

NOUVEAU GRAND PARIS

**GRAND PARIS EXPRESS** LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS



LIGNE 18 : AÉROPORT D'ORLY < > VERSAILLES CHANTIERS (LIGNE VERTE)

**LIGNE 18**

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

Hiver 2015 - 2016

PIÈCE **1.1.2**

Mise en compatibilité des documents  
d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Antony



# Sommaire

## 1 Préambule 5

## 2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme 9

2.1	La mise en compatibilité .....	11
2.1.1	Définition .....	11
2.1.2	Champ d'application .....	11
2.1.3	Objet.....	11
2.2	Le déroulement de la procédure.....	11
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité.....	12
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité .....	12
2.4.1	Article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme .....	12
2.4.2	Article L153-55 du Code de l'Urbanisme .....	12
2.4.3	Article L153-56 du Code de l'Urbanisme .....	12
2.4.4	Article L153-57 du Code de l'Urbanisme .....	12
2.4.5	Article L153-58 du Code de l'Urbanisme .....	13
2.4.6	Article L153-59 du Code de l'Urbanisme .....	13
2.4.7	Article R. 153-14 du Code de l'Urbanisme.....	13
2.4.8	Autres dispositions .....	13
2.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité .....	13

## 3 Présentation générale du projet et de son contexte 15

3.1	Le contexte administratif du projet.....	17
3.2	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 les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers » .....	19
3.2.3	Présentation technique du projet.....	19
3.2.4	Présentation du projet sur la ville d'Antony.....	21

## 4 Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune 23

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 .....	25
4.2.3	Les contraintes réglementaires .....	25
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables .....	26
4.2.5	Les Orientations d'Aménagement et de Programmation.....	26
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

## 5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 33

- A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur
- A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
- B1. Extrait du règlement en vigueur
- B2. Extrait du règlement mis en compatibilité



# 1 Préambule



**Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'ANTONY, dans les Hauts-de-Seine, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers du réseau de transport public du Grand Paris dont une section 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 d'ANTONY 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 d'ANTONY est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 mai 2008.**

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal en date du 26 septembre 2013.

Le contenu du Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'ANTONY est régi par les articles L. 151-1 à L. 151-3 du Code de l'Urbanisme entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016 (en vertu de l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 et du décret n°2015-1783 datant du 28 décembre 2015). Cette nouvelle rédaction « à droit constant » du code de l'urbanisme maintient en l'état les dispositions arrêtées par le PLU jusqu'à sa prochaine révision.

*Nota : Une mise en compatibilité pour la réalisation de la Ligne T10 du tramway est prévu en 2015/2016 ; cette opération est diligentée par le Conseil Général des Hauts-de-Seine.*

La ville d'ANTONY 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. 123-3 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 une réunion d'examen conjoint le 5 novembre 2015. Le procès-verbal issu de cette réunion est joint en annexe de ce présent dossier.*



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



## 2.1 La mise en compatibilité

### 2.1.1 Définition

Conformément les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions 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 d'ANTONY. **Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec l'ensemble des composantes du projet soumis à enquête publique, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.**

## 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 d'ANTONY. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 153-54 et suivants 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 d'ANTONY avec le projet faisant l'objet de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 153-54 et suivants 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 d'ANTONY.

#### 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 d'ANTONY 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.

<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 ».

## 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. 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 un exposé des motifs des changements apportés en application de l'article R. 151-5 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

La procédure de mise en compatibilité des PLU est élaborée conformément aux **articles L. 153-54 à L. 153-59 et R. 153-14 du Code de l'Urbanisme**.

### 2.4.1 Article L. 153-54 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.
- 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.

### 2.4.2 Article L153-55 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

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 l'autorité administrative compétente de l'Etat :

- a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
- b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

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

### 2.4.3 Article L153-56 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, 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 la décision procédant à la mise en compatibilité.

### 2.4.4 Article L153-57 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

- 1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par 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 dans les autres cas.

### 2.4.5 Article L153-58 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

- 1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;
- 2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'Etat ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat ;
- 4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un 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, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

### 2.4.6 Article L153-59 du Code de l'Urbanisme

Créé par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

### 2.4.7 Article R. 153-14 du Code de l'Urbanisme

Créé par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, 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.

### 2.4.8 Autres dispositions

Le contenu du dossier de mise en compatibilité des 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, le Code de l'Urbanisme entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016 reprend les dispositions de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 « pour l'accès au logement et un urbanisme rénové », dite loi « ALUR » concernant 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.

En outre, la promulgation du nouveau Code de l'Urbanisme a entraîné une nouvelle codification des dispositions visant à « identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou architectural ». Les articles L. 151-19 et L. 151-23 remplacent désormais l'article L. 123-1-5-III, 2° qui avait lui-même succédé à l'article L. 123-1-5, 7°. Ces deux derniers apparaissent dans les règlements des documents d'urbanisme mis en compatibilité.

## 2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

En application de l'article L. 104-3 du Code de l'Urbanisme, sont notamment soumises à évaluation environnementale les procédures d'évolution des 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. La commune de SACLAY ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

La commune d'ANTONY ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

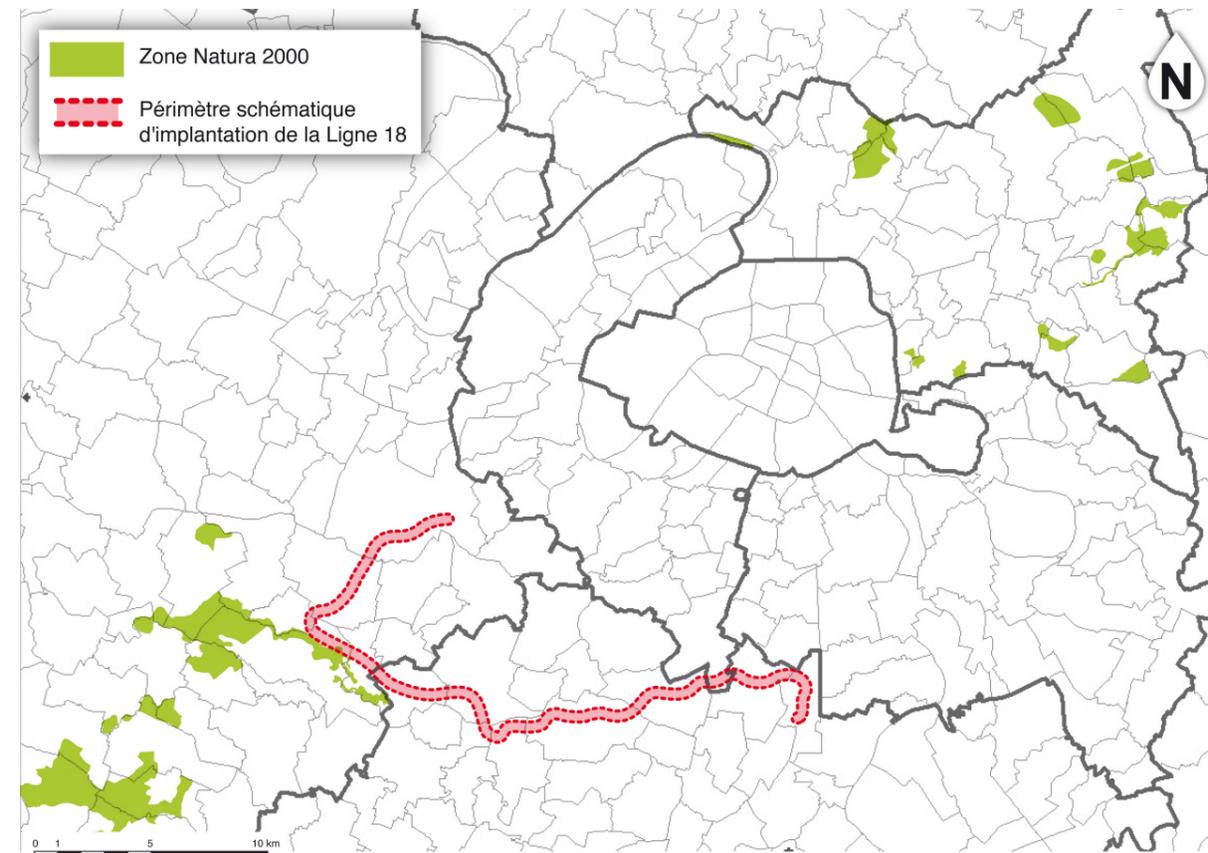
Le site Natura 2000 le plus proche, la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR 1112011 « Massif de Rambouillet et zones humides proches », est notamment situé sur les communes de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux et est distant de 12 km des limites communales d'ANTONY. Son document d'objectifs (DOCOB) a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 4 juin 2013.

