

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 1.1.7

Mise en compatibilité des documents
d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Saclay

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 Saclay	21	
4	Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune	23	
4.1	Les documents supra-communaux	25	
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	25	
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25	
4.2	Le PLU en vigueur	25	
4.2.1	Le plan de zonage : les zones traversées	25	
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	25	
4.2.3	Les contraintes réglementaires	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	37	
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur		
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité		
B1.	Extrait du règlement en vigueur		
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité		
C1.	Extrait du zonage en vigueur		
C2.	Extrait du zonage mis en compatibilité		
D1.	Extrait des emplacements réservés en vigueur		
D2.	Extrait des emplacements réservés mis en compatibilité		

1 Preambule

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de SACLAY, 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 SACLAY 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 SACLAY est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 3 septembre 2013.

Ce document n'a ensuite fait l'objet d'aucune évolution.

Le contenu du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de SACLAY 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.

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

Par ailleurs, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 123-3 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 18 octobre 2013 et approuvé par décret n° 2013-1241 le 27 décembre 2013. Il intègre explicitement le schéma d'ensemble du Grand Paris.

Nota : Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint le 5 novembre 2015. Le procès-verbal issu de cette réunion est joint en annexe de ce présent dossier.

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

Conformément les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

2.1.2 Champ d'application

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

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

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville de SACLAY. **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 SACLAY. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.

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

Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville de SACLAY 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 SACLAY.

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 SACLAY est soumis pour avis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. À défaut d'avis, ce dernier est considéré comme favorable.

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

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

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

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
 - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
 - Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.
- Deux extraits du **document graphique du règlement** (plan de zonage) concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière fait notamment apparaître, selon les besoins du projet, les évolutions de zonage. Elle fait également apparaître les éléments figurant sur le document graphique éventuellement impactés pour les besoins du projet.
- Deux **listes des emplacements réservés** : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Celle-ci fait apparaître les évolutions de surface des emplacements réservés impactés par le projet.

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

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

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

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

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

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

- 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

- 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

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

2.4.2 Article L153-55 du Code de l'Urbanisme

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

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

1° Par l'autorité administrative compétente de l'Etat :

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

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

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

2.4.3 Article L153-56 du Code de l'Urbanisme

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

Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité.

2.4.4 Article L153-57 du Code de l'Urbanisme

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

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

- 1° Emet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'Etat ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'Etat. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;
- 2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas.

2.4.5 Article L153-58 du Code de l'Urbanisme

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

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

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

2.4.6 Article L153-59 du Code de l'Urbanisme

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.8 Autres dispositions

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

Par ailleurs, le Code de l'Urbanisme entré en vigueur le 1^{er} janvier 2016 reprend les dispositions de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 « pour l'accès au logement et un urbanisme rénové », dite loi « ALUR » concernant le contenu du règlement des PLU. Ainsi, ne sont plus en vigueur les dispositions :

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

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

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

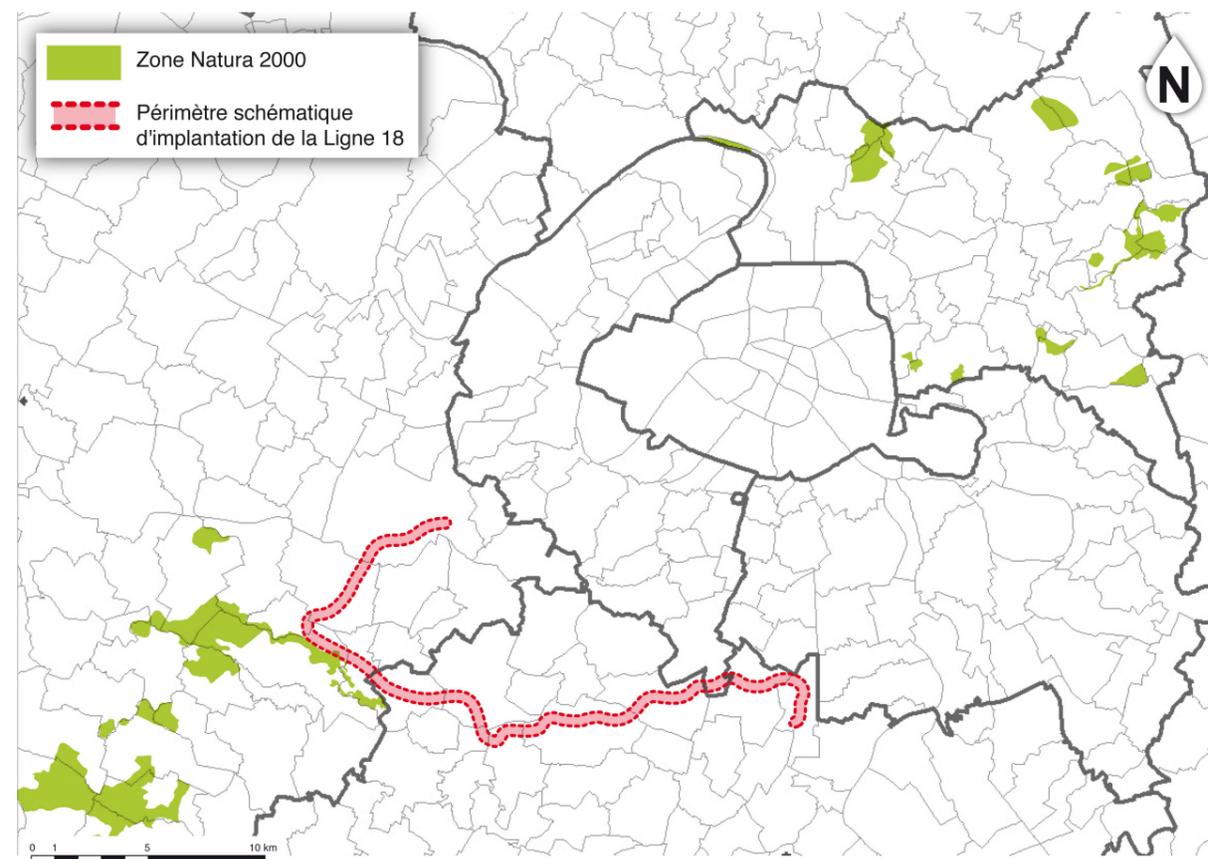
2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

