

LIGNE 16 : NOISY – CHAMPS < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)  
LIGNE 17 : LE BOURGET RER < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)  
LIGNE 14 : MAIRIE DE SAINT-OUEN < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE BLEUE)

## DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

PIÈCE  
1.4

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



# Sommaire

<b>1</b>	<b>Préambule</b>	<b>5</b>		
<b>2</b>	<b>Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b>	<b>9</b>		
2.1	La mise en compatibilité	11		
2.1.1	Définition	11		
2.1.2	Champ d'application	11		
2.1.3	Objet	11		
2.2	Le déroulement de la procédure	11		
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12		
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12		
2.4.1	Article L. 123-14	12		
2.4.2	Article L. 123-14-2	12		
2.4.3	Article R. 123-23-1	13		
2.4.4	Autres dispositions	13		
2.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité	13		
<b>3</b>	<b>Présentation générale du projet et de son contexte</b>	<b>15</b>		
3.1	Le contexte administratif du projet	17		
3.1.1	Généralités	17		
3.1.2	État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département de la Seine-Saint-Denis (93)	17		
3.2	Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique	17		
3.2.1	Le programme d'ensemble	17		
3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel et prolongement de la Ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel	19		
3.2.3	Présentation technique du projet	20		
3.2.4	Présentation du projet sur la ville de Montfermeil	21		
<b>4</b>	<b>Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune</b>	<b>23</b>		
4.1	Les documents supra-communaux	25		
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	25		
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25		
4.2	Le PLU en vigueur	25		
4.2.1	Le plan de zonage : les zones traversées	25		
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	26		
4.2.3	Les contraintes réglementaires	26		
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	28		
4.2.5	Les Orientations Particulières d'Aménagement	28		
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	28		
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	28		
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	28		
4.3.3	Evolutions du règlement induites par le projet	29		
4.4	Evaluation environnementale	33		
4.4.1	Objectifs de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, contenu et articulation avec les autres documents d'urbanisme	33		
4.4.2	Analyse de l'état initial de l'environnement	34		
4.4.3	Les incidences de la MECDU sur l'environnement	56		
4.4.4	Motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement	63		
4.4.5	Présentation des mesures d'évitement, de réduction ou compensation	64		
4.4.6	Définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement, afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs	64		
4.4.7	Résumé non technique	64		
4.4.8	Description de la méthodologie	65		
<b>5</b>	<b>Extraits des documents d'urbanisme de la commune</b>	<b>67</b>		
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			



## **1 Preamble**



**Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de MONTFERMEIL, en Seine-Saint-Denis, porte sur la prise en compte du projet de construction des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris dont une section souterraine traverse le territoire communal.**

**Le Maître d'Ouvrage du projet est la Société du Grand Paris. Cet établissement public de l'Etat, à caractère industriel et commercial, créé par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, relative au Grand Paris, « a pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation ».**

**Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a fait l'objet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 juin 2010, d'un débat public organisé par la Commission nationale du débat public du 1<sup>er</sup> octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).**

**Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de MONTFERMEIL ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.**

**En effet, la ville de MONTFERMEIL est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 novembre 2004.**

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une mise en compatibilité du PLU par l'arrêté du 12 septembre 2013, déclarant d'utilité publique le projet de tramway T4.

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

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

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

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

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



## **2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme**



## 2.1 La mise en compatibilité

### 2.1.1 Définition

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

### 2.1.2 Champ d'application

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

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

### 2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville de MONTFERMEIL. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

Plus précisément, elle concerne :

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

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

## 2.2 Le déroulement de la procédure

**Cinq grandes étapes** jalonnent cette procédure.

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

*Au vu du dossier transmis par la Société du Grand Paris, le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLU approuvé de la ville de MONTFERMEIL. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.*

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

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

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

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

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

### 3 - L'enquête publique

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

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

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

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville de MONTFERMEIL 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.

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

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

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

#### 2.4.1 Article L. 123-14

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**2.4.4 Autres dispositions**

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

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

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

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

**2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité**

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

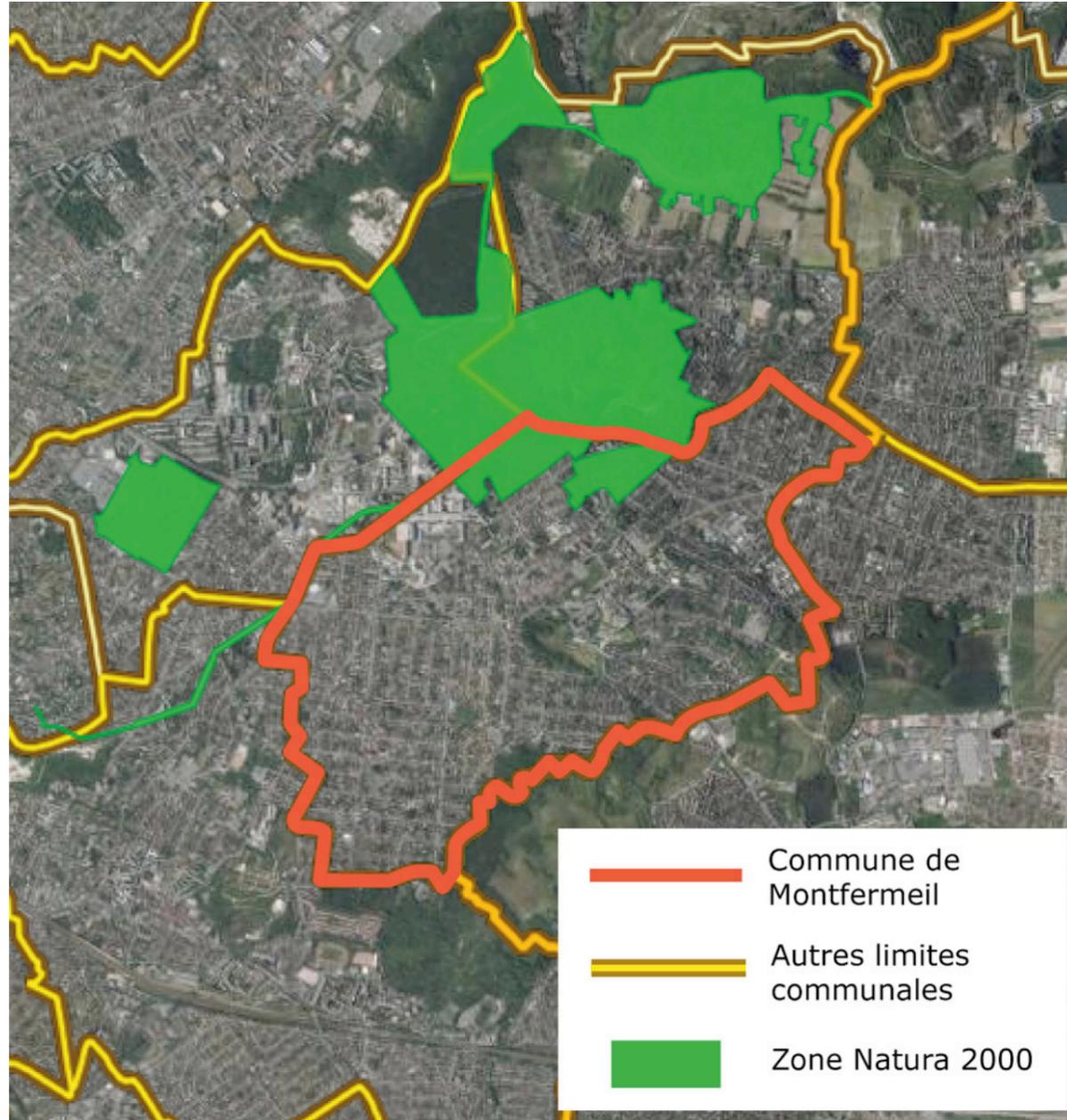
L'article L. 121-10 du Code de l'Urbanisme dispose « *III. - Sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001,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

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

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

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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



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

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



### 3.1 Le contexte administratif du projet

#### 3.1.1 Généralités

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

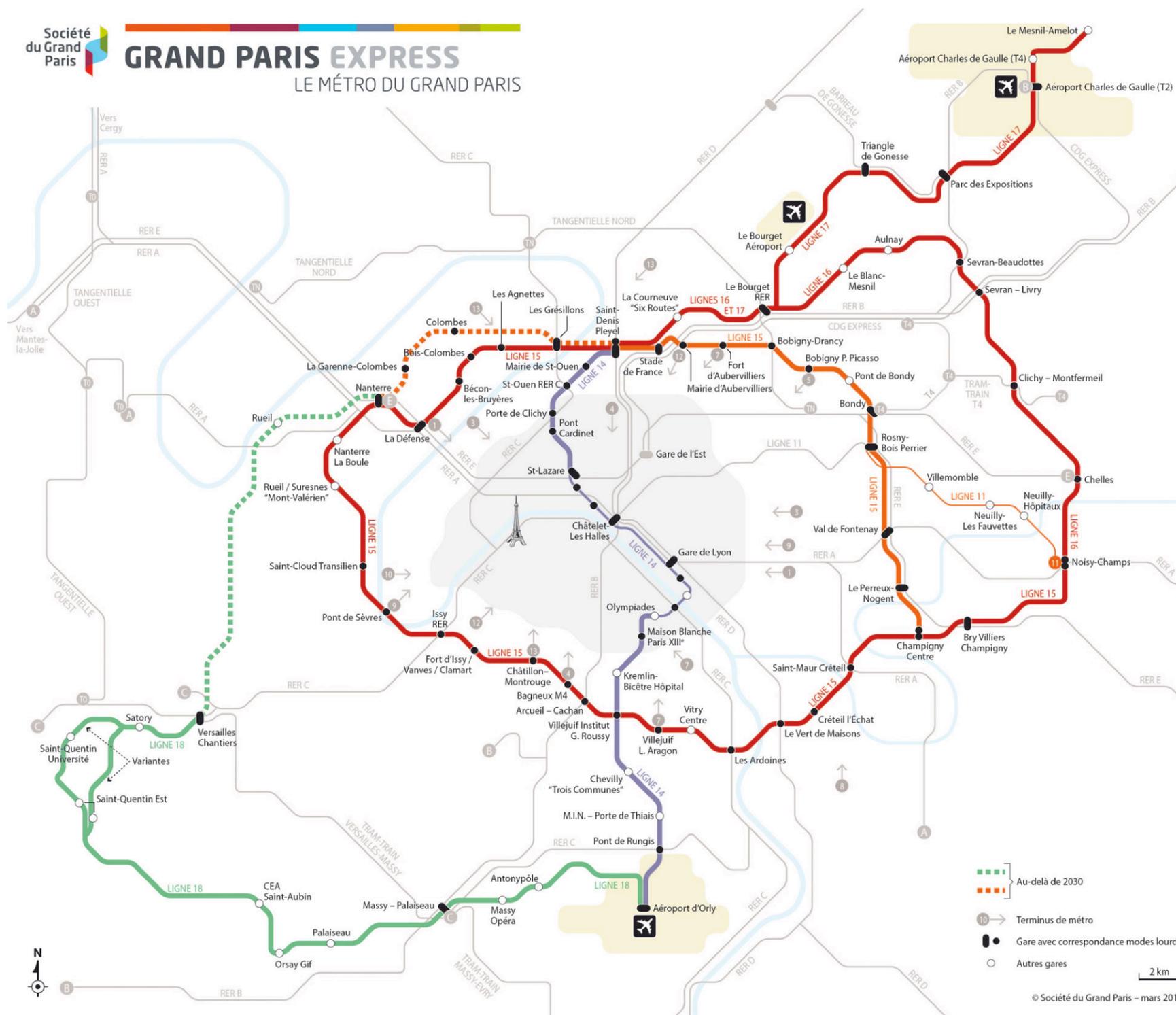
#### 3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

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



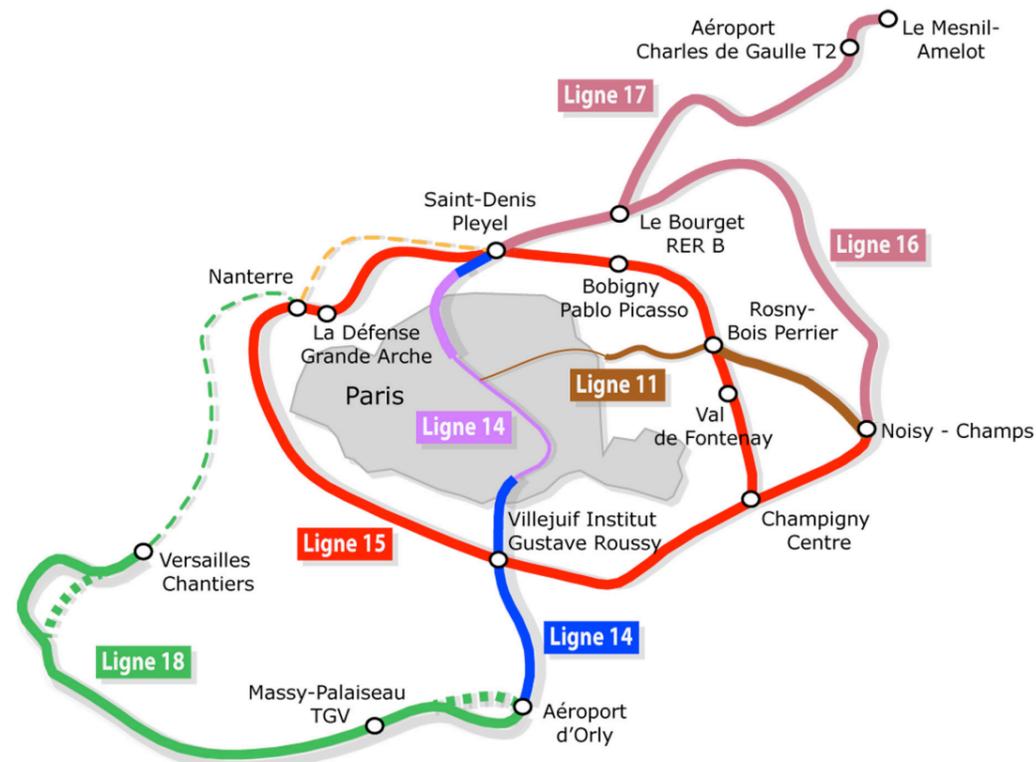
Le programme : le réseau Grand Paris Express

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

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

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



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2.3 Présentation technique du projet

#### 3.2.3.1 Le tunnel

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

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

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

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

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

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

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

Les gares se composent de deux parties principales :

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

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

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

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

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

#### 3.2.3.3 Les ouvrages techniques annexes

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

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

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

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

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

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

### 3.2.4 Présentation du projet sur la ville de Montfermeil

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MONTFERMEIL en tunnel du Sud-Est au Nord-Ouest et sur une longueur d'environ 1,8 km. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Par ailleurs, le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'implantera sur un périmètre également concerné par le projet de prolongement de la ligne de tramway T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et MONTFERMEIL.

La Société du Grand Paris intégrera les dispositions nécessaires afin que des correspondances puissent être assurées entre les deux réseaux, en accord avec le STIF, maître d'ouvrage du prolongement du tramway T4. Il n'y a donc aucune contradiction entre l'implantation de ces deux projets sur le territoire de la commune de MONTFERMEIL, le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera au contraire réalisé dans un souci de favoriser leur interconnexion.



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



## 4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

### 4.1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

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

## 4.2 Le PLU en vigueur

### 4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de MONTFERMEIL sur une longueur totale d'environ **1,8 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 deux ouvrages techniques annexes.

Le tracé est implanté sur cinq zones distinctes du PLU de la ville de MONTFERMEIL : quatre zones urbaines (UB, UC, UD et UG) et une zone naturelle (N).

#### 4.2.1.1 La zone UB

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

Le Règlement d'Urbanisme précise : « Cette zone couvre la partie du territoire communal située à proximité de l'allée Notre-Dame-des-Anges. Elle regroupe des terrains d'habitat pavillonnaire souvent très dégradé, ainsi que d'anciennes emprises acquises en vue de la réalisation par l'Etat d'une voirie dont le projet est aujourd'hui abandonné. L'objectif à terme est la constitution d'un tissu requalifié, en cohérence avec le traitement de la voie comme boulevard urbain. La réglementation applicable est celle d'une zone mixte à usage de construction de locaux d'activités, de bureaux, de services et d'habitat. »

#### 4.2.1.2 La zone UC

Cette deuxième zone urbaine est impactée uniquement par l'infrastructure souterraine courante.

Selon le Règlement d'Urbanisme : « Cette zone couvre la partie du territoire communal occupée par des ensembles d'habitat collectif dense. Ce caractère dominant de zone d'habitation, sous forme d'immeubles hauts, construits en ordre discontinu dans des espaces paysagés, n'exclut pas les équipements collectifs, activités commerciales ou de services qui en sont le complément normal. La réglementation applicable vise à permettre la mise en œuvre du Programme de Rénovation Urbaine (Plan Borloo), sans contraintes réglementaires autres que celles rendues obligatoires par le Code de l'Urbanisme. »

#### 4.2.1.3 La zone UD

Cette troisième zone urbaine est impactée par le projet :

- D'une part, par l'infrastructure souterraine courante ;
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Selon le Règlement d'Urbanisme : « Cette zone couvre des parties du territoire communal constituées d'un tissu urbain mixte, à dominante d'habitat, mais où se trouvent juxtaposées de l'habitat individuel et des ensembles de petits immeubles collectifs, en général bas et à caractère continu sur rue.

Cette zone est essentiellement affectée à l'habitat, mais le renforcement des équipements, commerces, services et activités compatibles n'est pas à exclure. (...) »

#### 4.2.1.4 La zone UG et son secteur UGp

Cette quatrième zone urbaine est concernée par le projet :

- D'une part, par l'infrastructure souterraine courante en UG et UGp ;
- D'autre part, par l'implantation de deux ouvrages techniques annexes en UG uniquement.

Le Règlement d'Urbanisme indique : « Cette zone couvre les parties du territoire communal constituées d'un tissu pavillonnaire traditionnel. Cette zone est essentiellement affectée à l'habitat, mais le renforcement des équipements, commerces, services et activités compatibles avec l'habitat n'est pas à exclure. La réglementation applicable vise à maintenir le caractère du bâti en préservant le caractère résidentiel dominant. (...) ».

#### 4.2.1.5 La zone N

La zone naturelle est concernée uniquement par l'infrastructure souterraine courante.

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

Le règlement d'urbanisme précise : « Cette zone couvre les parties du territoire communal, équipées ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de leur caractère boisé. (...) Toute urbanisation en est exclue. Seuls les équipements collectifs liés à l'ouverture au public de ces espaces pour la pratique des sports et des loisirs, ou nécessaires à l'entretien et à la gestion du milieu naturel sont admis. (...) »

### 4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure souterraine passe sous deux emplacements réservés, sans les remettre en cause. Il s'agit :

- de l'emplacement réservé n°8 dont le bénéficiaire est la commune et qui a pour vocation : « VC n°5 dit « Clos Roger » de l'avenue des Mésanges jusqu'à la limite de commune de Chelles. Elargissement à 10 m. » ;
- de l'emplacement réservé n°42 dont le bénéficiaire est le STIF et qui a pour vocation : « Création de la nouvelle branche pour le tram T4 ».

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

Le tracé traverse également en souterrain :

- Une zone de nuisance acoustique ;
- Une zone de périmètre d'étude ;
- Des constructions d'intérêt patrimonial préservées au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme ;
- Un Espace Boisé Classé protégé au titre de l'article L. 130-1 du Code de l'Urbanisme.

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

### 4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Servitudes de transmissions radioélectriques – Protection contre les obstacles ;
- Protection des monuments historiques inscrits (Ancienne Maison Bourlon ou Petit Château, Ancien Château ou Château des Cèdres) ;
- Canalisation de gaz haute pression.

Toutefois, seule la servitude relative aux canalisations de gaz imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol est à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain.

Néanmoins, pour les ouvrages techniques annexes concernés par les servitudes de transmissions radioélectriques et par le périmètre de protection des monuments historiques inscrits, les servitudes de surface sont à prendre en compte.

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

Le projet impacte également des secteurs concernés par le Plan de Prévention des Risques naturels Mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des argiles prescrit par arrêté préfectoral du 23 juillet 2001.

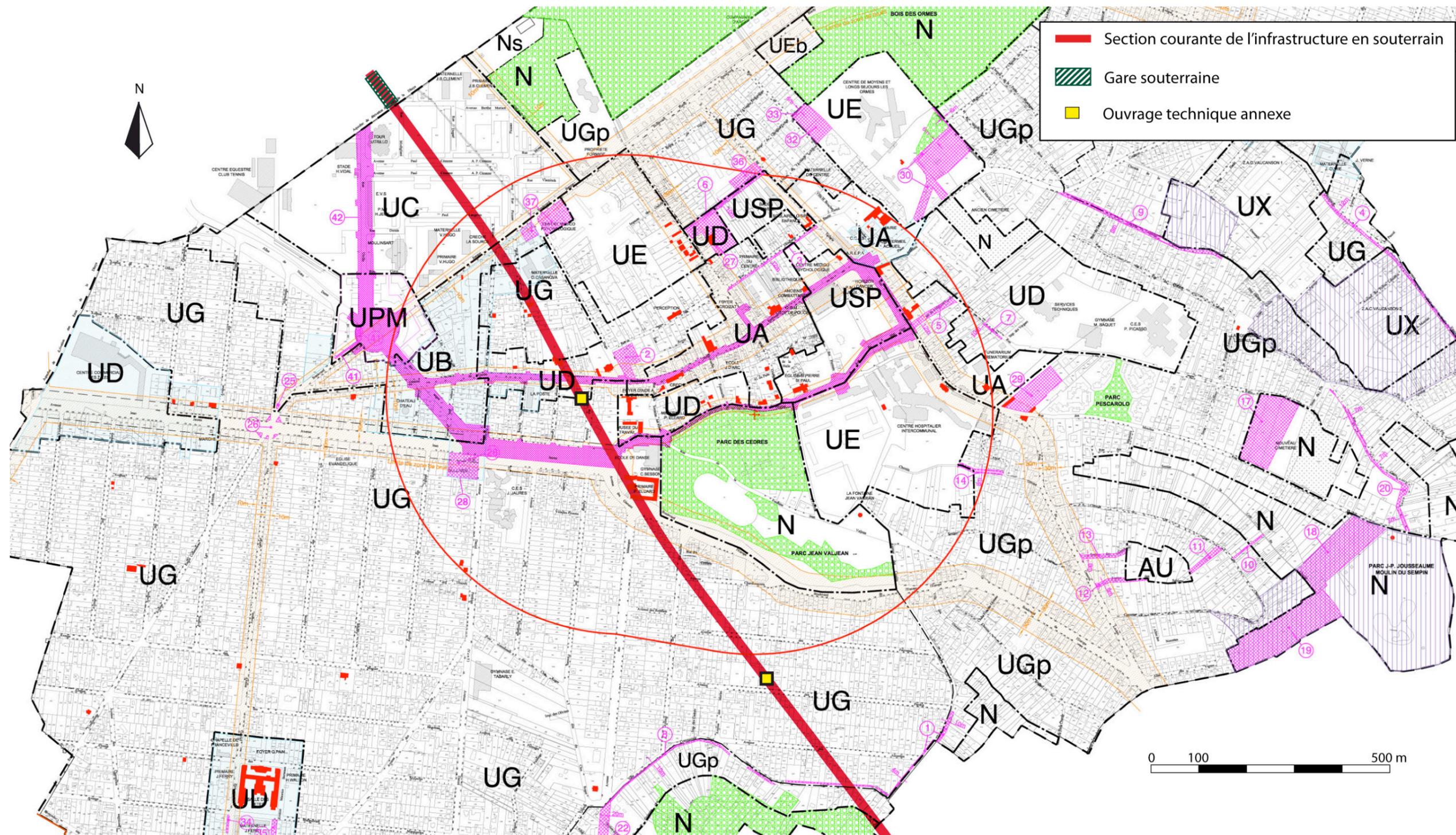
**Les éléments de projet respecteront les dispositions induites par ce PPRn en cours d'élaboration qui ne remettent pas en cause le projet de réseau de transport public du Grand Paris.**

La commune de MONTFERMEIL 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 (un site médiéval et un site préhistorique) ;
- L'arrêté préfectoral du 13 mars 2000 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre (D117).

**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.**

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE MONTFERMEIL 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

Dans le chapitre « 7/ Améliorer le réseau des circulations, des transports et le stationnement », est indiqué :

« • Amélioration de la desserte en transports en commun

*La commune de Montfermeil s'inscrit entre deux grandes lignes de transports en commun lourds : le RER B au Nord et le RER E au Sud. A l'Ouest, une liaison ferrée inter-banlieue, la ligne des Coquetiers, reliant la gare d'Aulnay-sous-Bois (RER E) à la gare de Bondy (RER B), complète le réseau francilien.*

*Depuis 1994, plusieurs études ont été menées par l'Etat et les autorités organisatrices des transports en commun en Ile de France visant à améliorer le réseau existant. »*

Le développement du réseau de transports dans la commune de MONTFERMEIL est identifié comme un objectif par le PADD.

**Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de MONTFERMEIL 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 de MONTFERMEIL ne comporte pas d'Orientations Particulières d'Aménagement, pièce non obligatoire.**

### 4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

**Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de MONTFERMEIL 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.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

#### 4.3.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité

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

Le Code ne donne aucune définition de la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Le PLU de MONTFERMEIL ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

#### 4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

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

Aussi, à la fin du chapitre « Introduction » sera inséré le texte suivant :

##### **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 articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou de respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

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

Aussi, à la fin du chapitre « Les transports publics urbains » de la partie « 2.05 – Circulation et déplacements » 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 de « Clichy-Montfermeil » 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 de Montfermeil**

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Montfermeil en tunnel du Sud-Est au Nord-Ouest et sur une longueur d'environ 1,8 km.

Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Par ailleurs, le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'implantera sur un périmètre également concerné par le projet de prolongement de la ligne de tramway T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

La Société du Grand Paris intégrera les dispositions nécessaires afin que des correspondances puissent être assurées entre les deux réseaux, en accord avec le STIF, maître d'ouvrage du prolongement du tramway T4. Il n'y a donc aucune contradiction entre l'implantation de ces deux projets sur le territoire de la commune de Montfermeil, le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera au contraire réalisé dans un souci de favoriser leur interconnexion.

#### **4.3.3 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<sup>1</sup>, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet. Ces évolutions ne seront, bien sûr, proposées que lorsque ces différents éléments du projet seront implantés sur des parcelles cadastrées et soumis au régime des autorisations d'urbanisme :
  - L'article 5 « Caractéristiques des terrains ».
  - L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».

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

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

- L'article 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 ».

## 4.3.3.1 Les évolutions pouvant toucher les articles 1 et 2

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

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

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

En effet, pour ceux-ci, la Société du Grand Paris se propose de **n'acquiescer que les emprises strictement nécessaires à leur implantation, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.** Ce choix est guidé par le souci d'impacter le moins possible le foncier public ou privé.

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

- **Pour l'article 5**, dans quelques rares cas, celui-ci impose une superficie minimale de parcelle. Une telle disposition peut s'avérer incompatible avec le projet, tout particulièrement pour les ouvrages techniques annexes dont le terrain d'emprise pourra avoir une superficie inférieure à ce minimum. Il faut donc l'adapter en conséquence.
- **Pour les articles 6 et 7**, il s'agira d'adapter, dans le respect des obligations réglementaires<sup>1</sup>, 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).

## 4.3.3.3 Les évolutions pouvant toucher les articles 10 et 12

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

- **Article 10** : La plupart des ouvrages techniques annexes sont sans élévation par rapport au niveau du sol. La partie émergente des gares pourra avoir une hauteur maximale d'une dizaine de mètres environ. Il convient donc, ici aussi de s'assurer que les dispositions de cet article autorisent bien la réalisation des émergences.
- **Article 12** : Dès lors que les règles de stationnement qu'il définit imposent, pour les véhicules automobiles comme pour les deux roues, des normes chiffrées, elles peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes propres du projet. Il sera donc nécessaire de s'assurer de leur compatibilité avec le projet.

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

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

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

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

<sup>1</sup> 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
<b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>	
Aucune définition ne figure dans le règlement qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». <b>Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</b>	/
<b>Zone UB</b>	
<b>Les articles UB 1 et 2 sont compatibles avec le projet.</b> La zone UB n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
<b>Zone UC</b>	
<b>Les articles UC 1 et 2 sont compatibles avec le projet.</b> La zone UC n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
<b>Zone UD</b>	
<b>Les articles UD 1, 2, 5, 9, 10, 12 et 14 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
<p><b>L'article UD 6</b> impose aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa UD 6.5 est la suivante :</b>            « 6.5- EXEMPTIONS            Ne sont pas soumis à ces règles d'implantation en recul sur alignement :            - (...)            - <u>les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris qui peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m minimum.</u> »</p>
<p><b>L'article UD 7</b> impose aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UD 7 est la suivante :</b>            « <u>7.6- EXEMPTIONS</u>  <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>
<p><b>L'article UD 13*</b> impose d'aménager 15% minimum de la superficie de la parcelle en espace libre de pleine terre. Les dispositions de l'article UD 13, relatives aux espaces libres, s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu urbain environnant.</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa UD 13.3 est la suivante :</b>            « 13.3- EXEMPTIONS            Ne sont pas soumis aux règles du présent article :            - l'aménagement ou l'extension mesurée des bâtiments existants (...),            - <u>les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. 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 environnant.</u> »</p>

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

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Zone UG</b>	
<p><b>Les articles UG 1, 2, 5, 9, 10, 12 et 14 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p><b>L'article UG 6</b> impose aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa UG 6.5 « Exemptions » est la suivante :</b>            « <u>- les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris qui peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m minimum.</u> »</p>
<p><b>L'article UG 7</b> impose aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UG 7 est la suivante :</b>            « <u>7.6- EXEMPTIONS :</u>  <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>
<p><b>L'article UG 13*</b> impose d'aménager 40% minimum de la superficie de la parcelle en espace libre de pleine terre. Les dispositions de l'article UG 13, relatives aux espaces libres, s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. Néanmoins, les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris feront l'objet d'un traitement paysager qualitatif pour garantir une bonne intégration au sein du tissu urbain environnant.</p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'alinéa UG 13.3 « Exemptions » est la suivante :</b>            « <u>- les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. 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 environnant.</u> »</p>
<b>Zone N</b>	
<p><b>Les articles N 1 et 2 sont compatibles avec le projet.</b> La zone N n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/

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

## 4.4 Evaluation environnementale

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

#### 4.4.1.1 Cadre réglementaire

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

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

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

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

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

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

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

D'autre part, lors de l'élaboration du PLU de MONTFERMEIL, approuvé par délibération du Conseil Municipal le 17 novembre 2004, le rapport de présentation du PLU de la commune s'est accompagné d'un état initial de l'environnement en application de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU), qui dispose que les PLU « exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services ».

#### 4.4.1.3 Articulation avec les documents de planification supracommunaux

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

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



PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Trois zones sont concernées par le projet, sans pour autant nécessiter de mise en compatibilité de leur règlement et de leur zonage :

- La zone UB, regroupant des terrains d'habitat pavillonnaire souvent très dégradé, ainsi que d'anciennes entreprises, zone mixte à usage de construction de locaux d'activités, de bureaux, de services et d'habitat, l'objectif à terme étant la constitution d'un tissu requalifié, est concernée uniquement par l'infrastructure souterraine courante. Son règlement est également compatible avec le projet et ne fait pas l'objet d'une mise en compatibilité.
- La zone UC, occupée par des ensembles d'habitat collectif dense en ordre discontinu dans des espaces paysagés, sans exclure les équipements collectifs, activités commerciales ou de services qui en sont le complément normal. La réglementation applicable vise à permettre la mise en œuvre du Programme de Rénovation Urbaine. Son règlement est compatible avec le projet et elle ne fait pas l'objet d'une mise en compatibilité.
- La zone N, couvrant les parties du territoire, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, soit de leur caractère boisé, est concernée uniquement par l'infrastructure souterraine courante. Son règlement est également compatible avec le projet et ne fait pas l'objet d'une mise en compatibilité.

4.4.2.2 Le contexte géographique

La commune de MONTFERMEIL est située à l'extrémité Sud-Est de la Seine-Saint-Denis en limite du département de la Seine-et-Marne. La commune appartient au canton de MONTFERMEIL et à l'arrondissement du Raincy. Les communes limitrophes de MONTFERMEIL sont Gagny, Clichy-sous-Bois et Coubron dans la Seine-Saint-Denis, Chelles dans la Seine-et-Marne. Sa population en 2009 était de 24 722 habitants, soit une densité moyenne de 4 536,1 habitants au km<sup>2</sup>.

La commune de MONTFERMEIL s'est développée sur 545 ha au centre du plateau de l'Aulnoye. Le centre ville de MONTFERMEIL, inscrit en rebord de ce plateau qui sépare l'Ourcq de la Marne (cote altimétrique 116 m NGF), bénéficie de deux belvédères naturels dominant largement les alentours : l'un regarde vers le Sud au Parc des Cèdres, l'autre, vers le Nord-Est, à l'extrémité de la Place Jean Mermoz.

Le territoire communal se trouve limité au Sud et à l'Est par des coteaux qui descendent rapidement vers les communes voisines, suivant un fort relief laissant souvent apparaître des carrières de gypse. La géographie de cette partie de la Seine-Saint-Denis a induit le développement des infrastructures : Les voies de chemins de fer puis de RER évitent l'escarpement, les routes principales (RN 3 et RN 302) font de même. La commune est située à 3 km de la RN3 par la RN370, à 5km du premier échangeur avec les autoroutes A3 et A86, et à 7 km de l'autoroute A1 par l'A3.

Pour les mêmes raisons d'isolement, la commune n'est pas desservie par les principaux transports en commun régionaux. Cette carence n'est compensée que partiellement par le réseau d'autobus qui assure la liaison avec les gares RER les plus proches du Raincy, de Gagny ou de Chelles, et la route départementale RD 117 qui relie MONTFERMEIL aux communes du Raincy à l'Ouest et de Chelles à l'Est.

Cependant, la commune bénéficie d'une situation géographique favorable, à proximité de Paris et des pôles d'emplois majeurs du Nord et de l'Est de la région. MONTFERMEIL n'est qu'à 10 km de Paris, à 7 km de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée, principal pôle d'emploi de l'Est parisien, et 15 km de l'aéroport de Roissy – Charles-de-Gaulle et sa plate-forme logistique (Sogaris). A Aulnay-sous-Bois, la plate-forme multimodale de Garonor et son pôle d'activités tertiaires sont également tout proche (moins de 10 km), tout comme l'aéroport du Bourget.

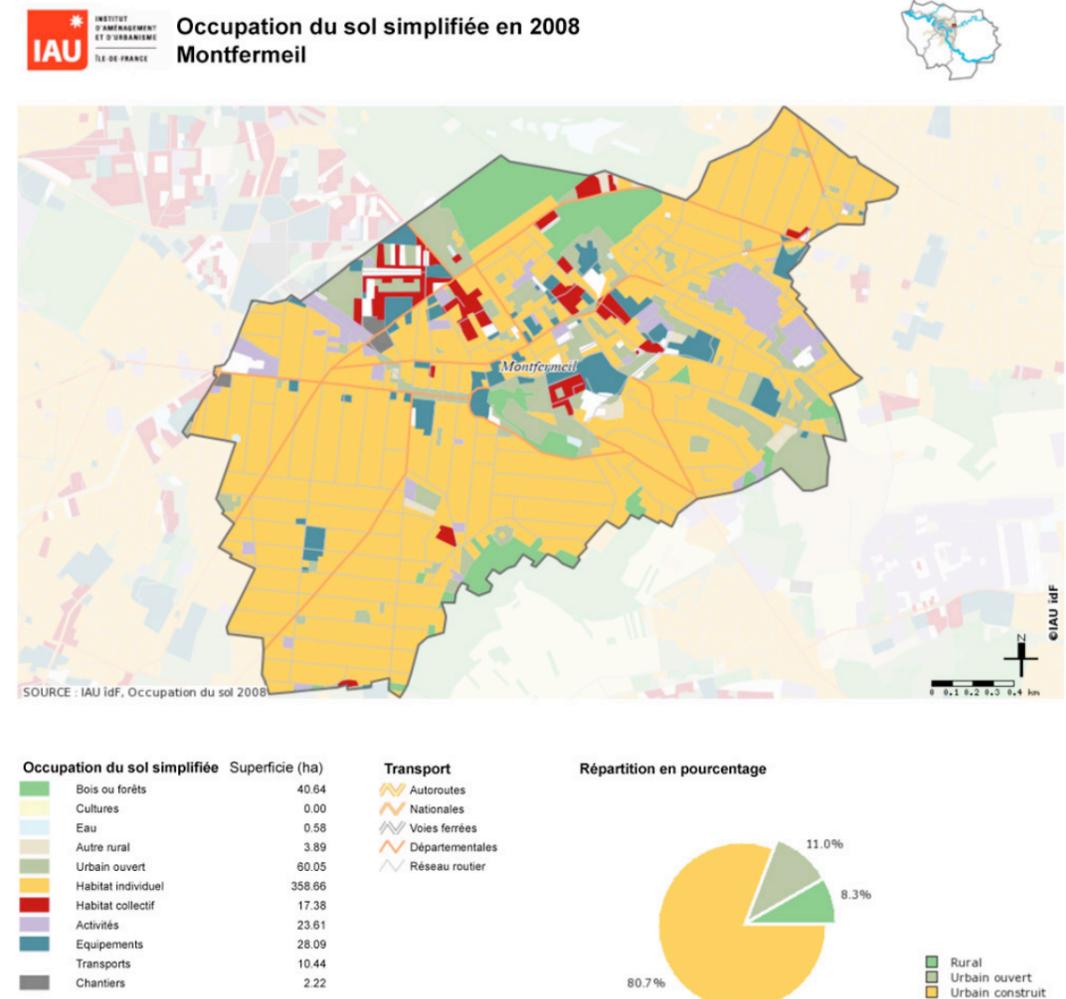
4.4.2.3 L'occupation du sol

Selon la cartographie du Mode d'Occupation des Sols, réalisée par l'IAU en 2008, le territoire de MONTFERMEIL est occupé à 80,7 % par de l'urbain construit (habitat individuel, collectif, activités, équipements, etc.), à 11 % par de l'urbain ouvert (parcs et jardins, jardins familiaux, etc.) et à 8,3 % par du rural (bois ou forêt essentiellement).

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

- de l'habitat individuel pour la zone UD ;
- de l'habitat individuel pour la zone UG.

**En termes d'occupation du sol, le territoire de la commune présente une prépondérance de l'habitat individuel, le centre du territoire accueillant une diversité des fonctions, et la présence ponctuelle de bois ou forêts, principalement au Nord en limite communale de Clichy-sous-Bois et Coubron, et au Sud en limite communale de Chelles.**



#### 4.4.2.4 La santé humaine

Selon l'Observatoire Régional de la Santé (ORS), l'espérance de vie à MONTFERMEIL est comprise entre 76 et 79 ans pour les hommes et comprise entre 80 et 81 ans pour les femmes. Elle est conforme à la moyenne régionale des hommes (78,6 ans) mais inférieure à celle des femmes (84,7 ans), qui est la plus élevée du pays pour les hommes et arrive en deuxième position, derrière la région Rhône-Alpes, pour les femmes.

Dans la commune, un écart de mortalité non significatif est constaté pour les deux sexes. Néanmoins chez les hommes, on constate une surmortalité au seuil de 5 % liée aux cancers, au cancer du poumon et aux maladies cardiovasculaires, ainsi qu'une surmortalité au seuil de 20 % liée au cancer de la prostate, aux maladies cérébro-vasculaires et aux cardiopathies ischémiques, tandis que chez les femmes une sous-mortalité au seuil de 20 % est observée liée aux cardiopathies ischémiques.

Le taux français de mortalité prématurée est élevé dans le contexte européen. Il est pour une grande partie évitable et à relier à des comportements individuels ou à un accès tardif aux soins<sup>1</sup>.

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

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

De manière générale, MONTFERMEIL et le département de la Seine-Saint-Denis présentent un Indicateur de Développement Humain particulièrement faible. Ainsi, l'IDH-2 était compris entre 0,31 et 0,4 à MONTFERMEIL en 2009 (0,40 en Seine-Saint-Denis, 0,737 pour la France métropolitaine).

