaux, voire communautaire. Le rôle de l'Etat est donc recentré sur le fond des documents d'urbanisme plutôt que sur la procédure; ces principes de fond n'ayant pas pour effet de soumettre la commune à une obligation de résultats, mais d'imposer aux auteurs des documents d'urbanisme d'y faire figurer des mesures pour la réalisation de ces principes [1].

[1] Décision du 7 décembre 2000 du Conseil constitutionnel.

Modalités d'association et de concertation

Services de l'Etat associés à la révision :

- La Direction Départementale de l'Equipement,
- La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt,
- Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine,
- La Direction Régionale de l'Environnement d'Ile-de-France,
- M. Le Général Commandant la Région Terre Ile-de-France.

Organismes publics consultés :

- France Télécom – URR de la Seine-Saint-Denis,
- EDF – Service Saint-Denis,
- R.T.E. Gestionnaire du réseau de transport d'électricité – Groupe exploitation transport,
- Gaz de France - Région Ile-de-France,
- SNCF –
- Télédiffusion de France – Direction opérationnelle de Paris,
- Compagnie des Eaux et de l'Ozone.

Les communes limitrophes :

- Drancy
- Dugny
- Le Bourget
- Aulnay Sous Bois
- Bondy
- Bonneuil en France
- Gonesse

Services de l'Etat consultés :

- La Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales,
- La Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement,
- Le Service Spécial des Bases Aériennes d'Ile-de-France,
- La Direction Régionale des Affaires Culturelles – Service Régional de l'Archéologie (Préhistoire),
- M. L'Inspecteur d'Académie de la Seine-Saint-Denis.

Les modalités de concertation :

Dans sa délibération du 19 février 2004, le Conseil Municipal de Blanc-Mesnil a défini les modalités de concertation avec la population, les associations locales et toutes personnes concernées, en application de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.

1.3 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.

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'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

desservir les quartiers Nord du Blanc-Mesnil, mais il s'est avéré le plus coûteux et le moins justifié commercialement. Ce sont les scénarios A / B, étalés dans le temps, qui ont retenu l'attention, mais le financement de l'opération n'est pas assuré à ce jour.

7.5.5 L'inscription de la Gare RER du Blanc-Mesnil en tant que « pôle principal d'échange »

En faisant partie des 143 pôles du réseau principal, le projet d'aménagement sur la gare du Blanc-Mesnil avec la mise en place d'un comité de pôle est décisif non seulement pour participer aux développements quantitatif et qualitatif de l'offre de transports, mais aussi pour valoriser cette entrée de Ville à l'échelle régionale.

Les études préalables à la constitution d'un Comité de Pôle sont en cours.

Au plan des transports il s'agit avec des financements croisés de l'Etat, de la Région, du STIF et de la collectivité d'améliorer :

- les abords et de l'intermodalité (accessibilité tous modes, stationnement, etc…).
- les liaisons et la desserte du quartier de la gare, en son sein et dans sa relation au reste du territoire,
- la qualité des déplacements en terme de valorisation du territoire en rénovant le pôle de transport de la gare,

A noter que l'itinéraire retenu à priori pour le passage du projet CDG-Express (au long de la ligne B du RER de Paris jusqu'à Mitry-Villeparisis) devrait se traduire par une amélioration des conditions de circulation du RER (fréquence, régularité, etc…).

Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare « Le Blanc-Mesnil » du futur réseau de transport « Grand Paris Express ». Celle-ci est appelée 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 du Blanc-Mesnil

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire du Blanc-Mesnil en tunnel du Nord-Est au Sud-Ouest et sur une longueur d'environ 2,7 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris :
- La gare « Le Blanc-Mesnil » complétée par ses emprises en souterrain ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

7.6 Le stationnement

Les principales difficultés en matière de stationnement relève de la pratique intense de la voiture qui transforme grand nombre de rues, en parking.

Si le problème n'est pas spécifique au territoire du Blanc-Mesnil, néanmoins l'étendue de la voirie, environ 76 kms, et celle de la nappe pavillonnaire confèrent à ce problème une importance majeure pour l'évolution à venir de la vie urbaine et sociale à Blanc-Mesnil.

Les actions à mettre en œuvre sont plus du ressort du Plan Local de Déplacement Urbain à venir, que du Plan Local d'Urbanisme, néanmoins un certain nombre de mesures sont adoptées favorisant la diminution de la place de la voiture :

- poursuite et renforcement des normes de stationnement dans le cadre de la construction de logements individuels et collectifs,
- incitation aux parkings souterrains dans le centre ville et pour les opérations de plus de 30 logements : au-delà de 30 places de stationnement celles-ci devront être construites au moins pour 50 % en sous-sol ou en cas d'impossibilité, à rez-de-chaussée, dans le volume même de la construction.

B1. Règlement d'urbanisme
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d’Urbanisme de la ville de Le Blanc-Mesnil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013

CHAPITRE 6 :

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UE

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA ZONE

La zone UE est une zone urbaine qui accueille majoritairement les grands équipements publics de la commune.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UE 1 :

OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

- Les constructions et installations à usage d'activité industrielle.
- Les constructions et installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration, à l'exception de celles nécessaires à la vie du quartier et qui ne sont pas incompatibles avec le caractère urbain de la zone (conditions cumulatives),
- Les dépôts de véhicules de plus de 5 unités,
- Les dépôts de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de matériaux, de déchets, de véhicules désaffectés à l'exception des dépôts nécessaires à l'entretien et au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif,
- les abris précaires ou mobiles utilisés ou non pour l'habitation si l'occupation du terrain doit se poursuivre durant plus de 3 mois à l'exception des abris destinés aux usagers des transports en commun,
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Le camping et le stationnement de caravanes hors terrain aménagé,
- Les terrains de camping et de caravanage aménagés,
- Les parcs d'attractions.

ARTICLE UE 2 :

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

- Les constructions à usage d'habitation en lien avec les équipements publics,
- Les annexes sous réserve qu'elles constituent le complément d'un équipement existant,
- Les chaufferies, climatisations, etc..., à condition qu'elles soient liées à des constructions existantes ou autorisées dans la zone ainsi que les installations y compris classées liées au fonctionnement des équipements d'intérêt public,
- Les affouillements et exhaussements du sol de moins de 2 mètres de hauteur ou profondeur et de moins de 100 m² de superficie; ou ceux liés, soit à des types d'occupation ou d'utilisation des sols admis, soit à des travaux d'intérêt général nécessaires à l'équipement et au paysagement de la zone

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UE 3 :

ACCÈS ET VOIRIES

PRINCIPE GÉNÉRAL

Les voies de desserte et les accès aux terrains doivent être adaptés à l'usage des terrains en terme de trafic (fréquence, entrées, sorties) et d'usagers (véhicules légers, poids lourds,…). Ils doivent en outre être aménagés de manière à satisfaire aux exigences de la sécurité routière, de la défense contre l'incendie, de la protection civile et de la collecte de déchets et favoriser la lisibilité des modes de circulation douces (vélos, piétons, PMR…) ainsi que la continuité de la chaîne de déplacements.

3.1- ACCÈS

3.1.1 - Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin, éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil.
3.1.2 - Aucun accès direct ou par l'intermédiaire d'un fonds voisin ne peut avoir moins de 3,50 mètres de large.

3.2 - VOIRIE

3.2.1 - Les voies nouvelles publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile doivent présenter au minimum une largeur d'emprise de 8 mètres. Toutefois, cette emprise peut être réduite à 3,5 mètres en cas d'opération d'ensemble ou lorsqu'il existe une autre voie d'accès.
3.2.2 - Les voies nouvelles en impasse doivent comporter un aménagement permettant aux véhicules de faire demi-tour à leur extrémité, notamment aux véhicules de ramassage des ordures ménagères, s'ils doivent y accéder pour la collecte.
3.2.3 - Des conditions particulières peuvent être imposées en matière de tracé, de largeur et de modalités d'exécution, afin d'assurer un bon fonctionnement de la circulation et des accès.

ARTICLE UE 4 :

DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau public d'eau potable.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'assainissement dans les conditions fixées par les service gestionnaire du réseau.

4.2.1 - Eaux usées
Les constructions et installations nouvelles engendrant des eaux usées devront être raccordées au réseau collectif d'assainissement, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

4.2.2 - Eaux résiduaires industrielles
Les effluents qui, par leur nature ou leur composition (pollution microbienne, acidité, toxicité, liquidité, température, matières en suspension, inflammabilité, etc.) peuvent constituer une entrave ou un danger pour l'hygiène et le bon fonctionnement des installations publiques (eaux résiduaires industrielles, eaux de refroidissement, etc.) ne peuvent être évacuées dans le réseau collectif que dans les conditions de traitement préalable et de température fixées par la réglementation en vigueur.
L'évacuation de ces eaux résiduaires est soumise à autorisation de déversement.

4.2.3 - Eaux pluviales
Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau public. Les débits de rejet sont limités à 10l/s/ha. Toute nouvelle construction (à partir de 200 m² SURFACE DE PLANCHER) doit s'équiper d'un dispositif de stockage des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de la construction et assurant une protection efficace du milieu naturel.

Les propriétaires doivent par ailleurs veiller à ce que le collecteur d'eaux pluviales ne reçoive aucun liquide autre que les eaux de ruissellement. Des ouvrages de décantation et de retenue seront exigés pour éviter la présence de matériels ou de déchets tels que sable, polystyrène, bois, substances huileuses, etc. Il est rappelé que les stocks de liquides dangereux ou insalubres doivent obligatoirement se faire en rétention étanche et être munis de systèmes de fermeture afin d'éviter toute pollution du réseau.

Les parkings de surface ou enterrés de plus de 5 places, ainsi que les voiries internes, les aires de manœuvre, de stockage ou de lavage couvrant une surface supérieure à 100 m², devront notamment être équipés de dispositifs de récupération des eaux avec traitement par séparateurs d'hydrocarbures et bacs à graisse avant rejet dans le réseau public. Les avaloirs seront munis de dispositifs visant à retenir une éventuelle pollution sur le site. La vidange de ces eaux ne pourra être faite qu'après accord du gestionnaire du réseau. En cas de refus, ces eaux devront être pompées, traitées ou transportées en centre de traitement agréé pour destruction.

4.3 - GAZ, ÉLECTRICITÉ, TÉLÉPHONE, TÉLÉDISTRIBUTION

Les constructions ou installations nouvelles ne peuvent être raccordées aux réseaux de distribution que par des ouvrages souterrains jusqu'en limite de parcelle ou intégrées au bâti en cas d'implantation à l'alignement.

Dans le cas de lotissements ou de permis groupés, les réseaux de distribution sur voiries internes sont également obligatoirement enterrés.

4.4 - COLLECTE DES DÉCHETS

La collecte des ordures est organisée sur l'ensemble de la ville sous forme de collecte sélective. Les installations nécessaires à cette collecte doivent être prévues dans le cadre d'un projet de construction ou de réhabilitation sur l'unité foncière même. Leurs dimensions doivent être adaptées à la nature du projet et doivent permettre le stockage des ordures des occupants en attente de collecte.

4.5 - DÉFENSE INCENDIE

Toute construction ou installation nouvelle doit être incluse dans une zone couverte par la défense incendie.

ARTICLE UE 5 :

CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé

ARTICLE UE 6 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

6.1.1 - Les constructions nouvelles sont normalement implantées soit à l'alignement soit avec un recul d'au moins 4 mètres par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées (existantes, à modifier ou à créer), et de 5 mètres minimum au droit des accès garages. (Dans le cas de voies privées existantes ou projetées, l'alignement est pris à la limite effective de la voie).

6.1.2 - D'autres implantations pourront néanmoins être admises ou requises, notamment :
- pour assurer une continuité de volumes avec les bâtis existants sur les parcelles voisines,
- dans le cas de surélévation ou d'extension d'immeubles existants,
- dans le cas de parcelles situées en limite de zone.

6.2 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX PARCELLES DONNANT SUR DES VOIES D'UNE LARGEUR INFÉRIEURE À 8 MÈTRES

Dans le cas de parcelles constructibles desservies par des voies publiques ou privées d'une largeur inférieure à 8 mètres, les constructions nouvelles devront s'implanter à 8 mètres minimum de l'axe de la voie.

6.3 – EQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURE

Il n'est pas fixé de règles pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE UE 7 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

Les constructions nouvelles et leur extension pourront s'implanter soit sur une ou plusieurs limites séparatives de propriété, soit isolées des limites séparatives.

En cas de retrait de la façade ou partie de façade comportant des baies, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 4 mètres.

En cas de retrait de la façade ou partie de façade aveugle, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 2.5 mètres.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

ARTICLE UE 8 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

Il n'est pas fixé de règle pour les bâtiments et équipements à caractère public ou d'intérêt collectif ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE UE 9 :

EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol n'est pas réglementée dans l'ensemble de la zone, pour la construction des bâtiments et équipements publics et/ou d'intérêt collectif, ainsi que de ceux nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE UE 10 :

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

Il n'est pas fixé de règles pour les bâtiments et équipements publics ou d'intérêt collectif, ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

10.2 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX DISPOSITIFS DES RESEAUX D'INTERET PUBLIC DE TRANSMISSION ET RECEPTION HERTZIENNES

Les pylônes et obstacles minces nécessaires aux réseaux d'intérêt public de transmission et de réception d'ondes hertziennes (antenne de téléphonie mobile, etc.) ne sont pas soumis à ces règles de hauteur. Ils doivent toutefois respecter les servitudes de dégagement aéronautique.

ARTICLE UE 11 :

ASPECT EXTÉRIEUR-PROTECTION DES SITES

11.1 – PRINCIPE GÉNÉRAL :

Les constructions nouvelles et aménagements projetés doivent présenter un aspect compatible avec le caractère de la zone.

Les autorisations peuvent être refusées - ou n'être accordées par l'autorité compétente que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales - si les travaux et installations, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments et ouvrages à édifier ou modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains - et notamment dans les secteurs de covisibilité avec les éléments de paysage et de patrimoine architectural.

11.2 – ASPECT ET VOLUME DES CONSTRUCTIONS :

Les constructions doivent présenter une unité d'aspect, de volume et de matériaux permettant une bonne intégration dans le tissu urbain.

Les murs pignons, mitoyens ou non, laissés à découvert ou à édifier, doivent être traités en harmonie avec les façades principales. Notamment les murs pignons limitrophes d'une voie publique ou d'un espace public, doivent être traités en façades, ouvertes ou non.

Les bâtiments annexes (garages, boxes, abris de jardin, remises, locaux techniques, etc...) et les extensions doivent s'accorder avec la construction principale, être réalisés dans une architecture similaire et respecter l'unité de la composition ; les façades doivent être traitées en matériaux d'aspect et de couleur identiques à ceux du corps de bâtiment principal. L'utilisation de matériaux à caractère précaire ou provisoire est proscrite ainsi que l'emploi extérieur à nu de matériaux normalement destinés à être recouverts.

11.3 - LES TOITURES :

Les toitures doivent être de forme, de matériaux, d'aspect et de couleur en cohérence avec les constructions voisines et l'aspect général du secteur. Les matériaux de

couverture à caractère précaire ou provisoire (tôle ondulée, fibrociment, etc...) sont interdits.

L'éclairement éventuel des combles pourra être assuré par des ouvertures en lucarnes ou châssis de toit. Les châssis oscillobasculants devront être intégrés dans le plan de la toiture.

Les parties de construction édifiées en superstructure sur les terrasses et les couvertures, telles que cheminées, souches, machineries d'ascenseur, tours de réfrigération, extracteurs VMC, sorties de secours, etc... devront s'intégrer dans la composition architecturale de la construction.

11.4 – LES CLOTURES :

La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,5 mètres.

11.5 – DISPOSITIONS DIVERSES :

Dans les opérations groupées, les réseaux d'alimentation électrique, téléphonique et câbles divers seront obligatoirement enterrés.

Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout, ainsi que les installations similaires, seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique et masquées.

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres, etc... seront autant que faire se peut intégrés dans les murets de clôture ou dans les murs de la construction elle-même.

Les antennes de télévision, de téléphonie mobile, les antennes paraboliques de réception par satellite, ainsi que les mâts d'antennes destinés à l'émission d'ondes hertziennes ou radio devront être implantés de manière à ne pas porter atteinte au site et aux paysages, ni au caractère architectural de l'immeuble. Elles seront généralement implantées en retrait de la façade, le moins visible possible depuis la voie publique; elles ne déborderont en aucun cas en saillie sur le domaine public.