En application de l'article L. 104-3 du Code de l'Urbanisme, sont notamment soumises à évaluation environnementale les procédures d'évolution des PLU dont le territoire comprend en tout ou partie un site Natura 2000 et qui permettent la réalisation de travaux susceptibles d'affecter de manière significative des sites Natura 2000. La commune de SACLAY ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

Le site Natura 2000 le plus proche, la Zone de Protection Spéciale (ZPS) FR 1112011 « Massif de Rambouillet et zones humides proches », est notamment situé sur les communes de Châteaufort et de Magny-les-Hameaux et est distant de 2,5 km des limites communales de SACLAY. 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, 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 SACLAY 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 SACLAY 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 section courante de l'infrastructure en aérien porte sur des adaptations du règlement de la zone UI afin d'inclure des dérogations sur les règles de retrait des constructions (art. 7), d'emprise au sol (art. 9) et sur le traitement des espaces libres de constructions (art. 13).

De même, la mise en compatibilité porte sur des adaptations permettant la réalisation de la section courante de l'infrastructure en aérien en zone AU, d'abord pour autoriser le projet en lui-même (art. 1 et 2) et ensuite pour adapter les règles de retrait (art. 6 et 7).

Elle prévoit également des adaptations pour permettre la section courante de l'infrastructure en aérien en zone N et le secteur Na, afin d'autoriser le projet en lui-même (art. 2) et afin d'inclure des adaptations pour les règles de retrait (art. 6 et 7), d'emprise au sol (art. 9), de hauteur (art. 10) et de clôtures (art. 11).

Enfin, la mise en compatibilité prévoit des adaptations pour permettre la section courante de l'infrastructure en aérien en zone A, afin d'autoriser le projet en lui-même (art. 2) et afin d'inclure des adaptations pour les règles de retrait (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 SACLAY 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

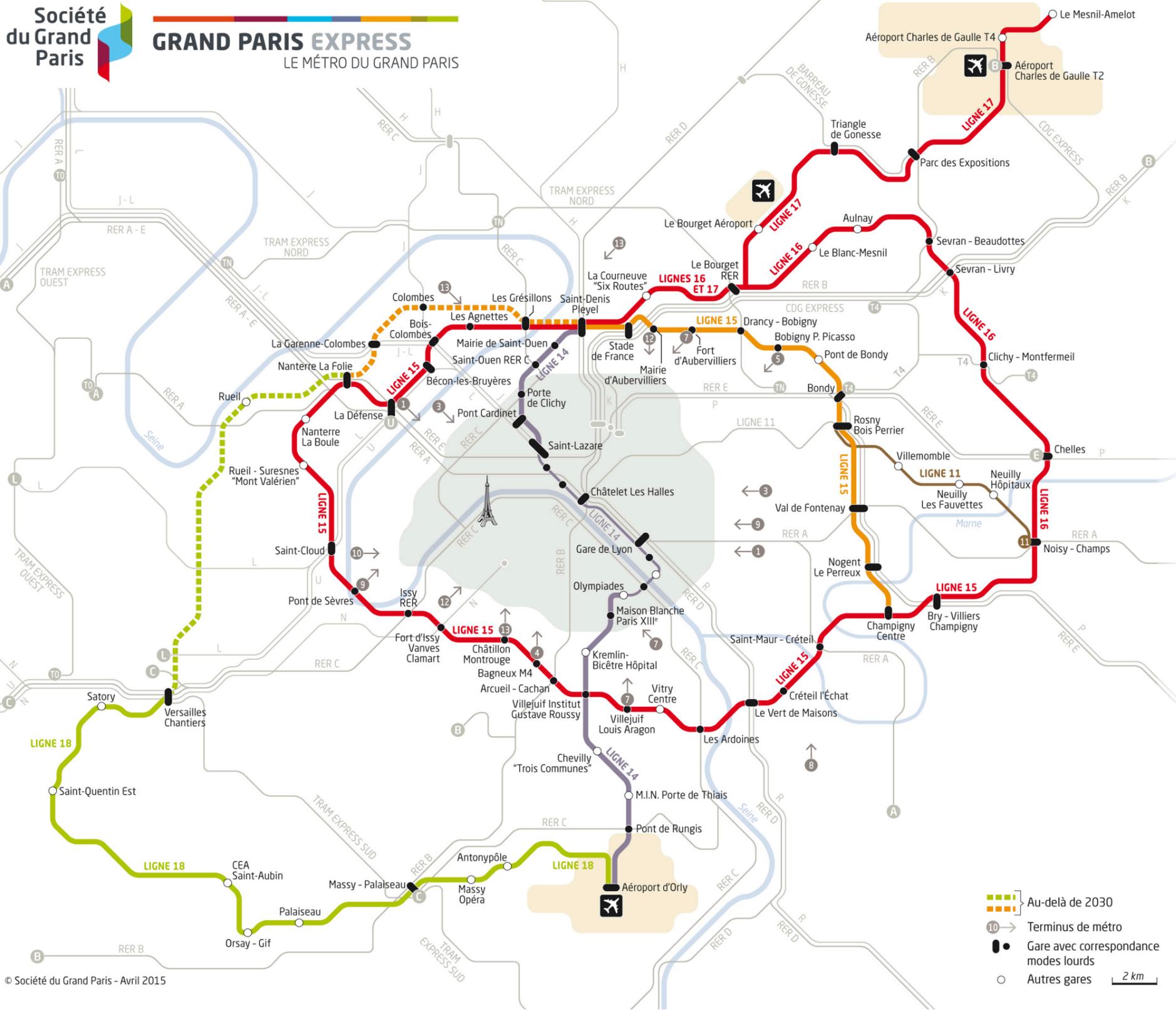
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- 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'Ecole 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 Saclay

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SACLAY sur sa partie Sud-Ouest (secteur du CEA de Saint-Aubin), longeant la RN 118 et la RD 36. La commune est uniquement concernée par la section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur d'environ **2,9 km**.

