

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 **1.1.6**

Mise en compatibilité des documents
d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gif-sur-Yvette

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 de Gif-sur-Yvette	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	
4.1.3	La Charte révisée du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse pour la période 2011-2023	25	
4.2	Le PLU en vigueur	25	
4.2.1	Le plan de zonage : la zone traversée	25	
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	25	
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	26	
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	28	
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	28	
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	28	
4.3.3	Evolutions du plan de zonage induites par le projet	29	
4.3.4	Evolutions de la liste des emplacements réservés induites par le projet	29	
4.3.5	Evolutions du règlement induites par le projet	29	
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	31	
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 de GIF-SUR-YVETTE, 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 de GIF-SUR-YVETTE ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

En effet, la ville de GIF-SUR-YVETTE est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une mise en compatibilité du PLU par l'arrêté du 24 juillet 2014, déclarant d'utilité publique le projet de Moulon.

Le contenu du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de GIF-SUR-YVETTE 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 procédure de révision du PLU a été prescrite le 16 décembre 2014, pour une approbation souhaitée avant le 31 décembre 2016

La ville de GIF-SUR-YVETTE ne fait pas partie du périmètre d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en vigueur. Par contre, elle appartient au territoire du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse régi par la Charte révisée du Parc pour la période 2011-2023.

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 de GIF-SUR-YVETTE. **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 de GIF-SUR-YVETTE. 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.

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

*Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville de GIF-SUR-YVETTE 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 de GIF-SUR-YVETTE.

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU de la ville de GIF-SUR-YVETTE est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

La déclaration d'utilité publique sera prise par décret en Conseil d'Etat.

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU. Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. 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 GIF-SUR-YVETTE ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

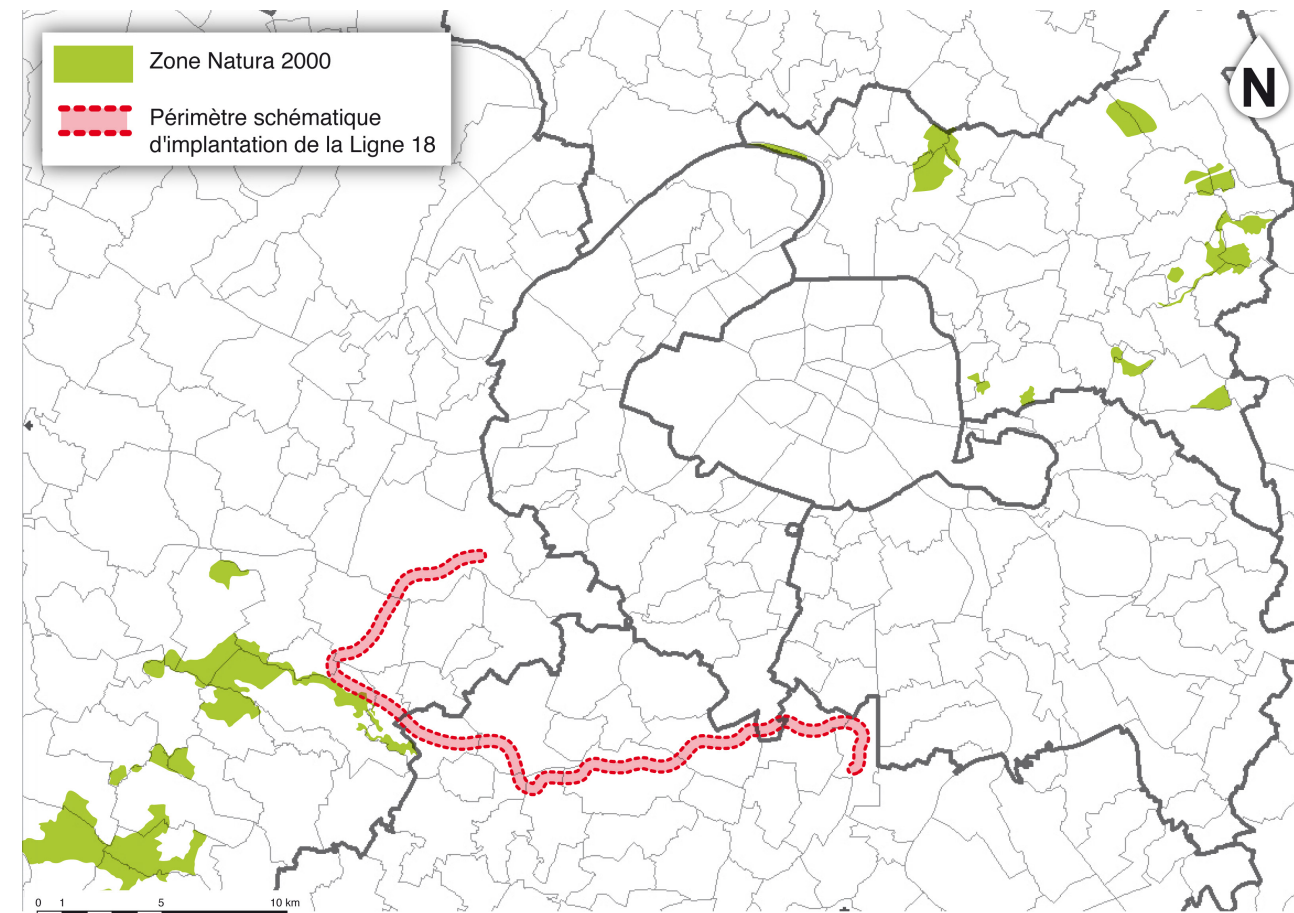
Le site Natura 2000 le plus proche, la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR 1112011 « Massif de Rambouillet et zones humides proches », est notamment situé sur les communes de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux et est distant d'1 km des limites communales de GIF-SUR-YVETTE. Son document d'objectifs (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 de GIF-SUR-YVETTE n'accroît 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 de GIF-SUR-YVETTE 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 la réalisation de la section courante en aérien porte sur des adaptations du règlement de la zone UM afin d'inclure des dérogations pour les réseaux (art. 4) et sur les règles de retrait des constructions (art. 7).

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 de GIF-SUR-YVETTE 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

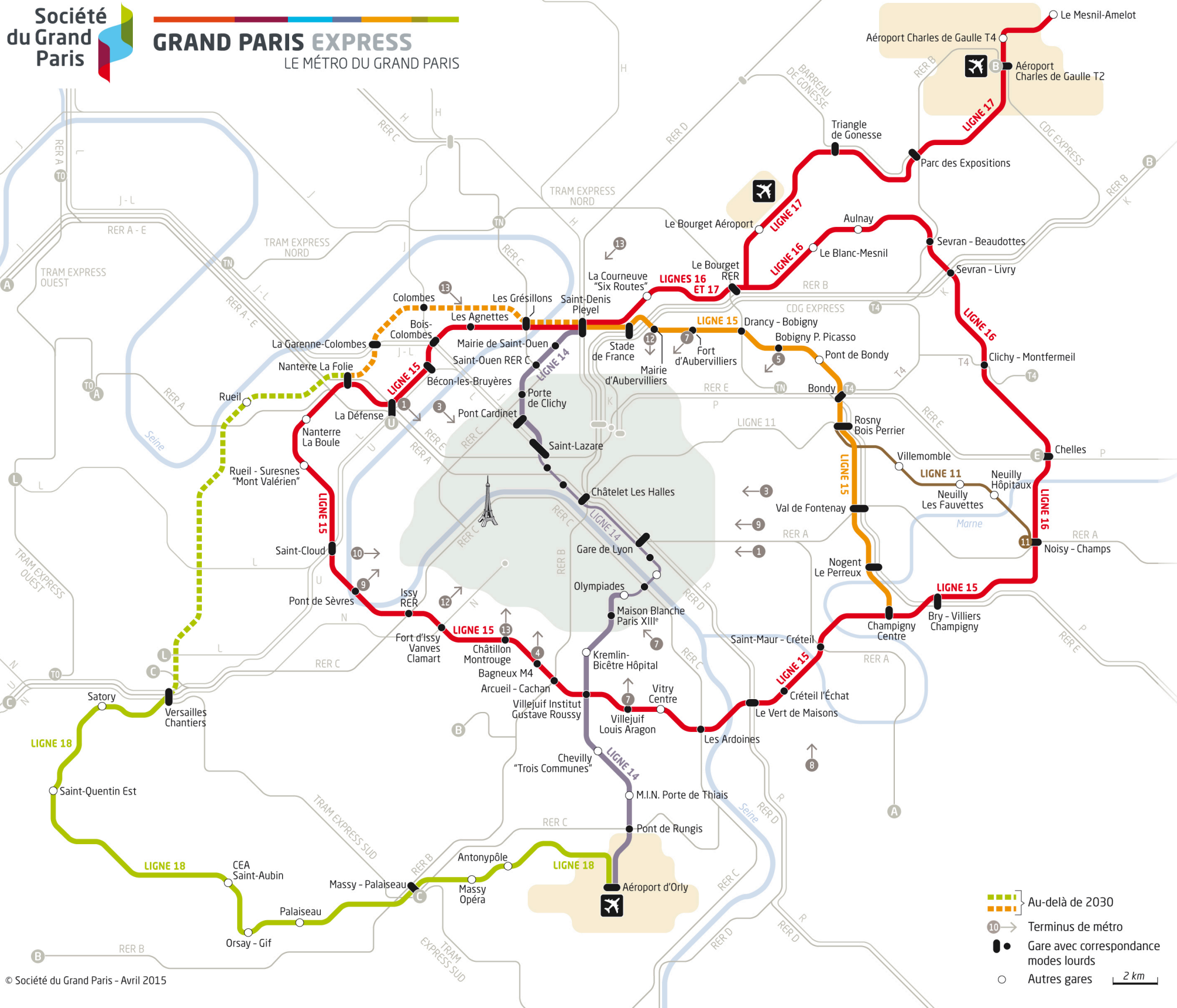
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- 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.