ARTICLE UE 12

STATIONNEMENT

12.1 - RAPPEL :

Le stationnement des véhicules (y compris pour les deux roues) correspondant aux besoins des constructions et installations doit être réalisé sur l'unité foncière en dehors des voies ouvertes à la circulation et sur des emplacements prévus à cet effet.

Cependant, lorsque le respect de cette prescription est impossible, soit pour des raisons techniques, soit pour des motifs d'architecture ou d'urbanisme que le constructeur ne peut surmonter sauf à déroger au règlement en ne réalisant pas les aires de stationnement prévues, il peut être tenu quitte de ces obligations :

- soit en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, de l'obtention d'une concession de places dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, pour une durée de 15 ans (le terrain d'assiette de ce parc doit être déjà acquis, et son financement assuré),
- soit en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, de l'acquisition de places de stationnement dans un parc privé distant de 300 mètres au plus de la construction ou de la réalisation d'aires de stationnement situées à 300 mètres au plus de la construction,

- soit en versant une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement, prévue aux articles L.421-3 et R.332-17 du Code de l'urbanisme,

12.2.- CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir au minimum une largeur de 2,40 mètres, une longueur de 5 mètres et une superficie de 25 m² y compris les accès.
Les places accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite doivent présenter une largeur minimum de 2,50mètres et un passage de 0,80 mètre.

Les rampes d'accès desservant les sous-sols ne devront pas avoir une pente supérieure à 20 %. Pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, elles devront obligatoirement comporter à la sortie sur le domaine publique un palier d'au moins 4 mètres de longueur, avec une pente maximale de 5%. Les rampes d'accès desservant les sous-sols des constructions ne peuvent être considérées comme des aires de stationnement.

L'accès des parkings réalisés dans la marge de recul d'une voie publique devra obligatoirement se faire par l'intérieur de la propriété et non directement sur la voie publique.

Il est rappelé que le stationnement doit être conforme aux dispositions en vigueur relative à l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite).

12.3 - NOMBRE D'EMPLACEMENTS

Pour les équipements publics et/ou d'intérêt collectif, le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction de leur capacité d'accueil, de leurs particularités de fonctionnement et compte tenu des aires de stationnement public existantes dans le secteur, doit faire l'objet d'une note justificative. L'expression des besoins de stationnement sera proportionnée à l'effectif des employés et de la population accueillie.
5% des superficies de stationnement seront réservées aux personnes à mobilité réduite, avec un minimum d'une place par établissement.

12.4 – STATIONNEMENT POUR LES DEUX ROUES

Pour les véhicules deux roues non motorisés (vélos)

Catégorie	Ratio applicable
équipements	1 place pour 100 m² de Surface Hors Œuvre Nette.

12.5 - Dispositions particulières :

Lorsqu'il s'agit de transformations, d'extensions, de changements de destination :

- en cas d'extension sans changement de destination d'un bâtiment existant, ne sont prises en compte pour le calcul du nombre de places de stationnement que les surfaces de plancher développées hors œuvre nettes créées,
- en cas de changement de destination d'un bâtiment existant, est prise en compte pour le calcul du nombre de places de stationnement la surface totale transformée développée hors œuvre nette sans déduction des surfaces de plancher initiales.

ARTICLE UE 13 :

ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISÉS

13.1 – PLANTATIONS EXISTANTES

Les plantations existantes doivent autant que possible être conservées ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé.

13.2 – OBLIGATION DE PLANTER ET VÉGÉTALISER

Une proportion au moins égale à 20 % du total des surfaces non bâties en superstructure devra être :

- aménagée en espaces verts en pleine terre – ou aires de jeux et de loisirs perméables - à l'exclusion de toute aire de stationnement ou de manœuvre, de tout cheminement comme de toute surface imperméabilisée,
- plantée à raison d'un arbre de haute tige pour 100m² de cette même surface libre de toute construction.

Les parties engazonnées et plantées des dalles de couverture des parkings enterrés, semi-enterrés ou de rez-de-chaussée pourront être prises en compte dans le calcul des surfaces minimales exigibles en surfaces végétalisées, à condition qu'elles se situent à moins de 4 mètres de hauteur par rapport au sol naturel, et qu'elles soient traitées de façon à rendre leur plantation durable (épaisseur de terre végétale au-dessus du complexe d'étanchéité supérieure à 0,60 mètre minimum).

Il est rappelé que les aires de stationnement de surface doivent pour leur part être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour quatre emplacements de stationnement (cf. article UE.12).

Il est rappelé enfin que les plantations dont la hauteur dépasse 2 mètres ne peuvent être situées à moins de 2 mètres des limites séparatives. Les plantations arbustives inférieures à 2 mètres de hauteur peuvent se situer à 0,50 mètres minimum des limites.

13.3 – VOLET PAYSAGER

L'aménagement paysager prévu dans les dossiers de demandes d'autorisation doit être complet. Les sujets et aménagements présents sur le site avant travaux doivent être précisément recensés.
Après examen des dossiers, les services instructeurs de la Ville et l'autorité compétente pourront demander que les sujets et aménagements remarquables soient conservés et protégés.

ARTICLE UE14 :

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non réglementé.

CHAPITRE 7 :

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UI

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA ZONE

La zone UI est une zone d'activités économiques qui comporte quatre secteurs :

- **le secteur UIa,** secteur d'activités économiques à vocation parc d'activités,
- **le secteur UIb,** secteur d'activités économiques qui accepte des activités à vocation d'entrepôts,
- **le secteur UIc,** secteur d'activités économiques à vocation commerciale, correspondant à la plus grande partie du périmètre de la ZAC Eiffel,
- **le secteur UId,** secteur d'activités économiques lié au service public ferroviaire, qui comprend l'ensemble du domaine public du Chemin de Fer, l'emprise de la gare, y compris les emplacements concédés aux clients du Chemin de Fer, les plates-formes des voies.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UI 1 :

OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITS

Dans toute la zone, sont interdites les occupations et les utilisations, suivantes :

- Les constructions à usage d'habitation qui ne répondent pas aux conditions fixées en UI.2,
- Les constructions non liées à la vocation d'activités économiques de la zone,
- Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités dont 5 autocars,
- Les dépôts de vieilles ferrailles, de matériaux, de matériel de démolition, de matériaux, de déchets, de véhicules désaffectés à l'exception des dépôts nécessaires à l'entretien et au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif,
- L'ouverture et l'exploitation de toute carrière,
- Les abris précaires ou mobiles utilisés ou non pour l'habitation si l'occupation du terrain doit se poursuivre durant plus de 3 mois à l'exception des abris destinés aux usagers des transports en commun,
- Les parcs d'attractions.

Sont interdits, en outre dans les secteurs UIa, UIc et UId :

- Les terrains de camping et de caravanage aménagés,

- Le camping et le stationnement de caravanes hors terrain aménagé,

En outre dans la zone UIa et UIc :

- Les constructions à usage d'entrepôt non liées à une activité autorisée dans la zone.

ARTICLE UI2 :

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

- Les établissements à usage d'activités (industrie, commerce, entrepôts...) et les équipements dans la mesure où les risques de nuisances (circulation, sécurité, bruit, pollutions,...) sont compatibles avec le voisinage,
- L'extension et la transformation d'établissements à usage d'activités existants, comportant ou non des installations classées, sous réserve que les travaux soient de nature à réduire les risques et nuisances à un niveau compatible avec le voisinage et à améliorer l'aspect général des constructions et installations,
- L'extension, la transformation ou la rénovation des équipements publics et/ou d'intérêt général existants.
- Les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements, les services généraux ainsi que les équipements sociaux d'entreprises et les équipements d'intérêt général,
- Les affouillements et exhaussements du sol de moins de 2 mètres de hauteur ou profondeur et de moins de 100 m_2 de superficie ; ou ceux liés, soit à des types d'occupation ou d'utilisation des sols admis, soit à des travaux d'intérêt général nécessaires à l'équipement et au paysagement de la zone (ex. bassin de retenue),

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UI3 :

ACCÈS ET VOIRIES

PRINCIPE GÉNÉRAL

Les voies de desserte et les accès aux terrains doivent être adaptés à l'usage des terrains en terme de trafic (fréquence, entrées, sorties) et d'usagers (véhicules légers, poids lourds,...). Ils doivent en outre être aménagés de manière à satisfaire aux exigences de la sécurité routière, de la défense contre l'incendie, de la protection civile et de la collecte de déchets et favoriser la lisibilité des modes de circulation douces (vélos, piétons, PMR...) ainsi que la continuité de la chaîne de déplacements.

3.1- ACCÈS

3.1.1 - Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin, éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil.

3.1.2 - Aucun accès direct ou par l'intermédiaire d'un fonds voisin ne peut avoir moins de 3,50 mètres de large.

3.2 - VOIRIE

3.2.1 - Les voies nouvelles publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile doivent présenter au minimum une largeur d'emprise de 8 mètres.
3.2.2 - Les voies nouvelles en impasse doivent comporter un aménagement permettant aux véhicules de faire demi-tour à leur extrémité, notamment aux véhicules de ramassage des ordures ménagères, s'ils doivent y accéder pour la collecte.
3.2.3 - Des conditions particulières peuvent être imposées en matière de tracé, de largeur et de modalités d'exécution, afin d'assurer un bon fonctionnement de la circulation et des accès.

ARTICLE UI 4 :

DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau public d'eau potable.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'assainissement dans les conditions fixées par les service gestionnaire du réseau.

4.2.1 - Eaux usées
Les constructions et installations nouvelles engendrant des eaux usées devront être raccordées au réseau collectif d'assainissement, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

4.2.2 - Eaux résiduaires industrielles
Les effluents qui, par leur nature ou leur composition (pollution microbienne, acidité, toxicité, liquidité, température, matières en suspension, inflammabilité, etc.) peuvent constituer une entrave ou un danger pour l'hygiène et le bon fonctionnement des installations publiques (eaux résiduaires industrielles, eaux de refroidissement, etc.) ne peuvent être évacuées dans le réseau collectif que dans les conditions de traitement préalable et de température fixées par la réglementation en vigueur.
L'évacuation de ces eaux résiduaires est soumise à autorisation de déversement.

4.2.3 - Eaux pluviales
Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau public. Les débits de rejet sont limités à 10l/s/ha. Toute opération de construction/extension/réhabilitation/surélévation aboutissant à l'établissement de 200 m² SURFACE DE PLANCHER totale et au-delà doit s'équiper d'un dispositif de stockage des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de la construction et assurant une protection efficace du milieu naturel.

Les propriétaires doivent par ailleurs veiller à ce que le collecteur d'eaux pluviales ne reçoive aucun liquide autre que les eaux de ruissellement. Des ouvrages de décantation et de retenue seront exigés pour éviter la présence de matériels ou de déchets tels que sable, polystyrène, bois, substances huileuses, etc. Il est rappelé que les stocks de liquides dangereux ou insalubres doivent obligatoirement se faire en rétention étanche et être munis de systèmes de fermeture afin d'éviter toute pollution du réseau.

Les parkings de surface ou enterrés de plus de 5 places, ainsi que les voiries internes, les aires de manœuvre, de stockage ou de lavage couvrant une surface supérieure à 100 m², devront notamment être équipés de dispositifs de récupération des eaux avec traitement par séparateurs d'hydrocarbures et bacs à graisse avant rejet dans le réseau public. Les avaloirs seront munis de dispositifs visant à retenir une éventuelle pollution sur le site. La vidange de ces eaux ne pourra être faite qu'après accord du gestionnaire du réseau. En cas de refus, ces eaux devront être pompées, traitées ou transportées en centre de traitement agréé pour destruction.

4.3 - GAZ, ÉLECTRICITÉ, TÉLÉPHONE, TÉLÉDISTRIBUTION

Les constructions ou installations nouvelles ne peuvent être raccordées aux réseaux de distribution que par des ouvrages souterrains jusqu'en limite de parcelle ou intégrées au bâti en cas d'implantation à l'alignement.
Dans le cas de lotissements ou de permis groupés, les réseaux de distribution sur voiries internes sont également obligatoirement enterrés.

4.4 - COLLECTE DES DÉCHETS COURANTS ET INDUSTRIELS

La collecte des ordures courants est organisée sur l'ensemble de la ville sous forme de collecte sélective . Les installations nécessaires à cette collecte doivent être prévues dans le cadre d'un projet de construction ou de réhabilitation sur l'unité foncière même. Leurs dimensions doivent être adaptées à la nature du projet et doivent permettre le stockage des bacs roulants destinés à recevoir les ordures courants des occupants en attente de collecte.

Concernant les déchets industriels, leur conditionnement et entreposage ne doivent pas porter préjudice à l'environnement immédiat.
Les bennes recevant les déchets industriels pourront être disposées à l'extérieur des bâtiments à condition de ne pas être visibles du domaine public. Il sera mis en œuvre des écrans visuels constitués de murs ou de végétaux.

4.5 – AIRES DE STOCKAGE

Les aires de stockage nécessaires au fonctionnement de l'activité seront masquées à la vue, traitées en continuité et en harmonie avec l'architecture du bâtiment et avec le paysagement. Le stockage doit s'effectuer dans des bâtiments clos (hangars…). L'écran visuel pourra être constitué de murs, de talutage, de végétation. Les murs seront traités dans les mêmes matériaux que ceux des bâtiments adjacents.

4.6 - DÉFENSE INCENDIE

Toute construction ou installation nouvelle doit être incluse dans une zone couverte par la défense incendie.

ARTICLE UI 5 :

CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

ARTICLE UI 6 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

6.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

6.1.1 – Dans l'ensemble de la zone, à l'exception du secteur Ulc, les constructions nouvelles sont implantées avec un recul d'au moins 5 mètres par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées (existantes, à modifier ou à créer).

Un retrait de 10 mètres au minimum est obligatoire en cas de dépôts dangereux définis par la législation sur les établissements classés.

Dans le cas de voies privées existantes ou projetées, l'alignement est pris à la limite effective de la voie.

6.1.2 - D'autres implantations pourront néanmoins être admises ou requises, notamment :

- en Ulc ou les constructions pourront être édifiées soit à l'alignement, soit avec un recul d'au moins 5 mètres,
- pour assurer une continuité de volumes avec les bâtis existants sur les parcelles voisines,
- dans le cas de surélévation ou d'extension d'immeubles existants,
- dans le cas de parcelles situées en limite de zone.

6.2 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX PARCELLES DONNANT SUR DES VOIES D'UNE LARGEUR INFÉRIEURE À 8 MÈTRES

Dans le cas de parcelles constructibles desservies par des voies publiques ou privées d'une largeur inférieure à 8 mètres, les constructions nouvelles devront s'implanter

- Dans l'ensemble de la zone, à l'exception du secteur Ulc à 9 mètres minimum de l'axe de la voie,
- Dans le secteur Ulc à 4 mètres minimum de l'axe de la voie.

6.3 – AUCUNE CONSTRUCTION NE DOIT ÊTRE IMPLANTÉE À MOINS DE 10 MÈTRES DE LA LIMITE D'EMPRISES FERROVIAIRES.

6.4 – EQUIPEMENTS PUBLICS ET D'INFRASTRUCTURE

Les constructions nouvelles sont normalement implantées soit à l'alignement soit avec un recul d'au moins 4 mètres par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées (existantes, à modifier ou à créer), et de 5 mètres minimum au droit des accès garages. (Dans le cas de voies privées existantes ou projetées, l'alignement est pris à la limite effective de la voie).

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

ARTICLE UI 7 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTION PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

Compte-tenu du caractère de la zone, les constructions nouvelles sont normalement édifiées en ordre discontinu, et isolées des limites séparatives de propriété.

7.1.1. En cas de façade comportant des baies, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 8 mètres.

7.1.2. En cas de façade aveugle, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de cette façade au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 6 mètres.

7.2 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

7.2.1. Toutefois, sur les terrains présentant une superficie inférieure à 5 000 m² ou une largeur de façade inférieure à 40 mètres les constructions à usage industriel ou d'entrepôts peuvent être jointives des limites séparatives, si toutes mesures sont prises pour éviter la propagation des incendies (murs coupe-feu).

7.2.2. Les constructions à usage d'habitations ou de bureaux, sur une profondeur de 25 mètres à compter de l'alignement ou de la limite de la marge de recul qui s'y substitue, peuvent être jointives des limites séparatives.

7.3 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET/OU D'INTÉRÊT COLLECTIF,

Les constructions nouvelles et leur extension pourront s'implanter soit sur une ou plusieurs limites séparatives de propriété, soit isolées des limites séparatives.

