

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
1.1.5

Mise en compatibilité des documents
d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville d'Orsay

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'Orsay	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	26	
4.2.3	Les contraintes réglementaires	26	
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	26	
4.2.5	Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	27	
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	29	
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	29	
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	29	
4.3.3	Evolutions du plan de zonage induites par le projet	30	
4.3.4	Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet	30	
4.3.5	Evolutions du règlement induites par le projet	30	
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	37	
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur		
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité		
B1.	Extrait du règlement en vigueur		
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité		
C1.	Extrait du zonage en vigueur		
C2.	Extrait du zonage mis en compatibilité		
D1.	Extrait des emplacements réservés en vigueur		
D2.	Extrait des emplacements réservés mis en compatibilité		

1 Préambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville d'ORSAY, en Essonne, 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^{er} octobre 2010 au 31 janvier 2011. Le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris a adopté l'acte motivé précisant le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris. Ce schéma d'ensemble a été approuvé par décret en Conseil d'Etat en date du 24 août 2011 (décret n° 2011-1011).

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune d'ORSAY 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'ORSAY est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur la MECDU pour la DUP du projet d'aménagement de Moulon par arrêté préfectoral du 16 juillet 2013.

Le contenu du Plan Local d'Urbanisme (PLU) d'ORSAY est régi par les articles L. 151-1 à L. 151-3 du Code de l'Urbanisme entré en vigueur le 1^{er} 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 révision est en cours d'élaboration. Ce document a été prescrit le 20 mai 2015. Son approbation est envisagée en fin d'année 2017.

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

2.1.3 Objet

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

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'ORSAY 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.

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

2.3 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.
- Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet.
- Deux **listes des emplacements réservés** : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître les évolutions de surface des emplacements réservés impactés par le projet.

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^{er} 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 de d'ORSAY ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

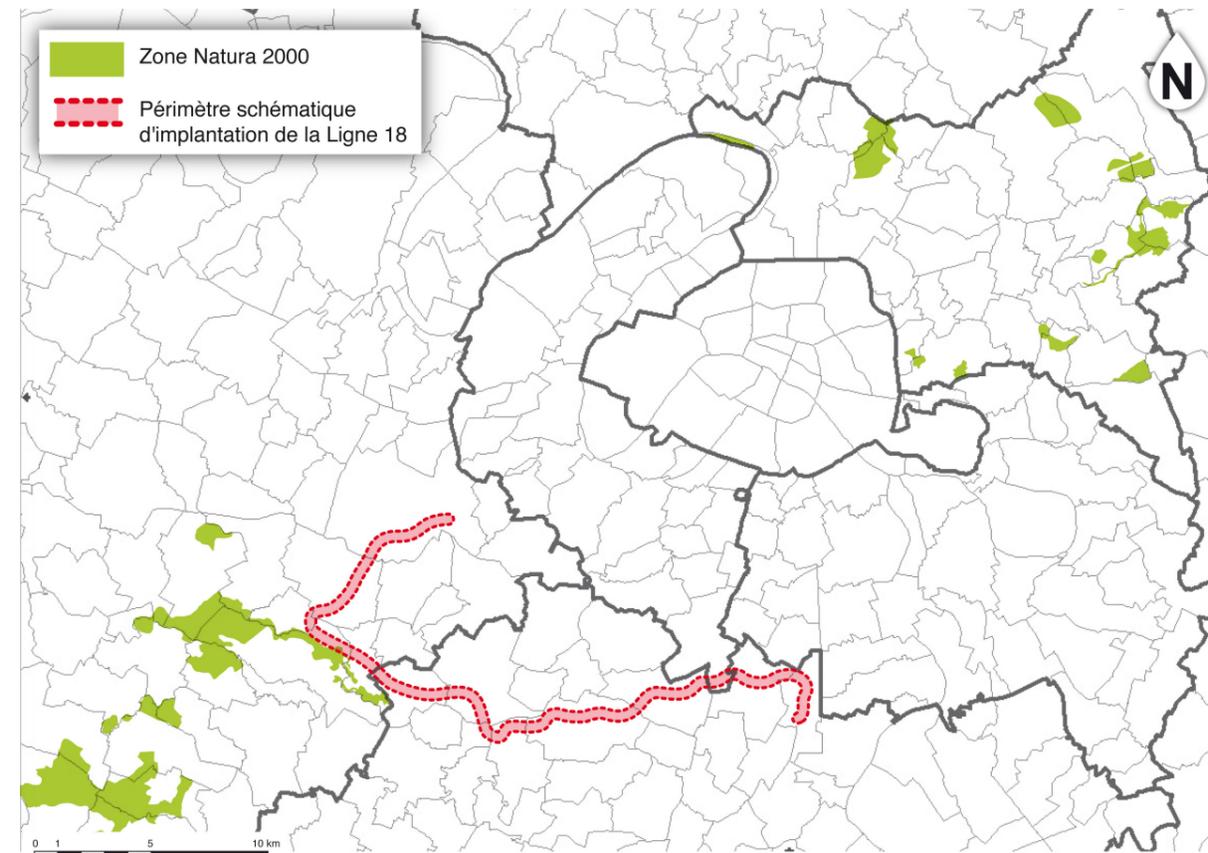
Le site Natura 2000 le plus proche, la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR 1112011 « Massif de Rambouillet et zones humides proches », est notamment situé sur les communes de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux et est distant de 4,5 km des limites communales d'ORSAY. Son document d'objectifs (DOCOB) 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'ORSAY 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'ORSAY 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 « Orsay Gif » ainsi que la section courante de l'infrastructure en aérien porte sur des adaptations du règlement de la zone UM afin d'inclure des dérogations sur les réseaux (art. 4), sur les règles de retrait des constructions (art. 7 et 8) et les normes de stationnement (art. 12).

De même, la mise en compatibilité porte sur des adaptations permettant la réalisation de la section courante de l'infrastructure en aérien en zone AU, concernant les règles de retrait (art. 6 et 7).

Elle prévoit également des adaptations pour permettre la section courante de l'infrastructure en aérien en zone N, afin d'autoriser le projet en lui-même (art. 2) et afin d'inclure des adaptations pour les réseaux (art. 4), les règles de retrait (art. 7), d'emprise au sol (art. 9), de hauteur (art. 10).

Enfin, la mise en compatibilité prévoit des adaptations pour permettre la section courante de l'infrastructure en aérien en zone NF, afin d'inclure des adaptations pour les réseaux (art. 4).

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'ORSAY 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

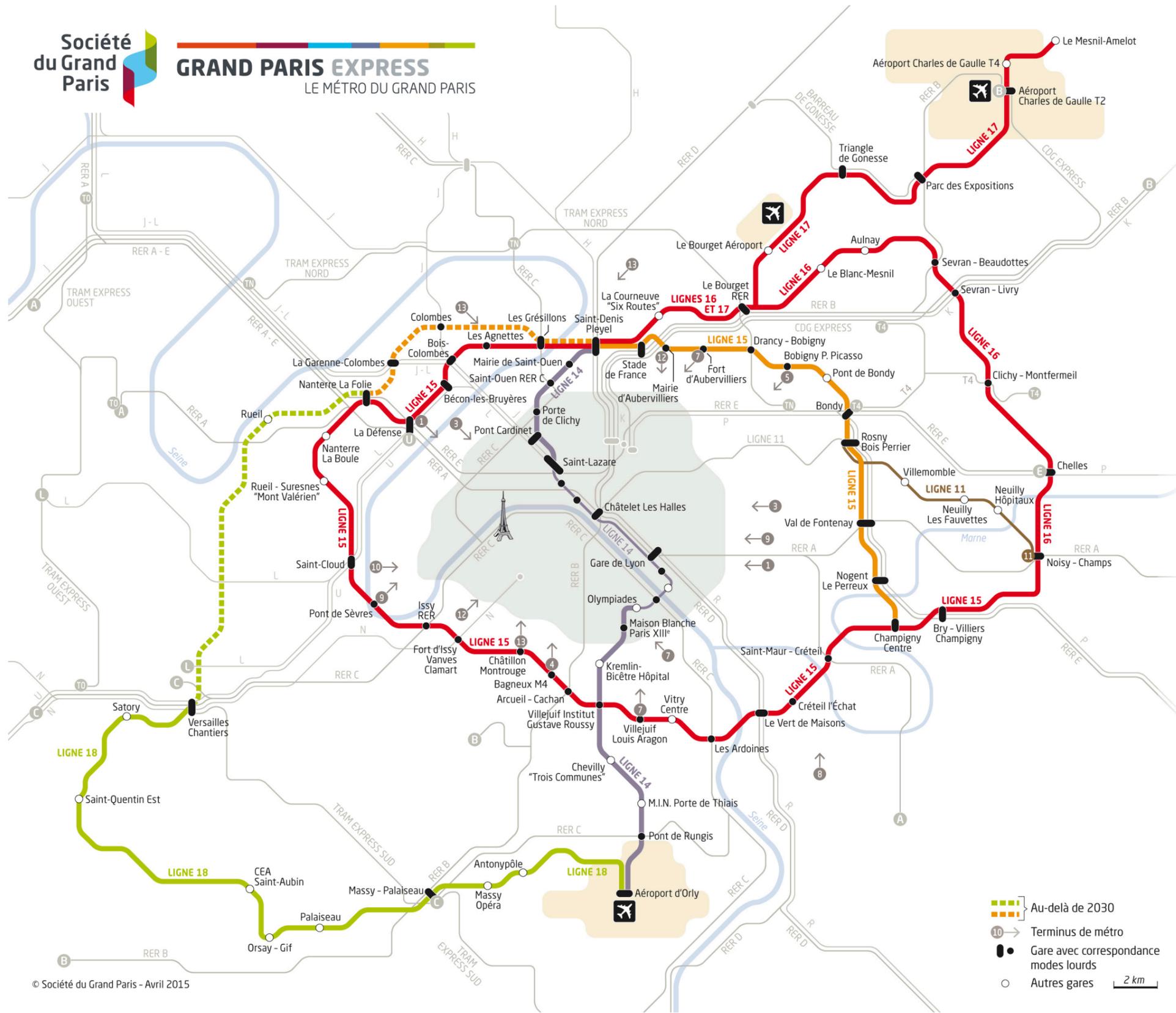
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- 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-pôle
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.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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 m² en cas de circulation possible, 20 m² 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 m², 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 m² 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'Orsay

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire d'ORSAY d'Est en Ouest sur sa partie Nord (plaines de Corbeville et de Moulon), et sur une longueur d'environ **1,7 km**. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris ;
- La gare « Orsay Gif ».

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'ORSAY 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'ORSAY sur une longueur totale d'environ **1,7 km**.

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

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation de la gare « Orsay Gif ».

Le tracé est implanté sur quatre zones distinctes du PLU de la ville d'ORSAY : deux zones urbaines et deux zones naturelles.

Rappelons qu'une partie du tracé concerne la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de « Moulon ».

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, cette zone, intégrée dans le PLU, est régie par le règlement d'urbanisme du PLU.

4.2.1.1 Le secteur UM5 de la zone UM

La zone UM est concernée par le projet pour son secteur UM5, à la fois :

- Par la section courante de l'infrastructure en surface au Nord de l'Université d'ORSAY, dans la plaine de Moulon ;
- Par l'implantation du bâtiment de la gare « Orsay Gif » près du site de l'Université, en limite Ouest de la commune.

Le règlement d'urbanisme précise que « **la zone UM correspond aux espaces urbanisés et à urbaniser du projet urbain de Moulon**, à l'exception du quartier Joliot-Curie qui est régie par une zone spécifiques.

Cette zone est destinée à accueillir des programmes mixtes comprenant notamment des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, des constructions à destination d'habitation, au bénéfice des étudiants, des chercheurs et des familles. Elle accueillera également des équipements, des commerces et des services, ainsi que des activités économiques.

Elle est décomposée en 2 secteurs UM3 et UM5, correspondant à des variations de la hauteur des constructions à l'intérieur de la zone UM ».

4.2.1.2 La zone AU

La zone AU est concernée par la section courante de l'infrastructure en surface au Nord dans la plaine de Corbeville.

Le règlement d'urbanisme précise que la zone AU correspond au « **secteur d'urbanisation future à vocation économique et d'équipements non ouvert à l'urbanisation**. Il s'agit de deux secteurs, situés en partie nord du territoire. L'un, desservi par l'échangeur de la RN 118 au nord doit constituer le prolongement de la zone d'activités existante. L'autre, beaucoup plus vaste comprend l'ensemble des terrains de la frange nord du territoire en limite de la commune de Palaiseau et de l'école Polytechnique, sur le plateau agricole ».

4.2.1.3 La zone N

La zone N est concernée par la section courante de l'infrastructure en surface entre la RN 118 et le Domaine de Corbeville.

Le règlement d'urbanisme précise qu'il s'agit d'une « **zone correspondant aux espaces naturels protégés**. La zone N correspond aux espaces naturels et pour partie boisés de la commune, elle est inconstructible. Elle doit garantir la préservation du patrimoine naturel et paysagé d'Orsay. La préservation de ce caractère naturel participe à la prévention des risques d'inondation par ruissellement ».

4.2.1.4 La zone NF

La zone NF est concernée par la section courante de l'infrastructure en surface en bordure de la RN 118.

Selon le règlement d'urbanisme, « **la zone NF correspond à des espaces naturels en rebord des coteaux ayant un caractère boisé. Il s'agit d'espaces boisés à préserver ou à créer** ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure en viaduc traverse plusieurs protections naturelles :

- Un espace boisé classé (EBC) de part et d'autre de la RN 118 ;
- Deux espaces paysagers inconstructibles au titre de l'article L. 151-23 (anciennement L. 123-1-5-7°) du Code de l'Urbanisme, le long de la RN 118, d'une part, et le long du chemin rural n°34 du Petit Saclay, d'autre part.

Le projet remet donc en en cause partiellement la destination de cet EBC et ces deux espaces inconstructibles. Il convient de les réduire pour partie au droit des emprises de la section courante en viaduc afin de permettre la réalisation du projet.

Les évolutions graphiques et réglementaires apportées dans le présent dossier visent à ne pas interdire l'implantation des composantes du réseau de transport public du Grand Paris sur le territoire communal. Ainsi, l'implantation des éléments de projet nécessite la réduction d'un Espace Boisé Classé sur une emprise de 4000 m² environ.

Les principales caractéristiques du projet sont présentées en Pièce D. Au regard de la sensibilité environnementale de la zone concernée, la caractérisation de l'état initial et le détail des effets du projet sur l'environnement ainsi que les mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter, réduire et si besoin compenser les incidences du projet sur l'environnement sont présentées dans l'étude d'impact du présent dossier d'enquête publique (Pièce G).

Par ailleurs, deux emplacements réservés pour un équipement au titre de l'article L. 151-41 1°, 2° et 3° (anciennement L.123-1-5 V) du code de l'urbanisme sont également concernés par le projet en viaduc. Il s'agit de :

- L'emplacement réservé n°29 : « *création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles* » au bénéfice de la commune ;
- L'emplacement réservé n°32 : « *TCSP du plateau de Saclay* » au bénéfice du STIF ;

Le projet uniquement en viaduc ne remet pas en cause ces emplacements réservés. Toutefois, seule l'emprise de l'emplacement réservé n°29 sera adaptée afin de permettre l'implantation des éléments de projet. L'emplacement réservé n°32 n'est quant à lui pas modifié.

Un emplacement réservé pour un programme de logements au titre de l'article L.123-2 b du code de l'urbanisme, matérialisé par la lettre « a » : « *réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage* », dont le bénéficiaire est la commune, est également concerné très ponctuellement sur sa pointe Sud-Est. On notera que son périmètre est donné à titre indicatif sur le plan de zonage.

Le projet uniquement en viaduc ne remet pas en cause cet emplacement réservé qui, compte tenu de sa nature, n'a pas besoin d'être mis en compatibilité.

4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Servitude relative à la protection du site inscrit de la Vallée de Chevreuse (AC2) ;

Les bois de la commune sont protégés au titre des espaces naturels sensibles (ENS). Ils bénéficient d'une politique de protection et de gestion régie selon les articles L. 142-1 à L. 142-13 du CU. Ces espaces relèvent de la compétence du Conseil Général de l'Essonne. La commune d'ORSAY bénéficie ainsi non seulement d'un recensement des ENS validé le 27 janvier 1994, mais également d'une zone de préemption des ENS dont la gestion lui a été déléguée le 26 janvier 1995.
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques contre les obstacles (PT2) « Centre radioélectrique de Paris-Sud – Palaiseau ».

Pour l'émergence de gare « Orsay Gif » et toute la section courante en viaduc, ces 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 20 mai 2003 portant classement sonore du réseau routier national ;
- L'arrêté préfectoral du 28 février 2005 portant classement sonore du réseau routier départemental ;
- Une ZNIEFF de type II sur la carte des espaces naturels (rapport de présentation) ;
- La présence d'une zone de sensibilité archéologique dans la plaine de Corbeville ;
- Le risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, figurant dans le dossier départemental des risques majeurs du département de l'Essonne de juin 2008.

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

L'axe « **II. Améliorer le fonctionnement urbain** » évoque dans un chapitre « *3. Fluidifier les déplacements et favoriser les alternatives à la voiture* »

« *3.1 Disposer d'un réseau de transports en commun performant et adapté aux besoins des habitants.*

Orsay dispose d'une bonne connexion au réseau de transports en commun sur son territoire, avec notamment deux gares RER et de nombreuses lignes de bus. La liaison directe à la gare de Massy permet un accès privilégié au réseau TGV.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Il apparaît déterminant de souligner et de prendre en compte dans les aménagements futurs les éléments suivants :

- les deux gares orcéennes constituent de véritables articulations qui doivent être en connexion avec le cœur de ville ;
- les déplacements sont difficiles en centre ville et entre les gares et les centres de recherche du Plateau ;
- les logiques de déplacements sont aujourd'hui à prendre en compte à une échelle plus vaste que celle de la commune. Orsay n'est ni coupé de son environnement, ni de son territoire. (...)

Les nouveaux projets de transport en commun : le TCSP reliant Massy au Christ de Saclay et le transport en commun du Grand Paris Express, ouvrent de nouvelles perspectives en matière de desserte du territoire et de gestion des déplacements.

Le TCSP assurera une desserte fine sur l'ensemble du campus du plateau sud de Saclay.

La gare permettra de relier directement le campus urbain du Moulon à celui de l'Ecole polytechnique (Palaiseau), ainsi qu'aux grands pôles de la région Ile de France.

Ces projets de réseaux de transports en commun engendrent une nouvelle réflexion sur les interconnexions à concevoir avec les gares du RER B.

Cette même approche, dépassant les frontières de la commune, doit être déclinée afin de développer les circulations douces sur l'ensemble du territoire. »

Le PADD d'ORSAY évoque bien des logiques de déplacements supracommunales, dans lesquelles s'inscrira le réseau de transport public du Grand Paris.

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

4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Parmi les Orientations d'Aménagement et de Programmation relatives à certains secteurs du territoire communal, **une d'elles évoque le projet de réseau de transport public du Grand Paris :**

« **Les orientations à l'échelle du site de Moulon** » évoquent notamment dans la partie « orientations générales » :

« - valoriser la qualité urbaine du quartier par une mobilité optimisée, qui repose sur un nouveau maillage hiérarchisé et un accès facilité aux transports en commun avec l'intégration du TCSP et l'accueil d'une gare du transport en commun du Grand Paris Express ».

Plus loin, le texte précise :

« La valorisation des transports en commun

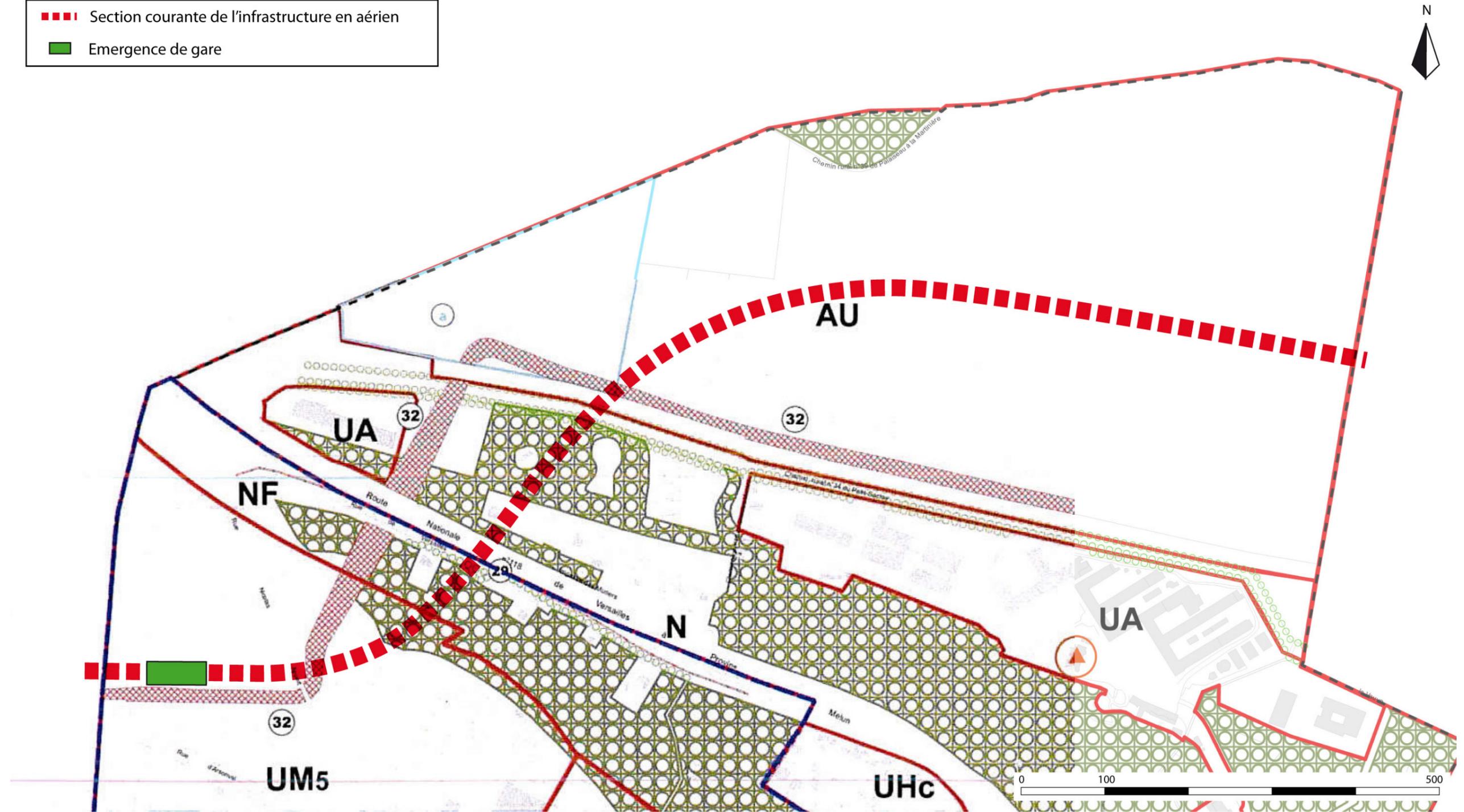
L'organisation du fonctionnement urbain du site de Moulon s'adosse à l'amélioration programmée de sa desserte par les transports en commun, avec la réalisation :

- dans un premier temps, du TCSP (transport en commun en site propre), accompagné par un réseau de bus offrant une desserte plus fine du quartier ;
- dans un second temps, du transport en commun du Grand Paris Express reliant Orly à Versailles, dont une gare est située au cœur des quartiers, entre Gif-sur-Yvette et Orsay. »

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris s'avère donc au cœur du projet urbain décrit par cette orientation d'aménagement et de programmation. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.