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 de Gif-sur-Yvette

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de GIF-SUR-YVETTE en aérien uniquement sur sa limite Nord-Est, dans la plaine de Moulon et sur une longueur d'environ **600 m**.

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

4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

4.1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

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

4.1.3 La Charte révisée du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse pour la période 2011-2023

La ville de GIF-SUR-YVETTE fait partie du périmètre du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

Le Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse est géré par le « *Syndicat Mixte d'aménagement et de gestion du parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse* » dont les statuts ont été réécrits et approuvés par le comité syndical du 9 juillet 2010 puis modifiés par le comité syndical du 8 décembre 2011.

Ce parc couvre 51 communes (43 sur les Yvelines et 8 sur l'Essonne), dont trois sont concernées par le projet de réseau de transport public du Grand Paris : **Châteaufort, GIF-SUR-YVETTE et Magny-les-Hameaux.**

La Charte révisée du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse pour la période 2011-2023 (conformément à la loi n° 93.24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur du paysage) définit l'orientation générale des actions du Syndicat Mixte. Elle a été adoptée par décret du 3 novembre 2011.

Elle fixe des grands axes et des objectifs stratégiques. Si la Charte ne prend pas explicitement en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris, ce dernier apparaît compatible avec les ambitions de l'axe 2 : « *un territoire périurbain responsable face au changement climatique* » décliné dans l'objectif stratégique : « *développer des modes durables de déplacement* » et concrétisé par l'objectif opérationnel : « *développer et promouvoir les transports collectifs, améliorer l'intermodalité (bus-fer, voiture-fer, voiture-bus et vélo-fer), favoriser le covoiturage et l'autopartage* ».

Les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité ont donc bien pris en compte les objectifs de ce document.

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : la zone traversée

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de GIF-SUR-YVETTE uniquement en aérien sur une longueur totale d'environ **600 m**.

Le tracé est implanté sur les secteurs UM3 et UM5 de la zone urbaine UM du PLU de la ville de GIF-SUR-YVETTE.

Selon le règlement d'urbanisme, « *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 régie 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 3 secteurs UM3, UM4 et UM5, correspondant à des variations de la hauteur des constructions à l'intérieur de la zone UM ».

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

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

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure en surface traverse des **protections paysagères inconstructibles** identifiées en limite communale avec Saclay et de part et d'autre de la « *Rigole de Corbeville* ».

Le projet remet en cause ces bandes protégées. Il convient donc de réduire ces dernières sous les emprises de l'infrastructure en surface afin de permettre la réalisation du projet.

4.2.3 Les contraintes réglementaires

La partie du territoire communal concernée par le projet ici uniquement en viaduc est couverte par une seule servitude d'utilité publique :

- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques – obstacles : centre radio-balisé de Gometz-la-Ville et centre radioélectrique de Paris Sud - Palaiseau.

Les éléments du projet respecteront les dispositions induites par cette servitude qui ne remet 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 ;
- Des espaces de la Zone de protection naturelle, agricole et forestière consacrés à l'activité agricole (ZNAF du Plateau de Saclay) ;
- 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.

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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Le chapitre « **Des déplacements facilités...** » prend en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris dans la partie « **Améliorer la desserte en transport en commun** ».

Le texte précise notamment :

« Dans le cadre du Grand Paris, le plateau de Moulon sera desservi à plus long terme par le transport en commun du Grand Paris Express renforçant ainsi considérablement les transports en commun de la frange sud du plateau de Saclay. Cependant des enjeux de circulation seront à prendre en compte dans l'utilisation des transports en commun et l'utilisation massive de la voiture pour rejoindre les gares du Grand Paris Express. La desserte en bus devra être améliorée pour desservir les nouvelles stations du TCSP et les gares du Grands Paris Express. »

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de GIF-SUR-YVETTE 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 :**

L'orientation d'aménagement « **Le site de Moulon** » évoque notamment dans sa 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 ».

La partie « Une qualité urbaine favorisée par une mobilité optimisée » précise :

« La valorisation des transports en commun

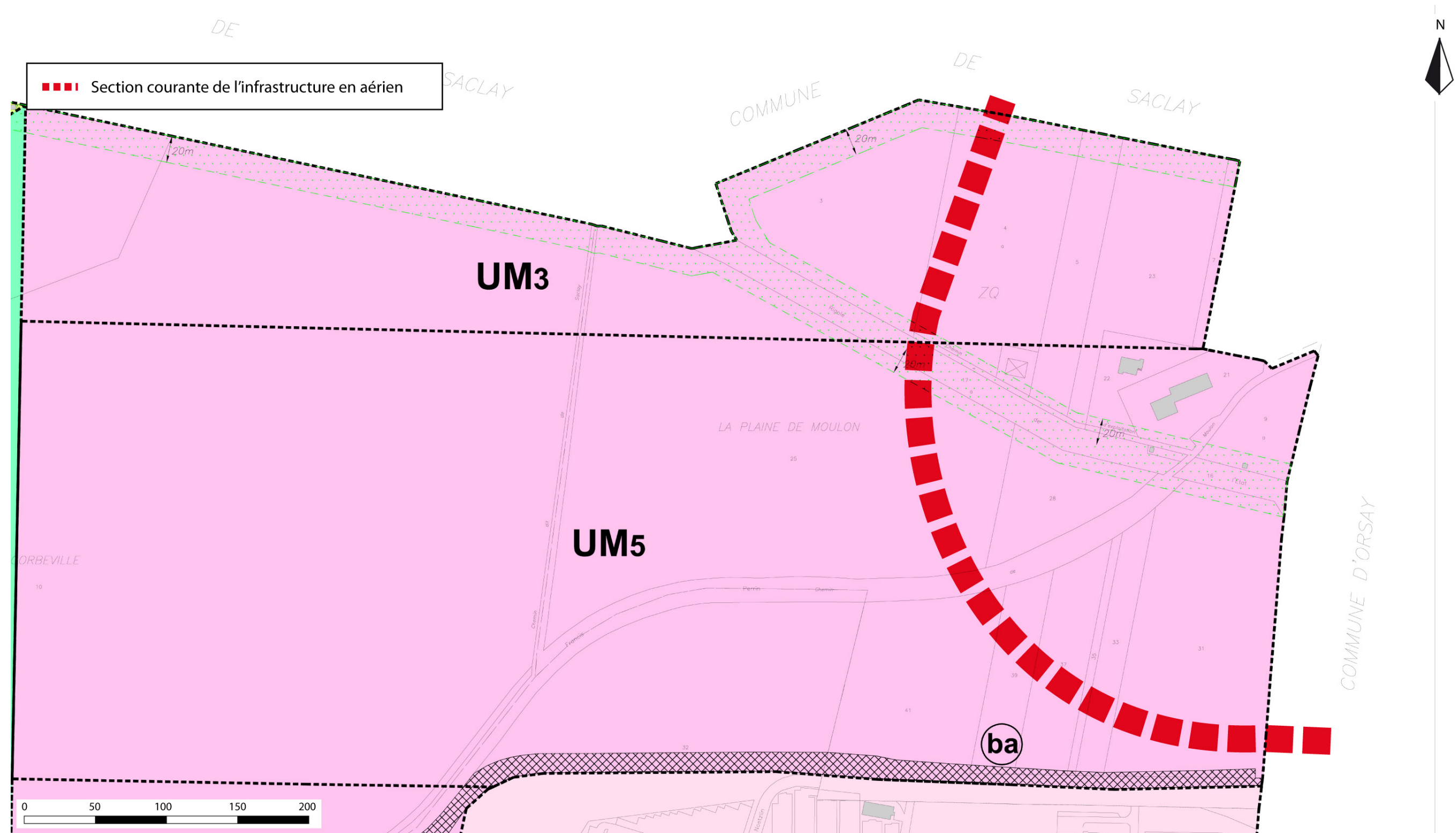
L'organisation du fonctionnement urbain du site de Moulon s'adosse à l'amélioration programmée de sa desserte par les transports en commun, avec la réalisation :