Le présent dossier définit des mesures conservatoires en vue de la réalisation de la gare « CEA Saint-Aubin » au cours d'une procédure ultérieure.

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

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : les zones traversées

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de SACLAY sur une longueur totale d'environ **2,9 km**.

Rappelons que le territoire est uniquement concerné une section de l'infrastructure courante en surface du réseau de transport public du Grand Paris (des mesures conservatoires étant cependant arrêtées pour l'implantation d'une éventuelle gare).

Le tracé est implanté sur quatre zones distinctes du PLU de la ville de SACLAY : deux zones urbaines, une zone naturelle et une zone agricole.

4.2.1.1 Le secteur UIa de la zone UI

La première zone urbaine traversée est la zone UI, uniquement concernée ici pour son secteur UIa, de manière ponctuelle, sur la RD 36 en bordure du CEA.

Le règlement d'urbanisme précise : « **cette zone regroupe les zones d'activités de la commune.** »

Des secteurs sont créés pour les grands secteurs d'activités :

- secteur UIa pour le CEA (...) ».

4.2.1.2 La zone AU

Cette deuxième zone urbaine est concernée par le projet près du carrefour du Christ.

Selon le règlement d'urbanisme, « la zone AU est constituée de deux secteurs :

- Une zone AU stricte située au nord-est du bourg

- **Une zone AU située entre le CEA et le carrefour du Christ. Elle doit permettre de répondre aux besoins d'extension du CEA.** Cette zone est pour le moment fermée à l'urbanisation notamment dans l'attente de la définition précise des projets de transports au niveau du Christ qui impactent le terrain d'une part et conditionne aussi l'évolution du site ».

4.2.1.3 La zone N et le secteur Na

La zone naturelle N et son secteur Na sont concernés par le projet, au Nord de la RD 36 et ponctuellement au niveau de la RN 118.

Le règlement d'urbanisme précise : « **la zone N couvre des espaces naturels ou forestiers, équipés ou non qui, compte tenu soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels, doivent être préservés.** »

Des sous-secteurs spécifiques de constructibilité limitée ont été définis en zone N :

- Na : société SODEXTRA, stations-service dans l'espace agricole (...) »

4.2.1.4 La zone A

La zone agricole est la plus largement concernée par le projet, le long de la RN 118, à l'Est des emprises du CEA.

Le règlement d'urbanisme précise : « **cette zone qui s'étend sur la majeure partie du territoire correspond à tous les espaces cultivés aujourd'hui.** »

La zone A est dédiée à l'activité agricole et la constructibilité y est encadrée afin de permettre aux exploitations existantes d'évoluer, ou à des exploitations nouvelles de s'installer, tout en préservant le paysage et l'activité agricole ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure en surface traverse deux emplacements réservés, sans les remettre en cause. Il s'agit de :

- L'emplacement réservé n°9 : « *doublément de la RD 36* » d'une superficie de 180 360 m², au bénéfice du Conseil Général.
- L'emplacement réservé n°10 : « *TCSP le long de la RD 306* » d'une superficie de 23 060 m², au bénéfice du STIF.

Le projet uniquement en viaduc ne remet pas en cause ces emplacements réservés. Toutefois, seule l'emprise de l'emplacement réservé n°9 sera adaptée afin de permettre l'implantation des éléments de projet. L'emplacement réservé n°10 n'est quant à lui pas modifié

L'infrastructure en surface traverse également :

- Une zone *non aedificandi* de part et d'autre de la RD 36 en application des dispositions de l'article L. 111-8 du Code de l'Urbanisme (codifié L. 111-1-4 par le Code dans sa version antérieure au 1^{er} janvier 2016) ;
- Une zone *non aedificandi* liée au CEA ;
- Une zone de danger liée au CEA ;
- Des secteurs archéologiques.

En application du Code de l'Urbanisme, le réseau de transport public du Grand Paris n'est pas concerné par cette servitude en tant que « réseau d'intérêt public ».

La gare « **CEA Saint-Aubin** » n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique et fera l'objet de démarches réglementaires ultérieures. Pour permettre la réalisation future 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.

A ce titre, le projet porte uniquement sur la création d'un ouvrage d'infrastructure terrestre (viaduc) et des mesures conservatoires. Celui-ci est donc ainsi conforme aux prescriptions d'urbanisme liées aux activités nucléaires du CEA, qui interdisent la création d'établissements recevant du public.

4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transport et de distribution de gaz (I3) ;
- Servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques (I4) ;
- Servitude aéronautique de balisage (T4) et de dégagement (T5) ;
- Servitudes relatives aux transmissions radioélectriques : perturbations électromagnétiques.

Pour toute la section courante en viaduc, les seules servitudes de surface sont à prendre en compte.