En cas de retrait de la façade ou partie de façade comportant des baies, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 4 mètres.

En cas de retrait de la façade ou partie de façade aveugle, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 2.5 mètres.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

ARTICLE UI 8 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES

SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 – LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES SERONT IMPLANTÉES DE MANIÈRE QUE :

- les baies principales existantes ou projetées ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal, avec une distance minimum de 8 mètres (ramenée à 4 mètres dans le cas particulier d'un patio),
- les baies secondaires existantes ou projetées ne soient également masquées par aucune partie d'immeuble qui serait vue sous un angle de 60° avec une distance minimum de 4 mètres.

8.2 - DANS LE CAS D'UNE CONSTRUCTION À USAGE D'ANNEXE

Dans le cas d'une construction à usage d'annexe, d'une hauteur inférieure à 3 mètres, la distance minimale peut être ramenée à 4 mètres quelle que soit la hauteur des autres constructions.

8.3 - LA DISTANCE MINIMALE ENTRE DEUX CONSTRUCTIONS

La distance minimale entre deux constructions non contiguës, même aveugles, ne peut être inférieure à 4 mètres.

Ces prospects sont établis à partir du sol naturel avant remaniement et/ou terrassement.

8.4 – DISPOSITIONS RELATIVES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS À CARACTÈRE PUBLIC

Il n'est pas fixé de règle pour les bâtiments et équipements à caractère public ou d'intérêt collectif ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE UI 9 :

EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol de l'ensemble des constructions (existantes et projetées) ne pourra excéder 85 % de la superficie de l'unité foncière, nonobstant le respect de l'ensemble des articles du règlement notamment les articles 12 et 13.

L'emprise au sol n'est pas réglementée dans la zone, pour la construction des bâtiments et équipements publics et/ou d'intérêt collectif, ainsi que de ceux nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE UI 10 :

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 – RÈGLE GÉNÉRALE :

Toute construction nouvelle devra s'inscrire et respecter une hauteur plafond fixée à 16 mètres.

10.2 – DÉPASSEMENTS PONCTUELS AUTORISÉS

La hauteur-plafond pourra par ailleurs être dépassée de 1,50 mètre maximum dans le cas de superstructures fonctionnelles liées au bâtiment (souches, cheminées, antennes, relais, extracteurs, tours de refroidissement, machineries d'ascenseurs, sorties d'escaliers d'accès en terrasse, etc, etc...), à condition que ceux-ci soient implantés à plus de 3 mètres en retrait de la façade du dernier étage.
Les gardes corps et acrotères des terrasses pourront dépasser la hauteur-plafond dans la limite de 1,10m à compter de la dalle finie qui elle devra être comprise dans le gabarit.

10.3 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

D'autres dispositions que celles ci-avant décrites pourront être autorisées ou requises, notamment :

- dans le cas de parcelles d'angle, où des dépassements ponctuels des hauteurs-plafonds pourront être tolérés, dans une limite maximale de 3 mètres par rapport aux hauteurs prescrites,
- dans le cas où la construction nouvelle projetée s'implante en contiguïté d'une construction existante dépassant les hauteurs-plafond, afin de réaliser une meilleure intégration et continuité de volumes,
- dans le cas de parcelles bordant des voies d'une largeur inférieure à 12 mètres,
- dans le cas de parcelles jouxtant une limite de zone, notamment en regard de la zone UG à caractère pavillonnaire.

10.4 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS À CARACTÈRE PUBLIC

Il n'est pas fixé de règles pour les bâtiments et équipements publics ou d'intérêt collectif, ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

10.4 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX DISPOSITIFS DES RESEAUX D'INTERET PUBLIC DE TRANSMISSION ET RECEPTION HERTZIENNES

Les pylônes et obstacles minces nécessaires aux réseaux d'intérêt public de transmission et de réception d'ondes hertziennes (antenne de téléphonie mobile, etc.) ne sont pas soumis à ces règles de hauteur. Ils doivent toutefois respecter les servitudes de dégagement aéronautique.

ARTICLE UI 11 :

ASPECT EXTÉRIEUR – PROTECTION DES SITES

11.1 – PRINCIPE GÉNÉRAL :

Les constructions nouvelles et aménagements projetés doivent présenter un aspect compatible avec le caractère de la zone.

Les autorisations peuvent être refusées - ou n'être accordées par l'autorité compétente que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales - si les travaux et installations, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments et ouvrages à édifier ou modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains - et notamment dans les secteurs de covisibilité avec les éléments de paysage et de patrimoine architectural.

11.2 – ASPECT ET VOLUME DES CONSTRUCTIONS :

Les constructions doivent présenter une unité d'aspect, de volume et de matériaux permettant une bonne intégration dans le tissu urbain.

Les murs pignons, mitoyens ou non, laissés à découvert ou à édifier, doivent être traités en harmonie avec les façades principales. Notamment les murs pignons limitrophes d'une voie publique ou d'un espace public, doivent être traités en façades, ouvertes ou non.

Les bâtiments annexes (garages, boxes, abris de jardin, remises, locaux techniques, etc...) et les extensions doivent s'accorder avec la construction principale, être réalisés dans une architecture similaire et respecter l'unité de la composition ; les façades doivent être traitées en matériaux d'aspect et de couleur identiques à ceux du corps de bâtiment principal. L'utilisation de matériaux à caractère précaire ou provisoire est proscrite ainsi que l'emploi extérieur à nu de matériaux normalement destinés à être recouverts.

11.3 - LES TOITURES :

Les toitures doivent être de forme, de matériaux, d'aspect et de couleur en cohérence avec les constructions voisines et l'aspect général du secteur. Les matériaux de couverture à caractère précaire ou provisoire (tôle ondulée, fibrociment, etc...) sont interdits.

L'éclairement éventuel des combles pourra être assuré par des ouvertures en lucarnes ou châssis de toit. Les châssis oscillobasculants devront être intégrés dans le plan de la toiture.

Les parties de construction édifiées en superstructure sur les terrasses et les couvertures, telles que cheminées, souches, machineries d'ascenseur, tours de réfrigération, extracteurs VMC, sorties de secours, etc... devront s'intégrer dans la composition architecturale de la construction.

11.4 – LES CLÔTURES :

.11.4.1 - <u>Clôtures sur rue :</u>
L'espace compris entre la limite de voirie et l'alignement de la construction pourra :
- soit être laissé libre de toute clôture et traité dans ce cas en continuité avec le domaine public (traitement minéral ou végétal),
- soit être marqué par un mur-bahut de un mètre de hauteur maximum, éventuellement surmonté d' une clôture à claire-voie, ou en barreaudage doublé ou non de haies vives ne pouvant excéder au total 2,10 mètres.

Des parties de clôture en éléments pleins jusqu'à la hauteur maximale autorisée pourront néanmoins être autorisées dans le cas de circonstances particulières liées à la présence au droit de la propriété d'éléments tels qu'abribus, mobilier urbain, etc..., ou au droit de carrefours et de voies routières supportant un trafic générateur de nuisances sonores intenses.

Les portails et portillons seront de même style architectural que l'ensemble des éléments composant la clôture et la construction.

11.4.2 - <u>Clôtures sur limites séparatives :</u>
Les clôtures de toute nature ne pourront excéder 2,60 mètres maximum de hauteur. Lorsqu'elles sont composées d'un mur, elles devront être réalisées en unité de matériaux et de couleur avec la construction principale.

11.4.3.- <u>Clôtures pour les bâtiments et équipements à caractère public :</u>
La hauteur des clôtures (sur rue et en limite de parcelle) ne pourra excéder 2,5 mètres.

11.5 – DISPOSITIONS DIVERSES :

Dans les opérations groupées, les réseaux d'alimentation électrique, téléphonique et câbles divers seront obligatoirement enterrés.

Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout, ainsi que les installations similaires, seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique et masquées.

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres, etc... seront autant que faire se peut intégrés dans les murets de clôture ou dans les murs de la construction elle-même.

Les antennes de télévision, de téléphonie mobile, les antennes paraboliques de réception par satellite, ainsi que les mâts d'antennes destinés à l'émission d'ondes hertziennes ou radio devront être implantés de manière à ne pas porter atteinte au site et aux paysages, ni au caractère architectural de l'immeuble. Elles seront généralement implantées en retrait de la façade, le moins visible possible depuis la voie publique; elles ne déborderont en aucun cas en saillie sur le domaine public.

ARTICLE UI 12 :

STATIONNEMENT

12.1 - RAPPEL :

Le stationnement des véhicules (y compris pour les deux roues) correspondant aux besoins des constructions et installations doit être réalisé sur l'unité foncière en dehors des voies ouvertes à la circulation et sur des emplacements prévus à cet effet.

Cependant, lorsque le respect de cette prescription est impossible, soit pour des raisons techniques, soit pour des motifs d'architecture ou d'urbanisme que le constructeur ne peut surmonter sauf à déroger au règlement en ne réalisant pas les aires de stationnement prévues, il peut être tenu quitte de ces obligations :
- soit en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, de l'obtention d'une concession de places dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, pour une durée de 15 ans (le terrain d'assiette de ce parc doit être déjà acquis, et son financement assuré).
- soit en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, de l'acquisition de places de stationnement dans un parc privé distant de 300 mètres au plus de la construction ou de la réalisation d'aires de stationnement situées à 300 mètres au plus de la construction.
- soit en versant une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement, prévue aux articles L.421-3 et R.332-17 du Code de l'urbanisme.

12.2.- CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir au minimum une largeur de 2,40 mètres, une longueur de 5 mètres et une superficie de 25 m² y compris les accès.
Les places accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite doivent présenter une largeur minimum de 2,50mètres et un passage de 0,80 mètre.

Les rampes d'accès desservant les sous-sols ne devront pas avoir une pente supérieure à 20 %. Pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, elles devront obligatoirement comporter à la sortie sur le domaine publique un palier d'au moins 4 mètres de longueur, avec une pente maximale de 5%.

L'accès des parkings réalisés dans la marge de recul d'une voie publique devra obligatoirement se faire par l'intérieur de la propriété et non directement sur la voie publique.

Il est rappelé que le stationnement doit être conforme aux dispositions en vigueur relative à l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite).

12.3 - NOMBRE D'EMPLACEMENTS

En cas de construction neuve, de création de Surface Hors Œuvre Nette, chaque opération devra s'assurer de répondre correctement aux besoins induits en nombre de places de stationnement qui ne peut être inférieur à :

Pour les véhicules automobiles

Catégorie		Ratio applicable
Activités	commerces, services	Lorsque la surface de vente est supérieure à 700 m² : 1 place de stationnement par 20 m² de surface de vente, avec un minimum de une place par unité. Lorsque la surface de vente est égale ou inférieure à 700 m² : 1 place de stationnement par 50 m² de surface de vente, avec un minimum de une place par unité.
	Bureaux	1 place de stationnement pour 60m² de SURFACE DE PLANCHER, avec un minimum de une place par unité.
	Activités, industrie	1 place de stationnement pour 80m² de SURFACE DE PLANCHER, une place minimum par unité.
	Hôtels et assimilés	0,5 place de stationnement par chambre
	Restaurants	1 place pour 40 m² de SURFACE DE PLANCHER de salle de restaurant avec un minimum de une place par unité.

Il sera prévu en outre :
- pour les hôtels d'une capacité supérieure à 40 chambres, un parc de stationnement et une aire de manœuvre accessible aux autocars,
- pour les activités requérant des véhicules lourds, des emplacements et des aires de manœuvre adaptés.

Pour les constructions à usage de commerces, de bureaux et de services, au-delà de 30 places de stationnement, celles-ci devront être construites au moins pour 50% en sous-sol ou en cas d'impossibilité, à rez-de-chaussée, dans le volume même de la construction.

12.4 – STATIONNEMENT POUR LES DEUX ROUES

Pour les véhicules deux roues non motorisés (vélos)

Catégorie		Ratio applicable
Activités	Industrie, bureaux, commerces, services, etc.	il sera crée un parking de stationnement couvert pour les deux roues comportant des arceaux de fixation de sécurité à raison de 1 place pour 200m² de surface de plancher

Les locaux ou parcs de stationnement vélos/motos devront être aisément accessibles. Les normes s'appliquent à la création de surface hors œuvre nette de plus de 250m².

12.5 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Dispositions applicables aux équipements publics et/ou d'intérêt collectif :
Pour les équipements publics et/ou d'intérêt collectif, le nombre de places de stationnement voitures, deux roues (vélos et motos) est déterminé en fonction de leur capacité d'accueil, de leurs particularités de fonctionnement et compte tenu des aires de stationnement public existantes dans le secteur, doit faire l'objet d'une note justificative. L'expression des besoins de stationnement sera proportionnée à l'effectif des employés et de la population accueillie.
5% des superficies de stationnement seront réservées aux personnes à mobilité réduite, avec un minimum d'une place par établissement.

Dispositions particulières :
Lorsqu'il s'agit de transformations, d'extensions, de changements de destination :
- en cas d'extension sans changement de destination d'un bâtiment existant, ne sont prises en compte pour le calcul du nombre de places de stationnement que les surfaces de plancher développées hors œuvre nettes créées,
- en cas de changement de destination d'un bâtiment existant, est prise en compte pour le calcul du nombre de places de stationnement la surface totale transformée développée hors œuvre nette sans déduction des surfaces de plancher initiales.

Sur présentation d'un justificatif du pétitionnaire, ces normes de stationnement (véhicules, vélos) pourront être adaptée au regard de la particularité du commerce ou de l'activité et du rapport entre la surface nécessaire et le niveau de fréquentation réelle.

Article UI 13 :
ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISÉS

13.2 – PLANTATIONS EXISTANTES

Les plantations existantes doivent autant que possible être conservées ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé.

13.3 – OBLIGATION DE PLANTER ET VÉGÉTALISER

Une proportion au moins égale à 20 % du total des surfaces non bâties en superstructure devra être :

- aménagée en espaces verts en pleine terre – à l'exclusion de toute aire de stationnement ou de manœuvre, de tout cheminement comme de toute surface imperméabilisée,
- plantée à raison d'un arbre de haute tige pour 100m² de cette même surface libre de toute construction.

Pour les bâtiments et les équipements à caractère public ou d'intérêt collectif, une proportion au moins égale à 20 % du total des surfaces non bâties en superstructure devra être aménagée en espaces verts en pleine terre – ou aires de jeux et de loisirs perméables - à l'exclusion de toute aire de stationnement ou de manœuvre, de tout cheminement comme de toute surface imperméabilisée.

Les parties engazonnées et plantées des dalles de couverture des parkings enterrés, semi-enterrés ou de rez-de-chaussée pourront être prises en compte dans le calcul des surfaces minimales exigibles en surfaces végétalisées, à condition qu'elles se situent à moins de 4 mètres de hauteur par rapport au sol naturel, et qu'elles soient traitées de

façon à rendre leur plantation durable (épaisseur de terre végétale au-dessus du complexe d'étanchéité supérieure à 0,40 mètre minimum).

Il est rappelé que les aires de stationnement de surface doivent pour leur part être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour quatre emplacements de stationnement (cf. article UI.12).

Il est rappelé enfin que les plantations dont la hauteur dépasse 2 mètres ne peuvent être situées à moins de 2 mètres des limites séparatives. Les plantations arbustives inférieures à 2 mètres de hauteur peuvent se situer à 0,50 mètre minimum des limites.

Les marges de recul et d'isolement doivent être plantées d'alignement d'arbres de haute tige (plus de 7 m de hauteur à l'état adulte) formant écran, le long des voies suivantes :
- Avenue Charles Floquet,
- Rue Aristide Briand,
- Avenue Jean Pierre Timbaud.

La marge de recul est comptée à partir de l'alignement et est plantée à raison d'un arbre de haute tige au moins par 100m² correspond aux indications du document graphique (plan de zonage). A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2 mètres.

13.4 – VOLET PAYSAGER

L'aménagement paysager prévu dans les dossiers de demandes d'autorisation doit être complet. Les sujets et aménagements présents sur le site avant travaux doivent être précisément recensés.
Après examen des dossiers, les services instructeurs de la Ville et l'autorité compétente pourront demander que les sujets et aménagements remarquables soient conservés et protégés.

Article UI 14 :

COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Le coefficient d'occupation du sol applicable à la zone UI est fixé à 2 sauf pour les activités d'entrepôts où il est limité à 1.

Le coefficient d'occupation du sol n'est pas applicable aux constructions et aménagements d'équipements publics ou d'intérêt collectif, ainsi que pour les équipements d'infrastructure.