Le DOCOB de ce site Natura 2000 d'un peu plus de 17 000 ha présente la ZPS de la manière suivante : ce site « est centré sur le massif forestier de Rambouillet et de la chaîne des étangs de Hollande, dont l'intérêt ornithologique est connu de longue date. La présence d'oiseaux d'intérêt communautaire, certains liés à la forêt, d'autres aux zones humides ou aux milieux ouverts, ont amené à proposer un classement en Natura 2000 ». La richesse de l'avifaune du site est liée à la diversité et à la complémentarité des milieux rencontrés. Une cinquantaine d'espèces relevant de l'annexe 1 de la Directive « Oiseaux » est observée dans la ZPS. Parmi elles, 13 espèces ont été déclarées « espèces cibles » pour le site (Pic mar, Pic noir, Busard Saint-Martin, Alouette lulu, Bondrée apivore, Martin-pêcheur d'Europe, Blongios nain,

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Butor étoilé, Busard des roseaux, Balbuzard pêcheur, Sterne pierregarin, Fauvette pitchou et Engoulevent d'Europe).

Au regard des caractéristiques et du caractère ponctuel des évolutions du PLU prévues par la mise en compatibilité et de la localisation de ces sites Natura 2000, la mise en compatibilité du PLU d'ANTONY n'accentue pas les menaces identifiées par le DOCOB et n'aura pas d'incidences sur ces sites.



*Secteur d'implantation du projet et sites Natura 2000 en Île de France  
(Source : DRIEE Île de France)*

L'article L. 104-3 du Code de l'Urbanisme dispose que : « *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, les procédures d'évolution des documents mentionnés aux articles L. 104-1 et L. 104-2 donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration.* »

La mise en compatibilité du PLU d'ANTONY ne prévoit que des adaptations du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport public et à adapter les règles régissant les constructions, afin de rendre possible l'implantation du réseau de transport. Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité ne modifient pas les orientations du Projet d'Aménagement et Développement Durables du PLU et sont sans incidences sur l'économie générale du document.

En effet, la mise en compatibilité pour permettre l'implantation de la gare « Antonypôle » porte sur des adaptations du règlement de la zone UFa afin d'inclure des dérogations sur les règles de retrait des constructions (art. 6 7 et 8), sur les normes de stationnement (art. 12) et sur le traitement des espaces libres de constructions (art. 13).

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

**Ainsi, la mise en compatibilité du PLU d'ANTONY n'est pas soumise à la procédure d'évaluation environnementale.**

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



### 3.1 Le contexte administratif du projet

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur le tronçon « Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers », traverse **4 départements, 15 communes** toutes dotées d'un PLU. Douze d'entre elles nécessitent une mise en compatibilité.

Par ailleurs, les communes de **Châteaufort, Gif-sur-Yvette et Magny-les-Hameaux** appartiennent également au territoire du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse régi par la Charte révisée du Parc pour la période 2011-2023. Au regard des axes et objectifs stratégiques définis dans la charte il est précisé que : « *Les transports en commun sont à développer sensiblement, notamment en termes de service, de confort, d'efficacité et de mobilité multimodale (...)* » (axe 2), ainsi le projet de réseau de transport public du Grand Paris est compatible avec la charte du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

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. 123-3 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.

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

#### 3.2.1 Le programme d'ensemble

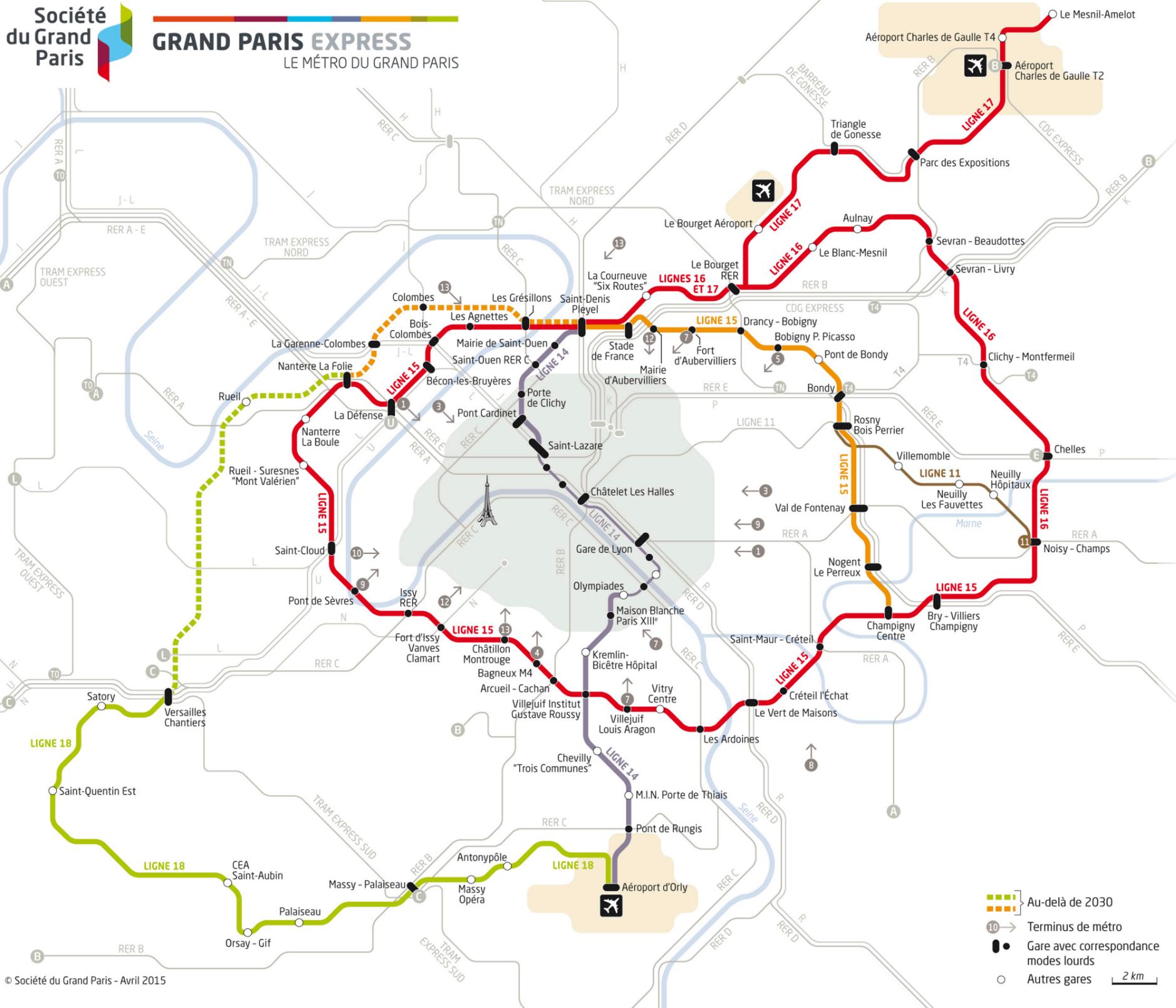
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

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



Le programme : le réseau Grand Paris Express

### 3.2.2 Le projet : liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers »

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

Le présent dossier concerne l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du **projet de liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers »**, constituant la Ligne Verte (Ligne 18) du réseau de transport public du Grand Paris.

La Ligne Verte (Ligne 18) inclut également un tronçon Versailles-Chantiers – Nanterre La Folie, dont la réalisation est prévue au-delà de 2030 dans le Schéma d'ensemble.

Le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne Verte (Ligne 18) comprend au total environ 35,5 km de voies, en incluant les voies de raccordement de la ligne au site de maintenance et les arrière-gares.

La ligne s'insère pour partie en souterrain et pour partie en aérien en viaduc, selon les territoires traversés. Elle compte un total de 13,9 km en viaduc soit environ 39 % du linéaire du projet, avec trois gares aériennes.