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

- ■ ■ ■ Section courante de l'infrastructure en aérien
- Emergence de gare



Nota : Document informatif sans valeur réglementaire. Cet extrait de plan est issu d'un montage entre le zonage communal (modification n°2) et la cartographie du dossier de Mise En Compatibilité (DUP Moulon) du 16 juillet 2013 - 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'ORSAY 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.**
- **L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :**
 - De réduire l'emplacement réservé n°29 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ;
 - De réduire un espace boisé classé sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ;
 - De réduire deux espaces paysagers inconstructibles identifiés au titre de l'article L. 151-23 (anciennement L. 123-1 7°) du Code de l'Urbanisme sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc ;
 - De définir un nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et de la gare « Orsay Gif » ;
- **L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris et afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°29.**

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^{er} 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'ORSAY, dans la partie « *Glossaire et définitions* » du règlement, mentionne les CINASPIC. Toutefois, cette disposition renvoie directement à la définition des CINASPIC du Code de l'Urbanisme dans laquelle le projet du réseau de transport public du Grand Paris trouve sa place. **Cette définition n'a donc pas besoin d'être complétée.**

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 la pièce « **2.2 Justifications et impact sur l'environnement** » et à la fin de la « *TROISIÈME PARTIE – JUSTIFICATIONS* » :

II-3-8 La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau 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 documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. 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 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant 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 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins 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'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

Afin de permettre la réalisation du projet, le plan de zonage sera modifié de la manière suivante :

- Tout d'abord, **il convient de réduire** :
 - **L'emplacement réservé n°29** destiné à la « création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles » au bénéfice de la Commune, **sur une surface d'environ 100 m²** ;
 - Un espace boisé classé situé de part et d'autre de la RN 118 sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. **Cet EBC est réduit sur une surface totale d'environ 4000 m²** ;
 - **Deux espaces paysagers inconstructibles** identifiés au titre de l'article L. 123-1-5-III 2° (anciennement L. 123-1 7°) du Code de l'Urbanisme **sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc.**
- Un **nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris** est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc et de la gare « Orsay Gif ». **Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 2,6 ha, sera identifié par le numéro 33.**

4.3.4 Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet

Le tableau des emplacements réservés sera également repris afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris en lien avec la modification du plan de zonage et afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°29.

4.3.5 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

- Dans les Dispositions Générales : l'article « Aires de stationnement ».
- L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
- L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
- **La commune d'ORSAY n'est traversée que par** des sections du tracé en surface, **par conséquent d'autres articles du règlement** 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 soumis au régime des autorisations d'urbanisme :
 - L'article 4 « Réseaux divers ».
 - L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
 - L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
 - L'article 9 « Emprise au sol ».
 - L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
 - L'article 11 « Aspect extérieur des constructions ».
 - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».
- Pour les zones où seront localisés des gares, 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 8 « Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même unité foncière ».
 - L'article 12 « Stationnement ».

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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'ORSAY (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	
<p>Dans sa partie « <i>Glossaire et définitions</i> », le règlement mentionne les « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> » :</p> <p>« <i>Destination des bâtiments (art. R.123-9 14°) du Code de l'Urbanisme</i> :</p> <p><i>Le Code de l'Urbanisme définit 8 catégories de destination pour les constructions.</i></p> <p><i>Il s'agit de : l'habitation, l'hébergement hôtelier, les bureaux, le commerce, l'artisanat, l'industrie, l'exploitation agricole ou forestière et la fonction d'entrepôt.</i></p> <p><i>En outre, le Code de l'Urbanisme identifie les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</i></p> <p>Cette disposition renvoie directement à la définition des CINASPIC du Code de l'Urbanisme dans laquelle le projet du réseau de transport public du Grand Paris trouve sa place. Cette définition n'a donc pas besoin d'être complétée.</p>	/
Dispositions générales	
Aires de stationnement	
<p>Les dispositions générales indiquent notamment, à la fin du chapitre consacré aux aires de stationnement :</p> <p>« <i>La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.</i> »</p> <p>Cette disposition peut se révéler incompatible avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « <i>Orsay Gif</i> ». Il convient donc de les en exempter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée à la fin du chapitre consacré aux aires de stationnement est la suivante :</p> <p>« <i>La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif, <u>à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> »</p>
Zone UM, secteurs UM3 et UM5	
<p>Les articles UM 1, 2, 6, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article UM 4 indique notamment :</p> <p>« <i>4.2.3. Réseaux divers</i></p> <p><i>Tous les réseaux sont implantés en souterrain</i> ».</p> <p>Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de paragraphe 4.2.3. est la suivante :</p> <p>« <i><u>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UM, secteurs UM3 et UM5 (suite)	
<p>L'article UM 7 indique notamment :</p> <p>« Une implantation différente est autorisée pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs, dès lors que des raisons techniques le justifient.</p> <p>Dans ce cas, dès lors que la construction est implantée en retrait de la limite séparative, le retrait doit être au moins égal à 3 mètres ».</p> <p>Malgré la souplesse accordée aux services publics, les dispositions arrêtées par l'article UM 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UM 7 est la suivante :</p> <p>« <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>
<p>L'article UM 8 indique notamment :</p> <p>« 8.1. REGLE GENERALE</p> <p>L'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain est autorisée à condition qu'elles soient accolées ou que la distance les séparant soit au moins égale à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 10 mètres, si au moins l'une des deux façades ou parties de façades concernées comportent des vues ; - 3 mètres, si les deux façades ou parties de façades concernées ne comportent pas de vues. <p>8.2. DISPOSITIONS PARTICULIERES</p> <p>Les constructions peuvent être implantées différemment de la règle définie en 8.1 lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion de l'eau, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif. »</p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, la gare « Orsay Gif » ne peut être considérée comme un équipement technique lié à un service public.</p> <p>Par conséquent, les dispositions arrêtées par l'article UM 8 imposent aux constructions des distances qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation du projet d'émergence gare « Orsay Gif ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 8.2 de l'article UM 8 est la suivante :</p> <p>« <u>Les dispositions définies en 8.1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>
<p>L'article UM 12 indique notamment :</p> <p>« 12.1. NORMES MINIMALES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉHICULES MOTORISÉS POUR LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES : (...)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pour les constructions à destination de commerce : <ul style="list-style-type: none"> - 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de surface de plancher. (...) ▪ Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif : <ul style="list-style-type: none"> - Le nombre de places de stationnement nécessaire à leur fonctionnement et à leur fréquentation est déterminé en fonction de leur nature, de leur groupement, de leur situation au regard des possibilités de desserte par les transports en commun, de la polyvalence éventuelle d'utilisation des aires de stationnement, ainsi que des places offertes dans les parcs publics de stationnement à proximité. (...) <p>12.3. NORMES DE STATIONNEMENT MINIMALES POUR LES VÉLOS POUR LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES : (...)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif : <ul style="list-style-type: none"> - Le nombre de places est déterminé en fonction de leur nature, de leur groupement, de leur situation au regard des possibilités de desserte par les transports en commun, ainsi que des places aménagées sur l'espace public. (...) <p>Les dispositions de l'article UM 12 offrent la souplesse nécessaire pour adapter les capacités de stationnement aux besoins du projet au titre des CINASPIC. Par contre, le programme des gares pouvant contenir des locaux affectés aux commerces, les règles imposées pour le stationnement des véhicules motorisés lié aux commerces présentent des dispositions contraignantes</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée au chapitre 12.1 en fin d'alinéa consacré aux constructions à destination de commerce est la suivante :</p> <p>« • Pour les constructions à destination de commerce :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de surface de plancher. <u>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces et aux activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.</u> »

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone AU	
<p>Les articles AU 1, 2, 4, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article AU 6 indique :</p> <p>« Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.</p> <p>Les constructions doivent être implantées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en limite des voies et emprises publiques ; - en retrait avec un minimum de 2 mètres. » <p>Les dispositions arrêtées par l'article AU 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Orsay Gif ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article AU 6 est la suivante :</p> <p>« <u>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>L'article AU 7 indique :</p> <p>« Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives aboutissant aux voies ou en retrait avec un minimum de 2 mètres. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article AU 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface et, plus encore, avec le projet d'émergence gare « Orsay Gif ». Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article AU 7 est la suivante :</p> <p>« <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »</p>
Zone N	
<p>Les articles N 1, 6, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	
<p>L'article N 2 autorise sous conditions :</p> <p>« Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.</p> <p>Sont admises sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour l'ensemble de la zone les installations strictement nécessaires à l'activité et à la gestion forestière. - Les travaux d'aménagement des constructions existantes et régulièrement édifiées à la date du 6 novembre 2010 à condition qu'il n'y ait aucune augmentation du volume de ces constructions, et sans création de surface de plancher ni changement de destination ni création de places de stationnement. - Pour la zone Nb les installations et constructions nécessaires au fonctionnement d'un centre de loisirs. <p>Rappel : Toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessus), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement. »</p> <p>L'article N 2 ne fait pas référence aux « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » ni à aucun des éléments de projet.</p> <p>En tout état de cause, le projet en lui-même n'étant pas autorisé sous conditions à l'article N 2, il est donc interdit.</p> <p>Cet article n'est donc compatible pas avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article N 2 est la suivante :</p> <p>« Sont admises sous conditions : (...)</p> <p>- <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone N (suite)	
<p>L'article N 4 indique notamment :</p> <p>« 4-3 Autres réseaux (distribution électrique, gaz, câble, etc.) Quel que soit le réseau considéré, il doit être réalisé en souterrain. »</p> <p>Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article N 4 est la suivante :</p> <p>« 4-3 Autres réseaux (distribution électrique, gaz, câble, etc.) Quel que soit le réseau considéré, il doit être réalisé en souterrain.</p> <p><u>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>
<p>L'article N 7 indique notamment :</p> <p>« 7-1 Disposition générale 7-1-1 Les constructions sont implantées en retrait des limites séparatives. 7-1-2 Modalités de calcul du retrait (cf. glossaire et définitions) En cas de retrait, celui-ci doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée à l'égout du toit ($L \geq H$) ou à la hauteur du linteau de la baie la plus haute, si celle-ci est située au dessus de l'égout avec un minimum de 8 mètres. 7-2 Dispositions particulières (...) »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article N 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article N 7 est la suivante :</p> <p>« <u>7-2-3 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>
<p>L'article N 9 indique notamment :</p> <p>« Pour la zone N l'emprise au sol maximale des constructions est fixée à 5 % de la superficie du terrain. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour la section courante de l'infrastructure en surface. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article N 9 est la suivante :</p> <p>« <u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.</u> »</p>
<p>L'article N 10 indique notamment :</p> <p>« Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1. Règle de hauteur : - Pour la zone N, la hauteur plafond des constructions est fixée à 4 mètres. (...) »</p> <p>Ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation de la section courante de l'infrastructure en viaduc qui nécessite une hauteur d'une dizaine de mètres. Il convient donc de les en exempter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article N 10 est la suivante :</p> <p>« - <u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la hauteur des constructions n'est pas réglementée.</u> »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone NF	
<p>Les articles NF 1, 2, 6, 7, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article NF 4 indique notamment :</p> <p>« 4.2.3. Réseaux divers Tous les réseaux sont implantés en souterrain. »</p> <p>Cette rédaction ne prend pas en compte les conditions techniques de réalisation des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin de l'alinéa 4.2.3. est la suivante :</p> <p>« 4.2.3. Réseaux divers Tous les réseaux sont implantés en souterrain.</p> <p><i><u>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> »</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'Orsay

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 16 juillet 2013 (ZAC Moulon)*

En application du même article, et pour répondre plus particulièrement aux besoins spécifiques d'hébergement pour les étudiants, les possibilités de création de logements étudiants sous forme de résidence sont admises en zone UE à condition qu'il s'agisse de logements à caractère social. Cette disposition concerne notamment la résidence Fleming, pour les nouveaux programmes, la réalisation de logements (destinés aux étudiants) est fixée à 100% à caractère social. L'objectif est de permettre la construction d'un nouveau village de logements étudiants.

II -3 7-2 Les mesures prises pour imposer la réalisation de logements sociaux en application de l'article L.123-2 b) du Code de l'Urbanisme.

Afin de mettre en œuvre les objectifs en matière de mixité sociale et de réalisation de logements sociaux et répondre ainsi aux besoins identifiés dans le cadre du diagnostic, un emplacement réservé est identifié. Il correspond à un site de projet identifié à l'intérieur du domaine de la Clarté Dieu. Une petite partie de ce domaine est repérée pour permettre la réalisation d'un programme de logements, au regard des orientations du PADD et notamment des objectifs de mixité sociale à mettre en œuvre, il convient que ce nouveau programme participe à la mise en œuvre des objectifs. Le seuil minimum de logements sociaux est fixé à 50%. Il permet ainsi de réaliser une opération affirmant une réelle mixité sociale. Il s'agit d'un secteur de la zone UGa.

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville d'Orsay

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 16 juillet 2013 (ZAC Moulon)*

En application du même article, et pour répondre plus particulièrement aux besoins spécifiques d'hébergement pour les étudiants, les possibilités de création de logements étudiants sous forme de résidence sont admises en zone UE à condition qu'il s'agisse de logements à caractère social. Cette disposition concerne notamment la résidence Fleming, pour les nouveaux programmes, la réalisation de logements (destinés aux étudiants) est fixée à 100% à caractère social. L'objectif est de permettre la construction d'un nouveau village de logements étudiants.

II -3 7-2 Les mesures prises pour imposer la réalisation de logements sociaux en application de l'article L.123-2 b) du Code de l'Urbanisme

Afin de mettre en œuvre les objectifs en matière de mixité sociale et de réalisation de logements sociaux et répondre ainsi aux besoins identifiés dans le cadre du diagnostic, un emplacement réservé est identifié. Il correspond à un site de projet identifié à l'intérieur du domaine de la Clarté Dieu. Une petite partie de ce domaine est repérée pour permettre la réalisation d'un programme de logements, au regard des orientations du PADD et notamment des objectifs de mixité sociale à mettre en œuvre, il convient que ce nouveau programme participe à la mise en œuvre des objectifs. Le seuil minimum de logements sociaux est fixé à 50%. Il permet ainsi de réaliser une opération affirmant une réelle mixité sociale.

Il s'agit d'un secteur de la zone UGa.

II-3-8 La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau 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 documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. 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 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant 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 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins 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'Orsay

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 16 juillet 2013 (ZAC Moulon)*

INTRODUCTION

Le présent Plan Local d'Urbanisme s'applique à l'ensemble du territoire communal d'ORSAY.

Portée du règlement à l'égard des autres législations relatives à l'occupation des sols

1 – Le règlement du PLU définit les règles d'occupation du sol. Toutefois s'appliquent en plus et indépendamment du présent règlement, les articles R. 111-2, R. 111-4, R. 111-15 et R. 111-21 du Code de l'Urbanisme.

2 – Par ailleurs, sont et demeurent applicables sur le territoire communal :

Les articles législatifs du Code de l'Urbanisme suivants :

- L. 111-10 relatif aux périmètres de travaux publics
- L. 111-9 et L. 421-4 relatifs aux périmètres de déclaration d'utilité publique
- L. 421-5 relatif à la réalisation de réseaux
- L. 111-1-4 relatif aux routes à grande circulation

3 - S'ajoutent de plus aux règles propres du PLU, les servitudes d'utilité publique qui font l'objet d'un plan et d'une notice annexés au présent dossier de PLU, les périmètres de droit de préemption urbain.

4 - Les prescriptions prises au titre des autres législations spécifiques concernant l'occupation ou l'utilisation des sols s'ajoutent aux règles propres aux PLU.

5 - Au titre de la réglementation sur l'archéologie préventive, toute découverte fortuite de vestiges susceptibles de présenter un caractère archéologique doit faire l'objet d'une déclaration immédiate au maire.

Règles de construction

L'ensemble des bâtiments créés ou étendus en application du présent règlement, devra respecter les dispositions législatives et réglementaires issues de l'application du Code de la Construction et de l'Habitation et du Code Civil (notamment les articles 653 à 710 relatifs aux vues, droit de passage, servitude de cour commune, mitoyenneté, plantations, etc.).

En particulier, pour toute nouvelle construction destinée à l'habitation, il est recommandé de respecter les normes permettant d'obtenir le label BBC-Effinergie (arrêté du 3 mai 2007) avec une consommation d'énergie primaire moyenne des bâtiments neufs inférieure à 50 kWhEP/m²/an.

Il est également recommandé de prévoir dans les programmes de logements collectifs des espaces de jeu et de détente et/ou un jardin potager commun.

Participation des constructeurs

Il est rappelé que les bénéficiaires de permis de construire seront soumis aux taxes et participations prévues par le Code de l'Urbanisme et participeront ainsi au financement des équipements.

Adaptations mineures

En application de l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme, les règles et servitudes définies par un plan local d'urbanisme ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation, à l'exception des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes.

Implantation par rapport aux emprises publiques et assimilées

Voirie et espaces assimilables :

Les règles d'implantation définies à l'article 6 de chaque zone sont applicables à tous les espaces où le public peut légalement accéder sans condition et à tout moment, y compris les voies privées (ou comportant des parties privées ouvertes sans condition au public) et les sentiers piétons ou cyclistes.

Débord sur le domaine public :

L'isolation d'un bâtiment par l'extérieur avec un débord sur le domaine public est possible sous réserve d'obtenir une permission de voirie.

Emprise ferroviaire et voies rapides :

Sous réserve de toute autre réglementation applicable, les constructions à usage d'habitation doivent être en retrait d'au moins 2 m ; il n'est pas fixé de règle pour les autres constructions.

Autres emprises publiques :

Les règles d'implantation vis-à-vis des autres emprises publiques (écoles, crèches, cimetière, jardins, etc.) sont celles de l'article 7 de chaque zone.

Accès

Un projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de prescriptions spéciales si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Les voies à créer

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Elles ne devront pas avoir une largeur inférieure à 3,50 m.

Les voies en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules privés et ceux des services publics puissent y faire demi-tour, dès lors que l'importance du secteur ainsi desservi le justifie.

La voirie, supportant une circulation automobile, de toute opération réalisée sur une unité foncière ou plusieurs unités foncières contigües, dont le terrain d'assiette est divisé ou doit faire l'objet d'une division, en propriété ou en jouissance, en plus de trois lots, doit avoir une largeur minimale de 8 mètres dont une chaussée de 5,5 mètres de largeur minimale.

Obligation de mixité sociale dans les zones urbaines ou à urbaniser

Dans les zones UCV, UG, UH, UR et AUG, en application de l'article L. 123-1-5 alinéa 16° du Code de l'Urbanisme, les programmes de logements réalisés sur une même unité foncière ou sur plusieurs unités foncières contigües, en un seul ou en plusieurs bâtiments, et qui portent sur une surface de plancher totale supérieure à 600 m² à usage d'habitation (y compris les surfaces affectées aux circulations : hall, couloirs, paliers) ou qui se composent de 10 logements au moins ne sont autorisés que s'ils comportent au minimum 30% de la surface de plancher destinée à des logements locatifs sociaux.

Aires de stationnement

Lorsque le plan local d'urbanisme impose la réalisation d'aires de stationnement, celles-ci peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat. Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas

ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

En application de l'article L 123.1.3° du code de l'urbanisme, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État. Les plans locaux d'urbanisme peuvent en outre ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de ces logements.

L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface hors œuvre nette, dans la limite d'un plafond fixé par décret en Conseil d'État.

Dispositions générales pour l'application de l'article 12 des différentes zones

- Le nombre de places de stationnement calculé sera arrondi par excès.
- Pour les unités foncières dont un accès est situé à moins de 300 m d'une entrée de station de transport en commun en site propre, distance mesurée en suivant les voies et chemins ouverts à la circulation publique piétonne, la surface de plancher utilisée pour le calcul du nombre de places sera réduite de 30%
- Au sens du présent règlement, une place commandée est une place qui n'est accessible que par une autre place de stationnement.
 - Pour les constructions destinées à l'habitation, les places commandées sont acceptées à la condition que le nombre de places non commandées soit au moins égal au nombre de logements. Par ailleurs, il ne peut être autorisé qu'une seule place commandée par place non commandée.
 - Pour les autres catégories de construction, les places commandées sont interdites.
- La création de places de stationnement n'est pas exigée lors de travaux de rénovation, surélévation, aménagement et/ou extension d'une construction existante à usage d'habitation et régulièrement édifiée à la date du 6 novembre 2010 à condition que :
 - a) il ne soit pas créé plus de 25 m² de surface de plancher et
 - b) les travaux ne donnent pas lieu à la création de nouveaux logements. Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, le nombre de places total après achèvement des travaux doit respecter les autres dispositions du présent règlement.
- Il n'est pas non plus exigé la création de nouvelles places de stationnement pour un changement de destination de locaux intégrés à un bâtiment à usage d'habitation, à condition que la surface de plancher des locaux ayant une destination différente de l'habitation reste inférieure à 30 m², avant et après changement.
- La suppression de place de stationnement est interdite. Elle ne peut être autorisée qu'à condition que toute place supprimée soit recréée sur le terrain.
- Il est rappelé que conformément à l'article L421-8 du code de l'urbanisme, les règles d'urbanisme, et notamment le présent règlement, s'appliquent même si les travaux réalisés sont dispensés d'autorisation préalable. En particulier, tout nouveau logement doit disposer des places de stationnement prescrites.