Le COS est majoré de 10% maximum, dans le respect des autres règles, pour les constructions remplissant les critères de performance énergétique ou comportant des équipements de production d'énergie renouvelable.

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NATURELLE

CHAPITRE 1 :

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA ZONE

La zone N est à dominante d'espaces verts accessibles au public, aménagés en parcs urbains, jardins ouvriers ; elle couvre également le cimetière et doit pouvoir abriter des équipements publics en rapport avec le caractère naturel de la zone qu'il convient :

- soit de conforter,
- soit de protéger en raison de leur intérêt écologique, esthétique, historique ou forestier,
- soit de traiter en espace de protection paysagère, au droit des franges urbaines ou des infrastructures existantes ou projetées.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE N 1 :

OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DES SOLS INTERDITES

Dans l'ensemble de la zone sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas expressément autorisées à l'article N2.

ARTICLE N 2 :

OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DES SOLS ADMISES SOUS CONDITION

- Les équipements culturels, de sport ou de loisirs compatibles avec le caractère naturel de la zone, de même que les équipements qui leur sont liés.
- Les constructions nécessaires à la sécurité et à la gestion des espaces boisés, du cimetière communal et des ouvrages d'assainissement.
- Les bâtiments, ouvrages ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains.
- Les constructions à usage de serres ou châssis agricoles compatible avec la vocation d'espace naturel.
- Les affouillements et exhaussements du sol de moins de 2 mètres de hauteur ou profondeur et de moins de 100 m² de superficie; ou ceux liés, soit à des types

d'occupation ou d'utilisation des sols admis, soit à des travaux d'intérêt général nécessaires à l'équipement et au paysagement de la zone.

- Les ouvrages liés à l'exploitation de la géothermie.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 3

ACCÈS ET VOIRIE

Les voies de desserte et les accès aux terrains doivent être adaptés à l'usage des terrains en terme de trafic (fréquence, entrées, sorties) et d'usagers (véhicules légers, poids lourds,…). Ils doivent en outre être aménagés de manière à satisfaire aux exigences de la sécurité routière, de la défense contre l'incendie, de la protection civile et de la collecte de déchets et favoriser la lisibilité des modes de circulation douces (vélos, piétons, PMR…) ainsi que la continuité de la chaîne de déplacements.

ARTICLE N 4 :

DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation doit être raccordée au réseau public d'eau potable. Les pompages sont interdits.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'assainissement dans les conditions fixées par les service gestionnaire du réseau.

4.2.1 - Eaux usées

Les constructions et installations nouvelles engendrant des eaux usées devront être raccordées au réseau collectif d'assainissement, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

Il est rappelé que le déversement des eaux ménagères et des effluents non traités en puisard, fossé drainant, rivières, etc., de même que leur rejet dans les égouts d'eaux pluviales sont strictement interdits.

En l'absence éventuelle de réseau public de collecte des eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel pourra être autorisé, à condition que les installations soient réalisées conformément à la réglementation en vigueur et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement ultérieur au réseau public séparatif lorsque celui-ci sera réalisé. Ledit raccordement sera alors obligatoire.

4.2.2 - Eaux résiduaires industrielles

Les effluents qui, par leur nature ou leur composition (pollution microbienne, acidité, toxicité, liquidité, température, matières en suspension, inflammabilité, etc.) peuvent constituer une entrave ou un danger pour l'hygiène et le bon fonctionnement des installations publiques (eaux résiduaires industrielles, eaux de refroidissement, etc.) ne

peuvent être évacuées dans le réseau collectif que dans les conditions de traitement préalable et de température fixées par la réglementation en vigueur.
L'évacuation de ces eaux résiduaires est soumise à autorisation de déversement.

4.2.3 - Eaux pluviales
Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau public après mise en œuvre de dispositifs visant à écrêter les débits d'apport. Ceux-ci ne pourront en tout état de cause (et sauf indication contraire) être supérieurs à 10 litres/seconde/hectare.

Les propriétaires doivent par ailleurs veiller à ce que le collecteur d'eaux pluviales ne reçoive aucun liquide autre que les eaux de ruissellement. Des ouvrages de décantation et de retenue seront exigés pour éviter la présence de matériels ou de déchets tels que sable, polystyrène, bois, substances huileuses, etc. Il est rappelé que les stocks de liquides dangereux ou insalubres doivent obligatoirement se faire en rétention étanche et être munis de systèmes de fermeture afin d'éviter toute pollution du réseau.
Les parkings de surface ou enterrés de plus de 5 places, ainsi que les voiries internes, les aires de manœuvre, de stockage ou de lavage couvrant une surface supérieure à 100 m², devront notamment être équipés de dispositifs de récupération des eaux avec traitement par séparateurs d'hydrocarbures et bacs à graisse avant rejet dans le réseau public. Les avaloirs seront munis de dispositifs visant à retenir une éventuelle pollution sur le site. La vidange de ces eaux ne pourra être faite qu'après accord du gestionnaire du réseau. En cas de refus, ces eaux devront être pompées, traitées ou transportées en centre de traitement agréé pour destruction.
Pour éviter tout risque d'inondation, la réalisation de sous-sol est déconseillée.

4.3 - GAZ, ÉLECTRICITÉ, TÉLÉPHONE, TÉLÉDISTRIBUTION

Les constructions ou installations nouvelles ne peuvent être raccordées aux réseaux de distribution que par des ouvrages souterrains jusqu'en limite de parcelle ou intégrées au bâti en cas d'implantation à l'alignement.
Dans le cas de lotissements ou de permis groupés, les réseaux de distribution sur voiries internes sont également obligatoirement enterrés.

4.4 - COLLECTE DES DÉCHETS

La collecte des ordures ménagères est organisée sur l'ensemble de la ville sous forme de collecte sélective. Lorsque le système de collecte l'exige, des installations nécessaires à cette collecte devront être prévues dans le cadre d'un projet de construction ou de réhabilitation sur l'unité foncière même. Leurs dimensions doivent être adaptées à la nature du projet et doivent permettre le stockage des ordures ménagères des occupants en attente de collecte.

4.5 - DÉFENSE INCENDIE

Toute construction ou installation nouvelle doit être incluse dans une zone couverte par la défense incendie.

ARTICLE N 5 :

CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé

ARTICLE N 6 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions nouvelles sont normalement implantées soit à l'alignement soit avec un recul d'au moins 5 mètres par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées (existantes, à modifier ou à créer).

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

ARTICLE N 7 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

Les constructions nouvelles et leur extension pourront s'implanter soit sur une ou plusieurs limites séparatives de propriété, soit isolées des limites séparatives.

7.1.1 En cas de retrait de la façade ou partie de façade comportant des baies, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 4 mètres.

7.1.2. En cas de retrait de la façade ou partie de façade aveugle, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 2.5 mètres.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

ARTICLE N 8 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES

SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 – LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES SERONT IMPLANTÉES DE MANIÈRE QUE :

- les baies principales existantes ou projetées ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal, avec une distance minimum de 8 mètres (ramenée à 4 mètres dans le cas particulier d'un patio),
- les baies secondaires existantes ou projetées ne soient également masquées par aucune partie d'immeuble qui serait vue sous un angle de 60° avec une distance minimum de 4 mètres.

8.2 - DANS LE CAS D'UNE CONSTRUCTION À USAGE D'ANNEXE

Dans le cas d'une construction à usage d'annexe, d'une hauteur inférieure à 3 mètres, la distance minimale peut être ramenée à 4 mètres quelle que soit la hauteur des autres constructions.

8.3 - LA DISTANCE MINIMALE ENTRE DEUX CONSTRUCTIONS

La distance minimale entre deux constructions non contiguës, même aveugles, ne peut être inférieure à 4 mètres.

Ces prospects sont établis à partir du sol naturel avant remaniement et/ou terrassement.

8.4 – DISPOSITIONS RELATIVES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS À CARACTÈRE PUBLIC

Il n'est pas fixé de règle pour les bâtiments et équipements à caractère public ou d'intérêt collectif ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE N 9 :

EMPRISE AU SOL

Non réglementé (voir article N13).

ARTICLE N 10 :

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 – RÈGLE GÉNÉRALE :

Toute construction nouvelle devra s'inscrire et respecter une hauteur plafond fixée à 13 mètres.

10.2 – DÉPASSEMENTS PONCTUELS AUTORISÉS

La hauteur-plafond pourra par ailleurs être dépassée de 1,50 mètre maximum dans le cas de superstructures fonctionnelles liées au bâtiment (souches, cheminées, antennes, relais, extracteurs, tours de refroidissement, machineries d'ascenseurs, sorties d'escaliers d'accès en terrasse, etc, etc...), à condition que ceux-ci soient implantés à plus de 3 mètres en retrait de la façade du dernier étage.

10.3 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

D'autres dispositions que celles ci-avant décrites pourront être autorisées ou requises, notamment :

- dans le cas d'extension ou de surélévation de constructions existantes,
- dans le cas où la construction nouvelle projetée s'implante en contiguïté d'une construction existante dépassant les hauteurs-plafond, afin de réaliser une meilleure intégration et continuité de volumes,

10.4 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURE

Il n'est pas fixé de règles pour les bâtiments et équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE N 11 :

ASPECT EXTÉRIEUR – PROTECTION DES SITES

11.1 – PRINCIPE GÉNÉRAL :

Les constructions nouvelles et aménagements projetés doivent présenter un aspect compatible avec le caractère de la zone.

Les autorisations peuvent être refusées - ou n'être accordées par l'autorité compétente que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales - si les travaux et installations, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments et ouvrages à édifier ou modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains - et notamment dans les secteurs de covisibilité avec les éléments de paysage et de patrimoine architectural.

11.2 – ASPECT ET VOLUME DES CONSTRUCTIONS :

Les constructions doivent présenter une unité d'aspect, de volume et de matériaux permettant une bonne intégration dans le tissu urbain.

Les murs pignons, mitoyens ou non, laissés à découvert ou à édifier, doivent être traités en harmonie avec les façades principales. Notamment les murs pignons limitrophes d'une voie publique ou d'un espace public, doivent être traités en façades, ouvertes ou non.

Les bâtiments annexes (garages, boxes, abris de jardin, remises, locaux techniques, etc...) et les extensions doivent s'accorder avec la construction principale, être réalisés dans une architecture similaire et respecter l'unité de la composition ; les façades doivent être traitées en matériaux d'aspect et de couleur identiques à ceux du corps de bâtiment principal. L'utilisation de matériaux à caractère précaire ou provisoire est proscrite ainsi que l'emploi extérieur à nu de matériaux normalement destinés à être recouverts.

11.3 - LES TOITURES :

Les toitures doivent être de forme, de matériaux, d'aspect et de couleur en cohérence avec les constructions voisines et l'aspect général du secteur. Les matériaux de couverture à caractère précaire ou provisoire (tôle ondulée, fibrociment, etc...) sont interdits.

L'éclairement éventuel des combles pourra être assuré par des ouvertures en lucarnes ou châssis de toit. Les châssis oscillobasculants devront être intégrés dans le plan de la toiture.

Les parties de construction édifiées en superstructure sur les terrasses et les couvertures, telles que cheminées, souches, machineries d'ascenseur, tours de réfrigération, extracteurs VMC, sorties de secours, etc... devront s'intégrer dans la composition architecturale de la construction.

11.4 – LES CLÔTURES :

11.4.1 - <u>Clôtures sur rue :</u>
L'espace compris entre la limite de voirie et l'alignement de la construction pourra :
- soit être laissé libre de toute clôture et traité dans ce cas en continuité avec le domaine public (traitement minéral ou végétal),

- soit être marqué par un mur-bahut, éventuellement surmonté d' une clôture à claire-voie, ou en barreaudage doublé ou non de haies vives ne pouvant excéder au total ou 2,50 mètres.

Les portails et portillons seront de même style architectural que l'ensemble des éléments composant la clôture et la construction.

11.4.2 - Clôtures sur limites séparatives
Les clôtures de toute nature ne pourront excéder 2,50 mètres maximum de hauteur. Lorsqu'elles sont composées d'un mur, elles devront être réalisées en unité de matériaux et de couleur avec la construction principale.

11.5 – DISPOSITIONS DIVERSES :

Dans les opérations groupées, les réseaux d'alimentation électrique, téléphonique et câbles divers seront obligatoirement enterrés.

Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout, ainsi que les installations similaires, seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique et masquées.

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres, etc... seront autant que faire se peut intégrés dans les murets de clôture ou dans les murs de la construction elle-même.

Les antennes de télévision, de téléphonie mobile, les antennes paraboliques de réception par satellite, ainsi que les mâts d'antennes destinés à l'émission d'ondes hertziennes ou radio devront être implantés de manière à ne pas porter atteinte au site et aux paysages, ni au caractère architectural de l'immeuble. Elles seront généralement implantées en retrait de la façade, le moins visible possible depuis la voie publique; elles ne déborderont en aucun cas en saillie sur le domaine public.

Article N 12 :

STATIONNEMENT

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

ARTICLE N 13 :

ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISÉS

Les superficies imperméabilisées (bâtiments, dessertes,...) ne pourront excéder 15% de l'unité foncière.

Ce seuil ne s'applique pas dans le cas de certains sites particuliers accueillant des équipements publics (cimetière, stades, plateau de sports…).

Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé.

ARTICLE N 14 :

COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Non réglementé

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Le Blanc-Mesnil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013

CHAPITRE 6 :

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UE

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA ZONE

La zone UE est une zone urbaine qui accueille majoritairement les grands équipements publics de la commune.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UE 1 :

OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

- Les constructions et installations à usage d'activité industrielle.
- Les constructions et installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ou à déclaration, à l'exception de celles nécessaires à la vie du quartier et qui ne sont pas incompatibles avec le caractère urbain de la zone (conditions cumulatives),
- Les dépôts de véhicules de plus de 5 unités,
- Les dépôts de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de matériaux, de déchets, de véhicules désaffectés à l'exception des dépôts nécessaires à l'entretien et au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif,
- les abris précaires ou mobiles utilisés ou non pour l'habitation si l'occupation du terrain doit se poursuivre durant plus de 3 mois à l'exception des abris destinés aux usagers des transports en commun,
- L'ouverture et l'exploitation de carrières,
- Le camping et le stationnement de caravanes hors terrain aménagé,
- Les terrains de camping et de caravanage aménagés,
- Les parcs d'attractions.

ARTICLE UE 2 :

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

- Les constructions à usage d'habitation en lien avec les équipements publics,
- Les annexes sous réserve qu'elles constituent le complément d'un équipement existant,
- Les chaufferies, climatisations, etc..., à condition qu'elles soient liées à des constructions existantes ou autorisées dans la zone ainsi que les installations y compris classées liées au fonctionnement des équipements d'intérêt public,
- Les affouillements et exhaussements du sol de moins de 2 mètres de hauteur ou profondeur et de moins de 100 m² de superficie; ou ceux liés, soit à des types d'occupation ou d'utilisation des sols admis, soit à des travaux d'intérêt général nécessaires à l'équipement et au paysagement de la zone

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UE 3 :

ACCÈS ET VOIRIES

PRINCIPE GÉNÉRAL

Les voies de desserte et les accès aux terrains doivent être adaptés à l'usage des terrains en terme de trafic (fréquence, entrées, sorties) et d'usagers (véhicules légers, poids lourds,…). Ils doivent en outre être aménagés de manière à satisfaire aux exigences de la sécurité routière, de la défense contre l'incendie, de la protection civile et de la collecte de déchets et favoriser la lisibilité des modes de circulation douces (vélos, piétons, PMR…) ainsi que la continuité de la chaîne de déplacements.

3.1- ACCÈS

3.1.1 - Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin, éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil.
3.1.2 - Aucun accès direct ou par l'intermédiaire d'un fonds voisin ne peut avoir moins de 3,50 mètres de large.

3.2 - VOIRIE

3.2.1 - Les voies nouvelles publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile doivent présenter au minimum une largeur d'emprise de 8 mètres. Toutefois, cette emprise peut être réduite à 3,5 mètres en cas d'opération d'ensemble ou lorsqu'il existe une autre voie d'accès.
3.2.2 - Les voies nouvelles en impasse doivent comporter un aménagement permettant aux véhicules de faire demi-tour à leur extrémité, notamment aux véhicules de ramassage des ordures ménagères, s'ils doivent y accéder pour la collecte.
3.2.3 - Des conditions particulières peuvent être imposées en matière de tracé, de largeur et de modalités d'exécution, afin d'assurer un bon fonctionnement de la circulation et des accès.