- 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 DE GIF-SUR-YVETTE
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



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

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de GIF-SUR-YVETTE 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 la zone traversée 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 des protections paysagères inconstructibles 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.
- L'adaptation du tableau des emplacements réservés afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris.

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 de GIF-SUR-YVETTE donne, dans le lexique du règlement, une définition des « *équipements collectifs* ».

Même si cette définition des équipements collectifs présente une liste non exhaustive de services publics, **le libellé apparaît trop restrictif**, et ce même malgré l'extension de la notion permise par la mention « *en particulier* », **il est donc préférable d'indiquer explicitement les réseaux de transports publics.**

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 « **TROISIEME PARTIE : Justification des choix retenus** », à la fin du chapitre « **III – LES CHOIX RETENUS POUR LA DELIMITATION DES ZONES** » :

III.5 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Exposé des motifs des changements apportés

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

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les 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 :

- **Les protections paysagères inconstructibles identifiées en limite communale avec Saclay et aux abords de la « Rigole de Corbeville » sont réduites sur une surface d'environ 900 m² sous les emprises de la section courante en viaduc.**
- Un **nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris** est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. **Cet emplacement réservé, d'une superficie d'environ 0,9 ha, sera identifié par la lettre « T ».**

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.

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 l'annexe « Lexique » du règlement : la définition des « Equipements collectifs ».
- L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
- L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
- **La commune de GIF-SUR-YVETTE n'est traversée que par** des sections du tracé en surface (viaduc, tranchée ouverte et/ou au sol), **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 ».

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, 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 de GIF-SUR-YVETTE (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>Une définition figure dans l'annexe « Lexique » du règlement :</p> <p>« <i>Equipements collectifs</i> :</p> <p><i>Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif et de loisirs, culturel, sanitaire, médical, social et scolaire.</i> »</p> <p>La définition des équipements publics présente une liste non exhaustive de services publics. Toutefois, ce libellé étant trop restrictif, et ce même malgré l'extension de la notion permise par la mention « en particulier », il est préférable d'indiquer explicitement les réseaux de transports publics.</p>	<p>La rédaction insérée est la suivante :</p> <p>« <i>Equipements collectifs</i> :</p> <p><i>Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif et de loisirs, culturel, sanitaire, médical, social, scolaire <u>et de transports publics.</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>« <u><i>Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</i></u> »</p>
<p>L'article UM 7 indique notamment :</p> <p>« <i>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.</i></p> <p><i>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</i> ».</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><i>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.</i></u> »</p>

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

**Rapport de présentation
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Gif-sur-Yvette

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 24 juillet 2014 (ZAC Moulon)*

Les ensembles paysagers et la trame verte

Issues des dispositions du Schéma de Secteur du Plateau de Moulon (Schéma Directeur du Plateau de Saclay) aujourd'hui en cours d'abrogation, les trames paysagères avaient été étudiées pour garantir un aménagement global de qualité du plateau et favoriser l'intégration des futures ensembles bâtis par l'aménagement de coulées vertes et des transitions paysagères accompagnant les lignes de force du paysage et notamment le maillage de rigoles présentes sur l'ensemble du plateau de Saclay (voir plan ci-dessus – *Orientations paysagères du plateau de Saclay- IAURIF*)

Les principes de ces trames vertes sont repris dans le PLU et indiqués dans les éléments recensés au titre du L123.1.7° du Code de l'urbanisme (plan n°5.5)

A2.

**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Gif-sur-Yvette

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 24 juillet 2014 (ZAC Moulon)*

Les ensembles paysagers et la trame verte

Issues des dispositions du Schéma de Secteur du Plateau de Moulon (Schéma Directeur du Plateau de Saclay) aujourd'hui en cours d'abrogation, les trames paysagères avaient été étudiées pour garantir un aménagement global de qualité du plateau et favoriser l'intégration des futures ensembles bâtis par l'aménagement de coulées vertes et des transitions paysagères accompagnant les lignes de force du paysage et notamment le maillage de rigoles présentes sur l'ensemble du plateau de Saclay (voir plan ci-dessus – *Orientations paysagères du plateau de Saclay- IAURIF*)

Les principes de ces trames vertes sont repris dans le PLU et indiqués dans les éléments recensés au titre du L123.1.7° du Code de l'urbanisme (plan n°5.5)

III.5 - LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DANS LE CADRE DE LA REALISATION DE LA LIGNE 18 DU RESEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

Exposé des motifs des changements apportés

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

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les 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.

B1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



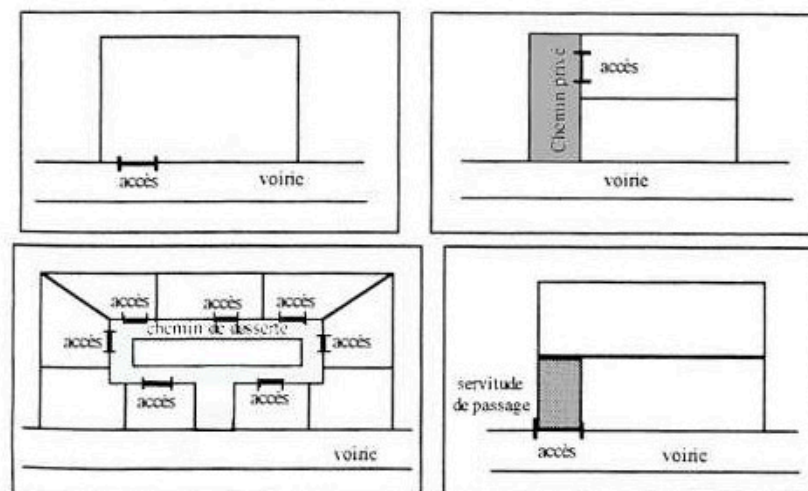
Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Gif-sur-Yvette

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 24 juillet 2014 (ZAC Moulon)*

LEXIQUE

Accès : L'accès est un passage privé, non ouvert à la circulation générale, situé sur l'emprise de la propriété ou aménagé sur fonds voisin reliant la construction.



Acrotère : parties de socles placées aux extrémités ou au sommet d'un fronton pour servir de support à des ornements ou cheminées.

Alignement : Il s'agit de la limite entre le domaine public et la propriété privée. En clair, l'alignement est défini comme étant la limite matérielle d'emprise de la voie définie par :

- la limite entre le domaine public et la propriété privée ou celle déterminée par un plan général d'alignement (voie publique) ;
- la limite d'emprise de la voie (voie privée) ;
- la limite d'un emplacement réservé prévu pour la création d'une voie ou d'un élargissement.

Annexes : Il s'agit de bâtiments secondaires qui ne sont pas affectés à la fonction principale. Il s'agit en particulier de garages, abris de jardins, remises à bois, etc.

Arbres, arbustes et plantations :

Conformément aux obligations de l'article 675 du code civil, les arbres seront plantés à au moins 2 mètres de l'alignement ou des limites séparatives si leur hauteur excède 2 mètres. Dans le cas contraire, ils pourront être plantés à au moins 0,50 mètres des limites de terrain. Si une ligne aérienne de réseaux passe le long de la voie, la distance minimale des plantations pouvant atteindre près de 7 m de hauteur est de 3 mètres.

Aspirateurs statiques : ouvrage généralement situé au haut des cheminées contre le refoulement en toiture. Il améliore le tirage du conduit sans intervention mécanique ou électrique.