D'Est en Ouest, le projet de tronçon Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers comprend huit gares nouvelles qui sont présentées au dossier de déclaration d'utilité publique :

Les 8 gares du projet
Antony
Massy Opéra
Massy Palaiseau
Palaiseau
Orsay Gif
Saint-Quentin Est
Satory
Versailles-Chantiers

Concernant les gares de la Ligne Verte (Ligne 18) :

- la gare « Aéroport d'Orly », présentée dans le dossier d'enquête publique du tronçon Olympiades – Aéroport d'Orly (prolongement de la Ligne 14 Sud), n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique. Elle est présentée dans le présent dossier à titre d'information uniquement ;
- la gare « CEA Saint-Aubin » n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique en raison des incertitudes subsistant à l'heure actuelle sur les modalités de réalisation de cette gare en lien avec l'évolution des fonctions du CEA (Commissariat à l'Énergie Atomique et aux Énergies Renouvelables). Cette gare fera l'objet de démarches réglementaires ultérieures, conformément aux dispositions légales. Pour permettre la réalisation ultérieure de la gare « CEA Saint-Aubin », le projet de liaison en métro automatique entre les gares « Aéroport d'Orly » et « Versailles-Chantiers » prévoit des mesures conservatoires dans le présent dossier.

Le projet comprend également un site de maintenance, situé sur la commune de Palaiseau, destiné à l'exploitation, au remisage et à la maintenance du parc de matériel roulant ainsi qu'à la maintenance des infrastructures pour le tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers – Nanterre La Folie de la Ligne Verte (Ligne 18).

A la réalisation du tunnel, du viaduc, des nouvelles gares et du site de maintenance, s'ajoute celle des ouvrages annexes 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 gares et des équipements du tunnel et du viaduc.

Trois gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers seront en correspondance avec les modes lourds de transport en commun : « Massy Palaiseau », « Versailles-Chantiers » et « Aéroport d'Orly ».

La Ligne Verte (Ligne 18) accueillera un métro automatique à capacité adaptée. Les trains circulant sur la future Ligne 18 pourront atteindre une vitesse maximale d'au moins 100 km/h et seront à roulement fer alimenté par troisième rail, d'une largeur de 2,50 m environ. Ce matériel répond de façon plus satisfaisante aux caractéristiques de la ligne (grandes inter-gares avec vitesses de pointe à 100 km/h, passage en aérien) et à la qualité de service attendue (davantage de places assises, meilleure circulation intérieure dans les voitures).

Dans la configuration de Ligne 18 assurant la liaison entre Orly et Versailles, chaque rame aura une longueur d'environ 45 m (soit un train composé de trois voitures d'environ 15 m) ; la capacité unitaire visée des rames s'établit alors autour de 350 personnes par train.

### 3.2.3 Présentation technique du projet

#### 3.2.3.1 Le tunnel

La section courante du tunnel ferroviaire permet l'installation 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 : les quais des gares se situent ainsi entre 20 et 26 m de profondeur environ par rapport au terrain naturel hormis les gares aériennes « Palaiseau » (+7 m), « Orsay Gif » (+8 m) et « CEA Saint-Aubin » (gare ne faisant pas partie du présent projet soumis à enquête publique).

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage et le démontage des tunneliers en vue du creusement du tunnel. Ces puits sont creusés dans le sol ; leur profondeur peut varier selon l'altimétrie du tunnel.

Les puits peuvent utiliser les emprises d'un futur ouvrage annexe 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 et par convoi 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. Il est ensuite déplacé par convoi spécial et peut être remonté dans un nouveau puits d'entrée si nécessaire.

### 3.2.3.2 Insertion en aérien

De façon générale, les critères de choix entre insertion souterraine (en tunnel) ou aérienne (en viaduc) sont les suivants :

- la présence de contraintes d'insertion spécifiques (pistes de l'Aéroport d'Orly, faisceaux ferrés, plans d'eau, traversée de la forêt de Versailles, etc.) ;
- la présence de contraintes techniques (pentes, etc.) ;
- la qualité de l'insertion urbaine ;
- les impacts environnementaux potentiels ;
- la qualité de l'insertion paysagère.

L'analyse de l'ensemble des contraintes a conduit à la proposition d'un linéaire de viaduc d'un seul tenant entre l'Ecole polytechnique et Magny-les-Hameaux d'une longueur totale de 13,9 km, soit environ 39 % du linéaire du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers de la Ligne 18.

L'insertion en aérien se fera sous forme de viaduc sur le plateau de Saclay, de PALAISEAU à Magny-les-Hameaux (13,9 km), desservant les gares aériennes de « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin » (gare inscrite dans le programme du réseau du Grand Paris Express mais non dans le projet Ligne 18 soumis à enquête publique).

### 3.2.3.3 Les gares

Les gares du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers sont constituées d'ouvrages souterrains ou aériens, avec des quais situés à des élévations variant d'environ -26 m (« Versailles-Chantiers ») à +8 m (« Orsay Gif ») par rapport au terrain naturel. Les quais permettront à terme d'accueillir des trains d'une longueur de 60 m.

Chacune des gares a été positionnée de façon à établir la meilleure correspondance possible avec les réseaux de transport en commun existants et programmés, tout en permettant une desserte optimale des quartiers dans lesquels elle s'insère. En outre, les enjeux environnementaux ont été pris en considération afin d'ajuster le positionnement des gares et d'en limiter les éventuels impacts.

Les gares souterraines du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers sont dotées d'émergences qui assurent l'accès des voyageurs et peuvent également accueillir des locaux d'exploitation. La forme de ces émergences, conçues en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments jouant un rôle de signal et portant l'identité du réseau. Les espaces publics aux abords des gares font par ailleurs l'objet d'aménagements de qualité, assurant de bonnes conditions d'intermodalité et d'irrigation de la ville.

Les gares sont conçues pour faciliter les parcours de tous les voyageurs entre la ville et les trains. Les services, les quais et les trains sont en particulier entièrement accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Des dispositions relatives à la conception et à l'aménagement des émergences seront prises pour favoriser l'intégration urbaine des gares souterraines et la qualité de l'insertion paysagère des gares aériennes. Le traitement paysager se fera au cas par cas de manière à assurer la meilleure intégration possible des émergences dans leur environnement patrimonial.

Les gares « Palaiseau », « Orsay Gif » et « CEA Saint-Aubin » sont des gares aériennes, composées de deux entités différentes :

- le volume de la « boîte gare » en aérien, dont le niveau des quais correspond au niveau R+2, et intégrant des espaces de circulation et locaux techniques au niveau R+1 ;
- un bâtiment voyageur.

Dans un souci de favoriser les conditions liées au développement de l'intermodalité à proximité des zones de parvis, les abords immédiats des gares feront 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.

### 3.2.3.4 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. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

Les ouvrages de ventilation/désenfumage sont équipés de ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via des gaines de ventilation et des grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 30 à 40 m<sup>2</sup> en cas de circulation possible, 20 m<sup>2</sup> lorsqu'elles sont protégées et inaccessibles au public. Généralement, les ouvrages de ventilation/désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès pompiers.

Les ouvrages d'épuisement sont destinés à recevoir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel, en vue de les recueillir à un point bas du tunnel puis les rejeter au moyen d'une pompe dans le réseau d'assainissement. Des accès aux ouvrages d'épuisement 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 permettent de transformer l'énergie électrique haute tension alternative (15 ou 20 kV) en courant continu de 1 500 volts, utilisé par les trains de la Ligne 18. Les postes de redressement seront réalisés tous les 2 km environ. En règle générale, ils sont intégrés dans les espaces des gares. Lorsque les espaces en gare ne le permettent pas, ils sont localisés à des emplacements mutualisés avec des puits d'accès de secours, dans des locaux d'environ 150 à 250 m<sup>2</sup> préférentiellement situés en surface au niveau rez-de-chaussée. Ils pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1).

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

### 3.2.3.5 Les sites industriels

Un site dédié spécifiquement aux fonctions d'exploitation et de maintenance de la Ligne Verte (Ligne 18) sera implanté sur un site situé sur la commune de Palaiseau, au Nord de l'École polytechnique.

Le site regroupe plusieurs ensembles fonctionnels en un même lieu :

- le Site de Maintenance et de Remisage (SMR) qui doit permettre la maintenance en atelier du parc de matériel roulant (dépannage, entretien courant, remplacement d'organes) ainsi que le lavage et le remisage des trains ;
- le Site de Maintenance des Infrastructures (SMI) de la ligne ;
- le Poste de Commande Centralisé (PCC) chargé de la direction et de l'exploitation de la ligne.

Les principales raisons du regroupement de ces fonctionnalités sur un même site résident dans la mutualisation :

- du faisceau de voies les reliant à la ligne ;
- des fonctions liées au site (accès, contrôle d'accès, sûreté, etc.) ;
- des équipements sociaux (restaurant, équipements tertiaires, etc.) puisqu'il s'agit du seul point de la ligne où seront rassemblés des effectifs significatifs.