ARTICLE UE 4 :

DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau public d'eau potable.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'assainissement dans les conditions fixées par les service gestionnaire du réseau.

4.2.1 - Eaux usées
Les constructions et installations nouvelles engendrant des eaux usées devront être raccordées au réseau collectif d'assainissement, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

4.2.2 - Eaux résiduaires industrielles
Les effluents qui, par leur nature ou leur composition (pollution microbienne, acidité, toxicité, liquidité, température, matières en suspension, inflammabilité, etc.) peuvent constituer une entrave ou un danger pour l'hygiène et le bon fonctionnement des installations publiques (eaux résiduaires industrielles, eaux de refroidissement, etc.) ne peuvent être évacuées dans le réseau collectif que dans les conditions de traitement préalable et de température fixées par la réglementation en vigueur.
L'évacuation de ces eaux résiduaires est soumise à autorisation de déversement.

4.2.3 - Eaux pluviales
Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau public. Les débits de rejet sont limités à 10l/s/ha. Toute nouvelle construction (à partir de 200 m² SURFACE DE PLANCHER) doit s'équiper d'un dispositif de stockage des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de la construction et assurant une protection efficace du milieu naturel.

Les propriétaires doivent par ailleurs veiller à ce que le collecteur d'eaux pluviales ne reçoive aucun liquide autre que les eaux de ruissellement. Des ouvrages de décantation et de retenue seront exigés pour éviter la présence de matériels ou de déchets tels que sable, polystyrène, bois, substances huileuses, etc. Il est rappelé que les stocks de liquides dangereux ou insalubres doivent obligatoirement se faire en rétention étanche et être munis de systèmes de fermeture afin d'éviter toute pollution du réseau.

Les parkings de surface ou enterrés de plus de 5 places, ainsi que les voiries internes, les aires de manœuvre, de stockage ou de lavage couvrant une surface supérieure à 100 m², devront notamment être équipés de dispositifs de récupération des eaux avec traitement par séparateurs d'hydrocarbures et bacs à graisse avant rejet dans le réseau public. Les avaloirs seront munis de dispositifs visant à retenir une éventuelle pollution sur le site. La vidange de ces eaux ne pourra être faite qu'après accord du gestionnaire du réseau. En cas de refus, ces eaux devront être pompées, traitées ou transportées en centre de traitement agréé pour destruction.

4.3 - GAZ, ÉLECTRICITÉ, TÉLÉPHONE, TÉLÉDISTRIBUTION

Les constructions ou installations nouvelles ne peuvent être raccordées aux réseaux de distribution que par des ouvrages souterrains jusqu'en limite de parcelle ou intégrées au bâti en cas d'implantation à l'alignement.

Dans le cas de lotissements ou de permis groupés, les réseaux de distribution sur voiries internes sont également obligatoirement enterrés.

4.4 - COLLECTE DES DÉCHETS

La collecte des ordures est organisée sur l'ensemble de la ville sous forme de collecte sélective. Les installations nécessaires à cette collecte doivent être prévues dans le cadre d'un projet de construction ou de réhabilitation sur l'unité foncière même. Leurs dimensions doivent être adaptées à la nature du projet et doivent permettre le stockage des ordures des occupants en attente de collecte.

4.5 - DÉFENSE INCENDIE

Toute construction ou installation nouvelle doit être incluse dans une zone couverte par la défense incendie.

ARTICLE UE 5 :

CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé

ARTICLE UE 6 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

6.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

6.1.1 - Les constructions nouvelles sont normalement implantées soit à l'alignement soit avec un recul d'au moins 4 mètres par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées (existantes, à modifier ou à créer), et de 5 mètres minimum au droit des accès garages. (Dans le cas de voies privées existantes ou projetées, l'alignement est pris à la limite effective de la voie).

6.1.2 - D'autres implantations pourront néanmoins être admises ou requises, notamment :
- pour assurer une continuité de volumes avec les bâtis existants sur les parcelles voisines,
- dans le cas de surélévation ou d'extension d'immeubles existants,
- dans le cas de parcelles situées en limite de zone.

6.2 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX PARCELLES DONNANT SUR DES VOIES D'UNE LARGEUR INFÉRIEURE À 8 MÈTRES

Dans le cas de parcelles constructibles desservies par des voies publiques ou privées d'une largeur inférieure à 8 mètres, les constructions nouvelles devront s'implanter à 8 mètres minimum de l'axe de la voie.

6.3 – EQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURE

Il n'est pas fixé de règles pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

6.4 – CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS NÉCESSAIRES AU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE UE 7 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

Les constructions nouvelles et leur extension pourront s'implanter soit sur une ou plusieurs limites séparatives de propriété, soit isolées des limites séparatives.

En cas de retrait de la façade ou partie de façade comportant des baies, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 4 mètres.

En cas de retrait de la façade ou partie de façade aveugle, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 2.5 mètres.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE UE 8 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

Il n'est pas fixé de règle pour les bâtiments et équipements à caractère public ou d'intérêt collectif ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE UE 9 :

EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol n'est pas réglementée dans l'ensemble de la zone, pour la construction des bâtiments et équipements publics et/ou d'intérêt collectif, ainsi que de ceux nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE UE 10 :

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

Il n'est pas fixé de règles pour les bâtiments et équipements publics ou d'intérêt collectif, ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

10.2 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX DISPOSITIFS DES RESEAUX D'INTERET PUBLIC DE TRANSMISSION ET RECEPTION HERTZIENNES

Les pylônes et obstacles minces nécessaires aux réseaux d'intérêt public de transmission et de réception d'ondes hertziennes (antenne de téléphonie mobile, etc.) ne sont pas soumis à ces règles de hauteur. Ils doivent toutefois respecter les servitudes de dégagement aéronautique.

ARTICLE UE 11 :

ASPECT EXTÉRIEUR-PROTECTION DES SITES

11.1 – PRINCIPE GÉNÉRAL :

Les constructions nouvelles et aménagements projetés doivent présenter un aspect compatible avec le caractère de la zone.

Les autorisations peuvent être refusées - ou n'être accordées par l'autorité compétente que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales - si les travaux et installations, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments et ouvrages à édifier ou modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains - et notamment dans les secteurs de covisibilité avec les éléments de paysage et de patrimoine architectural.

11.2 – ASPECT ET VOLUME DES CONSTRUCTIONS :

Les constructions doivent présenter une unité d'aspect, de volume et de matériaux permettant une bonne intégration dans le tissu urbain.

Les murs pignons, mitoyens ou non, laissés à découvert ou à édifier, doivent être traités en harmonie avec les façades principales. Notamment les murs pignons limitrophes d'une voie publique ou d'un espace public, doivent être traités en façades, ouvertes ou non.

Les bâtiments annexes (garages, boxes, abris de jardin, remises, locaux techniques, etc...) et les extensions doivent s'accorder avec la construction principale, être réalisés dans une architecture similaire et respecter l'unité de la composition ; les façades doivent être traitées en matériaux d'aspect et de couleur identiques à ceux du corps de bâtiment principal. L'utilisation de matériaux à caractère précaire ou provisoire est proscrite ainsi que l'emploi extérieur à nu de matériaux normalement destinés à être recouverts.

11.3 - LES TOITURES :

Les toitures doivent être de forme, de matériaux, d'aspect et de couleur en cohérence avec les constructions voisines et l'aspect général du secteur. Les matériaux de

couverture à caractère précaire ou provisoire (tôle ondulée, fibrociment, etc...) sont interdits.

L'éclairement éventuel des combles pourra être assuré par des ouvertures en lucarnes ou châssis de toit. Les châssis oscillobasculants devront être intégrés dans le plan de la toiture.

Les parties de construction édifiées en superstructure sur les terrasses et les couvertures, telles que cheminées, souches, machineries d'ascenseur, tours de réfrigération, extracteurs VMC, sorties de secours, etc... devront s'intégrer dans la composition architecturale de la construction.

11.4 – LES CLOTURES :

La hauteur des clôtures ne pourra excéder 2,5 mètres.

11.5 – DISPOSITIONS DIVERSES :

Dans les opérations groupées, les réseaux d'alimentation électrique, téléphonique et câbles divers seront obligatoirement enterrés.

Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout, ainsi que les installations similaires, seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique et masquées.

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres, etc... seront autant que faire se peut intégrés dans les murets de clôture ou dans les murs de la construction elle-même.

Les antennes de télévision, de téléphonie mobile, les antennes paraboliques de réception par satellite, ainsi que les mâts d'antennes destinés à l'émission d'ondes hertziennes ou radio devront être implantés de manière à ne pas porter atteinte au site et aux paysages, ni au caractère architectural de l'immeuble. Elles seront généralement implantées en retrait de la façade, le moins visible possible depuis la voie publique; elles ne déborderont en aucun cas en saillie sur le domaine public.

ARTICLE UE 12

STATIONNEMENT

12.1 - RAPPEL :

Le stationnement des véhicules (y compris pour les deux roues) correspondant aux besoins des constructions et installations doit être réalisé sur l'unité foncière en dehors des voies ouvertes à la circulation et sur des emplacements prévus à cet effet.

Cependant, lorsque le respect de cette prescription est impossible, soit pour des raisons techniques, soit pour des motifs d'architecture ou d'urbanisme que le constructeur ne peut surmonter sauf à déroger au règlement en ne réalisant pas les aires de stationnement prévues, il peut être tenu quitte de ces obligations :

- soit en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, de l'obtention d'une concession de places dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, pour une durée de 15 ans (le terrain d'assiette de ce parc doit être déjà acquis, et son financement assuré),
- soit en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, de l'acquisition de places de stationnement dans un parc privé distant de 300 mètres au plus de la construction ou de la réalisation d'aires de stationnement situées à 300 mètres au plus de la construction,

- soit en versant une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement, prévue aux articles L.421-3 et R.332-17 du Code de l'urbanisme,

12.2.- CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir au minimum une largeur de 2,40 mètres, une longueur de 5 mètres et une superficie de 25 m² y compris les accès.
Les places accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite doivent présenter une largeur minimum de 2,50mètres et un passage de 0,80 mètre.

Les rampes d'accès desservant les sous-sols ne devront pas avoir une pente supérieure à 20 %. Pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, elles devront obligatoirement comporter à la sortie sur le domaine publique un palier d'au moins 4 mètres de longueur, avec une pente maximale de 5%. Les rampes d'accès desservant les sous-sols des constructions ne peuvent être considérées comme des aires de stationnement.

L'accès des parkings réalisés dans la marge de recul d'une voie publique devra obligatoirement se faire par l'intérieur de la propriété et non directement sur la voie publique.

Il est rappelé que le stationnement doit être conforme aux dispositions en vigueur relative à l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite).

12.3 - NOMBRE D'EMPLACEMENTS

Pour les équipements publics et/ou d'intérêt collectif, le nombre de places de stationnement est déterminé en fonction de leur capacité d'accueil, de leurs particularités de fonctionnement et compte tenu des aires de stationnement public existantes dans le secteur, doit faire l'objet d'une note justificative. L'expression des besoins de stationnement sera proportionnée à l'effectif des employés et de la population accueillie.
5% des superficies de stationnement seront réservées aux personnes à mobilité réduite, avec un minimum d'une place par établissement.

12.4 – STATIONNEMENT POUR LES DEUX ROUES

Pour les véhicules deux roues non motorisés (vélos)

Catégorie	Ratio applicable
équipements	1 place pour 100 m² de Surface Hors Œuvre Nette.

Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.

12.5 - Dispositions particulières :

Lorsqu'il s'agit de transformations, d'extensions, de changements de destination :

- en cas d'extension sans changement de destination d'un bâtiment existant, ne sont prises en compte pour le calcul du nombre de places de stationnement que les surfaces de plancher développées hors œuvre nettes créées,
- en cas de changement de destination d'un bâtiment existant, est prise en compte pour le calcul du nombre de places de stationnement la surface totale transformée développée hors œuvre nette sans déduction des surfaces de plancher initiales.

ARTICLE UE 13 :

ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISÉS

13.1 – PLANTATIONS EXISTANTES

Les plantations existantes doivent autant que possible être conservées ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé.

13.2 – OBLIGATION DE PLANTER ET VÉGÉTALISER

Une proportion au moins égale à 20 % du total des surfaces non bâties en superstructure devra être :

- aménagée en espaces verts en pleine terre – ou aires de jeux et de loisirs perméables - à l'exclusion de toute aire de stationnement ou de manœuvre, de tout cheminement comme de toute surface imperméabilisée,
- plantée à raison d'un arbre de haute tige pour 100m² de cette même surface libre de toute construction.

Les parties engazonnées et plantées des dalles de couverture des parkings enterrés, semi-enterrés ou de rez-de-chaussée pourront être prises en compte dans le calcul des surfaces minimales exigibles en surfaces végétalisées, à condition qu'elles se situent à moins de 4 mètres de hauteur par rapport au sol naturel, et qu'elles soient traitées de façon à rendre leur plantation durable (épaisseur de terre végétale au-dessus du complexe d'étanchéité supérieure à 0,60 mètre minimum).

Il est rappelé que les aires de stationnement de surface doivent pour leur part être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour quatre emplacements de stationnement (cf. article UE.12).

Il est rappelé enfin que les plantations dont la hauteur dépasse 2 mètres ne peuvent être situées à moins de 2 mètres des limites séparatives. Les plantations arbustives inférieures à 2 mètres de hauteur peuvent se situer à 0,50 mètres minimum des limites.

Toutefois, ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

13.3 – VOLET PAYSAGER

L'aménagement paysager prévu dans les dossiers de demandes d'autorisation doit être complet. Les sujets et aménagements présents sur le site avant travaux doivent être précisément recensés.
Après examen des dossiers, les services instructeurs de la Ville et l'autorité compétente pourront demander que les sujets et aménagements remarquables soient conservés et protégés.

ARTICLE UE14 :

COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Non réglementé.

CHAPITRE 7 :

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UI

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA ZONE

La zone UI est une zone d'activités économiques qui comporte quatre secteurs :

- **le secteur UIa,** secteur d'activités économiques à vocation parc d'activités,
- **le secteur UIb,** secteur d'activités économiques qui accepte des activités à vocation d'entrepôts,
- **le secteur UIc,** secteur d'activités économiques à vocation commerciale, correspondant à la plus grande partie du périmètre de la ZAC Eiffel,
- **le secteur UId,** secteur d'activités économiques lié au service public ferroviaire, qui comprend l'ensemble du domaine public du Chemin de Fer, l'emprise de la gare, y compris les emplacements concédés aux clients du Chemin de Fer, les plates-formes des voies.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE UI 1 :

OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITS

Dans toute la zone, sont interdites les occupations et les utilisations, suivantes :

- Les constructions à usage d'habitation qui ne répondent pas aux conditions fixées en UI.2,
- Les constructions non liées à la vocation d'activités économiques de la zone, à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.
- Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités dont 5 autocars,
- Les dépôts de vieilles ferrailles, de matériaux, de matériel de démolition, de matériaux, de déchets, de véhicules désaffectés à l'exception des dépôts nécessaires à l'entretien et au fonctionnement des services publics ou d'intérêt collectif,
- L'ouverture et l'exploitation de toute carrière,
- Les abris précaires ou mobiles utilisés ou non pour l'habitation si l'occupation du terrain doit se poursuivre durant plus de 3 mois à l'exception des abris destinés aux usagers des transports en commun,
- Les parcs d'attractions.

Sont interdits, en outre dans les secteurs UIa, UIc et UId :

- Les terrains de camping et de caravanage aménagés,

- Le camping et le stationnement de caravanes hors terrain aménagé,

En outre dans la zone UIa et UIc :

- Les constructions à usage d'entrepôt non liées à une activité autorisée dans la zone.