Axe de la voie : Ligne parallèle à la voie située à égale distance de ses marges extérieures.

Bardage : Revêtement d'un mur, réalisé en matériaux minces de charpente (bois), de couverture (tuiles, ardoises) ou métallique.

Bardeau : Petite planche clouée sur volige (latte sur laquelle sont fixées les tuiles et ardoises) employée dans la construction, notamment pour remplacer tuiles et ardoises dans la couverture des constructions.

Bâtiments d'activités : Bâtiment servant à exercer une profession, à l'exclusion d'habitation ou d'équipement public.

Bâtiment ou Construction principale : C'est le bâtiment ou groupe de bâtiments ayant la fonction principale dans un ensemble de constructions.

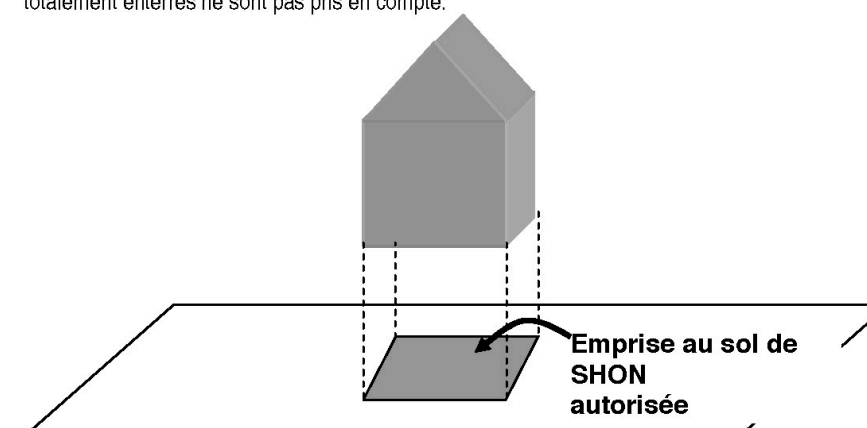
Chien-assis : lucarne de forme triangulaire en saillie de la couverture sur un toit en pente.

Coefficient d'occupation du sol : Le C.O.S. fixe la densité maximale de construction susceptible d'être édifiée sur un même terrain. Plus précisément, il s'agit du rapport exprimant le nombre de mètres carrés de plancher hors œuvre susceptibles d'être construits par mètre carré au sol. A titre d'exemple, un C.O.S. de 0,2 signifie que l'on peut construire vingt mètres carrés de plancher hors œuvre pour chaque 100 mètres carré de terrain.

Corniche : Partie saillante, ornementale ou non, qui couronne un bâtiment.

Egout du toit : Limite basse d'un pan de couverture, vers laquelle ruissellent les eaux de pluie.

Emprise au sol : C'est la projection au sol du volume de la construction selon le plan vertical. Les sous-sols totalement enterrés ne sont pas pris en compte.

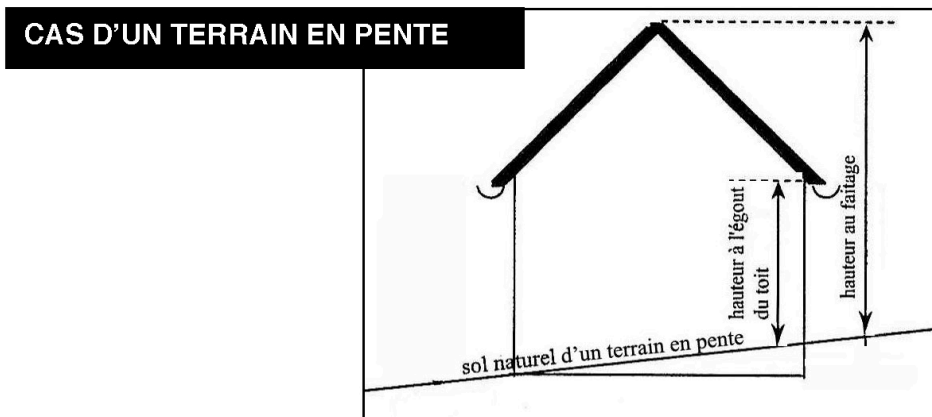
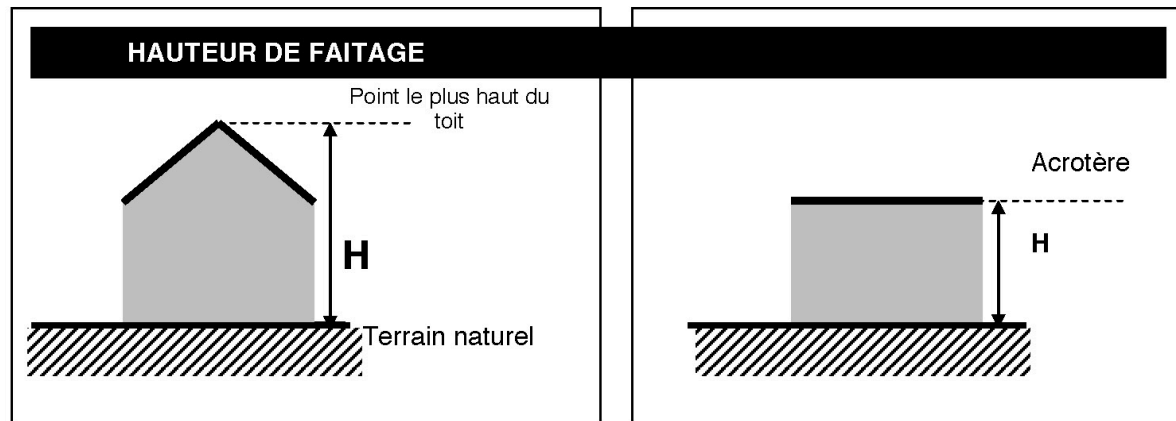
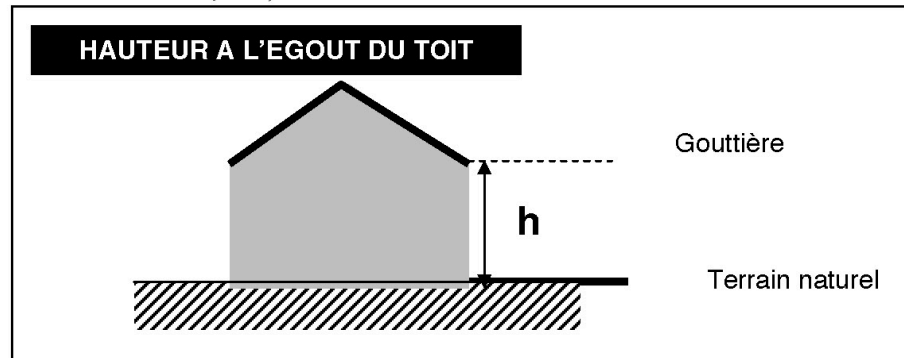


Equipements collectifs : Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif et de loisirs, culturel, sanitaire, médical, social et scolaire.

Eternit : matériau de construction pour toitures et façades

Faîtage : Ligne de jonction supérieure de 2 pans de toiture, inclinés suivant des pentes opposées. (voir hauteur de construction)

Hauteur de construction (art.10) :



Imposte : Moulure saillante surmontant un piédroit de porte ou un pilier.
Partie supérieure d'une baie, de porte ou de fenêtre
Partie vitrée dormante d'une porte pleine ou d'une cloison

Limite séparative : Ligne commune, séparant deux propriétés privées et/ou publiques.

Lucarne : Ouverture pratiquée dans le toit d'un bâtiment pour éclairer les espaces sous combles.

Modénature : Profil des moulures ornementales sur un bâtiment.

Oriel : Fenêtre en encorbellement faisant saillie sur un mur de façade.

Ouvertures créant des vues

- les fenêtres
- les portes-fenêtres
- les balcons
- les loggias
- les terrasses
- les lucarnes

Ouvertures ne créant pas de vues

- les ouvertures placées à plus de 1,90 m du plancher (y compris les ouvertures du toit) à l'étage et à 2,60 m au rez-de-chaussée.
- Les portes d'entrée pleines
- Les châssis fixes et verre opaque
- Les pavés de verre
- Les terrasses situées à 0,60 m maximum du terrain naturel
- Les ouvertures existantes à condition qu'il n'y ait pas d'agrandissement. Une réduction de leurs dimensions est autorisée.