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

Une précarisation et une paupérisation d'une part importante de la population montfermeilloise sont constatées, comme en témoigne l'IDH-2.

**Le territoire de la commune de MONTFERMEIL présente des données relatives à la santé humaine se plaçant relativement dans la moyenne régionale, avec cependant un enjeu d'amélioration de certains indicateurs comme la surmortalité liée à certaines maladies pour les hommes notamment, ou un IDH faible. Ces indicateurs de santé de la population communale présentent des écarts sensibles avec les moyennes nationales et régionales, corrélés avec les dynamiques socio-économiques du territoire.**

<sup>1</sup> ORS IDF, La santé des Franciliens – synthèse 2010, mai 2010.

#### 4.4.2.5 L'air

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

Le bilan de l'année 2012 dans la commune de MONTFERMEIL est globalement bon, avec 69,81 % des journées avec une pollution très faible à faible, 20,5 % des journées avec une pollution moyenne, 7,2 % (26 jours) avec une pollution élevée et 2,49 % (9 jours) avec une pollution très faible. Aucune journée présentant une pollution très élevée n'est recensée en 2012 sur la commune.

Les résultats de l'année 2012 sur le département de la Seine-Saint-Denis témoignent d'une moins bonne qualité de l'air à l'échelle du département que de la commune (55,74 % des journées avec un indice faible contre 43,99 % des journées avec un indice de moyen à élevé).

##### Les émissions de polluants

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

- de 88 t d'oxydes d'azote (NOx) dus à 51,89 % au résidentiel et tertiaire et à 46,16 % au trafic routier ;
- de 13 t de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) produits à 93,41 % par le résidentiel et le tertiaire ;
- de 135 t de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) émis par le résidentiel et le tertiaire (43,99 %), l'industrie manufacturière (34,62 %) et le trafic routier (20,79 %) ;
- de 24 t de particules en suspension dans l'air d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres (PM<sub>10</sub>) émis par le résidentiel et le tertiaire (56,3 %), l'industrie manufacturière (28,96 %) et le trafic routier (14,66 %) ;
- de 19 t de particules fines en suspension dans l'air (PM<sub>2,5</sub>) produits à 71,06 % par le résidentiel et le tertiaire, à 15,06 % par l'industrie manufacturière et à 13,77 % par le trafic routier ;
- de 54 kt de gaz à effet de serre (GES) émis à 79,23 % par le résidentiel et le tertiaire et à 18,52 % par le trafic routier.

##### Les concentrations de polluants

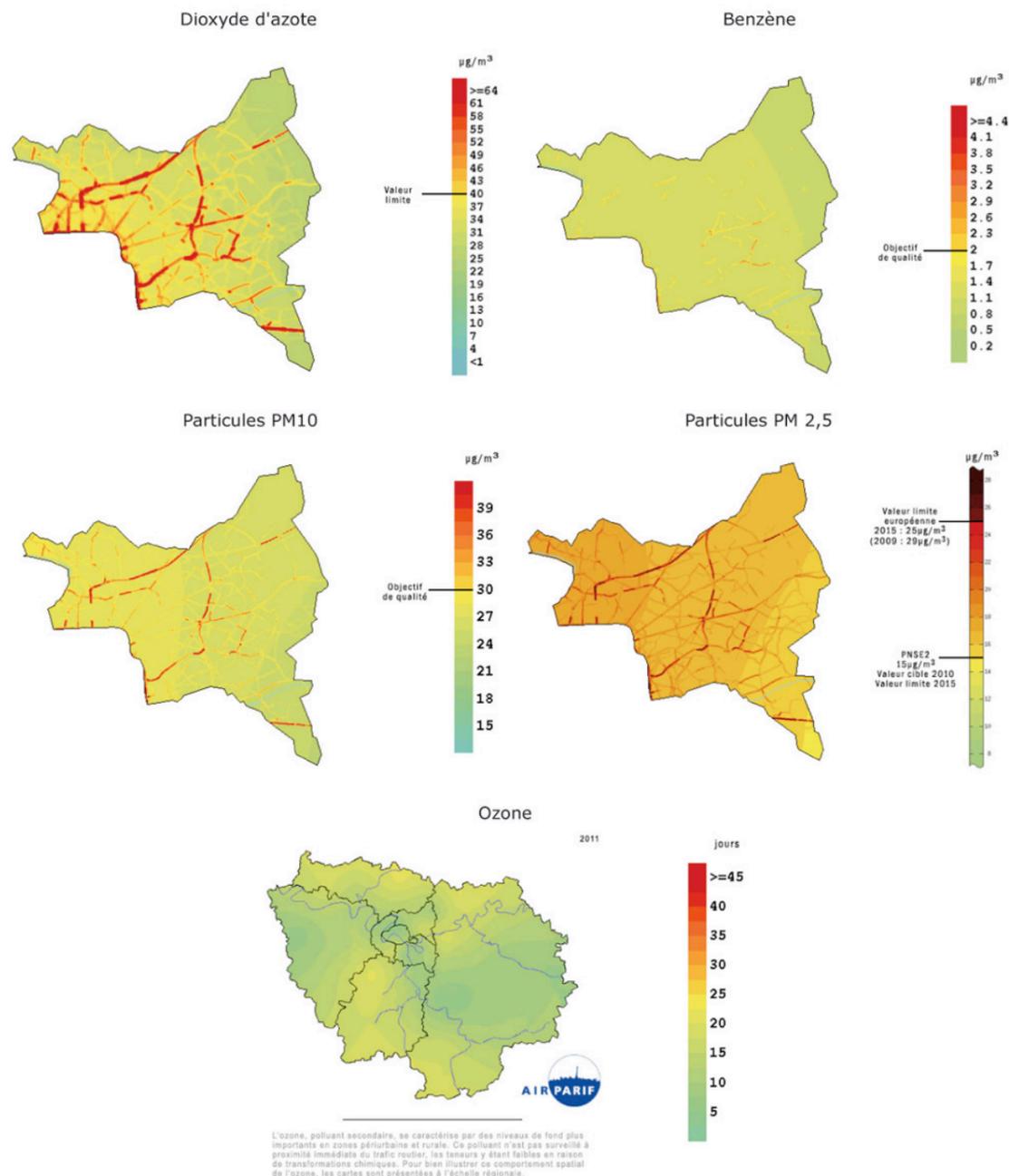
A l'écart des grandes infrastructures de transport routier, la concentration de polluants à MONTFERMEIL était globalement, en 2011, inférieure aux valeurs limites ou objectifs de qualité. Seuls quelques points durs ont induit une concentration égale ou supérieure à ces limites.

Ainsi, quelques axes comme la D117, la rue du Général Leclerc ou la rue de Coubron, ont connu une concentration de particules PM<sub>2,5</sub> supérieure à la valeur cible 2010 (et valeur limite 2015).

**La qualité de l'air à MONTFERMEIL présente des indicateurs globalement positifs. Le résidentiel et tertiaire est le principal poste d'émission de polluants à l'échelle de la commune. Cumulés avec l'industrie manufacturière et le trafic routier, des points ponctuels de concentration de polluants atmosphériques sont générés.**

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

Concentrations de polluants en 2011 en Seine-Saint-Denis



4.4.2.6 Le climat

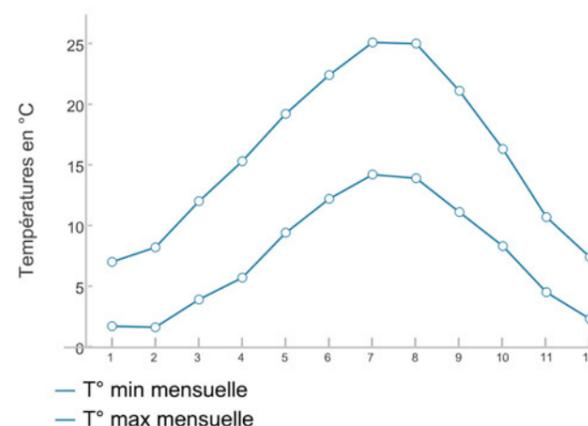
Climat local

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

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

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

Les températures

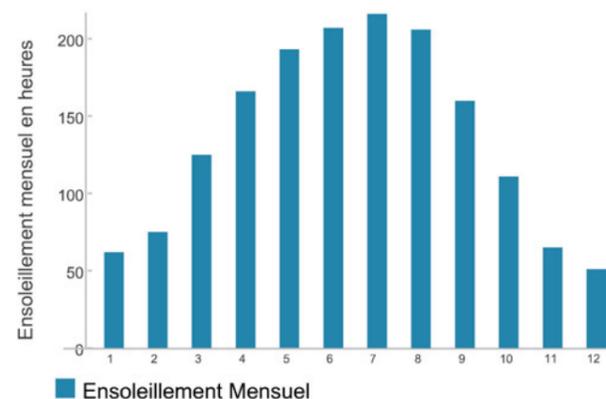


Les températures normales mensuelles entre 1981 et 2010 à la station du Bourget  
Source : Météo France

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

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

### L'ensoleillement



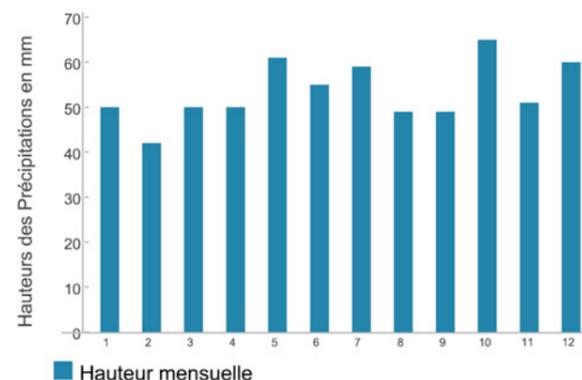
L'ensoleillement moyen entre 1991 et 2010 à la station du Bourget  
Source : Météo France

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

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

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

### Les précipitations



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

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

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

### 4.4.2.7 La population

#### Une croissance démographique incertaine

Avec 24 722 habitants en 2009, MONTFERMEIL est une commune avec une croissance démographique irrégulière.

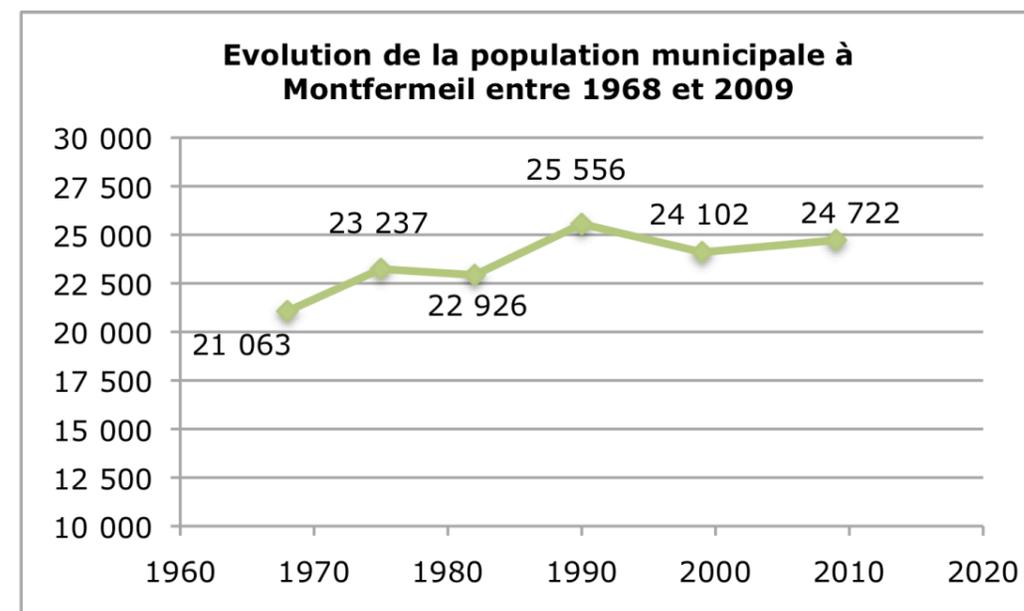
Entre 1968 et 1990, MONTFERMEIL a connue une croissance de +4 493 habitants, sachant qu'entre 1975 et 1982 la commune a perdu 311 habitants. Puis la population a décliné jusqu'en 1999 (-1 454 habitants) et était en légère augmentation durant la dernière période intercensitaire (+ 620 habitants).

Depuis les années 1960, le développement urbain de MONTFERMEIL a été fortement influencé par la construction du grand ensemble des Bosquets qui a entraîné une augmentation du parc de logements de 1 600 unités, représentant environ 6 000 habitants dans les années 1960-1970. Néanmoins, cet ensemble lié lors de sa construction au projet de desserte par l'autoroute A87 finalement abandonné, a perdu de son attractivité. Ces copropriétés, caractérisées par des propriétaires souvent non occupants avec de faibles revenus, se sont peu à peu dégradées.

Depuis les années 1990, ce grand ensemble, qui représentait 3 % du territoire communal mais abritait 25 % des habitants de MONTFERMEIL, est en profonde restructuration. La démolition de 335 logements (la plupart occupés par des familles nombreuses) et la vacance organisée des logements voués à la démolition, ont fait chuter la population globale. Les données chiffrées marquent donc une évolution, tant quantitative que qualitative, en grande partie influencée par la restructuration des Bosquets, et doivent donc être considérées avec prudence.

Ces différentes phases des politiques urbaines et de logement peuvent expliquer la croissance démographique irrégulière que connaît la commune de MONTFERMEIL.

Le recul observé entre 1990 et 1999 s'inscrivait dans un contexte de stagnation démographique sur l'ensemble du département (+0,01 % de croissance par an).



Source : INSEE, RP 2009.

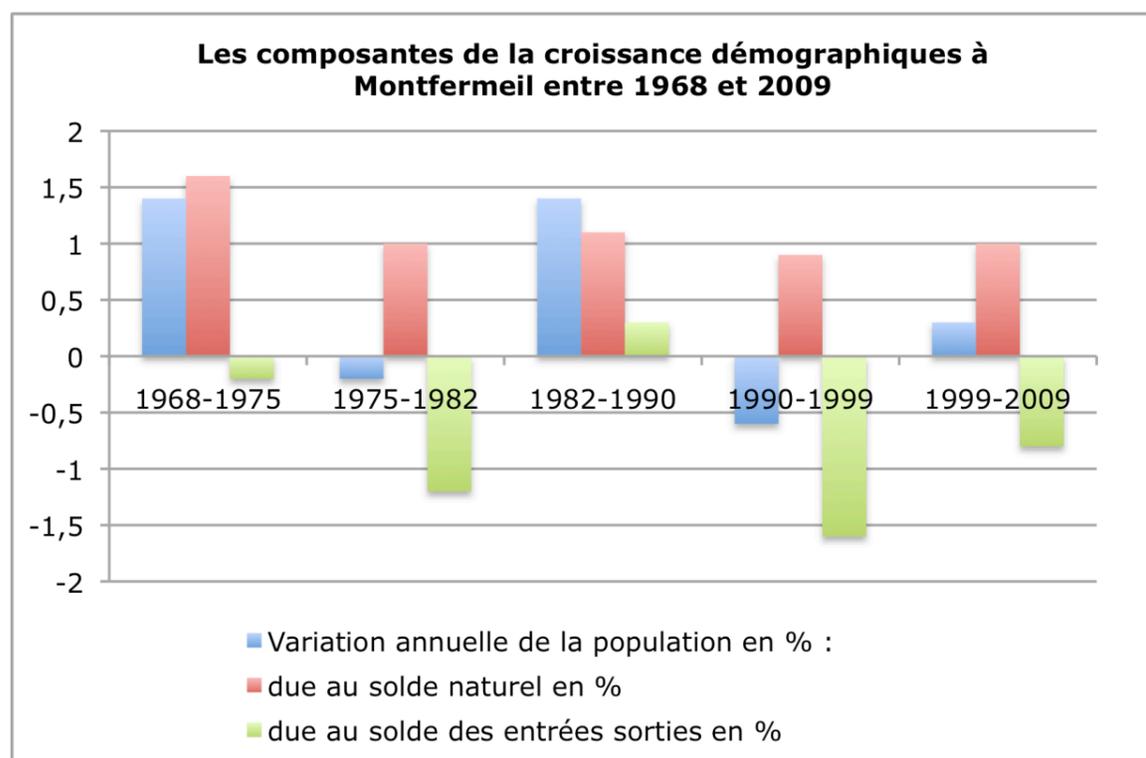
### Une croissance démographique en reprise

Si depuis 1975 le taux de variation annuel de la population communale a connu de nombreuses fluctuations, le renversement des tendances relève cependant moins des variations du solde naturel<sup>1</sup> que du solde migratoire<sup>2</sup>.

En effet, depuis 1975 le solde naturel est resté relativement stable, compris entre +0,9 % et +1,1 %. Le solde naturel au cours de la dernière période intercensitaire (+1 %) est légèrement supérieur à la moyenne francilienne (+0,9 %). Le taux de natalité montfermeillois est de 16,6 ‰, contre 18,2 ‰ en Seine-Saint-Denis et 15,5 ‰ en Ile-de-France, il se rapproche donc plutôt de la tendance régionale que départementale. Le taux de mortalité montfermeillois (6,4 ‰) est, quant à lui, supérieur à la moyenne départementale (5,9 ‰) et égal à la moyenne régionale (6,4 ‰). En termes de solde naturel, les résultats sur la commune de MONTFERMEIL sont donc plus proches du niveau régional que départemental.

En revanche le solde migratoire a été variable et principalement négatif, compris entre -1,6 % et -0,8 %. Seule la période intercensitaire 1982-1990 a connu un solde migratoire positif avec +0,3 %. Ces données restent très inférieures au solde naturel moyen départemental (-0,3 %) et régional (-0,2 %). C'est donc le solde migratoire qui a été cause de l'irrégularité de la croissance démographique à MONTFERMEIL depuis 1975.

Au cours des dernières décennies, la commune de MONTFERMEIL se caractérise donc par une attractivité faible que compense partiellement une natalité importante.



Source : INSEE, RP 2009.

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

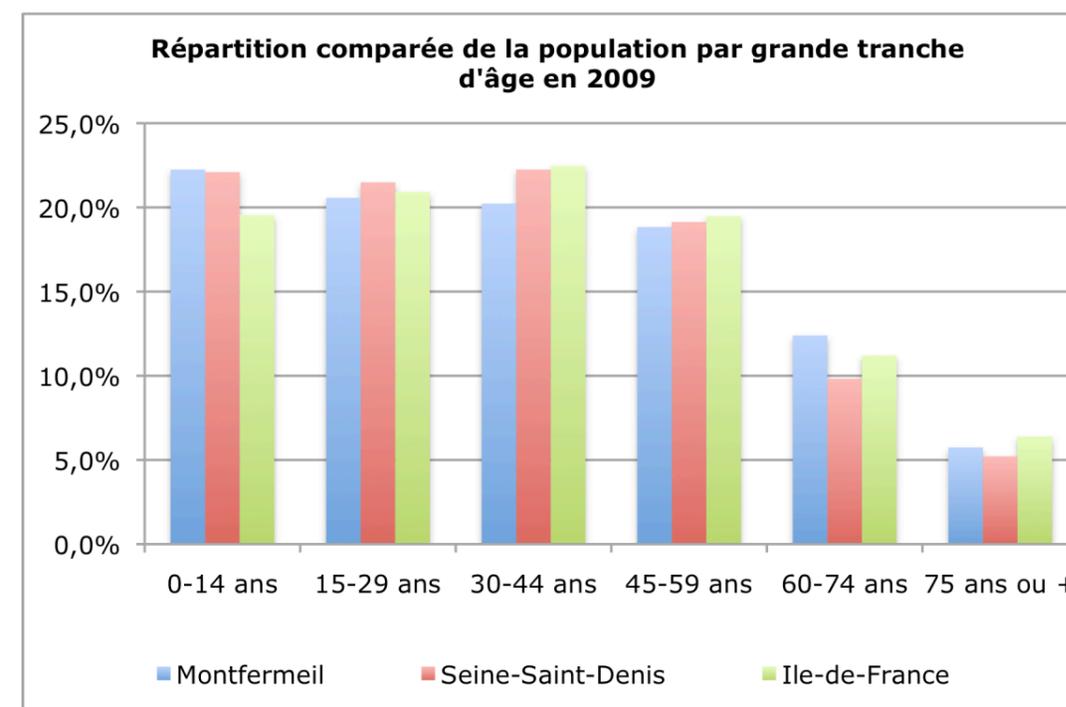
<sup>2</sup> Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année.

### Une surreprésentation des très jeunes

Si à l'échelle de la Seine-Saint-Denis la population des moins de 30 ans est surreprésentée par rapport à la région tandis que les tranches d'âge supérieures sont systématiquement moins représentées qu'à l'échelle régionale, on remarque que la population montfermeilloise se caractérise par une forte représentation des moins de 15 ans et des 60-74 ans, supérieure aux moyennes départementale et régionale. Les autres tranches d'âge sont moins représentées qu'à l'échelle régionale, particulièrement les 30-44 ans dont la part n'est que de 20 %.

Les 30-44 ans sont moins représentés sur la commune qu'aux échelles départementale et régionale. En effet, en Ile-de-France, cette tranche d'âge est la plus importante avec 22,5 % (légèrement inférieure en Seine-Saint-Denis avec 22,2 %), tandis qu'à MONTFERMEIL, la population la plus représentée est celle des moins de 15 ans (22,2 %).

Entre les deux derniers recensements (1999 et 2009), des évolutions peuvent être constatées : la part de chaque tranche d'âge inférieure à 60 ans a diminué (très faiblement pour la tranche 45-59 ans) tandis que la part de chaque tranche d'âge supérieure à 60 ans a augmenté.



Source : INSEE, RP 2009.

### Une taille des ménages supérieure à la moyenne francilienne

Conformément à la tendance régionale et départementale, la taille des ménages ne cesse de diminuer à MONTFERMEIL, témoignant du phénomène dit de « desserrement des ménages ».

Elle est ainsi passée de 3,7 personnes par ménage en 1968 à 2,9 en 2009, ce qui reste supérieur à la taille moyenne constatée en Seine-Saint-Denis (2,71 en 1982 et 2,57 en 2009) et en Ile-de-France (2,50 en 1982 et 2,33 en 2009).

### Une population connaissant des difficultés sociales

Plusieurs indicateurs témoignent des difficultés sociales de la population montfermeilloise :

- Le diplôme le plus élevé le plus répandu reste le CAP ou BEP (23,1 %), même si la part des diplômes inférieurs au baccalauréat diminue au profit des diplômes supérieurs ou égaux au baccalauréat. On note une augmentation de la part de la population montfermeilloise n'ayant aucun diplôme : celle-ci représentait 27,9 % en 1999 et atteint 30,8 % en 2009, contre 29,2 % en Seine-Saint-Denis et 17,7 % en Ile-de-France ;
- La part de foyers fiscaux imposables a diminué entre 2006 et 2009, passant de 53,6 % à 52,5 %, restant néanmoins supérieure à la moyenne départementale (50,3 %) ;
- Le revenu net déclaré moyen par foyer fiscal quant à lui se stabilise par rapport à sa valeur en 2006 et atteint 21 920 € en 2009. Il est également supérieur à la moyenne en Seine-Saint-Denis (19 789 €) ;
- Un taux de chômage des 15 à 64 ans élevé en 2009 (15,1 %), inférieur à la moyenne départementale (16,5 %) mais très supérieur à la moyenne régionale (10,9 %). Le chômage touche fortement les 15-24 ans et, en particulier, les hommes ;
- Un fort pourcentage de familles monoparentales : en 2009, 10,7 % des ménages sont des ménages monoparentaux à MONTFERMEIL, ce qui est bien inférieur à la moyenne départementale (13,2 %), mais supérieur à la moyenne régionale (10 %). Qui plus est, la part des ménages monoparentaux a augmenté de 0,7 point entre 1999 et 2009.

**La population de la commune de MONTFERMEIL se caractérise notamment par une dynamique démographique en reprise durant la dernière période intercensitaire, avec néanmoins une population communale qui souffre d'un solde migratoire négatif continu. On note un renouvellement en cours de la population avec une forte proportion de population très jeune. Le contexte social est difficile dans la commune même si certains facteurs sont en cours d'amélioration.**

#### 4.4.2.8 La diversité biologique, la faune et la flore

##### Les inventaires et protections du patrimoine biologique

La commune de MONTFERMEIL est concernée par :

- **Un site Natura 2000**, « Sites de la Seine-Saint-Denis », Zone de Protection Spéciale FR 1112013 (cf. partie 4.4.2.15 « Les sites Natura 2000 »).
- **Deux Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique<sup>1</sup> (ZNIEFF) de type 1 :**
  - La **ZNIEFF n°110020463 « Massif de l'Aulnoye et carrières de Vaujours et Livry-Gargan »** en cours de validation, qui couvre la Forêt régionale de Bondy, le Bois de Bernouille, les anciens vergers de Coubron et les carrières de Livry-Gargan et de Vaujours. Le massif de l'Aulnoye est une entité remarquable au niveau de l'Ile-de-France. On n'y compte pas moins de 30 espèces déterminantes. La nature du

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

substrat (sableux, calcaire ou marno-calcaire) permet une alternance de milieux humides et de milieux secs, favorable à l'installation et au développement d'une flore et d'une faune exceptionnelles. Cette ZNIEFF inclut le bois de Bernouille qui constitue une des dernières reliques de l'ancienne forêt de Bondy qui s'étendait autrefois sur plusieurs milliers d'hectares.

Ce site, d'une superficie de 50 ha environ, essentiellement occupé par des boisements, héberge une incontestable richesse floristique. Ceci s'explique notamment par une diversification des sols, la présence de mares et de milieux ouverts au sein et en bordure du boisement. Le massif de l'Aulnoye accueille une avifaune nicheuse relativement intéressante au niveau régional, voire assez remarquable pour le département de la Seine-Saint-Denis. Cinq espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » ont été observées sur le site : la Bondrée apivore, le Pic noir, le Pic mar, le Blongios nain et le Martin-pêcheur d'Europe. Le massif de l'Aulnoye héberge également des espèces peu fréquentes en Ile-de-France : le Rouge-queue à front blanc, le Gros-bec casse-noyaux, le Lorient, le Pigeon colombine, le Faucon crécerelle et l'Épervier d'Europe.

Située sur une butte témoin exploitée en partie pour l'extraction du gypse, la ZNIEFF inclut deux carrières. Le sol à dominante marneuse permet la croissance d'une flore spécifique. L'exposition de certaines pentes favorise de nombreuses espèces thermophiles dont plusieurs orchidées.

La diversité des habitats favorise également la présence de plusieurs amphibiens, reptiles et insectes. Parmi ces derniers, six espèces sont protégées au niveau régional : le Synuque des bois, la Mante religieuse, le Flambé, le Thécla de l'Orme et le Sympétrum noir.

- La **ZNIEFF n°110020466 « Pelouses du Moulin de MONTFERMEIL »** validée en 2010. Les pelouses concernées par cette ZNIEFF sont définies comme « zone écologique ». Elles sont le résultat de transplantation dans le cadre de mesures compensatoires. Jusqu'en 1993, les carrières abandonnées de Gypse du Sempin hébergeaient de vastes pelouses sèches sur marnes blanches et vertes, à forte valeur floristique et faunistique. Lors de la réhabilitation de la carrière, les pelouses subsistantes ont été transplantées (1 300 m<sup>2</sup>).
- A l'heure actuelle, la végétation de ces pelouses se maintient (zone clôturée) et tend même à coloniser le substrat favorable et ainsi s'étendre vers l'Est (zone incluse dans le périmètre de la ZNIEFF). L'intérêt de la ZNIEFF est de regrouper un cortège d'espèces thermophiles.
- La **ZNIEFF n°110020168 « Côte de Beauzet et carrière Saint-Pierre »** en cours de validation.

#### ■ Une ZNIEFF de type 2 :

- La **ZNIEFF n°110030015 « Massif de l'Aulnoye, Parc de Sevran et la Fosse Maussoin »** en cours de validation, qui couvre la Forêt régionale de Bondy, le Bois de Bernouille, les carrières de Livry-Gargan et de Vaujours, les anciens vergers de Coubron, l'aqueduc de la Dhuis, le Parc forestier de Sevran et la Parc de la Fosse Maussoin.

#### ■ Une forêt en cours de classement comme forêt de protection : la forêt de Bondy.

#### ■ Des Espaces Boisés Classés (37,1 ha en tout) identifiés dans le PLU au titre de l'article L. 130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme :

- La forêt de Bondy ;
- Le bois des Ormes ;
- Le Parc arboretum ;
- Le parc Pescarolo ;
- La côte de Beauzet.

### La trame verte et bleue du territoire communal

Bien que son territoire soit fortement urbanisé, la commune possède un patrimoine végétal et boisé important et de qualité : une partie de la Forêt de Bondy, le Bois des Ormes, le Parc arboretum constituent les principaux éléments paysagers remarquables de la ville. Ils occupent les pentes escarpées des talwegs qui encadrent le centre-ville au Nord et au Sud et relient le plateau aux creux des vallées. Cependant, outre le manque d'accessibilité, l'ensemble de ces espaces boisés manque d'entretien et ne fait l'objet d'aucune valorisation particulière. On ne note pas de continuité de la trame verte à l'échelle communale.

Concernant les **espaces boisés**, de par leur qualité environnementale, les espaces forestiers de la Forêt de Bondy et du Bois des Ormes pourraient prochainement faire l'objet d'un Espace Naturel Sensible des Coteaux de l'Aulnoye, avec le Bois de la Couronne, la promenade de la Dhuys et le Bois de Bernouille.

Conformément à la loi du 8 janvier 1993 relative à la protection et à la mise en valeur des paysages et des espaces boisés, la Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt recense des espaces boisés ou forestiers à protéger, figurant au SDRIF :

- Le Bois des Ormes et le Bois de l'Hermitage ;
- Languettes boisées entre la rue Jean Moulin et le chemin de Montfermeil à Coubron ;
- Zone boisée entre la côte du Beau Regard et le Clos Roger ;
- Secteur des Villes Guisant.

La ville de MONTFERMEIL bénéficie en son cœur de la présence de deux grands **parcs urbains** de 10 ha environ, le parc des Cèdres et le parc Jean Valjean, hérités du parc de l'ancien château. Situés en contrebas de la commune, ils proposent des ambiances paysagères de grande qualité. Le Parc arboretum, ouvert au public depuis 2006, réunit ces deux parcs et constitue un poumon vert de 11 ha.

La commune a aménagé un parc-belvédère, le parc Jean-Pierre Jousseaume, au Sud-Est de son territoire afin de mettre en valeur le vieux moulin su Semplin réhabilité. Ce jardin, qui s'étend sur 7 ha, est issu du comblement et de l'aménagement par la municipalité d'une ancienne zone de carrières pour devenir un lieu d'animation et d'activités pédagogiques autour de la nature et de l'agriculture. Situé au bout d'une impasse, il reste cependant difficile d'accès.

Hormis le parc Pescarolo, la commune offre peu de squares ou de petits jardins publics, du fait notamment de la grande majorité de pavillons avec jardins privés.

La silhouette de quelques conifères remarquables ponctue les espaces publics ou privés du centre ancien (pins et cèdres âgés ont acquis des dimensions qui en font des éléments patrimoniaux de toute première importance). Par ailleurs, le parc des Cèdres offre des ensembles plantés de grande qualité.

Le Parc arboretum, les carrières et les espaces verts du Moulin et des Soubites sont inscrits au SDRIF.

De nombreuses **venelles et sentes naturelles** maillent le centre ville. Longues et étroites, elles rappellent le parcellaire agricole ancien en lanières parallèles. Le mail de tilleuls qui ombre la vallée piétonne à proximité de la mairie ressemble à un « *axe vert* » structurant le centre-ville.

Néanmoins, les entrées de ville ainsi que les espaces libres publics du centre-ville sont peu qualifiés, sur-minéralisés et peu adaptés à la circulation piétonne. Dans cette optique, la municipalité de MONTFERMEIL étudie la possibilité d'une reconquête paysagère nécessaire à la revalorisation du centre-ville qui pourrait le relier clairement à l'ensemble des espaces boisés, parcs et espaces verts urbains de la commune.

### Les continuités écologiques dans le SRCE

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

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

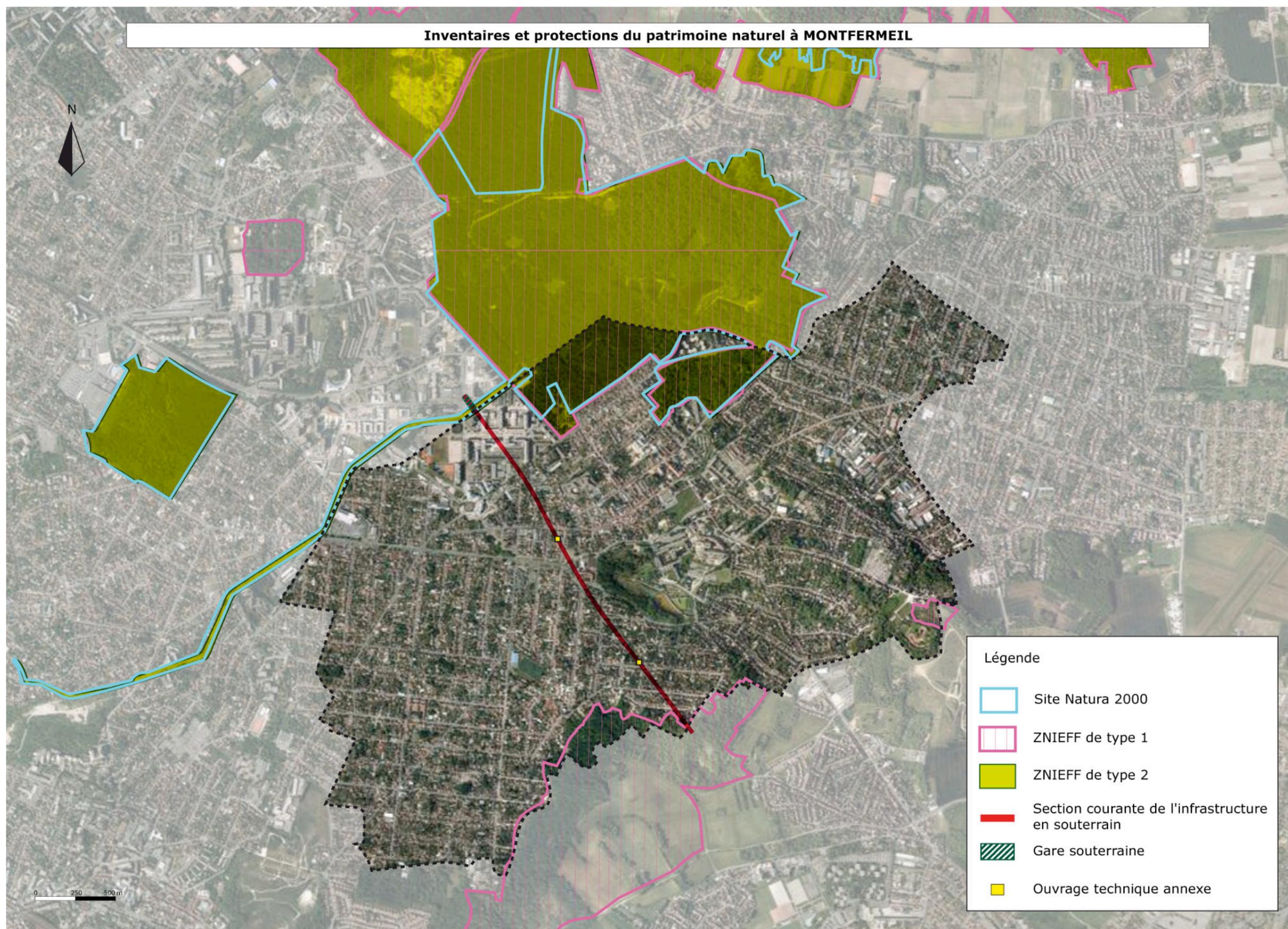
- « Favoriser la préservation et la restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme.
- Intégrer, dans les documents d'urbanisme, la trame verte et bleue (TVB) présente sur le territoire et les enjeux de continuités écologiques avec les territoires limitrophes.
- Permettre la prise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

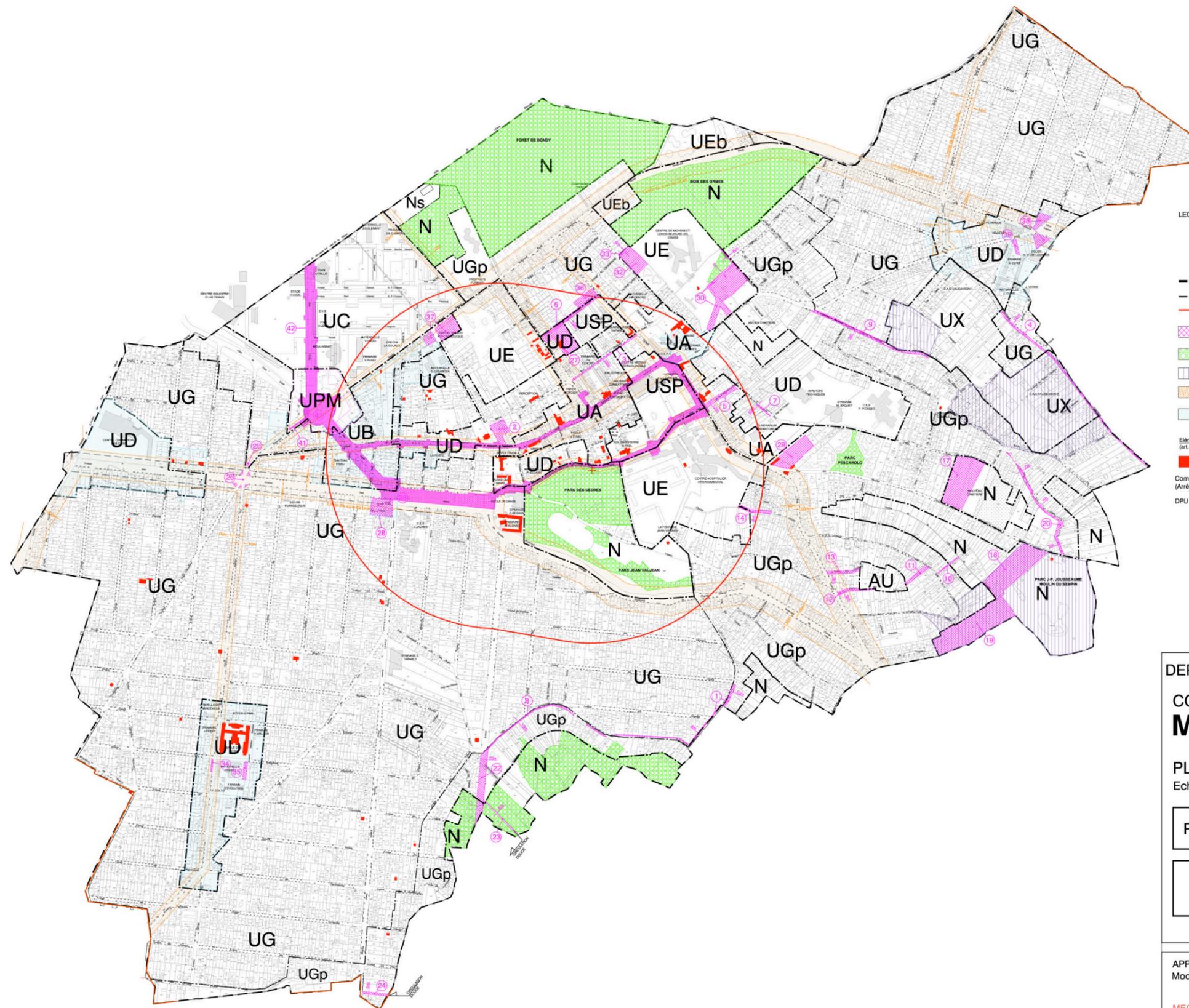
Sur le territoire de la commune de MONTFERMEIL, la cartographie du SRCE identifie un « corridor à fonctionnalité réduite », reliant la forêt de Bondy aux secteurs naturels et agricoles de Mont Guichet à Chelles. Dans le SRCE, les corridors à fonctionnalité réduite sont des corridors à restaurer, par le biais d'actions visant à augmenter leur accessibilité et la diffusion d'un plus grand nombre d'espèces.