Normes techniques

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après, ou, à défaut, l'ensemble des aires de stationnement et de leurs accès doivent être conformes à la norme AFNOR NF P 91-120.

- En cas de stationnement perpendiculaire :
longueur : 5 mètres,

largeur : 2,50 mètres.
5 mètres de dégagement

- En cas de stationnement en épi :
longueur : 5,5 mètres pris perpendiculairement à la voie ;
largeur : 2,50 mètres.
- En cas de stationnement longitudinal :
longueur : 5 mètres ;
largeur : 2 mètres.

Les rampes d'accès aux places de stationnement ne doivent pas entraîner de modification du niveau du trottoir à l'alignement et leur pente dans les 3 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 5 % sauf en cas d'impossibilité technique. Il est recommandé de ne pas dépasser une pente moyenne de 15%.

Les emplacements de stationnement non couverts ne pourront être autorisés que sur des surfaces non imperméabilisées sauf si la pente du terrain ne le permet pas.

Obligation de réaliser des emplacements pour vélos, motos et poussettes, ainsi que des places de stationnement pour les visiteurs, dans les constructions nouvelles.

Dans les constructions à destination d'habitation comprenant quatre logements ou plus, il doit être créé :

- des locaux dédiés aux vélos et poussettes dont la surface doit correspondre au minimum à 1% de la surface de plancher et à 10 m² minimum, ce ou ces locaux doivent être situés en rez-de-chaussée. Ces locaux doivent être aisément accessibles et disposer des aménagements adaptés ;
- des emplacements dédiés aux deux roues motorisés dont la surface doit correspondre au minimum à 1% de la surface de plancher.
- des emplacements de stationnement supplémentaire pour les visiteurs, à raison d'une place pour cinq logements (une pour trois logements si la voie de desserte a une largeur de moins de 8 m), logements locatifs sociaux non compris. Ces places s'ajoutent à celles exigées à l'article 12 des différentes zones.

Dans les constructions à destination de bureaux, il doit être créé :

- des espaces dédiés aux vélos dont la surface doit correspondre au minimum à 1% de la surface de plancher. 50 % au moins de la surface doivent être situés en rez-de-chaussée. Ces espaces doivent être aisément accessibles et disposer des aménagements adaptés ;
- des emplacements dédiés aux deux roues motorisés dont la surface doit correspondre au minimum à 1% de la surface de plancher.

La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.

Ouvrages techniques

Nonobstant les dispositions du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (ouvrage de défense contre les crues, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne, peuvent être autorisés dans toutes les zones sauf celles situées dans le périmètre d'un bâtiment classé ou inventorié au titre de la législation sur les monuments historiques.

Bâtiments détruits ou démolis

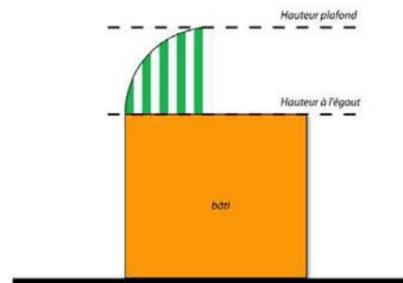
Au titre de l'article L.111-3 du Code de l'Urbanisme, la reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit ou démolit depuis moins de dix ans est autorisée nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, sauf si le plan local d'urbanisme en dispose autrement, dès lors qu'il a été régulièrement édifié.

Peut également être autorisée, sauf dispositions contraires des documents d'urbanisme et sous réserve des dispositions de l'article L. 421-5, la restauration d'un bâtiment dont il reste l'essentiel des murs porteurs lorsque son intérêt architectural ou patrimonial en justifie le maintien et sous réserve de respecter les principales caractéristiques de ce bâtiment.

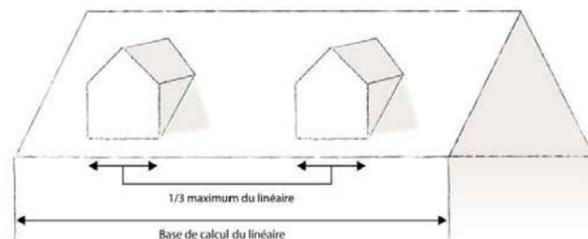
Gabarit des constructions

- La hauteur des constructions est mesurée à partir du niveau de référence de la manière suivante :
- Le niveau de référence est le sol du terrain existant à la date du projet, sauf pour les zones UA, UCV et UG où il est défini spécifiquement.
 - La hauteur à l'égout ou à l'acrotère est comptée pour chaque élément de façade depuis le niveau de référence. Lorsqu'une limite de hauteur à l'égout ou à l'acrotère est spécifiée, elle ne s'applique qu'aux façades en périmètre de la construction à l'exclusion des murs pignon.
 - La hauteur plafond est comptée à l'aplomb du niveau de référence au droit du point le plus haut du bâtiment, à l'exception des cheminées.

- Le volume de toiture doit s'inscrire dans un gabarit défini par :
- La hauteur de référence à l'égout ou à l'acrotère spécifiée à l'article 10,
 - La hauteur plafond
 - Un quart de cercle reliant ces deux points (cf. schéma ci-dessous)



La longueur cumulée des murs pignons doit représenter moins de la moitié du périmètre de la construction.
 La hauteur des façades implantées à l'alignement, lucarnes non comprises, doit être inférieure ou égale à la hauteur de référence à l'égout ou à l'acrotère lorsque celle-ci est spécifiée, même s'il s'agit de murs pignon.
 Les lucarnes en saillie peuvent dépasser le gabarit à condition que leur longueur cumulée soit inférieure au tiers de la longueur de la façade et qu'elles ne soient pas accolées.



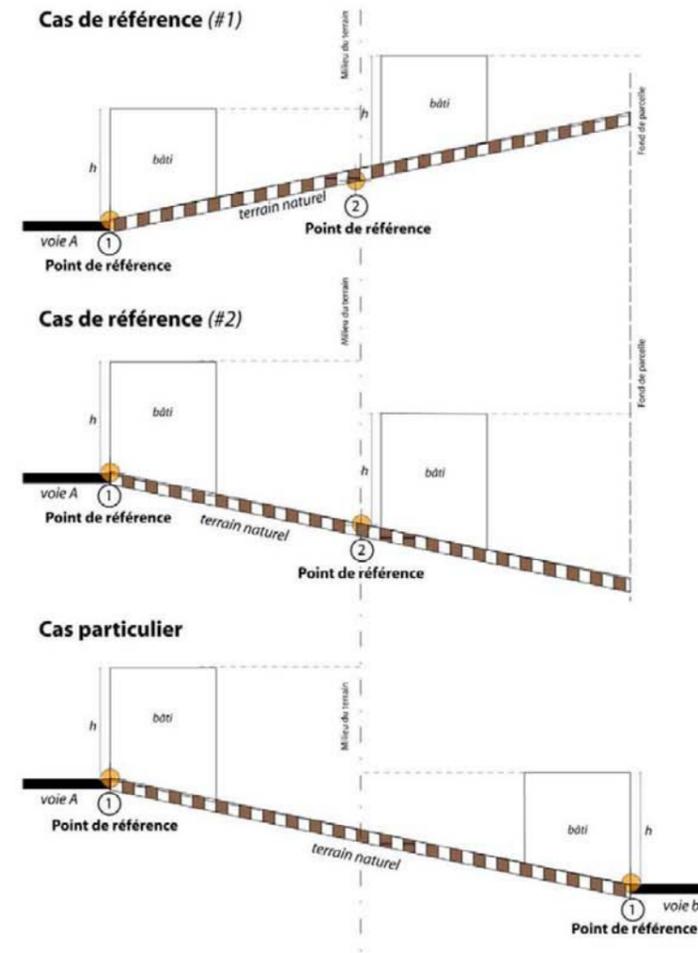
Lorsque le terrain est en pente, la hauteur à l'égout (ou à l'acrotère) des façades est calculée de la manière suivante :

- pour les constructions ayant une longueur de façade supérieure à 12 mètres, les façades des bâtiments sont divisées en sections égales n'excédant pas 12 mètres de largeur : la hauteur est prise au milieu de chaque section
- pour les constructions ayant une longueur de façade inférieure ou égale à 12 mètres : la hauteur est mesurée au milieu de la façade.

La disposition ci-dessus ne s'applique pour les zones UA, UCV et UG, que pour le calcul des hauteurs de construction en vis-à-vis de la rue.

Cas des terrains présentant une pente dans une direction perpendiculaire à la voie pour les zones UA, UCV et UG.

Définition du point de référence sol du terrain : Dans le cas d'un terrain en pente le niveau de référence pour la mesure de hauteur est celui de la voie de desserte du terrain sur la moitié de sa profondeur mesurée perpendiculairement à la voie. Au delà, le niveau de référence est celui du terrain naturel à l'endroit où s'arrête la référence à la voie. Lorsque plusieurs voies desservent le terrain, chacune des voies définit un niveau de référence sur la moitié de la profondeur de la parcelle mesurée perpendiculairement à la voie. Lorsqu'en un point peuvent être définis plusieurs niveaux de référence selon cette règle, c'est celui de la voie la plus proche qui sert de référence. Lorsque la voie elle-même est en pente, il faut prendre également en compte la règle des tranches de façades le long de la voie.



Zone UM – Moulon

La zone UM correspond aux espaces urbanisés ou à urbaniser du projet urbain de Moulon, à l'exception du quartier de Joliot-Curie qui est régi par une zone spécifique.

Cette zone est destinée à accueillir des programmes mixtes comprenant notamment des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, des constructions à destination d'habitation, au bénéfice des étudiants, des chercheurs, et des familles. Elle accueillera également des équipements, des commerces et des services, ainsi que des activités économiques.

Elle est décomposée en 2 secteurs UM3 et UM5, correspondant à des variations de la hauteur des constructions à l'intérieur de la zone UM.

Cette zone fait l'objet d'orientations d'aménagement particulières, document avec lesquelles tout projet d'aménagement et de construction doit être compatible. Ces orientations figurent dans le document n°4 du PLU.

ARTICLE 1 - zone UM - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'exploitation agricole ou forestière et d'entrepôt.
- L'installation d'une caravane à usage d'habitation.
- les terrains de camping, les garages collectifs de caravanes, les résidences légères de loisirs, les parcs résidentiels de loisirs et les villages de vacances.

ARTICLE 2 - zone UM - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

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

- Les affouillements et exhaussements de sol, dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés.
- Les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voiries, transports en commun et stationnements, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans leur environnement.

- Les installations classées au sens de la loi n°76-663 du 19 juillet 1976 modifiée, dès lors qu'elles n'engendrent aucune nuisance susceptible de créer une gêne pour leur environnement, et sont compatibles avec le caractère de la zone et nécessaires au fonctionnement d'un service public ou d'intérêt collectif ou liées à la destination d'une construction admise dans la zone, tels que les laboratoires de recherche.

ARTICLE 3 - zone UM - CONDITIONS DE DESSERTE PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

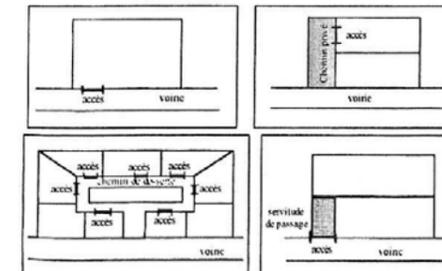
3.1 – DEFINITIONS

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions de la voie et de l'accès sont les suivantes pour l'application de la zone UM.

La voie constitue la desserte du terrain sur lequel est implantée la construction. Il s'agit des voies automobiles, ouvertes à la circulation générale, que ces voies soient de statut public ou privé.

L'accès correspond à la limite entre :

- d'une part, la façade du terrain, la construction ou l'espace par lequel on pénètre sur le terrain (servitude de passage) ;
- d'autre part, la voie ouverte à la circulation générale, que celle-ci soit publique ou privée.



3.2 – REGLE GENERALE

Tous les terrains, pour être constructibles, doivent être desservis par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques doivent respecter l'importance et la destination de la construction ou de l'ensemble des constructions à édifier, notamment en ce qui concerne la sécurité de la circulation et des accès, la protection des piétons, l'enlèvement des ordures ménagères ainsi que l'accessibilité des moyens de secours permettant la lutte contre l'incendie et la protection civile.

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

Les voies privées se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire un demi-tour, sauf dans le cas où ces voies ont pour unique objet la desserte d'un parc de stationnement.

Aucune voie d'intérêt public ou privé ne doit avoir une largeur inférieure à 5 mètres pour une circulation à double sens et à 3,50 mètres pour une circulation à sens unique.

Toute voie nouvelle doit être conçue pour faciliter les circulations douces (piétons, vélos...) dans des conditions optimales et s'intégrer à l'organisation du tissu urbain et au maillage général des voies.

3.3 – CONDITIONS PARTICULIERES

Ne sont pas assujettis aux dispositions ci-dessus les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion de l'eau ou à la distribution d'énergie tels que les transformateurs.

ARTICLE 4 - zone UM -CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

4.1 – ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée à une conduite d'eau potable de caractéristiques suffisantes dans le respect des normes édictées dans le règlement du service des eaux dont relève la commune.

En outre, les canalisations ou tout autre moyen équivalent doivent être suffisants pour assurer une défense contre l'incendie selon les règles en vigueur.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Les caractéristiques des installations et des réseaux d'assainissement doivent être conformes aux normes édictées dans le règlement d'assainissement communal (Cf. Annexes sanitaires).

4.2.1. – Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement.

L'évacuation des eaux industrielles résiduelles doit s'effectuer conformément aux dispositions des règlements sanitaires figurant dans les annexes sanitaires.

Le rejet des eaux usées dans les fossés et cours d'eau est interdit.

4.2.2. – Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit garantir leur écoulement vers le réseau collecteur dans le respect des normes de rejet qualitatives et quantitatives du SAGE Orge-Yvette et du règlement du service assainissement de la commune.

En outre, les normes ci-dessous doivent être respectées :

- qualitatives, de manière à assurer un niveau de qualité des rejets correspondant au minimum à la classe 1B du Système d'Evaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ-Eau).
- quantitatives et par dérogation de manière à réguler les rejets dans le réseau collecteur à 0,7 L/s/ha pour la pluie de référence défini dans l'étude globale de gestion des eaux du plateau de Saclay (pluie courte d'une durée de 2h et d'un cumul précipité de 60 mm).

Les dispositifs permettant l'infiltration ou la retenue des eaux pluviales doivent en priorité et majoritairement être implantés sur le terrain d'assiette. Le recours aux techniques dites « alternatives » pour la gestion de l'eau pluviale doit être systématique dès le stade de conception des aménagements, sauf impossibilité technique démontrée. La création de bassins enterrés dont la vidange nécessite le relèvement des eaux par pompage n'est pas autorisée, sauf impossibilité technique démontrée.

Dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les volumes nécessaires à la rétention des eaux excédentaires peuvent être mutualisés entre terrains limitrophes ou au sein d'ouvrages publics, à condition que le débit de fuite total du quartier ne dépasse pas la valeur de 0,7 L/s/ha.

Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale, soumise à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et/ou du Code de l'Environnement fait l'objet d'une convention de déversement avec la collectivité gestionnaire et doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales adapté à l'importance et à la nature de l'activité pour assurer une protection efficace du milieu naturel.

De plus :

- les eaux de voirie doivent être différenciées des eaux de toiture ;
- tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un déboureur/déshuileur avec alarme installée en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales, ou d'un dispositif d'épuration naturelle par infiltration ou phytoremédiation de performance équivalente.
- le nombre de points de raccordement au réseau collectif d'eaux pluviales doit être aussi limité que possible ;
- la collecte, l'acheminement et si nécessaire le stockage des eaux pluviales doivent être en priorité effectués par noues, fossés superficiels, bassins de surface, structures-réservoirs, etc.

4.2.3. – Réseaux divers

Tous les réseaux sont implantés en souterrain.

4.3 – LA COLLECTE DES ORDURES MENAGERES

Pour toute construction nouvelle doit être prévu un emplacement intégré au projet d'aménagement pour des déchets encombrants. Un emplacement intégré pour des conteneurs de collecte sélective doit être prévu sauf si la construction est reliée à un réseau de collecte global utilisant le processus d'apport volontaire à l'échelle du quartier et qu'une attestation est fournie au moment du dépôt de permis de construire.

ARTICLE 5 - zone UM -SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

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

ARTICLE 6 - zone UM -IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

6.1 – MODALITES D'APPLICATION DE LA REGLE

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 6 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

6.1.1. - Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation générale, que celles-ci soient de statut public ou privé, ainsi que des sentes, chemins réservés à la circulation piétonne et cycliste et des voies d'eau.

6.1.2. – Définition

Le terme "alignement" utilisé dans le présent règlement désigne selon le cas :

- la limite actuelle ou future entre le domaine public et la propriété privée
- la limite actuelle ou future d'emprise de la voie (voie privée) ;
- la limite d'un emplacement réservé prévu pour la création d'une voie ou d'un élargissement.

6.2 – MODALITES DE CALCUL

Le recul des constructions par rapport à l'alignement est mesuré horizontalement depuis chaque point de la façade jusqu'au point le plus proche de l'alignement actuel ou projeté. Ne sont pas compris les éléments de construction tels que les clôtures, les rampes d'accès, les perrons non clos, les débords de toiture, les corniches, les balcons et les oriels, ainsi que les parties enterrées des constructions, à l'exception des piscines.

6.3 – REGLE GENERALE

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées à l'alignement ou en recul de ce dernier.

En cas de recul, ce dernier doit être au moins égal à 1 mètre.

Toutefois, le long d'une voie sur laquelle est tracé une limite entre la zone UM et une zone UH, ou un de ses secteurs (UHg, UHc), les constructions ou parties de construction doivent être implantées de façon à respecter, par rapport à l'alignement opposé, une distance ou moins égale à la hauteur de leur façade sur voie.

Les saillies sont autorisées à une hauteur minimale de 3.50 mètres et une profondeur maximale de 80 cm.

Des décrochés (retrait de façades ou parties de façades) en emprise ou en élévation, sont recherchés afin de participer à l'animation architecturale de la façade et/ou aménager des espaces libres.

ARTICLE 7 - zone UM -IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 7 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

7.1 – MODALITE D'APPLICATION DE LA REGLE

7.1.1. -- Champ d'application

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

7.2 – REGLES D'IMPLANTATION

7.2.1. – Règle générale

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

En cas de retrait, ce dernier doit être au moins égal pour les façades ou parties de façade comportant des vues :

- à la moitié de la hauteur des façades ou parties de façade ayant une hauteur au plus égale à 12 mètres, avec un minimum de 5 mètres ;
- à 6 mètres pour les façades ou parties de façade ayant une hauteur supérieure à 12 mètres ;

Pour les façades ou parties de façade ne comportant pas de vue le retrait doit être au moins égal à 3 mètres.

La hauteur des façades des constructions est calculée :

- à partir du sol naturel existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet de l'acrotère ou du faitage.

Toutefois, dès lors que la limite séparative du terrain correspond également à une limite entre la zone UM et une zone UH, ou un de ses secteurs (UHg, UHc), les constructions ou parties de construction doivent être implantées en retrait. Ce retrait doit être au moins égal à la hauteur de la façade ou partie de façade la plus proche de la limite séparative.

7.2.2. – Calcul des retraits

Le retrait est la distance (L) comptée perpendiculairement de tout point de la construction, balcons et oriels compris, au point le plus proche de la limite séparative. En revanche, ne sont pas compris les éléments de modénature tels que corniches et débords de toiture, ni les parties enterrées des constructions.

7.3 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

Une implantation différente est autorisée pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs, dès lors que des raisons techniques le justifient.

Dans ce cas, dès lors que la construction est implantée en retrait de la limite séparative, le retrait doit être au moins égal à 3 mètres.

ARTICLE 8 - zone UM - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

8.1 – REGLE GENERALE

L'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain est autorisée à condition qu'elles soient accolées ou que la distance les séparant soit au moins égale à :

- 10 mètres, si au moins l'une des deux façades ou parties de façades concernées comportent des vues ;
- 3 mètres, si les deux façades ou parties de façades concernées ne comportent pas de vues.

8.2 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

Les constructions peuvent être implantées différemment de la règle définie en 8.1 lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion de l'eau, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif.

ARTICLE 9 - zone UM -EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée, toutefois, tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

ARTICLE 10 - zone UM -HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 10 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

10.1 – DEFINITION

La hauteur maximale des constructions est calculée :

- à partir du sol naturel existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet du faitage ou de l'acrotère, ouvrages techniques compris, à l'exclusion de ceux ayant une emprise inférieure à 20 % de l'emprise au sol de la construction et de ceux ayant une hauteur inférieure à 2 mètres, tels que les souches de cheminée et de ventilation, les enveloppes des cages d'ascenseurs, les gardes corps, etc...

10.2 – REGLE GENERALE

La règle de hauteur des constructions est différenciée selon les secteurs délimités au plan de zonage.

- Dans le secteur UM3

La hauteur maximale des constructions est limitée à 15 mètres.

- Dans le secteur UM5

La hauteur maximale des constructions est différenciée selon la destination des constructions :

- pour les constructions à destination principale d'un service public ou d'intérêt collectif : 25 mètres ;
- pour les constructions à destination principale d'habitation : la hauteur maximale des constructions est limitée à 20 mètres, avec un nombre de niveaux limité à R+5.
- pour les constructions ayant une autre destination : la hauteur maximale des constructions est limitée à 24 mètres.

ARTICLE 11 - zone UM -ASPECT EXTERIEUR

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

11.1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent concourir à la cohérence de l'espace par rapport à l'espace public, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et les caractéristiques de l'organisation urbaine dans laquelle s'inscrit le projet.

A l'échelle de la zone, les constructions doivent participer d'une même composition architecturale par leurs volumes et leurs traitements, tout en recherchant des variations dans leur hauteur, le rythme de leurs percements, ainsi que par des décrochés en élévation.

L'emploi à nu de matériaux, destinés à être recouverts (briques creuses, parpaing, etc.), est interdit. Les matériaux en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre leur permette une bonne tenue dans le temps.

Les clôtures doivent être conçues, tant dans leur nature, leur hauteur que dans le choix des matériaux utilisés, pour participer à la composition urbaine structurée par les espaces publics qui les entourent.

11.2 – MODULATION DES HAUTEURS DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions fixée à l'article 10 du présent règlement représente la hauteur maximale que les constructions peuvent atteindre dans chaque secteur.