Parcelle : Unité de terrain repérée et numérotée au Cadastre (voir aussi Unité Foncière)

Parcelle existante à une date donnée:

Les parcelles existantes, prises en considération par le présent règlement, sont celles figurant au cadastre (ou les fractions de parcelles résultant d'une division constatée par un document d'arpentage produit à l'appui d'un acte publié à la Conservation des Hypothèques) à la date figurant dans le règlement. **Les parcelles** (ou unités foncières) **nouvelles** sont celles créées après cette date par détachement ou division.

Pignon : Couronnement triangulaire d'un mur dont le sommet porte le bout de faîtage d'un comble.

Rampe : Pente d'une voie d'accès automobile ou piétonnier. Partie haute d'un garde-corps dans un escalier.

Reconstruction après sinistre :

Elle s'entend à l'identique si elle respecte les volumes, les surfaces, les prospects et aspects des matériaux existants avant sinistre, sans y être strictement conforme en raison de l'évolution des normes et techniques de construction. Le bénéfice de ces dispositions est limité à un délai de 5 ans à compter de l'évènement.

Réhabilitation/rénovation :

Réhabilitation : remise aux normes du bâtiment existant
Rénovation : restructuration, reconstruction dans les volumes existants.

Surface Hors Œuvre Nette (SHON) :

Elle est égale à la SHOB de la construction après déduction :

- des surfaces de plancher hors œuvre des combles inférieures à 1,80 m de hauteur et des sous-sols non aménageables pour l'habitation ou pour des activités à caractère professionnel, artisanal, industriel ou commercial.
- Des surfaces de plancher hors œuvre des toitures terrasses, des balcons, des loggias, ainsi que les surfaces non closes situées en rez-de-chaussée.
- Des surfaces de plancher hors œuvre des bâtiments ou des parties de bâtiments aménagés en vue du stationnement des véhicules.
- Des surfaces de plancher hors œuvre des bâtiments affectés au logement des récoltes, des animaux ou du matériel agricole ainsi que les surfaces de serres de production.
- D'une surface égale à 5% des surfaces hors œuvre affectées à l'habitation telles qu'elles résultent le cas échéant de l'application des 3 premiers points ci-dessus (pour compenser la surface consommée par les matériaux d'isolation thermique ou acoustique).

Unité foncière :

Parcelle ou ensemble de parcelles contiguës appartenant à un même propriétaire.

Voirie :

Ensemble des voies de communication publiques ou privées composées de la chaussée et des trottoirs.

Voussure :

Courbure d'une voûte ou d'un arc et par extension, partie courbe qui surmonte une porte ou une fenêtre.

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 régie 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 3 secteurs UM3, UM4 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°3 du PLU.

RAPPELS:

Conformément à la délibération du conseil municipal en date du 25 septembre 2007 prise en application des articles L 421-3 et R 421-12 du code de l'urbanisme :

- les démolitions des constructions existantes doivent être précédées de la délivrance d'un permis de démolir y compris les éléments bâtis à protéger au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme ;
- l'édification de clôtures doit être précédée d'une déclaration préalable.

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°3 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°3 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, voies, 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 DESERTE PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

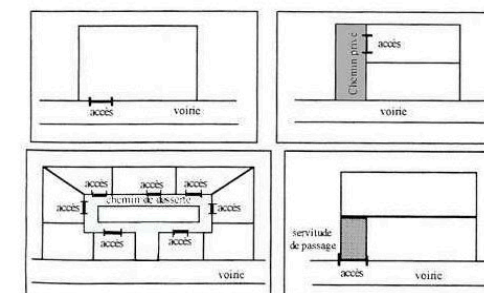
Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°3 du PLU.

3.1. DEFINITIONS

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 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°3 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.

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°3 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°3 du PLU.

6.1. MODALITES D'APPLICATION DE LA REGLE

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.

Les scallies 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.

6.4. DISPOSITION PARTICULIERE POUR LES ELEMENTS DE PATRIMOINE

Une implantation différente de celle fixée au paragraphe 6.3 est admise lorsqu'un élément recensé au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme est identifié sur le terrain ou à proximité, l'implantation de la construction ou de l'extension de la construction existante sera déterminée pour répondre à sa mise en valeur.

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

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°3 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 faîtage.

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.

Une implantation différente de celle fixée au paragraphe 7.2 est admise lorsqu'un élément recensé au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme est identifié sur le terrain ou à proximité, l'implantation de la construction ou de l'extension de la construction existante sera déterminée pour répondre à sa mise en valeur.

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°3 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°3 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°3 du PLU.

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 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 UM4 :

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 : 20 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 18 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°3 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 les 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°3 du PLU.

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°3 du PLU.

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.

13.4. PROTECTIONS PAYSAGERES DES RIGOLES

Les espaces de protection paysagère délimités et côtés au plan de zonage, visent à mettre en valeur les rigoles et leurs abords. Ces derniers doivent faire l'objet d'un traitement paysager adapté visant à conserver la lisibilité du parcours des rigoles.

Ces espaces sont inconstructibles. Ils peuvent, néanmoins, être aménagés pour accueillir des activités sportives et de loisirs de plein air, par exemple la création de pistes cyclables.

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

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°3 du PLU.

Non réglementé.

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité



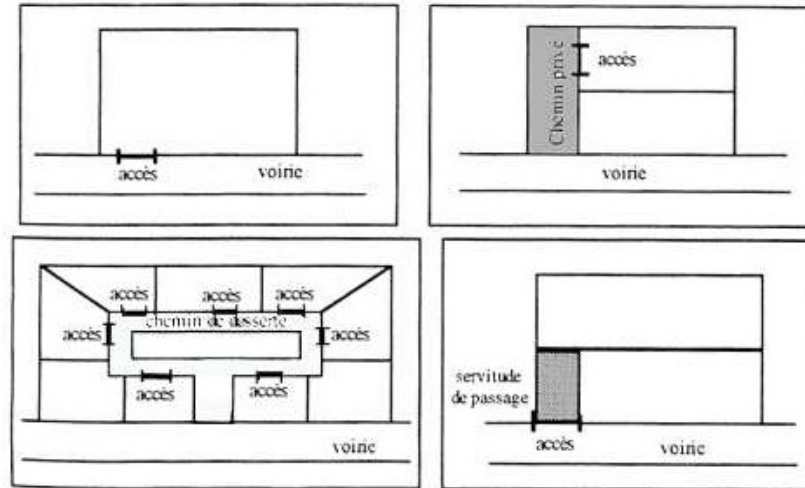
Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Gif-sur-Yvette

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 24 juillet 2014 (ZAC Moulon)*

LEXIQUE

Accès : L'accès est un passage privé, non ouvert à la circulation générale, situé sur l'emprise de la propriété ou aménagé sur fonds voisin reliant la construction.



Acrotère : parties de socles placées aux extrémités ou au sommet d'un fronton pour servir de support à des ornements ou cheminées.

Alignement : Il s'agit de la limite entre le domaine public et la propriété privée. En clair, l'alignement est défini comme étant la limite matérielle d'emprise de la voie définie par :

- la limite entre le domaine public et la propriété privée ou celle déterminée par un plan général d'alignement (voie publique) ;
- la limite d'emprise de la voie (voie privée) ;
- la limite d'un emplacement réservé prévu pour la création d'une voie ou d'un élargissement.

Annexes : Il s'agit de bâtiments secondaires qui ne sont pas affectés à la fonction principale. Il s'agit en particulier de garages, abris de jardins, remises à bois, etc.

Arbres, arbustes et plantations :

Conformément aux obligations de l'article 675 du code civil, les arbres seront plantés à au moins 2 mètres de l'alignement ou des limites séparatives si leur hauteur excède 2 mètres. Dans le cas contraire, ils pourront être plantés à au moins 0,50 mètres des limites de terrain. Si une ligne aérienne de réseaux passe le long de la voie, la distance minimale des plantations pouvant atteindre près de 7 m de hauteur est de 3 mètres.

Aspirateurs statiques : ouvrage généralement situé au haut des cheminées contre le refoulement en toiture. Il améliore le tirage du conduit sans intervention mécanique ou électrique.

Axe de la voie : Ligne parallèle à la voie située à égale distance de ses marges extérieures.

Bardage : Revêtement d'un mur, réalisé en matériaux minces de charpente (bois), de couverture (tuiles, ardoises) ou métallique.

Bardeau : Petite planche clouée sur volige (latte sur laquelle sont fixées les tuiles et ardoises) employée dans la construction, notamment pour remplacer tuiles et ardoises dans la couverture des constructions.