### 3.2.4 Présentation du projet sur la ville d'Antony

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'ANTONY sur sa partie méridionale (quartier des Rabats) dans le secteur dénommé Antonypôle entre les emprises des autoroutes A 10 et A 6, en limite Est avec la commune de Wissous et la zone pavillonnaire des Marchais en limite Ouest, sur une longueur d'environ **1,1 km**. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « Antonypôle », complétée par ses emprises en souterrain.



## **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 d'ANTONY 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 d'ANTONY sur une longueur totale d'environ **1,1 km**.

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

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Antonypôle » complétée par ses emprises souterraines.

Le tracé est implanté sur deux zones urbaines distinctes du PLU de la ville d'ANTONY.

#### 4.2.1.1 La zone UD

La première zone urbaine traversée est la zone UD, concernée uniquement par la section courante de l'infrastructure en souterrain, au Sud-Ouest de la commune dans la zone pavillonnaire des Marchais.

Le règlement d'urbanisme précise « **qu'il s'agit principalement d'une zone résidentielle** ».

#### 4.2.1.2 La zone UFa

Cette deuxième zone urbaine est la plus fortement concernée par le projet, à la fois :

- Par la longueur du tracé en souterrain, le long des avenues Léon Harmel et Sommer, dans le quartier Antonypôle ;
- Par l'implantation de la future gare « Antonypôle » et ses emprises souterraines près du giratoire de l'avenue Léon Harmel.

Selon le règlement d'urbanisme, la zone UFa « **correspond à l'ancienne zone industrielle d'ANTONY** ».

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

**Le projet en souterrain ne remet en cause aucun Emplacement Réservé, ni Espace Boisé Classé.**

L'infrastructure souterraine passe sous un alignement d'arbres repérés au cadastre vert des Hauts-de-Seine.

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

### 4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Couloirs de passage de lignes électriques à haute tension ;
- Zones de dégagement radioélectrique.

Pour l'émergence de gare « Antonypôle », ces deux 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.**

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

- L'arrêté préfectoral du 22 juin 2000 portant classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;
- Des limites de couloirs aériens ;
- Le décret fixant l'étendue de la zone spéciale de dégagement et les servitudes de protection contre les obstacles applicables sur le parcours du faisceau hertzien de Taverny – Bessancourt (Val d'Oise) à Brétigny-sur-Orge (Essonne) ;

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

- Le décret fixant l'étendue de la zone spéciale de dégagement et les servitudes de protection contre les obstacles applicables sur le parcours du faisceau hertzien de Brétigny-sur-Orge (Essonne) à Paris Tour DGA (ville de Paris) ;
- Le risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, figurant dans le dossier départemental des risques majeurs du département des Hauts-de-Seine de juin 2007 ;
- Des alignements d'arbres au cadastre vert des Hauts-de-Seine.

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

**De plus, un « périmètre d'étude ANTONYPOLE » a été instauré dans les zones UFa (qui concerne directement le projet) et UFb, divisé en :**

- Périmètre 1 – opérationnel EPF 92 (9 ha), dans lequel s'inscrira l'émergence de gare « Antonypôle », ses emprises souterraines et le tracé en tunnel ;
- Périmètre 2 – d'anticipation EPF 92 (20,3 ha), concernant uniquement le projet en souterrain.

**Les éléments de projet ne remettent donc pas en cause ces périmètres d'études.**

#### 4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

**L'orientation « 5 – L'AMELIORATION DES DEPLACEMENTS ET DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT » du PADD** évoque dans le chapitre « 1. Mieux répondre à la demande de transports en commun » :

*« A l'horizon 2015, les perspectives d'augmentation du nombre d'emplois et de la proportion des personnes âgées de plus de 60 ans induisent une utilisation plus importante des transports en commun. En même temps, il s'agit aussi de réduire la circulation routière. La Ville s'attachera donc à aider tous les projets de ses partenaires en charge de cette responsabilité pour répondre à cette demande :*

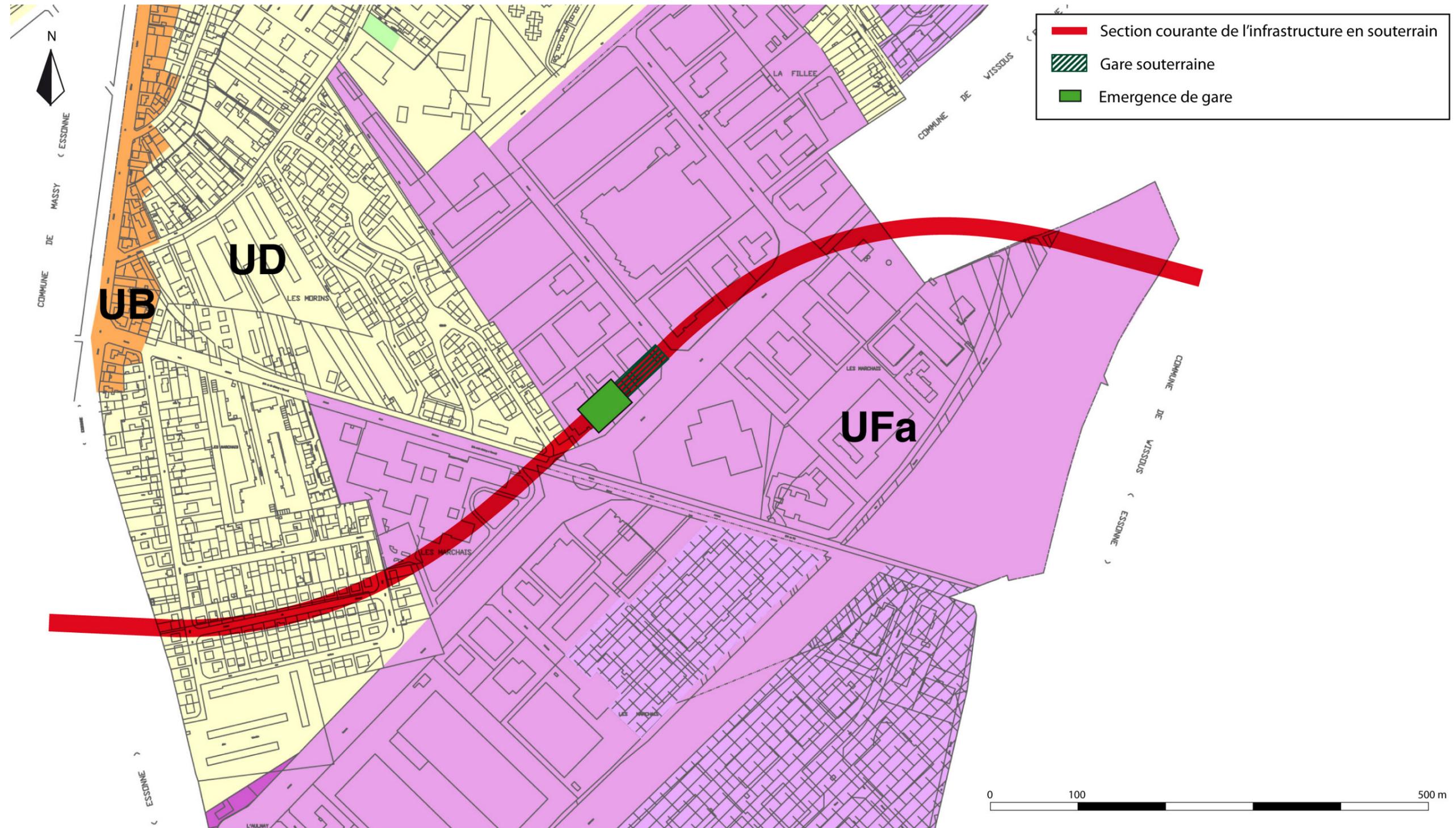
- *la montée en puissance du réseau de transport communautaire «Le Paladin »,*
- *l'arrivée du TVM à la Croix-de-Berny à la fin de 2007,*
- *la réorganisation du pôle RER de la Croix-de-Berny qui devient « multimodal »,*
- *enfin le projet de tramway prolongeant le TVM jusqu'à Vélizy. »*

**Bien qu'il ne cite pas expressément le réseau de transport public du Grand Paris, le PADD donne toute sa place au projet par l'importance accordée au développement des transports en commun. Ainsi, il n'est pas nécessaire de faire évoluer cette pièce du PLU.**

#### 4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le PLU de la ville d'ANTONY ne comporte pas d'orientations d'aménagement et de Programmation.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE D'ANTONY  
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



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

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

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur d'ANTONY 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 ajouté au rapport de présentation pour 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

Les articles R. 151-27 et R. 151-28 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du Plan Local d'Urbanisme précisent que des règles particulières peuvent être applicables aux « **Equipements d'intérêt collectif et services publics** » intitulés dans le code en vigueur avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016 « **Constructions et Installations Nécessaires aux Services Publics ou d'Intérêt Collectif** » (CINASPIC). Le projet et ses différentes composantes en font naturellement partie. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet du Grand Paris Express.