Toutefois, doivent être recherchées des variations de hauteur des constructions afin d'éviter une homogénéité des volumétries des constructions sur un même site.

11.3 – ANTENNES OUVRAGES TECHNIQUES ET DISPOSITIFS DE PRODUCTION ET CAPTATION D'ÉNERGIE

L'implantation d'antennes paraboliques est interdite sur les façades dès lors que toute autre localisation permet leur fonctionnement dans des conditions satisfaisantes. Pour les constructions nouvelles, il s'agit de prévoir une installation harmonieusement intégrée au projet, de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les ouvrages techniques doivent être conçus et implantés de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les dispositifs domestiques de production d'énergie renouvelable peuvent être implantés sur les toitures, à condition qu'ils soient intégrés dans le dessin général de la construction et conçus de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les surfaces destinées à la captation d'énergie peuvent être implantées en façade à condition que leur dessin participe à la composition générale de la façade.

ARTICLE 12 - zone UM - STATIONNEMENT

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 12 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

12.1 – NORMES MINIMALES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉHICULES MOTORISÉS POUR LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES:

- Pour les constructions à destination d'habitation :
 - 1 place de stationnement par tranche de 35 m² de surface de plancher, dans la limite de 2 places par logement,
 - 1 place de stationnement par logement, pour les logements financés avec un prêt aidé par l'Etat,
 - 1 place de stationnement par tranche de 150 m² de surface de plancher, pour les résidences étudiantes.
- Pour les constructions à destination de bureaux :
 - 1 place de stationnement par tranche de 50 m² de surface de plancher

En outre, une aire de livraison doit être aménagée pour toute construction de plus de 5 000 m² de surface de plancher réalisée.

- Pour les constructions à destination d'activité industrielle et artisanale et de recherche :
 - 1 place de stationnement par tranche de 130 m² de surface de plancher

En outre, une aire de livraison doit être aménagée pour toute construction de plus de 5 000 m² de surface de plancher réalisée.

- Pour les constructions à destination de commerce :
 - 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de surface de plancher
- Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier (y compris résidences hôtelières et résidences services) :
 - 1 place pour 2 chambres
- Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif :
 - Le nombre de places de stationnement nécessaire à leur fonctionnement et à leur fréquentation est déterminé en fonction de leur nature, de leur groupement, de leur situation au regard des possibilités de desserte par les transports en commun, de la polyvalence éventuelle d'utilisation des aires de stationnement, ainsi que des places offertes dans les parcs publics de stationnement à proximité.

- Toutefois, pour les constructions à destination d'enseignement supérieur et de recherche, 1 place de stationnement par tranche de 170 m² de surface de plancher est exigée

12.2 – NORMES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉHICULES MOTORISÉS POUR LES CONSTRUCTIONS EXISTANTES

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux constructions existantes avant la date d'approbation des dispositions mises en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique du projet urbain de Moulon.

- Pour les travaux d'extension des constructions

Le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte la surface de plancher créée par le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

Toutefois, aucune place de stationnement supplémentaire n'est requise pour l'extension d'une construction d'une surface de plancher maximale de 100 m². Cette disposition n'est applicable qu'une seule fois après la date d'approbation des dispositions mises en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique du projet urbain de Moulon.

- Pour les changements de destination

Aucune place de stationnement supplémentaire n'est requise.

12.3 – NORMES DE STATIONNEMENT MINIMALES POUR LES VÉLOS POUR LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES

- Pour les constructions à destination d'habitation de plus de trois logements :
 - 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales
 - 1,5 m² par logement dans les autres cas

Le stationnement des vélos doit être organisé dans des locaux d'une superficie minimale de 3 m² ou sur des espaces réservés à cet usage, faciles d'accès depuis la voirie et sécurisés.

- Pour les constructions à destination de bureau :
 - 1,5 % de la surface de plancher créée
- Pour les constructions à destination d'activité industrielle et artisanale et de recherche :
 - 0,5 % de la surface de plancher créée
- Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier (y compris résidences hôtelières et résidences services):
 - 1,5 m² pour 2 chambres
- Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif :
 - Le nombre de places est déterminé en fonction de leur nature, de leur groupement, de leur situation au regard des possibilités de desserte par les transports en commun, ainsi que des places aménagées sur l'espace public.
 - Toutefois, pour les constructions à destination d'enseignement supérieur, 1,5 m² d'espace destiné au stationnement des vélos pour 5 étudiants doit être prévu.

12.4 – MODALITÉS DE CALCUL DU NOMBRE DE PLACES

Lorsque la norme de stationnement est exprimée par tranche de surface de plancher, le nombre de places de stationnement attaché à chaque tranche est comptabilisé dès lors que la tranche est entamée.

Dans le cas où l'application de la norme de stationnement aboutit à un nombre de places comportant une décimale, il convient d'effectuer l'arrondi au nombre supérieur dès lors que la décimale est égale ou supérieure à 5.

Lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur surface de plancher respective.

12.5 – MODALITÉS DE RÉALISATION

- Pour les constructions à destination d'habitation : 85 % minimum des places de stationnement pour les véhicules motorisés réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction à destination d'habitation dont une majorité en sous-sol. Pour le cas des résidences étudiantes, la réalisation de la majorité des places de stationnement en sous-sol n'est pas requise.
- Pour les constructions à destination de bureau, activités artisanale, commerciale et industrielle : les places de stationnement doivent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat, soit dans un rayon de l'ordre de 300 mètres. 100 % des places de stationnement pour les véhicules motorisés réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction.
- Pour les constructions ayant une autre destination : les places de stationnement doivent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat, soit dans un rayon de l'ordre de 300 mètres. 85 % minimum des places de stationnement pour les véhicules motorisés réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction.

La réalisation de parcs de stationnement communs à plusieurs opérations de construction peut être admise. Dans ce cas, le nombre de places de stationnement à réaliser issu de l'application des normes définies aux paragraphes 12-1 et 12-2, peut-être réduit dans l'hypothèse justifiée où des places de stationnement correspondent à des occupations alternatives dans la journée ou dans la semaine en fonction de la destination des constructions.

Les places de stationnement pour les vélos réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction et/ou réalisées en extérieur.

Quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, leur aménagement doit faire l'objet d'un traitement paysager.

Les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.

12.6 – EN CAS D'IMPOSSIBILITÉ DE RÉALISER DES AIRES DE STATIONNEMENT

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

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public ou privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en justifiant de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation situé à proximité.

ARTICLE 13 - zone UM - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 13 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

13.1 – DEFINITIONS

Espaces Verts

Sont comptabilisées dans les superficies traitées en espaces verts, les parties de terrain plantées disposant d'au moins 60 cm d'épaisseur de terre végétale.

Les aires de stationnement aménagées en surface et les toitures végétalisées ne sont pas comptabilisées en espaces verts.

Pleine terre

Sont comptabilisées dans les superficies de terrain en pleine terre, les terrains vierges de toute infrastructure et superstructure (y compris saillies).

Taille des arbres

Les arbres à petit développement sont ceux qui, à l'âge adulte, atteignent au plus 10 m de hauteur.

Les arbres à moyen développement sont ceux qui, à l'âge adulte, atteignent entre 10 et 20 m de hauteur.

13.2 – DISPOSITIONS GENERALES

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

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

13.3 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les espaces non occupés par la construction, y compris les aires de stationnement, doivent être traités de façon paysagère.

Tout projet de construction neuve entraîne l'obligation de traiter :

- en espace vert 20% au moins de la superficie du terrain ;
- en espace de pleine terre 10% au moins de la superficie du terrain ;
- la plantation à minima d'un arbre à petit développement pour les terrains inférieurs à 300 m², et un arbre à moyen développement au-delà de 300 m² de terrain, à raison d'un arbre par tranche de 300 m² de terrain.

Les dispositions quantitatives fixées ci-dessus ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

UM (Moulon)

ARTICLE 14 - zone UM -COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Non réglementé.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE AU

AU : Zone à urbaniser

Secteur d'urbanisation future à vocation économique et d'équipements non ouvert à l'urbanisation. Il s'agit de deux secteurs, situés en partie nord du territoire. L'un, desservi par l'échangeur de la RN118 au nord doit constituer le prolongement de la zone d'activités existante. L'autre, beaucoup plus vaste comprend l'ensemble des terrains de la frange nord du territoire en limite de la commune de Palaiseau et de l'école Polytechnique, sur le plateau agricole.

Aujourd'hui, ces terrains ne sont pas suffisamment équipés et desservis pour être ouverts à l'urbanisation. Leur vocation principale est d'accueillir des activités économiques et des équipements dans le cadre d'un projet d'ensemble, qui devra se traduire par des orientations particulières d'aménagement.

Un emplacement réservé à localisation indicative, en application des dispositions de l'article L 123-2c) du Code de l'Urbanisme, est identifié sur la zone nord pour permettre la réalisation d'une aire d'accueil de 30 places pour les gens du voyage, conformément au plan départemental.

Aux dispositions spécifiques des articles 1 à 14 ci-après s'ajoutent les dispositions générales figurant au premier chapitre du présent règlement. Pour l'application des règles, il convient aussi de se référer au dernier chapitre « Glossaire et définitions ».



ARTICLE AU 1 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les types d'occupation et d'utilisation du sol sauf ceux visés à l'article 2.

ARTICLE AU 2 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Sont admises sous conditions :

Les constructions et installations et ouvrages techniques, nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sous réserve qu'il s'agisse :

- de constructions et ouvrages liés à la réalisation ou l'exploitation d'infrastructures routières, de transport collectif, de télécommunications ou d'assainissement;
- d'exhaussements et affouillements de sol à condition qu'ils soient liés à la réalisation ou l'exploitation d'infrastructures routières ou de transport collectif.

A l'intérieur des terrains identifiés au titre de l'article L 123-2 c) du Code de l'Urbanisme, les installations et constructions à vocation de service public ou d'intérêt collectif sous réserve quelles soient nécessaires à la réalisation d'une aire d'accueil pour les gens du voyage.

ARTICLE AU 3 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 4 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT, DE TELECOMMUNICATIONS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 5 : LES SUPERFICIES MINIMALES DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 6 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES OU EMPRISES PUBLIQUES

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Les constructions doivent être implantées :

- en limite des voies et emprises publiques ;
- en retrait avec un minimum de 2 mètres.

ARTICLE AU 7 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives aboutissant aux voies ou en retrait avec un minimum de 2 mètres.

ARTICLE AU 8 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 9 : L'EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 10 : LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 11 : L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGES, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER

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

ARTICLE AU 12 : LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 13 : LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 14 : LE COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

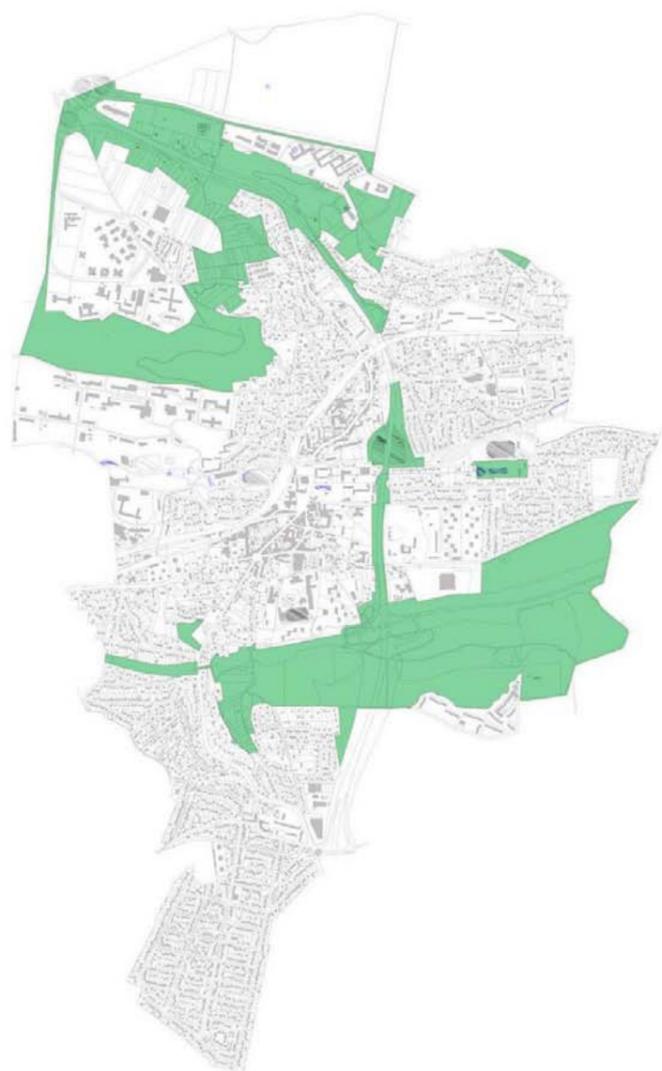
N : Zone correspondant aux espaces naturels protégés

Nb : Espace naturel prenant en compte l'existence d'un centre de loisirs

La zone N correspond aux espaces naturels et pour partie boisés de la commune, elle est inconstructible. Elle doit garantir la préservation du patrimoine naturel et paysagé d'Orsay. La préservation de ce caractère naturel participe à la prévention des risques d'inondation par ruissellement.

Le secteur Nb est identifié pour prendre en compte l'existence d'un équipement à vocation de centre de loisirs.

Aux dispositions spécifiques des articles 1 à 14 ci-après s'ajoutent les dispositions générales figurant au premier chapitre du présent règlement. Pour l'application des règles, il convient aussi de se référer au dernier chapitre « Glossaire et définitions ».



ARTICLE N 1 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les types d'occupation et d'utilisation du sol sauf ceux visés à l'article 2.

ARTICLE N 2 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Sont admises sous conditions :

- Pour l'ensemble de la zone les installations strictement nécessaires à l'activité et à la gestion forestière.
- Les travaux d'aménagement des constructions existantes et régulièrement édifiées à la date du 6 novembre 2010 à condition qu'il n'y ait aucune augmentation du volume de ces constructions, et sans création de surface de plancher ni changement de destination ni création de places de stationnement.
- Pour la zone Nb les installations et constructions nécessaires au fonctionnement d'un centre de loisirs.

Rappel : Toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessus), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement.

ARTICLE N 3 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

3-1 – Les accès

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée et être accessible par un véhicule utilitaire de 3,5t de PTAC.

A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil.

Les accès doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Sauf si la pente du terrain ne le permet pas, l'ensemble des places de stationnement aménagées sur le terrain doit être desservi par une entrée unique sur la voie de desserte, d'une largeur maximale de 5,5 m. Lorsque l'unité foncière peut être desservie en fond de parcelle par une autre voie, une seconde entrée peut être aménagée sur celle-ci.

3-2 – Les voiries

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir. Elles ne devront pas être inférieures à 3,50 m.

Les voies en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules privés et ceux des services publics puissent y faire demi-tour, dès lors que l'importance du secteur ainsi desservi le justifie.

La longueur cumulée des voies en impasse et accès particuliers à créer ne peut excéder 50 m.

ARTICLE N 4 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT, DE TELECOMMUNICATIONS

4-1 Eau potable

L'alimentation en eau potable doit être assurée par un branchement sur le réseau public.

4-2 Assainissement

Il reviendra au pétitionnaire de :

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

Les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Devant cette interdiction, le pétitionnaire devra donc prémunir le projet des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir si nécessaire, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.

4-2-1 Eaux usées domestiques :

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouillage ou déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

4-2-2 Eaux claires (rejets de pompes à chaleur, eaux de refroidissement, etc.) :

Le déversement des eaux claires dans le réseau d'assainissement collectif est interdit.

4-2-3 Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales (articles 640 et 641 du Code Civil).

Avant rejet dans le réseau public il est conseillé de mettre en œuvre sur la parcelle privée, des techniques dites alternatives (de rétention et/ou récupération) pour limiter et étaler les apports pluviaux.

Les eaux de lessivage des parcs de stationnement, chaussées, aires de services, de manœuvre ou d'activités, doivent faire l'objet de pré-traitement (dessablage et/ou déshuilage et/ou séparateur d'hydrocarbures) avant déversement dans le réseau public.

Toute installation industrielle ou commerciale non soumise à autorisation ou à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et/ou au titre du Code de l'Environnement, doit

s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection du milieu naturel.

Conformément aux prescriptions du règlement communal d'assainissement, la régulation du débit de fuite des systèmes de rétention des eaux pluviales sera de 0,7 l/s/hectare.

4-3 Autres réseaux (distribution électrique, gaz, câble, etc.)

Quel que soit le réseau considéré, il doit être réalisé en souterrain.

ARTICLE N 5 : LES SUPERFICIES MINIMALES DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 6 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES OU EMPRISES PUBLIQUES

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

6-1 Disposition générale

Les constructions s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de 5 mètres.

6-2 Équipements techniques

Les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la protection phonique, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs, ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaires au tri sélectif peuvent être implantés à l'alignement ou en retrait d'au moins 1 mètre.

ARTICLE N 7 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7-1 Disposition générale

7-1-1 Les constructions sont implantées en retrait des limites séparatives.

7-1-2 Modalités de calcul du retrait (cf. glossaire et définitions)

En cas de retrait, celui-ci doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée à l'égout du toit ($L \geq H$) ou à la hauteur du linteau de la baie la plus haute, si celle-ci est située au dessus de l'égout avec un minimum de **8 mètres**.

7-2 Dispositions particulières

7-2-1 Construction existante à la date du 6 novembre 2010 ne respectant pas la règle définie à l'article N 7-1 :

Dans le cas d'une construction existante implantée sur la limite séparative ou avec un retrait moindre à celui imposé à l'article N 7-1, une surélévation dans le prolongement de l'existant peut être réalisée, à la condition de respecter les autres articles du présent règlement.

7-2-2 Les aires de stationnement doivent être réalisées en retrait des limites séparatives avec un minimum de 2 mètres, sauf si le fonds voisin est protégé des nuisances par un mur plein de 1,2m de haut.

ARTICLE N 8 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 9 : L'EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Pour la zone N l'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **5%** de la superficie du terrain.
Pour le secteur Nb : l'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **15%** de la superficie du terrain.

ARTICLE N 10 : LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Règle de hauteur :

- Pour la zone N, la hauteur plafond des constructions est fixée à **4 mètres**.
- Pour le secteur Nb : la hauteur plafond des constructions est fixée à 10 mètres.

ARTICLE N 11 : L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGES, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER**Rappel : en application de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme :**

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11-1 Les bâtiments faisant l'objet d'une protection spécifique :

Tous les travaux exécutés sur un bâtiment faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques constituant son intérêt esthétique.

La destruction de tout ou partie d'un immeuble identifié au titre de l'article L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme et notamment des éléments architecturaux ou décoratifs caractéristiques des façades peut être interdite en application de l'article L 421-3.

Les projets situés à proximité immédiate des bâtiments ainsi protégés doivent être élaborés dans la perspective d'une mise en valeur de ce patrimoine.

11-2 Espaces paysagers inconstructibles. Les plans de zonage identifient des espaces paysagers à protéger au titre de l'article L 123-1-7° du Code de l'Urbanisme. Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs sont soumis à autorisation au titre des installations et travaux divers. Ces espaces sont inconstructibles.

ARTICLE N 12 : LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Pour toute création de nouveau logement, il est exigé un minimum de 2 places par logement.

ARTICLE N 13 : LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

13-1 Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

13-2 Espaces paysagers inconstructibles. Les plans de zonage identifient des espaces paysagers à protéger au titre de l'article L 123-1-7° du Code de l'Urbanisme. Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs sont soumis à autorisation au titre des installations et travaux divers. Ces espaces sont inconstructibles.

ARTICLE N 14 : LE COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Le COS ne régleme pas les droits à construire, ils sont réglementés dans les autres articles du présent règlement.

Dans le secteur Nb, le COS est fixé à 0.15.

NF

Zone NF

La zone NF correspond aux espaces naturels en rebord des coteaux ayant un caractère boisé.

Il s'agit d'espaces boisés à préserver ou à créer.

Cette zone fait l'objet d'orientations d'aménagement particulières, document avec lesquelles tout projet d'aménagement et de construction doit être compatible. Ces orientations figurent dans le document n°4 du PLU.

ARTICLE 1 - zone NF - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol non prévues à l'article 2 du présent règlement.

ARTICLE 2 - zone NF - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, dès lors qu'elles sont :

- compatibles avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU ;
- conçues pour s'intégrer au site dans lequel elles s'insèrent et ne compromettent pas le caractère naturel de la zone.
- les constructions et installations nécessaires à l'activité agricole et forestière ;
- les affouillements et exhaussements du sol strictement liés et nécessaires aux occupations et utilisations du sol autorisées ;
- les installations nécessaires à des services publics directement liées et nécessaires aux ouvrages publics d'infrastructure terrestre, aux réseaux publics, ainsi qu'aux loisirs de plein air et qu'elles ne portent atteinte ni à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, ni au caractère de la zone ;
- les travaux d'aménagement des constructions existantes et régulièrement édifiées à la date du 6 novembre 2010 à condition qu'il n'y ait aucune augmentation du volume de ces constructions, et sans création de surface de plancher ni changement de destination ni création de places de stationnement.

NF

ARTICLE 3 - zone NF - CONDITIONS DE DESERTE PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

ARTICLE 4 - zone NF - CONDITIONS DE DESERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

4.1 – ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée à une conduite d'eau potable de caractéristiques suffisantes dans le respect des normes édictées dans le règlement du service des eaux dont relève la commune.

En outre, les canalisations ou tout autre moyen équivalent doivent être suffisants pour assurer une défense contre l'incendie selon les règles en vigueur.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Les caractéristiques des installations et des réseaux d'assainissement doivent être conformes aux normes édictées dans le règlement d'assainissement communal (Cf. Annexes sanitaires).

4.2.1. – Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement.

L'évacuation des eaux industrielles résiduelles doit s'effectuer conformément aux dispositions des règlements sanitaires figurant dans les annexes sanitaires.

Le rejet des eaux usées dans les fossés et cours d'eau est interdit.

4.2.2. – Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit garantir leur écoulement vers le réseau collecteur dans le respect des normes de rejet qualitatives et quantitatives du SAGE Orge-Yvette et du règlement du service assainissement de la commune.

En outre, les normes ci-dessous doivent être respectées :

- qualitatives, de manière à assurer un niveau de qualité des rejets correspondant au minimum à la classe 1B du Système d'Evaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ-Eau).
- quantitatives et par dérogation de manière à réguler les rejets dans le réseau collecteur à 0,7 L/s/ha pour la pluie de référence défini dans l'étude globale de gestion des eaux du plateau de Saclay (pluie courte d'une durée de 2h et d'un cumul précipité de 60mm).