ARTICLE UI2 :

OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

- Les établissements à usage d'activités (industrie, commerce, entrepôts...) et les équipements dans la mesure où les risques de nuisances (circulation, sécurité, bruit, pollutions,...) sont compatibles avec le voisinage,
- L'extension et la transformation d'établissements à usage d'activités existants, comportant ou non des installations classées, sous réserve que les travaux soient de nature à réduire les risques et nuisances à un niveau compatible avec le voisinage et à améliorer l'aspect général des constructions et installations,
- L'extension, la transformation ou la rénovation des équipements publics et/ou d'intérêt général existants.
- Les constructions à usage d'habitation destinées aux personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements, les services généraux ainsi que les équipements sociaux d'entreprises et les équipements d'intérêt général,
- Les affouillements et exhaussements du sol de moins de 2 mètres de hauteur ou profondeur et de moins de 100 m² de superficie ; ou ceux liés, soit à des types d'occupation ou d'utilisation des sols admis, soit à des travaux d'intérêt général nécessaires à l'équipement et au paysagement de la zone (ex. bassin de retenue),

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE UI3 :

ACCÈS ET VOIRIES

PRINCIPE GÉNÉRAL

Les voies de desserte et les accès aux terrains doivent être adaptés à l'usage des terrains en terme de trafic (fréquence, entrées, sorties) et d'usagers (véhicules légers, poids lourds,...). Ils doivent en outre être aménagés de manière à satisfaire aux exigences de la sécurité routière, de la défense contre l'incendie, de la protection civile et de la collecte de déchets et favoriser la lisibilité des modes de circulation douces (vélos, piétons, PMR...) ainsi que la continuité de la chaîne de déplacements.

3.1- ACCÈS

3.1.1 - Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisin, éventuellement obtenu par application de l'article 682 du Code Civil.

3.1.2 - Aucun accès direct ou par l'intermédiaire d'un fonds voisin ne peut avoir moins de 3,50 mètres de large.

3.2 - VOIRIE

3.2.1 - Les voies nouvelles publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile doivent présenter au minimum une largeur d'emprise de 8 mètres.
3.2.2 - Les voies nouvelles en impasse doivent comporter un aménagement permettant aux véhicules de faire demi-tour à leur extrémité, notamment aux véhicules de ramassage des ordures ménagères, s'ils doivent y accéder pour la collecte.
3.2.3 - Des conditions particulières peuvent être imposées en matière de tracé, de largeur et de modalités d'exécution, afin d'assurer un bon fonctionnement de la circulation et des accès.

ARTICLE UI 4 :

DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau public d'eau potable.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'assainissement dans les conditions fixées par les service gestionnaire du réseau.

4.2.1 - Eaux usées
Les constructions et installations nouvelles engendrant des eaux usées devront être raccordées au réseau collectif d'assainissement, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

4.2.2 - Eaux résiduaires industrielles
Les effluents qui, par leur nature ou leur composition (pollution microbienne, acidité, toxicité, liquidité, température, matières en suspension, inflammabilité, etc.) peuvent constituer une entrave ou un danger pour l'hygiène et le bon fonctionnement des installations publiques (eaux résiduaires industrielles, eaux de refroidissement, etc.) ne peuvent être évacuées dans le réseau collectif que dans les conditions de traitement préalable et de température fixées par la réglementation en vigueur.
L'évacuation de ces eaux résiduaires est soumise à autorisation de déversement.

4.2.3 - Eaux pluviales
Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau public. Les débits de rejet sont limités à 10l/s/ha. Toute opération de construction/extension/réhabilitation/surélévation aboutissant à l'établissement de 200 m² SURFACE DE PLANCHER totale et au-delà doit s'équiper d'un dispositif de stockage des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de la construction et assurant une protection efficace du milieu naturel.

Les propriétaires doivent par ailleurs veiller à ce que le collecteur d'eaux pluviales ne reçoive aucun liquide autre que les eaux de ruissellement. Des ouvrages de décantation et de retenue seront exigés pour éviter la présence de matériels ou de déchets tels que sable, polystyrène, bois, substances huileuses, etc. Il est rappelé que les stocks de liquides dangereux ou insalubres doivent obligatoirement se faire en rétention étanche et être munis de systèmes de fermeture afin d'éviter toute pollution du réseau.

Les parkings de surface ou enterrés de plus de 5 places, ainsi que les voiries internes, les aires de manœuvre, de stockage ou de lavage couvrant une surface supérieure à 100 m², devront notamment être équipés de dispositifs de récupération des eaux avec traitement par séparateurs d'hydrocarbures et bacs à graisse avant rejet dans le réseau public. Les avaloirs seront munis de dispositifs visant à retenir une éventuelle pollution sur le site. La vidange de ces eaux ne pourra être faite qu'après accord du gestionnaire du réseau. En cas de refus, ces eaux devront être pompées, traitées ou transportées en centre de traitement agréé pour destruction.

4.3 - GAZ, ÉLECTRICITÉ, TÉLÉPHONE, TÉLÉDISTRIBUTION

Les constructions ou installations nouvelles ne peuvent être raccordées aux réseaux de distribution que par des ouvrages souterrains jusqu'en limite de parcelle ou intégrées au bâti en cas d'implantation à l'alignement.
Dans le cas de lotissements ou de permis groupés, les réseaux de distribution sur voiries internes sont également obligatoirement enterrés.

4.4 - COLLECTE DES DÉCHETS COURANTS ET INDUSTRIELS

La collecte des ordures courants est organisée sur l'ensemble de la ville sous forme de collecte sélective . Les installations nécessaires à cette collecte doivent être prévues dans le cadre d'un projet de construction ou de réhabilitation sur l'unité foncière même. Leurs dimensions doivent être adaptées à la nature du projet et doivent permettre le stockage des bacs roulants destinés à recevoir les ordures courants des occupants en attente de collecte.

Concernant les déchets industriels, leur conditionnement et entreposage ne doivent pas porter préjudice à l'environnement immédiat.
Les bennes recevant les déchets industriels pourront être disposées à l'extérieur des bâtiments à condition de ne pas être visibles du domaine public. Il sera mis en œuvre des écrans visuels constitués de murs ou de végétaux.

4.5 – AIRES DE STOCKAGE

Les aires de stockage nécessaires au fonctionnement de l'activité seront masquées à la vue, traitées en continuité et en harmonie avec l'architecture du bâtiment et avec le paysagement. Le stockage doit s'effectuer dans des bâtiments clos (hangars…). L'écran visuel pourra être constitué de murs, de talutage, de végétation. Les murs seront traités dans les mêmes matériaux que ceux des bâtiments adjacents.

4.6 - DÉFENSE INCENDIE

Toute construction ou installation nouvelle doit être incluse dans une zone couverte par la défense incendie.

ARTICLE UI 5 :

CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

ARTICLE UI 6 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

6.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

6.1.1 – Dans l'ensemble de la zone, à l'exception du secteur UIc, les constructions nouvelles sont implantées avec un recul d'au moins 5 mètres par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées (existantes, à modifier ou à créer).

Un retrait de 10 mètres au minimum est obligatoire en cas de dépôts dangereux définis par la législation sur les établissements classés.

Dans le cas de voies privées existantes ou projetées, l'alignement est pris à la limite effective de la voie.

6.1.2 - D'autres implantations pourront néanmoins être admises ou requises, notamment :

- en UIc ou les constructions pourront être édifiées soit à l'alignement, soit avec un recul d'au moins 5 mètres,
- pour assurer une continuité de volumes avec les bâtis existants sur les parcelles voisines,
- dans le cas de surélévation ou d'extension d'immeubles existants,
- dans le cas de parcelles situées en limite de zone.

6.2 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX PARCELLES DONNANT SUR DES VOIES D'UNE LARGEUR INFÉRIEURE À 8 MÈTRES

Dans le cas de parcelles constructibles desservies par des voies publiques ou privées d'une largeur inférieure à 8 mètres, les constructions nouvelles devront s'implanter

- Dans l'ensemble de la zone, à l'exception du secteur UIc à 9 mètres minimum de l'axe de la voie,
- Dans le secteur UIc à 4 mètres minimum de l'axe de la voie.

6.3 – AUCUNE CONSTRUCTION NE DOIT ÊTRE IMPLANTÉE À MOINS DE 10 MÈTRES DE LA LIMITE D'EMPRISES FERROVIAIRES.

6.4 – EQUIPEMENTS PUBLICS ET D'INFRASTRUCTURE

Les constructions nouvelles sont normalement implantées soit à l'alignement soit avec un recul d'au moins 4 mètres par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées (existantes, à modifier ou à créer), et de 5 mètres minimum au droit des accès garages. (Dans le cas de voies privées existantes ou projetées, l'alignement est pris à la limite effective de la voie).

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

6.5 – CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS NÉCESSAIRES AU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE UI 7 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTION PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

Compte-tenu du caractère de la zone, les constructions nouvelles sont normalement édifiées en ordre discontinu, et isolées des limites séparatives de propriété.

7.1.1. En cas de façade comportant des baies, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 8 mètres.

7.1.2. En cas de façade aveugle, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de cette façade au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 6 mètres.

7.2 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

7.2.1. Toutefois, sur les terrains présentant une superficie inférieure à 5 000 m² ou une largeur de façade inférieure à 40 mètres les constructions à usage industriel ou d'entrepôts peuvent être jointives des limites séparatives, si toutes mesures sont prises pour éviter la propagation des incendies (murs coupe-feu).

7.2.2. Les constructions à usage d'habitations ou de bureaux, sur une profondeur de 25 mètres à compter de l'alignement ou de la limite de la marge de recul qui s'y substitue, peuvent être jointives des limites séparatives.

7.3 - DISPOSITIONS PARTICULIÈRES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS PUBLICS ET/OU D'INTÉRÊT COLLECTIF,

Les constructions nouvelles et leur extension pourront s'implanter soit sur une ou plusieurs limites séparatives de propriété, soit isolées des limites séparatives.

En cas de retrait de la façade ou partie de façade comportant des baies, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 4 mètres.

En cas de retrait de la façade ou partie de façade aveugle, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 2.5 mètres.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE UI 8 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES

SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 – LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES SERONT IMPLANTÉES DE MANIÈRE QUE :

- les baies principales existantes ou projetées ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal, avec une distance minimum de 8 mètres (ramenée à 4 mètres dans le cas particulier d'un patio),
- les baies secondaires existantes ou projetées ne soient également masquées par aucune partie d'immeuble qui serait vue sous un angle de 60° avec une distance minimum de 4 mètres.

8.2 - DANS LE CAS D'UNE CONSTRUCTION À USAGE D'ANNEXE

Dans le cas d'une construction à usage d'annexe, d'une hauteur inférieure à 3 mètres, la distance minimale peut être ramenée à 4 mètres quelle que soit la hauteur des autres constructions.

8.3 - LA DISTANCE MINIMALE ENTRE DEUX CONSTRUCTIONS

La distance minimale entre deux constructions non contiguës, même aveugles, ne peut être inférieure à 4 mètres.

Ces prospects sont établis à partir du sol naturel avant remaniement et/ou terrassement.

8.4 – DISPOSITIONS RELATIVES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS À CARACTÈRE PUBLIC

Il n'est pas fixé de règle pour les bâtiments et équipements à caractère public ou d'intérêt collectif ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE UI 9 :

EMPRISE AU SOL

L'emprise au sol de l'ensemble des constructions (existantes et projetées) ne pourra excéder 85 % de la superficie de l'unité foncière, nonobstant le respect de l'ensemble des articles du règlement notamment les articles 12 et 13.

L'emprise au sol n'est pas réglementée dans la zone, pour la construction des bâtiments et équipements publics et/ou d'intérêt collectif, ainsi que de ceux nécessaires pour la desserte par les réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE UI 10 :

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 – RÈGLE GÉNÉRALE :

Toute construction nouvelle devra s'inscrire et respecter une hauteur plafond fixée à 16 mètres.

10.2 – DÉPASSEMENTS PONCTUELS AUTORISÉS

La hauteur-plafond pourra par ailleurs être dépassée de 1,50 mètre maximum dans le cas de superstructures fonctionnelles liées au bâtiment (souches, cheminées, antennes, relais, extracteurs, tours de refroidissement, machineries d'ascenseurs, sorties d'escaliers d'accès en terrasse, etc, etc...), à condition que ceux-ci soient implantés à plus de 3 mètres en retrait de la façade du dernier étage.
Les gardes corps et acrotères des terrasses pourront dépasser la hauteur-plafond dans la limite de 1,10m à compter de la dalle finie qui elle devra être comprise dans le gabarit.

10.3 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

D'autres dispositions que celles ci-avant décrites pourront être autorisées ou requises, notamment :

- dans le cas de parcelles d'angle, où des dépassements ponctuels des hauteurs-plafonds pourront être tolérés, dans une limite maximale de 3 mètres par rapport aux hauteurs prescrites,
- dans le cas où la construction nouvelle projetée s'implante en contiguïté d'une construction existante dépassant les hauteurs-plafond, afin de réaliser une meilleure intégration et continuité de volumes,
- dans le cas de parcelles bordant des voies d'une largeur inférieure à 12 mètres,
- dans le cas de parcelles jouxtant une limite de zone, notamment en regard de la zone UG à caractère pavillonnaire.

10.4 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS À CARACTÈRE PUBLIC

Il n'est pas fixé de règles pour les bâtiments et équipements publics ou d'intérêt collectif, ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

10.4 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX DISPOSITIFS DES RESEAUX D'INTERET PUBLIC DE TRANSMISSION ET RECEPTION HERTZIENNES

Les pylônes et obstacles minces nécessaires aux réseaux d'intérêt public de transmission et de réception d'ondes hertziennes (antenne de téléphonie mobile, etc.) ne sont pas soumis à ces règles de hauteur. Ils doivent toutefois respecter les servitudes de dégagement aéronautique.

ARTICLE UI 11 :

ASPECT EXTÉRIEUR – PROTECTION DES SITES

11.1 – PRINCIPE GÉNÉRAL :

Les constructions nouvelles et aménagements projetés doivent présenter un aspect compatible avec le caractère de la zone.

Les autorisations peuvent être refusées - ou n'être accordées par l'autorité compétente que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales - si les travaux et installations, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments et ouvrages à édifier ou modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains - et notamment dans les secteurs de covisibilité avec les éléments de paysage et de patrimoine architectural.

11.2 – ASPECT ET VOLUME DES CONSTRUCTIONS :

Les constructions doivent présenter une unité d'aspect, de volume et de matériaux permettant une bonne intégration dans le tissu urbain.

Les murs pignons, mitoyens ou non, laissés à découvert ou à édifier, doivent être traités en harmonie avec les façades principales. Notamment les murs pignons limitrophes d'une voie publique ou d'un espace public, doivent être traités en façades, ouvertes ou non.

Les bâtiments annexes (garages, boxes, abris de jardin, remises, locaux techniques, etc...) et les extensions doivent s'accorder avec la construction principale, être réalisés dans une architecture similaire et respecter l'unité de la composition ; les façades doivent être traitées en matériaux d'aspect et de couleur identiques à ceux du corps de bâtiment principal. L'utilisation de matériaux à caractère précaire ou provisoire est proscrite ainsi que l'emploi extérieur à nu de matériaux normalement destinés à être recouverts.

11.3 - LES TOITURES :

Les toitures doivent être de forme, de matériaux, d'aspect et de couleur en cohérence avec les constructions voisines et l'aspect général du secteur. Les matériaux de couverture à caractère précaire ou provisoire (tôle ondulée, fibrociment, etc...) sont interdits.

L'éclairement éventuel des combles pourra être assuré par des ouvertures en lucarnes ou châssis de toit. Les châssis oscillobasculants devront être intégrés dans le plan de la toiture.

Les parties de construction édifiées en superstructure sur les terrasses et les couvertures, telles que cheminées, souches, machineries d'ascenseur, tours de réfrigération, extracteurs VMC, sorties de secours, etc... devront s'intégrer dans la composition architecturale de la construction.

11.4 – LES CLÔTURES :

.11.4.1 - Clôtures sur rue :
L'espace compris entre la limite de voirie et l'alignement de la construction pourra :
- soit être laissé libre de toute clôture et traité dans ce cas en continuité avec le domaine public (traitement minéral ou végétal),
- soit être marqué par un mur-bahut de un mètre de hauteur maximum, éventuellement surmonté d' une clôture à claire-voie, ou en barreaudage doublé ou non de haies vives ne pouvant excéder au total 2,10 mètres.

Des parties de clôture en éléments pleins jusqu'à la hauteur maximale autorisée pourront néanmoins être autorisées dans le cas de circonstances particulières liées à la présence au droit de la propriété d'éléments tels qu'abribus, mobilier urbain, etc..., ou au droit de carrefours et de voies routières supportant un trafic générateur de nuisances sonores intenses.

Les portails et portillons seront de même style architectural que l'ensemble des éléments composant la clôture et la construction.

11.4.2 - Clôtures sur limites séparatives :
Les clôtures de toute nature ne pourront excéder 2,60 mètres maximum de hauteur. Lorsqu'elles sont composées d'un mur, elles devront être réalisées en unité de matériaux et de couleur avec la construction principale.