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

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

- L'arrêté préfectoral du 20 mai 2003 portant classement sonore du réseau routier national ;

- L'arrêté préfectoral du 28 février 2005 portant classement sonore du réseau routier départemental ;
- 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

L'axe « 3. Un territoire intégré en mouvement » prend en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte précise notamment :

« Assurer les liaisons avec les futures gares (station de métro, RER, TCSP) à partir du bourg et du Val d'Albian et conforter la desserte avec les gares actuelles. Aujourd'hui, la commune assure la liaison entre le Val d'Albian et le Bourg. »

Dans le cadre du Grand Paris Express, il est prévu de créer une ligne de métro automatique qui comporte une station sur le territoire communal, dans le secteur du carrefour du Christ. Il s'agit d'anticiper cette mise en service en organisant le développement des transports en commun depuis les différentes centralités de la commune à destination de cette future station. Le réseau de transports en commun étant relativement peu développé à l'heure actuelle, l'arrivée du métro devra impulser le développement du réseau de transport en commun à Saclay (depuis et à destination du bourg, du Val d'Albian, du CEA, de la DGA, de la future ligne de métro et vers les gares voisines existantes) et des modes de déplacements (bus, TCSP, etc.). Il s'agit d'offrir à chaque habitant, qu'il réside au Val d'Albian ou au Bourg, un niveau de service équivalent. »

Sur le contenu à long terme du projet de réseau de transport public du Grand Paris, le PADD est compatible. **On rappellera toutefois que la gare n'est pas incluse dans le présent projet soumis à enquête publique et fera l'objet de démarches réglementaires ultérieures.**

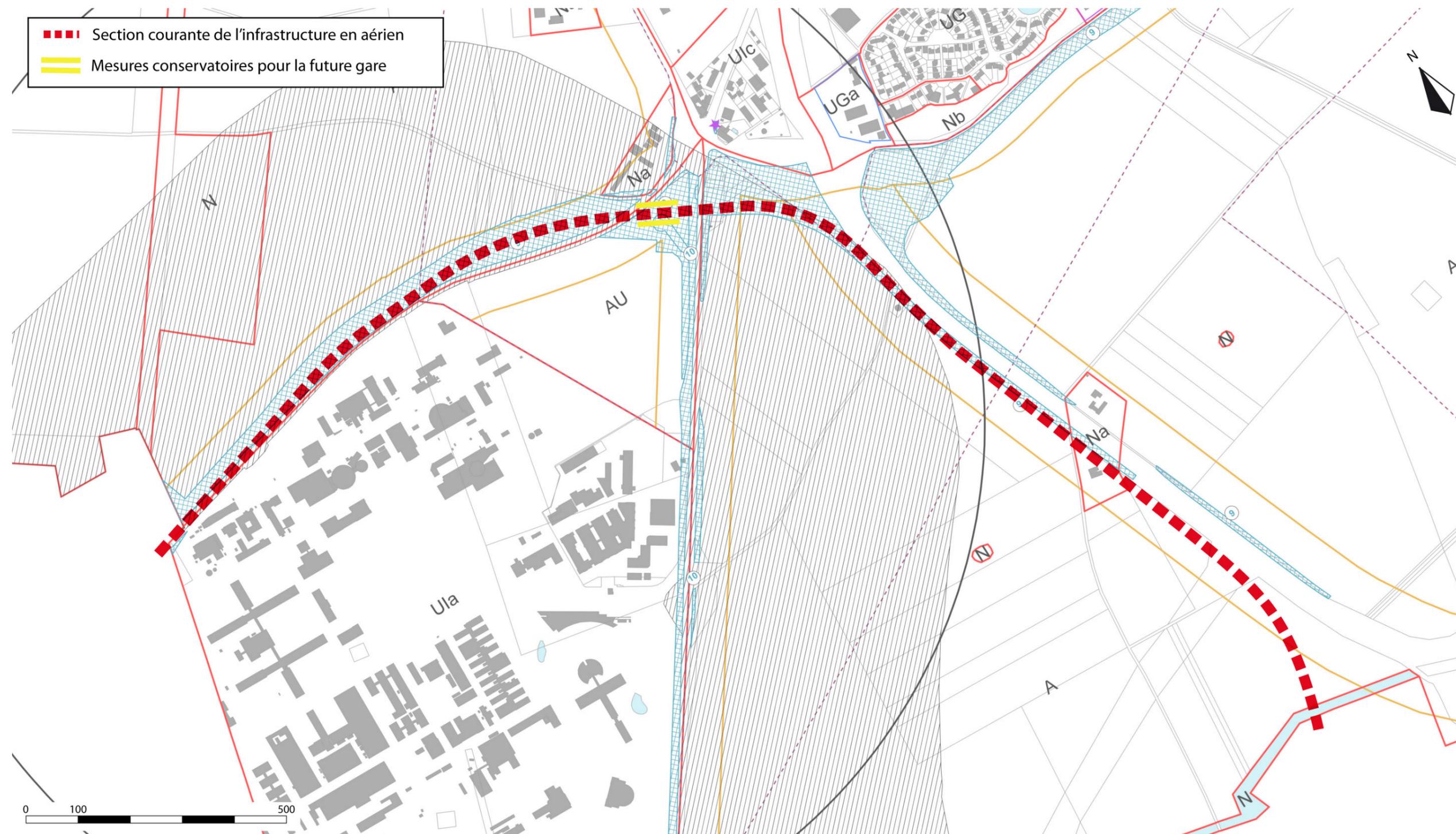
Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le PLU de la ville de SACLAY comporte trois orientations d'aménagement qui ne concernent pas les secteurs traversés par le projet.

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause ce document.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE SACLAY
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 SACLAY au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, compte tenu du contexte décrit ci-dessus, ces évolutions passeront à la fois par :

- Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.
- Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.
- L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin de :
 - De réduire l'emplacement réservé n°9 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 et afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°9.

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 règlement du PLU de SACLAY, dans sa partie « Glossaire et définitions » donne une définition des « Constructions et installations nécessaires aux services publics » qui présente une liste non exhaustive des équipements publics ou privés. Toutefois, ce libellé étant trop restrictif, et ce même malgré l'extension de la notion permise par la mention « etc. », **il est préférable d'indiquer explicitement les réseaux de transports publics.**

* L'emprise de l'emplacement réservé a été élargie à la marge afin d'intégrer l'ensemble des mesures conservatoires.