Les dispositifs permettant l'infiltration ou la retenue des eaux pluviales doivent en priorité et majoritairement être implantés sur le terrain d'assiette. Le recours aux techniques dites « alternatives » pour la gestion de l'eau pluviale doit être systématique dès le stade de conception des aménagements, sauf impossibilité technique démontrée. La création de bassins enterrés dont la vidange nécessite le relèvement des eaux par pompage n'est pas autorisée, sauf impossibilité technique démontrée.

Dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les volumes nécessaires à la rétention des eaux excédentaires peuvent être mutualisés entre terrains limitrophes ou au sein d'ouvrages publics, à condition que le débit de fuite total du quartier ne dépasse pas la valeur de 0,7 L/s/ha.

Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale, soumise à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et/ou du Code de l'Environnement fait l'objet d'une convention de déversement avec la collectivité gestionnaire et doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales adapté à l'importance et à la nature de l'activité pour assurer une protection efficace du milieu naturel.

De plus :

- les eaux de voirie doivent être différenciées des eaux de toiture ;
- tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un déboureur/déshuileur avec alarme installée en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales, ou d'un dispositif d'épuration naturelle par infiltration ou phytoremédiation de performance équivalente.
- le nombre de points de raccordement au réseau collectif d'eaux pluviales doit être aussi limité que possible ;
- la collecte, l'acheminement et si nécessaire le stockage des eaux pluviales doivent être en priorité effectués par noues, fossés superficiels, bassins de surface, structures-réservoirs, etc.

4.2.3. – Réseaux divers

Tous les réseaux sont implantés en souterrain.

ARTICLE 5 - zone NF -SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

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

ARTICLE 6 - zone NF -IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

6.1 – MODALITES D'APPLICATION DE LA REGLE

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 6 de la zone NF sont celles figurant dans le présent règlement.

6.1.1. - Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation générale, que celles-ci soient de statut public ou privé, ainsi que des sentes, chemins réservés à la circulation piétonne et cycliste et des voies d'eau.

6.1.2. – Définition

Le terme "alignement" utilisé dans le présent règlement désigne selon le cas :

- la limite actuelle ou future entre le domaine public et la propriété privée
- la limite actuelle ou future d'emprise de la voie (voie privée) ;
- la limite d'un emplacement réservé prévu pour la création d'une voie ou d'un élargissement.

6.2 – MODALITES DE CALCUL

Le recul des constructions par rapport à l'alignement est mesuré horizontalement depuis chaque point de la façade jusqu'au point le plus proche de l'alignement actuel ou projeté. Ne sont pas compris les éléments de construction tels que les clôtures, les rampes d'accès, les perrons non clos, les débords de toiture, les corniches, les balcons et les orielles, ainsi que les parties enterrées des constructions, à l'exception des piscines.

6.3 – REGLE GENERALE

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées à l'alignement ou en recul de ce dernier.

En cas de recul, ce dernier doit être au moins égal à 5 mètres.

6.4 DISPOSITIONS PARTICULIERES

Une implantation différente de celle fixée au paragraphe 6.3. peut être admise ou imposée lorsqu'il s'agit de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dont la nature ou le fonctionnement impose une implantation différente de celle prévue au paragraphe 6.3. Dans ce cas, les constructions et installations peuvent être implantées, soit à l'alignement, soit en observant un recul minimal d'un mètre.

ARTICLE 7 - zone NF -IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 7 de la zone NF sont celles figurant dans le présent règlement.

7.1 – MODALITE D'APPLICATION DE LA REGLE

7.1.1. -- Champ d'application

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

7.2 – REGLES D'IMPLANTATION

7.2.1. – Règle générale

Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives. Ce retrait doit être au moins égal à 5 mètres.

7.2.2. – Calcul des retraits

Le retrait est la distance (L) comptée perpendiculairement de tout point de la construction, balcons et oriels compris, au point le plus proche de la limite séparative. En revanche, ne sont pas compris les éléments de modénature tels que corniches et débords de toiture, ni les parties enterrées des constructions.

7.3 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

Une implantation différente de celle fixée au paragraphe 7.2 peut être admise :

- lorsqu'il s'agit de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dont la nature ou le fonctionnement impose une implantation différente de celle prévue au paragraphe 7.2. Dans ce cas, les constructions et installations peuvent être implantées, soit sur les limites séparatives, soit en observant un retrait minimal d'un mètre
- pour les constructions existantes à la date du 6 novembre 2010 ne respectant pas la règle définie au paragraphe 7.2. Dans le cas d'une construction existante implantée sur la limite séparative ou avec un retrait moindre à celui imposé au paragraphe 7.2, une surélévation dans le prolongement de l'existant peut être réalisée, à la condition de respecter les autres articles du présent règlement.

ARTICLE 8 - zone NF - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Non réglementé.

ARTICLE 9 - zone NF -EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Non réglementé.

ARTICLE 10 - zone NF -HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 10 de la zone NF sont celles figurant dans le présent règlement.

10.1 – DEFINITION

La hauteur maximale des constructions est calculée :

- à partir du sol naturel existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet du faîtage ou de l'acrotère, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

10.2 – REGLE GENERALE

La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 5 mètres.

10.3 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

La hauteur des constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif, peut être supérieure à celle fixée au paragraphe 10.2 dès lors que leur nature ou leur fonctionnement suppose une hauteur supérieure.

Pour les constructions existantes à la date du 6 novembre 2010 ne respectant pas la règle définie au paragraphe 10.2, la hauteur des constructions doit être au plus égale à la hauteur de la construction existante.

ARTICLE 11 - zone NF -ASPECT EXTERIEUR

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

11.1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux paysages naturels des coteaux boisés.

Le projet doit être conçu, tant dans sa volumétrie que dans son aspect extérieur, pour participer à la préservation et à la mise en valeur des caractéristiques paysagères dominantes du site dans lequel il doit s'intégrer, de manière à ce que toute construction s'inscrive dans des espaces arborés.

Le choix des matériaux doit s'effectuer au regard des composantes du site, afin de réduire l'impact visuel de la construction et de garantir son insertion dans le site arboré.

Les toitures peuvent être en terrasse ou présenter des pentes.

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

11.2 – ANTENNES OUVRAGES TECHNIQUES ET DISPOSITIFS DE PRODUCTION ET CAPTATION D'ÉNERGIE

L'implantation d'antennes paraboliques est interdite sur les façades dès lors que toute autre localisation permet leur fonctionnement dans des conditions satisfaisantes. Pour les constructions nouvelles, il s'agit de prévoir une installation harmonieusement intégrée au projet, de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les ouvrages techniques doivent être conçus et implantés de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les dispositifs domestiques de production d'énergie renouvelable peuvent être implantés sur les toitures, à condition qu'ils soient intégrés dans le dessin général de la construction et conçus de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les surfaces destinées à la captation d'énergie peuvent être implantées en façade à condition que leur dessin participe à la composition générale de la façade.

ARTICLE 12 - zone NF -STATIONNEMENT

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Non réglementé

ARTICLE 13 - zone NF - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

13.1 DISPOSITIONS GENERALES

Les espaces libres aux abords des constructions doivent faire l'objet d'un traitement paysager composé d'aménagements végétaux et/ou minéraux afin de participer à l'insertion de la construction dans son environnement, au maintien du caractère végétalisé de la zone, au renforcement de la biodiversité et à la gestion de l'eau pluviale.

13.2 – ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés délimités au plan de zonage sont soumis, notamment, aux dispositions des articles L. 130-1 et suivants du Code de l'urbanisme. Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements.

Le classement en espace boisé classé entraîne le rejet de plein droit de toute demande d'autorisation de défrichement présentée au titre du Code forestier.

13.3 – ESPACES PAYSAGERS INCONSTRUCTIBLES

Les plans de zonage identifient des espaces paysagers à protéger au titre de l'article L 123-1-7° du Code de l'Urbanisme. Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs sont soumis à déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme. Ces espaces sont inconstructibles.

ARTICLE 14 - zone NF -COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

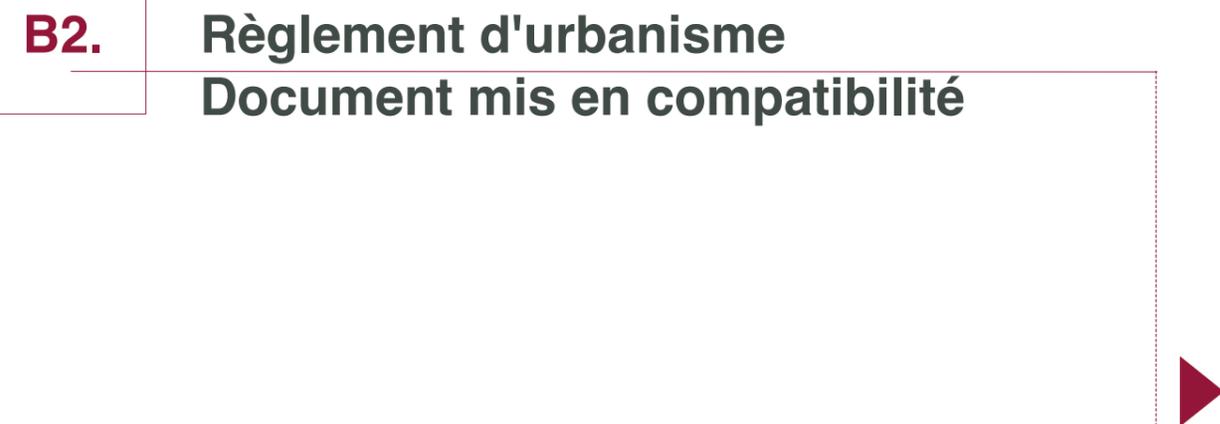
Sans objet.

SOUS-PREFECTURE DE MOULON
ESSONNE

15 OCT. 2013

ARRIVEE

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville d'Orsay

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 16 juillet 2013 (ZAC Moulon)*

INTRODUCTION

Le présent Plan Local d'Urbanisme s'applique à l'ensemble du territoire communal d'ORSAY.

Portée du règlement à l'égard des autres législations relatives à l'occupation des sols

1 – Le règlement du PLU définit les règles d'occupation du sol. Toutefois s'appliquent en plus et indépendamment du présent règlement, les articles R. 111-2, R. 111-4, R. 111-15 et R. 111-21 du Code de l'Urbanisme.

2 – Par ailleurs, sont et demeurent applicables sur le territoire communal :

Les articles législatifs du Code de l'Urbanisme suivants :

- L. 111-10 relatif aux périmètres de travaux publics
- L. 111-9 et L. 421-4 relatifs aux périmètres de déclaration d'utilité publique
- L. 421-5 relatif à la réalisation de réseaux
- L. 111-1-4 relatif aux routes à grande circulation

3 - S'ajoutent de plus aux règles propres du PLU, les servitudes d'utilité publique qui font l'objet d'un plan et d'une notice annexés au présent dossier de PLU, les périmètres de droit de préemption urbain.

4 - Les prescriptions prises au titre des autres législations spécifiques concernant l'occupation ou l'utilisation des sols s'ajoutent aux règles propres aux PLU.

5 - Au titre de la réglementation sur l'archéologie préventive, toute découverte fortuite de vestiges susceptibles de présenter un caractère archéologique doit faire l'objet d'une déclaration immédiate au maire.

Règles de construction

L'ensemble des bâtiments créés ou étendus en application du présent règlement, devra respecter les dispositions législatives et réglementaires issues de l'application du Code de la Construction et de l'Habitation et du Code Civil (notamment les articles 653 à 710 relatifs aux vues, droit de passage, servitude de cour commune, mitoyenneté, plantations, etc.).

En particulier, pour toute nouvelle construction destinée à l'habitation, il est recommandé de respecter les normes permettant d'obtenir le label BBC-Effinergie (arrêté du 3 mai 2007) avec une consommation d'énergie primaire moyenne des bâtiments neufs inférieure à 50 kWhEP/m²/an.

Il est également recommandé de prévoir dans les programmes de logements collectifs des espaces de jeu et de détente et/ou un jardin potager commun.

Participation des constructeurs

Il est rappelé que les bénéficiaires de permis de construire seront soumis aux taxes et participations prévues par le Code de l'Urbanisme et participeront ainsi au financement des équipements.

Adaptations mineures

En application de l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme, les règles et servitudes définies par un plan local d'urbanisme ne peuvent faire l'objet d'aucune dérogation, à l'exception des adaptations mineures rendues nécessaires par la nature du sol, la configuration des parcelles ou le caractère des constructions avoisinantes.

Implantation par rapport aux emprises publiques et assimilées

Voirie et espaces assimilables :

Les règles d'implantation définies à l'article 6 de chaque zone sont applicables à tous les espaces où le public peut légalement accéder sans condition et à tout moment, y compris les voies privées (ou comportant des parties privées ouvertes sans condition au public) et les sentiers piétons ou cyclistes.

Débord sur le domaine public :

L'isolation d'un bâtiment par l'extérieur avec un débord sur le domaine public est possible sous réserve d'obtenir une permission de voirie.

Emprise ferroviaire et voies rapides :

Sous réserve de toute autre réglementation applicable, les constructions à usage d'habitation doivent être en retrait d'au moins 2 m ; il n'est pas fixé de règle pour les autres constructions.

Autres emprises publiques :

Les règles d'implantation vis-à-vis des autres emprises publiques (écoles, crèches, cimetière, jardins, etc.) sont celles de l'article 7 de chaque zone.

Accès

Un projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de prescriptions spéciales si les accès présentent un risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la position des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Les voies à créer

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir.

Elles ne devront pas avoir une largeur inférieure à 3,50 m.

Les voies en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules privés et ceux des services publics puissent y faire demi-tour, dès lors que l'importance du secteur ainsi desservi le justifie.

La voirie, supportant une circulation automobile, de toute opération réalisée sur une unité foncière ou plusieurs unités foncières contiguës, dont le terrain d'assiette est divisé ou doit faire l'objet d'une division, en propriété ou en jouissance, en plus de trois lots, doit avoir une largeur minimale de 8 mètres dont une chaussée de 5,5 mètres de largeur minimale.

Obligation de mixité sociale dans les zones urbaines ou à urbaniser

Dans les zones UCV, UG, UH, UR et AUG, en application de l'article L. 123-1-5 alinéa 16° du Code de l'Urbanisme, les programmes de logements réalisés sur une même unité foncière ou sur plusieurs unités foncières contiguës, en un seul ou en plusieurs bâtiments, et qui portent sur une surface de plancher totale supérieure à 600 m² à usage d'habitation (y compris les surfaces affectées aux circulations : hall, couloirs, paliers) ou qui se composent de 10 logements au moins ne sont autorisés que s'ils comportent au minimum 30% de la surface de plancher destinée à des logements locatifs sociaux.

Aires de stationnement

Lorsque le plan local d'urbanisme impose la réalisation d'aires de stationnement, celles-ci peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat. Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas

ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

En application de l'article L 123.1.3° du code de l'urbanisme, il ne peut, nonobstant toute disposition du plan local d'urbanisme, être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État. Les plans locaux d'urbanisme peuvent en outre ne pas imposer la réalisation d'aires de stationnement lors de la construction de ces logements.

L'obligation de réaliser des aires de stationnement n'est pas applicable aux travaux de transformation ou d'amélioration de bâtiments affectés à des logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État, y compris dans le cas où ces travaux s'accompagnent de la création de surface hors œuvre nette, dans la limite d'un plafond fixé par décret en Conseil d'État.

Dispositions générales pour l'application de l'article 12 des différentes zones

- Le nombre de places de stationnement calculé sera arrondi par excès.
- Pour les unités foncières dont un accès est situé à moins de 300 m d'une entrée de station de transport en commun en site propre, distance mesurée en suivant les voies et chemins ouverts à la circulation publique piétonne, la surface de plancher utilisée pour le calcul du nombre de places sera réduite de 30%
- Au sens du présent règlement, une place commandée est une place qui n'est accessible que par une autre place de stationnement.
 - Pour les constructions destinées à l'habitation, les places commandées sont acceptées à la condition que le nombre de places non commandées soit au moins égal au nombre de logements. Par ailleurs, il ne peut être autorisé qu'une seule place commandée par place non commandée.
 - Pour les autres catégories de construction, les places commandées sont interdites.
- La création de places de stationnement n'est pas exigée lors de travaux de rénovation, surélévation, aménagement et/ou extension d'une construction existante à usage d'habitation et régulièrement édifiée à la date du 6 novembre 2010 à condition que :
 - a) il ne soit pas créé plus de 25 m² de surface de plancher et
 - b) les travaux ne donnent pas lieu à la création de nouveaux logements. Si l'une de ces conditions n'est pas remplie, le nombre de places total après achèvement des travaux doit respecter les autres dispositions du présent règlement.
- Il n'est pas non plus exigé la création de nouvelles places de stationnement pour un changement de destination de locaux intégrés à un bâtiment à usage d'habitation, à condition que la surface de plancher des locaux ayant une destination différente de l'habitation reste inférieure à 30 m², avant et après changement.
- La suppression de place de stationnement est interdite. Elle ne peut être autorisée qu'à condition que toute place supprimée soit recréée sur le terrain.
- Il est rappelé que conformément à l'article L421-8 du code de l'urbanisme, les règles d'urbanisme, et notamment le présent règlement, s'appliquent même si les travaux réalisés sont dispensés d'autorisation préalable. En particulier, tout nouveau logement doit disposer des places de stationnement prescrites.

Normes techniques

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après, ou, à défaut, l'ensemble des aires de stationnement et de leurs accès doivent être conformes à la norme AFNOR NF P 91-120.

- En cas de stationnement perpendiculaire :
longueur : 5 mètres,

largeur : 2,50 mètres.
5 mètres de dégagement

- En cas de stationnement en épi :
longueur : 5,5 mètres pris perpendiculairement à la voie ;
largeur : 2,50 mètres.
- En cas de stationnement longitudinal :
longueur : 5 mètres ;
largeur : 2 mètres.

Les rampes d'accès aux places de stationnement ne doivent pas entraîner de modification du niveau du trottoir à l'alignement et leur pente dans les 3 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 5 % sauf en cas d'impossibilité technique. Il est recommandé de ne pas dépasser une pente moyenne de 15%.

Les emplacements de stationnement non couverts ne pourront être autorisés que sur des surfaces non imperméabilisées sauf si la pente du terrain ne le permet pas.

Obligation de réaliser des emplacements pour vélos, motos et poussettes, ainsi que des places de stationnement pour les visiteurs, dans les constructions nouvelles.

Dans les constructions à destination d'habitation comprenant quatre logements ou plus, il doit être créé :

- des locaux dédiés aux vélos et poussettes dont la surface doit correspondre au minimum à 1% de la surface de plancher et à 10 m² minimum, ce ou ces locaux doivent être situés en rez-de-chaussée. Ces locaux doivent être aisément accessibles et disposer des aménagements adaptés ;
- des emplacements dédiés aux deux roues motorisés dont la surface doit correspondre au minimum à 1% de la surface de plancher.
- des emplacements de stationnement supplémentaire pour les visiteurs, à raison d'une place pour cinq logements (une pour trois logements si la voie de desserte a une largeur de moins de 8 m), logements locatifs sociaux non compris. Ces places s'ajoutent à celles exigées à l'article 12 des différentes zones.

Dans les constructions à destination de bureaux, il doit être créé :

- des espaces dédiés aux vélos dont la surface doit correspondre au minimum à 1% de la surface de plancher. 50 % au moins de la surface doivent être situés en rez-de-chaussée. Ces espaces doivent être aisément accessibles et disposer des aménagements adaptés ;
- des emplacements dédiés aux deux roues motorisés dont la surface doit correspondre au minimum à 1% de la surface de plancher.

La création d'un espace dédié aux vélos et poussettes est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif, à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Ouvrages techniques

Nonobstant les dispositions du présent règlement, les lignes électriques à moyenne et haute tension, ainsi que d'autres ouvrages techniques d'utilité publique (ouvrage de défense contre les crues, poste de transformation, relais hertziens, ouvrages hydrauliques par exemple) et les équipements liés à l'utilisation de l'énergie solaire, géothermique ou éolienne, peuvent être autorisés dans toutes les zones sauf celles situées dans le périmètre d'un bâtiment classé ou inventorié au titre de la législation sur les monuments historiques.

Bâtiments détruits ou démolis

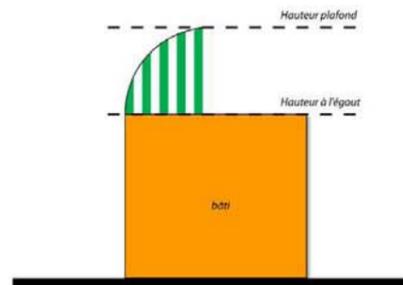
Au titre de l'article L.111-3 du Code de l'Urbanisme, la reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit ou démolé depuis moins de dix ans est autorisée nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, sauf si le plan local d'urbanisme en dispose autrement, dès lors qu'il a été régulièrement édifié.

Peut également être autorisée, sauf dispositions contraires des documents d'urbanisme et sous réserve des dispositions de l'article L. 421-5, la restauration d'un bâtiment dont il reste l'essentiel des murs porteurs lorsque son intérêt architectural ou patrimonial en justifie le maintien et sous réserve de respecter les principales caractéristiques de ce bâtiment.

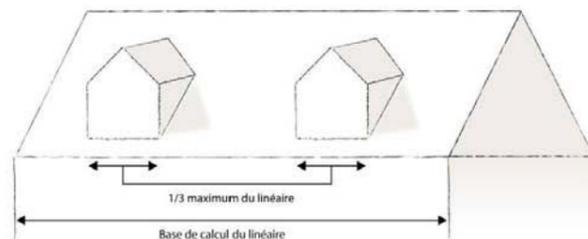
Gabarit des constructions

- La hauteur des constructions est mesurée à partir du niveau de référence de la manière suivante :
- Le niveau de référence est le sol du terrain existant à la date du projet, sauf pour les zones UA, UCV et UG où il est défini spécifiquement.
 - La hauteur à l'égout ou à l'acrotère est comptée pour chaque élément de façade depuis le niveau de référence. Lorsqu'une limite de hauteur à l'égout ou à l'acrotère est spécifiée, elle ne s'applique qu'aux façades en périmètre de la construction à l'exclusion des murs pignon.
 - La hauteur plafond est comptée à l'aplomb du niveau de référence au droit du point le plus haut du bâtiment, à l'exception des cheminées.