Bâtiments d'activités : Bâtiment servant à exercer une profession, à l'exclusion d'habitation ou d'équipement public.

Bâtiment ou Construction principale
C'est le bâtiment ou groupe de bâtiments ayant la fonction principale dans un ensemble de constructions.

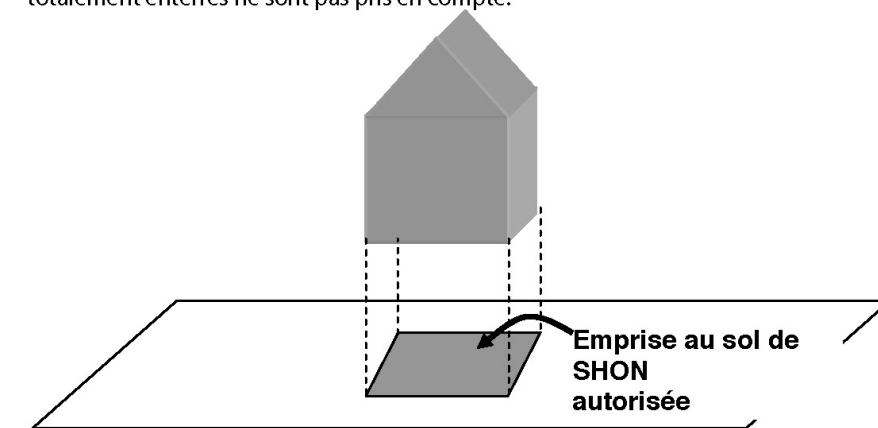
Chien-assis : lucarne de forme triangulaire en saillie de la couverture sur un toit en pente.

Coefficient d'occupation du sol :
Le C.O.S. fixe la densité maximale de construction susceptible d'être édifiée sur un même terrain. Plus précisément, il s'agit du rapport exprimant le nombre de mètres carrés de plancher hors œuvre susceptibles d'être construits par mètre carré au sol. A titre d'exemple, un C.O.S. de 0,2 signifie que l'on peut construire vingt mètres carrés de plancher hors œuvre pour chaque 100 mètres carré de terrain.

Corniche : Partie saillante, ornementale ou non, qui couronne un bâtiment.

Egout du toit : Limite basse d'un pan de couverture, vers laquelle ruissellent les eaux de pluie.

Emprise au sol : C'est la projection au sol du volume de la construction selon le plan vertical. Les sous-sols totalement enterrés ne sont pas pris en compte.

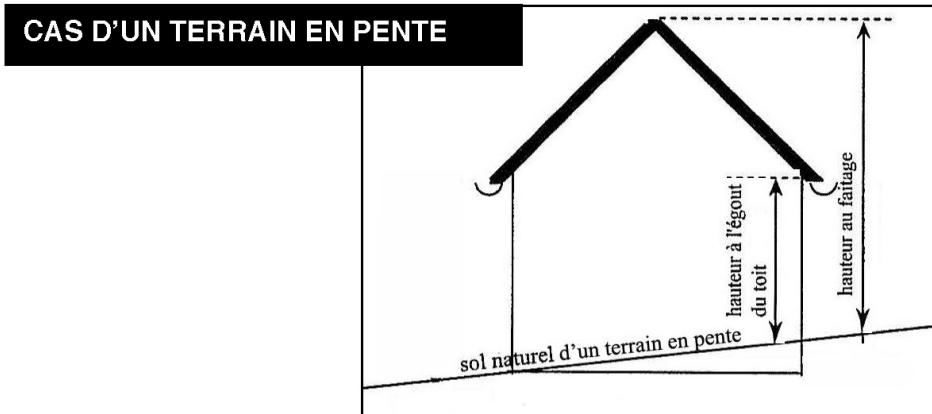
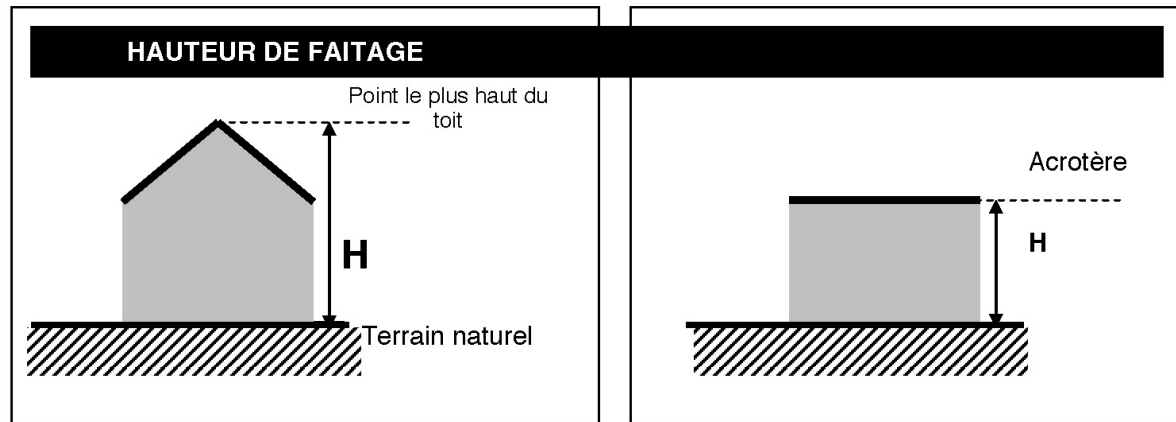
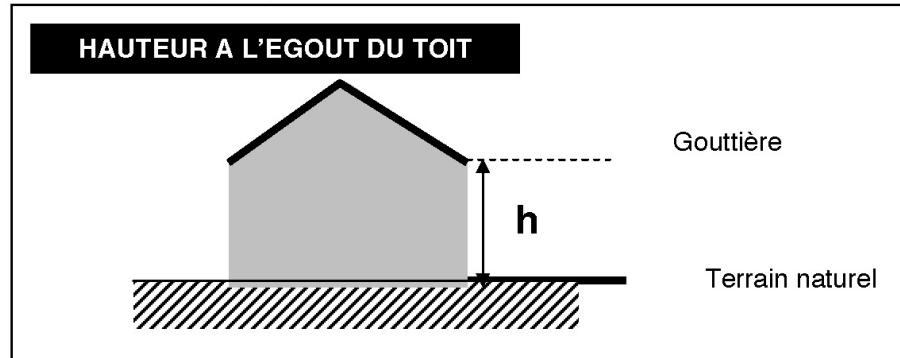


Equipements collectifs : Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif et de loisirs, culturelle, sanitaire, médical, social et scolaire et de transports publics.

Eternit : matériau de construction pour toitures et façades

Faîtage : Ligne de jonction supérieure de 2 pans de toiture, inclinés suivant des pentes opposées. (voir hauteur de construction)

Hauteur de construction (art.10) :



Imposte : Moulure saillante surmontant un piédroit de porte ou un pilier.
Partie supérieure d'une baie, de porte ou de fenêtre
Partie vitrée dormante d'une porte pleine ou d'une cloison

Limite séparative : Ligne commune, séparant deux propriétés privées et/ou publiques.

Lucarne : Ouverture pratiquée dans le toit d'un bâtiment pour éclairer les espaces sous combles.

Modénature : Profil des moulures ornementales sur un bâtiment.

Oriel : Fenêtre en encorbellement faisant saillie sur un mur de façade.

Ouvertures créant des vues

- les fenêtres
- les portes-fenêtres
- les balcons
- les loggias
- les terrasses
- les lucarnes

Ouvertures ne créant pas de vues

- les ouvertures placées à plus de 1,90 m du plancher (y compris les ouvertures du toit) à l'étage et à 2,60 m au rez-de-chaussée.
- Les portes d'entrée pleines
- Les châssis fixes et verre opaque
- Les pavés de verre
- Les terrasses situées à 0,60 m maximum du terrain naturel
- Les ouvertures existantes à condition qu'il n'y ait pas d'agrandissement. Une réduction de leurs dimensions est autorisée.

Parcelle : Unité de terrain repérée et numérotée au Cadastre (voir aussi Unité Foncière)

Parcelle existante à une date donnée:

Les parcelles existantes, prises en considération par le présent règlement, sont celles figurant au cadastre (ou les fractions de parcelles résultant d'une division constatée par un document d'arpentage produit à l'appui d'un acte publié à la Conservation des Hypothèques) à la date figurant dans le règlement. **Les parcelles** (ou unités foncières) **nouvelles** sont celles créées après cette date par détachement ou division.