Quoi qu'il en soit, dans le cas où cette notion est définie dans un des documents du PLU (Rapport de présentation, Lexique, etc.), il est nécessaire de vérifier que le projet de Ligne 18 s'inscrit bien dans la définition proposée. Le PLU d'ANTONY ne donne pas de définition des CINASPIC (même dans son annexe I du règlement « Définitions »). Il accorde donc par défaut une acceptation large à cette notion de CINASPIC.

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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin de la « TROISIEME PARTIE : CHOIX ET JUSTIFICATION DU PROJET D'AMENAGEMENT » :

##### **2.5 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS :**

##### **Exposé des motifs des changements apportés**

Le rapport de présentation a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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 ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- 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 à 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 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- 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 et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

### 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 :

- 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 gares (émergences gares et/ou leurs emprises souterraines), c'est un ensemble plus large d'articles 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 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
  - L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
  - L'article 8 « Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même unité foncière ».
  - L'article 9 « Emprise au sol ».
  - L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
  - L'article 12 « Stationnement ».
  - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

Les articles des zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir.

Les éventuels besoins d'évolution des articles (6, 7, 8, 9 et 13) sont liés à la même problématique : **celle des terrains d'assiette des composantes au niveau du sol du réseau de transport public du Grand Paris, que sont les émergences des gares et les ouvrages techniques annexes.**

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

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

Le tableau aux pages suivantes décrit les évolutions du règlement de la commune d'ANTONY (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>	
<p>Le règlement comporte une annexe I « Définitions » dans laquelle aucune définition des CINAPSIC ne figure, ce qui donne donc, par défaut, une acception large à la notion de « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><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></p>	/
<b>Zone UD</b>	
<p><b>Les articles UD 1 et 2 sont compatibles avec le projet.</b> La zone UD n'est donc pas concernée par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<b>Zone UFa</b>	
<p><b>Les articles UFa 1, 2, 9 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p><b>L'article UFa 6</b> indique :</p> <p>« 6.1 Les constructions doivent être réalisées à 12 m de l'alignement des voies publiques ou de la limite des voies privées existantes ou à créer ou des limites d'emprises publiques.</p> <p>6.2 Pour les terrains d'angle, la distance de 12 m ne s'applique que sur une voie. La distance par rapport à l'autre voie est de 6 m minimum des voies publiques ou à la limite d'emprise des voies privées existantes ou à créer.</p> <p>6.3 Pour les terrains contigus d'une voie privée et non desservis par elle, les règles de retrait qui s'appliquent par rapport à cette voie sont celles de l'article 7. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UFa 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare « Antonypôle ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UFa 6 est la suivante :</b></p> <p>« <u>6.4 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>
<p><b>L'article UFa 7</b> indique notamment :</p> <p>« 7.1 Les constructions doivent obligatoirement s'écarter des limites séparatives d'une distance comptée horizontalement de tout point de la façade et égale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à la hauteur de la façade intéressée, avec un minimum de 6 m, si celle-ci comporte des baies éclairant une ou des pièces principales,</li> <li>- à la moitié de ladite hauteur avec un minimum de 6 m si celle-ci ne comporte pas de baies éclairant une ou des pièces principales. »</li> </ul> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UFa 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare « Antonypôle ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UFa 7 est la suivante :</b></p> <p>« <u>7.3 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Zone UFa (suite)</b>	
<p><b>L'article UFa 8</b> indique notamment :</p> <p>« La distance entre constructions sur un même terrain doit respecter les conditions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 6 m, si la façade la plus basse comporte des baies éclairant une ou des pièces principales,</li> <li>- La hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 6 m, si cette dernière ne comporte pas de baies éclairant une ou des pièces principales et que la façade la plus haute en comporte,</li> <li>- Au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 4 m, si les 2 façades ne comportent pas de baies éclairant une ou des pièces principales. »</li> </ul> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UFa 8 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de l'émergence gare « Antonypôle ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UFa 8 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> ».</p>
<p><b>L'article UFa 12</b> ne fixe aucune prescription particulière pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public. Les dispositions de l'article 12 offrent donc la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet.</p> <p>Toutefois, l'article UFa 12 indique :</p> <p>« Lors de toute opération de construction neuve ou de transformation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après : (...)</p> <p>Commerce : 20 % de la surface hors œuvre nette ».</p> <p>Le programme des gares pouvant contenir des locaux affectés aux commerces, ces dispositions présentent des dispositions contraignantes.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UFa 12 est la suivante :</b></p> <p>« Lors de toute opération de construction neuve ou de transformation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après : (...)</p> <p>Commerce : 20 % de la surface hors œuvre nette. <u>Cette disposition ne s'applique pas aux locaux affectés aux commerces au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>
<p><b>L'article UFa 13</b> indique notamment :</p> <p>« Les marges de reculement prévues dans les articles précédents doivent être obligatoirement plantées en pleine terre.</p> <p>Les marges d'isolement latérales et en fonds de parcelles doivent être plantées dans les mêmes conditions sur une profondeur minimum respective de 2,50 m et 3 m depuis les limites séparatives de parcelle.</p> <p>Elles doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 50 m<sup>2</sup> d'espace vert, au minimum.</p> <p>Il est possible de se référer à titre de conseil au cahier de recommandations environnementales annexé au règlement. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'émergence gare « Antonypôle » du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en d'article UFa 13 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>



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



**A1.**

**Rapport de présentation  
Document en vigueur**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville d'Antony**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 mai 2008  
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 26 septembre 2013*

## 2.4 – LES ESPACES PAYSAGERS A PROTEGER ET LES ESPACES BOISES CLASSES

En complément du classement en zone naturelle, et ce quelque soit le type de zonage, zone urbaine (mixte, spécifique) ou zone naturelle, une protection des espaces verts à protéger peut intervenir en se superposant au zonage :

### - les EBC : espaces boisés classés

Les espaces boisés classés qui figurent au plan de zonage sont soumis aux dispositions des articles L130-1 et R130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Ces EBC représentent 33,74 ha et correspondent aux espaces boisés de qualité sur le territoire.

Il est protégé à ce titre :

- le boisement du parc de Sceaux – parc historique,
- le parc Bourdeau – du fait de la présence d'arbres remarquables et de sa localisation privilégiée en Centre-ville. L'EBC inscrit sur ce site a été légèrement réduit (-517 m<sup>2</sup>) afin de détourner les constructions existantes qui étaient englobées au POS.
- l'arrière des jardins de la rue Roger Salengro (partie sud) – du fait que les jardins longent le parc Heller et afin de préserver une frange verte entre le bâti et le parc,
- une partie du bois de l'Aurore, au niveau de la rue des Rabats – du fait du dénivelé, cette partie a plus d'impact visuel. Le reste du parc est classé en EPP pour ménager des aménagements tels des cheminements.

### - les EPP : les éléments paysagers à protéger

Il s'agit ici de permettre la protection d'espaces verts de qualité, qui apportent une aération dans la zone urbaine mais qui ne relèvent pas d'un classement en espaces boisés. Le présent règlement édicte donc des règles afin de les préserver.

Dans les espaces répertoriés comme « Eléments Paysagers à Protéger » au sens de l'article L.123-.1 du Code de l'Urbanisme, toute construction ou installation devra sauvegarder et mettre en valeur les espaces protégés ;

Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité ou à leur caractère est interdite.

Les cheminements de nature perméable ou végétalisés sont autorisés dans les Espaces Paysagers à Protéger.

La coupe et l'abattage des arbres remarquables répertoriés sont interdits, sauf pour raison phytosanitaire dûment justifiée.

L'EPP permettra une préservation mais en outre des aménagements (cheminements notamment).

Ces EPP représentent 62,63 ha.