Un « point de fragilité des corridors arborés » est identifié sur la commune de MONTFERMEIL, relatif à une problématique de « passages difficiles dus au mitage par l'urbanisation » concernant cette continuité entre la forêt de Bondy et les espaces ouverts du Nord de la commune de Chelles.

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

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





LEGENDE ZONAGE

- LIMITE DE ZONE
- LIMITE DE SECTEUR
- IMPLANTATION A L'ALIGNEMENT AUTORISEE
- EMBLEMEMENT RESERVE
- ESPACES BOISES CLASSES
- ZONE DE RISQUE CARRIER
- ZONE DE NUISANCE ACOUSTIQUE AP.13 mars 2000
- ZONE DE PERIMETRE DETUDE AP.13 juillet 2007

Eléments particuliers protégés au titre de la Loi Paysage (art. L.123.1.7)

■ CONSTRUCTIONS D'INTERET PATRIMONIAL

Commune classée en totalité en zone à risque d'exposition au plomb (Arrêté Préfectoral n°001607 du 28.04.2000)

DPU renforcé en zone U et AU



DEPARTEMENT DE SEINE-SAINT-DENIS

COMMUNE DE  
**MONTFERMEIL**

PLAN LOCAL D'URBANISME  
Echelle : 1/4000

PLAN DE ZONAGE

**4**

RECHERCHE DEVELOPPEMENT ENVIRONNEMENT  
Ingénierie d'Urbanisme et d'Aménagement  
30, boulevard Bellevue 92500 RUEIL MALMAISON  
Téléphone: 01 47 08 63 52 Télécopie: 01 47 08 63 15

APPROBATION le 17/11/2004  
Modifié le 28/06/2006 et le 13/12/2006  
11/07/2007 et le 15/09/2010  
19/12/2012  
MECDU Tramway 4 le 12/09/13  
Vu pour être annexé à la  
délibération du Conseil  
Municipal du:

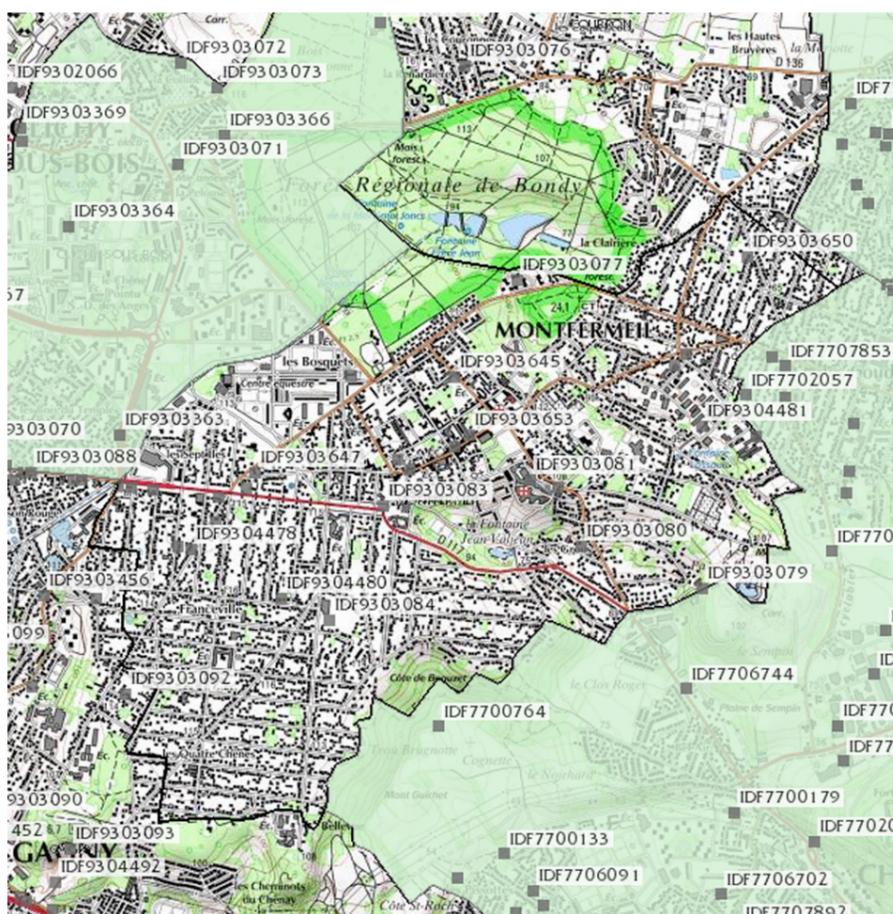
LE MAIRE

## 4.4.2.9 Les sols

**Pédologie et géologie**

Le sol du plateau est formé de calcaire de brie et de limon. Son sous-sol, traditionnel à la région, est très riche en gypse, matière première très importante au niveau national. Ceci conféra au site, par le passé, un intérêt important pour les exploitants carriers, même si ce type d'exploitation fût relativement limité sur la commune. Cette caractéristique fait aussi peser sur les espaces naturels, et notamment sur les boisements composés d'essences nobles traditionnelles de la région, des contraintes très lourdes sur le plan écologique. Les pentes du plateau du talweg laissent apparaître différentes couches de marnes ainsi que des éboulis gypseux.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme concerne des zones majoritairement urbaines. Ainsi, comme le souligne l'état initial de l'étude d'impact globale du projet, au sein des départements de la petite couronne « *la très grande majorité des sols n'ont plus rien de naturel et ont été fortement anthropisés lors de travaux de construction et/ou d'aménagement. Ces sols n'ont donc pas de qualité particulière (...). Compte tenu de la nature souterraine du projet et du contexte pédologique, il n'y a pas d'enjeu particulier en ce qui concerne la pédologie.* »

**Les sols pollués**

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

La base de données Basol du Ministère en charge de l'environnement recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués sur l'ensemble du territoire national. Elle ne recense aucun site pollué sur la commune de MONTFERMEIL.

La base de données Basias du BRGM recense les anciens sites industriels et activités de services. En fonction de la nature de leur activité, la présence de sites Basias peut induire une présomption plus ou moins forte de présence de sols pollués. A l'échelle de la commune, 28 sites sont recensés. Néanmoins, aucune de ces implantations ne concerne directement les secteurs accueillant des éléments de l'infrastructure de transport.

**En dehors des espaces naturels de la commune, les sols correspondent à des milieux artificialisés et ne présentent pas d'enjeu particulier.**

## 4.4.2.10 L'eau

**Contexte général**

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

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

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

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

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

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

La commune de MONTFERMEIL fait partie du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer dont le périmètre a été arrêté le 11 mai 2011 et qui est en cours d'élaboration, ainsi que du SAGE Marne Confluence dont le périmètre a été arrêté le 14 septembre 2009 et qui est en cours d'élaboration.

### Eaux superficielles

La topographie particulière du site de plateau révèle l'absence de réseau hydrographique et de cours d'eau. Le seul élément notable est la présence d'un petit bassin de retenue des eaux pluviales dans le Parc arboretum. On notera que MONTFERMEIL, du fait de sa position en crête de coteau, se rattache à deux bassins versants distincts : la Marne au Sud et à l'Est, l'Ourcq au Nord-Ouest.

### Hydrogéologie

Situé sur une ligne de crête à l'articulation de deux bassins versants (Croult et Morée et Marne et confluent), le territoire de la commune de MONTFERMEIL est en conséquence couvert par deux projets de SAGE en cours d'élaboration.

Le territoire de la commune de MONTFERMEIL est concerné par la présence de la masse d'eau souterraine de l'Eocène du Valois (masse d'eau à dominante sédimentaire présente en Ile-de-France), ainsi que par la présence d'un aquifère de faible étendue au sein de la butte de l'Aulnoye.

### Captages d'eau souterraine et périmètre de protection des captages

L'eau distribuée dans la commune de MONTFERMEIL est de l'eau de la Marne, filtrée et stérilisée provenant de l'usine de Neuilly-sur-Marne qui a produit en 2000 un volume d'environ 106 millions de m<sup>3</sup> avec des pointes de 381 000 m<sup>3</sup> par jour et dont la capacité de production est de 800 000 m<sup>3</sup> par jour.

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

### Eaux pluviales

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

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

Ce schéma prévoit :

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

La collecte des effluents est effectuée par des réseaux d'assainissement selon deux systèmes différents : la commune de MONTFERMEIL est majoritairement équipée d'un système unitaire, qui recueille les eaux usées et les eaux pluviales dans les mêmes ouvrages.

Dans certains quartiers, un système séparatif a été mis en place, collectant les eaux usées et les eaux pluviales dans des ouvrages distincts. La collecte des effluents relève de la communauté d'agglomération de Clichy-sous-Bois-Montfermeil.

L'usine d'épuration à laquelle est rattachée MONTFERMEIL est celle de « Marne Aval » à Noisy-le-Grand. Cette usine, située à l'Est de l'agglomération parisienne traite les eaux usées de toutes les communes des départements de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne. Sa capacité est de 28 000 m<sup>3</sup> /jour.

### Zones inondables

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

Du fait de sa topographie et de l'éloignement des cours d'eaux, la commune de MONTFERMEIL n'est pas soumise au risque d'inondation par débordement.

Néanmoins la commune est soumise au risque d'inondation liée aux remontées de nappe, causée par des pluies importantes et par la qualité du sol peu perméable. L'imperméabilisation des sols due à l'urbanisation accentue encore plus le ruissellement des eaux.

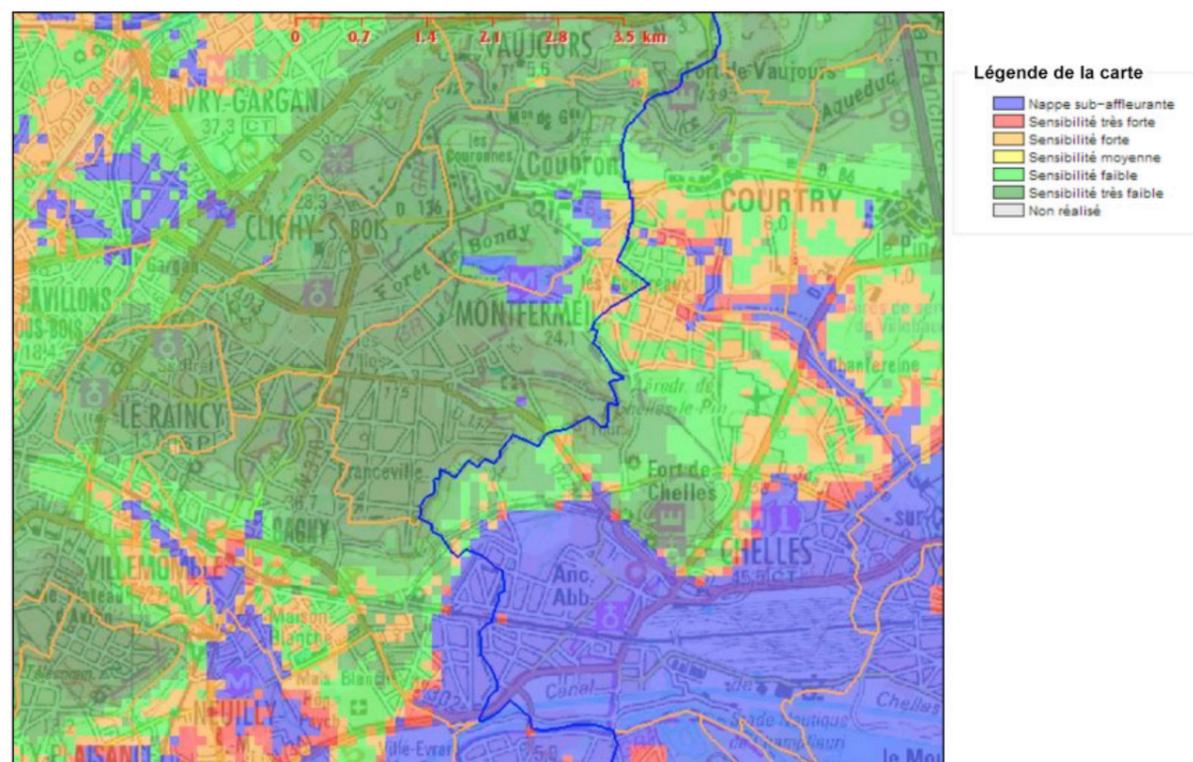
Le portail d'information sur les risques majeurs recense les arrêtés interministériels suivants portant constatation de l'état de catastrophes naturelles :

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations et coulées de boue	11/04/1983	23/04/1983	16/05/1983	18/05/1983
Inondations et coulées de boue	24/06/1983	26/06/1983	03/08/1983	05/08/1983
Inondations et coulées de boue	26/06/1990	27/06/1990	07/12/1990	19/12/1990
Inondations et coulées de boue	02/07/1995	02/07/1995	26/12/1995	07/01/1996

4.4.2.11 Le patrimoine culturel, architectural et archéologique

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
Inondations et coulées de boue	27/06/2001	27/06/2001	03/12/2001	19/12/2001
Inondations et coulées de boue	06/07/2006	06/07/2006	22/02/2007	10/03/2007

La carte ci-après, issue du BRGM, permet de localiser les zones de risques liés au phénomène de remontées de nappes. Les secteurs présentant une nappe affleurant et soumis au risque de remontée de nappe sont essentiellement les secteurs de la commune situés sur des points bas topographiques.



Risques de remontées de nappes  
Source : BRGM, inondationsnappes.fr

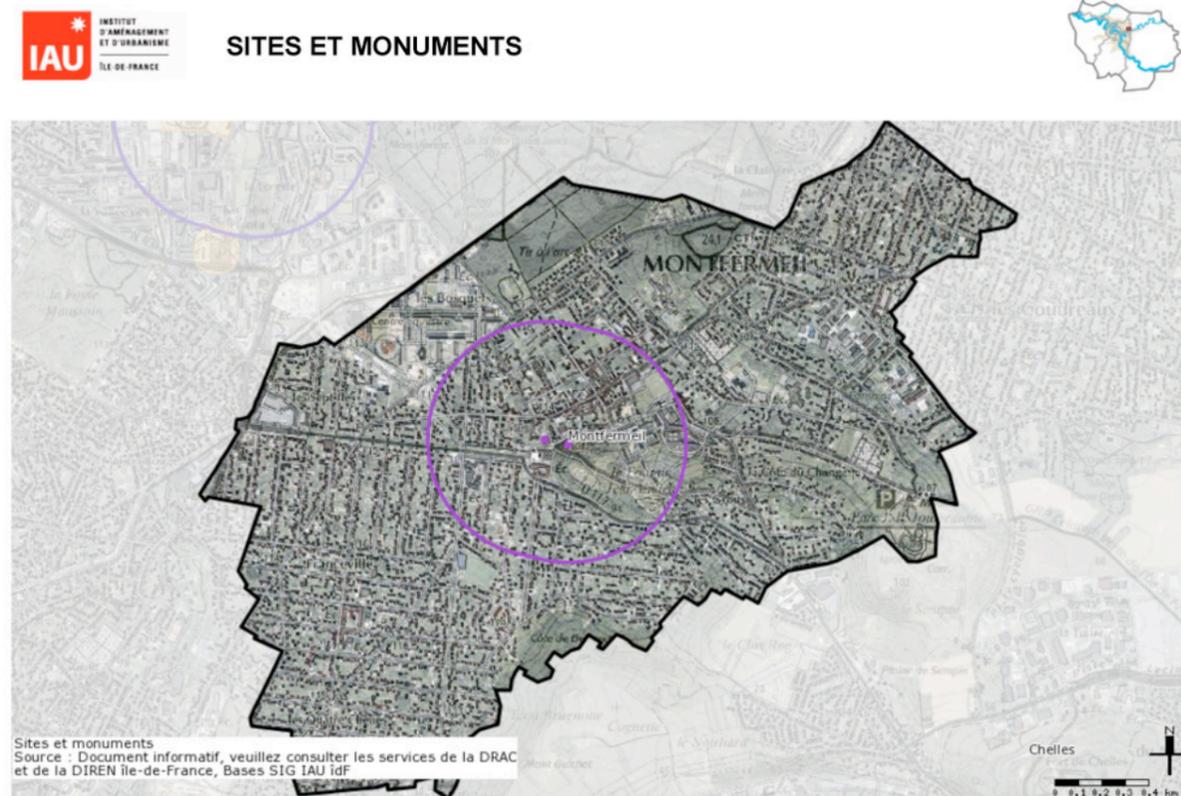
Le projet de réseau de transport public du Grand Paris (y compris les ouvrages techniques annexes) est uniquement concerné par des secteurs de la commune présentant des sensibilités très faibles concernant le risque d'inondation par remontée de nappe.

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

Le patrimoine culturel et architectural

Deux monuments historiques inscrits à l'inventaire national des monuments historiques et générant des périmètres de 500 m de protection sont recensés sur la commune de MONTFERMEIL. Il s'agit du château des Cèdres (et son portail) et du petit château (ainsi que ses communs et son portail).

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



**monuments (hors Paris)**

- zone de protection de monument inscrit
- zone de protection de monument classé
- monuments inscrits
- monuments classés
- ensemble monumental inscrit
- ensemble monumental classé

**autres secteurs protégés**

- inscrit au patrimoine mondial
- zppaup
- secteur sauvegardé

**Limites**

- Départements
- Communes

**Scan 2009**

**sites**

- site inscrit
- site classé

Monuments	Intitulé	Monument classé	Monument inscrit
	Château des Cèdres, portail		x
	Petit château et ses communs, portail		x

Monuments ponctuels : Dernière mise à jour le 31 Décembre 2005

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

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

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

Plusieurs constructions d'intérêt patrimonial protégées au titre de l'article L. 123-1-5-7° du Code de l'Urbanisme figurent au plan de zonage du PLU de MONTFERMEIL.

#### Le patrimoine archéologique

La commune de MONTFERMEIL est concernée par la présence de sites archéologiques, dont trois zones de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 : deux sites médiévaux et un site préhistorique.

**La présence de deux sites inscrits et de patrimoine archéologique suppose un enjeu moyen de préservation du patrimoine protégé.**

#### 4.4.2.12 Les paysages

Le rapport de présentation du PLU de MONTFERMEIL indique les caractéristiques paysagères de la commune.

MONTFERMEIL est située sur un plateau, d'une altitude moyenne de 115 m NGF, qui occupe quasiment l'intégralité du territoire communal. C'est en rebord de ce plateau, qui sépare l'Ourcq de la Marne, que s'est développée la commune. Le territoire communal se trouve limité au Sud et à l'Est par des coteaux qui descendent rapidement vers les communes voisines, suivant un fort relief laissant souvent apparaître des carrières de gypse. Les pentes du plateau sont relativement marquées, passant de 115 à 75 m du Nord du plateau au Sud-Est de la commune, soit une pente de 8 % environ.

Bien que son territoire soit fortement urbanisé, la commune possède un patrimoine végétal et boisé important et de qualité : une partie de la Forêt de Bondy, le Bois des Ormes, le Parc arboretum constituent les principaux éléments paysagers remarquables de la ville. Ils occupent les pentes escarpées des talwegs qui encadrent le centre-ville au Nord et au Sud et relient le plateau aux creux des vallées. Cependant, outre le manque d'accessibilité, l'ensemble de ces espaces boisés manque d'entretien et ne fait l'objet d'aucune valorisation particulière.

La municipalité de MONTFERMEIL étudie la possibilité d'une reconquête paysagère nécessaire à la revalorisation du centre-ville qui pourrait le relier clairement à l'ensemble des espaces boisés, parcs et espaces verts urbains de la commune.

La commune de MONTFERMEIL présente donc une topographie complexe, au sommet du plateau de l'Aulnoye, qui l'a isolé des grands axes de communication malgré une situation géographique favorable au sein de l'agglomération parisienne. Entre parcs et forêts environnantes, la commune comporte des sites naturels et paysagers privilégiés, marqués par une certaine sensibilité écologique avec un enjeu fort de préservation (présence de ZNIEFF). Cependant, **la trame verte communale et les espaces publics urbains restant confidentiels ou peu valorisés, il conviendrait de les reconquérir ou requalifier afin de revaloriser la trame paysagère de la commune qui représente donc un enjeu moyen.**

#### 4.4.2.13 Les risques

##### Les risques naturels et technologiques

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

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

La commune est également classée en totalité en zone à risque d'exposition au plomb (arrêté préfectoral n° 001607 du 28 avril 2000).

##### Les Installations classées pour la protection de l'environnement

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

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

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

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

### Les risques de mouvement de terrains

Un mouvement de terrain est recensé sur la commune de MONTFERMEIL par la base de données « *mouvements de terrain* » du BRGM, il s'agit d'un glissement survenu le 1<sup>er</sup> août 1984.

D'autre part, des arrêtés de catastrophe naturelle sont recensés sur le territoire communal par le portail de prévention des risques majeurs :

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse	01/06/1989	31/12/1990	04/12/1991	27/12/1991
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/1991	31/12/1996	19/09/1997	11/10/1997
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/1999	29/12/1999	29/12/1999	30/12/1999
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/07/2003	30/09/2003	25/08/2004	26/08/2004
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/06/2011	30/06/2011	18/04/2013	25/04/2013

### Les servitudes

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

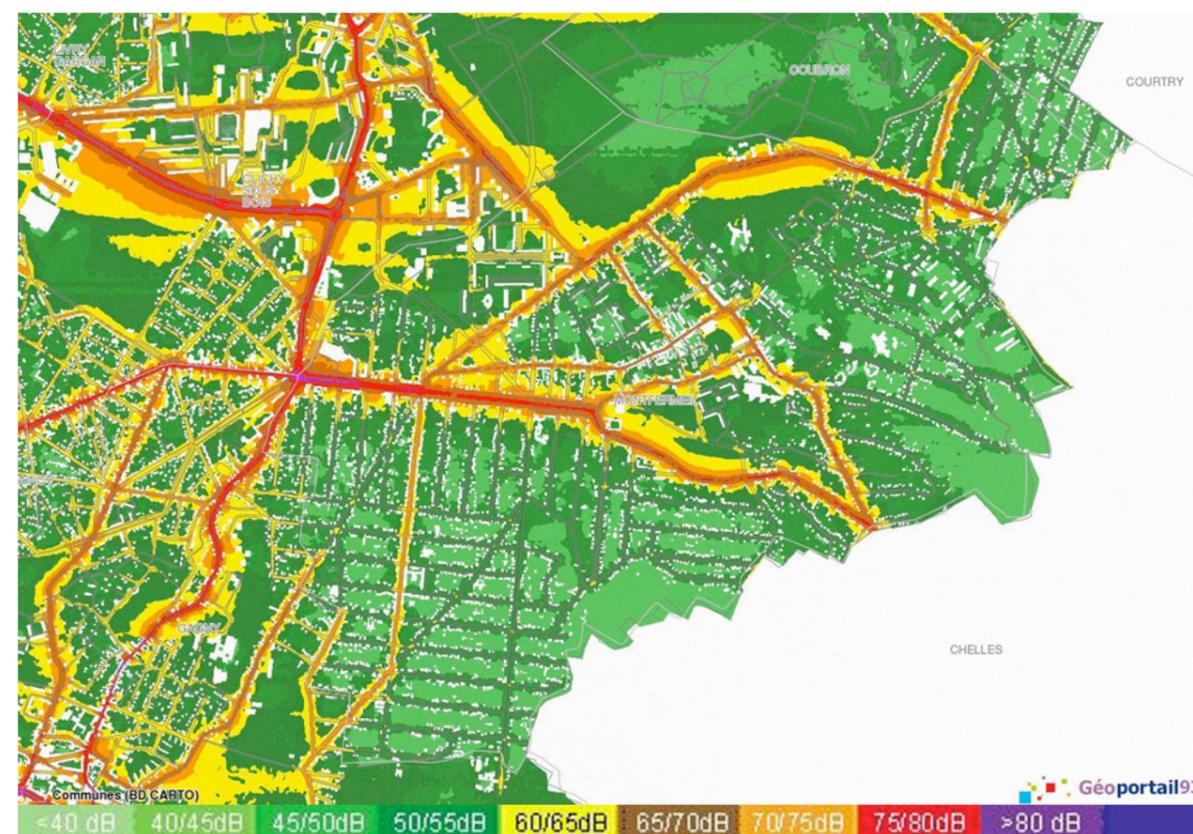
- Protection des monuments historiques inscrits ;
- Canalisation de gaz haute pression ;
- Transmissions radioélectriques : protection contre les obstacles.

Par ailleurs, l'infrastructure de transport n'est pas concernée par les autres servitudes en vigueur sur le territoire communal (protection des installations sportives, protection des bois et forêts soumis au régime forestier, servitude de voisinage du cimetière, PPRn anciennes carrières, etc.).

**Certains secteurs de la commune sont concernés par le risque lié à la présence d'anciennes carrières et par le risque de retrait-gonflement des argiles. La commune est également concernée par le risque d'inondation par des pluies importantes, qui représente donc un enjeu moyen.**

#### 4.4.2.14 Le bruit

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



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

La commune de MONTFERMEIL est ainsi concernée par des bruits élevés dont le niveau est supérieur à 80 dB, uniquement le long de la D117 (avenue Jean Jaurès), en sortie de ville à proximité de la limite communale avec Gagny et Clichy-sous-Bois.

Plusieurs axes sont concernés par des niveaux de bruit relativement élevés (de 75 à 80 dB), tels que la N370 (avenue de la Maison Rouge), la D117 (avenue Jean Jaurès et Boulevard de l'Europe), l'avenue des Sciences ou le boulevard Hardy.

Enfin, de nombreux axes sont également concernés par un niveau de bruit inférieur ou égal à 75 dB.

En dehors des principaux axes routiers, la commune est peu exposée aux nuisances sonores.

**L'environnement sonore de la commune se caractérise par une exposition au bruit importante uniquement sur les plus grands axes routiers. Ceci suppose un enjeu de préservation de la qualité du cadre de vie ainsi qu'un enjeu de résorption des nuisances pour les secteurs exposés au bruit routier.**

#### 4.4.2.15 Les sites Natura 2000

##### Généralités sur les sites Natura 2000

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

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

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

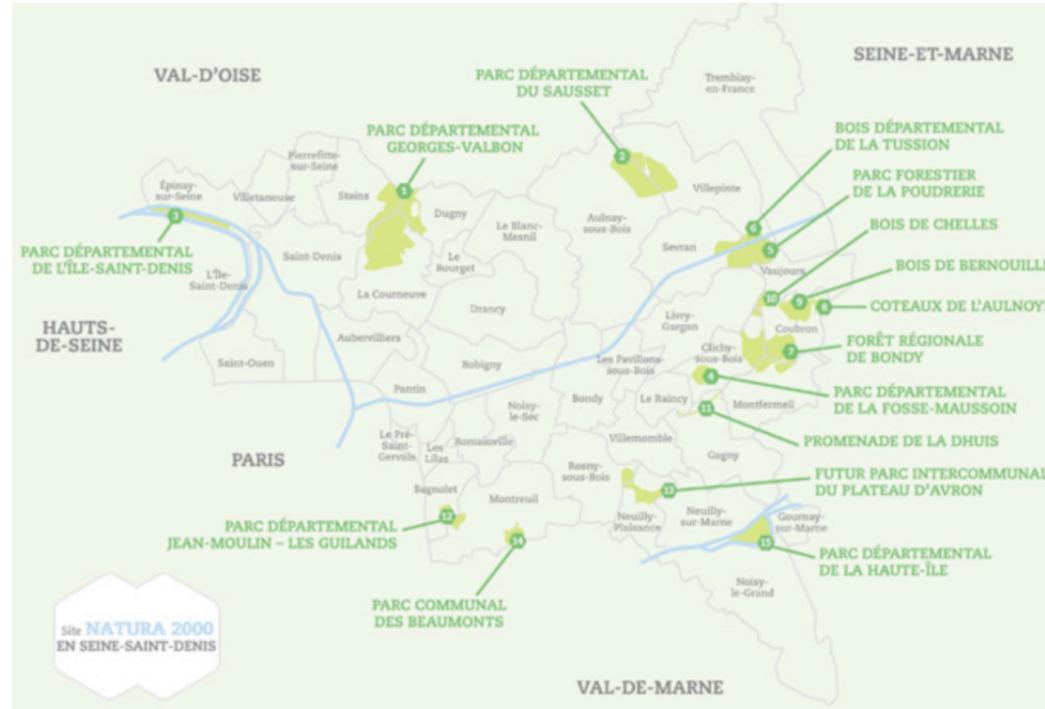
Les sites Natura 2000 instaurés en application de la directive « Oiseaux » donnent lieu à la création de Zones de Protection Spéciale (ZPS), et les sites instaurés en application de la directive « Habitats » donnent lieu à la création de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

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

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

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

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



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

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

Parc départemental Georges Valbon ;

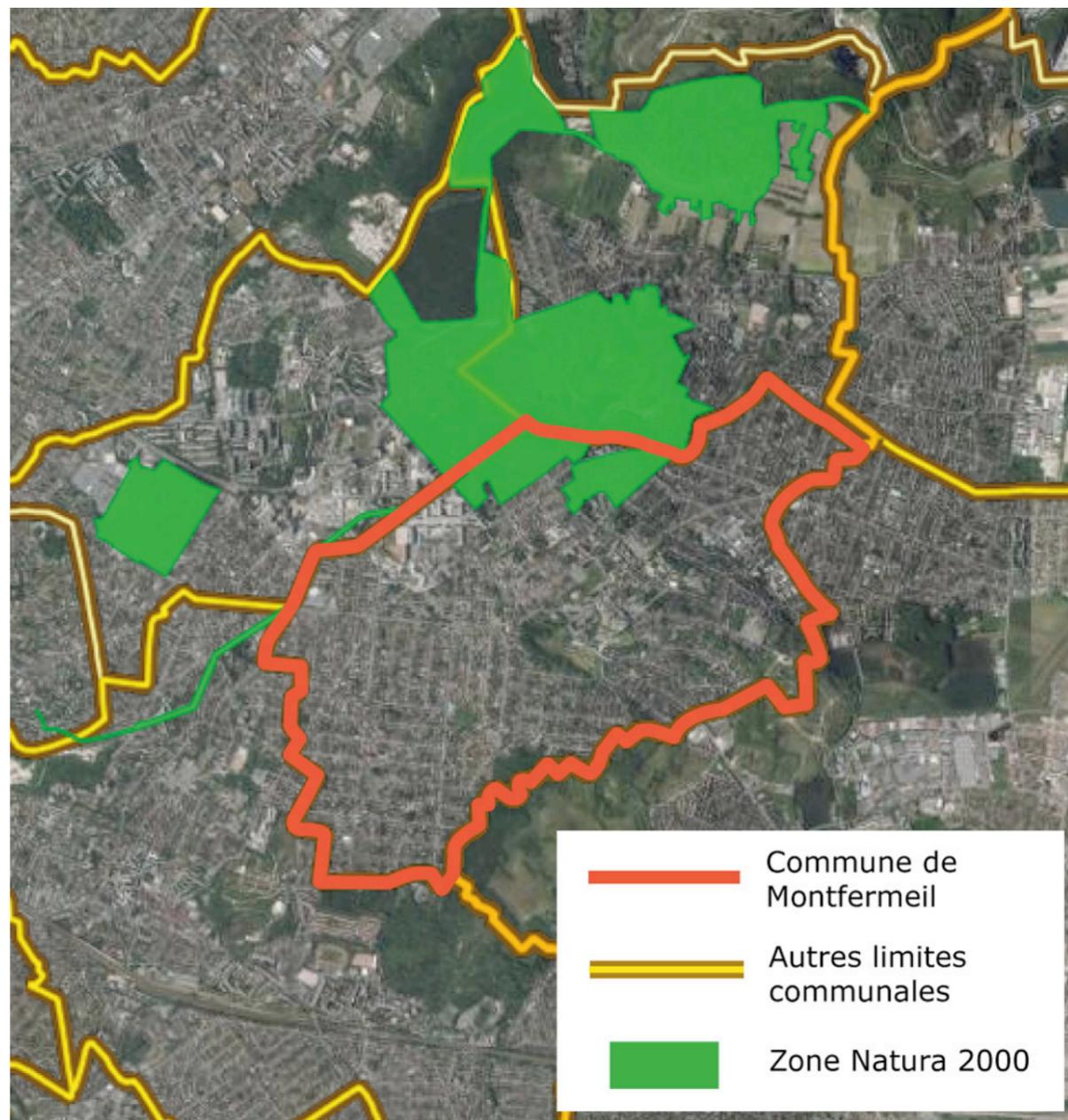
- Parc départemental du Sausset ;
- Parc forestier de la Poudrerie ;
- Bois départemental de la Tussion ;
- Bois de Bernouille ;
- Coteaux de l'Aulnoye ;
- Bois de Chelles ;
- Promenade de la Dhuis ;
- Forêt régionale de Bondy ;
- Parc départemental de la Fosse-Maussoin ;
- Parc départemental de la Haute-Île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

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

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

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

Le territoire de la commune de MONTFERMEIL est concerné par la présence de deux sites de la ZPS « Sites de la Seine-Saint-Denis » : la forêt régionale de Bondy et la promenade de la Dhuis. Par ailleurs, la commune de MONTFERMEIL est limitrophe de la commune de Coubron accueillant les coteaux de l'Aulnoye, le bois de Bernouille et le bois de Chelles, ainsi que de la commune de Clichy-sous-Bois accueillant le parc départemental de la Fosse-Maussoin, tous ces sites appartenant à la ZPS.



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

**Le Bois de Bernouille, les Coteaux de l'Aulnoye, le Bois de Chelles et la Promenade de la Dhuis (territoire de Coubron)**

**Présentation du site**

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

- Situés sur la commune de Coubron ;
- Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et MONTFERMEIL sont des communes limitrophes.

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

Types de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux humides	2,7	/
Eau libre stagnante permanente	0,6	
Milieu humide	1,5	
Milieu humide à roselière	0,7	
Milieux forestiers	83,3	Bondrée apivore, pic noir, pic mar
Boisement de feuillus jeunes	18,4	
Boisement de feuillus matures	65	
Pelouses et cultures	2,8	/
Zone de culture	2,8	
Milieux ouverts	7,4	Bondrée apivore
Clairière	7,3	
Prairie sèche	0,2	
Autres (zones non végétalisées)	3,7	/

Trois espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont donc recensées dans le bois de Bernouille :

Espèce	Statut	Menaces potentielles
Bondrée apivore	Nicheur occasionnel, migrateur occasionnel	Dérangement en période de reproduction, régression des territoires de chasse, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire
Pic noir	Nicheur occasionnel	Dérangement en période de reproduction, rajeunissement des boisements
Pic mar	Nicheur potentiel	

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

Types de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux humides	0	/
Milieux forestiers	55,2	Bondrée apivore, pic noir, pic mar
Boisement de feuillus jeunes	1,2	
Boisement de feuillus jeunes et fourré arbustif	13,5	
Boisement de feuillus matures	40,6	
Pelouses et cultures	1,6	/
Zone de culture	1,6	
Milieux ouverts	43,1	Bondrée apivore
Fourré arbustif	18,5	
Prairie améliorée	1,1	
Prairie sèche	23,6	
Autres (zones non végétalisées)	0	/

Trois espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont donc recensées dans les coteaux de l'Aulnoye :

Espèce	Statut	Menaces potentielles
Bondrée apivore	Migrateur occasionnel, nicheur potentiel	Dérangement, régression des territoires de chasse, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire
Pic noir	Nicheur occasionnel	Dérangement en période de reproduction, rajeunissement des boisements
Pic mar	Nicheur potentiel	Dérangement en période de reproduction, rajeunissement des boisements

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

Types de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux humides	2,9	/
Eau libre stagnante permanente	1,8	
Prairie humide et fourré arbustif	1,1	

Types de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux forestiers	97,1	Bondrée apivore, pic noir, pic mar
Boisement de feuillus matures	97,1	
Pelouses et cultures	0	/
Milieux ouverts	0	/
Autres (zones non végétalisées)	0	/

Trois espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont donc recensées dans le bois de Chelles :

Espèce	Statut	Menaces potentielles
Bondrée apivore	Migrateur occasionnel, nicheur potentiel	Dérangement, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire
Pic noir	Nicheur occasionnel	Dérangement en période de reproduction, rajeunissement des boisements
Pic mar	Nicheur potentiel	Dérangement en période de reproduction, rajeunissement des boisements

### Enjeux écologiques

D'après l'analyse écologique présentée dans le DOCOB du site Bernouille, Aulnoye, Chelles et Dhuis (sur Coubron), plusieurs observations peuvent être formulées quant aux enjeux écologiques par milieu et par espèce :

- Les milieux forestiers présentent des enjeux de conservation forts pour la bondrée apivore, le pic noir et le pic mar.
- Les milieux ouverts présentent des enjeux de conservation moyens pour la bondrée apivore.
- Les milieux humides et autres milieux présentent des enjeux de conservation faibles.

**En raison de la valeur patrimoniale forte de trois espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » (bondrée apivore, pic noir et pic mar) et présentes sur les sites du bois de Bernouille, des coteaux de l'Aulnoye, du bois de Chelles et de la promenade de la Dhuis (sur le territoire de Coubron), ceux-ci présentent donc des enjeux forts de conservation.**

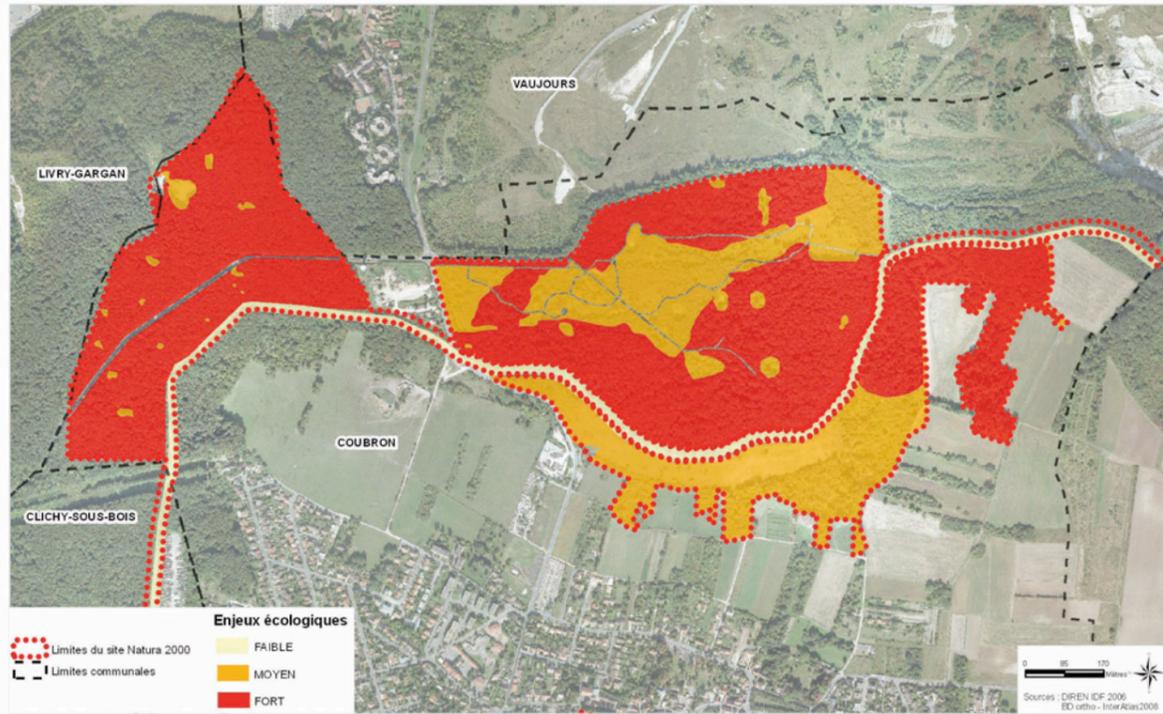
PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

SEINE-SAINT-DENIS SYNTHÈSE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES

BOIS DE BERNOUILLE, COTEAUX DE L'AULNOYE, BOIS DE CHELLES ET PROMENADE DE LA DHUIS (a)

Date de mise à jour : 12/10/10

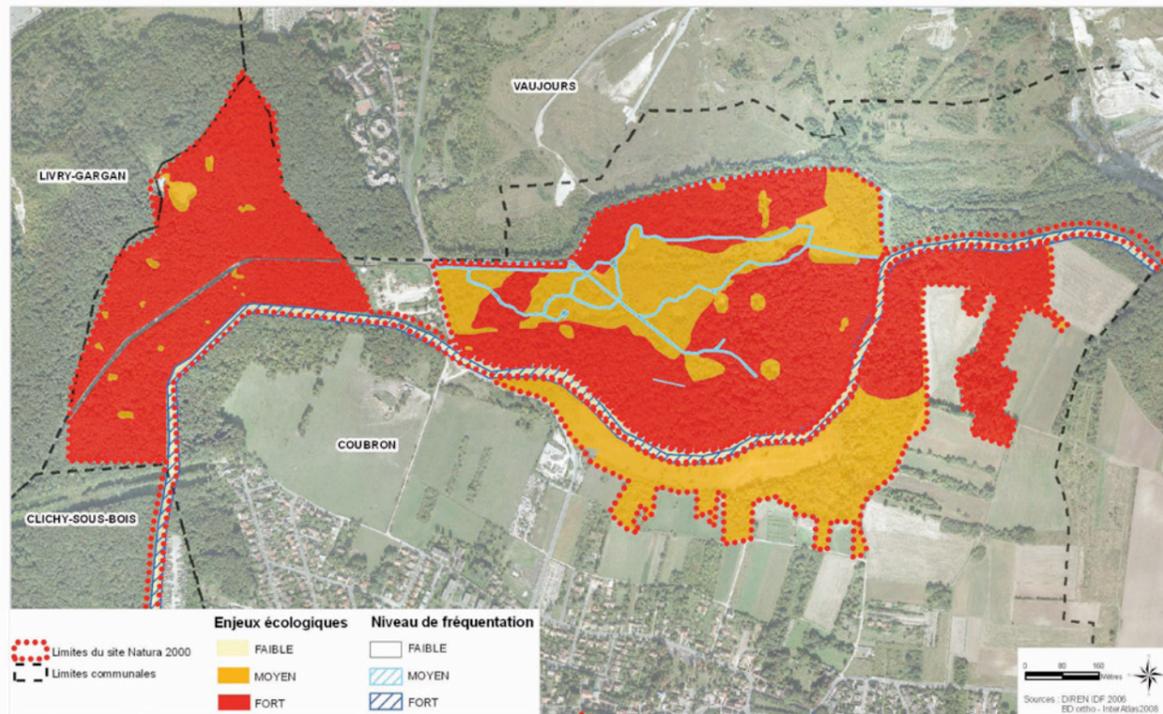


Document d'objectifs du site Natura 2000 FR1112013 : Zone de Protection Spéciale "Sites de la Seine-Saint-Denis"

SEINE-SAINT-DENIS CARTE DE COUPLAGE DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES ET DE LA FRÉQUENTATION

BOIS DE BERNOUILLE, COTEAUX DE L'AULNOYE, BOIS DE CHELLES ET PROMENADE DE LA DHUIS (a)

Date de mise à jour : 12/10/10



La Forêt Régionale de Bondy

Présentation du site

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

- Située sur les communes de Coubron, Clichy-sous-Bois et MONTFERMEIL;
- Livry-Gargan et Chelles sont des communes limitrophes.