Pignon : Couronnement triangulaire d'un mur dont le sommet porte le bout de faîtage d'un comble.

Rampe : Pente d'une voie d'accès automobile ou piétonnier. Partie haute d'un garde-corps dans un escalier.

Reconstruction après sinistre :

Elle s'entend à l'identique si elle respecte les volumes, les surfaces, les prospects et aspects des matériaux existants avant sinistre, sans y être strictement conforme en raison de l'évolution des normes et techniques de construction. Le bénéfice de ces dispositions est limité à un délai de 5 ans à compter de l'évènement.

Réhabilitation/rénovation :

Réhabilitation : remise aux normes du bâtiment existant
Rénovation : restructuration, reconstruction dans les volumes existants.

Surface Hors Œuvre Nette (SHON) :

Elle est égale à la SHOB de la construction après déduction :

- des surfaces de plancher hors œuvre des combles inférieures à 1,80 m de hauteur et des sous-sols non aménageables pour l'habitation ou pour des activités à caractère professionnel, artisanal, industriel ou commercial.
- Des surfaces de plancher hors œuvre des toitures terrasses, des balcons, des loggias, ainsi que les surfaces non closes situées en rez-de-chaussée.
- Des surfaces de plancher hors œuvre des bâtiments ou des parties de bâtiments aménagés en vue du stationnement des véhicules.
- Des surfaces de plancher hors œuvre des bâtiments affectés au logement des récoltes, des animaux ou du matériel agricole ainsi que les surfaces de serres de production.
- D'une surface égale à 5% des surfaces hors œuvre affectées à l'habitation telles qu'elles résultent le cas échéant de l'application des 3 premiers points ci-dessus (pour compenser la surface consommée par les matériaux d'isolation thermique ou acoustique).

Unité foncière :

Parcelle ou ensemble de parcelles contiguës appartenant à un même propriétaire.

Voirie :

Ensemble des voies de communication publiques ou privées composées de la chaussée et des trottoirs.

Voussure :

Courbure d'une voûte ou d'un arc et par extension, partie courbe qui surmonte une porte ou une fenêtre.

Moulon - UM**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 régie 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 3 secteurs UM3, UM4 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°3 du PLU.

RAPPELS:

Conformément à la délibération du conseil municipal en date du 25 septembre 2007 prise en application des articles L 421-3 et R 421-12 du code de l'urbanisme :

- les démolitions des constructions existantes doivent être précédées de la délivrance d'un permis de démolir y compris les éléments bâtis à protéger au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme ;
- l'édification de clôtures doit être précédée d'une déclaration préalable.

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°3 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.

Moulon - UM**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°3 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 DESERTE PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

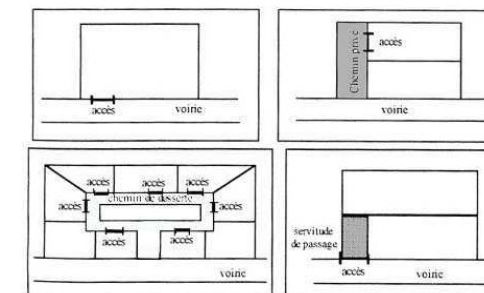
Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°3 du PLU.

3.1. DEFINITIONS

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.



Moulon - UM

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°3 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.

Moulon - UM

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.](#)

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.

Moulon - UM

ARTICLE 5 - zone UM -SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°3 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°3 du PLU.

6.1. MODALITES D'APPLICATION DE LA REGLE

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.

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.

6.4. DISPOSITION PARTICULIERE POUR LES ELEMENTS DE PATRIMOINE

Une implantation différente de celle fixée au paragraphe 6.3 est admise lorsqu'un élément recensé au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme est identifié sur le terrain ou à proximité, l'implantation de la construction ou de l'extension de la construction existante sera déterminée pour répondre à sa mise en valeur.

Moulon - UM

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

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°3 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 faîtage.

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.

Une implantation différente de celle fixée au paragraphe 7.2 est admise lorsqu'un élément recensé au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme est identifié sur le terrain ou à proximité, l'implantation de la construction ou de l'extension de la construction existante sera déterminée pour répondre à sa mise en valeur.

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.

Moulon - UM

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°3 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°3 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°3 du PLU.

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 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 UM4 :

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 : 20 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 18 mètres.

Dans le secteur UM5 :

Moulon - UM

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°3 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 les 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°3 du PLU.

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.

Moulon - UM

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°3 du PLU.

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

Moulon - UM

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.

13.4. PROTECTIONS PAYSAGERES DES RIGOLES

Les espaces de protection paysagère délimités et côtés au plan de zonage, visent à mettre en valeur les rigoles et leurs abords. Ces derniers doivent faire l'objet d'un traitement paysager adapté visant à conserver la lisibilité du parcours des rigoles.

Ces espaces sont inconstructibles. Ils peuvent, néanmoins, être aménagés pour accueillir des activités sportives et de loisirs de plein air, par exemple la création de pistes cyclables.

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

Tout projet doit être compatible avec les orientations d'aménagement définies dans la pièce n°3 du PLU.

Non réglementé.

C1.

Zonage

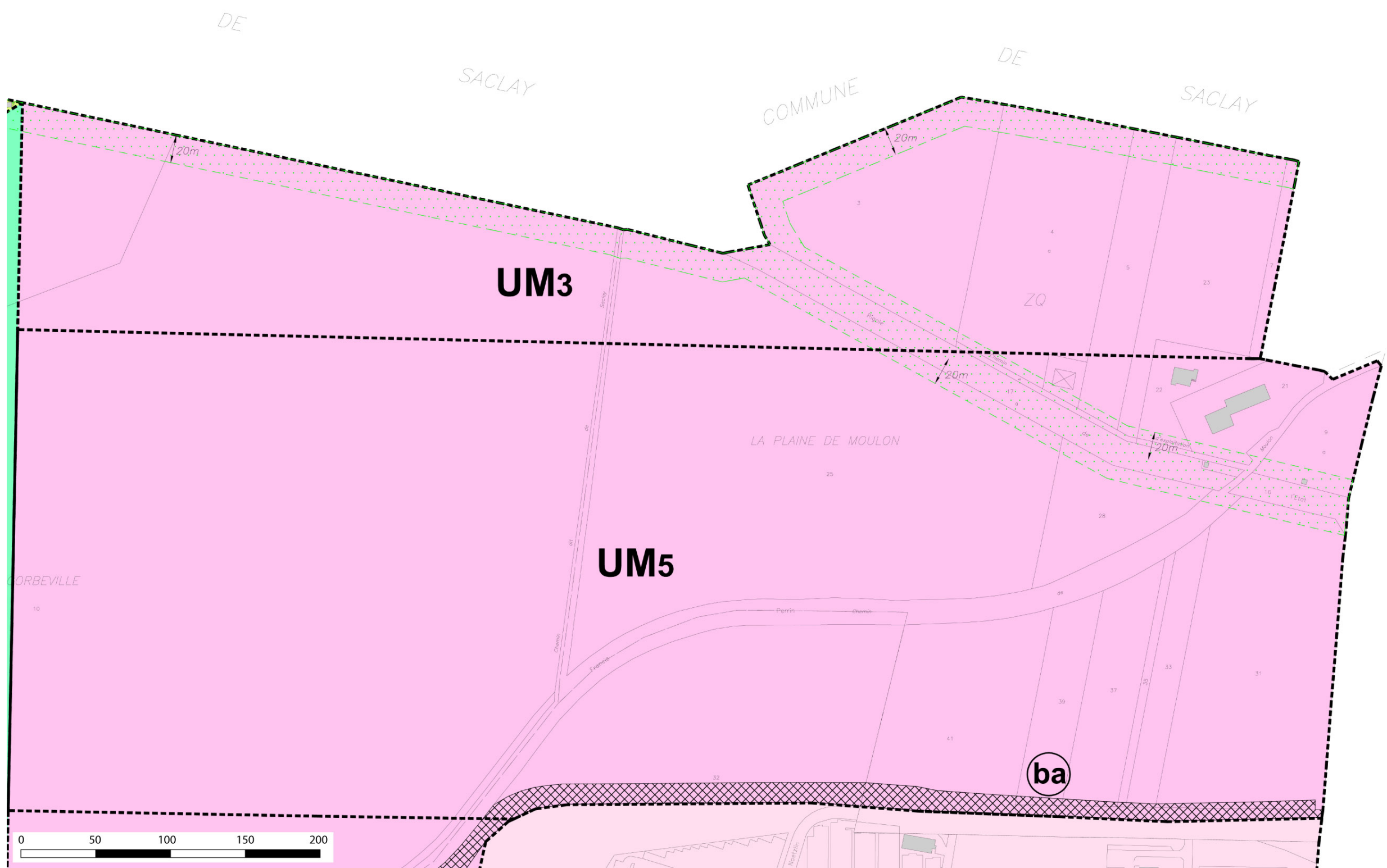
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Gif-sur-Yvette

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 24 juillet 2014 (ZAC Moulon)*



DE

SACLAY

COMMUNE

DE

SACLAY

UM3

ZQ

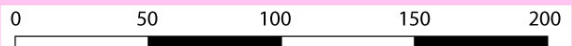
LA PLAINE DE MOULON

UM5

ORBEVILLE

COMMUNE D'ORSAY

ba



C2.