11.4.3.- Clôtures pour les bâtiments et équipements à caractère public :
La hauteur des clôtures (sur rue et en limite de parcelle) ne pourra excéder 2,5 mètres.

11.5 – DISPOSITIONS DIVERSES :

Dans les opérations groupées, les réseaux d'alimentation électrique, téléphonique et câbles divers seront obligatoirement enterrés.

Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout, ainsi que les installations similaires, seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique et masquées.

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres, etc... seront autant que faire se peut intégrés dans les murets de clôture ou dans les murs de la construction elle-même.

Les antennes de télévision, de téléphonie mobile, les antennes paraboliques de réception par satellite, ainsi que les mâts d'antennes destinés à l'émission d'ondes hertziennes ou radio devront être implantés de manière à ne pas porter atteinte au site et aux paysages, ni au caractère architectural de l'immeuble. Elles seront généralement implantées en retrait de la façade, le moins visible possible depuis la voie publique; elles ne déborderont en aucun cas en saillie sur le domaine public.

ARTICLE UI 12 :

STATIONNEMENT

12.1 - RAPPEL :

Le stationnement des véhicules (y compris pour les deux roues) correspondant aux besoins des constructions et installations doit être réalisé sur l'unité foncière en dehors des voies ouvertes à la circulation et sur des emplacements prévus à cet effet.

Cependant, lorsque le respect de cette prescription est impossible, soit pour des raisons techniques, soit pour des motifs d'architecture ou d'urbanisme que le constructeur ne peut surmonter sauf à déroger au règlement en ne réalisant pas les aires de stationnement prévues, il peut être tenu quitte de ces obligations :
- soit en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, de l'obtention d'une concession de places dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, pour une durée de 15 ans (le terrain d'assiette de ce parc doit être déjà acquis, et son financement assuré).
- soit en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, de l'acquisition de places de stationnement dans un parc privé distant de 300 mètres au plus de la construction ou de la réalisation d'aires de stationnement situées à 300 mètres au plus de la construction.
- soit en versant une participation, fixée par délibération du conseil municipal, en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement, prévue aux articles L.421-3 et R.332-17 du Code de l'urbanisme.

12.2.- CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES

Les places de stationnement doivent être aisément accessibles et avoir au minimum une largeur de 2,40 mètres, une longueur de 5 mètres et une superficie de 25 m² y compris les accès.
Les places accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite doivent présenter une largeur minimum de 2,50mètres et un passage de 0,80 mètre.

Les rampes d'accès desservant les sous-sols ne devront pas avoir une pente supérieure à 20 %. Pour des raisons de visibilité et de sécurité publique, elles devront obligatoirement comporter à la sortie sur le domaine publique un palier d'au moins 4 mètres de longueur, avec une pente maximale de 5%.

L'accès des parkings réalisés dans la marge de recul d'une voie publique devra obligatoirement se faire par l'intérieur de la propriété et non directement sur la voie publique.

Il est rappelé que le stationnement doit être conforme aux dispositions en vigueur relative à l'accessibilité PMR (personnes à mobilité réduite).

12.3 - NOMBRE D'EMPLACEMENTS

En cas de construction neuve, de création de Surface Hors Œuvre Nette, chaque opération devra s'assurer de répondre correctement aux besoins induits en nombre de places de stationnement qui ne peut être inférieur à :

Pour les véhicules automobiles

Catégorie		Ratio applicable
Activités	commerces, services	Lorsque la surface de vente est supérieure à 700 m² : 1 place de stationnement par 20 m² de surface de vente, avec un minimum de une place par unité. Lorsque la surface de vente est égale ou inférieure à 700 m² : 1 place de stationnement par 50 m² de surface de vente, avec un minimum de une place par unité.
	Bureaux	1 place de stationnement pour 60m² de SURFACE DE PLANCHER, avec un minimum de une place par unité.
	Activités, industrie	1 place de stationnement pour 80m² de SURFACE DE PLANCHER, une place minimum par unité.
	Hôtels et assimilés	0,5 place de stationnement par chambre
	Restaurants	1 place pour 40 m² de SURFACE DE PLANCHER de salle de restaurant avec un minimum de une place par unité.

Il sera prévu en outre :
- pour les hôtels d'une capacité supérieure à 40 chambres, un parc de stationnement et une aire de manœuvre accessible aux autocars,
- pour les activités requérant des véhicules lourds, des emplacements et des aires de manœuvre adaptés.

Pour les constructions à usage de commerces, de bureaux et de services, au-delà de 30 places de stationnement, celles-ci devront être construites au moins pour 50% en sous-sol ou en cas d'impossibilité, à rez-de-chaussée, dans le volume même de la construction.

12.4 – STATIONNEMENT POUR LES DEUX ROUES

Pour les véhicules deux roues non motorisés (vélos)

Catégorie		Ratio applicable
Activités	Industrie, bureaux, commerces, services, etc.	il sera crée un parking de stationnement couvert pour les deux roues comportant des arceaux de fixation de sécurité à raison de 1 place pour 200m² de surface de plancher

Les locaux ou parcs de stationnement vélos/motos devront être aisément accessibles. Les normes s'appliquent à la création de surface hors œuvre nette de plus de 250m².

12.5 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

Dispositions applicables aux équipements publics et/ou d'intérêt collectif :
Pour les équipements publics et/ou d'intérêt collectif, le nombre de places de stationnement voitures, deux roues (vélos et motos) est déterminé en fonction de leur capacité d'accueil, de leurs particularités de fonctionnement et compte tenu des aires de stationnement public existantes dans le secteur, doit faire l'objet d'une note justificative. L'expression des besoins de stationnement sera proportionnée à l'effectif des employés et de la population accueillie.
5% des superficies de stationnement seront réservées aux personnes à mobilité réduite, avec un minimum d'une place par établissement.
Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les deux roues doit être estimé en fonction des besoins de la construction.

Dispositions particulières :
Lorsqu'il s'agit de transformations, d'extensions, de changements de destination :
- en cas d'extension sans changement de destination d'un bâtiment existant, ne sont prises en compte pour le calcul du nombre de places de stationnement que les surfaces de plancher développées hors œuvre nettes créées,
- en cas de changement de destination d'un bâtiment existant, est prise en compte pour le calcul du nombre de places de stationnement la surface totale transformée développée hors œuvre nette sans déduction des surfaces de plancher initiales.

Sur présentation d'un justificatif du pétitionnaire, ces normes de stationnement (véhicules, vélos) pourront être adaptée au regard de la particularité du commerce ou de l'activité et du rapport entre la surface nécessaire et le niveau de fréquentation réelle.

Article UI 13 :

ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISÉS

13.2 – PLANTATIONS EXISTANTES

Les plantations existantes doivent autant que possible être conservées ou remplacées par des plantations équivalentes. Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé.

13.3 – OBLIGATION DE PLANTER ET VÉGÉTALISER

Une proportion au moins égale à 20 % du total des surfaces non bâties en superstructure devra être :

- aménagée en espaces verts en pleine terre – à l'exclusion de toute aire de stationnement ou de manœuvre, de tout cheminement comme de toute surface imperméabilisée,
- plantée à raison d'un arbre de haute tige pour 100m² de cette même surface libre de toute construction.

Pour les bâtiments et les équipements à caractère public ou d'intérêt collectif, une proportion au moins égale à 20 % du total des surfaces non bâties en superstructure devra être aménagée en espaces verts en pleine terre – ou aires de jeux et de loisirs perméables - à l'exclusion de toute aire de stationnement ou de manœuvre, de tout cheminement comme de toute surface imperméabilisée.

Les parties engazonnées et plantées des dalles de couverture des parkings enterrés, semi-enterrés ou de rez-de-chaussée pourront être prises en compte dans le calcul des surfaces minimales exigibles en surfaces végétalisées, à condition qu'elles se situent à moins de 4 mètres de hauteur par rapport au sol naturel, et qu'elles soient traitées de

façon à rendre leur plantation durable (épaisseur de terre végétale au-dessus du complexe d'étanchéité supérieure à 0,40 mètre minimum).

Il est rappelé que les aires de stationnement de surface doivent pour leur part être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour quatre emplacements de stationnement (cf. article UI.12).

Il est rappelé enfin que les plantations dont la hauteur dépasse 2 mètres ne peuvent être situées à moins de 2 mètres des limites séparatives. Les plantations arbustives inférieures à 2 mètres de hauteur peuvent se situer à 0,50 mètre minimum des limites.

Les marges de recul et d'isolement doivent être plantées d'alignement d'arbres de haute tige (plus de 7 m de hauteur à l'état adulte) formant écran, le long des voies suivantes :
- Avenue Charles Floquet,
- Rue Aristide Briand,
- Avenue Jean Pierre Timbaud.

La marge de recul est comptée à partir de l'alignement et est plantée à raison d'un arbre de haute tige au moins par 100m² correspond aux indications du document graphique (plan de zonage). A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2 mètres.

13.4 – VOLET PAYSAGER

L'aménagement paysager prévu dans les dossiers de demandes d'autorisation doit être complet. Les sujets et aménagements présents sur le site avant travaux doivent être précisément recensés.
Après examen des dossiers, les services instructeurs de la Ville et l'autorité compétente pourront demander que les sujets et aménagements remarquables soient conservés et protégés.

13.5 – CONSTRUCTIONS ET INSTALLATIONS NÉCESSAIRES AU RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Toutefois, les règles aux alinéas précédents ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Article UI 14 :

COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Le coefficient d'occupation du sol applicable à la zone UI est fixé à 2 sauf pour les activités d'entrepôts où il est limité à 1.

Le coefficient d'occupation du sol n'est pas applicable aux constructions et aménagements d'équipements publics ou d'intérêt collectif, ainsi que pour les équipements d'infrastructure.

Le COS est majoré de 10% maximum, dans le respect des autres règles, pour les constructions remplissant les critères de performance énergétique ou comportant des équipements de production d'énergie renouvelable.

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NATURELLE

CHAPITRE 1 :

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

CARACTERISTIQUES GENERALES DE LA ZONE

La zone N est à dominante d'espaces verts accessibles au public, aménagés en parcs urbains, jardins ouvriers ; elle couvre également le cimetière et doit pouvoir abriter des équipements publics en rapport avec le caractère naturel de la zone qu'il convient :

- soit de conforter,
- soit de protéger en raison de leur intérêt écologique, esthétique, historique ou forestier,
- soit de traiter en espace de protection paysagère, au droit des franges urbaines ou des infrastructures existantes ou projetées.

SECTION 1 - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

ARTICLE N 1 :

OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DES SOLS INTERDITES

Dans l'ensemble de la zone sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol qui ne sont pas expressément autorisées à l'article N2.

ARTICLE N 2 :

OCCUPATIONS OU UTILISATIONS DES SOLS ADMISES SOUS CONDITION

- Les équipements culturels, de sport ou de loisirs compatibles avec le caractère naturel de la zone, de même que les équipements qui leur sont liés.
- Les constructions nécessaires à la sécurité et à la gestion des espaces boisés, du cimetière communal et des ouvrages d'assainissement.
- Les bâtiments, ouvrages ou installations techniques conçus spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains, y compris les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les installations classées pour la protection de l'environnement qui leur sont liées.
- Les constructions à usage de serres ou châssis agricoles compatible avec la vocation d'espace naturel.
- Les affouillements et exhaussements du sol de moins de 2 mètres de hauteur ou profondeur et de moins de 100 m² de superficie; ou ceux liés, soit à des types

d'occupation ou d'utilisation des sols admis, soit à des travaux d'intérêt général nécessaires à l'équipement et au paysagement de la zone.

- Les ouvrages liés à l'exploitation de la géothermie.

SECTION 2 - CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

ARTICLE N 3

ACCÈS ET VOIRIE

Les voies de desserte et les accès aux terrains doivent être adaptés à l'usage des terrains en terme de trafic (fréquence, entrées, sorties) et d'usagers (véhicules légers, poids lourds,…). Ils doivent en outre être aménagés de manière à satisfaire aux exigences de la sécurité routière, de la défense contre l'incendie, de la protection civile et de la collecte de déchets et favoriser la lisibilité des modes de circulation douces (vélos, piétons, PMR…) ainsi que la continuité de la chaîne de déplacements.

ARTICLE N 4 :

DESSERTE PAR LES RÉSEAUX

4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation doit être raccordée au réseau public d'eau potable. Les pompages sont interdits.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée au réseau public d'assainissement dans les conditions fixées par les service gestionnaire du réseau.

4.2.1 - Eaux usées

Les constructions et installations nouvelles engendrant des eaux usées devront être raccordées au réseau collectif d'assainissement, en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.
Il est rappelé que le déversement des eaux ménagères et des effluents non traités en puisard, fossé drainant, rivières, etc., de même que leur rejet dans les égouts d'eaux pluviales sont strictement interdits.
En l'absence éventuelle de réseau public de collecte des eaux usées, et seulement dans ce cas, l'assainissement individuel pourra être autorisé, à condition que les installations soient réalisées conformément à la réglementation en vigueur et qu'elles soient conçues de façon à permettre un raccordement ultérieur au réseau public séparatif lorsque celui-ci sera réalisé. Ledit raccordement sera alors obligatoire.

4.2.2 - Eaux résiduaires industrielles

Les effluents qui, par leur nature ou leur composition (pollution microbienne, acidité, toxicité, liquidité, température, matières en suspension, inflammabilité, etc.) peuvent constituer une entrave ou un danger pour l'hygiène et le bon fonctionnement des installations publiques (eaux résiduaires industrielles, eaux de refroidissement, etc.) ne

peuvent être évacuées dans le réseau collectif que dans les conditions de traitement préalable et de température fixées par la réglementation en vigueur.
L'évacuation de ces eaux résiduaires est soumise à autorisation de déversement.

4.2.3 - Eaux pluviales
Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau public après mise en œuvre de dispositifs visant à écrêter les débits d'apport. Ceux-ci ne pourront en tout état de cause (et sauf indication contraire) être supérieurs à 10 litres/seconde/hectare.

Les propriétaires doivent par ailleurs veiller à ce que le collecteur d'eaux pluviales ne reçoive aucun liquide autre que les eaux de ruissellement. Des ouvrages de décantation et de retenue seront exigés pour éviter la présence de matériels ou de déchets tels que sable, polystyrène, bois, substances huileuses, etc. Il est rappelé que les stocks de liquides dangereux ou insalubres doivent obligatoirement se faire en rétention étanche et être munis de systèmes de fermeture afin d'éviter toute pollution du réseau.
Les parkings de surface ou enterrés de plus de 5 places, ainsi que les voiries internes, les aires de manœuvre, de stockage ou de lavage couvrant une surface supérieure à 100 m², devront notamment être équipés de dispositifs de récupération des eaux avec traitement par séparateurs d'hydrocarbures et bacs à graisse avant rejet dans le réseau public. Les avaloirs seront munis de dispositifs visant à retenir une éventuelle pollution sur le site. La vidange de ces eaux ne pourra être faite qu'après accord du gestionnaire du réseau. En cas de refus, ces eaux devront être pompées, traitées ou transportées en centre de traitement agréé pour destruction.
Pour éviter tout risque d'inondation, la réalisation de sous-sol est déconseillée.

4.3 - GAZ, ÉLECTRICITÉ, TÉLÉPHONE, TÉLÉDISTRIBUTION

Les constructions ou installations nouvelles ne peuvent être raccordées aux réseaux de distribution que par des ouvrages souterrains jusqu'en limite de parcelle ou intégrées au bâti en cas d'implantation à l'alignement.
Dans le cas de lotissements ou de permis groupés, les réseaux de distribution sur voiries internes sont également obligatoirement enterrés.

4.4 - COLLECTE DES DÉCHETS

La collecte des ordures ménagères est organisée sur l'ensemble de la ville sous forme de collecte sélective. Lorsque le système de collecte l'exige, des installations nécessaires à cette collecte devront être prévues dans le cadre d'un projet de construction ou de réhabilitation sur l'unité foncière même. Leurs dimensions doivent être adaptées à la nature du projet et doivent permettre le stockage des ordures ménagères des occupants en attente de collecte.

4.5 - DÉFENSE INCENDIE

Toute construction ou installation nouvelle doit être incluse dans une zone couverte par la défense incendie.

ARTICLE N 5 :

CARACTÉRISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé

ARTICLE N 6 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions nouvelles sont normalement implantées soit à l'alignement soit avec un recul d'au moins 5 mètres par rapport à l'alignement des voies publiques ou privées (existantes, à modifier ou à créer).