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

Types de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux humides	3,2	Blongios nain, martin-pêcheur d'Europe
Eau libre stagnante permanente	2,2	
Eau libre stagnante permanente et milieu humide	0	
Milieu humide	0,2	
Milieu humide à roselière	0,7	
Milieux forestiers	81,1	Bondrée apivore, pic noir, pic mar
Boisement de feuillus jeunes	20,1	
Boisement de feuillus matures	54,1	
Jeune plantation d'arbres	6,7	
Ripisylve	0,2	
Pelouses et cultures	6,9	/
Pelouse de parc	5,4	
Pelouse de parc et boisement de feuillus jeunes	0,4	
Pelouse de parc et boisement de feuillus matures	1,1	
Milieux ouverts	6,2	Bondrée apivore
Fourré arbustif	4,4	
Fourré arbustif et boisement de feuillus jeunes	0,3	
Prairie sèche	1,5	
Autres (zones non végétalisées)	2,7	/

Cinq espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont donc recensées dans la forêt de Bondy :

Espèce	Statut	Menaces potentielles
Blongios nain	Nicheur potentiel	Dérangement, variations du niveau de l'eau dans les étangs, pollutions des étangs
Bondrée apivore	Nicheur potentiel et migrateur occasionnel	Dérangement en période de reproduction, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire
Martin-pêcheur d'Europe	Migrateur occasionnel	Pollutions de l'eau, travaux d'entretien et d'aménagements
Pic noir	Nicheur régulier	Dérangement de l'espèce en période de nidification, exploitation de gros bois favorables à l'espèce, rajeunissement du peuplement forestier
Pic mar	Nicheur régulier	Dérangement de l'espèce en période de nidification, exploitation de gros bois favorables à l'espèce, rajeunissement du peuplement forestier

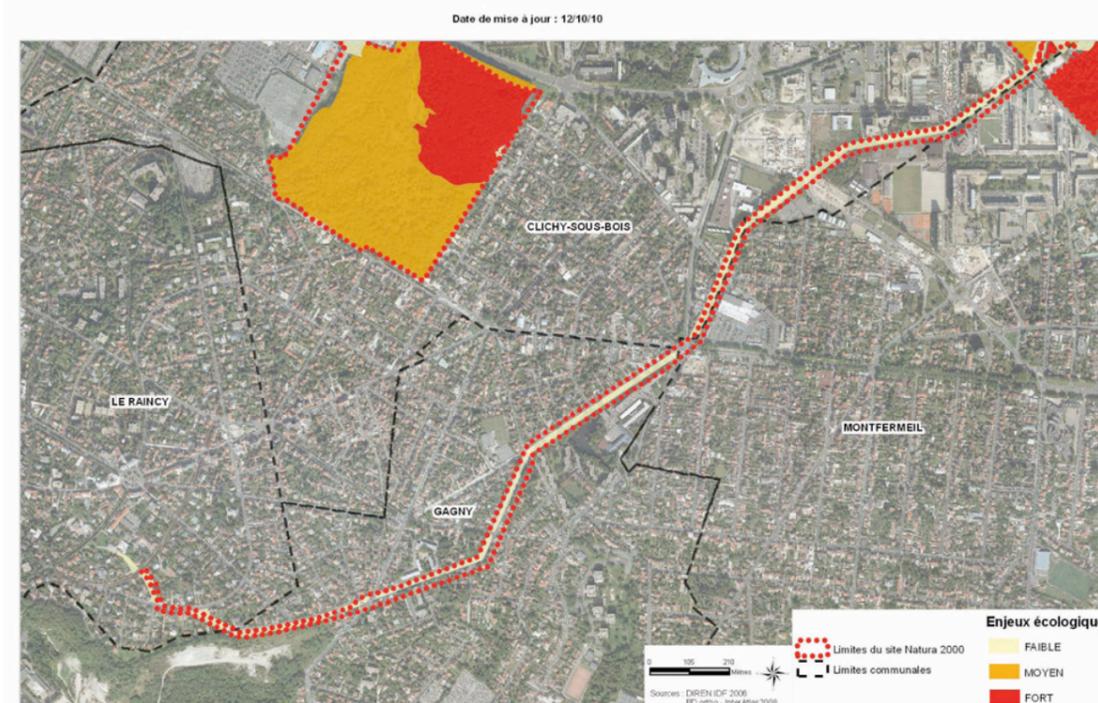
### Enjeux écologiques

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

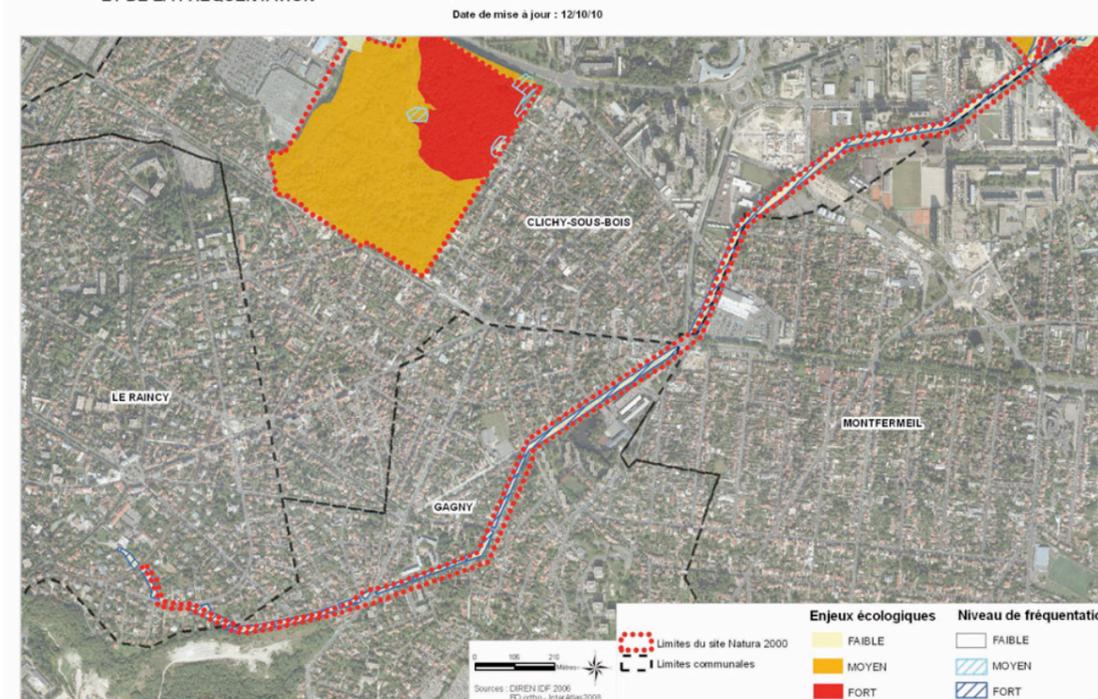
- Les milieux forestiers présentent des enjeux de conservation forts pour le pic noir et le pic mar, moyens pour la bondrée apivore.
- Les milieux humides présentent des enjeux de conservation moyens pour le blongios nain et le martin-pêcheur d'Europe.
- Les milieux ouverts et autres milieux présentent des enjeux de conservation faibles.

**En raison de la valeur patrimoniale forte de deux espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » (pic noir et pic mar) et présentes sur le site de la forêt régionale de Bondy, celui-ci présente donc des enjeux forts de conservation.**

Document d'objectifs du site Natura 2000 FR1112013 : Zone de Protection Spéciale "Sites de la Seine-Saint-Denis" **SYNTHESE DES ENJEUX ECOLOGIQUES** PROMENADE DE LA DHUIS (c)



Document d'objectifs du site Natura 2000 FR1112013 : Zone de Protection Spéciale "Sites de la Seine-Saint-Denis" **CARTE DE COUPLAGE DES ENJEUX ECOLOGIQUES ET DE LA FREQUENTATION** PROMENADE DE LA DHUIS (c)



### La Promenade de la Dhuis (territoires de Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Gagny et Le Raincy)

#### Présentation du site

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

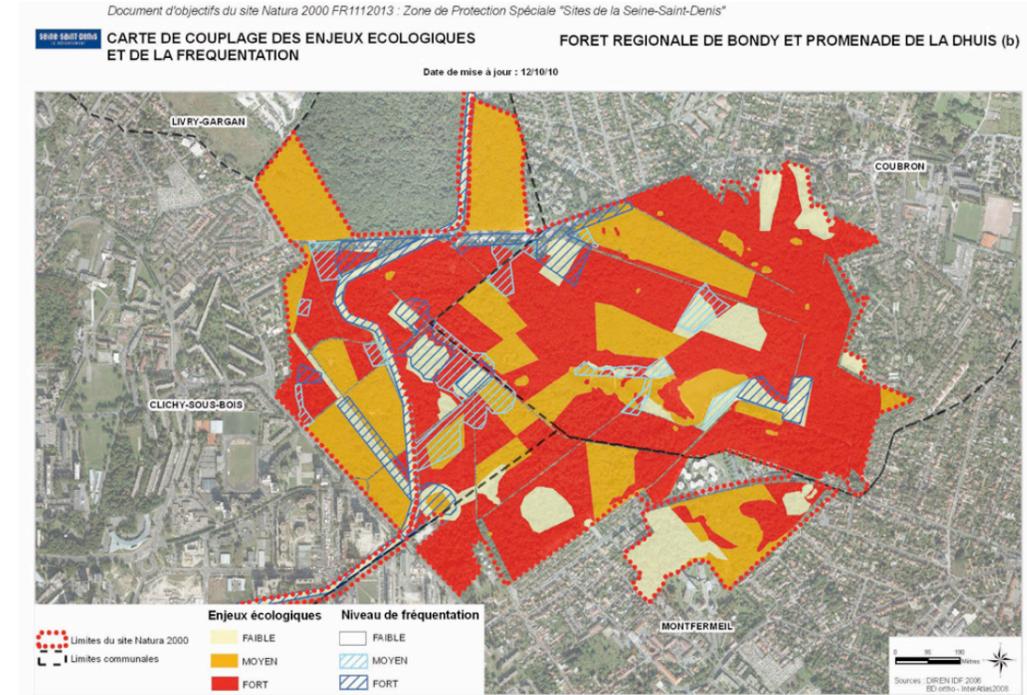
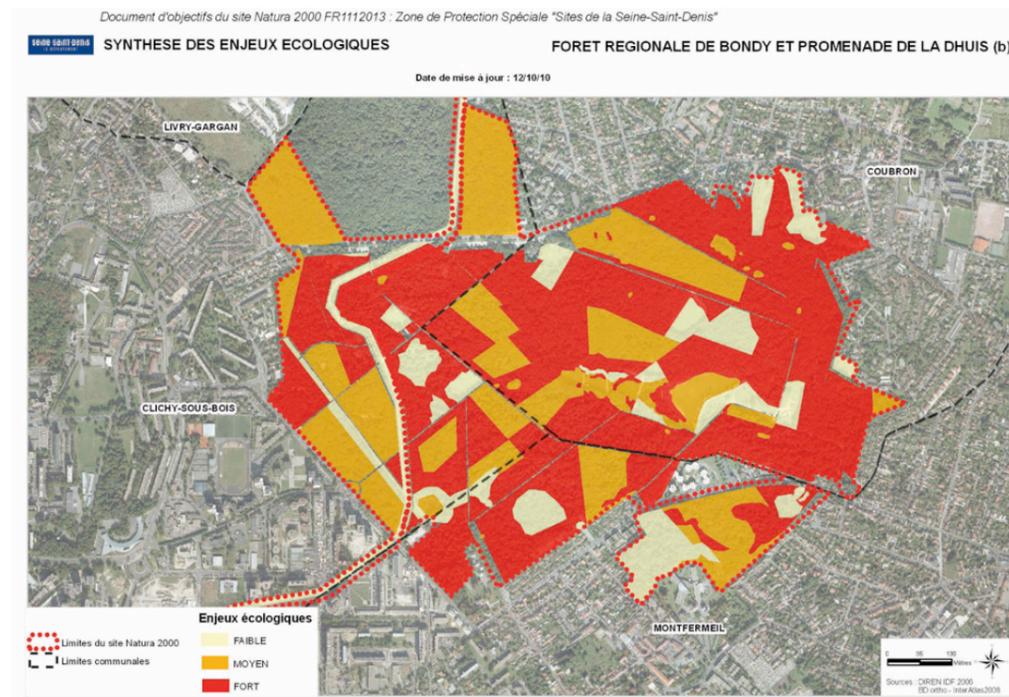
- Située sur les communes de Clichy-sous-Bois, MONTFERMEIL, Gagny et Le Raincy ;
- Les communes de Livry-Gargan, Gournay-sur-Marne et Chelles sont limitrophes.

Les milieux qui composent cet ensemble sont les suivants :

Types de milieux	Part du site concerné (%)
Milieux humides	0
Milieux forestiers	1,8
Boisement de feuillus matures	1,8
Pelouses et cultures	54,9
Pelouse de parc	54,9
Milieux ouverts	10,3
Prairie améliorée	9,7
Prairie sèche	0,6
Autres (zones non végétalisées)	33

#### Enjeux écologiques

La promenade de la Dhuis présente des enjeux de conservation faibles.



### Le Parc Départemental de la Fosse Maussoin

#### Présentation du site

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

- Situé sur la commune de Clichy-sous-Bois ;
- Les communes de Livry-Gargan et MONTFERMEIL sont limitrophes.

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

Types de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux humides	3	/
Milieu humide	0,2	
Prairie humide	2,8	
Milieux forestiers	74,8	Pic mar, bondrée apivore
Boisement de feuillus jeunes	47,3	
Boisement de feuillus matures	27,5	
Pelouses et cultures	0,1	/
Pelouse de parc	0,1	

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Types de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux ouverts	17,6	Bondrée apivore
Clairière	0,1	
Fourré arbustif	0,6	
Fourré arbustif et boisement de feuillus jeunes	15,9	
Prairie sèche et boisement de feuillus jeunes	1	
Autres (zones non végétalisées)	4,4	/

Deux espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont donc recensées dans le parc départemental de la Fosse Maussoin :

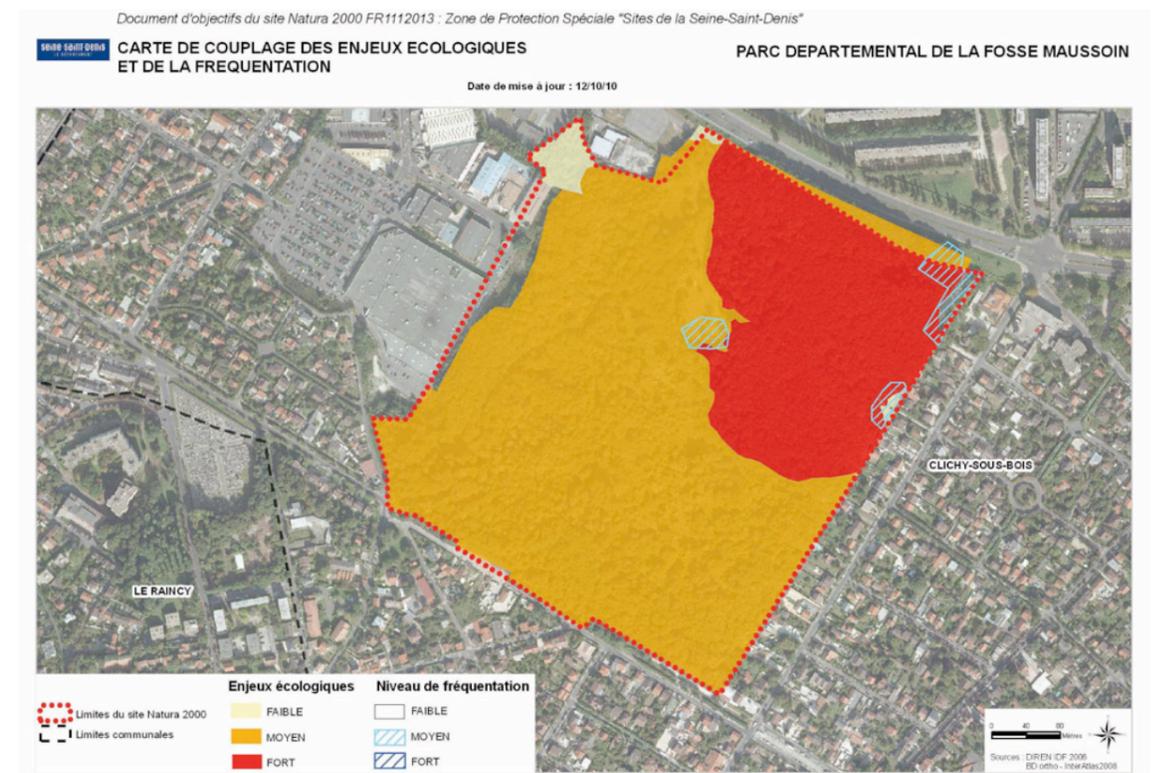
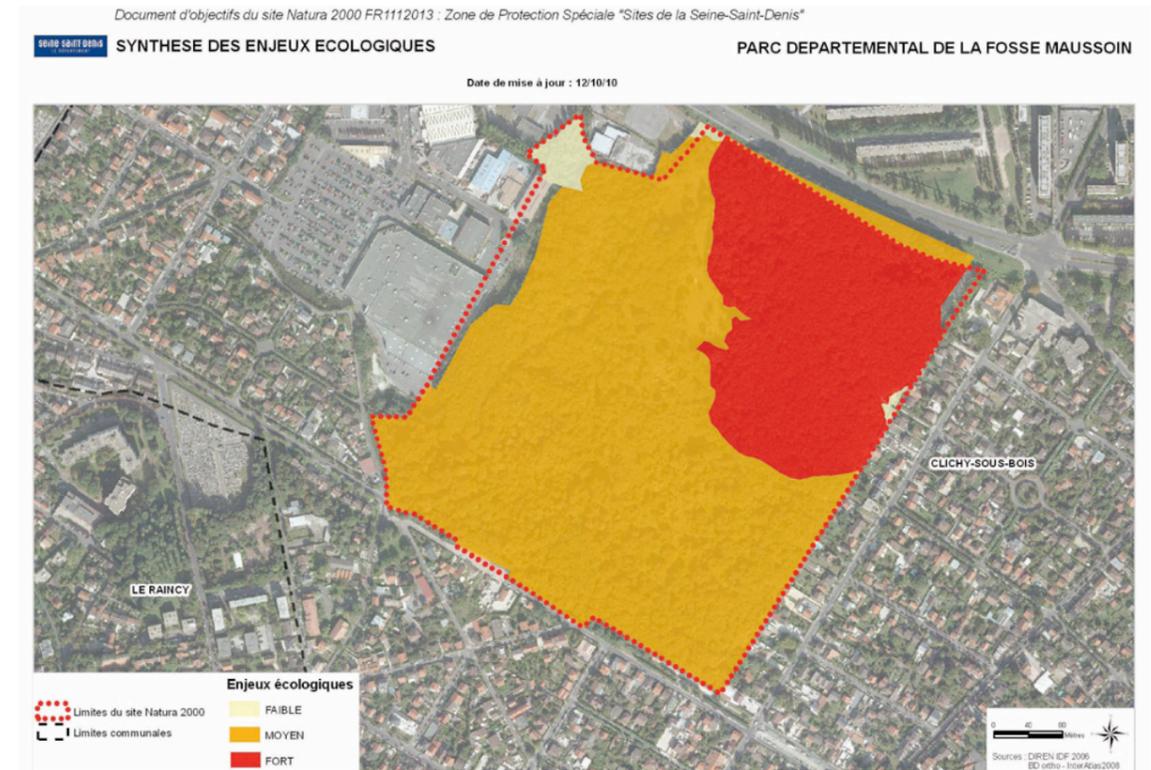
Espèce	Statut	Menaces potentielles
Bondrée apivore	Migrateur potentiel	Dérangement, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire
Pic mar	Nicheur potentiel	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dérangement pendant la période de reproduction, occasionné par la fréquentation et les travaux de mise en sécurité de la zone de carrières souterraines du parc de la Fosse Maussoin ;</li> <li>- Les travaux sylvicoles : par l'exploitation non mesurée des arbres de gros diamètre favorables à l'espèce et de l'arbre abritant la loge de l'année ;</li> <li>- Le non-renouvellement des peuplements forestiers très âgés induisant à terme une rupture dans la continuité de présence de l'habitat de futaie feuillue régulière sur le site Natura 2000.</li> </ul>

**Enjeux écologiques**

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

- Les milieux forestiers présentent des enjeux de conservation forts pour le pic mar, moyens pour la bondrée apivore.
- Les milieux humides, ouverts et autres milieux présentent des enjeux de conservation faibles.

**En raison de la valeur patrimoniale forte d'une espèce inscrite à l'annexe I de la directive « Oiseaux » (pic mar) et présente sur le site du parc départemental de la Fosse Maussoin, celui-ci présente donc des enjeux forts de conservation.**



## Synthèse Natura 2000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 4.4.2.16 La synthèse des enjeux du territoire

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

## 4.4.3 Les incidences de la MECDU sur l'environnement

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

## Les incidences générales envisageables

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

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

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

**Les effets notables probables sur l'environnement**

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

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

Typologie d'effet	Effets potentiels de la mise en compatibilité
<b>Effets Directs et Indirects</b>	<p><b>Les effets directs</b> : la mise en compatibilité du document d'urbanisme porte exclusivement sur la levée des interdictions pouvant peser sur la réalisation du projet et sur l'adaptation du règlement afin de permettre, en termes d'occupation du sol sur les terrains d'assiette du projet, la réalisation de l'infrastructure de transport.</p> <p>Ainsi, les effets directs de la mise en compatibilité sont limités à l'évolution de l'occupation du sol au droit du projet. Concernant le projet de réseau de transport du Grand Paris, seuls les éléments émergents (gares et ouvrages annexes) supposent une évolution de l'occupation du sol. La section courante de l'infrastructure en souterrain n'amène pas d'évolution de l'occupation du sol.</p> <p><b>Les effets indirects</b> : les effets indirects de la mise en compatibilité sont de deux ordres : d'une part, l'amélioration des conditions de desserte et d'accessibilité des territoires, du fait de l'implantation d'une infrastructure lourde de transport, et, d'autre part, l'évolution potentielle de l'occupation du sol sur le territoire d'influence de chaque gare du fait de l'amélioration de l'accessibilité. Conformément aux dispositions issues de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, ces éléments ont vocation à être encadrés par le dispositif de Contrat de Développement Territorial et sont pris en compte dans l'analyse des effets cumulés avec d'autres projets connus.</p>
<b>Effets Positifs et Négatifs</b>	<p><b>Les effets positifs</b> : sont considérés comme effets positifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui s'inscrivent en cohérence avec l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur visant à préserver le cadre de vie, les milieux naturels, l'eau et les milieux aquatiques, la qualité de l'air, à prévenir les risques graves de nuisances, à protéger les éléments de patrimoine bâti et paysager et à améliorer les conditions de mobilité.</p> <p><b>Les effets négatifs</b> : sont considérés comme effets négatifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui remettent en cause l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur, qui supposent une artificialisation de l'occupation du sol et une réduction de l'emprise des milieux naturels, et qui génèrent de graves risques de nuisances.</p>

Typologie d'effet	Effets potentiels de la mise en compatibilité
<b>Effets Temporaires ou Permanents, et effets à court/moyen/ long terme</b>	<p><b>Les effets temporaires</b> : la mise en compatibilité du document d'urbanisme n'a pas vocation à induire d'effets temporaires. Les effets temporaires sont liés au projet lui-même et non à l'évolution du document d'urbanisme. Ces effets seront principalement liés à la phase du chantier de réalisation de l'infrastructure de transport et sont analysés à ce titre dans le dossier d'étude d'impact.</p> <p><b>Les effets permanents</b> : la mise en compatibilité à vocation à avoir un effet permanent à deux titres. D'une part, en termes de droit de l'urbanisme, la déclaration d'utilité publique du projet vaudra qualification de projet d'intérêt général. Cette disposition permet de prévenir des modifications ultérieures des documents d'urbanisme qui seraient en contradiction avec le projet. D'autre part, une fois les composantes de l'infrastructure de transport en place (gare, ouvrages annexes, tunnel), celles-ci constituent une occupation pérenne du sol et du sous-sol.</p>
<b>Effets issus du cumul des effets avec d'autres programmes</b>	<p><b>Les effets cumulés</b> : l'identification des effets cumulés suppose l'analyse des effets issus des interactions de la mise en compatibilité du PLU avec l'évolution de l'occupation du sol induite par d'autres projets de transport ou d'autres projets d'aménagement.</p>

**4.4.3.2 L'occupation du sol**

La mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL induit des adaptations du règlement de la zone UG, afin de permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Elle ne présente qu'un enjeu faible concernant l'occupation des sols.

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

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

Les modifications apportées ne génèrent en conséquence aucune urbanisation d'espaces naturels. Par ailleurs, la mise en compatibilité ne porte atteinte à aucune protection patrimoniale instituée au titre du Code de l'Urbanisme. Les ajustements réglementaires sont donc restés limités et ne remettent pas en cause la vocation des différentes zones et les occupations du sol autorisées. **Ainsi, les modifications apportées n'ont pas d'effets négatifs notables sur l'environnement.**

#### 4.4.3.3 La santé humaine

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

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

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

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

#### 4.4.3.4 L'air et le climat

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

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

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

#### 4.4.3.5 La population

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

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

#### 4.4.3.6 La diversité biologique, la faune et la flore

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

Aucune adaptation réglementaire d'une zone naturelle ni aucune suppression de protection d'un espace naturel n'a lieu dans le cadre de la présente mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL. Il n'en résulte donc aucun impact sur la diversité biologique de la présente mise en compatibilité.

#### 4.4.3.7 Les sols

##### La pédologie et la géologie

La mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL, intervient sur des espaces déjà artificialisés, ne présentant pas d'intérêt pédologique particulier. Elle ne remet donc pas en cause la nature de l'occupation des sols autorisée dans le PLU en vigueur. **Ainsi, l'évolution du document d'urbanisme n'induit pas d'artificialisation d'espaces naturels ou de perte de sols naturels.**

##### Les sols pollués

L'évolution du PLU afin de permettre la création des ouvrages annexes concerne des zones de la commune où aucune pollution connue n'est répertoriée, et le fonctionnement des constructions et installations du réseau de transport public du Grand Paris n'est pas susceptible d'engendrer un risque de pollution du sol. **Ainsi, la mise en compatibilité du PLU n'a pas a priori d'incidences sur les sols pollués.**

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

#### 4.4.3.8 L'eau

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

##### Eaux superficielles

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

### Hydrogéologie

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

### Captages d'eau

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

### Eaux pluviales et zones inondables

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

La mise en compatibilité ne soulève pas d'incohérence avec la prise en compte du risque inondation par remontée de nappes. En effet, une partie de la zone UG, mise en compatibilité pour les besoins du projet, est concernée par une nappe sub-affleurante, mais cette nappe ne se situe pas sur les secteurs où s'implante le projet. La mise en compatibilité en tant que telle n'est pas de nature à accroître le risque d'inondation par remontée de nappes.

#### 4.4.3.9 Le patrimoine culturel, architectural et archéologique

##### Le patrimoine culturel

Un futur ouvrage annexe, implanté en zone UD du PLU, est concerné par ces périmètres de protection mais ne remet pas en cause la servitude d'utilité publique de protection des monuments historiques. En effet, **du fait des caractéristiques des ouvrages annexes (ouvrages sans élévation par rapport au niveau du sol), la mise en compatibilité du PLU n'a aucune incidence sur la conservation du patrimoine culturel protégé.** Les autorisations de construire de cet élément seront cependant soumises à avis de l'ABF.

Les évolutions apportées par la mise en compatibilité du document d'urbanisme ne sont pas concernées par des protections relatives aux sites et aux paysages.

##### Le patrimoine archéologique

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

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

#### 4.4.3.10 Le paysage

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

- La mise en compatibilité pour permettre la réalisation des ouvrages annexes et de l'infrastructure souterraine courante concerne uniquement les zones UD et UG qui correspond à « un tissu urbain mixte, à dominante d'habitat » et à la « zone pavillonnaire traditionnelle ». Les ouvrages annexes n'ayant pas d'élévation par rapport au niveau du sol, la mise en compatibilité n'induit pas d'effets notables sur le paysage.

- Les articles 13 des zones UD et UG sont mis en compatibilité afin d'inclure le projet dans la liste des exemptions de pourcentage minimum de terrain devant être traité en pleine terre et planté. Néanmoins, comme vu plus haut, cette exemption ne concernera que les ouvrages techniques annexes du projet qui ne présentent pas d'élévation par rapport au niveau du sol et n'ont donc pas d'effets notables sur le paysage communal.

#### 4.4.3.11 Les risques

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

##### Les risques liés aux anciennes carrières

La commune de MONTFERMEIL est concernée par un Plan de Prévention des Risques Naturels liés à la présence d'anciennes carrières. Celui-ci a été instauré par arrêté préfectoral en date du 18 avril 1995, en application de l'article R. 111-3 du Code de l'Urbanisme. Le périmètre du PPR couvre notamment les zones N, UX et UG du PLU, à l'Est de la commune. Bien que le règlement de la zone UG soit mis en compatibilité pour les besoins du projet, il reste que le projet ne s'implantera pas dans les zones de risque carrière. **La mise en compatibilité n'a donc, dans les faits, aucun impact sur le risque de mouvement de terrain lié aux anciennes carrières.**

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

##### Le risque lié au retrait-gonflement des argiles

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

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

##### Les ICPE

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

**Les installations classées pour la protection de l'environnement étant déjà autorisées dans le PLU de MONTFERMEIL, la mise en compatibilité du PLU n'induit aucune augmentation du risque lié à la présence d'ICPE. Elle n'a donc pas d'effet négatif.**

#### Les servitudes

Les ouvrages techniques annexes de ventilation et d'accès secours sont concernés par les périmètres de 500 m des monuments historiques inscrits du château des Cèdres et du petit château et par la servitude de protection contre les obstacles liée aux transmissions radioélectriques.

Outre les deux servitudes citées précédemment, la section courante de l'infrastructure en souterrain traverse des servitudes liées à la présence de canalisations de gaz haute pression. Elle n'est pas donc concernée par les autres servitudes en vigueur sur le territoire communal (périmètre de protection des installations sportives, protection des bois et forêts soumis au régime forestier, voisinage de cimetière, plan de prévention des risques naturels de mouvements de terrains liés aux anciennes carrières, servitude aéronautique de dégagement, etc.).

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

#### 4.4.3.12 Le bruit

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

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

Seuls trois ouvrages techniques annexes seront réalisés en émergence. Ces éléments s'inscrivent dans un contexte déjà fortement urbanisé. Le projet ne devra pas augmenter les nuisances sonores constatées et respecter les seuils en vigueur.

La mise en compatibilité pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport du Grand Paris s'inscrit en cohérence avec les objectifs de réduction du bruit autour des principaux axes routiers de la commune, en permettant la réalisation d'un nouveau mode lourd de transport en commun, constituant une alternative à la voiture particulière. **Elle n'aura donc pas d'effets négatifs sur le bruit à l'échelle communale.**

#### 4.4.3.13 Les effets cumulés avec d'autres projets connus

##### Les effets cumulés avec d'autres projets de transport

Le territoire de la commune de MONTFERMEIL est concerné par le projet de prolongement du tramway T4 reliant Bondy à Aulnay-sous-Bois. Le tracé retenu du projet de débranchement du T4 prévoit le terminus du tramway à l'hôpital de MONTFERMEIL en passant au pied de la tour Utrillo et dans le centre ville de MONTFERMEIL.

Le projet du réseau de transport du Grand Paris intégrera les dispositions nécessaires pour assurer une correspondance efficace entre la gare de « Clichy-Montfermeil » du métro automatique du Grand Paris et la station Romain Rolland du tramway T4.

Le projet de débranchement du tramway T4 prévoit également un traitement en plateau avec trottoirs et chaussées au même niveau, qui sera étudié aux phases ultérieures de définition du projet, en cohérence avec le traitement global du parvis de la gare du Grand Paris Express.

L'effet cumulé des deux projets se traduira par un effet positif d'amélioration des conditions d'accessibilité de la commune, le projet de tramway T4 permettant d'assurer une desserte de proximité ainsi qu'un rabattement efficace vers les RER E et B, et le métro du Grand Paris assurant une desserte structurante de rocade, permettant d'ouvrir le territoire sur le reste de la métropole.

En termes d'incidences au titre de Natura 2000, l'étude d'incidences du dossier d'enquête publique du débranchement du tramway T4 identifie la présence potentielle, ponctuelle et temporaire du Pic noir en prospection alimentaire dans le bosquet du quartier du Chêne pointu à Clichy-sous-Bois. Par ailleurs, le tracé retenu pour le débranchement du tramway T4 prévoit une intersection avec l'aqueduc de la Dhuis, classé en zone Natura 2000. Les impacts du projet de tramway sur les espèces ayant conduit au classement de la ZPS ont été étudiés spécifiquement dans le cadre de l'étude d'incidence au titre de Natura 2000 du projet. Celle-ci conclut à l'absence d'impacts significatifs.

**Ainsi, compte tenu de la nature souterraine de l'infrastructure de transport du Grand Paris, aucun effet négatif sur l'environnement n'est à prévoir du fait d'éventuels effets cumulés en surface avec le tramway T4.**

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

La commune de MONTFERMEIL est incluse dans le périmètre du projet de Contrat de Développement Territorial (CDT) « Est de la Seine-Saint-Denis ».

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

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

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

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

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

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

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

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

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

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

**L'analyse des incidences**

**Le Bois de Bernouille, les Coteaux de l'Aulnoye, le Bois de Chelles et la Promenade de la Dhuis (territoire de Coubron)**

Ces sites se situent sur la commune de Coubron, limitrophe de MONTFERMEIL. L'étude des incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL sur ces sites est donc nécessaire. Le secteur du PLU concerné par la mise en compatibilité le plus proche de l'entité Natura 2000 est situé à environ 1 km.

Les plus forts enjeux communs à ces quatre sites se présentent en milieux forestiers accueillant la bondrée apivore, le pic noir et le pic mar. Des enjeux moyens sont également identifiés dans les milieux ouverts accueillant la bondrée apivore.

Les caractéristiques de ces sites en font également des ZNIEFF de type 1 et 2 en cours de validation, « Massif de l'Aulnoye et carrière de Vaujourns et de Livry-Gargan » et « Massif de l'Aulnoye, Parc de Sevran et la Fosse Maussoin ». Une partie du bois de Bernouille est également protégée par l'arrêté de protection des biotopes.

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

Espèce	Menaces potentielles identifiées par le DOCOB	Effets induits par la mise en compatibilité du document d'urbanisme
<b>Bondrée apivore</b>	Dérangement (notamment en période de reproduction), régression des territoires de chasse, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire	Néant, la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).
<b>Pic noir</b>	Dérangement en période de reproduction, rajeunissement des boisements.	
<b>Pic mar</b>	Dérangement en période de reproduction, rajeunissement des boisements.	

La mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL n'a pas d'incidences directes sur ces sites. En effet, ceux-ci ne se situant pas sur la commune de MONTFERMEIL, elle ne modifie pas l'occupation du sol dans la commune limitrophe de Coubron.

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

La mise en compatibilité n'autorise aucune nouvelle ICPE dans aucune des zones traitées, même en souterrain.

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

**Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL sur le bois de Bernouille, les coteaux de l'Aulnoye, le bois de Chelles et la promenade de la Dhuis peuvent être considérées comme nulles.**

### La Forêt régionale de Bondy

La forêt régionale se situe dans les communes de Coubron, Clichy-sous-Bois et MONTFERMEIL. L'étude des incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL sur ce site est donc nécessaire. La zone du PLU concernée par la mise en compatibilité la plus proche de l'entité Natura 2000 est limitrophe de cette entité.

Les plus forts enjeux se présentent en milieux forestiers accueillant le pic noir et le pic mar. Des enjeux moyens sont également identifiés dans les milieux forestiers accueillant la bondrée apivore, et dans les milieux humides accueillant le blongios nain et le martin-pêcheur d'Europe.

Les caractéristiques de la forêt régionale de Bondy en font également des ZNIEFF de types 1 (« Massif de l'Aulnoye et carrières de Vaujours et Livry-Gargan ») et 2 (« Massif de l'Aulnoye, Parc de Sevran et la Fosse Maussoin ») en cours de validation. Il s'agit également d'une forêt de protection en cours de classement.

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

Espèce	Menaces potentielles identifiées par le DOCOB	Effets induits par la mise en compatibilité du document d'urbanisme
<b>Blongios nain</b>	Dérangement, variations du niveau de l'eau dans les étangs, pollutions des étangs	Néant, la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).
<b>Bondrée apivore</b>	Dérangement en période de reproduction, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire	
<b>Martin-pêcheur d'Europe</b>	Pollutions de l'eau, travaux d'entretien et d'aménagements	
<b>Pic noir</b>	Dérangement en période de nidification, exploitation des gros bois favorables à l'espèce, rajeunissement du peuplement forestier	
<b>Pic mar</b>	Dérangement en période de nidification, exploitation des gros bois favorables à l'espèce, rajeunissement du peuplement forestier	

La mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL n'a pas d'incidences directes sur ce site. En effet, les adaptations apportées au PLU concernent des zones déjà urbanisées, ce qui signifie qu'à ces endroits les adaptations effectuées n'ont pas consisté en l'ouverture de nouveaux droits à construire. Les adaptations faites aux règlements de ces zones urbaines visent uniquement à autoriser une implantation des ouvrages techniques annexes adaptée au projet au sein de la parcelle concernée. Elles n'ont donc pas d'incidences sur la forêt régionale de Bondy.