- Le volume de toiture doit s'inscrire dans un gabarit défini par :
- La hauteur de référence à l'égout ou à l'acrotère spécifiée à l'article 10,
 - La hauteur plafond
 - Un quart de cercle reliant ces deux points (cf. schéma ci-dessous)



La longueur cumulée des murs pignons doit représenter moins de la moitié du périmètre de la construction.
 La hauteur des façades implantées à l'alignement, lucarnes non comprises, doit être inférieure ou égale à la hauteur de référence à l'égout ou à l'acrotère lorsque celle-ci est spécifiée, même s'il s'agit de murs pignon.
 Les lucarnes en saillie peuvent dépasser le gabarit à condition que leur longueur cumulée soit inférieure au tiers de la longueur de la façade et qu'elles ne soient pas accolées.



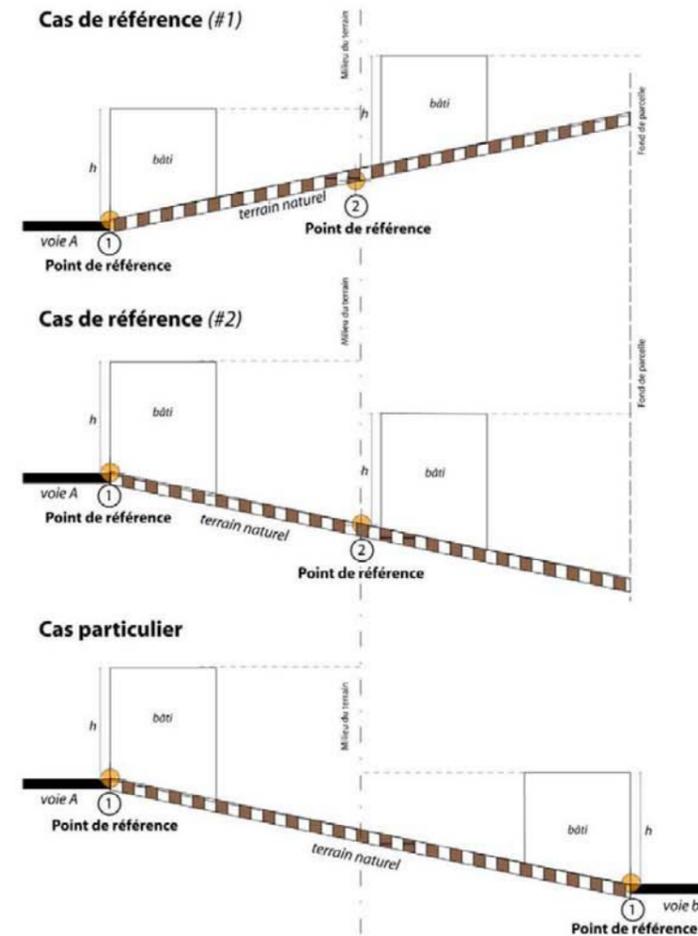
Lorsque le terrain est en pente, la hauteur à l'égout (ou à l'acrotère) des façades est calculée de la manière suivante :

- pour les constructions ayant une longueur de façade supérieure à 12 mètres, les façades des bâtiments sont divisées en sections égales n'excédant pas 12 mètres de largeur : la hauteur est prise au milieu de chaque section
- pour les constructions ayant une longueur de façade inférieure ou égale à 12 mètres : la hauteur est mesurée au milieu de la façade.

La disposition ci-dessus ne s'applique pour les zones UA, UCV et UG, que pour le calcul des hauteurs de construction en vis-à-vis de la rue.

Cas des terrains présentant une pente dans une direction perpendiculaire à la voie pour les zones UA, UCV et UG.

Définition du point de référence sol du terrain : Dans le cas d'un terrain en pente le niveau de référence pour la mesure de hauteur est celui de la voie de desserte du terrain sur la moitié de sa profondeur mesurée perpendiculairement à la voie. Au delà, le niveau de référence est celui du terrain naturel à l'endroit où s'arrête la référence à la voie. Lorsque plusieurs voies desservent le terrain, chacune des voies définit un niveau de référence sur la moitié de la profondeur de la parcelle mesurée perpendiculairement à la voie. Lorsqu'en un point peuvent être définis plusieurs niveaux de référence selon cette règle, c'est celui de la voie la plus proche qui sert de référence. Lorsque la voie elle-même est en pente, il faut prendre également en compte la règle des tranches de façades le long de la voie.



Zone UM – Moulon

La zone UM correspond aux espaces urbanisés ou à urbaniser du projet urbain de Moulon, à l'exception du quartier de Joliot-Curie qui est régi par une zone spécifique.

Cette zone est destinée à accueillir des programmes mixtes comprenant notamment des établissements d'enseignement supérieur et de recherche, des constructions à destination d'habitation, au bénéfice des étudiants, des chercheurs, et des familles. Elle accueillera également des équipements, des commerces et des services, ainsi que des activités économiques.

Elle est décomposée en 2 secteurs UM3 et UM5, correspondant à des variations de la hauteur des constructions à l'intérieur de la zone UM.

Cette zone fait l'objet d'orientations d'aménagement particulières, document avec lesquelles tout projet d'aménagement et de construction doit être compatible. Ces orientations figurent dans le document n°4 du PLU.

ARTICLE 1 - zone UM - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions, ouvrages ou travaux à destination d'exploitation agricole ou forestière et d'entrepôt.
- L'installation d'une caravane à usage d'habitation.
- les terrains de camping, les garages collectifs de caravanes, les résidences légères de loisirs, les parcs résidentiels de loisirs et les villages de vacances.

ARTICLE 2 - zone UM - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

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

- Les affouillements et exhaussements de sol, dès lors qu'ils sont liés aux ouvrages, travaux, aménagements et constructions autorisés.
- Les constructions, ouvrages ou travaux relatifs aux équipements techniques liés aux différents réseaux, voiries, transports en commun et stationnements, dès lors que toute disposition est prévue pour leur insertion dans leur environnement.

- Les installations classées au sens de la loi n°76-663 du 19 juillet 1976 modifiée, dès lors qu'elles n'engendrent aucune nuisance susceptible de créer une gêne pour leur environnement, et sont compatibles avec le caractère de la zone et nécessaires au fonctionnement d'un service public ou d'intérêt collectif ou liées à la destination d'une construction admise dans la zone, tels que les laboratoires de recherche.

ARTICLE 3 - zone UM - CONDITIONS DE DESSERTE PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

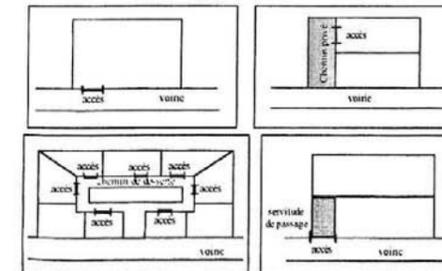
3.1 – DEFINITIONS

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions de la voie et de l'accès sont les suivantes pour l'application de la zone UM.

La voie constitue la desserte du terrain sur lequel est implantée la construction. Il s'agit des voies automobiles, ouvertes à la circulation générale, que ces voies soient de statut public ou privé.

L'accès correspond à la limite entre :

- d'une part, la façade du terrain, la construction ou l'espace par lequel on pénètre sur le terrain (servitude de passage) ;
- d'autre part, la voie ouverte à la circulation générale, que celle-ci soit publique ou privée.



3.2 – REGLE GENERALE

Tous les terrains, pour être constructibles, doivent être desservis par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques doivent respecter l'importance et la destination de la construction ou de l'ensemble des constructions à édifier, notamment en ce qui concerne la sécurité de la circulation et des accès, la protection des piétons, l'enlèvement des ordures ménagères ainsi que l'accessibilité des moyens de secours permettant la lutte contre l'incendie et la protection civile.

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

Les voies privées se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire un demi-tour, sauf dans le cas où ces voies ont pour unique objet la desserte d'un parc de stationnement.

Aucune voie d'intérêt public ou privé ne doit avoir une largeur inférieure à 5 mètres pour une circulation à double sens et à 3,50 mètres pour une circulation à sens unique.

Toute voie nouvelle doit être conçue pour faciliter les circulations douces (piétons, vélos...) dans des conditions optimales et s'intégrer à l'organisation du tissu urbain et au maillage général des voies.

3.3 – CONDITIONS PARTICULIERES

Ne sont pas assujettis aux dispositions ci-dessus les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion de l'eau ou à la distribution d'énergie tels que les transformateurs.

ARTICLE 4 - zone UM -CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

4.1 – ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée à une conduite d'eau potable de caractéristiques suffisantes dans le respect des normes édictées dans le règlement du service des eaux dont relève la commune.

En outre, les canalisations ou tout autre moyen équivalent doivent être suffisants pour assurer une défense contre l'incendie selon les règles en vigueur.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Les caractéristiques des installations et des réseaux d'assainissement doivent être conformes aux normes édictées dans le règlement d'assainissement communal (Cf. Annexes sanitaires).

4.2.1. – Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement.

L'évacuation des eaux industrielles résiduelles doit s'effectuer conformément aux dispositions des règlements sanitaires figurant dans les annexes sanitaires.

Le rejet des eaux usées dans les fossés et cours d'eau est interdit.

4.2.2. – Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit garantir leur écoulement vers le réseau collecteur dans le respect des normes de rejet qualitatives et quantitatives du SAGE Orge-Yvette et du règlement du service assainissement de la commune.

En outre, les normes ci-dessous doivent être respectées :

- qualitatives, de manière à assurer un niveau de qualité des rejets correspondant au minimum à la classe 1B du Système d'Evaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ-Eau).
- quantitatives et par dérogation de manière à réguler les rejets dans le réseau collecteur à 0,7 L/s/ha pour la pluie de référence défini dans l'étude globale de gestion des eaux du plateau de Saclay (pluie courte d'une durée de 2h et d'un cumul précipité de 60 mm).

Les dispositifs permettant l'infiltration ou la retenue des eaux pluviales doivent en priorité et majoritairement être implantés sur le terrain d'assiette. Le recours aux techniques dites « alternatives » pour la gestion de l'eau pluviale doit être systématique dès le stade de conception des aménagements, sauf impossibilité technique démontrée. La création de bassins enterrés dont la vidange nécessite le relèvement des eaux par pompage n'est pas autorisée, sauf impossibilité technique démontrée.

Dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les volumes nécessaires à la rétention des eaux excédentaires peuvent être mutualisés entre terrains limitrophes ou au sein d'ouvrages publics, à condition que le débit de fuite total du quartier ne dépasse pas la valeur de 0,7 L/s/ha.

Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale, soumise à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et/ou du Code de l'Environnement fait l'objet d'une convention de déversement avec la collectivité gestionnaire et doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales adapté à l'importance et à la nature de l'activité pour assurer une protection efficace du milieu naturel.

De plus :

- les eaux de voirie doivent être différenciées des eaux de toiture ;
- tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un déboureur/déshuileur avec alarme installée en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales, ou d'un dispositif d'épuration naturelle par infiltration ou phytoremédiation de performance équivalente.
- le nombre de points de raccordement au réseau collectif d'eaux pluviales doit être aussi limité que possible ;
- la collecte, l'acheminement et si nécessaire le stockage des eaux pluviales doivent être en priorité effectués par noues, fossés superficiels, bassins de surface, structures-réservoirs, etc.

4.2.3. – Réseaux divers

Tous les réseaux sont implantés en souterrain.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

4.3 – LA COLLECTE DES ORDURES MENAGERES

Pour toute construction nouvelle doit être prévu un emplacement intégré au projet d'aménagement pour des déchets encombrants. Un emplacement intégré pour des conteneurs de collecte sélective doit être prévu sauf si la construction est reliée à un réseau de collecte global utilisant le processus d'apport volontaire à l'échelle du quartier et qu'une attestation est fournie au moment du dépôt de permis de construire.

ARTICLE 5 - zone UM -SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

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

ARTICLE 6 - zone UM -IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

6.1 – MODALITES D'APPLICATION DE LA REGLE

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 6 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

6.1.1. - Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation générale, que celles-ci soient de statut public ou privé, ainsi que des sentes, chemins réservés à la circulation piétonne et cycliste et des voies d'eau.

6.1.2. – Définition

Le terme "alignement" utilisé dans le présent règlement désigne selon le cas :

- la limite actuelle ou future entre le domaine public et la propriété privée
- la limite actuelle ou future d'emprise de la voie (voie privée) ;
- la limite d'un emplacement réservé prévu pour la création d'une voie ou d'un élargissement.

6.2 – MODALITES DE CALCUL

Le recul des constructions par rapport à l'alignement est mesuré horizontalement depuis chaque point de la façade jusqu'au point le plus proche de l'alignement actuel ou projeté. Ne sont pas compris les éléments de construction tels que les clôtures, les rampes d'accès, les perrons non clos, les débords de toiture, les corniches, les balcons et les oriels, ainsi que les parties enterrées des constructions, à l'exception des piscines.

6.3 – REGLE GENERALE

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées à l'alignement ou en recul de ce dernier.

En cas de recul, ce dernier doit être au moins égal à 1 mètre.

Toutefois, le long d'une voie sur laquelle est tracé une limite entre la zone UM et une zone UH, ou un de ses secteurs (UHg, UHc), les constructions ou parties de construction doivent être implantées de façon à respecter, par rapport à l'alignement opposé, une distance ou moins égale à la hauteur de leur façade sur voie.

Les saillies sont autorisées à une hauteur minimale de 3.50 mètres et une profondeur maximale de 80 cm.

Des décrochés (retrait de façades ou parties de façades) en emprise ou en élévation, sont recherchés afin de participer à l'animation architecturale de la façade et/ou aménager des espaces libres.

ARTICLE 7 - zone UM -IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 7 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

7.1 – MODALITE D'APPLICATION DE LA REGLE

7.1.1. -- Champ d'application

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

7.2 – REGLES D'IMPLANTATION

7.2.1. – Règle générale

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

En cas de retrait, ce dernier doit être au moins égal pour les façades ou parties de façade comportant des vues :

- à la moitié de la hauteur des façades ou parties de façade ayant une hauteur au plus égale à 12 mètres, avec un minimum de 5 mètres ;
- à 6 mètres pour les façades ou parties de façade ayant une hauteur supérieure à 12 mètres ;

Pour les façades ou parties de façade ne comportant pas de vue le retrait doit être au moins égal à 3 mètres.

La hauteur des façades des constructions est calculée :

- à partir du sol naturel existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet de l'acrotère ou du faitage.

Toutefois, dès lors que la limite séparative du terrain correspond également à une limite entre la zone UM et une zone UH, ou un de ses secteurs (UHg, UHc), les constructions ou parties de construction doivent être implantées en retrait. Ce retrait doit être au moins égal à la hauteur de la façade ou partie de façade la plus proche de la limite séparative.

7.2.2. – Calcul des retraits

Le retrait est la distance (L) comptée perpendiculairement de tout point de la construction, balcons et oriels compris, au point le plus proche de la limite séparative. En revanche, ne sont pas compris les éléments de modénature tels que corniches et débords de toiture, ni les parties enterrées des constructions.

7.3 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

Une implantation différente est autorisée pour les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs, dès lors que des raisons techniques le justifient.

Dans ce cas, dès lors que la construction est implantée en retrait de la limite séparative, le retrait doit être au moins égal à 3 mètres.

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

ARTICLE 8 - zone UM - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

8.1 – REGLE GENERALE

L'implantation de plusieurs constructions sur un même terrain est autorisée à condition qu'elles soient accolées ou que la distance les séparant soit au moins égale à :

- 10 mètres, si au moins l'une des deux façades ou parties de façades concernées comportent des vues ;
- 3 mètres, si les deux façades ou parties de façades concernées ne comportent pas de vues.

8.2 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

Les constructions peuvent être implantées différemment de la règle définie en 8.1 lorsqu'il s'agit d'équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion de l'eau, à la distribution d'énergie tels que transformateurs ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif.

Les dispositions définies en 8.1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

ARTICLE 9 - zone UM -EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

L'emprise au sol des constructions n'est pas réglementée, toutefois, tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

ARTICLE 10 - zone UM -HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 10 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

10.1 – DEFINITION

La hauteur maximale des constructions est calculée :

- à partir du sol naturel existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet du faitage ou de l'acrotère, ouvrages techniques compris, à l'exclusion de ceux ayant une emprise inférieure à 20 % de l'emprise au sol de la construction et de ceux ayant une hauteur inférieure à 2 mètres, tels que les souches de cheminée et de ventilation, les enveloppes des cages d'ascenseurs, les gardes corps, etc...

10.2 – REGLE GENERALE

La règle de hauteur des constructions est différenciée selon les secteurs délimités au plan de zonage.

- Dans le secteur UM3

La hauteur maximale des constructions est limitée à 15 mètres.

- Dans le secteur UM5

La hauteur maximale des constructions est différenciée selon la destination des constructions :

- pour les constructions à destination principale d'un service public ou d'intérêt collectif : 25 mètres ;
- pour les constructions à destination principale d'habitation : la hauteur maximale des constructions est limitée à 20 mètres, avec un nombre de niveaux limité à R+5.
- pour les constructions ayant une autre destination : la hauteur maximale des constructions est limitée à 24 mètres.

ARTICLE 11 - zone UM -ASPECT EXTERIEUR

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

11.1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La conception, la volumétrie et l'aspect extérieur des constructions doivent concourir à la cohérence de l'espace par rapport à l'espace public, tout en tenant compte des spécificités des constructions avoisinantes et les caractéristiques de l'organisation urbaine dans laquelle s'inscrit le projet.

A l'échelle de la zone, les constructions doivent participer d'une même composition architecturale par leurs volumes et leurs traitements, tout en recherchant des variations dans leur hauteur, le rythme de leurs percements, ainsi que par des décrochés en élévation.

L'emploi à nu de matériaux, destinés à être recouverts (briques creuses, parpaing, etc.), est interdit. Les matériaux en façade doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre leur permette une bonne tenue dans le temps.

Les clôtures doivent être conçues, tant dans leur nature, leur hauteur que dans le choix des matériaux utilisés, pour participer à la composition urbaine structurée par les espaces publics qui les entourent.

11.2 – MODULATION DES HAUTEURS DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions fixée à l'article 10 du présent règlement représente la hauteur maximale que les constructions peuvent atteindre dans chaque secteur.

Toutefois, doivent être recherchées des variations de hauteur des constructions afin d'éviter une homogénéité des volumétries des constructions sur un même site.

11.3 – ANTENNES OUVRAGES TECHNIQUES ET DISPOSITIFS DE PRODUCTION ET CAPTATION D'ÉNERGIE

L'implantation d'antennes paraboliques est interdite sur les façades dès lors que toute autre localisation permet leur fonctionnement dans des conditions satisfaisantes. Pour les constructions nouvelles, il s'agit de prévoir une installation harmonieusement intégrée au projet, de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les ouvrages techniques doivent être conçus et implantés de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les dispositifs domestiques de production d'énergie renouvelable peuvent être implantés sur les toitures, à condition qu'ils soient intégrés dans le dessin général de la construction et conçus de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les surfaces destinées à la captation d'énergie peuvent être implantées en façade à condition que leur dessin participe à la composition générale de la façade.

ARTICLE 12 - zone UM - STATIONNEMENT

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 12 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

12.1 – NORMES MINIMALES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉHICULES MOTORISÉS POUR LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES:

- Pour les constructions à destination d'habitation :
 - 1 place de stationnement par tranche de 35 m² de surface de plancher, dans la limite de 2 places par logement,
 - 1 place de stationnement par logement, pour les logements financés avec un prêt aidé par l'Etat,
 - 1 place de stationnement par tranche de 150 m² de surface de plancher, pour les résidences étudiantes.

- Pour les constructions à destination de bureaux :
 - 1 place de stationnement par tranche de 50 m² de surface de plancher

En outre, une aire de livraison doit être aménagée pour toute construction de plus de 5 000 m² de surface de plancher réalisée.

- Pour les constructions à destination d'activité industrielle et artisanale et de recherche :
 - 1 place de stationnement par tranche de 130 m² de surface de plancher

En outre, une aire de livraison doit être aménagée pour toute construction de plus de 5 000 m² de surface de plancher réalisée.

- Pour les constructions à destination de commerce :
 - 1 place de stationnement par tranche de 80 m² de surface de plancher

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux locaux affectés aux commerces et aux activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

- Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier (y compris résidences hôtelières et résidences services) :
 - 1 place pour 2 chambres

- Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif :
 - Le nombre de places de stationnement nécessaire à leur fonctionnement et à leur fréquentation est déterminé en fonction de leur nature, de leur groupement, de leur situation au regard des possibilités de desserte par les transports en commun, de la polyvalence éventuelle d'utilisation des aires de stationnement, ainsi que des places offertes dans les parcs publics de stationnement à proximité.

- Toutefois, pour les constructions à destination d'enseignement supérieur et de recherche, 1 place de stationnement par tranche de 170 m² de surface de plancher est exigée

12.2 – NORMES DE STATIONNEMENT POUR LES VÉHICULES MOTORISÉS POUR LES CONSTRUCTIONS EXISTANTES

Les dispositions du présent chapitre sont applicables aux constructions existantes avant la date d'approbation des dispositions mises en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique du projet urbain de Moulon.

- Pour les travaux d'extension des constructions

Le nombre d'aires de stationnement est celui prévu au chapitre 12.1 ci-dessus, en prenant uniquement en compte la surface de plancher créée par le projet d'extension, qu'il fasse suite ou non à une démolition partielle de la construction.

Toutefois, aucune place de stationnement supplémentaire n'est requise pour l'extension d'une construction d'une surface de plancher maximale de 100 m². Cette disposition n'est applicable qu'une seule fois après la date d'approbation des dispositions mises en compatibilité avec la déclaration d'utilité publique du projet urbain de Moulon.

- Pour les changements de destination

Aucune place de stationnement supplémentaire n'est requise.

12.3 – NORMES DE STATIONNEMENT MINIMALES POUR LES VÉLOS POUR LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES

- Pour les constructions à destination d'habitation de plus de trois logements :
 - 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales
 - 1,5 m² par logement dans les autres cas

Le stationnement des vélos doit être organisé dans des locaux d'une superficie minimale de 3 m² ou sur des espaces réservés à cet usage, faciles d'accès depuis la voirie et sécurisés.