4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document « **2.2. Justifications et impacts sur l'environnement** », à la fin du chapitre « A. Les justifications » :

d) La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris

Exposé des motifs des changements apportés

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

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

4.3.3 Evolutions du plan de zonage induites par le projet

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

- Tout d'abord, **il convient de réduire l'emplacement réservé n°9, destiné au doublement de la RD 36, au bénéfice du Conseil Général, sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. Cet emplacement réservé est réduit sur une surface totale d'environ 2,6 ha.**
- Un **nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris** est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en surface. Cet emplacement réservé, **d'une superficie d'environ 4,6 ha, sera identifié par le numéro 11.** *

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

Le tableau des emplacements réservés sera également repris afin d'insérer le nouvel emplacement réservé au bénéfice de la Société du Grand Paris en lien avec la modification du plan de zonage et afin de modifier la superficie de l'emplacement réservé n°9.

* L'emprise de l'emplacement réservé a été élargie à la marge afin d'intégrer l'ensemble des mesures conservatoires.

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 « *Glossaire et définitions* » du règlement : la définition des « *Constructions et installations nécessaires aux services publics* ».
- 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 SACLAY 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 SACLAY (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 « Glossaire et définitions » du règlement :</p> <p>« <i>Constructions et installations nécessaires aux services publics</i> :</p> <p><i>Le terme recouvre l'ensemble des constructions publiques ou privées, affectées à une activité de service au public : cela concerne des équipements administratifs mais aussi les établissements scolaires, ainsi que les équipements publics ou privés qui assurent une fonction dans les domaines suivants : santé, culture, action sociale, sport, loisirs, tourisme, etc. »</i></p> <p>La définition des CINASPIC présente une liste non exhaustive des équipements publics ou privés. Toutefois, ce libellé étant trop restrictif, et ce même malgré l'extension de la notion permise par la mention « etc. », il est préférable d'indiquer explicitement les réseaux de transports publics.</p>	<p>La rédaction insérée est la suivante :</p> <p>« <i>Constructions et installations nécessaires aux services publics</i> :</p> <p><i>Le terme recouvre l'ensemble des constructions publiques ou privées, affectées à une activité de service au public : cela concerne des équipements administratifs mais aussi les établissements scolaires, ainsi que les équipements publics ou privés qui assurent une fonction dans les domaines suivants : santé, culture, action sociale, sport, loisirs, tourisme, <u>transports publics</u>, etc. »</i></p>
Zone UI, secteur UIa	
<p>Les articles UI 1, 2, 4, 6, 10 et 11 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article UI 7 indique notamment :</p> <p>« <i>7-1 Règle générale</i></p> <p><i>Pour la zone UI et les secteurs UIa, UIb et UId :</i></p> <p><i>Les constructions nouvelles doivent être éloignées des limites séparatives de telle manière que la marge de recul soit au moins égale à 10 mètres. »</i></p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article UI 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 « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UI 7 est la suivante :</p> <p>« <i>7-2 Règles particulières (...)</i></p> <p><i><u>7-2-3 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u></i> »</p>
<p>L'article UI 9 indique :</p> <p>« <i>L'emprise au sol maximale est fixée à 80 % de la superficie totale du terrain.</i> »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour la section courante de l'infrastructure en surface. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UI 9 est la suivante :</p> <p>« <i><u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.</u></i> »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UI, secteur UIa (suite)	
<p>L'article UI 13 indique notamment :</p> <p>« 13-1 Analyse paysagère du site</p> <p><i>Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement) en respectant le principe de la conservation au maximum des éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres.</i></p> <p><i>Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction et de sa desserte doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens.</i></p> <p>13-2 Espaces paysagers</p> <p><i>Le plan de zonage identifie des espaces paysagers au titre de l'article L. 123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme. Les aménagements et constructions doivent être réalisés de manière à conserver un caractère paysager au site.</i></p> <p>13-3 Dispositions générales</p> <p>13-3-1 Les espaces libres</p> <p><i>Un arbre est imposé pour 200 m² d'espaces libres (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier supérieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre au moins égal à un carré de 1,50 mètre.</i></p> <p><i>En vis-à-vis de la RN 118 les dispositions mentionnées sur les schémas ci-après sont également applicables.</i></p> <p>13-3-2 Aires de stationnement</p> <p><i>Les aires de stationnement doivent être localisées et réalisées dans un souci de limitation de l'imperméabilisation des sols. Pour cela, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.</i></p> <p><i>Les aires de stationnement comportant plus de 10 emplacements doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 200 m² de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés.</i></p> <p><i>Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnements publics ou privés de plus de 500 m².</i></p> <p><i>Lorsque la surface des aires de stationnement excèdera 2 000 m², elles seront divisées par des rangées d'arbres ou de haies vivres, afin d'en améliorer l'aspect et d'en réduire les nuisances.</i></p> <p>13-3-3 Constructions et installations nécessaires aux services publics</p> <p><i>Les dispositions figurant au 13-2-1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics.</i></p> <p>13-3-4 Essences végétales</p> <p><i>Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives. »</i></p> <p>Concernant les dispositions de l'alinéa 13-3-3 propres aux CINASPIC, on notera que l'alinéa 13-2-1 qui y est visé n'existe pas. Il n'est donc pas possible d'apprécier les latitudes offertes aux CINASPIC.</p> <p>Quoi qu'il en soit, les dispositions de l'article UI 13 s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de la section courante de l'infrastructure en surface du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article UI 13 est la suivante :</p> <p>« 13-3-3 Constructions et installations nécessaires aux services publics</p> <p><i>Les dispositions figurant au 13-2-1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics.</i></p> <p><u><i>L'ensemble des règles définies à l'article UI 13 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</i></u></p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone AU	