La mise en compatibilité n'autorise aucune nouvelle ICPE dans aucune des zones traitées, même en souterrain.

De même, aucune modification du plan de zonage n'a par ailleurs été effectuée conduisant à réduire l'emprise d'une zone non urbanisée sur ou à proximité de ce site.

**Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL sur la forêt régionale de Bondy peuvent être considérées comme nulles.**

### La Promenade de la Dhuis (territoires de Clichy-sous-Bois, Montfermeil, Gagny et Le Raincy)

La promenade de la Dhuis se situe dans les communes de Clichy-sous-Bois, MONTFERMEIL, Gagny et Le Raincy. L'étude des incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL sur ce site est donc nécessaire. La zone du PLU concernée par la mise en compatibilité la plus proche de l'entité Natura 2000 est limitrophe de cette entité.

Aucun enjeu concernant le milieu naturel ni les espèces présentées à l'annexe I de la directive « Oiseaux » n'est présent sur le site.

Cependant, les caractéristiques de la promenade de la Dhuis l'intègrent à la ZNIEFF de type 2 en cours de validation, « Massif de l'Aulnoye, Parc de Sevran et la Fosse Maussoin ».

La mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL afin de permettre au projet de traverser la promenade de la Dhuis ne présente qu'un enjeu faible par rapport à la protection du site de la promenade de la Dhuis.

En effet, le règlement de la zone UG, tangente à la promenade, est mis en compatibilité mais uniquement afin d'autoriser une implantation des ouvrages techniques annexes adaptée au projet au sein de la parcelle concernée, qui ne se situe pas à l'emplacement de la promenade. Les constructions en souterrain étant déjà autorisées dans cette zone, la mise en compatibilité n'a donc pas d'incidences sur la promenade de la Dhuis.

Pour le reste, les adaptations apportées au PLU concernent des zones déjà urbanisées, ce qui signifie qu'à ces endroits les adaptations effectuées n'ont pas consisté en l'ouverture de nouveaux droits à construire.

La mise en compatibilité n'autorise aucune nouvelle ICPE dans aucune des zones traitées, même en souterrain.

De même, aucune modification du plan de zonage n'a par ailleurs été effectuée conduisant à réduire l'emprise d'une zone non urbanisée sur ou à proximité de ce site.

**Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL sur la promenade de la Dhuis peuvent être considérées comme nulles.**

### Le Parc départemental de la Fosse Maussoin

Le parc départemental se situe dans la commune de Clichy-sous-Bois, limitrophe de MONTFERMEIL. L'étude des incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL sur ce site est donc nécessaire. La zone du PLU concernée par la mise en compatibilité la plus proche de l'entité Natura 2000 est située à environ 670 m.

Les plus forts enjeux se présentent en milieux forestiers accueillant le pic mar. Des enjeux moyens sont également identifiés dans les milieux forestiers accueillant la bondrée apivore.

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

Les caractéristiques du parc départemental de la Fosse Maussoin en font également une ZNIEFF de types 2, « *Massif de l'Aulnoye, Parc de Sevran et la Fosse Maussoin* » en cours de validation.

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

Espèce	Menaces potentielles identifiées par le DOCOB	Effets induits par la mise en compatibilité du document d'urbanisme
<b>Bondrée apivore</b>	Dérangement, destruction des grands arbres susceptibles d'accueillir une aire	Néant, la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).
<b>Pic mar</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dérangement pendant la période de reproduction, occasionné par la fréquentation et les travaux de mise en sécurité de la zone de carrières souterraines du parc de la Fosse Maussoin ;</li> <li>- Les travaux sylvicoles : par l'exploitation non mesurée des arbres de gros diamètre favorables à l'espèce et de l'arbre abritant la loge de l'année ;</li> <li>- Le non-renouvellement des peuplements forestiers très âgés induisant à terme une rupture dans la continuité de présence de l'habitat de futaie feuillue régulière sur le site Natura 2000.</li> </ul>	Néant, la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).

La mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL n'a pas d'incidences directes sur ce site. En effet, ceux-ci ne se situant pas sur la commune de MONTFERMEIL, elle ne modifie pas l'occupation du sol dans la commune limitrophe de Clichy-sous-Bois.

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

La mise en compatibilité n'autorise aucune nouvelle ICPE dans aucune des zones traitées, même en souterrain.

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

**Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL sur le parc départemental de la Fosse Maussoin peuvent être considérées comme nulles.**

**Synthèse des différents sites**

L'ensemble des autres sites Natura 2000 existant en Seine-Saint-Denis ou en Seine-et-Marne sont situés à plus de 2,4 km des limites communales de MONTFERMEIL, en conséquence, au regard de la nature de l'évolution du droit du sol apportée par la mise en compatibilité, les incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de MONTFERMEIL sont considérées comme nulles.

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

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

La zone UG du PLU de MONTFERMEIL, mise en compatibilité pour les besoins du projet, est tangente à une unité appartenant à la ZPS : la promenade de la Dhuis. Néanmoins, l'adaptation du règlement de la zone UG vise uniquement à y autoriser une meilleure implantation des ouvrages techniques annexes dans leur parcelle. Dans les faits et selon le Schéma d'ensemble du Grand Paris Express approuvé par décret en Conseil d'Etat du 24 août 2011, le réseau de transport public du Grand Paris traversera la promenade de la Dhuis uniquement en souterrain, sans remettre en question le caractère de ce sites étant donnée la grande profondeur (plus de 15 m) à laquelle le projet s'implantera. Aucun ouvrage technique annexe ne s'implantera à proximité de la promenade. Aucune adaptation au règlement n'est nécessaire pour autoriser ce passage sous la promenade, le règlement autorisant les constructions souterraines.

De même, la mise en compatibilité ne remet pas en cause le caractère des autres sites étudiés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.4.5.1 Les mesures d'évitement

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

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

#### 4.4.5.2 Les mesures de réduction ou de compensation

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

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

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

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

### 4.4.7 Résumé non technique

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

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

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

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

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

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

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

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

### 4.4.8 Description de la méthodologie

Différentes sources ont été utilisées pour réaliser cette évaluation environnementale :

- Décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, dont les dispositions sont codifiées au sein de l'article R. 121-16 du Code de l'Urbanisme.
- PLU de MONTFERMEIL approuvé le 17 novembre 2004.
- Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en 1994 et dont la procédure de révision a été approuvée par décret le 27 décembre 2013.
- Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) approuvé en 2000 et en cours de révision, le projet de PDUIF révisé intégrant le projet de réseau de transport public du Grand Paris.
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie.
- Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de l'Ile-de-France (SRCAE) en cours d'élaboration.
- Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) approuvé en novembre 2009.
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) adopté le 21 octobre 2013.
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IdF) :
  - Mode d'Occupation des Sols (MOS).
  - Plan des sites et monuments.
- Observatoire Régional de la Santé (ORS) d'Ile-de-France.
- Association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France (Airparif).
- Météo France.
- Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE).
- Bases de données Basol (Ministère en charge de l'environnement) et Basias (Bureau de Recherches Géologiques et Minières – BRGM).
- Code du Patrimoine.
- Services de l'Etat en Seine-Saint-Denis : Risques naturels et technologiques en Seine-Saint-Denis.
- BRGM : Aléas, risques naturels et technologiques.
- Directive européenne n° 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses, dite directive SEVESO, transposée notamment par l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs liés aux ICPE.
- Site Géoportail93.fr : carte de bruits.
- Documents d'objectifs (DOCOB) Natura 2000 « Sites de la Seine-Saint-Denis » :
  - DOCOB transversal sur l'ensemble de la Zone de Protection Spéciale « Sites de la Seine-Saint-Denis » ;
  - DOCOB des secteurs suivants : parc forestier de la Poudrerie, bois départemental de la Tussion, bois de Bernouille, coteaux de l'Aulnoye, bois de Chelles, promenade de la Dhuis, forêt régionale de Bondy et parc départemental de la Fosse-Maussoin.
- Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN).
- Site de la DRIEE et portail cartographique Carmen.



## **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 Montfermeil**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 novembre 2004  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du Tramway 4 du 12 septembre 2013*

---

**INTRODUCTION**

---

Le premier document d'urbanisme opposable aux tiers pour Montfermeil fut le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne approuvé en 1939. Ce plan resta applicable jusqu'en juin 1970, année où fut publié le Plan Directeur d'Urbanisme Intercommunal n°7 qui, outre Montfermeil, concernait Clichy-sous-Bois, Gagny, Le Raincy et Villemomble.

Le premier Plan d'Occupation des Sols fut prescrit le 9 mars 1973, la consultation des services fut lancée le 7 novembre 1974 et la publication est intervenue le 9 avril 1979. L'enquête publique eut lieu du 21 octobre au 21 décembre 1979 et le plan fut approuvé le 6 mai 1980.

Une mise en révision partielle fut prescrite le 17 avril 1981. Le nouveau POS a été approuvé par délibération du conseil municipal le 27 septembre 1990 et a fait l'objet d'une modification n°1 approuvée par délibération du 24 septembre 1992.

Par délibération en date du 10 octobre 1996, reçue en sous-préfecture le 22 octobre 1996, le conseil municipal de Montfermeil a prescrit la révision du Plan d'Occupation des Sols de 1992 sur l'ensemble du territoire communal.

Par délibération en date du 7 juin 2001, reçue en préfecture le 22 juin 2001, le conseil municipal de Montfermeil a décidé de poursuivre la révision du POS, prescrite le 10 octobre 1996 sur l'ensemble du territoire et sa transformation en Plan Local d'Urbanisme (PLU), objet du présent document, selon les nouvelles règles édictées par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU).

Par courrier en date du 3 décembre 2001, le Préfet de la Seine-Saint-Denis a transmis au maire de la commune de Montfermeil, le dossier « porté à connaissance » prévu par les textes.

Par délibération du Conseil municipal du 25 octobre 2001 a été approuvée la modification n°2 du POS de Montfermeil.

Par délibération du Conseil municipal du 14 novembre 2002 a été approuvée la modification n°3 du POS de Montfermeil.

Les liaisons Nord-Sud sont assurées par l'avenue Emile Cossonneau qui relie Gagny à Montfermeil et par le Boulevard Bargue qui relie Montfermeil à Coubron. Les voies principales de desserte du centre-ville sont la rue du Général de Gaulle, la rue Henri Barbusse, et la rue du Général Leclerc.

Mais ce réseau viaire communal est peu hiérarchisé, développe peu de lien avec le réseau extérieur et formes de nombreuses enclaves. Des exemples majeurs : Les quartiers pavillonnaires se sont presque exclusivement développés sur un réseau de voies résidentielles en impasses, la rue Henri Barbusse est en sens unique, difficile d'accès et ne peut exercer son rôle d'artère commerçante de la commune, la zone d'activité de Vaucanson est mal desservie et ne débouche sur aucune voie de transit. De par cette configuration, les échanges entre les différents centres urbains et les quartiers de la commune sont faibles et les isolent.

#### LA SECURITE ROUTIERE

Le trafic enregistré sur la voie principale de Montfermeil, la RD 117 est important. En 1996, il était de 10 350 véhicules/jours dont 400 poids lourds. On trouvera ci-après la carte des trafics routiers et de l'accidentologie en 2001.

Bilan communal des accidents corporels de la circulation routière entre 1996 et 2000, établi par la Direction Départementale de l'Equipement de Seine-Saint-Denis :

	1996	1997	1998	1999	2000
<b>NOMBRE D'ACCIDENTS</b>	53	69	48	75	67
<b>TUÉS</b>	1	0	0	3	1
<b>BLESSÉS GRAVES</b>	5	2	0	1	1
<b>BLESSÉS LÉGERS</b>	38	78	40	67	83

#### LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

La commune de Montfermeil est située, au Sud, à proximité des voies SNCF/RATP du RER E Eole qui mène de Paris (Hausmann-Saint-Lazare) à Chelles-Gournay/Villiers-sur-Marne via les stations de Chesnay-Gagny ou de Chelles-Gournay. Le RER E développe une interconnexion avec le RER A via la station de Val-de-Fontenay en direction de Marne-la-Vallée. Au Nord, le RER B dessert la gare TGV Nord de Paris, Aulnay-sous-Bois et l'aéroport Charles-de-Gaulle, via la station du Vert Galant.

En gare de Bondy, la ligne SNCF interbanlieue des Coquetiers permet de relier la gare d'Aulnay-sous-Bois (RER B). La requalification de cette ligne est inscrite au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

Par ailleurs, la commune est desservie par les lignes d'autobus suivantes :

#### LIGNES RATP :

- 247 : Pantin « Eglise » (métro ligne 5) – Montfermeil « Paul Cézanne »,
- 347 : Bobigny « Pablo Picasso » (métro ligne 5, tramway ligne 1) – Montfermeil « Hôpital ».

#### LIGNES AFFRÉTÉES RATP/TRA :

- 601 AB : Le Raincy « Raincy-Villemomble-Montfermeil » (RER ligne E) ou « Chêne Pointu » - Montfermeil « Hôpital »,
- 602 : Le Raincy « Raincy-Villemomble-Montfermeil » (RER ligne E) – Coubron « Stade »,
- 603 : Le Raincy « Raincy-Villemomble-Montfermeil » (RER ligne E) – Courtry « Debussy »,
- 604 : Gagny « Gare » (RER ligne E) – Montfermeil « Hôpital »,
- 613 : Aulnay-sous-Bois « Gare » (RER ligne E) – Chelles « Gare » (RER ligne E),
- 623 : Sevran « Livry » (RER ligne B) – Gagny « Gare du Chesnay-Gagny » (RER ligne E),
- 642 A : Villepinte « Parc des expositions » (RER ligne B) – Le Raincy « Raincy-Villemomble-Montfermeil » (RER ligne E).

Il y a lieu de mentionner que la ligne de bus n°613 a été retenue pour faire partie du réseau principal dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France.

Le centre-ville sert de desserte locale et départementale. Une étude sur les déplacements urbains dans la commune montre que la population du centre-ville de Montfermeil est peu mobile, puisque travaillant majoritairement dans le quartier ou la commune, et n'emprunte donc que ponctuellement les transports en commun. Cette population, non captive des transports en commun privilégie la marche à pieds ou l'utilisation de voitures particulières (44 % des déplacements intra communaux).

Aussi, si le réseau de transports en commun irrigue correctement l'ensemble du territoire communal et offrent en théorie une bonne accessibilité aux gares RER les plus proches, le temps de rabattement sur ces gares est très important, les fréquences sont insuffisantes, l'amplitude horaire trop courte et les lignes ouvertes des jours fériés trop rares pour réellement attirer une clientèle, aujourd'hui très volatile.

Par ailleurs, le réseau semble surtout destiné à desservir l'hôpital plutôt qu'à désenclaver le territoire communal ou à desservir le centre-ville. La plupart des lignes empruntent le même tracé.

Les zones d'activités de la Haute Borne et de Vaucanson ne sont pas desservies, les quartiers pavillonnaires ne sont pas interconnectés.

### **LE STATIONNEMENT**

Le relatif isolement de la commune des voies de communication de l'agglomération parisienne, le manque de structuration du réseau routier local et la faible utilisation des transports en commun a contribué à l'envahissement automobile des rues du centre-ville de Montfermeil, à la transformation des espaces libres en parking au détriment de rues ou places piétonnes et d'espaces verts conviviaux.

Ainsi, toutes les rues sont dédiées à la voiture au détriment des piétons. Les trottoirs sont presque exclusivement consacrés au stationnement alors que de nombreux parkings ont été aménagés. Les emplacements de stationnement sur la commune de Montfermeil sont :

<b>PARKINGS</b>	<b>NOMBRE DE PLACES</b>
<b>STATIONNEMENT EN ZONE BLEUE</b>	
Parking des Jardins	82
Parking du 8 mai 1945	56
Parking des Perriers	80
Parking de la Halle	23
Parking des Marronniers	76
Parking Jean Mermoz	12 (+ 2 places taxis)
Rue Henri Barbusse	55
Rue Paul Bert	9
Rue de l'Eglise	27
Rue du Lavoir	31
Rue des Perriers	4
Rue du Général Leclerc	24 (+ 2 places taxis et 1 place handicapé)
Parking du Jeu d'Arc	24
Parking des Abricots	38
Parking des Groseilliers	20
Parking rue Agard	25
<b>STATIONNEMENT GRATUIT</b>	
Parking C Besson	67
Parking des Cèdres	34
Parking de l'Europe	16
Parking Jean Jaurès	20
Parking Baden Powell	40
<b>TOTAL</b>	768 places, dont 4 places taxis et 1 place handicapé

Le stationnement en centre-ville et ses proches abords est devenu stationnement payant depuis le 02 novembre 2004.

**A2.**

**Rapport de présentation  
Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Montfermeil**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 novembre 2004  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du Tramway 4 du 12 septembre 2013*

## INTRODUCTION

Le premier document d'urbanisme opposable aux tiers pour Montfermeil fut le Plan d'Aménagement de la Région Parisienne approuvé en 1939. Ce plan resta applicable jusqu'en juin 1970, année où fut publié le Plan Directeur d'Urbanisme Intercommunal n°7 qui, outre Montfermeil, concernait Clichy-sous-Bois, Gagny, Le Raincy et Villemombble.

Le premier Plan d'Occupation des Sols fut prescrit le 9 mars 1973, la consultation des services fut lancée le 7 novembre 1974 et la publication est intervenue le 9 avril 1979. L'enquête publique eut lieu du 21 octobre au 21 décembre 1979 et le plan fut approuvé le 6 mai 1980.

Une mise en révision partielle fut prescrite le 17 avril 1981. Le nouveau POS a été approuvé par délibération du conseil municipal le 27 septembre 1990 et a fait l'objet d'une modification n°1 approuvée par délibération du 24 septembre 1992.

Par délibération en date du 10 octobre 1996, reçue en sous-préfecture le 22 octobre 1996, le conseil municipal de Montfermeil a prescrit la révision du Plan d'Occupation des Sols de 1992 sur l'ensemble du territoire communal.

Par délibération en date du 7 juin 2001, reçue en préfecture le 22 juin 2001, le conseil municipal de Montfermeil a décidé de poursuivre la révision du POS, prescrite le 10 octobre 1996 sur l'ensemble du territoire et sa transformation en Plan Local d'Urbanisme (PLU), objet du présent document, selon les nouvelles règles édictées par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU).

Par courrier en date du 3 décembre 2001, le Préfet de la Seine-Saint-Denis a transmis au maire de la commune de Montfermeil, le dossier « porté à connaissance » prévu par les textes.

Par délibération du Conseil municipal du 25 octobre 2001 a été approuvée la modification n°2 du POS de Montfermeil.

Par délibération du Conseil municipal du 14 novembre 2002 a été approuvée la modification n°3 du POS de Montfermeil.

### 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 articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

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

Les liaisons Nord-Sud sont assurées par l'avenue Emile Cossonneau qui relie Gagny à Montfermeil et par le Boulevard Bargue qui relie Montfermeil à Coubron. Les voies principales de desserte du centre-ville sont la rue du Général de Gaulle, la rue Henri Barbusse, et la rue du Général Leclerc.

Mais ce réseau viaire communal est peu hiérarchisé, développe peu de lien avec le réseau extérieur et formes de nombreuses enclaves. Des exemples majeurs : Les quartiers pavillonnaires se sont presque exclusivement développés sur un réseau de voies résidentielles en impasses, la rue Henri Barbusse est en sens unique, difficile d'accès et ne peut exercer son rôle d'artère commerçante de la commune, la zone d'activité de Vaucanson est mal desservie et ne débouche sur aucune voie de transit. De par cette configuration, les échanges entre les différents centres urbains et les quartiers de la commune sont faibles et les isolent.

#### LA SECURITE ROUTIERE

Le trafic enregistré sur la voie principale de Montfermeil, la RD 117 est important. En 1996, il était de 10 350 véhicules/jours dont 400 poids lourds. On trouvera ci-après la carte des trafics routiers et de l'accidentologie en 2001.

Bilan communal des accidents corporels de la circulation routière entre 1996 et 2000, établi par la Direction Départementale de l'Equipement de Seine-Saint-Denis :

	1996	1997	1998	1999	2000
<b>NOMBRE D'ACCIDENTS</b>	53	69	48	75	67
<b>TUÉS</b>	1	0	0	3	1
<b>BLESSÉS GRAVES</b>	5	2	0	1	1
<b>BLESSÉS LÉGERS</b>	38	78	40	67	83

#### LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

La commune de Montfermeil est située, au Sud, à proximité des voies SNCF/RATP du RER E Eole qui mène de Paris (Hausmann-Saint-Lazare) à Chelles-Gournay/Villiers-sur-Marne via les stations de Chesnay-Gagny ou de Chelles-Gournay. Le RER E développe une interconnexion avec le RER A via la station de Val-de-Fontenay en direction de Marne-la-Vallée. Au Nord, le RER B dessert la gare TGV Nord de Paris, Aulnay-sous-Bois et l'aéroport Charles-de-Gaulle, via la station du Vert Galant.

En gare de Bondy, la ligne SNCF interbanlieue des Coquetiers permet de relier la gare d'Aulnay-sous-Bois (RER B). La requalification de cette ligne est inscrite au contrat de plan Etat-Région 2000-2006.

Par ailleurs, la commune est desservie par les lignes d'autobus suivantes :

#### LIGNES RATP :

- 247 : Pantin « Eglise » (métro ligne 5) – Montfermeil « Paul Cézanne »,
- 347 : Bobigny « Pablo Picasso » (métro ligne 5, tramway ligne 1) – Montfermeil « Hôpital ».

#### LIGNES AFFRÉTÉES RATP/TRA :

- 601 AB : Le Raincy « Raincy-Villemomble-Montfermeil » (RER ligne E) ou « Chêne Pointu » - Montfermeil « Hôpital »,
- 602 : Le Raincy « Raincy-Villemomble-Montfermeil » (RER ligne E) – Coubron « Stade »,
- 603 : Le Raincy « Raincy-Villemomble-Montfermeil » (RER ligne E) – Courtry « Debussy »,
- 604 : Gagny « Gare » (RER ligne E) – Montfermeil « Hôpital »,
- 613 : Aulnay-sous-Bois « Gare » (RER ligne E) – Chelles « Gare » (RER ligne E),
- 623 : Sevran « Livry » (RER ligne B) – Gagny « Gare du Chesnay-Gagny » (RER ligne E),
- 642 A : Villepinte « Parc des expositions » (RER ligne B) – Le Raincy « Raincy-Villemomble-Montfermeil » (RER ligne E).

Il y a lieu de mentionner que la ligne de bus n°613 a été retenue pour faire partie du réseau principal dans le cadre du Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France.

Le centre-ville sert de desserte locale et départementale. Une étude sur les déplacements urbains dans la commune montre que la population du centre-ville de Montfermeil est peu mobile, puisque travaillant majoritairement dans le quartier ou la commune, et n'emprunte donc que ponctuellement les transports en commun. Cette population, non captive des transports en commun privilégie la marche à pieds ou l'utilisation de voitures particulières (44 % des déplacements intra communaux).

Aussi, si le réseau de transports en commun irrigue correctement l'ensemble du territoire communal et offrent en théorie une bonne accessibilité aux gares RER les plus proches, le temps de rabattement sur ces gares est très important, les fréquences sont insuffisantes, l'amplitude horaire trop courte et les lignes ouvertes des jours fériés trop rares pour réellement attirer une clientèle, aujourd'hui très volatile.

Par ailleurs, le réseau semble surtout destiné à desservir l'hôpital plutôt qu'à désenclaver le territoire communal ou à desservir le centre-ville. La plupart des lignes empruntent le même tracé.

Les zones d'activités de la Haute Borne et de Vaucanson ne sont pas desservies, les quartiers pavillonnaires ne sont pas interconnectés.

#### Le réseau de transport « Grand Paris Express »

La ville va bénéficier dans les prochaines années de l'implantation de la gare de « Clichy-Montfermeil » 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 de Montfermeil

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de Montfermeil en tunnel du Sud-Est au Nord-Ouest et sur une longueur d'environ 1,8 km.

Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'implantation de deux ouvrages techniques annexes.

Par ailleurs, le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'implantera sur un périmètre également concerné par le projet de prolongement de la ligne de tramway T4 jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil.

La Société du Grand Paris intégrera les dispositions nécessaires afin que des correspondances puissent être assurées entre les deux réseaux, en accord avec le STIF, maître d'ouvrage du prolongement du tramway T4. Il n'y a donc aucune contradiction entre l'implantation de ces deux projets sur le territoire de la commune de Montfermeil, le projet de réseau de transport public du Grand Paris sera au contraire réalisé dans un souci de favoriser leur interconnexion.

#### LE STATIONNEMENT

Le relatif isolement de la commune des voies de communication de l'agglomération parisienne, le manque de structuration du réseau routier local et la faible utilisation des transports en commun a contribué à l'envahissement automobile des rues du centre-ville de Montfermeil, à la transformation des espaces libres en parking au détriment de rues ou places piétonnes et d'espaces verts conviviaux.

Ainsi, toutes les rues sont dédiées à la voiture au détriment des piétons. Les trottoirs sont presque exclusivement consacrés au stationnement alors que de nombreux parkings ont été aménagés. Les emplacements de stationnement sur la commune de Montfermeil sont :

PARKINGS	NOMBRE DE PLACES
<b>STATIONNEMENT EN ZONE BLEUE</b>	
Parking des Jardins	82
Parking du 8 mai 1945	56
Parking des Perriers	80
Parking de la Halle	23
Parking des Marronniers	76
Parking Jean Mermoz	12 (+ 2 places taxis)
Rue Henri Barbusse	55
Rue Paul Bert	9
Rue de l'Eglise	27
Rue du Lavoir	31
Rue des Perriers	4
Rue du Général Leclerc	24 (+ 2 places taxis et 1 place handicapé)
Parking du Jeu d'Arc	24
Parking des Abricots	38
Parking des Groseilliers	20
Parking rue Agard	25

**STATIONNEMENT GRATUIT**

Parking C Besson	67
Parking des Cèdres	34
Parking de l'Europe	16
Parking Jean Jaurès	20
Parking Baden Powell	40
<b>TOTAL</b>	768 places, dont 4 places taxis et 1 place handicapé

Le stationnement en centre-ville et ses proches abords est devenu stationnement payant depuis le 02 novembre 2004.



**B1.**

**Règlement d'urbanisme**  
**Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Montfermeil**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 novembre 2004*  
*Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013*  
*Document mis en compatibilité suite à la DUP du Tramway 4 du 12 septembre 2013*

## CHAPITRE 4

### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UD

#### CARACTERE ET VOCATION DE LA ZONE

Cette zone couvre des parties du territoire communal constituées d'un tissu urbain mixte, à dominante d'habitat, mais où se trouvent juxtaposées de l'habitat individuel et des ensembles de petits immeubles collectifs, en général bas et à caractère continu sur rue.

Cette zone est essentiellement affectée à l'habitat, mais le renforcement des équipements, commerces, services et activités compatibles n'est pas à exclure.

La réglementation applicable vise à maintenir le caractère du bâti dans sa mixité, tout en autorisant la diversité des fonctions.

La zone UD comprend des secteurs soumis aux nuisances de bruit des infrastructures de transport terrestre.

#### **ARTICLE UD1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

---

##### 1.1 - RAPPEL

Les demandes de défrichements sont irrecevables dans les espaces boisés classés.

##### 1.2 - NE SONT INTERDITES QUE LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES

1.21 - Les constructions à destination industrielle d'une surface de plancher supérieure à 1000 m<sup>2</sup>.

1.22 - Les constructions à destination d'entrepôt non liées à une activité commerciale de vente autorisée.

1.23 - Les constructions à destination agricole.

1.24 - La création d'installations classées soumises à autorisation préalable. La création d'installations classées soumises à déclaration dont la liste figure en annexe du présent règlement, ou ne répondant pas aux conditions fixées à l'article 2 ci-après.

1.25 - Les terrains de camping et de caravanage, ainsi que ceux affectés à l'implantation d'habitations légères de loisirs dans le cadre des articles R 444.1 à 4 du Code de l'Urbanisme.

1.26 - Le stationnement de plus d'une caravane par fraction de 250 m<sup>2</sup> de terrain sur une même unité foncière afin de préserver le caractère paysagé et urbain de la zone.

1.27 - Au titre des installations et travaux divers définis à l'article R 442.2 du Code de l'Urbanisme :  
· Les affouillements et exhaussements de sol ne répondant pas aux conditions définies à l'article 2,  
· Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités, non liés à une occupation du sol autorisée.

1.28 - Les carrières.

1.29 - Les dépôts à ciel ouvert de matériel ou de matériaux, ainsi que les constructions provisoires ou mobiles, sauf si ceux-ci sont liés au fonctionnement d'un chantier en cours ou d'un équipement collectif.

**ARTICLE UD2**  
**OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES**

2.1 - RAPPELS

- 2.11 - les démolitions des bâtiments remarquables indiqués au PLU et repris sur le plan graphique sont soumises à permis de démolir au titre de la loi paysage.
- 2.12 - Sont soumis à autorisation, sous réserve des dispositions des articles L 422-1 à L 422-5, les travaux exécutés sur les constructions existantes, lorsqu'ils ont pour effet d'en changer la destination, de modifier leur aspect extérieur ou leur volume (extension, surélévation) ou de créer des niveaux supplémentaires (surface de plancher nouvelle à l'intérieur du volume existant), en application de l'article L 421.1 du Code de l'Urbanisme.
- 2.13 - L'édification des clôtures est soumise à déclaration (article L 441.2 du Code de l'Urbanisme), à l'exception de celles nécessaires à l'activité agricole ou forestière.
- 2.14 - Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- 2.15 - Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels aux documents graphiques.
- 2.16 - Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés de plus de 0,5 hectares. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit.
- 2.17 - Tous travaux ayant pour effet de détruire un élément de paysage identifié par le Plan Local d'Urbanisme en application du 7<sup>ème</sup> alinéa de l'article L 123.1, et non soumis à un régime d'autorisation doivent faire l'objet d'une autorisation, préalable au titre des installations et travaux divers, dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat (art. L 442.2 du Code de l'Urbanisme).
- 2.2 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES NE SONT ADMISES QUE SI ELLES RESPECTENT LES CONDITIONS DEFINIES CI-APRES
- 2.212 -Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures, et à condition qu'ils ne compromettent pas l'environnement des unités foncières voisines.
- 2.22 - L'aménagement et l'extension mesurée des bâtiments existants, qui du fait de leur destination ne seraient pas admis dans la zone, ainsi que leurs annexes.

- 2.23 - Le changement de destination des bâtiments existants sous réserve que la nouvelle destination soit conforme aux destinations de constructions admises dans la zone.
- 2.24 - Les installations classées au titre de la loi N° 76 663 du 19 juillet 1976 modifiée, soumises à déclaration préalable, sous réserve des interdictions résultant de l'article 1, et à condition :
- . Qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants,
  - . Que les nuisances et dangers puissent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement de la zone,
  - . Que leur fonctionnement soit compatible avec les infrastructures existantes.
- 2.25 - L'aménagement ou l'extension des installations classées existantes autres que celles mentionnées à l'alinéa précédent, sous réserve que les travaux ne soient pas de nature à augmenter les risques et nuisances pour le voisinage.
- 2.26 - Les affouillements et exhaussements de sol, relevant des installations et travaux divers définis à l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol admises dans la zone, ou à celle d'équipements d'infrastructure.
- 2.27 - Les parkings ou aires de stationnement, les garages, les ateliers de réparation à l'exclusion des postes de peinture, les stations-service et les dépôts d'hydrocarbures qui leurs sont liés, et à condition que des dispositions particulières soient prises pour éviter le risque et la propagation des incendies.

**NUISANCES SONORES**

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage notamment d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et hospitalières devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992, et à l'arrêté préfectoral N° 00 0784 du 13 mars 2000.

**RISQUE HYDROLOGIQUE**

Dans l'hypothèse de la construction de niveaux inférieurs au terrain naturel (cave, parking...), et/ou dans celle de procéder à des excavations, l'attention du pétitionnaire est attirée sur le fait que ces travaux sont de nature à modifier les écoulements superficiels et souterrains et d'entraîner, pour les futurs occupants, un risque de nuisances lié aux phénomènes hydrologiques. Il vérifiera aussi que des dispositions seront prises en fonction des sous-pressions dues à la montée de la nappe phréatique.

**ARTICLE UD3  
ACCES ET VOIRIES**

3. 1 - ACCES
- 3.11 - Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée permettant la circulation automobile et en état de viabilité. Cet accès devra se faire :
- soit directement par une façade sur rue,
  - soit par l'intermédiaire d'un passage privé (appendice d'accès).
  - soit par une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 3.12 - Ce passage d'accès doit avoir au minimum une largeur d'emprise de 3,50m (2,50m dans le cas d'un accès droit d'une longueur inférieure à 50m).
- 3.13 - Constructions existantes :  
Les dispositions du paragraphe 3.12 ci-dessus ne sont pas applicables aux accès desservant des constructions existantes à condition que les travaux d'aménagement ou d'extension ne conduisent pas à une augmentation de la SURFACE DE PLANCHER de plus de 50 % de la surface existante.
- 3.14 - Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
- 3.15 - Les accès ne doivent présenter aucun risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès eu égard à la nature et à l'importance du trafic, ainsi qu'à la position et à la configuration de ces accès.
- 3.2 - VOIRIE
- 3.21 - Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination. Ces voies doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.
- 3.22 - Les voies nouvelles publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile doivent présenter au minimum une largeur d'emprise de 8m.  
Cette emprise peut être réduite, jusqu'à une largeur minimum de 3,50m pour la chaussée, dans les cas suivants :
- existence d'une autre voie d'accès,
  - circulation à sens unique,
  - passages piétons indépendants de la voie (non situés en bordure de chaussée),
  - voies d'une longueur inférieure à 50m, desservant au plus ou 15 places de stationnement.
- 3.23 - 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.
- 3.24 - Des conditions particulières peuvent être imposées dans le cadre des lotissements ou opérations groupées, en matière de tracé, de largeur et de modalités d'exécution, dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants, en vue de l'intégration de ces ouvrages dans la voirie publique communale.

**ARTICLE UD4  
DESSERTE PAR LES RESEAUX**

- 4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE
- 4.11 - Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être alimentée par branchement à un réseau collectif de distribution sous pression présentant des caractéristiques suffisantes.
- 4.12 - Il reviendra au pétitionnaire de prendre toute précaution pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- 4.2 - ASSAINISSEMENT
- 4.21 - Il reviendra au pétitionnaire de prendre en compte les possibilités mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique de façon à éviter le reflux d'eaux d'égout dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auraient pu être évités, devront être rendus étanches.
- La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N° 94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Devant cette interdiction, le pétitionnaire devra donc prémunir le projet des variations de niveaux des eaux souterraines et prévoir un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.
- 4.3 - ASSAINISSEMENT EAUX USEES
- 4.31 - Toute construction ou installation nouvelle susceptible de rejeter des eaux usées doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement séparatif d'eaux usées conformément au règlement d'assainissement de la Communauté d'Agglomération de Clichy sous Bois / Montfermeil. Cependant, en cas d'impossibilité technique de se brancher au réseau d'eaux usées ou sur les rues non desservies par un réseau d'assainissement en eaux usées, un système autonome d'assainissement individuel conforme à la réglementation en vigueur devra être mis en place.
- 4.32 - L'évacuation des eaux ménagères, et des effluents non traités, dans les fossés, cours d'eau ou égouts pluviaux est interdite.
- 4.33 - Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et particulièrement en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.
- 4.34 - Les eaux issues des parkings, y compris celles des parkings souterrains, subiront un traitement de débouillage, deshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.
- 4.4 - ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES
- 4.41 - Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales (articles 640 et 641 du Code Civil). Lorsqu'il existe un réseau collectif apte à recueillir les eaux pluviales, les aménagements sur le terrain devront garantir leur évacuation dans ledit réseau.

- 4.42 - En l'absence d'un tel réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales provenant de la propriété, sont à la charge du constructeur. Des aménagements tels que bassin étanche ou autres dispositifs pourront être imposés pour permettre la rétention des eaux pluviales sur le terrain ou la limitation des débits évacués.
- 4.43 - Quelle que soit l'opération d'urbanisation, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non-imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.
- 4.44 - Un des moyens de parvenir à ces objectifs, est de concevoir des ouvrages à ciel ouvert intégrés à l'aménagement tels que parking ou square inondables. Dans ce cas, ils seraient à double fonction : fonction assainissement et fonction urbaine, ce qui permettra d'en pérenniser la gestion et l'entretien.  
L'intégration des stockages dans l'aménagement public permet également de faire d'une contrainte de gestion des eaux pluviales, un élément de valorisation du projet. A titre d'exemple, un square, une placette, un cheminement piéton, un parking,... peuvent être modelés, et les faibles décaissés créés peuvent contenir momentanément 10 à 30cm d'eau, lors d'événements pluvieux importants.
- 4.45 - Les eaux issues des parkings, y compris celles des parkings souterrains, subiront un traitement de débouillage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.
- 4.5 - ELECTRICITE, TELECOMMUNICATIONS
- 4.51 - Les branchements privatifs, électriques, et de télécommunication doivent être réalisés en souterrain jusqu'en limite du domaine public. Cette disposition ne s'applique pas à l'aménagement ou l'extension d'une construction existante, à la condition que sa destination reste inchangée.
- 4.52 - Les lignes électriques et de télécommunication doivent être réalisées en souterrain, à l'intérieur des lotissements ou ensembles groupés.

**ARTICLE UD5  
CARACTERISTIQUES DES TERRAINS**

- 5.1 - REGLE GENERALE
- 5.11 - Pour être constructible, un terrain doit avoir une superficie suffisante pour satisfaire à la réglementation en vigueur en matière d'assainissement individuel, s'il n'est pas desservi par un réseau d'assainissement collectif d'eaux usées.
- 5.12 - Tout terrain destiné à une construction à destination d'habitation ou d'activité doit avoir une superficie au moins égale à 500 m<sup>2</sup>.
- 5.13 Tout terrain issu d'une division parcellaire devra respecter les articles 6, 7, 12, et 13 du présent règlement.
- 5.2 - HABITAT GROUPE
- 5.21 - Plusieurs constructions à usage d'habitation, accolées ou non accolées, sont admises sur une seule unité foncière, à condition que la division de propriétés qui pourrait en découler soit conforme aux dispositions du 5.1 et, division faite, aux dispositions des articles 6 et 7.
- 5.3 - CAS PARTICULIERS - EXEMPTIONS
- 5.31 - Les règles de surface minimum instituées par le présent article, ne sont pas applicables aux cas énumérés ci-après :
- . Unité foncière créée antérieurement à la date du 27.09.1990,
  - . Modification de limites séparatives ne se traduisant pas par une augmentation du nombre d'unités foncières,
  - . Détachement au profit d'une collectivité publique.
- 5.32 - Les règles du présent article ne sont pas applicables
- aux terrains destinés à la construction des équipements collectifs ou ouvrages techniques d'infrastructure,
  - à l'aménagement ou à l'extension mesurée d'un bâtiment existant, ainsi qu'à la construction d'annexe à ce bâtiment existant.