Afin de protéger les parcs et arbres remarquables, jardins, squares... insérés dans le bâti, les espaces paysagers à protéger suivants ont été recensés et cartographiés. Ils correspondent aux espaces verts publics inscrits au zonage du POS à savoir :

- la partie nord du Bois de l'Aurore, afin de protéger ce boisement au cœur du bâti, tout en y préservant la possibilité d'aménager des cheminements et autres aménagements pour les promeneurs,
- les espaces verts au sein du Noyer Doré – et ce tel que défini par le PAZ et le RAZ
- le parc du Breuil, de la Bièvre, le parc du Soleil et le parc Heller
- la coulée verte des Godets (entre le parc Heller et la coulée verte liée au TGV)
- les espaces non boisés du parc de Sceaux (hors de l'espace affecté aux loisirs en zone UL)

- les squares et jardins au sein de la zone pavillonnaire : le square du 8 mai 1945, le square des Hortensias, le square Marc Sangnier

**A2.**

**Rapport de présentation  
Document mis en compatibilité**



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville d'Antony**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 mai 2008  
Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 26 septembre 2013*

## 2.4 – LES ESPACES PAYSAGERS A PROTEGER ET LES ESPACES BOISES CLASSES

En complément du classement en zone naturelle, et ce quelque soit le type de zonage, zone urbaine (mixte, spécifique) ou zone naturelle, une protection des espaces verts à protéger peut intervenir en se superposant au zonage :

### - les EBC : espaces boisés classés

Les espaces boisés classés qui figurent au plan de zonage sont soumis aux dispositions des articles L130-1 et R130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Ces EBC représentent 33,74 ha et correspondent aux espaces boisés de qualité sur le territoire.

Il est protégé à ce titre :

- le boisement du parc de Sceaux – parc historique,
- le parc Bourdeau – du fait de la présence d'arbres remarquables et de sa localisation privilégiée en Centre-ville. L'EBC inscrit sur ce site a été légèrement réduit (-517 m<sup>2</sup>) afin de détourner les constructions existantes qui étaient englobées au POS.
- l'arrière des jardins de la rue Roger Salengro (partie sud) – du fait que les jardins longent le parc Heller et afin de préserver une frange verte entre le bâti et le parc,
- une partie du bois de l'Aurore, au niveau de la rue des Rabats – du fait du dénivelé, cette partie a plus d'impact visuel. Le reste du parc est classé en EPP pour ménager des aménagements tels des cheminements.

### - les EPP : les éléments paysagers à protéger

Il s'agit ici de permettre la protection d'espaces verts de qualité, qui apportent une aération dans la zone urbaine mais qui ne relèvent pas d'un classement en espaces boisés. Le présent règlement édicte donc des règles afin de les préserver.

Dans les espaces répertoriés comme « Eléments Paysagers à Protéger » au sens de l'article L.123-.1 du Code de l'Urbanisme, toute construction ou installation devra sauvegarder et mettre en valeur les espaces protégés ;

Toute modification de ces espaces de nature à porter atteinte à leur unité ou à leur caractère est interdite.

Les cheminements de nature perméable ou végétalisés sont autorisés dans les Espaces Paysagers à Protéger.

La coupe et l'abattage des arbres remarquables répertoriés sont interdits, sauf pour raison phytosanitaire dûment justifiée.

L'EPP permettra une préservation mais en outre des aménagements (cheminements notamment).

Ces EPP représentent 62,63 ha.

Afin de protéger les parcs et arbres remarquables, jardins, squares... insérés dans le bâti, les espaces paysagers à protéger suivants ont été recensés et cartographiés. Ils correspondent aux espaces verts publics inscrits au zonage du POS à savoir :

- la partie nord du Bois de l'Aurore, afin de protéger ce boisement au cœur du bâti, tout en y préservant la possibilité d'aménager des cheminements et autres aménagements pour les promeneurs,
- les espaces verts au sein du Noyer Doré – et ce tel que défini par le PAZ et le RAZ
- le parc du Breuil, de la Bièvre, le parc du Soleil et le parc Heller
- la coulée verte des Godets (entre le parc Heller et la coulée verte liée au TGV)
- les espaces non boisés du parc de Sceaux (hors de l'espace affecté aux loisirs en zone UL)

- les squares et jardins au sein de la zone pavillonnaire : le square du 8 mai 1945, le square des Hortensias, le square Marc Sangnier

## 2.5 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS :

### - Exposé des motifs des changements apportés

Le rapport de présentation a été modifié pour que le présent chapitre explique les évolutions pouvant être apportées au dossier de PLU afin d'autoriser l'implantation des composantes du futur réseau de transport « Grand Paris Express » dans le cadre de la mise en compatibilité.

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 ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;

- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;

- 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 à 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 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;

- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;

- 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 et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;

- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

**B1.**

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



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville d'Antony**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 mai 2008*  
*Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 26 septembre 2013*

## Zone UFa

*Cette zone correspond à l'ancienne zone industrielle d'ANTONY.*

## I – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

### ART.UFa.1 – OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- 1.1 Les constructions destinées à l'habitation et leurs annexes, à l'exception des logements de gardiennage.
- 1.2 L'implantation des installations classées soumises à autorisation préalable, sauf les laboratoires, les centres de recherche et de développement, les climatisations et chaufferies, les dépôts d'hydrocarbures, les parcs de stationnement souterrains et les garages.
- 1.3 Les dépôts de déchets et de vieilles voitures.
- 1.4 Les exploitations de carrière.
- 1.5 La création de bâtiment à usage principal de stockage.

### ART.UFa.2 – OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment autorisés :

- 2.1 L'extension ou la transformation des installations classées existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement et que toutes dispositions utiles soient mises en oeuvre pour l'intégration dans le milieu environnant.
- 2.2 Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers, ainsi qu'aux aménagements paysagers.

## III – CONDITION DE L'OCCUPATION DU SOL

### ART.UFa.3 – ACCES

Les accès aux établissements sont étudiés de manière à permettre aux véhicules d'entrer et de sortir sans manœuvre. Les rayons de courbure ne doivent pas être inférieurs à 11 m.

En cas de division donnant lieu à la création d'une voie de desserte, celle-ci doit être carrossable et avoir les mêmes caractéristiques que ci-dessus, mais sa largeur ne doit jamais être inférieure à 16 m avec deux trottoirs pour piétons de 3 m de largeur chacun.

Cette voie doit comporter tous les réseaux d'assainissement.

### ART.UFa.4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

#### 4.1 EAU

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

#### 4.2 ASSAINISSEMENT

Conformément au règlement d'assainissement communautaire :

##### 4.2.1 Eaux usées domestiques

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques.

Les dispositifs d'assainissement individuels sont interdits.

##### 4.2.2 Eaux usées non domestiques

Les établissements rejetant des eaux usées non domestiques devront être pourvus d'au moins deux branchements distincts :

- un branchement eaux usées domestiques,
- un branchement eaux usées non domestiques.

Il peut être exigé qu'un dispositif d'obturation, permettant de séparer le réseau public de l'établissement industriel soit placé sur le branchement des eaux usées non domestiques afin de protéger le réseau public en cas de pollution.

Certaines eaux usées non domestiques peuvent être amenées à subir une neutralisation ou un prétraitement avant leur rejet dans les réseaux publics.

##### 4.2.3 Eaux Pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil ; il doit garantir l'écoulement dans le réseau collecteur.

A l'intérieur d'une même propriété, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies séparément. Pour toute construction nouvelle, les eaux pluviales devront être rejetées conformément aux prescriptions édictées par les services compétents.

Lorsque le « rejet zéro » n'est pas réalisable, le débit d'eaux pluviales rejeté dans le réseau d'assainissement doit faire l'objet d'une limitation fixée à 2 L/s/ha pour une pluie d'occurrence décennale sur le territoire d'Antony.

Le déversement d'eaux pluviales peut se faire soit via un branchement direct sur le réseau pluvial, soit au caniveau via une gargouille.

Afin de respecter les critères d'admissibilité des eaux pluviales dans les réseaux publics, certaines eaux pluviales (en particulier les eaux issues du ruissellement sur les parkings) peuvent être amenées à subir un prétraitement avant rejet, conformément aux règles de chaque gestionnaire.

#### 4.3 ENFOUISSEMENT DES RESEAUX

A l'intérieur d'une même propriété, pour toute construction nouvelle soumise à permis de construire, tous les réseaux et raccordements, notamment électrique, les réseaux câblés de télévision, le téléphone, les réseaux haut débit, fibre optique, etc. doivent être enterrés.

Il est possible de se référer à titre de conseil au cahier de recommandations environnementales annexé au règlement.