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE N 7 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

7.1 – RÈGLE GÉNÉRALE

Les constructions nouvelles et leur extension pourront s'implanter soit sur une ou plusieurs limites séparatives de propriété, soit isolées des limites séparatives.

7.1.1 En cas de retrait de la façade ou partie de façade comportant des baies, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 4 mètres.

7.1.2. En cas de retrait de la façade ou partie de façade aveugle, la distance mesurée perpendiculairement et horizontalement de ces façades au point de la limite séparative le plus rapproché ne peut être inférieure à 2.5 mètres.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services et réseaux urbains (électricité, gaz, téléphone, etc.) et à leurs locaux techniques.

Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou en retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE N 8 :

IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES

SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

8.1 – LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES SERONT IMPLANTÉES DE MANIÈRE QUE :

- les baies principales existantes ou projetées ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal, avec une distance minimum de 8 mètres (ramenée à 4 mètres dans le cas particulier d'un patio),
- les baies secondaires existantes ou projetées ne soient également masquées par aucune partie d'immeuble qui serait vue sous un angle de 60° avec une distance minimum de 4 mètres.

8.2 - DANS LE CAS D'UNE CONSTRUCTION À USAGE D'ANNEXE

Dans le cas d'une construction à usage d'annexe, d'une hauteur inférieure à 3 mètres, la distance minimale peut être ramenée à 4 mètres quelle que soit la hauteur des autres constructions.

8.3 - LA DISTANCE MINIMALE ENTRE DEUX CONSTRUCTIONS

La distance minimale entre deux constructions non contiguës, même aveugles, ne peut être inférieure à 4 mètres.

Ces prospects sont établis à partir du sol naturel avant remaniement et/ou terrassement.

8.4 – DISPOSITIONS RELATIVES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS À CARACTÈRE PUBLIC

Il n'est pas fixé de règle pour les bâtiments et équipements à caractère public ou d'intérêt collectif ainsi que pour les équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE N 9 :

EMPRISE AU SOL

Non réglementé (voir article N13).

ARTICLE N 10 :

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

10.1 – RÈGLE GÉNÉRALE :

Toute construction nouvelle devra s'inscrire et respecter une hauteur plafond fixée à 13 mètres.

10.2 – DÉPASSEMENTS PONCTUELS AUTORISÉS

La hauteur-plafond pourra par ailleurs être dépassée de 1,50 mètre maximum dans le cas de superstructures fonctionnelles liées au bâtiment (souches, cheminées, antennes, relais, extracteurs, tours de refroidissement, machineries d'ascenseurs, sorties d'escaliers d'accès en terrasse, etc, etc...), à condition que ceux-ci soient implantés à plus de 3 mètres en retrait de la façade du dernier étage.

10.3 – DISPOSITIONS PARTICULIÈRES

D'autres dispositions que celles ci-avant décrites pourront être autorisées ou requises, notamment :

- dans le cas d'extension ou de surélévation de constructions existantes,
- dans le cas où la construction nouvelle projetée s'implante en contiguïté d'une construction existante dépassant les hauteurs-plafond, afin de réaliser une meilleure intégration et continuité de volumes,

10.4 - DISPOSITIONS RELATIVES AUX BÂTIMENTS ET ÉQUIPEMENTS D'INFRASTRUCTURE

Il n'est pas fixé de règles pour les bâtiments et équipements d'infrastructure nécessaires à la desserte des réseaux visés à l'article 4.

ARTICLE N 11 :

ASPECT EXTÉRIEUR – PROTECTION DES SITES

11.1 – PRINCIPE GÉNÉRAL :

Les constructions nouvelles et aménagements projetés doivent présenter un aspect compatible avec le caractère de la zone.

Les autorisations peuvent être refusées - ou n'être accordées par l'autorité compétente que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales - si les travaux et installations, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments et ouvrages à édifier ou modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains - et notamment dans les secteurs de covisibilité avec les éléments de paysage et de patrimoine architectural.

11.2 – ASPECT ET VOLUME DES CONSTRUCTIONS :

Les constructions doivent présenter une unité d'aspect, de volume et de matériaux permettant une bonne intégration dans le tissu urbain.

Les murs pignons, mitoyens ou non, laissés à découvert ou à édifier, doivent être traités en harmonie avec les façades principales. Notamment les murs pignons limitrophes d'une voie publique ou d'un espace public, doivent être traités en façades, ouvertes ou non.

Les bâtiments annexes (garages, boxes, abris de jardin, remises, locaux techniques, etc...) et les extensions doivent s'accorder avec la construction principale, être réalisés dans une architecture similaire et respecter l'unité de la composition ; les façades doivent être traitées en matériaux d'aspect et de couleur identiques à ceux du corps de bâtiment principal. L'utilisation de matériaux à caractère précaire ou provisoire est proscrite ainsi que l'emploi extérieur à nu de matériaux normalement destinés à être recouverts.

11.3 - LES TOITURES :

Les toitures doivent être de forme, de matériaux, d'aspect et de couleur en cohérence avec les constructions voisines et l'aspect général du secteur. Les matériaux de couverture à caractère précaire ou provisoire (tôle ondulée, fibrociment, etc...) sont interdits.

L'éclairement éventuel des combles pourra être assuré par des ouvertures en lucarnes ou châssis de toit. Les châssis oscillobasculants devront être intégrés dans le plan de la toiture.

Les parties de construction édifiées en superstructure sur les terrasses et les couvertures, telles que cheminées, souches, machineries d'ascenseur, tours de réfrigération, extracteurs VMC, sorties de secours, etc... devront s'intégrer dans la composition architecturale de la construction.

11.4 – LES CLÔTURES :

11.4.1 - <u>Clôtures sur rue :</u>
L'espace compris entre la limite de voirie et l'alignement de la construction pourra :
- soit être laissé libre de toute clôture et traité dans ce cas en continuité avec le domaine public (traitement minéral ou végétal),

- soit être marqué par un mur-bahut, éventuellement surmonté d' une clôture à claire-voie, ou en barreaudage doublé ou non de haies vives ne pouvant excéder au total ou 2,50 mètres.

Les portails et portillons seront de même style architectural que l'ensemble des éléments composant la clôture et la construction.

11.4.2 - Clôtures sur limites séparatives
Les clôtures de toute nature ne pourront excéder 2,50 mètres maximum de hauteur. Lorsqu'elles sont composées d'un mur, elles devront être réalisées en unité de matériaux et de couleur avec la construction principale.

11.5 – DISPOSITIONS DIVERSES :

Dans les opérations groupées, les réseaux d'alimentation électrique, téléphonique et câbles divers seront obligatoirement enterrés.

Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout, ainsi que les installations similaires, seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles de la voie publique et masquées.

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres, etc... seront autant que faire se peut intégrés dans les murets de clôture ou dans les murs de la construction elle-même.

Les antennes de télévision, de téléphonie mobile, les antennes paraboliques de réception par satellite, ainsi que les mâts d'antennes destinés à l'émission d'ondes hertziennes ou radio devront être implantés de manière à ne pas porter atteinte au site et aux paysages, ni au caractère architectural de l'immeuble. Elles seront généralement implantées en retrait de la façade, le moins visible possible depuis la voie publique; elles ne déborderont en aucun cas en saillie sur le domaine public.

Article N 12 :

STATIONNEMENT

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

ARTICLE N 13 :

ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS, ESPACES BOISÉS

Les superficies imperméabilisées (bâtiments, dessertes,...) ne pourront excéder 15% de l'unité foncière.

Ce seuil ne s'applique pas dans le cas de certains sites particuliers accueillant des équipements publics (cimetière, stades, plateau de sports...), ainsi que pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Tout arbre de haute tige abattu doit être remplacé.

ARTICLE N 14 :

COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

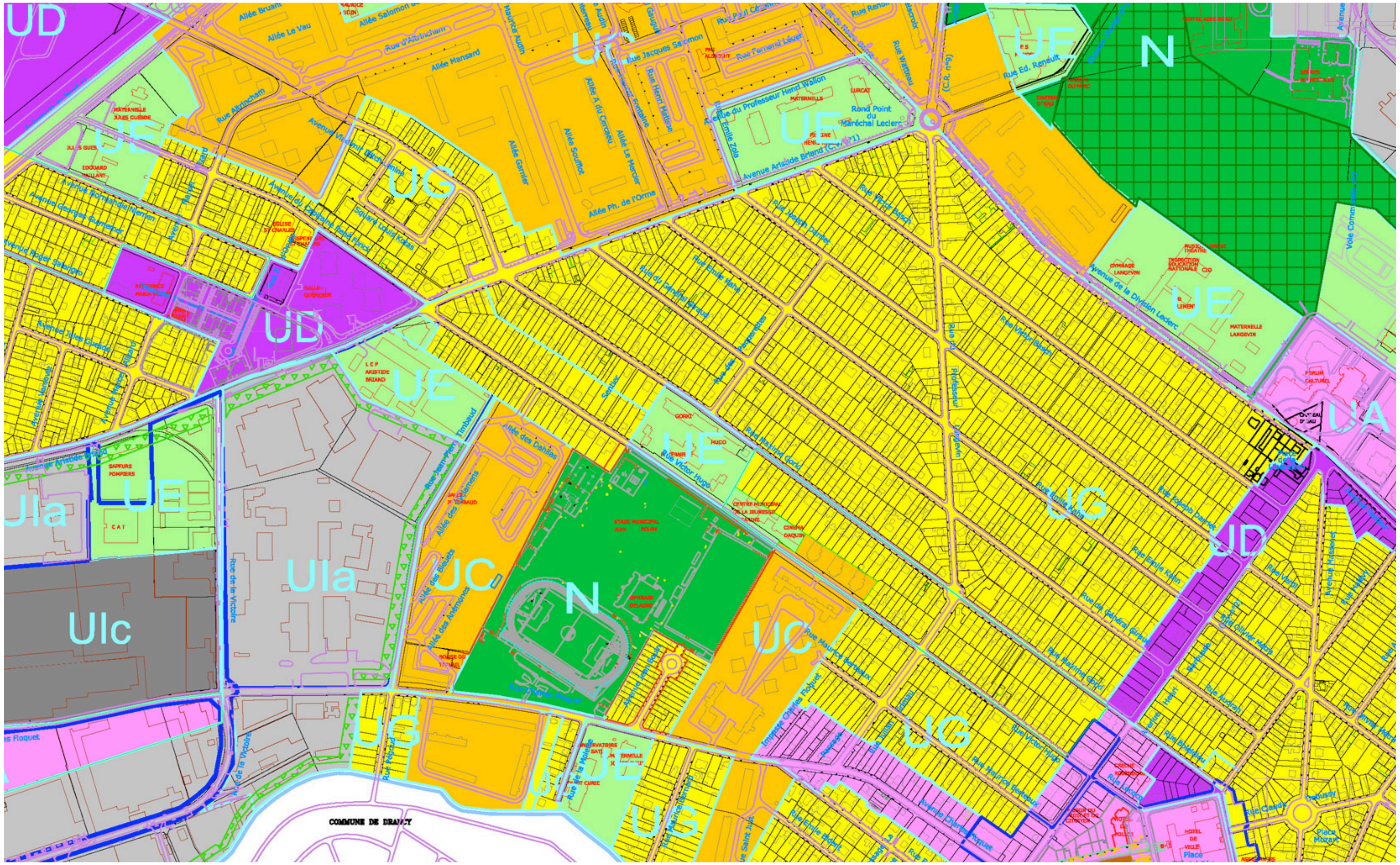
Non réglementé

C1. Zonage
Document en vigueur

Extrait

Plan Local d’Urbanisme de la ville de Le Blanc-Mesnil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013



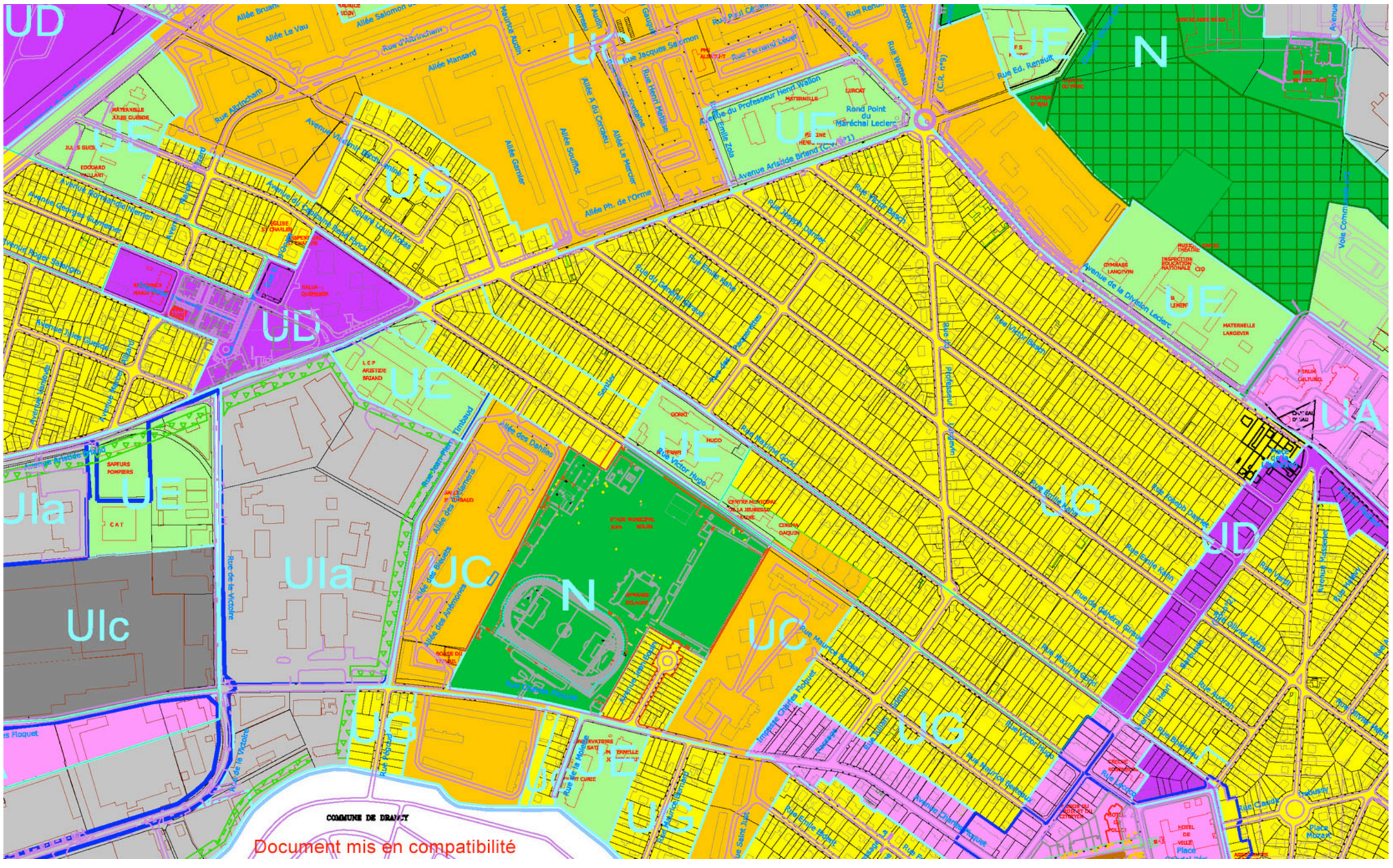
UD
UC
UF
N
UE
UG
Ula
Ulc
UA
UL
Allée Le Vau
Allée Mansard
Allée Soufflot
Allée Ph. de l'Orme
Rue Jacques Salomon
Rue Henri Matisse
Rue Fernand Léger
Rue Watteau
Rue Ed. Renault
Avenue du Professeur Henri Wallon
Rond Point du Maréchal Leclerc
Avenue Aristide Briand
Avenue de la Division Leclerc
Rue Maxime Gorki
Rue Victor Hugo
Rue Emile Zola
Rue de la Victoire
Rue Charles Floquet
Avenue Charles Floquet
Rue Saint Just
Place Mozart
COMMUNE DE DRANCY
MATERNELLE LANGEVIN
FORUM CULTUREL
HOTEL DE VILLE

C2. Zonage
Document mis en compatibilité

Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Le Blanc-Mesnil

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 22 novembre 2007
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 19 décembre 2013


UD
UE
N
UE
UD
UE
UE
UE
UA
UD
Ula
UC
N
UC
Ulc
Ula
UC
UC
UC
UC
UC
COMMUNE DE DRANCY
Document mis en compatibilité

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

www.societedugrandparis.fr