**ARTICLE UD6**  
**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

- 6.1 - REGLE GENERALE
- 6.11 - Le nu de façade de toute construction doit être édifié en recul d'au moins 4m par rapport à l'alignement des voies et emprises publiques.  
Cette prescription s'applique également aux constructions édifiées en bordure des voies privées. Dans ce cas, la limite de la voie privée est prise comme alignement.
- 6.12 - Si des marges de reculement obligatoire sont prévues sur les documents graphiques, la limite de ces marges est prise comme alignement.
- 6.2 - DISPOSITIONS PARTICULIERES
- 6.21 - Le recul de 4m ne sera pas calculé par rapport à l'alignement, mais par rapport à l'axe de la voie, dans les cas suivants :
- . Le long d'une voie de desserte interne correspondant à un ensemble d'habitat individuel groupé,
  - . Lorsque la profondeur d'une unité foncière est inférieure à 15m,
  - . En cas de sols d'une pente supérieure à 10 %, mais uniquement pour les garages particuliers d'une hauteur inférieure à 3m.
- 6.22 - Le long des alignements existants faisant l'objet d'une indication particulière sur les documents graphiques, la construction à l'alignement est obligatoire, à moins qu'un mur plein soit édifié sur toute la largeur de l'unité foncière (accès voitures exceptés).
- 6.23 - En bordure de l'avenue Jean Jaurès, le recul par rapport à l'alignement est porté à 15m. Les constructions doivent obligatoirement se situer à l'intérieur d'une bande de 15m de profondeur calculée à partir de la marge de recul. En rez-de-chaussée la profondeur de la bande constructible est portée à 25m en vue de permettre l'implantation de commerce uniquement en rez-de-chaussée.
- 6.3 - DISPOSITIONS LIEES A LA VOIE  
La distance horizontale entre tout point de la construction et le point le plus proche au niveau du sol de l'alignement opposé doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.
- 6.4 - CONDITIONS D'APPLICATION  
Les saillies édifiées en surplomb sur marges de recul des voies publiques ou privées ne sont admises que si elles sont conformes aux dispositions des règlements de voirie en vigueur.
- 6.5 - EXEMPTIONS  
Ne sont pas soumis à ces règles d'implantation en recul sur alignement :
- l'aménagement ou l'extension d'un bâtiment existant, qui ne respecterait pas l'implantation imposée, l'extension pouvant dans ce cas être édifiée avec un recul identique à celui du bâtiment et sous réserve que la partie en extension respecte les dispositions de l'alinéa 6.3.

**ARTICLE UD7**  
**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

- 7.1 - DANS BANDE DE 25M
- 7.11 - Dans une bande de 25m de profondeur mesurée à partir de l'alignement de la voie de desserte ou de la limite de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques, les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives latérales.
- 7.12 - En cas de retrait sur limite séparative latérale ou sur limites n'aboutissant pas aux voies, les marges définies au paragraphe 3. ci-après doivent être respectées.
- 7.13 - En cas de retrait sur limite séparative latérale, si la construction est implantée à l'alignement, la continuité bâtie sur rue doit être assurée par un traitement de clôture préservant la cohérence de l'espace urbain.
- 7.2 - AU-DELA DE LA BANDE DE 25M
- 7.21 - Au-delà de la bande de 25m de profondeur définie ci-dessus, et notamment le long des limites séparatives n'aboutissant pas aux voies, les constructions doivent respecter les règles définies aux paragraphes 3 et 4 ci-après.
- 7.3 - MARGES DE RETRAIT
- 7.31 - En cas de retrait, la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 8m.
- 7.32 - Lorsque la façade en vis-à-vis de la limite séparative est un mur aveugle, la distance horizontale de tout point de la construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 2,50m.
- 7.33 - En cas de murs aveugles de constructions à usage d'habitation dont la hauteur n'excède pas 11m, cette distance doit être au moins égale au tiers de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 2,50m. Dans ce dernier cas, la partie supérieure d'un pignon correspondant à une toiture en pente n'est pas à prendre en compte sur une longueur de façade de 2,50m.  
Sont assimilées à des murs aveugles, les façades percées de baies dont la hauteur d'allège se situe au moins à 1,90m au-dessus du plancher fini, ou comportant à rez-de-chaussée un accès donnant sur un dégagement.  
  
Dans le cas de façade dont seule une partie correspondrait à la définition de murs aveugles, on considère que la partie non aveugle se prolonge sur une longueur de façade de 1m à compter de la dernière baie. Au-delà, on applique le prospect correspondant aux murs aveugles.
- 7.4 - CONSTRUCTION SUR LIMITE SEPARATIVE
- 7.41 - Les constructions basses ou parties basses de construction non affectées à des activités peuvent être édifiées en limite séparative, à condition que leur hauteur soit limitée à 3m. Dans une bande de 2,50m calculée à partir des limites séparatives aucune partie de construction ou de toiture ne doit être vue, à partir de l'unité foncière voisine, sous un angle de plus de 45° au-dessus d'un plan horizontal situé à 3m de hauteur au droit de la limite

---

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

---

7.42 - L'adossement à des bâtiments existants édifiés en limites séparatives sur des parcelles limitrophes est admis dans la limite de leur héberge, sans dépasser toutefois 9m à l'égout du toit et 11m au faîtage.

**7.5 - BATIMENTS EXISTANTS**

7.51 - Sont admis l'aménagement, l'extension, (y compris la surélévation), des bâtiments existants à usage d'habitation, qui ne respecteraient pas les règles du présent article, à condition que la partie en extension respecte la règle, ou que la partie non conforme soit aveugle vis-à-vis de la limite séparative, limitée à 10m<sup>2</sup> de surface de plancher par logement préexistant, et ne dépasse pas une hauteur de 9m à l'égout du toit et 11m au faîtage.

---

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

---

**ARTICLE UD8  
IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE  
MEME PROPRIETE**

---

**8.1 - PROSPECTS**

8.11- Les constructions doivent être implantées de manière que les baies ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de ces baies serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal.

8.12 - Une distance d'au moins 8m est exigée entre deux bâtiments non contigus.  
Cette distance minimum est n'est pas applicable aux constructions d'une hauteur inférieure à 4m.

8.13 - Aucune distance n'est imposée entre façades aveugles.  
Dans le cas de façade dont seule une partie correspondrait à la définition de murs aveugles, on considère que la partie non aveugle se prolonge sur une longueur de façade de 2,50m à compter de la dernière baie. Au-delà, on applique le prospect correspondant aux murs aveugles.

**8.2 - BATIMENTS EXISTANTS**

8.21 - L'aménagement, l'extension ou la surélévation des bâtiments existants qui ne respecteraient pas les règles du présent article sont admis, à condition toutefois que la partie en extension ou en surélévation respecte les règles imposées.

**ARTICLE UD9  
EMPRISE AU SOL**

---

Il n'est pas fixé de règle.

**ARTICLE UD10  
HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

---

10.1 - DEFINITION ET MODE DE CALCUL DE LA HAUTEUR

10.11 - La hauteur des constructions est définie :

- soit comme une hauteur totale, ou au faitage,
- soit par référence à l'égout du toit,
- soit en nombre de niveaux,

Ces différentes variables pouvant être utilisées conjointement.

10.12 - La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel avant aménagement jusqu'au point de référence le plus élevé du bâtiment (égout, faitage), les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise étant exclus.

10.13 - Dans le cas de terrain dont la pente est supérieure à 7,5 %, une tolérance de 1,5m est admise à condition que la limitation du nombre de niveaux soit observée.

10.2 - HAUTEUR EN FONCTION DE LA LARGEUR DE LA VOIE

10.21 - En bordure de voie, la hauteur des constructions doit être telle que la différence d'altitude entre tout point de la construction et le point le plus proche de la limite constructible opposée, n'excède pas la distance comptée horizontalement entre ces deux points.

10.22 - Lorsque la construction est édifiée à l'angle de deux voies, la partie du bâtiment bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une profondeur n'excédant pas 15m, par rapport à l'alignement de cette dernière voie ou lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, par rapport aux marges obligatoires de reculement qui s'y substituent.

10.3 - LIMITATION DES HAUTEURS

10.31 - La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 4 niveaux (R+3 ou R+2+combles) et 12 mètres.

10.32 - Toutefois pour les bâtiments comportant des toitures en pente, la hauteur au faitage pourra excéder de 2m la hauteur ci-dessus à condition que la hauteur à l'égout du toit ne dépasse pas 10m.

10.33 - La hauteur totale des constructions à destination d'activité est limitée à 9m.

10.4 - EXEMPTIONS

Ne sont pas soumis à ces règles de hauteur :

- les équipements collectifs d'infrastructure et de superstructure lorsque leurs caractéristiques techniques l'imposent,
- l'aménagement et l'extension mesurée dans le cadre d'une réhabilitation d'un bâtiment existant, d'une hauteur supérieure à celle autorisée. Dans le ce cas, la hauteur des extensions est limitée à celle du bâtiment existant.

**ARTICLE UD11**  
**ASPECT EXTERIEUR**

11.1 - ASPECT GENERAL

11.11 - Les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales (Art. R 111.21 du Code de l'Urbanisme).

11.12 - La bonne intégration des constructions à leur environnement sera recherchée par :

- . Une adaptation au sol soigneusement traitée,
- . Leurs dimensions et la composition de leurs volumes,
- . L'aspect et la mise en œuvre des matériaux,
- . Le rythme et la proportion des ouvertures,
- . L'harmonie des couleurs.

11.2 - VOLUMES ET PERCEMENTS

Le volume, la modénature et les rythmes de percement des constructions nouvelles doivent s'harmoniser avec ceux du bâti existant, en s'inscrivant dans la composition générale de l'îlot ou de la rue.

Les placages ou peintures d'imitation, la destruction ou le camouflage de sculpture ou d'ornementation ancienne de même que le décapage de l'enduit pour rendre les pierres apparentes, sont interdits.

11.3 - PAREMENTS EXTERIEURS

Les différents murs d'un bâtiment doivent présenter un aspect et une couleur en harmonie avec les constructions proches. Les pignons seront traités avec le même soin que les façades principales.

Les percements à proportion verticale devront être préservés et les nouveaux percements reprendre cette proportion pour les baies principales.

Les matériaux de façade seront choisis avec un souci de cohérence et de continuité avec le bâti avoisinant aussi bien pour le bâtiment principal que pour les annexes et clôtures.

Les enduits seront de tonalité neutre, en harmonie avec les maçonneries de pierre locale, et de préférence à finition « grattée ».

Les constructions anciennes en pierre, en brique ou enduites, devront conserver leurs façades avec matériaux naturels apparents. Corniches, bandeaux et éléments de modénature seront conservés, voire restaurés. Ces dispositions s'appliquent notamment aux constructions identifiées aux plans comme faisant partie du patrimoine architectural de la commune.

11.4 - TOITURES

Les combles et toitures devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception. Les toitures des constructions seront composées d'un ou plusieurs éléments à versants symétriques, dont la pente sera comprise entre 35° et 50°.

Ces dispositions pourront ne pas être imposées en cas d'adjonction à une construction existante, ou s'il s'agit de projets dont l'intégration dans l'environnement naturel ou architectural existant aura été particulièrement étudiée.

Les couvertures en terrasse ne sont admises que pour les volumes de liaison construits à rez-de-chaussée, de faible superficie.

L'éclairage éventuel des combles sera assuré soit par des ouvertures en lucarnes, soit par des ouvertures en châssis de toit dans le plan des versants, soit par des fenêtres en pignon, si les règles de prospect le permettent.

11.5 - CLOTURES

11.51- Les clôtures doivent être conçues de façon à participer harmonieusement à la définition du paysage urbain. Les clôtures sur rue doivent s'inscrire en cohérence avec les éléments similaires du même alignement ou de la rue, par analogie de composition, de matériaux ou de hauteur.

11.52 - Les clôtures sur la voie publique seront constituées :

- soit d'un mur haut, lorsqu'il est le prolongement de la construction, réalisé en matériaux destinés à rester apparents (pierre de taille, moellon, brique pleine jointoyée) ou recouvert d'un enduit teinté dans la masse ou peint dans des teintes proches de la tonalité générale des constructions avoisinantes,
- soit d'un mur bahut en maçonnerie apparente ou enduite d'une hauteur comprise entre 0,50m et 1,10m, surmonté d'une grille à barreaudages verticaux,
- soit d'une clôture ajourée (grillage sur potelets métalliques ou grille), sur toute sa hauteur et doublée d'une haie vive.

11.53 - En limite séparative, les clôtures peuvent être constituées soit par un mur enduit, soit par une grille ou grillage sur toute leur hauteur.

11.54 - La hauteur totale des clôtures est limitée à 2,20m.

Toutefois, l'entretien et la restauration des murs anciens en maçonnerie d'une hauteur supérieure sont admis.

Cette hauteur maximum est portée à :

- 2,50m en cas de pente,
- 3,20m en bordure des alignements des rues Delagarde et Général leclerc.

11.6 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

11.61 Pour toute construction, des dispositions permettant la dissimulation (haie vive, etc...) ou l'intégration dans la construction des containers d'ordures ménagères et de collecte sélective doivent être prévues.

11.62 - Les postes de transformation électrique et les poste de détente gaz doivent être intégrés architecturalement au site, en prenant en compte en particulier, les matériaux et les couleurs des constructions avoisinantes.

11.63 - Les antennes paraboliques quelque soit leur dimension ne doivent pas être visibles de la rue. Elles doivent être implantées en dessous du niveau du faîtage du toit. Leur couleur sera proche de celle de la construction principale.

11.64 - Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles de la ou des voies publiques ou privées.

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

**ARTICLE UD12  
STATIONNEMENT**

12.1 - PRINCIPES

12.11 - Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, extensions et installations autorisées dans la zone, doit être assuré en dehors des voies publiques sur des emplacements aménagés.

Pour les établissements industriels et commerciaux, doivent être prévues hors emprises publiques les aires de stationnement, de manœuvres et de déchargement des véhicules lourds de livraison.

12.12 - Chaque emplacement doit être facilement accessible et doit répondre aux caractéristiques minimum suivantes :

- . Longueur : 5m
- . Largeur : 2,30m
- . Superficie au moins égale à 20m<sup>2</sup>, y compris les accès.

Le nombre de places à réaliser résultant des normes ci-après est, en cas de décimale, arrondi à l'unité supérieure.

12.2 - NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE A REALISER

Nota : Pour les logements, les normes ci-après s'imposent, sous réserve des dispositions particulières applicables aux logements sociaux, aidés par l'Etat (article L 421-3 du Code de l'Urbanisme).

REF	Destination et nature de la construction	Nombre de place imposé.
A1	Habitation individuelle	2 places de stationnement par logement.
A2	Immeuble collectif	2 places de stationnement par logement. 1 place pour les studios.
A3	Lotissement, opération groupée de plus de 10 logements	2 places par logement.
B1	Commerce de moins de 2000m <sup>2</sup>	1 place par 50m <sup>2</sup> de surface de plancher
B2	Commerce de plus de 2000m <sup>2</sup>	1 place pour 20m <sup>2</sup> de surface de plancher
C	Hôpitaux, cliniques, maisons de retraite	1 place pour 3 lits.
D1	Résidences pour personnes âgées	1 place pour 5 logements.
D2	Foyer de jeunes travailleurs ou travailleurs migrants	1 place pour 3 chambres.
F1	Hôtel	1 place par chambre jusqu'à 40 chambres. Au-delà de 40 chambres : 0,5 place par chambre supplémentaire + une place pour autocar par tranche de 40 chambres
F2	Restaurant	1 place pour 10m <sup>2</sup> de salle de restaurant. + places destinées au personnel.
G	Bureaux et services administratifs	3 places pour 100m <sup>2</sup> de surface de plancher
H	Enseignement	1 place par classe du 1 <sup>er</sup> degré. 1,5 places par classe du second degré.
I	Activités industrielles ou artisanales	1 place pour 80m <sup>2</sup> de surface de plancher.
J	Entrepôt	1 place pour 200m <sup>2</sup> de surface de plancher
h	Lieux de culte	1 place de stationnement pour 20 personnes

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

12.3 - TRANSFORMATION DE LOCAUX EXISTANTS SANS CHANGEMENT DE DESTINATION

12.31 - Dans le cas de modification d'un immeuble existant, les règles fixées en matière de stationnement s'appliquent si la transformation de l'immeuble crée de nouveaux besoins de cet ordre et dans la seule mesure correspondant à ces besoins supplémentaires, même si les travaux de transformation des volumes existants ne nécessitent pas l'obtention d'une quelconque autorisation préalable.

12.32 - Il n'est pas exigé de places supplémentaires :

- pour les extensions de logement existants sous réserve que cette extension soit inférieure à 30m<sup>2</sup> de SURFACE DE PLANCHER,
- pour les modifications de commerces existants d'une superficie inférieure à 2000 m<sup>2</sup>, et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 25 %.

12.4 - CHANGEMENT DE DESTINATION OU D'AFFECTATION DE TOUT OU PARTIE D'UN IMMEUBLE EXISTANT.

Dans ce cas, les règles fixées en matière de stationnement s'appliquent dans la seule mesure où les travaux induisent un besoin supplémentaire de cet ordre.

12.5 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

12.51 - En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaire au stationnement, le constructeur peut être autorisé (en application de l'article L 421.3 du Code de l'Urbanisme) :

- soit à aménager sur un autre terrain situé à moins de 300 m du premier, les places de stationnement qui lui font défaut,
- soit à acquérir les places dans un parc privé situé dans le même rayon, existant ou en cours de réalisation,
- soit à justifier du nombre de places de stationnement nécessaire pour l'obtention d'une concession à long terme (15 ans minimum) dans un parc de stationnement public existant ou en cours de réalisation,
- soit en versant une participation fixée par délibération du Conseil Municipal, en application de l'article R 332.17 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne doit plus être prise en compte en tout ou partie à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

**ARTICLE UD13**

**ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES**

**13.1 ESPACES BOISES CLASSES**

Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions des articles L 130.1 à L 130.6 du Code de l'Urbanisme. Les demandes de défrichements sont irrecevables dans les espaces boisés classés.

**13.2 - OBLIGATION DE PLANTER**

13.21 - Les plantations existantes doivent être maintenues en bon état de conservation. Cependant, l'abattage d'arbres sera autorisé s'il est indispensable à l'implantation des constructions ou à l'établissement d'un accès.  
Tout arbre abattu doit être remplacé.

13.22 - Au moins 15 % de la superficie totale de l'unité foncière doivent être traités en pleine terre et plantés. Si l'unité foncière ne comporte pas de logements, ou est occupée par un équipement collectif, ce pourcentage est ramené à 10 %.

Si les plantations à réaliser se situent sur dalles, celles-ci doivent être recouvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 60cm d'épaisseur. En outre ces dalles ne doivent pas se situer à plus de 4m de hauteur par rapport au sol naturel.

13.23 - Dans le cas d'habitations accolées réalisées simultanément, chaque logement doit comporter un espace libre privatif et planté contigu et d'un seul tenant, d'une surface au moins égale à 50m<sup>2</sup>.

13.24 - Les espaces plantés doivent comporter un minimum de :

- 1 arbre de basse tige (moins de 7m à l'état adulte) par unité foncière lorsque la surface plantée est inférieure à 100m<sup>2</sup>,
- 1 arbre de haute tige (plus de 7m à l'état adulte) par 50m<sup>2</sup> de surface plantée lorsqu'elle est supérieure à 100m. A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2m.

13.25 - Les marges de reculement et d'isolement doivent être paysagées et plantées.

13.26 - Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 4 emplacements.

13.27 - Les éléments qui ne doivent pas être visibles depuis les voies publiques (aire de service, dépôt de containers) seront dissimulés par des écrans plantés.

13.28 - Les lotissements réalisés sur un terrain d'une superficie supérieure à 1 ha doivent comporter 10 % au moins de cette superficie traitée en espaces verts plantés communs à tous les lots. En cas d'espace vert traité en plusieurs parties, aucune des parties ne pourra être inférieure à 1000 m<sup>2</sup>.

**13.3 - EXEMPTIONS**

Ne sont pas soumis aux règles du présent article :

- l'aménagement ou l'extension mesurée des bâtiments existants à destination d'habitation qui ne respecteraient pas les dispositions de cet article, sous réserve qu'il n'y ait pas augmentation de l'emprise au sol.

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

**ARTICLE UD14**

**COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

14.1 - Le Coefficient d'Occupation du Sol (COS) de la zone est fixé à 1,00.

14.2 - Toutefois, le COS est limité suivant la destination de la construction.

DESTINATION	COS SPECIFIQUE
Habitation et hôtellerie	0,90
Commerce et artisanat	0,90
Bureau	0,90
Equipement collectif	
Activité industrielle et entrepôt	0,70
	2,10m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> de terrain

14.3 - Dans le cas de construction affectée à des destinations différentes, sur une même unité foncière, le cumul des COS particuliers à chaque destination ne peut excéder le COS maximum de la zone ou du secteur.

14.4 - Le COS n'est pas applicable aux constructions à destination d'équipements publics ou d'intérêt collectif, scolaires, sanitaires ou hospitaliers ni aux ouvrages techniques d'infrastructure.

## CHAPITRE 6

### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UG

#### CARACTERE ET VOCATION DE LA ZONE

Cette zone couvre les parties du territoire communal constituées d'un tissu pavillonnaire traditionnel.

Cette zone est essentiellement affectée à l'habitat, mais le renforcement des équipements, commerces, services et activités compatibles avec l'habitat n'est pas à exclure.

La réglementation applicable vise à maintenir le caractère du bâti en préservant le caractère résidentiel dominant.

La zone UG comporte un secteur UGp où la constructibilité est limitée compte tenu des insuffisances de visibilité et de la sensibilité paysagère du coteau et des lisières de la Forêt de Bondy.

La zone UG comprend :

- des secteurs de risque lié à la présence ou à la proximité d'anciennes carrières,
- des secteurs soumis aux nuisances de bruit des infrastructures de transport terrestre.

### ARTICLE UG1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

#### 1.1 - RAPPEL

Les demandes de défrichements sont irrecevables dans les espaces boisés classés.

#### 1.2 - NE SONT INTERDITES QUE LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES

- 1.21 - Les constructions à destination d'habitation d'une surface de plancher supérieure à 250m<sup>2</sup> sur une même unité foncière.
- 1.22 - Les constructions à destination industrielle ou d'entrepôt d'une surface de plancher supérieure à 750 m<sup>2</sup>.
- 1.23 - Les constructions à destination de bureaux d'une surface de plancher hors œuvre nette supérieure à 250m<sup>2</sup> non liées à une activité autorisée sur la même unité foncière.
- 1.24 - La création d'installations classées soumises à autorisation préalable. La création d'installations classées soumises à déclaration dont la liste figure en annexe du présent règlement, ou ne répondant pas aux conditions fixées à l'article 2 ci-après.
- 1.25 - Les terrains de camping et de caravanage, ainsi que ceux affectés à l'implantation d'habitations légères de loisirs dans le cadre des articles R 444.1 à 4 du Code de l'Urbanisme.
- 1.26 - Le stationnement de plus d'une caravane par fraction de 250 m<sup>2</sup> sur une même unité foncière afin de préserver le caractère paysager et urbain de la zone.
- 1.27 - Au titre des installations et travaux divers définis à l'article R 442.2 du Code de l'Urbanisme :  
· Les affouillements et exhaussements de sol ne répondant pas aux conditions définies à l'article 2,  
· Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités, non liés à une occupation du sol autorisée.
- 1.28 - Les carrières.
- 1.29 - Les dépôts à ciel ouvert de matériel ou de matériaux, ainsi que les constructions provisoires ou mobiles, sauf si ceux-ci sont liés au fonctionnement d'un chantier en cours ou d'un équipement collectif.

**ARTICLE UG2  
OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES**

**2.1 - RAPPELS**

- 2.11 - les démolitions des bâtiments remarquables indiqués au PLU et repris sur le plan graphique sont soumises à permis de démolir au titre de la loi paysage.
- 2.12 - Sont soumis à autorisation, sous réserve des dispositions des articles L 422-1 à L 422-5, les travaux exécutés sur les constructions existantes, lorsqu'ils ont pour effet d'en changer la destination, de modifier leur aspect extérieur ou leur volume (extension, surélévation) ou de créer des niveaux supplémentaires (surface de plancher nouvelle à l'intérieur du volume existant), en application de l'article L 421.1 du Code de l'Urbanisme.
- 2.13 - L'édification des clôtures est soumise à déclaration (article L 441.2 du Code de l'Urbanisme), à l'exception de celles nécessaires à l'activité agricole ou forestière.
- 2.14 - Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- 2.15 - Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels aux documents graphiques.
- 2.16 - Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés de plus de 0,5 hectares. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit.
- 2.17 - Tous travaux ayant pour effet de détruire un élément de paysage identifié par le Plan Local d'Urbanisme en application du 7<sup>ème</sup> alinéa de l'article L 123.1 et non soumis à un régime d'autorisation doivent faire l'objet d'une autorisation, préalable au titre des installations et travaux divers, dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat (art. L 442.2 du Code de l'Urbanisme).

**2.2 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES NE SONT ADMISES QUE SI ELLES RESPECTENT LES CONDITIONS DEFINIES CI-APRES**

- 2.21 - Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures, et à condition qu'ils ne compromettent pas l'environnement des unités foncières voisines.
- 2.22 - L'aménagement et l'extension mesurée des bâtiments existants, qui du fait de leur destination ne seraient pas admis dans la zone, ainsi que leurs annexes.

- 2.23 - Le changement de destination des bâtiments existants sous réserve que la nouvelle destination soit conforme aux destinations de constructions admises dans la zone.
- 2.24 - Les installations classées au titre de la loi N° 76 663 du 19 juillet 1976 modifiée, soumises à déclaration préalable, sous réserve des interdictions résultant de l'article 1, et à condition :  
. Qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants,  
. Que les nuisances et dangers puissent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement de la zone,  
. Que leur fonctionnement soit compatible avec les infrastructures existantes.
- 2.25 - L'aménagement ou l'extension des installations classées existantes autres que celles mentionnées à l'alinéa précédent, sous réserve que les travaux ne soient pas de nature à augmenter les risques et nuisances pour le voisinage.
- 2.26 - Les affouillements et exhaussements de sol, relevant des installations et travaux divers définis à l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol admises dans la zone, ou à celle d'équipements d'infrastructure.
- 2.27 - Les parkings ou aires de stationnement, les garages, les ateliers de réparation à l'exclusion des postes de peinture, les stations-service et les dépôts d'hydrocarbures qui leurs sont liés, et à condition que des dispositions particulières soient prises pour éviter le risque et la propagation des incendies.

**NUISANCES SONORES**

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage notamment d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et hospitalières devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992, et à l'arrêté préfectoral N° 00 0784 du 13 mars 2000.

**RISQUE CARRIERE**

Dans les secteurs de risque du à la présence ou à la proximité d'anciennes carrières délimités sur les documents graphiques, les constructions doivent respecter les règles techniques prescrites par l'article 1 de l'arrêté préfectoral n° 95-1137 du 18 avril 1995, repris dans les annexes du PLU, prévoyant la consultation préalable de l'Inspection Générale des Carrières ou tout organisme compétent en la matière.

**RISQUE HYDROLOGIQUE**

Dans l'hypothèse de la construction de niveaux inférieurs au terrain naturel (cave, parking...), et/ou dans celle de procéder à des excavations, l'attention du pétitionnaire est attirée sur le fait que ces travaux sont de nature à modifier les écoulements superficiels et souterrains et d'entraîner, pour les futurs occupants, un risque de nuisances lié aux phénomènes hydrologiques. Il vérifiera aussi que des dispositions seront prises en fonction des sous-pressions dues à la montée de la nappe phréatique.

**ARTICLE UG3  
ACCES ET VOIRIES**

3. 1 - ACCES
- 3.11 - Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée permettant la circulation automobile et en état de viabilité. Cet accès devra se faire :
- soit directement par une façade sur rue,
  - soit par l'intermédiaire d'un passage privé (appendice d'accès).
  - soit par une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 3.12 - Ce passage d'accès doit avoir au minimum une largeur d'emprise de 3,50m (2,50m dans le cas d'un accès droit d'une longueur inférieure à 50m).
- 3.13 - Constructions existantes :  
Les dispositions du paragraphe 3.12 ci-dessus ne sont pas applicables aux accès desservant des constructions existantes à condition que les travaux d'aménagement ou d'extension ne conduisent pas à une augmentation de la SURFACE DE PLANCHER de plus de 50 % de la surface existante.
- 3.14 - Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
- 3.15 - Les accès ne doivent présenter aucun risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès eu égard à la nature et à l'importance du trafic, ainsi qu'à la position et à la configuration de ces accès.
- 3.2 - VOIRIE
- 3.21 - Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination. Ces voies doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.
- 3.22 - Les voies nouvelles publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile doivent présenter au minimum une largeur d'emprise de 8m.  
Cette emprise peut être réduite, jusqu'à une largeur minimum de 3,50m pour la chaussée, dans les cas suivants :
- existence d'une autre voie d'accès,
  - circulation à sens unique,
  - passages piétons indépendants de la voie (non situés en bordure de chaussée),
  - voies d'une longueur inférieure à 50m, desservant au plus ou 15 places de stationnement.
- 3.23 - 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.
- 3.24 - Des conditions particulières peuvent être imposées dans le cadre des lotissements ou opérations groupées, en matière de tracé, de largeur et de modalités d'exécution, dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants, en vue de l'intégration de ces ouvrages dans la voirie publique communale.

**ARTICLE UG4  
DESSERTE PAR LES RESEAUX**

- 4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE
- 4.11 - Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être alimentée par branchement à un réseau collectif de distribution sous pression présentant des caractéristiques suffisantes.
- 4.12 - Il reviendra au pétitionnaire de prendre toute précaution pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- 4.2 - ASSAINISSEMENT
- 4.21 - Il reviendra au pétitionnaire de prendre en compte les possibilités mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique de façon à éviter le reflux d'eaux d'égout dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auraient pu être évités, devront être rendus étanches.
- La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N° 94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Devant cette interdiction, le pétitionnaire devra donc prémunir le projet des variations de niveaux des eaux souterraines et prévoir un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.
- 4.3 - ASSAINISSEMENT EAUX USEES
- 4.31 - Toute construction ou installation nouvelle susceptible de rejeter des eaux usées doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement séparatif d'eaux usées conformément au règlement d'assainissement de la Communauté d'Agglomération de Clichy sous Bois / Montfermeil. Cependant, en cas d'impossibilité technique de se brancher au réseau d'eaux usées ou sur les rues non desservies par un réseau d'assainissement en eaux usées, un système autonome d'assainissement individuel conforme à la réglementation en vigueur devra être mis en place.
- 4.32 - L'évacuation des eaux ménagères, et des effluents non traités, dans les fossés, cours d'eau ou égouts pluviaux est interdite.
- 4.33 - Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et particulièrement en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.
- 4.34 - Les eaux issues des parkings, y compris celles des parkings souterrains, subiront un traitement de débouillage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.
- 4.35 - Toutefois en l'absence d'un tel réseau, ou en cas d'impossibilité technique grave de s'y raccorder, toutes les eaux usées devront être dirigées par des canalisations souterraines sur ces dispositifs autonomes de traitement et d'évacuation conformes à la réglementation sanitaire et aux éventuelles contraintes particulières qui pourraient être imposées en fonction de la nature du sol ou du sous-sol. Ces dispositifs devront être conçus de manière à pouvoir être mis hors circuit et la construction directement raccordée au réseau lorsqu'il sera réalisé. Ce raccordement sera alors obligatoire et se fera aux frais du propriétaire, qui devra satisfaire à toutes obligations réglementaires vis-à-vis du gestionnaire de ce réseau.

---

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

---

- 4.36 - Même dans les cas où seul un réseau unitaire existe, toute construction nouvelle doit être équipée d'un réseau d'assainissement de type séparatif avec deux sorties distinctes jusqu'au regard de branchement, en limite de propriété.
- 4.4 - ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES
- 4.41 - Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales (articles 640 et 641 du Code Civil). Lorsqu'il existe un réseau collectif apte à recueillir les eaux pluviales, les aménagements sur le terrain devront garantir leur évacuation dans ledit réseau.
- 4.42 - En l'absence d'un tel réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales provenant de la propriété, sont à la charge du constructeur. Des aménagements tels que bassin étanche ou autres dispositifs pourront être imposés pour permettre la rétention des eaux pluviales sur le terrain ou la limitation des débits évacués.
- 4.43 - Quelle que soit l'opération d'urbanisation, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non-imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.
- 4.44 - Un des moyens de parvenir à ces objectifs, est de concevoir des ouvrages à ciel ouvert intégrés à l'aménagement tels que parking ou square inondables. Dans ce cas, ils seraient à double fonction : fonction assainissement et fonction urbaine, ce qui permettra d'en pérenniser la gestion et l'entretien.  
L'intégration des stockages dans l'aménagement public permet également de faire d'une contrainte de gestion des eaux pluviales, un élément de valorisation du projet. A titre d'exemple, un square, une placette, un cheminement piéton, un parking,... peuvent être modelés, et les faibles décaissés créés peuvent contenir momentanément 10 à 30cm d'eau, lors d'événements pluvieux importants.
- 4.45 - Les eaux issues des parkings, y compris celles des parkings souterrains, subiront un traitement de débouillage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.
- 4.46 - 40 % au moins de la superficie totale de l'unité foncière doivent être maintenus en pleine terre avec couvert végétal. En secteur UGp, ce pourcentage est porté à 50 %.
- 4.5 - ELECTRICITE, TELECOMMUNICATIONS
- 4.51 - Les branchements privatifs, électriques, et de télécommunication doivent être réalisés en souterrain jusqu'en limite du domaine public. Cette disposition ne s'applique pas à l'aménagement ou l'extension d'une construction existante, à la condition que sa destination reste inchangée.
- 4.52 - Les lignes électriques et de télécommunication doivent être réalisées en souterrain, à l'intérieur des lotissements ou ensembles groupés.

---

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

---

**ARTICLE UG5  
CARACTERISTIQUES DES TERRAINS**

---

- 5.1 - REGLE GENERALE
- 5.11 - Pour être constructible, un terrain doit avoir une superficie suffisante pour satisfaire à la réglementation en vigueur en matière d'assainissement individuel, s'il n'est pas desservi par un réseau d'assainissement collectif d'eaux usées.
- 5.12 - Tout terrain destiné à une construction à destination d'habitation ou d'activité doit avoir une superficie au moins égale à 500 m<sup>2</sup>.
- 5.13 - Tout terrain issu d'une division parcellaire devra respecter les articles 6, 7, 12 et 13 du présent règlement
- 5.2 - HABITAT GROUPE
- 5.21 - Plusieurs constructions à usage d'habitation, accolées ou non accolées, sont admises sur une seule unité foncière, à condition que la division de propriétés qui pourrait en découler soit conforme aux dispositions du 5.1 et, division faite, aux dispositions des articles 6 et 7.
- 5.3 - CAS PARTICULIERS - EXEMPTIONS
- 5.31 - Les règles de surface minimum instituées par le présent article, ne sont pas applicables aux cas énumérés ci-après :
- . Unité foncière créée antérieurement à la date du 27.09.1990,
  - . Modification de limites séparatives ne se traduisant pas par une augmentation du nombre d'unités foncières,
  - . Détachement au profit d'une collectivité publique.
- 5.32 - Les règles du présent article ne sont pas applicables
- aux terrains destinés à la construction des équipements collectifs ou ouvrages techniques d'infrastructure,
  - à l'aménagement ou à l'extension mesurée d'un bâtiment existant, ainsi qu'à la construction d'annexe à ce bâtiment existant.

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

**ARTICLE UG6  
IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

6.1 - REGLE GENERALE

6.11 - Le nu de façade de toute construction doit être édifié en recul d'au moins 4m par rapport à l'alignement des voies et emprises publiques.

Cette prescription s'applique également aux constructions édifiées en bordure des voies privées. Dans ce cas, la limite de la voie privée est prise comme alignement.

6.12 - Si des marges de reculement obligatoire sont prévues sur les documents graphiques, la limite de ces marges est prise comme alignement.

6.2 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

6.21 - Le recul de 4m ne sera pas calculé par rapport à l'alignement, mais par rapport à l'axe de la voie, dans les cas suivants :

- . Le long d'une voie de desserte interne correspondant à un ensemble d'habitat individuel groupé,
- . Lorsque la profondeur d'une unité foncière est inférieure à 15m,

6.22 - Le long des voies dont la liste suit, les garages peuvent être soit implantés à l'alignement, soit observer un recul aussi important qu'il sera nécessaire pour assurer les accès dans les meilleures conditions de sécurité :

Chemin de la Carrière	Sentier de la Jarrie
Rue du Dr Calmette	Chemin de l'Abîme
Sente galles	Chemin du fond de l'Abîme
Rue du Dr Roux	Chemin de Beauregard
Rue du Dr Laennec	Chemin du Tour du Parc
Rue Curie	Boulevard de l'Europe
Sente du Pin	Rue du 8 mai 1945, côté pair
Rue de la Fontaine Jean Valjean	Vieux Chemin de Coubron
Rue des Moulins	Chemin du Coqueremont
Sentier de la Côte du Change prolongée	Chemin de la Petite Montagne
Chemin de la Côte du Change	Chemin du Clos Roger depuis l'avenue des
Raccordement Côte du Change/Sentier	Mésanges jusqu'au chemin du Tour du Parc
Des Lombarts	
Sentier des Sablons	
Chemin de Groues	

Sur l'avenue Jean Jaurès, la marge de recul est portée à 15 m à compter de l'alignement, à partir de l'avenue des Géraniums jusqu'à l'avenue Daniel Perdrigé et de 10 mètres dans sa partie allant de l'avenue Daniel Perdrigé à l'intersection du boulevard de l'Europe et de la Rue de l'Eglise

6.3 - DISPOSITIONS LIEES A LA VOIE

La distance horizontale entre tout point de la construction et le point le plus proche au niveau du sol de l'alignement opposé doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

6.4 - CONDITIONS D'APPLICATION

Les saillies édifiées en surplomb sur marges de recul des voies publiques ou privées ne sont admises que si elles sont conformes aux dispositions des règlements de voirie en vigueur.

6.5 - EXEMPTIONS

Ne sont pas soumis à ces règles d'implantation en recul sur alignement :

- l'aménagement ou l'extension d'un bâtiment existant, qui ne respecterait pas l'implantation imposée, l'extension pouvant dans ce cas être édifiée avec un recul identique à celui du bâtiment et sous réserve que la partie en extension respecte les dispositions de l'alinéa 6.3.

**ARTICLE UG7**

**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

7.1 - REGLE GENERALE

7.11 La distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 8m.

7.2 - FACADES AVEUGLES

7.21 - En cas de murs aveugles, d'une hauteur inférieure à 13m, la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 2,50m.

En cas de murs aveugles de constructions à usage d'habitation dont la hauteur n'excède pas 11m cette distance doit être au moins égale au tiers de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 2,50m. Dans ce dernier cas, la partie supérieure d'un pignon correspondant à une toiture en pente n'est pas à prendre en compte sur une longueur de façade de 2,50m.

Sont assimilées à des murs aveugles les façades percées de baies dont la hauteur d'allège se situe au moins à 1,90m au-dessus du plancher fini ou pouvant comporter à rez-de-chaussée un accès donnant sur un dégagement.

7.22 - Dans le cas de façade dont seule une partie correspondrait à la définition de murs aveugles, on considère que la partie non aveugle se prolonge sur une longueur de façade de 2,50m à compter de la dernière baie. Au-delà, on applique le prospect correspondant aux murs aveugles.

7.3 - CONSTRUCTIONS BASSES

7.31 - Dans une bande de 21m de profondeur calculée à partir de la marge de reculement définie à l'article 6, les constructions ou parties de construction à usage principal d'habitation d'une hauteur inférieure à 11m, peuvent être jointives des limites séparatives latérales (joignant l'alignement) dans les cas et aux conditions ci-après :

- lorsque la largeur de façade de l'unité foncière n'excède pas 12m, construction en mitoyenneté admise sur les deux limites latérales,
- lorsque la largeur de façade de l'unité foncière est supérieure à 12m et n'excède pas 15m, construction en mitoyenneté admise sur une seule limite latérale,
- quelle que soit la largeur de l'unité foncière, adossement possible à des constructions à usage d'habitation ayant été édifiées sur l'une ou sur les deux limites latérales suivant la règle définie au paragraphe 3 ci-après. Il en est de même pour des constructions édifiées simultanément.

7.32 - Au-delà de la bande de 21m visée ci-dessus, l'adossement à des constructions ayant été édifiées en limites séparatives, sur des parcelles limitrophes est admis suivant la règle définie au paragraphe 4 ci-après.

7.4 - CONSTRUCTION SUR LIMITE SEPARATIVE

7.41 - Les constructions annexes non affectées à une activité peuvent être édifiées en limite séparative, à condition que leur hauteur totale soit limitée à 3,50m, dans une bande de 2,50m calculée à partir de cette limite.

7.42 - L'adossement à des bâtiments existants édifiés en limites séparatives sur des parcelles limitrophes est admis dans la limite de leur héberge, sans dépasser toutefois 9m à l'égout du toit et 11m au faîtage.