#### 4.4 DECHETS URBAINS

Pour tout programme immobilier permettant l'accueil de plusieurs activités, un local à déchets devra être réalisé en rez-de-chaussée.

Les déchets avant enlèvement doivent être intégrés dans un endroit couvert soit dans le local d'exploitation de l'entreprise soit dans un local prévu à cet effet.

#### ART.UFa.5 – CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

#### ART.UFa.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES OU VOIES PRIVEES

- 6.1 Les constructions doivent être réalisées à 12 m de l'alignement des voies publiques ou de la limite des voies privées existantes ou à créer ou des limites d'emprises publiques.
- 6.2 Pour les terrains d'angle, la distance de 12 m ne s'applique que sur une voie. La distance par rapport à l'autre voie est de 6 m minimum des voies publiques ou à la limite d'emprise des voies privées existantes ou à créer.
- 6.3 Pour les terrains contigus d'une voie privée et non desservis par elle, les règles de retrait qui s'appliquent par rapport à cette voie sont celles de l'article 7.

#### ART.UFa.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

- 7.1 Les constructions doivent obligatoirement s'écarter des limites séparatives d'une distance comptée horizontalement de tout point de la façade et égale :
  - à la hauteur de la façade intéressée, avec un minimum de 6 m, si celle-ci comporte des baies éclairant une ou des pièces principales,
  - à la moitié de ladite hauteur avec un minimum de 6 m si celle-ci ne comporte pas de baies éclairant une ou des pièces principales.
- 7.2 Les constructions peuvent être implantées à une distance moindre que celle définie ci-dessus, lorsque le pétitionnaire et son voisin, par acte authentique et transcrit, s'obligent réciproquement à créer une servitude de cour commune propre à respecter les règles de l'article UFa.8. En l'absence d'accord amiable, il peut-être fait application des dispositions de l'article L.471-1 du Code de l'Urbanisme.

#### ART.UFa.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

La distance entre constructions sur un même terrain doit respecter les conditions suivantes :

- La hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 6 m, si la façade la plus basse comporte des baies éclairant une ou des pièces principales,
- La hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 6 m, si cette dernière ne comporte pas de baies éclairant une ou des pièces principales et que la façade la plus haute en comporte,
- Au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 4 m, si les 2 façades ne comportent pas de baies éclairant une ou des pièces principales.

#### ART UFa.9 – EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

#### ART.UFa.10 – HAUTEUR MAXIMUM

##### 10.1 Compte tenu des voies adjacentes :

La hauteur des constructions doit être au maximum égale à la plus courte distance les séparant de l'axe des voies considérées.

##### 10.2 Compte tenu du plafond de la zone :

La hauteur des constructions est limitée à 15 m en tout point par rapport au terrain existant, à l'exception des pylônes supports de lignes électriques pour lesquels cette règle ne s'applique pas.

##### 10.3 La hauteur des constructions est mesurée en tout point par rapport au terrain existant et par rapport à l'axe de la construction lorsque ce terrain est en pente.

#### ART.UFa.11 – ASPECT EXTERIEUR – CLOTURE

Les matériaux d'aspect carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, destinés à être couverts de parements ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur le parement extérieur des constructions ni des clôtures.

En cas de clôtures, celles sur rue doivent être du modèle uniforme.

Dans tous les cas, les clôtures seront composées d'un mur bahut de 0,50 m maximum de hauteur, surmonté d'une grille barreaudée métallique, le tout ne dépassant pas une hauteur de 1,80 m.

Les pilastres ou autres motifs d'entrée sont interdits.

Si une clôture matérialise les limites séparatives, elle doit être composée d'une grille métallique ou d'un grillage en treillis soudés métalliques surmontant un muret de 0,50 m maximum, le tout n'excédant pas 1,80 m de hauteur et être d'une couleur identique à la grille réalisée à l'alignement.

Les portails d'entrée quel que soit leur système d'ouverture seront exécutés en grille métallique identique à la clôture courante.

Dans le cas d'installation de barrières levantes, celles-ci devront être en recul par rapport aux portails d'entrée.

Il est possible de se référer à titre de conseil au cahier de recommandations architecturales annexé au règlement.

#### ART.UFa.12 – STATIONNEMENT

Lors de toute opération de construction neuve ou de transformation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après :

Habitation	: 2 places par logement
Bureaux	: 60% de la surface hors œuvre nette dont une proportion de 80% qui devra être couverte
Activités industrielles et artisanales	: 20% de la surface hors œuvre nette
Commerce	: 20% de la surface hors œuvre nette

Les dimensions des aires de stationnement ne doivent pas être inférieures aux normes suivantes :

Largeur : 2,30 m

Longueur : 5,00 m

Largeur de la voie de desserte : 6,00 m

Toutes dispositions doivent être prises pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres de façon à ce que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur.

Les marges d'isolement et notamment celles qui sont à réserver en bordures des limites séparatives, peuvent être utilisées jusqu'à concurrence de 50% de leur superficie pour le stationnement des véhicules ou les voies de dessertes à l'exclusion de toute autre affectation.

Les zones non aedificandi en bordure de rues ne peuvent subir aucun changement de destination et sont exclusivement réservées à des espaces verts plantés.

Les ventilations hautes des parcs en souterrain doivent déboucher en toiture des constructions.

#### **ART.UFa.13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les marges de reculement prévues dans les articles précédents doivent être obligatoirement plantées en pleine terre.

Les marges d'isolement latérales et en fonds de parcelles doivent être plantées dans les mêmes conditions sur une profondeur minimum respective de 2,50 m et 3 m depuis les limites séparatives de parcelle.

Elles doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 50 m<sup>2</sup> d'espace vert, au minimum.

Il est possible de se référer à titre de conseil au cahier de recommandations environnementales annexé au règlement.

### **III – POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL**

#### **ART.UFa.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S)**

La valeur du C.O.S est fixée à :

- 6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- 0,08 pour les constructions à destination de commerces

Le COS total maximal projeté sur une parcelle ne devra pas dépasser 2,00.

Le C.O.S n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.



**B2.**

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



**Extrait**

**Plan Local d'urbanisme de la ville d'Antony**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 mai 2008*

*Dernière modification simplifiée approuvée par délibération du Conseil Municipal du 26 septembre 2013*

## Zone UFa

*Cette zone correspond à l'ancienne zone industrielle d'ANTONY.*

## I – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

### ART.UFa.1 – OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

Sont interdits :

- 1.1 Les constructions destinées à l'habitation et leurs annexes, à l'exception des logements de gardiennage.
- 1.2 L'implantation des installations classées soumises à autorisation préalable, sauf les laboratoires, les centres de recherche et de développement, les climatisations et chaufferies, les dépôts d'hydrocarbures, les parcs de stationnement souterrains et les garages.
- 1.3 Les dépôts de déchets et de vieilles voitures.
- 1.4 Les exploitations de carrière.
- 1.5 La création de bâtiment à usage principal de stockage.

### ART.UFa.2 – OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont notamment autorisés :

- 2.1 L'extension ou la transformation des installations classées existantes, à condition qu'il n'en résulte pas pour le voisinage une aggravation des dangers ou nuisances liés au classement et que toutes dispositions utiles soient mises en oeuvre pour l'intégration dans le milieu environnant.
- 2.2 Les affouillements et exhaussements des sols à condition qu'ils soient directement liés aux travaux de construction, de voirie ou de réseaux divers, ainsi qu'aux aménagements paysagers.

## III – CONDITION DE L'OCCUPATION DU SOL

### ART.UFa.3 – ACCES

Les accès aux établissements sont étudiés de manière à permettre aux véhicules d'entrer et de sortir sans manœuvre. Les rayons de courbure ne doivent pas être inférieurs à 11 m.

En cas de division donnant lieu à la création d'une voie de desserte, celle-ci doit être carrossable et avoir les mêmes caractéristiques que ci-dessus, mais sa largeur ne doit jamais être inférieure à 16 m avec deux trottoirs pour piétons de 3 m de largeur chacun.

Cette voie doit comporter tous les réseaux d'assainissement.

### ART.UFa.4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

#### 4.1 EAU

Le branchement sur le réseau d'eau existant est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

#### 4.2 ASSAINISSEMENT

Conformément au règlement d'assainissement communautaire :

##### 4.2.1 Eaux usées domestiques

Le branchement sur le réseau existant est obligatoire.

Toute construction ou installation nouvelle doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques.

Les dispositifs d'assainissement individuels sont interdits.