<p>Les articles AU 4, 9, 10, 11 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article AU 1 interdit :</p> <p>« <i>Sont interdites toutes formes de construction et d'installations.</i> »</p> <p>Cette disposition rend la zone inconstructible.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article AU 1 est la suivante :</p> <p>« <i>Sont interdites toutes formes de construction et d'installations, <u>à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> »</p>
<p>L'article AU 2 indique :</p> <p>« <i>Non réglementé</i> »</p> <p>Même si cet article ne présente pas de contrainte à la réalisation du projet, il convient d'autoriser explicitement le réseau de transports publics du Grand Paris.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article AU 2 est la suivante :</p> <p>« <i><u>Sont uniquement autorisées les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> »</p>
<p>L'article AU 6 indique :</p> <p>« <i>Les constructions s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de 2 mètres.</i> »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article AU 6, imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article AU 6 est la suivante :</p> <p>« <i><u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u></i> »</p>
<p>L'article AU 7 indique :</p> <p>« <i>Les constructions nouvelles peuvent s'implanter sur les limites séparatives ou en retrait avec un minimum de 2 mètres.</i> »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article AU 7, imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article AU 7 est la suivante :</p> <p>« <i><u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u></i> »</p>
Zone N et son secteur Na	
<p>Les articles N 1, 4 et 13 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone N et son secteur Na (suite)	
<p>L'article N 2 autorise notamment sous conditions :</p> <p>« 2-1 Pour l'ensemble de la zone : Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux laboratoires d'observation, équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, par exemple postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre l'incendie ou de protection contre les inondations ; »</p> <p>Cette formulation n'autorise que les ouvrages techniques annexes et non la section courante de l'infrastructure. Il convient donc d'autoriser explicitement le réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p> <p>De plus, l'article N 2 indique :</p> <p>« 2-9 Par ailleurs, une partie de la zone N est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU. »</p> <p>Les éléments de projet respecteront les servitudes liées au CEA.</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article N 2 est la suivante :</p> <p>« 2-1 Pour l'ensemble de la zone :</p> <p>- Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux laboratoires d'observation, équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, par exemple postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre l'incendie ou de protection contre les inondations ;</p> <p><u>- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</u></p>
<p>L'article N 6 indique notamment :</p> <p>« 6-1 Règle générale</p> <p>- Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de 5 mètres. (...) »</p> <p>Concernant le secteur Na, les dispositions arrêtées par l'article N 6 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>Concernant, la zone N proprement dite, l'article N 6 n'est pas réglementé.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article N 6 est la suivante :</p> <p>« 6-1 Règle générale</p> <p>- Secteur Na :</p> <p>Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de 5 mètres.</p> <p><u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</u></p>
<p>L'article N 7 indique notamment :</p> <p>« 7-1 Règle générale</p> <p>- Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de 5 mètres. (...) »</p> <p>Concernant le secteur Na, les dispositions arrêtées par l'article N 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Concernant, la zone N proprement dite, l'article N 7 n'est pas réglementé.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article N 7 est la suivante :</p> <p>« 7-1 Règle générale</p> <p>- Secteur Na :</p> <p>Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de 5 mètres.</p> <p><u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</u></p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone N et son secteur Na (suite)	
<p>L'article N 9 indique notamment :</p> <p>« <i>L'emprise au sol maximale des constructions est réglementée de la manière suivante:</i></p> <p>- <i>Secteur Na : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à 15 %. (...) »</i></p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet, tout particulièrement pour la section courante de l'infrastructure en surface. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de ses ouvrages en surface, si bien que ces constructions utiliseront la totalité de ces nouvelles parcelles. Ce qui impose d'y autoriser un coefficient d'emprise au sol de 100 % pour les besoins du projet.</p> <p>Concernant, la zone N proprement dite, l'article N 9 n'est pas réglementé.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article N 9 est la suivante :</p> <p>« <i>L'emprise au sol maximale des constructions est réglementée de la manière suivante:</i></p> <p>- <i>Secteur Na :</i></p> <p><i>L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à 15 %.</i></p> <p><i><u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.</u></i> »</p>
<p>L'article N 10 indique notamment :</p> <p>« <i>10-2 Règles générales</i></p> <p>- <i>A l'intérieur du secteur Na uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder 6 mètres au point le plus haut. (...) »</i></p> <p>Concernant le secteur Na, ces dispositions peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques d'implantation de la <u>section courante de l'infrastructure en viaduc</u> qui nécessite une hauteur d'une dizaine de mètres. Il convient donc de les en exempter au titre des « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p>Concernant, la zone N proprement dite, l'article N 10 n'est pas réglementé.</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article N 10 est la suivante :</p> <p>« <i>10-2 Règles générales</i></p> <p>- <i>A l'intérieur du secteur Na uniquement :</i></p> <p><i>La hauteur des constructions ne peut excéder 6 mètres au point le plus haut.</i></p> <p><i><u>Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la hauteur des constructions n'est pas réglementée.</u></i> »</p>
<p>L'article N 11 indique notamment :</p> <p>« <i>11-3 Les clôtures (...)</i></p> <p><i>Pour l'ensemble de la zone les dispositions ci-avant ne s'imposent pas aux clôtures des terrains occupés par des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement l'imposent. Toutefois la hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser 3,20 mètres. »</i></p> <p>Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC, cet article fixe des règles de hauteur pour les clôtures. Ces règles ne correspondent pas au service 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 11.3 est la suivante :</p> <p>« <i><u>L'ensemble des dispositions de l'alinéa 11.3 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u></i> »</p>
Zone A	
<p>Les articles A 1, 4, 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>	/