7.5 - BATIMENTS EXISTANTS

7.51 - Sont admis l'aménagement, l'extension, (y compris la surélévation), des bâtiments existants à usage d'habitation, qui ne respecteraient pas les règles du présent article, à condition que la partie en extension respecte la règle, ou que la partie non conforme soit aveugle vis-à-vis de la limite séparative, limitée à 10m<sup>2</sup> de surface de plancher par logement préexistant, et ne dépasse pas une hauteur de 9m à l'égout du toit et 11m au faîtage.

**ARTICLE UG8  
IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE  
MEME PROPRIETE**

---

8.1 - Il n'est pas fixé de distance minimum entre deux constructions non contiguës.

**ARTICLE UG9  
EMPRISE AU SOL**

---

9.1 - Il n'est pas fixé de règle.

**ARTICLE UG10**  
**HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

10.1 - DEFINITION ET MODE DE CALCUL DE LA HAUTEUR

10.11 - La hauteur des constructions est définie :

- soit comme une hauteur totale, ou au faîtage,
- soit par référence à l'égout du toit,
- soit en nombre de niveaux,

Ces différentes variables pouvant être utilisées conjointement.

10.12 - La hauteur des constructions est la plus grande distance mesurée verticalement à partir du sol naturel avant aménagement jusqu'au point de référence le plus élevé du bâtiment (égout, faîtage), les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise étant exclus.

10.2 - HAUTEUR EN FONCTION DE LA LARGEUR DE LA VOIE

10.21 - En bordure de voie, la hauteur des constructions doit être telle que la différence d'altitude entre tout point de la construction et le point le plus proche de l'alignement opposé, n'excède pas la distance comptée horizontalement entre ces deux points.

10.3 - LIMITATION DES HAUTEURS

10.31 - La hauteur totale des constructions est limitée à 9m.

Toutefois, pour les constructions comportant des toitures en pente, la hauteur au faîtage peut excéder de 2m la hauteur ci-dessus, à condition que la hauteur à l'égout ne la dépasse pas.

10.32 - La hauteur totale des constructions à destination d'activités est limitée à 6 mètres.

10.4 - EXEMPTIONS

Ne sont pas soumis à ces règles de hauteur :

- les équipements collectifs d'infrastructure et de superstructure lorsque leurs caractéristiques techniques l'imposent,
- l'aménagement et l'extension mesurée dans le cadre d'une réhabilitation d'un bâtiment existant, d'une hauteur supérieure à celle autorisée. Dans ce cas, la hauteur des extensions est limitée à celle du bâtiment existant.

**ARTICLE UG11**  
**ASPECT EXTERIEUR**

11.1 - ASPECT GENERAL

11.11 - Les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales (Art. R 111.21 du Code de l'Urbanisme).

11.12 - La bonne intégration des constructions à leur environnement sera recherchée par :

- . Une adaptation au sol soigneusement traitée,
- . Leurs dimensions et la composition de leurs volumes,
- . L'aspect et la mise en œuvre des matériaux,
- . Le rythme et la proportion des ouvertures,
- . L'harmonie des couleurs.

11.2 - VOLUMES ET PERCEMENTS

Le volume, la modénature et les rythmes de percement des constructions nouvelles doivent s'harmoniser avec ceux du bâti existant, en s'inscrivant dans la composition générale de l'ilot ou de la rue.

11.3 - PAREMENTS EXTERIEURS

Les différents murs d'un bâtiment doivent présenter un aspect et une couleur en harmonie avec les constructions proches. Les pignons seront traités avec le même soin que les façades principales.

Les matériaux de façade seront choisis avec un souci de cohérence et de continuité avec le bâti avoisinant aussi bien pour le bâtiment principal que pour les annexes et clôtures.

11.4 - CLOTURES

11.41- Les clôtures doivent être conçues de façon à participer harmonieusement à la définition du paysage urbain. Les clôtures sur rue doivent s'inscrire en cohérence avec les éléments similaires du même alignement ou de la rue, par analogie de composition, de matériaux ou de hauteur.

11.42 - Les clôtures sur la voie publique seront constituées :

- soit d'un mur bahut en maçonnerie apparente ou enduite d'une hauteur comprise entre 0,50m et 1,10m, surmonté d'une grille à barreaudages verticaux,
- soit d'une clôture ajourée (grillage sur potelets métalliques ou grille), sur toute sa hauteur et doublée d'une haie vive.

11.43 - La hauteur totale des clôtures est limitée à 2,20m.

Toutefois, l'entretien et la restauration des murs anciens en maçonnerie d'une hauteur supérieure sont admis.

11.5 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

11.51 Pour toute construction, des dispositions permettant la dissimulation (haie vive, etc...) ou l'intégration dans la construction des containers d'ordures ménagères et de collecte sélective doivent être prévues.

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

**ARTICLE UG12  
STATIONNEMENT**

12.1 - PRINCIPES

12.11 - Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, extensions et installations autorisées dans la zone, doit être assuré en dehors des voies publiques sur des emplacements aménagés.

Pour les établissements industriels et commerciaux, doivent être prévues hors emprises publiques les aires de stationnement, de manœuvres et de déchargement des véhicules lourds de livraison.

12.12 - Chaque emplacement doit être facilement accessible et doit répondre aux caractéristiques minima suivantes :

- . Longueur : 5m
- . Largeur : 2,30m
- . Superficie au moins égale à 20m<sup>2</sup>, y compris les accès.

Le nombre de places à réaliser résultant des normes ci-après est, en cas de décimale, arrondi à l'unité supérieure.

12.2 - NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE A REALISER

Nota : Pour les logements, les normes ci-après s'imposent, sous réserve des dispositions particulières applicables aux logements sociaux, aidés par l'Etat (article L 421-3 du Code de l'Urbanisme).

REF	Destination et nature de la construction	Nombre de place imposée.
A1	Habitation individuelle	2 places de stationnement par logement.
A2	Immeuble collectif	2 places de stationnement par logement. 1 place pour les studios.
A3	Lotissement, opération groupée de plus de 10 logements	2 places par logement.
B1	Commerce de moins de 2000m <sup>2</sup>	1 place par 50m <sup>2</sup> de surface de plancher
B2	Commerce de plus de 2000m <sup>2</sup>	1 place pour 20m <sup>2</sup> de surface de plancher
C	Hôpitaux, cliniques, maisons de retraite	1 place pour 3 lits.
D1	Résidences pour personnes âgées	1 place pour 5 logements.
D2	Foyer de jeunes travailleurs ou travailleurs migrants	1 place pour 3 chambres.
F1	Hôtel	1 place par chambre jusqu'à 40 chambres. Au-delà de 40 chambres : 0,5 place par chambre supplémentaire + une place pour autocar par tranche de 40 chambres
F2	Restaurant	1 place pour 10m <sup>2</sup> de salle de restaurant. + places destinées au personnel.
G	Bureaux et services administratifs	3 places pour 100m <sup>2</sup> de surface de plancher
H	Enseignement	1 place par classe du 1 <sup>er</sup> degré. 1,5 places par classe du second degré.
I	Activités industrielles ou artisanales	1 place pour 80m <sup>2</sup> de surface de plancher.
J	Entrepôt	1 place pour 200m <sup>2</sup> de surface de plancher
h	Lieux de culte	1 place de stationnement pour 20 personnes

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

12.3 - TRANSFORMATION DE LOCAUX EXISTANTS SANS CHANGEMENT DE DESTINATION

12.31 - Dans le cas de modification d'un immeuble existant, les règles fixées en matière de stationnement s'appliquent si la transformation de l'immeuble crée de nouveaux besoins de cet ordre et dans la seule mesure correspondant à ces besoins supplémentaires, même si les travaux de transformation des volumes existants ne nécessitent pas l'obtention d'une quelconque autorisation préalable.

12.32 - Il n'est pas exigé de places supplémentaires :

- pour les extensions de logement existants sous réserve que cette extension soit inférieure à 30m<sup>2</sup> de SURFACE DE PLANCHER,
- pour les modifications de commerces existants d'une superficie inférieure à 2000 m<sup>2</sup>, et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 25 %.

12.4 - CHANGEMENT DE DESTINATION OU D'AFFECTATION DE TOUT OU PARTIE D'UN IMMEUBLE EXISTANT.

Dans ce cas, les règles fixées en matière de stationnement s'appliquent dans la seule mesure où les travaux induisent un besoin supplémentaire de cet ordre.

12.5 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

12.51 - En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaire au stationnement, le constructeur peut être autorisé (en application de l'article L 421.3 du Code de l'Urbanisme) :

- soit à aménager sur un autre terrain situé à moins de 300 m du premier, les places de stationnement qui lui font défaut,
- soit à acquérir les places dans un parc privé situé dans le même rayon, existant ou en cours de réalisation,
- soit à justifier du nombre de places de stationnement nécessaire pour l'obtention d'une concession à long terme (15 ans minimum) dans un parc de stationnement public existant ou en cours de réalisation,
- soit en versant une participation fixée par délibération du Conseil Municipal, en application de l'article R 332.17 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne doit plus être prise en compte en tout ou partie à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

**ARTICLE UG13**  
**ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES**

---

- 13.1 ESPACES BOISES CLASSES  
Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions des articles L 130.1 à L 130.6 du Code de l'Urbanisme. Les demandes de défrichements sont irrecevables dans les espaces boisés classés.
- 13.2 - OBLIGATION DE PLANTER
- 13.21 - Les plantations existantes doivent être maintenues en bon état de conservation. Sur les unités foncières d'une superficie supérieure à 500 m<sup>2</sup>, l'abattage des arbres ne sera autorisé que s'il est indispensable à l'implantation des constructions ou à l'établissement des accès nécessaires.  
Dans ce cas, tout arbre abattu sera remplacé par un arbre de haute tige de 2m à la plantation et atteignant au moins 7m à l'âge adulte.
- 13.22 - Au moins 40 % de la superficie de l'unité foncière doivent être traités en pleine terre et plantés.  
**En secteur UGp** ce pourcentage minimum est porté à 50 %.
- 13.23 - Si les plantations à réaliser se situent sur dalles, celles-ci doivent être recouvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 60cm d'épaisseur. En outre, ces dalles ne doivent pas se situer à plus de 4m de hauteur par rapport au sol naturel.
- 13.24 - Dans le cas d'un groupe d'habitations accolées, autorisées simultanément, chaque logement doit comporter un espace libre privatif et planté adossé en pleine terre, d'une superficie au moins égale à 50 m<sup>2</sup>.
- 13.25 - Les lotissements réalisés sur un terrain d'une superficie supérieure à 1 ha doivent comporter 10 % au moins de cette superficie traitée en espaces verts plantés communs à tous les lots.  
En cas d'espace vert traité en plusieurs parties, aucune des parties ne pourra être inférieure à 1000 m<sup>2</sup>.
- 13.26 - Les espaces plantés doivent comporter un minimum de :  
- 1 arbre de basse tige (moins de 7m à l'état adulte) par unité foncière lorsque la surface plantée est inférieure à 100m<sup>2</sup>,  
- 1 arbre de haute tige (plus de 7m à l'état adulte) par 100m<sup>2</sup> de surface plantée lorsqu'elle est supérieure à 100m<sup>2</sup>. A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2m.
- 13.27 - Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige au moins pour 4 emplacements.

- 13.3 - EXEMPTIONS  
Ne sont pas soumis aux règles du présent article :  
- l'aménagement ou l'extension par surélévation des bâtiments existants à destination d'habitation qui ne respecteraient pas les dispositions de cet article, sous réserve qu'il n'y ait pas augmentation de l'emprise au sol.

---

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS**  
**PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

---

**ARTICLE UG14**  
**COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

---

- 14.1 - Le Coefficient d'Occupation du Sol (COS) de la zone est fixé à 0,30.
- 14.2 - Dans le cas de construction affectée à des destinations différentes, sur une même unité foncière, le cumul des COS particuliers à chaque destination ne peut excéder le COS maximum de la zone ou du secteur.
- 14.3 - Le COS n'est pas applicable aux constructions à destination d'équipements publics ou d'intérêt collectif, scolaires, sanitaires ou hospitaliers ni aux ouvrages techniques d'infrastructure.

**B2.**

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



**Extrait**

**Plan Local d'Urbanisme de la ville de Montfermeil**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 17 novembre 2004  
Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 24 avril 2013  
Document mis en compatibilité suite à la DUP du Tramway 4 du 12 septembre 2013*

## CHAPITRE 4

### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UD

#### CARACTERE ET VOCATION DE LA ZONE

Cette zone couvre des parties du territoire communal constituées d'un tissu urbain mixte, à dominante d'habitat, mais où se trouvent juxtaposées de l'habitat individuel et des ensembles de petits immeubles collectifs, en général bas et à caractère continu sur rue.

Cette zone est essentiellement affectée à l'habitat, mais le renforcement des équipements, commerces, services et activités compatibles n'est pas à exclure.

La réglementation applicable vise à maintenir le caractère du bâti dans sa mixité, tout en autorisant la diversité des fonctions.

La zone UD comprend des secteurs soumis aux nuisances de bruit des infrastructures de transport terrestre.

#### **ARTICLE UD1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

---

##### 1.1 - RAPPEL

Les demandes de défrichements sont irrecevables dans les espaces boisés classés.

##### 1.2 - NE SONT INTERDITES QUE LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES

1.21 - Les constructions à destination industrielle d'une surface de plancher supérieure à 1000 m<sup>2</sup>.

1.22 - Les constructions à destination d'entrepôt non liées à une activité commerciale de vente autorisée.

1.23 - Les constructions à destination agricole.

1.24 - La création d'installations classées soumises à autorisation préalable. La création d'installations classées soumises à déclaration dont la liste figure en annexe du présent règlement, ou ne répondant pas aux conditions fixées à l'article 2 ci-après.

1.25 - Les terrains de camping et de caravanage, ainsi que ceux affectés à l'implantation d'habitations légères de loisirs dans le cadre des articles R 444.1 à 4 du Code de l'Urbanisme.

1.26 - Le stationnement de plus d'une caravane par fraction de 250 m<sup>2</sup> de terrain sur une même unité foncière afin de préserver le caractère paysagé et urbain de la zone.

1.27 - Au titre des installations et travaux divers définis à l'article R 442.2 du Code de l'Urbanisme :  
· Les affouillements et exhaussements de sol ne répondant pas aux conditions définies à l'article 2,  
· Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités, non liés à une occupation du sol autorisée.

1.28 - Les carrières.

1.29 - Les dépôts à ciel ouvert de matériel ou de matériaux, ainsi que les constructions provisoires ou mobiles, sauf si ceux-ci sont liés au fonctionnement d'un chantier en cours ou d'un équipement collectif.

**ARTICLE UD2**  
**OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES**

2.1 - RAPPELS

- 2.11 - les démolitions des bâtiments remarquables indiqués au PLU et repris sur le plan graphique sont soumises à permis de démolir au titre de la loi paysage.
- 2.12 - Sont soumis à autorisation, sous réserve des dispositions des articles L 422-1 à L 422-5, les travaux exécutés sur les constructions existantes, lorsqu'ils ont pour effet d'en changer la destination, de modifier leur aspect extérieur ou leur volume (extension, surélévation) ou de créer des niveaux supplémentaires (surface de plancher nouvelle à l'intérieur du volume existant), en application de l'article L 421.1 du Code de l'Urbanisme.
- 2.13 - L'édification des clôtures est soumise à déclaration (article L 441.2 du Code de l'Urbanisme), à l'exception de celles nécessaires à l'activité agricole ou forestière.
- 2.14 - Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- 2.15 - Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels aux documents graphiques.
- 2.16 - Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés de plus de 0,5 hectares. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit.
- 2.17 - Tous travaux ayant pour effet de détruire un élément de paysage identifié par le Plan Local d'Urbanisme en application du 7<sup>ème</sup> alinéa de l'article L 123.1, et non soumis à un régime d'autorisation doivent faire l'objet d'une autorisation, préalable au titre des installations et travaux divers, dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat (art. L 442.2 du Code de l'Urbanisme).
- 2.2 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES NE SONT ADMISES QUE SI ELLES RESPECTENT LES CONDITIONS DEFINIES CI-APRES
- 2.212 -Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures, et à condition qu'ils ne compromettent pas l'environnement des unités foncières voisines.
- 2.22 - L'aménagement et l'extension mesurée des bâtiments existants, qui du fait de leur destination ne seraient pas admis dans la zone, ainsi que leurs annexes.

- 2.23 - Le changement de destination des bâtiments existants sous réserve que la nouvelle destination soit conforme aux destinations de constructions admises dans la zone.
- 2.24 - Les installations classées au titre de la loi N° 76 663 du 19 juillet 1976 modifiée, soumises à déclaration préalable, sous réserve des interdictions résultant de l'article 1, et à condition :
- . Qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants,
  - . Que les nuisances et dangers puissent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement de la zone,
  - . Que leur fonctionnement soit compatible avec les infrastructures existantes.
- 2.25 - L'aménagement ou l'extension des installations classées existantes autres que celles mentionnées à l'alinéa précédent, sous réserve que les travaux ne soient pas de nature à augmenter les risques et nuisances pour le voisinage.
- 2.26 - Les affouillements et exhaussements de sol, relevant des installations et travaux divers définis à l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol admises dans la zone, ou à celle d'équipements d'infrastructure.
- 2.27 - Les parkings ou aires de stationnement, les garages, les ateliers de réparation à l'exclusion des postes de peinture, les stations-service et les dépôts d'hydrocarbures qui leurs sont liés, et à condition que des dispositions particulières soient prises pour éviter le risque et la propagation des incendies.

**NUISANCES SONORES**

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage notamment d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et hospitalières devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992, et à l'arrêté préfectoral N° 00 0784 du 13 mars 2000.

**RISQUE HYDROLOGIQUE**

Dans l'hypothèse de la construction de niveaux inférieurs au terrain naturel (cave, parking...), et/ou dans celle de procéder à des excavations, l'attention du pétitionnaire est attirée sur le fait que ces travaux sont de nature à modifier les écoulements superficiels et souterrains et d'entraîner, pour les futurs occupants, un risque de nuisances lié aux phénomènes hydrologiques. Il vérifiera aussi que des dispositions seront prises en fonction des sous-pressions dues à la montée de la nappe phréatique.

**ARTICLE UD3  
ACCES ET VOIRIES**

3. 1 - ACCES
- 3.11 - Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée permettant la circulation automobile et en état de viabilité. Cet accès devra se faire :
- soit directement par une façade sur rue,
  - soit par l'intermédiaire d'un passage privé (appendice d'accès).
  - soit par une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 3.12 - Ce passage d'accès doit avoir au minimum une largeur d'emprise de 3,50m (2,50m dans le cas d'un accès droit d'une longueur inférieure à 50m).
- 3.13 - Constructions existantes :  
Les dispositions du paragraphe 3.12 ci-dessus ne sont pas applicables aux accès desservant des constructions existantes à condition que les travaux d'aménagement ou d'extension ne conduisent pas à une augmentation de la SURFACE DE PLANCHER de plus de 50 % de la surface existante.
- 3.14 - Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
- 3.15 - Les accès ne doivent présenter aucun risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès eu égard à la nature et à l'importance du trafic, ainsi qu'à la position et à la configuration de ces accès.
- 3.2 - VOIRIE
- 3.21 - Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination. Ces voies doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.
- 3.22 - Les voies nouvelles publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile doivent présenter au minimum une largeur d'emprise de 8m.  
Cette emprise peut être réduite, jusqu'à une largeur minimum de 3,50m pour la chaussée, dans les cas suivants :
- existence d'une autre voie d'accès,
  - circulation à sens unique,
  - passages piétons indépendants de la voie (non situés en bordure de chaussée),
  - voies d'une longueur inférieure à 50m, desservant au plus ou 15 places de stationnement.
- 3.23 - 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.
- 3.24 - Des conditions particulières peuvent être imposées dans le cadre des lotissements ou opérations groupées, en matière de tracé, de largeur et de modalités d'exécution, dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants, en vue de l'intégration de ces ouvrages dans la voirie publique communale.

**ARTICLE UD4  
DESSERTE PAR LES RESEAUX**

- 4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE
- 4.11 - Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être alimentée par branchement à un réseau collectif de distribution sous pression présentant des caractéristiques suffisantes.
- 4.12 - Il reviendra au pétitionnaire de prendre toute précaution pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- 4.2 - ASSAINISSEMENT
- 4.21 - Il reviendra au pétitionnaire de prendre en compte les possibilités mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique de façon à éviter le reflux d'eaux d'égout dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auraient pu être évités, devront être rendus étanches.
- La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N° 94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Devant cette interdiction, le pétitionnaire devra donc prémunir le projet des variations de niveaux des eaux souterraines et prévoir un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.
- 4.3 - ASSAINISSEMENT EAUX USEES
- 4.31 - Toute construction ou installation nouvelle susceptible de rejeter des eaux usées doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement séparatif d'eaux usées conformément au règlement d'assainissement de la Communauté d'Agglomération de Clichy sous Bois / Montfermeil. Cependant, en cas d'impossibilité technique de se brancher au réseau d'eaux usées ou sur les rues non desservies par un réseau d'assainissement en eaux usées, un système autonome d'assainissement individuel conforme à la réglementation en vigueur devra être mis en place.
- 4.32 - L'évacuation des eaux ménagères, et des effluents non traités, dans les fossés, cours d'eau ou égouts pluviaux est interdite.
- 4.33 - Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et particulièrement en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.
- 4.34 - Les eaux issues des parkings, y compris celles des parkings souterrains, subiront un traitement de débouillage, deshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.
- 4.4 - ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES
- 4.41 - Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales (articles 640 et 641 du Code Civil). Lorsqu'il existe un réseau collectif apte à recueillir les eaux pluviales, les aménagements sur le terrain devront garantir leur évacuation dans ledit réseau.

- 4.42 - En l'absence d'un tel réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales provenant de la propriété, sont à la charge du constructeur. Des aménagements tels que bassin étanche ou autres dispositifs pourront être imposés pour permettre la rétention des eaux pluviales sur le terrain ou la limitation des débits évacués.
- 4.43 - Quelle que soit l'opération d'urbanisation, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non-imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.
- 4.44 - Un des moyens de parvenir à ces objectifs, est de concevoir des ouvrages à ciel ouvert intégrés à l'aménagement tels que parking ou square inondables. Dans ce cas, ils seraient à double fonction : fonction assainissement et fonction urbaine, ce qui permettra d'en pérenniser la gestion et l'entretien.  
L'intégration des stockages dans l'aménagement public permet également de faire d'une contrainte de gestion des eaux pluviales, un élément de valorisation du projet. A titre d'exemple, un square, une placette, un cheminement piéton, un parking,... peuvent être modelés, et les faibles décaissés créés peuvent contenir momentanément 10 à 30cm d'eau, lors d'événements pluvieux importants.
- 4.45 - Les eaux issues des parkings, y compris celles des parkings souterrains, subiront un traitement de débouillage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.
- 4.5 - ELECTRICITE, TELECOMMUNICATIONS
- 4.51 - Les branchements privatifs, électriques, et de télécommunication doivent être réalisés en souterrain jusqu'en limite du domaine public. Cette disposition ne s'applique pas à l'aménagement ou l'extension d'une construction existante, à la condition que sa destination reste inchangée.
- 4.52 - Les lignes électriques et de télécommunication doivent être réalisées en souterrain, à l'intérieur des lotissements ou ensembles groupés.

**ARTICLE UD5**  
**CARACTERISTIQUES DES TERRAINS**

5.1 - REGLE GENERALE

5.11 - Pour être constructible, un terrain doit avoir une superficie suffisante pour satisfaire à la réglementation en vigueur en matière d'assainissement individuel, s'il n'est pas desservi par un réseau d'assainissement collectif d'eaux usées.

5.12 - Tout terrain destiné à une construction à destination d'habitation ou d'activité doit avoir une superficie au moins égale à 500 m<sup>2</sup>.

5.13 Tout terrain issu d'une division parcellaire devra respecter les articles 6, 7, 12, et 13 du présent règlement.

5.2 - HABITAT GROUPE

5.21 - Plusieurs constructions à usage d'habitation, accolées ou non accolées, sont admises sur une seule unité foncière, à condition que la division de propriétés qui pourrait en découler soit conforme aux dispositions du 5.1 et, division faite, aux dispositions des articles 6 et 7.

5.3 - CAS PARTICULIERS - EXEMPTIONS

5.31 - Les règles de surface minimum instituées par le présent article, ne sont pas applicables aux cas énumérés ci-après :

- . Unité foncière créée antérieurement à la date du 27.09.1990,
- . Modification de limites séparatives ne se traduisant pas par une augmentation du nombre d'unités foncières,
- . Détachement au profit d'une collectivité publique.

5.32 - Les règles du présent article ne sont pas applicables

- aux terrains destinés à la construction des équipements collectifs ou ouvrages techniques d'infrastructure,
- à l'aménagement ou à l'extension mesurée d'un bâtiment existant, ainsi qu'à la construction d'annexe à ce bâtiment existant.

**ARTICLE UD6**  
**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

- 6.1 - REGLE GENERALE
- 6.11 - Le nu de façade de toute construction doit être édifié en recul d'au moins 4m par rapport à l'alignement des voies et emprises publiques.  
Cette prescription s'applique également aux constructions édifiées en bordure des voies privées. Dans ce cas, la limite de la voie privée est prise comme alignement.
- 6.12 - Si des marges de reculement obligatoire sont prévues sur les documents graphiques, la limite de ces marges est prise comme alignement.
- 6.2 - DISPOSITIONS PARTICULIERES
- 6.21 - Le recul de 4m ne sera pas calculé par rapport à l'alignement, mais par rapport à l'axe de la voie, dans les cas suivants :
- . Le long d'une voie de desserte interne correspondant à un ensemble d'habitat individuel groupé,
  - . Lorsque la profondeur d'une unité foncière est inférieure à 15m,
  - . En cas de sols d'une pente supérieure à 10 %, mais uniquement pour les garages particuliers d'une hauteur inférieure à 3m.
- 6.22 - Le long des alignements existants faisant l'objet d'une indication particulière sur les documents graphiques, la construction à l'alignement est obligatoire, à moins qu'un mur plein soit édifié sur toute la largeur de l'unité foncière (accès voitures exceptés).
- 6.23 - En bordure de l'avenue Jean Jaurès, le recul par rapport à l'alignement est porté à 15m. Les constructions doivent obligatoirement se situer à l'intérieur d'une bande de 15m de profondeur calculée à partir de la marge de recul. En rez-de-chaussée la profondeur de la bande constructible est portée à 25m en vue de permettre l'implantation de commerce uniquement en rez-de-chaussée.
- 6.3 - DISPOSITIONS LIEES A LA VOIE  
La distance horizontale entre tout point de la construction et le point le plus proche au niveau du sol de l'alignement opposé doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.
- 6.4 - CONDITIONS D'APPLICATION  
Les saillies édifiées en surplomb sur marges de recul des voies publiques ou privées ne sont admises que si elles sont conformes aux dispositions des règlements de voirie en vigueur.
- 6.5 - EXEMPTIONS  
Ne sont pas soumis à ces règles d'implantation en recul sur alignement :
- l'aménagement ou l'extension d'un bâtiment existant, qui ne respecterait pas l'implantation imposée, l'extension pouvant dans ce cas être édifiée avec un recul identique à celui du bâtiment et sous réserve que la partie en extension respecte les dispositions de l'alinéa 6.3.
  - les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris qui peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m minimum.

**ARTICLE UD7**  
**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

- 7.1 - DANS BANDE DE 25M
- 7.11 - Dans une bande de 25m de profondeur mesurée à partir de l'alignement de la voie de desserte ou de la limite de la marge de reculement obligatoire qui s'y substitue lorsqu'elle est portée sur les documents graphiques, les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives latérales.
- 7.12 - En cas de retrait sur limite séparative latérale ou sur limites n'aboutissant pas aux voies, les marges définies au paragraphe 3. ci-après doivent être respectées.
- 7.13 - En cas de retrait sur limite séparative latérale, si la construction est implantée à l'alignement, la continuité bâtie sur rue doit être assurée par un traitement de clôture préservant la cohérence de l'espace urbain.
- 7.2 - AU-DELA DE LA BANDE DE 25M
- 7.21 - Au-delà de la bande de 25m de profondeur définie ci-dessus, et notamment le long des limites séparatives n'aboutissant pas aux voies, les constructions doivent respecter les règles définies aux paragraphes 3 et 4 ci-après.
- 7.3 - MARGES DE RETRAIT
- 7.31 - En cas de retrait, la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 8m.
- 7.32 - Lorsque la façade en vis-à-vis de la limite séparative est un mur aveugle, la distance horizontale de tout point de la construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 2,50m.
- 7.33 - En cas de murs aveugles de constructions à usage d'habitation dont la hauteur n'excède pas 11m, cette distance doit être au moins égale au tiers de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 2,50m. Dans ce dernier cas, la partie supérieure d'un pignon correspondant à une toiture en pente n'est pas à prendre en compte sur une longueur de façade de 2,50m.  
Sont assimilées à des murs aveugles, les façades percées de baies dont la hauteur d'allège se situe au moins à 1,90m au-dessus du plancher fini, ou comportant à rez-de-chaussée un accès donnant sur un dégagement.  
  
Dans le cas de façade dont seule une partie correspondrait à la définition de murs aveugles, on considère que la partie non aveugle se prolonge sur une longueur de façade de 1m à compter de la dernière baie. Au-delà, on applique le prospect correspondant aux murs aveugles.
- 7.4 - CONSTRUCTION SUR LIMITE SEPARATIVE
- 7.41 - Les constructions basses ou parties basses de construction non affectées à des activités peuvent être édifiées en limite séparative, à condition que leur hauteur soit limitée à 3m. Dans une bande de 2,50m calculée à partir des limites séparatives aucune partie de construction ou de toiture ne doit être vue, à partir de l'unité foncière voisine, sous un angle de plus de 45° au-dessus d'un plan horizontal situé à 3m de hauteur au droit de la limite

---

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

---

7.42 - L'adossement à des bâtiments existants édifiés en limites séparatives sur des parcelles limitrophes est admis dans la limite de leur héberge, sans dépasser toutefois 9m à l'égout du toit et 11m au faîtage.

**7.5 - BATIMENTS EXISTANTS**

7.51 - Sont admis l'aménagement, l'extension, (y compris la surélévation), des bâtiments existants à usage d'habitation, qui ne respecteraient pas les règles du présent article, à condition que la partie en extension respecte la règle, ou que la partie non conforme soit aveugle vis-à-vis de la limite séparative, limitée à 10m<sup>2</sup> de surface de plancher par logement préexistant, et ne dépasse pas une hauteur de 9m à l'égout du toit et 11m au faîtage.

**7.6 - EXEMPTIONS**

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

---

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

---

**ARTICLE UD8  
IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE  
MEME PROPRIETE**

---

**8.1 - PROSPECTS**

8.11- Les constructions doivent être implantées de manière que les baies ne soient masquées par aucune partie d'immeuble qui à l'appui de ces baies serait vue sous un angle de plus de 45° au-dessus du plan horizontal.

8.12 - Une distance d'au moins 8m est exigée entre deux bâtiments non contigus. Cette distance minimum est n'est pas applicable aux constructions d'une hauteur inférieure à 4m.

8.13 - Aucune distance n'est imposée entre façades aveugles.

Dans le cas de façade dont seule une partie correspondrait à la définition de murs aveugles, on considère que la partie non aveugle se prolonge sur une longueur de façade de 2,50m à compter de la dernière baie. Au-delà, on applique le prospect correspondant aux murs aveugles.

**8.2 - BATIMENTS EXISTANTS**

8.21 - L'aménagement, l'extension ou la surélévation des bâtiments existants qui ne respecteraient pas les règles du présent article sont admis, à condition toutefois que la partie en extension ou en surélévation respecte les règles imposées.

**ARTICLE UD9  
EMPRISE AU SOL**

Il n'est pas fixé de règle.

**ARTICLE UD10  
HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

10.1 - DEFINITION ET MODE DE CALCUL DE LA HAUTEUR

10.11 - La hauteur des constructions est définie :

- soit comme une hauteur totale, ou au faitage,
- soit par référence à l'égout du toit,
- soit en nombre de niveaux,

Ces différentes variables pouvant être utilisées conjointement.

10.12 - La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel avant aménagement jusqu'au point de référence le plus élevé du bâtiment (égout, faitage), les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise étant exclus.

10.13 - Dans le cas de terrain dont la pente est supérieure à 7,5 %, une tolérance de 1,5m est admise à condition que la limitation du nombre de niveaux soit observée.

10.2 - HAUTEUR EN FONCTION DE LA LARGEUR DE LA VOIE

10.21 - En bordure de voie, la hauteur des constructions doit être telle que la différence d'altitude entre tout point de la construction et le point le plus proche de la limite constructible opposée, n'excède pas la distance comptée horizontalement entre ces deux points.

10.22 - Lorsque la construction est édifiée à l'angle de deux voies, la partie du bâtiment bordant la voie la plus étroite peut avoir la même hauteur que celle longeant la voie la plus large sur une profondeur n'excédant pas 15m, par rapport à l'alignement de cette dernière voie ou lorsqu'elles sont portées sur le document graphique, par rapport aux marges obligatoires de reculement qui s'y substituent.

10.3 - LIMITATION DES HAUTEURS

10.31 - La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 4 niveaux (R+3 ou R+2+combles) et 12 mètres.

10.32 - Toutefois pour les bâtiments comportant des toitures en pente, la hauteur au faitage pourra excéder de 2m la hauteur ci-dessus à condition que la hauteur à l'égout du toit ne dépasse pas 10m.

10.33 - La hauteur totale des constructions à destination d'activité est limitée à 9m.

10.4 - EXEMPTIONS

Ne sont pas soumis à ces règles de hauteur :

- les équipements collectifs d'infrastructure et de superstructure lorsque leurs caractéristiques techniques l'imposent,
- l'aménagement et l'extension mesurée dans le cadre d'une réhabilitation d'un bâtiment existant, d'une hauteur supérieure à celle autorisée. Dans le ce cas, la hauteur des extensions est limitée à celle du bâtiment existant.

**ARTICLE UD11**  
**ASPECT EXTERIEUR**

11.1 - ASPECT GENERAL

11.11 - Les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales (Art. R 111.21 du Code de l'Urbanisme).

11.12 - La bonne intégration des constructions à leur environnement sera recherchée par :

- . Une adaptation au sol soigneusement traitée,
- . Leurs dimensions et la composition de leurs volumes,
- . L'aspect et la mise en œuvre des matériaux,
- . Le rythme et la proportion des ouvertures,
- . L'harmonie des couleurs.

11.2 - VOLUMES ET PERCEMENTS

Le volume, la modénature et les rythmes de percement des constructions nouvelles doivent s'harmoniser avec ceux du bâti existant, en s'inscrivant dans la composition générale de l'îlot ou de la rue.

Les placages ou peintures d'imitation, la destruction ou le camouflage de sculpture ou d'ornementation ancienne de même que le décapage de l'enduit pour rendre les pierres apparentes, sont interdits.

11.3 - PAREMENTS EXTERIEURS

Les différents murs d'un bâtiment doivent présenter un aspect et une couleur en harmonie avec les constructions proches. Les pignons seront traités avec le même soin que les façades principales.

Les percements à proportion verticale devront être préservés et les nouveaux percements reprendre cette proportion pour les baies principales.

Les matériaux de façade seront choisis avec un souci de cohérence et de continuité avec le bâti avoisinant aussi bien pour le bâtiment principal que pour les annexes et clôtures.

Les enduits seront de tonalité neutre, en harmonie avec les maçonneries de pierre locale, et de préférence à finition « grattée ».

Les constructions anciennes en pierre, en brique ou enduites, devront conserver leurs façades avec matériaux naturels apparents. Corniches, bandeaux et éléments de modénature seront conservés, voire restaurés. Ces dispositions s'appliquent notamment aux constructions identifiées aux plans comme faisant partie du patrimoine architectural de la commune.

11.4 - TOITURES

Les combles et toitures devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception. Les toitures des constructions seront composées d'un ou plusieurs éléments à versants symétriques, dont la pente sera comprise entre 35° et 50°.

Ces dispositions pourront ne pas être imposées en cas d'adjonction à une construction existante, ou s'il s'agit de projets dont l'intégration dans l'environnement naturel ou architectural existant aura été particulièrement étudiée.

Les couvertures en terrasse ne sont admises que pour les volumes de liaison construits à rez-de-chaussée, de faible superficie.

L'éclairage éventuel des combles sera assuré soit par des ouvertures en lucarnes, soit par des ouvertures en châssis de toit dans le plan des versants, soit par des fenêtres en pignon, si les règles de prospect le permettent.

11.5 - CLOTURES

11.51- Les clôtures doivent être conçues de façon à participer harmonieusement à la définition du paysage urbain. Les clôtures sur rue doivent s'inscrire en cohérence avec les éléments similaires du même alignement ou de la rue, par analogie de composition, de matériaux ou de hauteur.

11.52 - Les clôtures sur la voie publique seront constituées :

- soit d'un mur haut, lorsqu'il est le prolongement de la construction, réalisé en matériaux destinés à rester apparents (pierre de taille, moellon, brique pleine jointoyée) ou recouvert d'un enduit teinté dans la masse ou peint dans des teintes proches de la tonalité générale des constructions avoisinantes,
- soit d'un mur bahut en maçonnerie apparente ou enduite d'une hauteur comprise entre 0,50m et 1,10m, surmonté d'une grille à barreaudages verticaux,
- soit d'une clôture ajourée (grillage sur potelets métalliques ou grille), sur toute sa hauteur et doublée d'une haie vive.

11.53 - En limite séparative, les clôtures peuvent être constituées soit par un mur enduit, soit par une grille ou grillage sur toute leur hauteur.

11.54 - La hauteur totale des clôtures est limitée à 2,20m.

Toutefois, l'entretien et la restauration des murs anciens en maçonnerie d'une hauteur supérieure sont admis.

Cette hauteur maximum est portée à :

- 2,50m en cas de pente,
- 3,20m en bordure des alignements des rues Delagarde et Général leclerc.

11.6 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

11.61 Pour toute construction, des dispositions permettant la dissimulation (haie vive, etc...) ou l'intégration dans la construction des containers d'ordures ménagères et de collecte sélective doivent être prévues.

11.62 - Les postes de transformation électrique et les poste de détente gaz doivent être intégrés architecturalement au site, en prenant en compte en particulier, les matériaux et les couleurs des constructions avoisinantes.

11.63 - Les antennes paraboliques quelque soit leur dimension ne doivent pas être visibles de la rue. Elles doivent être implantées en dessous du niveau du faîtage du toit. Leur couleur sera proche de celle de la construction principale.

11.64 - Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles de la ou des voies publiques ou privées.

**ARTICLE UD12  
STATIONNEMENT**

12.1 - PRINCIPES

12.11 - Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, extensions et installations autorisées dans la zone, doit être assuré en dehors des voies publiques sur des emplacements aménagés.

Pour les établissements industriels et commerciaux, doivent être prévues hors emprises publiques les aires de stationnement, de manœuvres et de déchargement des véhicules lourds de livraison.

12.12 - Chaque emplacement doit être facilement accessible et doit répondre aux caractéristiques minimum suivantes :

- . Longueur : 5m
- . Largeur : 2,30m
- . Superficie au moins égale à 20m<sup>2</sup>, y compris les accès.

Le nombre de places à réaliser résultant des normes ci-après est, en cas de décimale, arrondi à l'unité supérieure.

12.2 - NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE A REALISER

Nota : Pour les logements, les normes ci-après s'imposent, sous réserve des dispositions particulières applicables aux logements sociaux, aidés par l'Etat (article L 421-3 du Code de l'Urbanisme).