Zonage

Document mis en compatibilité



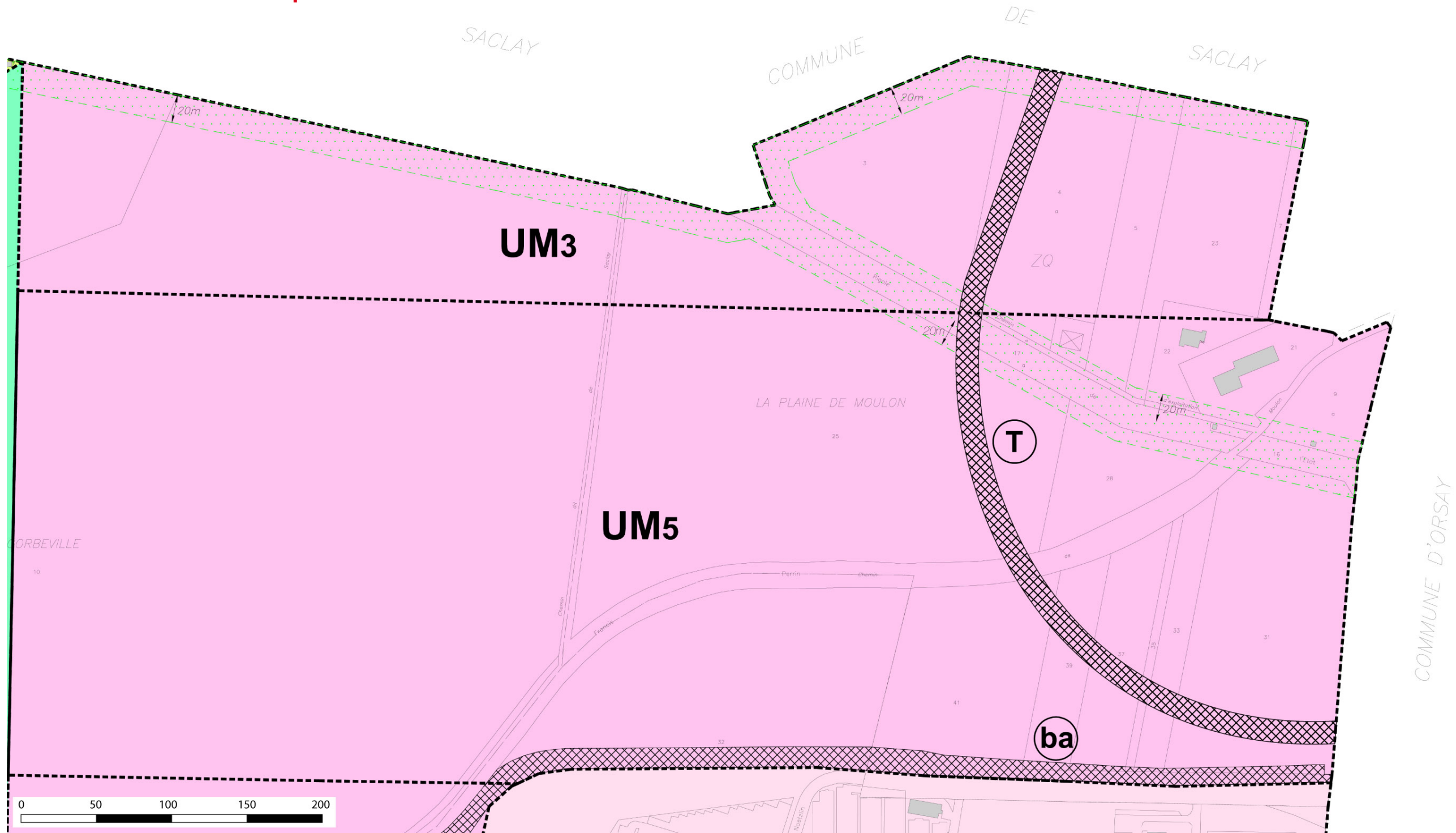
Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Gif-sur-Yvette

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007

Document mis en compatibilité suite à la DUP du 24 juillet 2014 (ZAC Moulon)

Document mis en compatibilité



D1. Tableau des emplacements réservés
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Gif-sur-Yvette

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 24 juillet 2014 (ZAC Moulon)*

**EMPLACEMENTS RESERVES
ET AMENAGEMENTS DIVERS**

POUR EQUIPEMENTS

Réf.	Destination	Bénéficiaire	Situation	Superficie	Liste des parcelles	Observations
F	Jardin public	Commune	Au sud du quartier de la Fèvrerie	5 000 m ²	CN 121	Poursuite de l'espace boisé en accompagnement du bassin de la commune Bures-Gif
I	Equipement lié au bassin de retenue de Coupières	Commune	Au sud du chemin des Gravieres	10 200 m ²	CD 68,80,81,82,83	Poursuite de l'espace boisé en accompagnement du bassin de Coupières
J	Equipement de groupe scolaire	Commune	Au sud du groupe scolaire des Sablons	3 500 m ²	CD 20,21,27	
M	Aménagement paysagé lié au bassin de retenue de Coupières	Commune	A l'ouest du bassin Au nord de la rivière	7 060 m ²	CC 113, CD 131	Poursuite du bassin de Coupières. Augmentation de capacité avec liaisons douces secondaires.
P	Parking aménagement espace public	Commune	Au sud de la ligne du RER au droit de la gare de Gif-sur-Yvette	2 600m ²	BK 172	
R	Aménagement du centre-ville / Equipement socio culturel	Commune	Val Fleury Chemin du Ru Beaucaïn	1071 m ²	CL 10	
S	Aménagement du site en belvédère	Commune	Avenue du Bel-air	855 m ²	BH 67	

D2.

**Tableau des emplacements réservés
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Gif-sur-Yvette

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 09 mai 2007
Document mis en compatibilité suite à la DUP du 24 juillet 2014 (ZAC Moulon)*

**EMPLACEMENTS RESERVES
ET AMENAGEMENTS DIVERS**

POUR EQUIPEMENTS

Réf.	Destination	Bénéficiaire	Situation	Superficie	Liste des parcelles	Observations
F	Jardin public	Commune	Au sud du quartier de la Fèvrerie	5 000 m ²	CN 121	Poursuite de l'espace boisé en accompagnement du bassin de la commune Bures-Gif
I	Equipement lié au bassin de retenue de Couprières	Commune	Au sud du chemin des Gravieres	10 200 m ²	CD 68,80,81,82,83	Poursuite de l'espace boisé en accompagnement du bassin de Couprières
J	Equipement de groupe scolaire	Commune	Au sud du groupe scolaire des Sablons	3 500 m ²	CD 20,21,27	
M	Aménagement paysagé lié au bassin de retenue de Couprières	Commune	A l'ouest du bassin Au nord de la rivière	7 060 m ²	CC 113, CD 131	Poursuite du bassin de Couprières. Augmentation de capacité avec liaisons douces secondaires.
P	Parking aménagement espace public	Commune	Au sud de la ligne du RER au droit de la gare de Gif-sur-Yvette	2 600m ²	BK 172	
R	Aménagement du centre-ville / Equipement socio culturel	Commune	Val Fleury Chemin du Ru Beaucaïn	1071 m ²	CL 10	
S	Aménagement du site en belvédère	Commune	Avenue du Bel-air	855 m ²	BH 67	
T	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	Plaine de Moulon	8 900 m ²	ZQ 4a, 17a, 31, 33, 35, 37, 39, 42, 43, 46, 47, 49	



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

www.societedugrandparis.fr