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone A (suite)	
<p>L'article A 2 autorise notamment sous conditions :</p> <p>« 2-2 Pour l'ensemble de la zone : Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, et qui ne pourraient être implantés en d'autres lieux, par exemple, postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre incendie ou de protection contre les inondations à l'exception des antennes relais, »</p> <p>Cette formulation n'autorise que les ouvrages techniques annexes et non la section courante de l'infrastructure. Il convient donc d'autoriser explicitement le réseau de transport public du Grand Paris.</p> <p>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p> <p>De plus, l'article A 2 indique :</p> <p>« 2-7 Par ailleurs, une partie de la zone A est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU. »</p> <p>Les éléments de projet respecteront les servitudes liées au CEA.</p>	<p>La rédaction insérée au sein de l'article A 2 est la suivante :</p> <p>« 2-2 Pour l'ensemble de la zone :</p> <p><u>- Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, et qui ne pourraient être implantés en d'autres lieux, par exemple, postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre incendie ou de protection contre les inondations à l'exception des antennes relais,</u></p> <p><u>- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris. »</u></p>
<p>L'article A 7 indique notamment :</p> <p>« 7-1 Règle générale</p> <p>7-1-1 Dans la zone A, les constructions nouvelles doivent s'implanter en retrait des limites séparatives avec un minimum de 4 mètres. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article A 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation de la section courante en surface. Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ».</p> <p>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</p>	<p>La rédaction insérée en fin d'article A 7 est la suivante :</p> <p>« 7-2 Règles particulières (...)</p> <p><u>7-2-4 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</u></p>

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

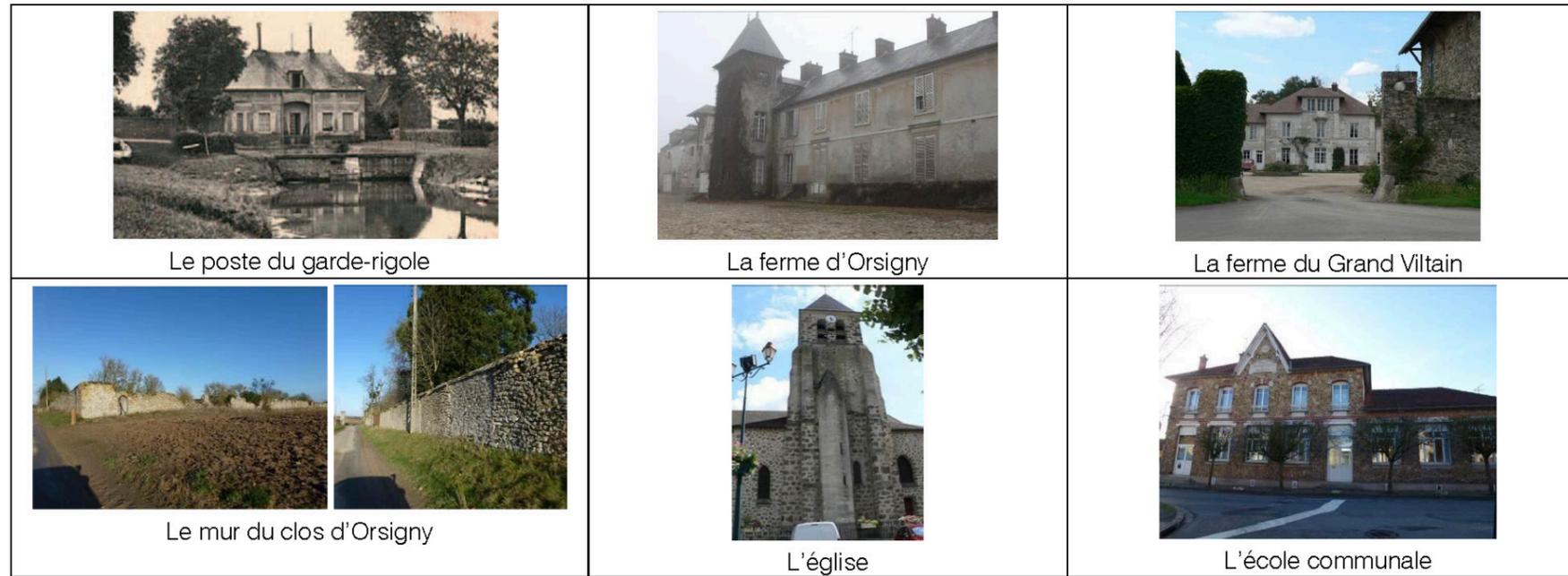
**Rapport de présentation
Document en vigueur**



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Saclay

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 03 septembre 2013



Les secteurs et espaces contribuant aux continuités écologiques au titre de l'article R.123-11 i

Ce dispositif identifie toutes les zones N (étangs, rigoles, bosquets...), les secteurs et espaces paysagers remarquables et les EBC en tant qu'éléments participant aux continuités écologiques et à la trame verte et bleue.

A2.