- Pour les constructions à destination de bureau :
 - 1,5 % de la surface de plancher créée
- Pour les constructions à destination d'activité industrielle et artisanale et de recherche :
 - 0,5 % de la surface de plancher créée
- Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier (y compris résidences hôtelières et résidences services):
 - 1,5 m² pour 2 chambres
- Pour les constructions à destination d'un service public ou d'intérêt collectif :
 - Le nombre de places est déterminé en fonction de leur nature, de leur groupement, de leur situation au regard des possibilités de desserte par les transports en commun, ainsi que des places aménagées sur l'espace public.
 - Toutefois, pour les constructions à destination d'enseignement supérieur, 1,5 m² d'espace destiné au stationnement des vélos pour 5 étudiants doit être prévu.

12.4 – MODALITÉS DE CALCUL DU NOMBRE DE PLACES

Lorsque la norme de stationnement est exprimée par tranche de surface de plancher, le nombre de places de stationnement attaché à chaque tranche est comptabilisé dès lors que la tranche est entamée.

Dans le cas où l'application de la norme de stationnement aboutit à un nombre de places comportant une décimale, il convient d'effectuer l'arrondi au nombre supérieur dès lors que la décimale est égale ou supérieure à 5.

Lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur surface de plancher respective.

12.5 – MODALITÉS DE RÉALISATION

- Pour les constructions à destination d'habitation : 85 % minimum des places de stationnement pour les véhicules motorisés réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction à destination d'habitation dont une majorité en sous-sol. Pour le cas des résidences étudiantes, la réalisation de la majorité des places de stationnement en sous-sol n'est pas requise.
- Pour les constructions à destination de bureau, activités artisanale, commerciale et industrielle : les places de stationnement doivent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat, soit dans un rayon de l'ordre de 300 mètres. 100 % des places de stationnement pour les véhicules motorisés réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction.
- Pour les constructions ayant une autre destination : les places de stationnement doivent être réalisées sur le terrain d'assiette de la construction ou dans son environnement immédiat, soit dans un rayon de l'ordre de 300 mètres. 85 % minimum des places de stationnement pour les véhicules motorisés réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction.

La réalisation de parcs de stationnement communs à plusieurs opérations de construction peut être admise. Dans ce cas, le nombre de places de stationnement à réaliser issu de l'application des normes définies aux paragraphes 12-1 et 12-2, peut-être réduit dans l'hypothèse justifiée où des places de stationnement correspondent à des occupations alternatives dans la journée ou dans la semaine en fonction de la destination des constructions.

Les places de stationnement pour les vélos réalisées sur le terrain d'assiette des constructions doivent être intégrées à la construction et/ou réalisées en extérieur.

Quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, leur aménagement doit faire l'objet d'un traitement paysager.

Les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.

12.6 – EN CAS D'IMPOSSIBILITÉ DE RÉALISER DES AIRES DE STATIONNEMENT

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

- en justifiant de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public ou privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;
- en justifiant de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation situé à proximité.

ARTICLE 13 - zone UM - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 13 de la zone UM sont celles figurant dans le présent règlement.

13.1 – DEFINITIONS

Espaces Verts

Sont comptabilisées dans les superficies traitées en espaces verts, les parties de terrain plantées disposant d'au moins 60 cm d'épaisseur de terre végétale.

Les aires de stationnement aménagées en surface et les toitures végétalisées ne sont pas comptabilisées en espaces verts.

Pleine terre

Sont comptabilisées dans les superficies de terrain en pleine terre, les terrains vierges de toute infrastructure et superstructure (y compris saillies).

Taille des arbres

Les arbres à petit développement sont ceux qui, à l'âge adulte, atteignent au plus 10 m de hauteur.

Les arbres à moyen développement sont ceux qui, à l'âge adulte, atteignent entre 10 et 20 m de hauteur.

13.2 – DISPOSITIONS GENERALES

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

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

13.3 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les espaces non occupés par la construction, y compris les aires de stationnement, doivent être traités de façon paysagère.

Tout projet de construction neuve entraîne l'obligation de traiter :

- en espace vert 20% au moins de la superficie du terrain ;
- en espace de pleine terre 10% au moins de la superficie du terrain ;
- la plantation à minima d'un arbre à petit développement pour les terrains inférieurs à 300 m², et un arbre à moyen développement au-delà de 300 m² de terrain, à raison d'un arbre par tranche de 300 m² de terrain.

Les dispositions quantitatives fixées ci-dessus ne sont pas applicables aux constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.

UM (Moulon)

ARTICLE 14 - zone UM -COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Non réglementé.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE AU

AU : Zone à urbaniser

Secteur d'urbanisation future à vocation économique et d'équipements non ouvert à l'urbanisation. Il s'agit de deux secteurs, situés en partie nord du territoire. L'un, desservi par l'échangeur de la RN118 au nord doit constituer le prolongement de la zone d'activités existante. L'autre, beaucoup plus vaste comprend l'ensemble des terrains de la frange nord du territoire en limite de la commune de Palaiseau et de l'école Polytechnique, sur le plateau agricole.

Aujourd'hui, ces terrains ne sont pas suffisamment équipés et desservis pour être ouverts à l'urbanisation. Leur vocation principale est d'accueillir des activités économiques et des équipements dans le cadre d'un projet d'ensemble, qui devra se traduire par des orientations particulières d'aménagement.

Un emplacement réservé à localisation indicative, en application des dispositions de l'article L 123-2c) du Code de l'Urbanisme, est identifié sur la zone nord pour permettre la réalisation d'une aire d'accueil de 30 places pour les gens du voyage, conformément au plan départemental.

Aux dispositions spécifiques des articles 1 à 14 ci-après s'ajoutent les dispositions générales figurant au premier chapitre du présent règlement. Pour l'application des règles, il convient aussi de se référer au dernier chapitre « Glossaire et définitions ».



ARTICLE AU 1 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les types d'occupation et d'utilisation du sol sauf ceux visés à l'article 2.

ARTICLE AU 2 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Sont admises sous conditions :

Les constructions et installations et ouvrages techniques, nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sous réserve qu'il s'agisse :

- de constructions et ouvrages liés à la réalisation ou l'exploitation d'infrastructures routières, de transport collectif, de télécommunications ou d'assainissement;
- d'exhaussements et affouillements de sol à condition qu'ils soient liés à la réalisation ou l'exploitation d'infrastructures routières ou de transport collectif.

A l'intérieur des terrains identifiés au titre de l'article L 123-2 c) du Code de l'Urbanisme, les installations et constructions à vocation de service public ou d'intérêt collectif sous réserve quelles soient nécessaires à la réalisation d'une aire d'accueil pour les gens du voyage.

ARTICLE AU 3 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 4 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT, DE TELECOMMUNICATIONS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 5 : LES SUPERFICIES MINIMALES DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 6 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES OU EMPRISES PUBLIQUES

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Les constructions doivent être implantées :

- en limite des voies et emprises publiques ;
- en retrait avec un minimum de 2 mètres.

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

ARTICLE AU 7 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions peuvent être implantées sur les limites séparatives aboutissant aux voies ou en retrait avec un minimum de 2 mètres.

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

ARTICLE AU 8 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 9 : L'EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 10 : LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 11 : L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGES, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER

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

ARTICLE AU 12 : LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 13 : LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE AU 14 : LE COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

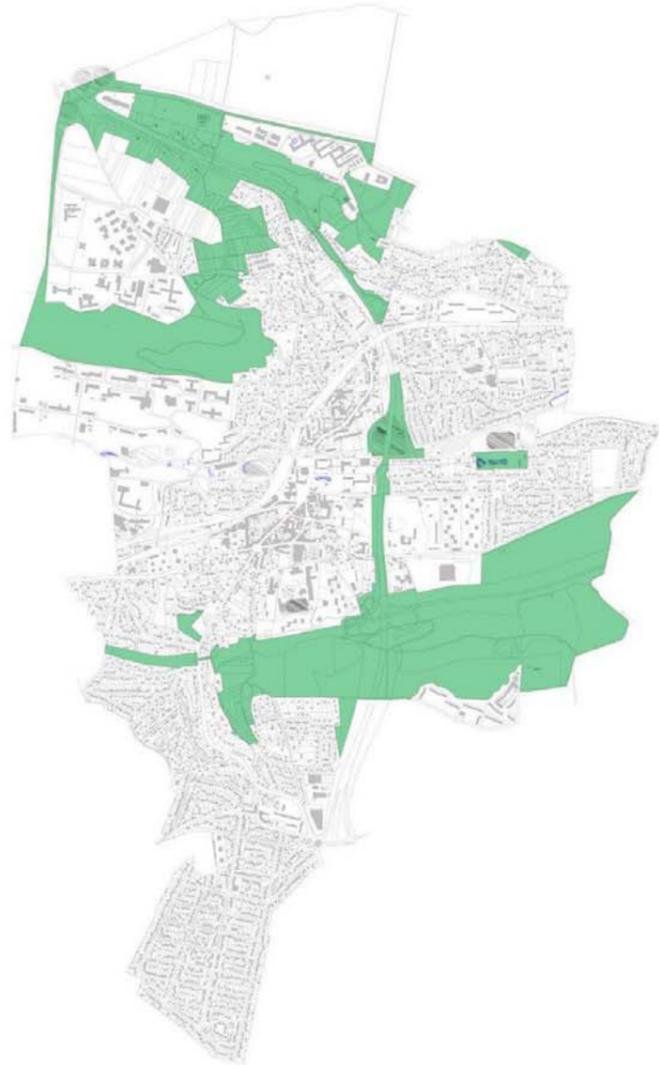
N : Zone correspondant aux espaces naturels protégés

Nb : Espace naturel prenant en compte l'existence d'un centre de loisirs

La zone N correspond aux espaces naturels et pour partie boisés de la commune, elle est inconstructible. Elle doit garantir la préservation du patrimoine naturel et paysagé d'Orsay. La préservation de ce caractère naturel participe à la prévention des risques d'inondation par ruissellement.

Le secteur Nb est identifié pour prendre en compte l'existence d'un équipement à vocation de centre de loisirs.

Aux dispositions spécifiques des articles 1 à 14 ci-après s'ajoutent les dispositions générales figurant au premier chapitre du présent règlement. Pour l'application des règles, il convient aussi de se référer au dernier chapitre « Glossaire et définitions ».



ARTICLE N 1 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Tous les types d'occupation et d'utilisation du sol sauf ceux visés à l'article 2.

ARTICLE N 2 : LES OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Sont admises sous conditions :

- Pour l'ensemble de la zone les installations strictement nécessaires à l'activité et à la gestion forestière.
- Les travaux d'aménagement des constructions existantes et régulièrement édifiées à la date du 6 novembre 2010 à condition qu'il n'y ait aucune augmentation du volume de ces constructions, et sans création de surface de plancher ni changement de destination ni création de places de stationnement.
- Pour la zone Nb les installations et constructions nécessaires au fonctionnement d'un centre de loisirs.
- **Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.**

Rappel : Toutes les constructions qui ne sont ni interdites (article 1), ni autorisées sous conditions particulières (voir ci-dessus), sont autorisées sans condition spéciale si ce n'est le respect des différents articles du présent règlement.

ARTICLE N 3 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES ET D'ACCES AUX VOIES OUVERTES AU PUBLIC

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées, dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles à édifier, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

3-1 – Les accès

Pour être constructible, tout terrain doit présenter un accès sur une voie publique ou privée et être accessible par un véhicule utilitaire de 3,5t de PTAC.

A défaut, son propriétaire doit obtenir un passage aménagé sur les fonds de ses voisins dans les conditions fixées à l'article 682 du Code Civil.

Les accès doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Sauf si la pente du terrain ne le permet pas, l'ensemble des places de stationnement aménagées sur le terrain doit être desservi par une entrée unique sur la voie de desserte, d'une largeur maximale de 5,5 m. Lorsque l'unité foncière peut être desservie en fond de parcelle par une autre voie, une seconde entrée peut être aménagée sur celle-ci.

3-2 – Les voiries

Les dimensions, formes et caractéristiques des voies publiques ou privées à créer doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent et aux opérations qu'elles doivent desservir. Elles ne devront pas être inférieures à 3,50 m.

Les voies en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules privés et ceux des services publics puissent y faire demi-tour, dès lors que l'importance du secteur ainsi desservi le justifie.

La longueur cumulée des voies en impasse et accès particuliers à créer ne peut excéder 50 m.

ARTICLE N 4 : LES CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT, DE TELECOMMUNICATIONS

4-1 Eau potable

L'alimentation en eau potable doit être assurée par un branchement sur le réseau public.

4-2 Assainissement

Il reviendra au pétitionnaire de :

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

Les rejets d'eaux souterraines aux réseaux publics sont interdits (même lorsque ces eaux ont été utilisées dans des installations de traitement thermique ou dans des installations de climatisation). Devant cette interdiction, le pétitionnaire devra donc prémunir le projet des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir si nécessaire, un cuvelage étanche. Cette disposition est destinée à éviter l'intrusion de ces eaux dans les sous-sols ainsi que leur drainage vers les réseaux publics.

A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.

4-2-1 Eaux usées domestiques :

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

Le branchement au réseau d'assainissement des canalisations d'évacuation des liquides industriels résiduels devra être soumis à la réglementation en vigueur et, particulièrement, en ce qui concerne le traitement préalable de ces liquides.

Les eaux issues des parkings souterrains subiront un traitement de débouillage ou déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eaux usées.

4-2-2 Eaux claires (rejets de pompes à chaleur, eaux de refroidissement, etc.) :

Le déversement des eaux claires dans le réseau d'assainissement collectif est interdit.

4-2-3 Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales (articles 640 et 641 du Code Civil).

Avant rejet dans le réseau public il est conseillé de mettre en œuvre sur la parcelle privée, des techniques dites alternatives (de rétention et/ou récupération) pour limiter et étaler les apports pluviaux.

Les eaux de lessivage des parcs de stationnement, chaussées, aires de services, de manœuvre ou d'activités, doivent faire l'objet de pré-traitement (dessablage et/ou déshuilage et/ou séparateur d'hydrocarbures) avant déversement dans le réseau public.

Toute installation industrielle ou commerciale non soumise à autorisation ou à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et/ou au titre du Code de l'Environnement, doit

s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales, adapté à l'importance et à la nature de l'activité et assurant une protection du milieu naturel.

Conformément aux prescriptions du règlement communal d'assainissement, la régulation du débit de fuite des systèmes de rétention des eaux pluviales sera de 0,7 l/s/hectare.

4-3 Autres réseaux (distribution électrique, gaz, câble, etc.)

Quel que soit le réseau considéré, il doit être réalisé en souterrain.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

ARTICLE N 5 : LES SUPERFICIES MINIMALES DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 6 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES OU EMPRISES PUBLIQUES

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

6-1 Disposition générale

Les constructions s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de 5 mètres.

6-2 Equipements techniques

Les équipements techniques liés à la sécurité, à un service public, à la gestion des eaux, à la protection phonique, à la distribution d'énergie tels que les transformateurs, ou d'un local destiné au stockage des ordures ménagères nécessaire au tri sélectif peuvent être implantés à l'alignement ou en retrait d'au moins 1 mètre.

ARTICLE N 7 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

7-1 Disposition générale

7-1-1 Les constructions sont implantées en retrait des limites séparatives.

7-1-2 Modalités de calcul du retrait (cf. glossaire et définitions)

En cas de retrait, celui-ci doit être au moins égal à la hauteur de la construction mesurée à l'égout du toit ($L \geq H$) ou à la hauteur du linteau de la baie la plus haute, si celle-ci est située au dessus de l'égout avec un minimum de **8 mètres**.

7-2 Dispositions particulières

7-2-1 Construction existante à la date du 6 novembre 2010 ne respectant pas la règle définie à l'article N 7-1 :

Dans le cas d'une construction existante implantée sur la limite séparative ou avec un retrait moindre à celui imposé à l'article N 7-1, une surélévation dans le prolongement de l'existant peut être réalisée, à la condition de respecter les autres articles du présent règlement.

7-2-2 Les aires de stationnement doivent être réalisées en retrait des limites séparatives avec un minimum de 2 mètres, sauf si le fonds voisin est protégé des nuisances par un mur plein de 1,2m de haut.

7-2-3 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.

ARTICLE N 8 : L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 9 : L'EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Pour la zone N l'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **5%** de la superficie du terrain.
Pour le secteur Nb : l'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **15%** de la superficie du terrain.

Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.

ARTICLE N 10 : LA HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.

Règle de hauteur :

- Pour la zone N, la hauteur plafond des constructions est fixée à **4 mètres**.
- Pour le secteur Nb : la hauteur plafond des constructions est fixée à **10 mètres**.
- Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la hauteur des constructions n'est pas réglementée.

ARTICLE N 11 : L'ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET L'AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS AINSI QUE LES PRESCRIPTIONS DE NATURE A ASSURER LA PROTECTION DES ELEMENTS DE PAYSAGES, DES QUARTIERS, ILOTS, IMMEUBLES, ESPACES PUBLICS, MONUMENTS, SITES ET SECTEURS A PROTEGER**Rappel : en application de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme :**

Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11-1 Les bâtiments faisant l'objet d'une protection spécifique :

Tous les travaux exécutés sur un bâtiment faisant l'objet d'une protection au titre de l'article L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme doivent être conçus en évitant toute dénaturation des caractéristiques constituant son intérêt esthétique.

La destruction de tout ou partie d'un immeuble identifié au titre de l'article L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme et notamment des éléments architecturaux ou décoratifs caractéristiques des façades peut être interdite en application de l'article L 421-3.

Les projets situés à proximité immédiate des bâtiments ainsi protégés doivent être élaborés dans la perspective d'une mise en valeur de ce patrimoine.

11-2 Espaces paysagers inconstructibles. Les plans de zonage identifient des espaces paysagers à protéger au titre de l'article L 123-1-7° du Code de l'Urbanisme. Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs sont soumis à autorisation au titre des installations et travaux divers. Ces espaces sont inconstructibles.

ARTICLE N 12 : LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'AIRES DE STATIONNEMENT

Les règles ci-après s'ajoutent aux dispositions générales du chapitre 1.
Pour toute création de nouveau logement, il est exigé un minimum de 2 places par logement.

ARTICLE N 13 : LES OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES ET DE PLANTATIONS

13-1 Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement). Les éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres, doivent être au maximum conservés.

13-2 Espaces paysagers inconstructibles. Les plans de zonage identifient des espaces paysagers à protéger au titre de l'article L 123-1-7° du Code de l'Urbanisme. Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs sont soumis à autorisation au titre des installations et travaux divers. Ces espaces sont inconstructibles.

ARTICLE N 14 : LE COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Le COS ne réglemente pas les droits à construire, ils sont réglementés dans les autres articles du présent règlement.

Dans le secteur Nb, le COS est fixé à 0.15.

Zone NF

La zone NF correspond aux espaces naturels en rebord des coteaux ayant un caractère boisé.

Il s'agit d'espaces boisés à préserver ou à créer.

Cette zone fait l'objet d'orientations d'aménagement particulières, document avec lesquelles tout projet d'aménagement et de construction doit être compatible. Ces orientations figurent dans le document n°4 du PLU.

ARTICLE 1 - zone NF - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites les occupations et utilisations du sol non prévues à l'article 2 du présent règlement.

ARTICLE 2 - zone NF - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Sont admises, dès lors qu'elles sont :

- compatibles avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU ;
- conçues pour s'intégrer au site dans lequel elles s'insèrent et ne compromettent pas le caractère naturel de la zone.
- les constructions et installations nécessaires à l'activité agricole et forestière ;
- les affouillements et exhaussements du sol strictement liés et nécessaires aux occupations et utilisations du sol autorisées ;
- les installations nécessaires à des services publics directement liées et nécessaires aux ouvrages publics d'infrastructure terrestre, aux réseaux publics, ainsi qu'aux loisirs de plein air et qu'elles ne portent atteinte ni à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages, ni au caractère de la zone ;
- les travaux d'aménagement des constructions existantes et régulièrement édifiées à la date du 6 novembre 2010 à condition qu'il n'y ait aucune augmentation du volume de ces constructions, et sans création de surface de plancher ni changement de destination ni création de places de stationnement.

ARTICLE 3 - zone NF - CONDITIONS DE DESERTE PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

ARTICLE 4 - zone NF - CONDITIONS DE DESERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX D'EAU, D'ELECTRICITE, D'ASSAINISSEMENT ET DE REALISATION D'UN ASSAINISSEMENT INDIVIDUEL

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

4.1 – ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Toute construction ou installation susceptible de requérir une alimentation en eau potable doit être raccordée à une conduite d'eau potable de caractéristiques suffisantes dans le respect des normes édictées dans le règlement du service des eaux dont relève la commune.

En outre, les canalisations ou tout autre moyen équivalent doivent être suffisants pour assurer une défense contre l'incendie selon les règles en vigueur.

4.2 – ASSAINISSEMENT

Les caractéristiques des installations et des réseaux d'assainissement doivent être conformes aux normes édictées dans le règlement d'assainissement communal (Cf. Annexes sanitaires).

4.2.1. – Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement.

L'évacuation des eaux industrielles résiduelles doit s'effectuer conformément aux dispositions des règlements sanitaires figurant dans les annexes sanitaires.

Le rejet des eaux usées dans les fossés et cours d'eau est interdit.

4.2.2. – Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit garantir leur écoulement vers le réseau collecteur dans le respect des normes de rejet qualitatives et quantitatives du SAGE Orge-Yvette et du règlement du service assainissement de la commune.

En outre, les normes ci-dessous doivent être respectées :

- qualitatives, de manière à assurer un niveau de qualité des rejets correspondant au minimum à la classe 1B du Système d'Evaluation de la Qualité des cours d'eau (SEQ-Eau).
- quantitatives et par dérogation de manière à réguler les rejets dans le réseau collecteur à 0,7 L/s/ha pour la pluie de référence défini dans l'étude globale de gestion des eaux du plateau de Saclay (pluie courte d'une durée de 2h et d'un cumul précipité de 60mm).

Les dispositifs permettant l'infiltration ou la retenue des eaux pluviales doivent en priorité et majoritairement être implantés sur le terrain d'assiette. Le recours aux techniques dites « alternatives » pour la gestion de l'eau pluviale doit être systématique dès le stade de conception des aménagements, sauf impossibilité technique démontrée. La création de bassins enterrés dont la vidange nécessite le relèvement des eaux par pompage n'est pas autorisée, sauf impossibilité technique démontrée.