REF	Destination et nature de la construction	Nombre de place imposé.
A1	Habitation individuelle	2 places de stationnement par logement.
A2	Immeuble collectif	2 places de stationnement par logement. 1 place pour les studios.
A3	Lotissement, opération groupée de plus de 10 logements	2 places par logement.
B1	Commerce de moins de 2000m <sup>2</sup>	1 place par 50m <sup>2</sup> de surface de plancher
B2	Commerce de plus de 2000m <sup>2</sup>	1 place pour 20m <sup>2</sup> de surface de plancher
C	Hôpitaux, cliniques, maisons de retraite	1 place pour 3 lits.
D1	Résidences pour personnes âgées	1 place pour 5 logements.
D2	Foyer de jeunes travailleurs ou travailleurs migrants	1 place pour 3 chambres.
F1	Hôtel	1 place par chambre jusqu'à 40 chambres. Au-delà de 40 chambres : 0,5 place par chambre supplémentaire + une place pour autocar par tranche de 40 chambres
F2	Restaurant	1 place pour 10m <sup>2</sup> de salle de restaurant. + places destinées au personnel.
G	Bureaux et services administratifs	3 places pour 100m <sup>2</sup> de surface de plancher
H	Enseignement	1 place par classe du 1 <sup>er</sup> degré. 1,5 places par classe du second degré.
I	Activités industrielles ou artisanales	1 place pour 80m <sup>2</sup> de surface de plancher.
J	Entrepôt	1 place pour 200m <sup>2</sup> de surface de plancher
h	Lieux de culte	1 place de stationnement pour 20 personnes

12.3 - TRANSFORMATION DE LOCAUX EXISTANTS SANS CHANGEMENT DE DESTINATION

12.31 - Dans le cas de modification d'un immeuble existant, les règles fixées en matière de stationnement s'appliquent si la transformation de l'immeuble crée de nouveaux besoins de cet ordre et dans la seule mesure correspondant à ces besoins supplémentaires, même si les travaux de transformation des volumes existants ne nécessitent pas l'obtention d'une quelconque autorisation préalable.

12.32 - Il n'est pas exigé de places supplémentaires :

- pour les extensions de logement existants sous réserve que cette extension soit inférieure à 30m<sup>2</sup> de SURFACE DE PLANCHER,
- pour les modifications de commerces existants d'une superficie inférieure à 2000 m<sup>2</sup>, et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 25 %.

12.4 - CHANGEMENT DE DESTINATION OU D'AFFECTATION DE TOUT OU PARTIE D'UN IMMEUBLE EXISTANT.

Dans ce cas, les règles fixées en matière de stationnement s'appliquent dans la seule mesure où les travaux induisent un besoin supplémentaire de cet ordre.

12.5 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

12.51 - En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaire au stationnement, le constructeur peut être autorisé (en application de l'article L 421.3 du Code de l'Urbanisme) :

- soit à aménager sur un autre terrain situé à moins de 300 m du premier, les places de stationnement qui lui font défaut,
- soit à acquérir les places dans un parc privé situé dans le même rayon, existant ou en cours de réalisation,
- soit à justifier du nombre de places de stationnement nécessaire pour l'obtention d'une concession à long terme (15 ans minimum) dans un parc de stationnement public existant ou en cours de réalisation,
- soit en versant une participation fixée par délibération du Conseil Municipal, en application de l'article R 332.17 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne doit plus être prise en compte en tout ou partie à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT

ARTICLE UD13  
ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES

- 13.1 ESPACES BOISES CLASSES  
Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions des articles L 130.1 à L 130.6 du Code de l'Urbanisme. Les demandes de défrichements sont irrecevables dans les espaces boisés classés.
- 13.2 - OBLIGATION DE PLANTER
- 13.21 - Les plantations existantes doivent être maintenues en bon état de conservation. Cependant, l'abattage d'arbres sera autorisé s'il est indispensable à l'implantation des constructions ou à l'établissement d'un accès.  
Tout arbre abattu doit être remplacé.
- 13.22 - Au moins 15 % de la superficie totale de l'unité foncière doivent être traités en pleine terre et plantés. Si l'unité foncière ne comporte pas de logements, ou est occupée par un équipement collectif, ce pourcentage est ramené à 10 %.  
  
Si les plantations à réaliser se situent sur dalles, celles-ci doivent être recouvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 60cm d'épaisseur. En outre ces dalles ne doivent pas se situer à plus de 4m de hauteur par rapport au sol naturel.
- 13.23 - Dans le cas d'habitations accolées réalisées simultanément, chaque logement doit comporter un espace libre privatif et planté contigu et d'un seul tenant, d'une surface au moins égale à 50m<sup>2</sup>.
- 13.24 - Les espaces plantés doivent comporter un minimum de :  
- 1 arbre de basse tige (moins de 7m à l'état adulte) par unité foncière lorsque la surface plantée est inférieure à 100m<sup>2</sup>,  
- 1 arbre de haute tige (plus de 7m à l'état adulte) par 50m<sup>2</sup> de surface plantée lorsqu'elle est supérieure à 100m. A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2m.
- 13.25 - Les marges de reculement et d'isolement doivent être paysagées et plantées.
- 13.26 - Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 4 emplacements.
- 13.27 - Les éléments qui ne doivent pas être visibles depuis les voies publiques (aire de service, dépôt de containers) seront dissimulés par des écrans plantés.
- 13.28 - Les lotissements réalisés sur un terrain d'une superficie supérieure à 1 ha doivent comporter 10 % au moins de cette superficie traitée en espaces verts plantés communs à tous les lots. En cas d'espace vert traité en plusieurs parties, aucune des parties ne pourra être inférieure à 1000 m<sup>2</sup>.
- 13.3 - EXEMPTIONS  
Ne sont pas soumis aux règles du présent article :  
- l'aménagement ou l'extension mesurée des bâtiments existants à destination d'habitation qui ne respecteraient pas les dispositions de cet article, sous réserve qu'il n'y ait pas augmentation de l'emprise au sol.  
- les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. 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 environnant.

COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT

ARTICLE UD14  
COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

14.1 - Le Coefficient d'Occupation du Sol (COS) de la zone est fixé à 1,00.

14.2 - Toutefois, le COS est limité suivant la destination de la construction.

DESTINATION	COS SPECIFIQUE
Habitation et hôtellerie	0,90
Commerce et artisanat	0,90
Bureau	0,90
Equipement collectif	
Activité industrielle et entrepôt	0,70
	2,10m <sup>3</sup> /m <sup>2</sup> de terrain

14.3 - Dans le cas de construction affectée à des destinations différentes, sur une même unité foncière, le cumul des COS particuliers à chaque destination ne peut excéder le COS maximum de la zone ou du secteur.

14.4 - Le COS n'est pas applicable aux constructions à destination d'équipements publics ou d'intérêt collectif, scolaires, sanitaires ou hospitaliers ni aux ouvrages techniques d'infrastructure.

## CHAPITRE 6

### DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE UG

#### CARACTERE ET VOCATION DE LA ZONE

Cette zone couvre les parties du territoire communal constituées d'un tissu pavillonnaire traditionnel.

Cette zone est essentiellement affectée à l'habitat, mais le renforcement des équipements, commerces, services et activités compatibles avec l'habitat n'est pas à exclure.

La réglementation applicable vise à maintenir le caractère du bâti en préservant le caractère résidentiel dominant.

La zone UG comporte **un secteur UGp** où la constructibilité est limitée compte tenu des insuffisances de visibilité et de la sensibilité paysagère du coteau et des lisières de la Forêt de Bondy.

La zone UG comprend :

- des secteurs de risque lié à la présence ou à la proximité d'anciennes carrières,
- des secteurs soumis aux nuisances de bruit des infrastructures de transport terrestre.

### **ARTICLE UG1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES**

#### 1.1 - RAPPEL

Les demandes de défrichements sont irrecevables dans les espaces boisés classés.

#### 1.2 - NE SONT INTERDITES QUE LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES

- 1.21 - Les constructions à destination d'habitation d'une surface de plancher supérieure à 250m<sup>2</sup> sur une même unité foncière.
- 1.22 - Les constructions à destination industrielle ou d'entrepôt d'une surface de plancher supérieure à 750 m<sup>2</sup>.
- 1.23 - Les constructions à destination de bureaux d'une surface de plancher hors œuvre nette supérieure à 250m<sup>2</sup> non liées à une activité autorisée sur la même unité foncière.
- 1.24 - La création d'installations classées soumises à autorisation préalable. La création d'installations classées soumises à déclaration dont la liste figure en annexe du présent règlement, ou ne répondant pas aux conditions fixées à l'article 2 ci-après.
- 1.25 - Les terrains de camping et de caravanage, ainsi que ceux affectés à l'implantation d'habitations légères de loisirs dans le cadre des articles R 444.1 à 4 du Code de l'Urbanisme.
- 1.26 - Le stationnement de plus d'une caravane par fraction de 250 m<sup>2</sup> sur une même unité foncière afin de préserver le caractère paysager et urbain de la zone.
- 1.27 - Au titre des installations et travaux divers définis à l'article R 442.2 du Code de l'Urbanisme :  
· Les affouillements et exhaussements de sol ne répondant pas aux conditions définies à l'article 2,  
· Les dépôts de véhicules de plus de 10 unités, non liés à une occupation du sol autorisée.
- 1.28 - Les carrières.
- 1.29 - Les dépôts à ciel ouvert de matériel ou de matériaux, ainsi que les constructions provisoires ou mobiles, sauf si ceux-ci sont liés au fonctionnement d'un chantier en cours ou d'un équipement collectif.

**ARTICLE UG2**  
**OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES**

2.1 - RAPPELS

- 2.11 - les démolitions des bâtiments remarquables indiqués au PLU et repris sur le plan graphique sont soumises à permis de démolir au titre de la loi paysage.
- 2.12 - Sont soumis à autorisation, sous réserve des dispositions des articles L 422-1 à L 422-5, les travaux exécutés sur les constructions existantes, lorsqu'ils ont pour effet d'en changer la destination, de modifier leur aspect extérieur ou leur volume (extension, surélévation) ou de créer des niveaux supplémentaires (surface de plancher nouvelle à l'intérieur du volume existant), en application de l'article L 421.1 du Code de l'Urbanisme.
- 2.13 - L'édification des clôtures est soumise à déclaration (article L 441.2 du Code de l'Urbanisme), à l'exception de celles nécessaires à l'activité agricole ou forestière.
- 2.14 - Les installations et travaux divers sont soumis à autorisation prévue aux articles R 442.1 et suivants du Code de l'Urbanisme.
- 2.15 - Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés, au titre de l'article L 130.1 du Code de l'Urbanisme, et figurant comme tels aux documents graphiques.
- 2.16 - Les défrichements sont soumis à autorisation, au titre du Code Forestier, dans les espaces boisés non classés de plus de 0,5 hectares. Dans les espaces boisés classés, toute demande de défrichement est rejetée de plein droit.
- 2.17 - Tous travaux ayant pour effet de détruire un élément de paysage identifié par le Plan Local d'Urbanisme en application du 7<sup>ème</sup> alinéa de l'article L 123.1 et non soumis à un régime d'autorisation doivent faire l'objet d'une autorisation, préalable au titre des installations et travaux divers, dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat (art. L 442.2 du Code de l'Urbanisme).

2.2 - LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SUIVANTES NE SONT ADMISES QUE SI ELLES RESPECTENT LES CONDITIONS DEFINIES CI-APRES

- 2.21 - Les ouvrages techniques d'infrastructure (poste transformateur, poste de détente gaz,...), nonobstant les dispositions des articles 3 à 14, sous réserve d'une bonne insertion dans la continuité de l'alignement bâti ou des clôtures, et à condition qu'ils ne compromettent pas l'environnement des unités foncières voisines.
- 2.22 - L'aménagement et l'extension mesurée des bâtiments existants, qui du fait de leur destination ne seraient pas admis dans la zone, ainsi que leurs annexes.

- 2.23 - Le changement de destination des bâtiments existants sous réserve que la nouvelle destination soit conforme aux destinations de constructions admises dans la zone.
- 2.24 - Les installations classées au titre de la loi N° 76 663 du 19 juillet 1976 modifiée, soumises à déclaration préalable, sous réserve des interdictions résultant de l'article 1, et à condition :  
. Qu'elles correspondent à des besoins nécessaires à la vie et à la commodité des habitants,  
. Que les nuisances et dangers puissent être prévenus de façon satisfaisante eu égard à l'environnement de la zone,  
. Que leur fonctionnement soit compatible avec les infrastructures existantes.
- 2.25 - L'aménagement ou l'extension des installations classées existantes autres que celles mentionnées à l'alinéa précédent, sous réserve que les travaux ne soient pas de nature à augmenter les risques et nuisances pour le voisinage.
- 2.26 - Les affouillements et exhaussements de sol, relevant des installations et travaux divers définis à l'article R 442-2 du Code de l'Urbanisme à condition qu'ils soient liés à la réalisation des occupations et utilisations du sol admises dans la zone, ou à celle d'équipements d'infrastructure.
- 2.27 - Les parkings ou aires de stationnement, les garages, les ateliers de réparation à l'exclusion des postes de peinture, les stations-service et les dépôts d'hydrocarbures qui leurs sont liés, et à condition que des dispositions particulières soient prises pour éviter le risque et la propagation des incendies.

**NUISANCES SONORES**

Dans les secteurs soumis à des nuisances sonores, figurant au plan, la construction, l'extension et la transformation des constructions à usage notamment d'habitation, des constructions scolaires, sanitaires et hospitalières devront répondre aux normes concernant l'isolement acoustique des bâtiments contre le bruit de l'espace extérieur. Les mesures devront être prises conformément aux dispositions de la loi N° 92 1444 du 31 décembre 1992, et à l'arrêté préfectoral N° 00 0784 du 13 mars 2000.

**RISQUE CARRIERE**

Dans les secteurs de risque du à la présence ou à la proximité d'anciennes carrières délimités sur les documents graphiques, les constructions doivent respecter les règles techniques prescrites par l'article 1 de l'arrêté préfectoral n° 95-1137 du 18 avril 1995, repris dans les annexes du PLU, prévoyant la consultation préalable de l'Inspection Générale des Carrières ou tout organisme compétent en la matière.

**RISQUE HYDROLOGIQUE**

Dans l'hypothèse de la construction de niveaux inférieurs au terrain naturel (cave, parking...), et/ou dans celle de procéder à des excavations, l'attention du pétitionnaire est attirée sur le fait que ces travaux sont de nature à modifier les écoulements superficiels et souterrains et d'entraîner, pour les futurs occupants, un risque de nuisances lié aux phénomènes hydrologiques. Il vérifiera aussi que des dispositions seront prises en fonction des sous-pressions dues à la montée de la nappe phréatique.

**ARTICLE UG3  
ACCES ET VOIRIES**

- 3.1 - ACCES
- 3.11 - Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée permettant la circulation automobile et en état de viabilité. Cet accès devra se faire :
- soit directement par une façade sur rue,
  - soit par l'intermédiaire d'un passage privé (appendice d'accès).
  - soit par une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire, en application de l'article 682 du Code Civil.
- 3.12 - Ce passage d'accès doit avoir au minimum une largeur d'emprise de 3,50m (2,50m dans le cas d'un accès droit d'une longueur inférieure à 50m).
- 3.13 - Constructions existantes :  
Les dispositions du paragraphe 3.12 ci-dessus ne sont pas applicables aux accès desservant des constructions existantes à condition que les travaux d'aménagement ou d'extension ne conduisent pas à une augmentation de la SURFACE DE PLANCHER de plus de 50 % de la surface existante.
- 3.14 - Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile conformément aux règlements en vigueur.
- 3.15 - Les accès ne doivent présenter aucun risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès eu égard à la nature et à l'importance du trafic, ainsi qu'à la position et à la configuration de ces accès.
- 3.2 - VOIRIE
- 3.21 - Les constructions et installations doivent être desservies par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination. Ces voies doivent permettre de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.
- 3.22 - Les voies nouvelles publiques ou privées communes, ouvertes à la circulation automobile doivent présenter au minimum une largeur d'emprise de 8m.  
Cette emprise peut être réduite, jusqu'à une largeur minimum de 3,50m pour la chaussée, dans les cas suivants :
- existence d'une autre voie d'accès,
  - circulation à sens unique,
  - passages piétons indépendants de la voie (non situés en bordure de chaussée),
  - voies d'une longueur inférieure à 50m, desservant au plus ou 15 places de stationnement.
- 3.23 - 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.
- 3.24 - Des conditions particulières peuvent être imposées dans le cadre des lotissements ou opérations groupées, en matière de tracé, de largeur et de modalités d'exécution, dans l'intérêt de la circulation et de l'utilisation des terrains riverains ou avoisinants, en vue de l'intégration de ces ouvrages dans la voirie publique communale.

**ARTICLE UG4  
DESSERTE PAR LES RESEAUX**

- 4.1 - ALIMENTATION EN EAU POTABLE
- 4.11 - Toute construction ou installation nouvelle qui, par sa destination implique une utilisation d'eau potable doit être alimentée par branchement à un réseau collectif de distribution sous pression présentant des caractéristiques suffisantes.
- 4.12 - Il reviendra au pétitionnaire de prendre toute précaution pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux.
- 4.2 - ASSAINISSEMENT
- 4.21 - Il reviendra au pétitionnaire de prendre en compte les possibilités mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique de façon à éviter le reflux d'eaux d'égout dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auraient pu être évités, devront être rendus étanches.
- La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Conformément à l'article 22 du décret N° 94-469 du 3 juin 1994, les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Devant cette interdiction, le pétitionnaire devra donc prémunir le projet des variations de niveaux des eaux souterraines et prévoir un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.
- 4.3 - ASSAINISSEMENT EAUX USEES
- 4.31 - Toute construction ou installation nouvelle susceptible de rejeter des eaux usées doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement séparatif d'eaux usées conformément au règlement d'assainissement de la Communauté d'Agglomération de Clichy sous Bois / Montfermeil. Cependant, en cas d'impossibilité technique de se brancher au réseau d'eaux usées ou sur les rues non desservies par un réseau d'assainissement en eaux usées, un système autonome d'assainissement individuel conforme à la réglementation en vigueur devra être mis en place.
- 4.32 - L'évacuation des eaux ménagères, et des effluents non traités, dans les fossés, cours d'eau ou égouts pluviaux est interdite.
- 4.33 - Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et particulièrement en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.
- 4.34 - Les eaux issues des parkings, y compris celles des parkings souterrains, subiront un traitement de débouillage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.
- 4.35 - Toutefois en l'absence d'un tel réseau, ou en cas d'impossibilité technique grave de s'y raccorder, toutes les eaux usées devront être dirigées par des canalisations souterraines sur ces dispositifs autonomes de traitement et d'évacuation conformes à la réglementation sanitaire et aux éventuelles contraintes particulières qui pourraient être imposées en fonction de la nature du sol ou du sous-sol. Ces dispositifs devront être conçus de manière à pouvoir être mis hors circuit et la construction directement raccordée au réseau lorsqu'il sera réalisé. Ce raccordement sera alors obligatoire et se fera aux frais du propriétaire, qui devra satisfaire à toutes obligations réglementaires vis-à-vis du gestionnaire de ce réseau.

- 4.36 - Même dans les cas où seul un réseau unitaire existe, toute construction nouvelle doit être équipée d'un réseau d'assainissement de type séparatif avec deux sorties distinctes jusqu'au regard de branchement, en limite de propriété.
- 4.4 - ASSAINISSEMENT EAUX PLUVIALES
- 4.41 - Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales (articles 640 et 641 du Code Civil). Lorsqu'il existe un réseau collectif apte à recueillir les eaux pluviales, les aménagements sur le terrain devront garantir leur évacuation dans ledit réseau.
- 4.42 - En l'absence d'un tel réseau ou en cas de réseau insuffisant, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales provenant de la propriété, sont à la charge du constructeur. Des aménagements tels que bassin étanche ou autres dispositifs pourront être imposés pour permettre la rétention des eaux pluviales sur le terrain ou la limitation des débits évacués.
- 4.43 - Quelle que soit l'opération d'urbanisation, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non-imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Les rétentions seront réalisées, en priorité, à ciel ouvert en fonction des opportunités et intégrées au parti architectural et de l'urbanisme.
- 4.44 - Un des moyens de parvenir à ces objectifs, est de concevoir des ouvrages à ciel ouvert intégrés à l'aménagement tels que parking ou square inondables. Dans ce cas, ils seraient à double fonction : fonction assainissement et fonction urbaine, ce qui permettra d'en pérenniser la gestion et l'entretien.  
L'intégration des stockages dans l'aménagement public permet également de faire d'une contrainte de gestion des eaux pluviales, un élément de valorisation du projet. A titre d'exemple, un square, une placette, un cheminement piéton, un parking,... peuvent être modelés, et les faibles décaissés créés peuvent contenir momentanément 10 à 30cm d'eau, lors d'événements pluvieux importants.
- 4.45 - Les eaux issues des parkings, y compris celles des parkings souterrains, subiront un traitement de débouillage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.
- 4.46 - 40 % au moins de la superficie totale de l'unité foncière doivent être maintenus en pleine terre avec couvert végétal. En secteur UGp, ce pourcentage est porté à 50 %.
- 4.5 - ELECTRICITE, TELECOMMUNICATIONS
- 4.51 - Les branchements privatifs, électriques, et de télécommunication doivent être réalisés en souterrain jusqu'en limite du domaine public. Cette disposition ne s'applique pas à l'aménagement ou l'extension d'une construction existante, à la condition que sa destination reste inchangée.
- 4.52 - Les lignes électriques et de télécommunication doivent être réalisées en souterrain, à l'intérieur des lotissements ou ensembles groupés.

**ARTICLE UG5  
CARACTERISTIQUES DES TERRAINS**

- 5.1 - REGLE GENERALE
- 5.11 - Pour être constructible, un terrain doit avoir une superficie suffisante pour satisfaire à la réglementation en vigueur en matière d'assainissement individuel, s'il n'est pas desservi par un réseau d'assainissement collectif d'eaux usées.
- 5.12 - Tout terrain destiné à une construction à destination d'habitation ou d'activité doit avoir une superficie au moins égale à 500 m<sup>2</sup>.
- 5.13 - Tout terrain issu d'une division parcellaire devra respecter les articles 6, 7, 12 et 13 du présent règlement
- 5.2 - HABITAT GROUPE
- 5.21 - Plusieurs constructions à usage d'habitation, accolées ou non accolées, sont admises sur une seule unité foncière, à condition que la division de propriétés qui pourrait en découler soit conforme aux dispositions du 5.1 et, division faite, aux dispositions des articles 6 et 7.
- 5.3 - CAS PARTICULIERS - EXEMPTIONS
- 5.31 - Les règles de surface minimum instituées par le présent article, ne sont pas applicables aux cas énumérés ci-après :
- . Unité foncière créée antérieurement à la date du 27.09.1990,
  - . Modification de limites séparatives ne se traduisant pas par une augmentation du nombre d'unités foncières,
  - . Détachement au profit d'une collectivité publique.
- 5.32 - Les règles du présent article ne sont pas applicables
- aux terrains destinés à la construction des équipements collectifs ou ouvrages techniques d'infrastructure,
  - à l'aménagement ou à l'extension mesurée d'un bâtiment existant, ainsi qu'à la construction d'annexe à ce bâtiment existant.

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS  
PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

**ARTICLE UG6  
IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

6.1 - REGLE GENERALE

6.11 - Le nu de façade de toute construction doit être édifié en recul d'au moins 4m par rapport à l'alignement des voies et emprises publiques.

Cette prescription s'applique également aux constructions édifiées en bordure des voies privées. Dans ce cas, la limite de la voie privée est prise comme alignement.

6.12 - Si des marges de reculement obligatoire sont prévues sur les documents graphiques, la limite de ces marges est prise comme alignement.

6.2 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

6.21 - Le recul de 4m ne sera pas calculé par rapport à l'alignement, mais par rapport à l'axe de la voie, dans les cas suivants :

- . Le long d'une voie de desserte interne correspondant à un ensemble d'habitat individuel groupé,
- . Lorsque la profondeur d'une unité foncière est inférieure à 15m,

6.22 - Le long des voies dont la liste suit, les garages peuvent être soit implantés à l'alignement, soit observer un recul aussi important qu'il sera nécessaire pour assurer les accès dans les meilleures conditions de sécurité :

Chemin de la Carrière	Sentier de la Jarrie
Rue du Dr Calmette	Chemin de l'Abîme
Sente galles	Chemin du fond de l'Abîme
Rue du Dr Roux	Chemin de Beauregard
Rue du Dr Laennec	Chemin du Tour du Parc
Rue Curie	Boulevard de l'Europe
Sente du Pin	Rue du 8 mai 1945, côté pair
Rue de la Fontaine Jean Valjean	Vieux Chemin de Coubron
Rue des Moulins	Chemin du Coqueremont
Sentier de la Côte du Change prolongée	Chemin de la Petite Montagne
Chemin de la Côte du Change	Chemin du Clos Roger depuis l'avenue des
Raccordement Côte du Change/Sentier	Mésanges jusqu'au chemin du Tour du Parc
Des Lombarts	
Sentier des Sablons	
Chemin de Groues	

Sur l'avenue Jean Jaurès, la marge de recul est portée à 15 m à compter de l'alignement, à partir de l'avenue des Géraniums jusqu'à l'avenue Daniel Perdrigé et de 10 mètres dans sa partie allant de l'avenue Daniel Perdrigé à l'intersection du boulevard de l'Europe et de la Rue de l'Eglise

6.3 - DISPOSITIONS LIEES A LA VOIE

La distance horizontale entre tout point de la construction et le point le plus proche au niveau du sol de l'alignement opposé doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points.

6.4 - CONDITIONS D'APPLICATION

Les saillies édifiées en surplomb sur marges de recul des voies publiques ou privées ne sont admises que si elles sont conformes aux dispositions des règlements de voirie en vigueur.

6.5 - EXEMPTIONS

Ne sont pas soumis à ces règles d'implantation en recul sur alignement :

- l'aménagement ou l'extension d'un bâtiment existant, qui ne respecterait pas l'implantation imposée, l'extension pouvant dans ce cas être édifiée avec un recul identique à celui du bâtiment et sous réserve que la partie en extension respecte les dispositions de l'alinéa 6.3.
- [les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris qui peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m minimum.](#)

**ARTICLE UG7**

**IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

7.1 - REGLE GENERALE

7.11 La distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 8m.

7.2 - FACADES AVEUGLES

7.21 - En cas de murs aveugles, d'une hauteur inférieure à 13m, la distance horizontale de tout point d'une construction au point le plus proche au niveau du sol de la limite séparative doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points sans pouvoir être inférieure à 2,50m.

En cas de murs aveugles de constructions à usage d'habitation dont la hauteur n'excède pas 11m cette distance doit être au moins égale au tiers de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 2,50m. Dans ce dernier cas, la partie supérieure d'un pignon correspondant à une toiture en pente n'est pas à prendre en compte sur une longueur de façade de 2,50m.

Sont assimilées à des murs aveugles les façades percées de baies dont la hauteur d'allège se situe au moins à 1,90m au-dessus du plancher fini ou pouvant comporter à rez-de-chaussée un accès donnant sur un dégagement.

7.22 - Dans le cas de façade dont seule une partie correspondrait à la définition de murs aveugles, on considère que la partie non aveugle se prolonge sur une longueur de façade de 2,50m à compter de la dernière baie. Au-delà, on applique le prospect correspondant aux murs aveugles.

7.3 - CONSTRUCTIONS BASSES

7.31 - Dans une bande de 21m de profondeur calculée à partir de la marge de reculement définie à l'article 6, les constructions ou parties de construction à usage principal d'habitation d'une hauteur inférieure à 11m, peuvent être jointives des limites séparatives latérales (joignant l'alignement) dans les cas et aux conditions ci-après :

- lorsque la largeur de façade de l'unité foncière n'excède pas 12m, construction en mitoyenneté admise sur les deux limites latérales,
- lorsque la largeur de façade de l'unité foncière est supérieure à 12m et n'excède pas 15m, construction en mitoyenneté admise sur une seule limite latérale,
- quelle que soit la largeur de l'unité foncière, adossement possible à des constructions à usage d'habitation ayant été édifiées sur l'une ou sur les deux limites latérales suivant la règle définie au paragraphe 3 ci-après. Il en est de même pour des constructions édifiées simultanément.

7.32 - Au-delà de la bande de 21m visée ci-dessus, l'adossement à des constructions ayant été édifiées en limites séparatives, sur des parcelles limitrophes est admis suivant la règle définie au paragraphe 4 ci-après.

7.4 - CONSTRUCTION SUR LIMITE SEPARATIVE

7.41 - Les constructions annexes non affectées à une activité peuvent être édifiées en limite séparative, à condition que leur hauteur totale soit limitée à 3,50m, dans une bande de 2,50m calculée à partir de cette limite.

7.42 - L'adossement à des bâtiments existants édifiés en limites séparatives sur des parcelles limitrophes est admis dans la limite de leur héberge, sans dépasser toutefois 9m à l'égout du toit et 11m au faitage.

7.5 - BATIMENTS EXISTANTS

7.51 - Sont admis l'aménagement, l'extension, (y compris la surélévation), des bâtiments existants à usage d'habitation, qui ne respecteraient pas les règles du présent article, à condition que la partie en extension respecte la règle, ou que la partie non conforme soit aveugle vis-à-vis de la limite séparative, limitée à 10m<sup>2</sup> de surface de plancher par logement préexistant, et ne dépasse pas une hauteur de 9m à l'égout du toit et 11m au faitage.

7.6 - EXEMPTIONS

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

**ARTICLE UG8  
IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE  
MEME PROPRIETE**

---

8.1 - Il n'est pas fixé de distance minimum entre deux constructions non contiguës.

**ARTICLE UG9  
EMPRISE AU SOL**

---

9.1 - Il n'est pas fixé de règle.

**ARTICLE UG10  
HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

10.1 - DEFINITION ET MODE DE CALCUL DE LA HAUTEUR

10.11 - La hauteur des constructions est définie :

- soit comme une hauteur totale, ou au faîtage,
- soit par référence à l'égout du toit,
- soit en nombre de niveaux,

Ces différentes variables pouvant être utilisées conjointement.

10.12 - La hauteur des constructions est la plus grande distance mesurée verticalement à partir du sol naturel avant aménagement jusqu'au point de référence le plus élevé du bâtiment (égout, faîtage), les ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures de faible emprise étant exclus.

10.2 - HAUTEUR EN FONCTION DE LA LARGEUR DE LA VOIE

10.21 - En bordure de voie, la hauteur des constructions doit être telle que la différence d'altitude entre tout point de la construction et le point le plus proche de l'alignement opposé, n'excède pas la distance comptée horizontalement entre ces deux points.

10.3 - LIMITATION DES HAUTEURS

10.31 - La hauteur totale des constructions est limitée à 9m.

Toutefois, pour les constructions comportant des toitures en pente, la hauteur au faîtage peut excéder de 2m la hauteur ci-dessus, à condition que la hauteur à l'égout ne la dépasse pas.

10.32 - La hauteur totale des constructions à destination d'activités est limitée à 6 mètres.

10.4 - EXEMPTIONS

Ne sont pas soumis à ces règles de hauteur :

- les équipements collectifs d'infrastructure et de superstructure lorsque leurs caractéristiques techniques l'imposent,
- l'aménagement et l'extension mesurée dans le cadre d'une réhabilitation d'un bâtiment existant, d'une hauteur supérieure à celle autorisée. Dans ce cas, la hauteur des extensions est limitée à celle du bâtiment existant.

**ARTICLE UG11  
ASPECT EXTERIEUR**

11.1 - ASPECT GENERAL

11.11 - Les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales (Art. R 111.21 du Code de l'Urbanisme).

11.12 - La bonne intégration des constructions à leur environnement sera recherchée par :

- . Une adaptation au sol soigneusement traitée,
- . Leurs dimensions et la composition de leurs volumes,
- . L'aspect et la mise en œuvre des matériaux,
- . Le rythme et la proportion des ouvertures,
- . L'harmonie des couleurs.

11.2 - VOLUMES ET PERCEMENTS

Le volume, la modénature et les rythmes de percement des constructions nouvelles doivent s'harmoniser avec ceux du bâti existant, en s'inscrivant dans la composition générale de l'ilot ou de la rue.

11.3 - PAREMENTS EXTERIEURS

Les différents murs d'un bâtiment doivent présenter un aspect et une couleur en harmonie avec les constructions proches. Les pignons seront traités avec le même soin que les façades principales.

Les matériaux de façade seront choisis avec un souci de cohérence et de continuité avec le bâti avoisinant aussi bien pour le bâtiment principal que pour les annexes et clôtures.

11.4 - CLOTURES

11.41- Les clôtures doivent être conçues de façon à participer harmonieusement à la définition du paysage urbain. Les clôtures sur rue doivent s'inscrire en cohérence avec les éléments similaires du même alignement ou de la rue, par analogie de composition, de matériaux ou de hauteur.

11.42 - Les clôtures sur la voie publique seront constituées :

- soit d'un mur bahut en maçonnerie apparente ou enduite d'une hauteur comprise entre 0,50m et 1,10m, surmonté d'une grille à barreaudages verticaux,
- soit d'une clôture ajourée (grillage sur potelets métalliques ou grille), sur toute sa hauteur et doublée d'une haie vive.

11.43 - La hauteur totale des clôtures est limitée à 2,20m.

Toutefois, l'entretien et la restauration des murs anciens en maçonnerie d'une hauteur supérieure sont admis.

11.5 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

11.51 Pour toute construction, des dispositions permettant la dissimulation (haie vive, etc...) ou l'intégration dans la construction des containers d'ordures ménagères et de collecte sélective doivent être prévues.

**ARTICLE UG12  
STATIONNEMENT**

12.1 - PRINCIPES

12.11 - Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, extensions et installations autorisées dans la zone, doit être assuré en dehors des voies publiques sur des emplacements aménagés.

Pour les établissements industriels et commerciaux, doivent être prévues hors emprises publiques les aires de stationnement, de manœuvres et de déchargement des véhicules lourds de livraison.

12.12 - Chaque emplacement doit être facilement accessible et doit répondre aux caractéristiques minima suivantes :

- . Longueur : 5m
- . Largeur : 2,30m
- . Superficie au moins égale à 20m<sup>2</sup>, y compris les accès.

Le nombre de places à réaliser résultant des normes ci-après est, en cas de décimale, arrondi à l'unité supérieure.

12.2 - NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE A REALISER

Nota : Pour les logements, les normes ci-après s'imposent, sous réserve des dispositions particulières applicables aux logements sociaux, aidés par l'Etat (article L 421-3 du Code de l'Urbanisme).

REF	Destination et nature de la construction	Nombre de place imposée.
A1	Habitation individuelle	2 places de stationnement par logement.
A2	Immeuble collectif	2 places de stationnement par logement. 1 place pour les studios.
A3	Lotissement, opération groupée de plus de 10 logements	2 places par logement.
B1	Commerce de moins de 2000m <sup>2</sup>	1 place par 50m <sup>2</sup> de surface de plancher
B2	Commerce de plus de 2000m <sup>2</sup>	1 place pour 20m <sup>2</sup> de surface de plancher
C	Hôpitaux, cliniques, maisons de retraite	1 place pour 3 lits.
D1	Résidences pour personnes âgées	1 place pour 5 logements.
D2	Foyer de jeunes travailleurs ou travailleurs migrants	1 place pour 3 chambres.
F1	Hôtel	1 place par chambre jusqu'à 40 chambres. Au-delà de 40 chambres : 0,5 place par chambre supplémentaire + une place pour autocar par tranche de 40 chambres
F2	Restaurant	1 place pour 10m <sup>2</sup> de salle de restaurant. + places destinées au personnel.
G	Bureaux et services administratifs	3 places pour 100m <sup>2</sup> de surface de plancher
H	Enseignement	1 place par classe du 1 <sup>er</sup> degré. 1,5 places par classe du second degré.
I	Activités industrielles ou artisanales	1 place pour 80m <sup>2</sup> de surface de plancher.
J	Entrepôt	1 place pour 200m <sup>2</sup> de surface de plancher
h	Lieux de culte	1 place de stationnement pour 20 personnes

12.3 - TRANSFORMATION DE LOCAUX EXISTANTS SANS CHANGEMENT DE DESTINATION

12.31 - Dans le cas de modification d'un immeuble existant, les règles fixées en matière de stationnement s'appliquent si la transformation de l'immeuble crée de nouveaux besoins de cet ordre et dans la seule mesure correspondant à ces besoins supplémentaires, même si les travaux de transformation des volumes existants ne nécessitent pas l'obtention d'une quelconque autorisation préalable.

12.32 - Il n'est pas exigé de places supplémentaires :

- pour les extensions de logement existants sous réserve que cette extension soit inférieure à 30m<sup>2</sup> de SURFACE DE PLANCHER,
- pour les modifications de commerces existants d'une superficie inférieure à 2000 m<sup>2</sup>, et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 25 %.

12.4 - CHANGEMENT DE DESTINATION OU D'AFFECTATION DE TOUT OU PARTIE D'UN IMMEUBLE EXISTANT.

Dans ce cas, les règles fixées en matière de stationnement s'appliquent dans la seule mesure où les travaux induisent un besoin supplémentaire de cet ordre.

12.5 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

12.51 - En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaire au stationnement, le constructeur peut être autorisé (en application de l'article L 421.3 du Code de l'Urbanisme) :

- soit à aménager sur un autre terrain situé à moins de 300 m du premier, les places de stationnement qui lui font défaut,
- soit à acquérir les places dans un parc privé situé dans le même rayon, existant ou en cours de réalisation,
- soit à justifier du nombre de places de stationnement nécessaire pour l'obtention d'une concession à long terme (15 ans minimum) dans un parc de stationnement public existant ou en cours de réalisation,
- soit en versant une participation fixée par délibération du Conseil Municipal, en application de l'article R 332.17 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, elle ne doit plus être prise en compte en tout ou partie à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

**ARTICLE UG13**  
**ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS - ESPACES BOISES CLASSES**

- 13.1 ESPACES BOISES CLASSES  
Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions des articles L 130.1 à L 130.6 du Code de l'Urbanisme. Les demandes de défrichements sont irrecevables dans les espaces boisés classés.
- 13.2 - OBLIGATION DE PLANTER
- 13.21 - Les plantations existantes doivent être maintenues en bon état de conservation. Sur les unités foncières d'une superficie supérieure à 500 m<sup>2</sup>, l'abattage des arbres ne sera autorisé que s'il est indispensable à l'implantation des constructions ou à l'établissement des accès nécessaires.  
Dans ce cas, tout arbre abattu sera remplacé par un arbre de haute tige de 2m à la plantation et atteignant au moins 7m à l'âge adulte.
- 13.22 - Au moins 40 % de la superficie de l'unité foncière doivent être traités en pleine terre et plantés.  
**En secteur UGp** ce pourcentage minimum est porté à 50 %.
- 13.23 - Si les plantations à réaliser se situent sur dalles, celles-ci doivent être recouvertes d'une couche de terre végétale d'au moins 60cm d'épaisseur. En outre, ces dalles ne doivent pas se situer à plus de 4m de hauteur par rapport au sol naturel.
- 13.24 - Dans le cas d'un groupe d'habitations accolées, autorisées simultanément, chaque logement doit comporter un espace libre privatif et planté adossé en plein terre, d'une superficie au moins égale à 50 m<sup>2</sup>.
- 13.25 - Les lotissements réalisés sur un terrain d'une superficie supérieure à 1 ha doivent comporter 10 % au moins de cette superficie traitée en espaces verts plantés communs à tous les lots.  
En cas d'espace vert traité en plusieurs parties, aucune des parties ne pourra être inférieure à 1000 m<sup>2</sup>.
- 13.26 - Les espaces plantés doivent comporter un minimum de :  
- 1 arbre de basse tige (moins de 7m à l'état adulte) par unité foncière lorsque la surface plantée est inférieure à 100m<sup>2</sup>,  
- 1 arbre de haute tige (plus de 7m à l'état adulte) par 100m<sup>2</sup> de surface plantée lorsqu'elle est supérieure à 100m<sup>2</sup>. A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2m.
- 13.27 - Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige au moins pour 4 emplacements.

13.3 - EXEMPTIONS

Ne sont pas soumis aux règles du présent article :

- l'aménagement ou l'extension par surélévation des bâtiments existants à destination d'habitation qui ne respecteraient pas les dispositions de cet article, sous réserve qu'il n'y ait pas augmentation de l'emprise au sol.
- les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. 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 environnant.

---

**COMMUNE DE MONTFERMEIL - SEINE-SAINT-DENIS**  
**PLAN LOCAL D'URBANISME - REGLEMENT**

---

**ARTICLE UG14**  
**COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

---

- 14.1 - Le Coefficient d'Occupation du Sol (COS) de la zone est fixé à 0,30.
- 14.2 - Dans le cas de construction affectée à des destinations différentes, sur une même unité foncière, le cumul des COS particuliers à chaque destination ne peut excéder le COS maximum de la zone ou du secteur.
- 14.3 - Le COS n'est pas applicable aux constructions à destination d'équipements publics ou d'intérêt collectif, scolaires, sanitaires ou hospitaliers ni aux ouvrages techniques d'infrastructure.





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

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