##### 4.2.2 Eaux usées non domestiques

Les établissements rejetant des eaux usées non domestiques devront être pourvus d'au moins deux branchements distincts :

- un branchement eaux usées domestiques,
- un branchement eaux usées non domestiques.

Il peut être exigé qu'un dispositif d'obturation, permettant de séparer le réseau public de l'établissement industriel soit placé sur le branchement des eaux usées non domestiques afin de protéger le réseau public en cas de pollution.

Certaines eaux usées non domestiques peuvent être amenées à subir une neutralisation ou un prétraitement avant leur rejet dans les réseaux publics.

##### 4.2.3 Eaux Pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain ne doit jamais faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, conformément aux articles 640 et 641 du Code Civil ; il doit garantir l'écoulement dans le réseau collecteur.

A l'intérieur d'une même propriété, les eaux usées et les eaux pluviales doivent être recueillies séparément. Pour toute construction nouvelle, les eaux pluviales devront être rejetées conformément aux prescriptions édictées par les services compétents.

Lorsque le « rejet zéro » n'est pas réalisable, le débit d'eaux pluviales rejeté dans le réseau d'assainissement doit faire l'objet d'une limitation fixée à 2 L/s/ha pour une pluie d'occurrence décennale sur le territoire d'Antony.

Le déversement d'eaux pluviales peut se faire soit via un branchement direct sur le réseau pluvial, soit au caniveau via une gargouille.

Afin de respecter les critères d'admissibilité des eaux pluviales dans les réseaux publics, certaines eaux pluviales (en particulier les eaux issues du ruissellement sur les parkings) peuvent être amenées à subir un prétraitement avant rejet, conformément aux règles de chaque gestionnaire.

#### 4.3 ENFOUISSEMENT DES RESEAUX

A l'intérieur d'une même propriété, pour toute construction nouvelle soumise à permis de construire, tous les réseaux et raccordements, notamment électrique, les réseaux câblés de télévision, le téléphone, les réseaux haut débit, fibre optique, etc. doivent être enterrés.

Il est possible de se référer à titre de conseil au cahier de recommandations environnementales annexé au règlement.

#### 4.4 DECHETS URBAINS

Pour tout programme immobilier permettant l'accueil de plusieurs activités, un local à déchets devra être réalisé en rez-de-chaussée.

Les déchets avant enlèvement doivent être intégrés dans un endroit couvert soit dans le local d'exploitation de l'entreprise soit dans un local prévu à cet effet.

#### ART.UFa.5 – CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

#### ART.UFa.6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES OU VOIES PRIVEES

- 6.1 Les constructions doivent être réalisées à 12 m de l'alignement des voies publiques ou de la limite des voies privées existantes ou à créer ou des limites d'emprises publiques.
- 6.2 Pour les terrains d'angle, la distance de 12 m ne s'applique que sur une voie. La distance par rapport à l'autre voie est de 6 m minimum des voies publiques ou à la limite d'emprise des voies privées existantes ou à créer.
- 6.3 Pour les terrains contigus d'une voie privée et non desservis par elle, les règles de retrait qui s'appliquent par rapport à cette voie sont celles de l'article 7.

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

#### ART.UFa.7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

- 7.1 Les constructions doivent obligatoirement s'écarter des limites séparatives d'une distance comptée horizontalement de tout point de la façade et égale :
  - à la hauteur de la façade intéressée, avec un minimum de 6 m, si celle-ci comporte des baies éclairant une ou des pièces principales,
  - à la moitié de ladite hauteur avec un minimum de 6 m si celle-ci ne comporte pas de baies éclairant une ou des pièces principales.
- 7.2 Les constructions peuvent être implantées à une distance moindre que celle définie ci-dessus, lorsque le pétitionnaire et son voisin, par acte authentique et transcrit, s'obligent réciproquement à créer une servitude de cour commune propre à respecter les règles de l'article UFa.8. En l'absence d'accord amiable, il peut-être fait application des dispositions de l'article L.471-1 du Code de l'Urbanisme.

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

#### ART.UFa.8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

La distance entre constructions sur un même terrain doit respecter les conditions suivantes :

- La hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 6 m, si la façade la plus basse comporte des baies éclairant une ou des pièces principales,
- La hauteur de la façade la plus basse, avec un minimum de 6 m, si cette dernière ne comporte pas de baies éclairant une ou des pièces principales et que la façade la plus haute en comporte,
- Au minimum de la hauteur de la façade la plus basse ou de la moitié de la hauteur de la façade la plus haute, avec un minimum de 4 m, si les 2 façades ne comportent pas de baies éclairant une ou des pièces principales.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

#### ART.UFa.9 – EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

#### ART.UFa.10 – HAUTEUR MAXIMUM

##### 10.1 Compte tenu des voies adjacentes :

La hauteur des constructions doit être au maximum égale à la plus courte distance les séparant de l'axe des voies considérées.

##### 10.2 Compte tenu du plafond de la zone :

La hauteur des constructions est limitée à 15 m en tout point par rapport au terrain existant, à l'exception des pylônes supports de lignes électriques pour lesquels cette règle ne s'applique pas.

##### 10.3 La hauteur des constructions est mesurée en tout point par rapport au terrain existant et par rapport à l'axe de la construction lorsque ce terrain est en pente.

#### ART.UFa.11 – ASPECT EXTERIEUR – CLOTURE

Les matériaux d'aspect carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, destinés à être couverts de parements ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur le parement extérieur des constructions ni des clôtures.

En cas de clôtures, celles sur rue doivent être du modèle uniforme.

Dans tous les cas, les clôtures seront composées d'un mur bahut de 0,50 m maximum de hauteur, surmonté d'une grille barreaudée métallique, le tout ne dépassant pas une hauteur de 1,80 m.

Les pilastres ou autres motifs d'entrée sont interdits.

Si une clôture matérialise les limites séparatives, elle doit être composée d'une grille métallique ou d'un grillage en treillis soudés métalliques surmontant un muret de 0,50 m maximum, le tout n'excédant pas 1,80 m de hauteur et être d'une couleur identique à la grille réalisée à l'alignement.

Les portails d'entrée quel que soit leur système d'ouverture seront exécutés en grille métallique identique à la clôture courante.

Dans le cas d'installation de barrières levantes, celles-ci devront être en recul par rapport aux portails d'entrée.

Il est possible de se référer à titre de conseil au cahier de recommandations architecturales annexé au règlement.

#### ART.UFa.12 – STATIONNEMENT

Lors de toute opération de construction neuve ou de transformation de locaux, il doit être réalisé des aires de stationnement dont les normes minimales sont définies ci-après :

Habitation	: 2 places par logement
Bureaux	: 60% de la surface hors œuvre nette dont une proportion de 80% qui devra être couverte
Activités industrielles et artisanales	: 20% de la surface hors œuvre nette
Commerce	: 20% de la surface hors œuvre nette

Cette disposition ne s'applique pas aux locaux affectés aux commerces au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

Les dimensions des aires de stationnement ne doivent pas être inférieures aux normes suivantes :

- Largeur : 2,30 m
- Longueur : 5,00 m
- Largeur de la voie de desserte : 6,00 m

Toutes dispositions doivent être prises pour réserver sur chaque propriété les dégagements nécessaires au stationnement et aux manœuvres de façon à ce que les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules s'effectuent à l'intérieur.

Les marges d'isolement et notamment celles qui sont à réserver en bordures des limites séparatives, peuvent être utilisées jusqu'à concurrence de 50% de leur superficie pour le stationnement des véhicules ou les voies de dessertes à l'exclusion de toute autre affectation.

Les zones non aedificandi en bordure de rues ne peuvent subir aucun changement de destination et sont exclusivement réservées à des espaces verts plantés.

Les ventilations hautes des parcs en souterrain doivent déboucher en toiture des constructions.

#### **ART.UFa.13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les marges de reculement prévues dans les articles précédents doivent être obligatoirement plantées en pleine terre.

Les marges d'isolement latérales et en fonds de parcelles doivent être plantées dans les mêmes conditions sur une profondeur minimum respective de 2,50 m et 3 m depuis les limites séparatives de parcelle.

Elles doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 50 m<sup>2</sup> d'espace vert, au minimum.

Il est possible de se référer à titre de conseil au cahier de recommandations environnementales annexé au règlement.

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

### **III – POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL**

#### **ART.UFa.14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S)**

La valeur du C.O.S est fixée à :

- 6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>
- 0,08 pour les constructions à destination de commerces

Le COS total maximal projeté sur une parcelle ne devra pas dépasser 2,00.

Le C.O.S n'est pas applicable aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.







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

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