Dans le cadre d'un aménagement d'ensemble, les volumes nécessaires à la rétention des eaux excédentaires peuvent être mutualisés entre terrains limitrophes ou au sein d'ouvrages publics, à condition que le débit de fuite total du quartier ne dépasse pas la valeur de 0,7 L/s/ha.

Toute installation industrielle, artisanale ou commerciale, soumise à déclaration au titre de la législation sur les installations classées et/ou du Code de l'Environnement fait l'objet d'une convention de déversement avec la collectivité gestionnaire et doit s'équiper d'un dispositif de traitement des eaux pluviales adapté à l'importance et à la nature de l'activité pour assurer une protection efficace du milieu naturel.

De plus :

- les eaux de voirie doivent être différenciées des eaux de toiture ;
- tout aménagement permettant le stationnement regroupé de plus de 5 véhicules doit être équipé d'un déboureur/déshuileur avec alarme installée en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales, ou d'un dispositif d'épuration naturelle par infiltration ou phytoremédiation de performance équivalente.
- le nombre de points de raccordement au réseau collectif d'eaux pluviales doit être aussi limité que possible ;
- la collecte, l'acheminement et si nécessaire le stockage des eaux pluviales doivent être en priorité effectués par noues, fossés superficiels, bassins de surface, structures-réservoirs, etc.

4.2.3. – Réseaux divers

Tous les réseaux sont implantés en souterrain.

Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

ARTICLE 5 - zone NF -SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

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

ARTICLE 6 - zone NF -IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

6.1 – MODALITES D'APPLICATION DE LA REGLE

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 6 de la zone NF sont celles figurant dans le présent règlement.

6.1.1. - Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux constructions implantées le long des emprises publiques et des voies ouvertes à la circulation générale, que celles-ci soient de statut public ou privé, ainsi que des sentes, chemins réservés à la circulation piétonne et cycliste et des voies d'eau.

6.1.2. – Définition

Le terme "alignement" utilisé dans le présent règlement désigne selon le cas :

- la limite actuelle ou future entre le domaine public et la propriété privée
- la limite actuelle ou future d'emprise de la voie (voie privée) ;
- la limite d'un emplacement réservé prévu pour la création d'une voie ou d'un élargissement.

6.2 – MODALITES DE CALCUL

Le recul des constructions par rapport à l'alignement est mesuré horizontalement depuis chaque point de la façade jusqu'au point le plus proche de l'alignement actuel ou projeté. Ne sont pas compris les éléments de construction tels que les clôtures, les rampes d'accès, les perrons non clos, les débords de toiture, les corniches, les balcons et les oriels, ainsi que les parties enterrées des constructions, à l'exception des piscines.

6.3 – REGLE GENERALE

Les constructions ou parties de construction peuvent être implantées à l'alignement ou en recul de ce dernier.

En cas de recul, ce dernier doit être au moins égal à 5 mètres.

6.4 DISPOSITIONS PARTICULIERES

Une implantation différente de celle fixée au paragraphe 6.3. peut être admise ou imposée lorsqu'il s'agit de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dont la nature ou le fonctionnement impose une implantation différente de celle prévue au paragraphe 6.3. Dans ce cas, les constructions et installations peuvent être implantées, soit à l'alignement, soit en observant un recul minimal d'un mètre.

ARTICLE 7 - zone NF -IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 7 de la zone NF sont celles figurant dans le présent règlement.

7.1 – MODALITE D'APPLICATION DE LA REGLE

7.1.1. -- Champ d'application

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

7.2 – REGLES D'IMPLANTATION

7.2.1. – Règle générale

Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives. Ce retrait doit être au moins égal à 5 mètres.

7.2.2. – Calcul des retraits

Le retrait est la distance (L) comptée perpendiculairement de tout point de la construction, balcons et oriels compris, au point le plus proche de la limite séparative. En revanche, ne sont pas compris les éléments de modénature tels que corniches et débords de toiture, ni les parties enterrées des constructions.

7.3 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

Une implantation différente de celle fixée au paragraphe 7.2 peut être admise :

- lorsqu'il s'agit de constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, dont la nature ou le fonctionnement impose une implantation différente de celle prévue au paragraphe 7.2. Dans ce cas, les constructions et installations peuvent être implantées, soit sur les limites séparatives, soit en observant un retrait minimal d'un mètre
- pour les constructions existantes à la date du 6 novembre 2010 ne respectant pas la règle définie au paragraphe 7.2. Dans le cas d'une construction existante implantée sur la limite séparative ou avec un retrait moindre à celui imposé au paragraphe 7.2, une surélévation dans le prolongement de l'existant peut être réalisée, à la condition de respecter les autres articles du présent règlement.

ARTICLE 8 - zone NF - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Non réglementé.

ARTICLE 9 - zone NF -EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Non réglementé.

ARTICLE 10 - zone NF -HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Nonobstant les dispositions générales figurant au chapitre 1 et dans le dernier chapitre du règlement « glossaire et définitions », les définitions à retenir pour l'application des dispositions de l'article 10 de la zone NF sont celles figurant dans le présent règlement.

10.1 – DEFINITION

La hauteur maximale des constructions est calculée :

- à partir du sol naturel existant avant travaux ;
- jusqu'au sommet du faîtage ou de l'acrotère, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

10.2 – REGLE GENERALE

La hauteur maximale des constructions ne peut excéder 5 mètres.

10.3 – DISPOSITIONS PARTICULIERES

La hauteur des constructions et installations nécessaires à un service public ou d'intérêt collectif, peut être supérieure à celle fixée au paragraphe 10.2 dès lors que leur nature ou leur fonctionnement suppose une hauteur supérieure.

Pour les constructions existantes à la date du 6 novembre 2010 ne respectant pas la règle définie au paragraphe 10.2, la hauteur des constructions doit être au plus égale à la hauteur de la construction existante.

ARTICLE 11 - zone NF -ASPECT EXTERIEUR

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

11.1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

La situation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux paysages naturels des coteaux boisés.

Le projet doit être conçu, tant dans sa volumétrie que dans son aspect extérieur, pour participer à la préservation et à la mise en valeur des caractéristiques paysagères dominantes du site dans lequel il doit s'intégrer, de manière à ce que toute construction s'inscrive dans des espaces arborés.

Le choix des matériaux doit s'effectuer au regard des composantes du site, afin de réduire l'impact visuel de la construction et de garantir son insertion dans le site arboré.

Les toitures peuvent être en terrasse ou présenter des pentes.

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

11.2 – ANTENNES OUVRAGES TECHNIQUES ET DISPOSITIFS DE PRODUCTION ET CAPTATION D'ÉNERGIE

L'implantation d'antennes paraboliques est interdite sur les façades dès lors que toute autre localisation permet leur fonctionnement dans des conditions satisfaisantes. Pour les constructions nouvelles, il s'agit de prévoir une installation harmonieusement intégrée au projet, de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les ouvrages techniques doivent être conçus et implantés de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les dispositifs domestiques de production d'énergie renouvelable peuvent être implantés sur les toitures, à condition qu'ils soient intégrés dans le dessin général de la construction et conçus de façon à limiter leur impact visuel depuis l'espace public.

Les surfaces destinées à la captation d'énergie peuvent être implantées en façade à condition que leur dessin participe à la composition générale de la façade.

ARTICLE 12 - zone NF -STATIONNEMENT

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

Non réglementé

ARTICLE 13 - zone NF - OBLIGATIONS IMPOSEES AUX CONSTRUCTEURS EN MATIERE DE REALISATION D'ESPACES LIBRES, D'AIRES DE JEUX ET DE LOISIRS ET DE PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°4 du PLU.

13.1 DISPOSITIONS GENERALES

Les espaces libres aux abords des constructions doivent faire l'objet d'un traitement paysager composé d'aménagements végétaux et/ou minéraux afin de participer à l'insertion de la construction dans son environnement, au maintien du caractère végétalisé de la zone, au renforcement de la biodiversité et à la gestion de l'eau pluviale.

13.2 – ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés délimités au plan de zonage sont soumis, notamment, aux dispositions des articles L. 130-1 et suivants du Code de l'urbanisme. Ce classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements.

Le classement en espace boisé classé entraîne le rejet de plein droit de toute demande d'autorisation de défrichement présentée au titre du Code forestier.

13.3 – ESPACES PAYSAGERS INCONSTRUCTIBLES

Les plans de zonage identifient des espaces paysagers à protéger au titre de l'article L 123-1-7° du Code de l'Urbanisme. Toute modification des lieux, notamment les coupes et abattages d'arbres ainsi que les mouvements de sols ou les changements apportés au traitement des espaces extérieurs sont soumis à déclaration préalable au titre du code de l'urbanisme. Ces espaces sont inconstructibles.

ARTICLE 14 - zone NF -COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Sans objet.

SOUS-PREFECTURE DE MOULON
ESSONNE

15 OCT. 2013

ARRIVEE

C1.

Zonage

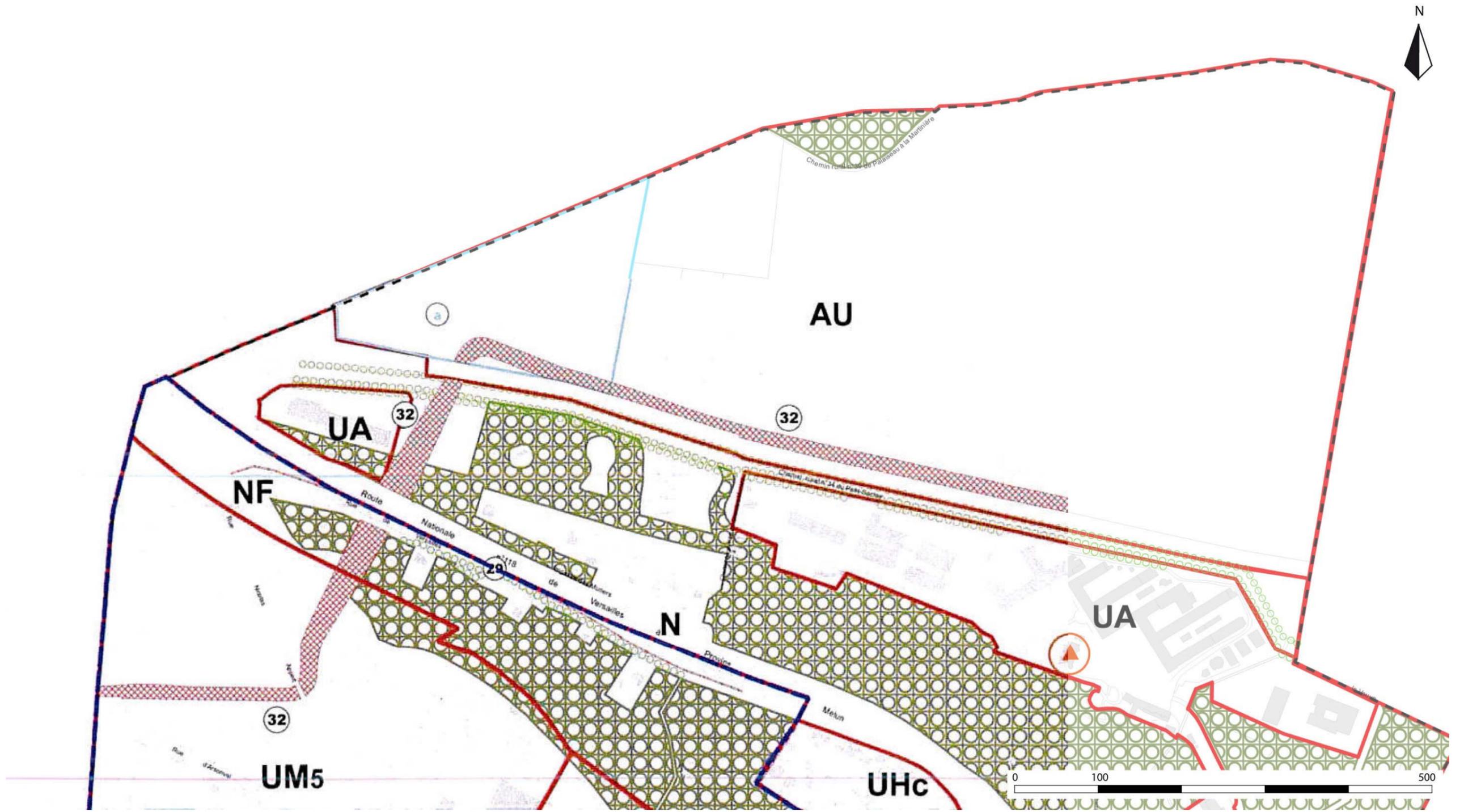
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville d'Orsay

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 16 juillet 2013 (ZAC Moulon)*



C2.

Zonage

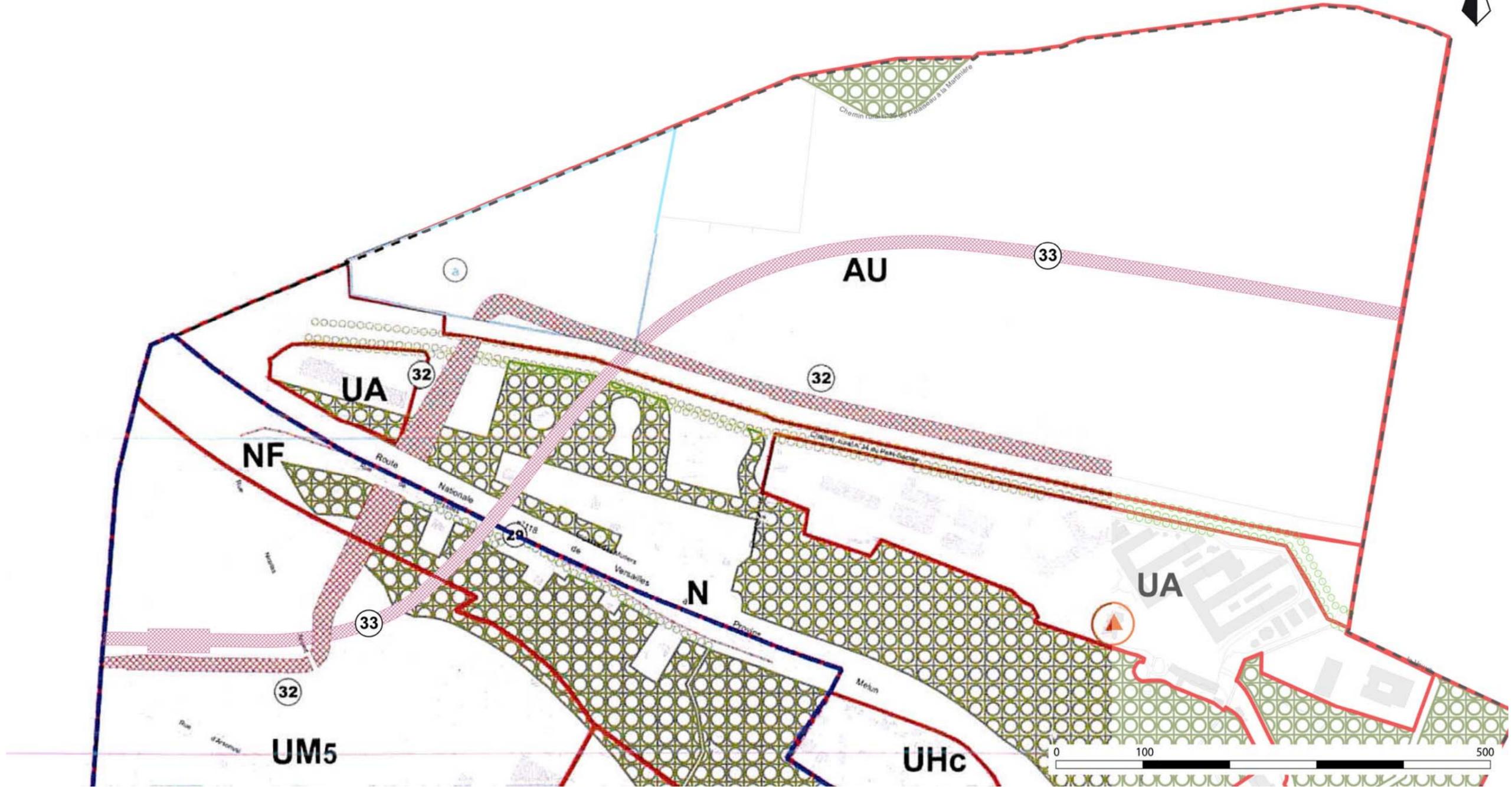
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville d'Orsay

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 16 juillet 2013 (ZAC Moulon)*



D1. Tableau des emplacements réservés
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville d'Orsay

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 16 juillet 2013 (ZAC Moulon)*

Nota : Ces tableaux d'emplacements réservés sont issus de la modification n°2 du PLU et ne tiennent pas compte des évolutions approuvées par la suite

N° de réserve	Destination	Bénéficiaire	Superficie approximative
3	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 540 m ²
4	Création d'un écran végétal le long de la RN 118	Commune	6 340 m ²
11	Maintien du chemin dit du Pont des Sapins en chemin piétonnier dans les bois (3 mètres de large)	Commune	1 000 m ²
12	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	95 m ²
13	Liaison piétonne entre les rues L. Scocard et A. Maginot	Commune	250 m ²
14	Aménagement d'un arrêt de bus	Commune	130 m ²
16	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	270 m ²
17	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	355 m ²
18	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	340 m ²
19	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	40 m ²
24	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 600 m ²
25	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 830 m ²
26	Création d'un nouvel équipement culturel	Commune	6 920 m ²
27	Création d'une place publique	Commune	655 m ²
28	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 780 m ²
29	Création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles	Commune	1010 m ²
30	Elargissement de la voie	Commune	320 m ²
32	TCSP du plateau de Saclay	STIF	32 109 m ²

échelle : 1/5 000ème

Légende cartographique

 Limites communales  Limite de zone

 Périmètre de constructibilité limitée

Zones UCVp : Ces zones sont concernées par un secteur de constructibilité limitée instauré en application de l'article L 123-2a du Code de l'Urbanisme. Cette servitude est instaurée pour une durée de 5 ans à compter de la date d'opposabilité du P.L.U. Le seuil de constructibilité est fixé à 50 m². Il n'est pas fixé de seuil pour les constructions à usage de service public ou d'intérêt collectif

EQUIPEMENTS ET AMENAGEMENTS A REALISER

 Emplacement réservé
(art. L. 123-1 8° du Code de l'Urbanisme)

 Emplacement réservé à titre indicatif
(art. L. 123-2c du Code de l'Urbanisme)

Bénéficiaire

-  Réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage Commune
-  Création d'un chemin piéton Commune

 Emplacement réservé en vue de la réalisation de programmes de logements : 50% de logement social
(art. L. 123-2b du Code de l'Urbanisme)

PATRIMOINE BATI ET ESPACES VERTS

 Construction ou ensemble de constructions à protéger
(art. L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme)

 Espaces boisés classés
(art. L. 130-1 du Code de l'Urbanisme)

 Espaces paysagers inconstructibles (cf. article 13 du règlement écrit)
(art. L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme)

 Ensemble paysager remarquable (cf. article 13 du règlement écrit)
(art. L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme)

RISQUES ET NUISANCES

 Zone inondable PPRI 26 septembre 2006
(Plan de Prévention des Risques d'Inondation approuvé le 26 septembre 2006)

D2. Tableau des emplacements réservés
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville d'Orsay

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 06 novembre 2010
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 16 juillet 2013 (ZAC Moulon)*

Nota : Ces tableaux d'emplacements réservés sont issus de la modification n°2 du PLU et ne tiennent pas compte des évolutions approuvées par la suite

N° de réserve	Destination	Bénéficiaire	Superficie approximative
3	Aménagement d'une voie piétonne	Commune	3 540 m ²
4	Création d'un écran végétal le long de la RN 118	Commune	6 340 m ²
11	Maintien du chemin dit du Pont des Sapins en chemin piétonnier dans les bois (3 mètres de large)	Commune	1 000 m ²
12	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	95 m ²
13	Liaison piétonne entre les rues L. Scocard et A. Maginot	Commune	250 m ²
14	Aménagement d'un arrêt de bus	Commune	130 m ²
16	Elargissement de la rue Lamartine	Commune	270 m ²
17	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	355 m ²
18	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	340 m ²
19	Elargissement de voie pour faciliter les circulations douces	Commune	40 m ²
24	Création d'un bassin de rétention	Commune	2 600 m ²
25	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 830 m ²
26	Création d'un nouvel équipement culturel	Commune	6 920 m ²
27	Création d'une place publique	Commune	655 m ²
28	Création d'un bassin de rétention	Commune	1 780 m ²
29	Création d'une piste cyclable le long de la rue de Versailles	Commune	910 m ²
30	Elargissement de la voie	Commune	320 m ²
32	TCSP du plateau de Saclay	STIF	32 109 m ²
33	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	26 460 m ²

Document mis en compatibilité

échelle : 1/5 000ème

Légende cartographique

 Limites communales  Limite de zone

 Périmètre de constructibilité limitée

Zones UCVp : Ces zones sont concernées par un secteur de constructibilité limitée instauré en application de l'article L 123-2a du Code de l'Urbanisme. Cette servitude est instaurée pour une durée de 5 ans à compter de la date d'opposabilité du P.L.U. Le seuil de constructibilité est fixé à 50 m². Il n'est pas fixé de seuil pour les constructions à usage de service public ou d'intérêt collectif

EQUIPEMENTS ET AMENAGEMENTS A REALISER

 Emplacement réservé
(art. L. 123-1 8° du Code de l'Urbanisme)

 Emplacement réservé à titre indicatif
(art. L. 123-2c du Code de l'Urbanisme)

Bénéficiaire

-  Réalisation d'une aire d'accueil des gens du voyage Commune
-  Création d'un chemin piéton Commune

 Emplacement réservé en vue de la réalisation de programmes de logements : 50% de logement social
(art. L. 123-2b du Code de l'Urbanisme)

PATRIMOINE BATI ET ESPACES VERTS

 Construction ou ensemble de constructions à protéger
(art. L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme)

 Espaces boisés classés
(art. L. 130-1 du Code de l'Urbanisme)

 Espaces paysagers inconstructibles (cf. article 13 du règlement écrit)
(art. L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme)

 Ensemble paysager remarquable (cf. article 13 du règlement écrit)
(art. L. 123-1 7° du Code de l'Urbanisme)

RISQUES ET NUISANCES

 Zone inondable PPRI 26 septembre 2006
(Plan de Prévention des Risques d'Inondation approuvé le 26 septembre 2006)



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

www.societedugrandparis.fr