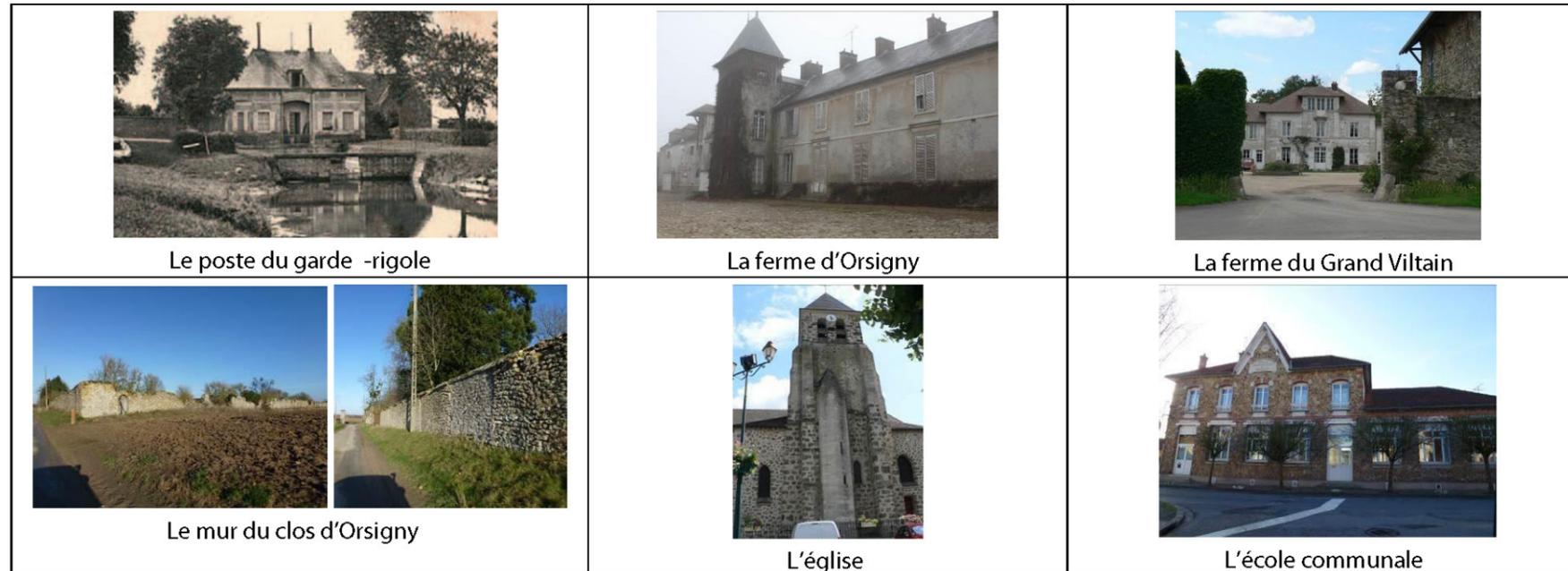
**Rapport de présentation
Document mis en compatibilité**



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Saclay

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 03 septembre 2013



Les secteurs et espaces contribuant aux continuités écologiques au titre de l'article R.123-11 i

Ce dispositif identifie toutes les zones N (étangs, rigoles, bosquets...), les secteurs et espaces paysagers remarquables et les EBC en tant qu'éléments participant aux continuités écologiques et à la trame verte et bleue.

d) La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris

Exposé des motifs des changements apportés

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

Les documents graphiques et le règlement des zones concernées par l'infrastructure de transport ont été analysés, afin d'identifier les évolutions permettant de lever les incompatibilités avec l'implantation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Les documents graphiques ont été analysés afin d'identifier et si besoin d'adapter les éléments incompatibles avec le projet. Les articles du règlement ont été analysés et si besoin modifiés, en fonction de la logique suivante :

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 2, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que les affouillements et les exhaussements pour les sections en aérien ;
- L'article 4, afin de ne pas imposer au projet d'enfouir les réseaux électriques, ce qui pourrait empêcher la réalisation des dispositifs d'alimentation électrique du matériel roulant en aérien ;
- L'article 6, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7, afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 8, afin de lever les règles imposant une distance minimum entre deux constructions non contiguës édifiées sur une même unité foncière inapplicables au vu des nécessités techniques d'implantation des composantes du projet ;
- L'article 9, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, des règles d'emprise au sol qui empêcheraient la réalisation du projet sur le terrain d'assiette de l'infrastructure ;
- L'article 10, afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;
- L'article 11, afin de ne pas imposer des dispositions concernant le traitement des clôtures pour les sections en aérien, qui seraient incompatibles avec les besoins du projet ;
- L'article 12, afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction et exonérer les locaux affectés aux commerces et les activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 13, afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

B1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Saclay

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 03 septembre 2013

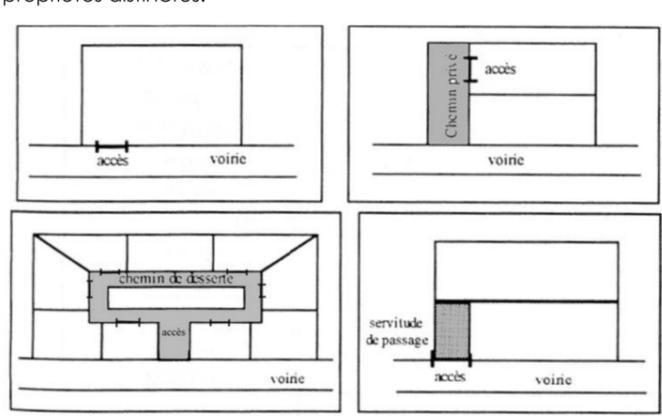
GLOSSAIRE et DEFINITIONS

Précisions concernant la signification de certains mots ou expressions utilisés dans le présent règlement.

Accès et voie nouvelle :

L'accès est constitué par la limite entre le terrain et la voie qui le dessert.

La voie nouvelle est une emprise publique ou privée qui permet de desservir plusieurs propriétés distinctes.



Alignement par rapport aux voies :

L'alignement désigne la limite entre le terrain privé et l'emprise de la voie publique.

Bâtiment annexe :

Lorsque qu'il est fait mention de disposition particulière relatives aux constructus annexes il s'agit d'une construction non affectée à l'habitation et qui n'est pas contiguë à la construction principale à usage d'habitation : garage, abri de jardin,...

Clôture :

Dispositif situé entre la limite de l'unité foncière et la limite avec le domaine public d'une part et, d'autre part, la limite avec les parcelles qui lui sont contiguës ayant pour fonction d'empêcher ou de limiter le libre passage.

Constructions et installations nécessaires aux services publics :

Le terme recouvre l'ensemble des constructions publiques ou privées, affectées à une activité de service au public : cela concerne des équipements administratifs mais aussi les établissements scolaires, ainsi que les équipements publics ou privés qui assurent une fonction dans les domaines suivants : santé, culture, action sociale, sport, loisirs, tourisme, etc.

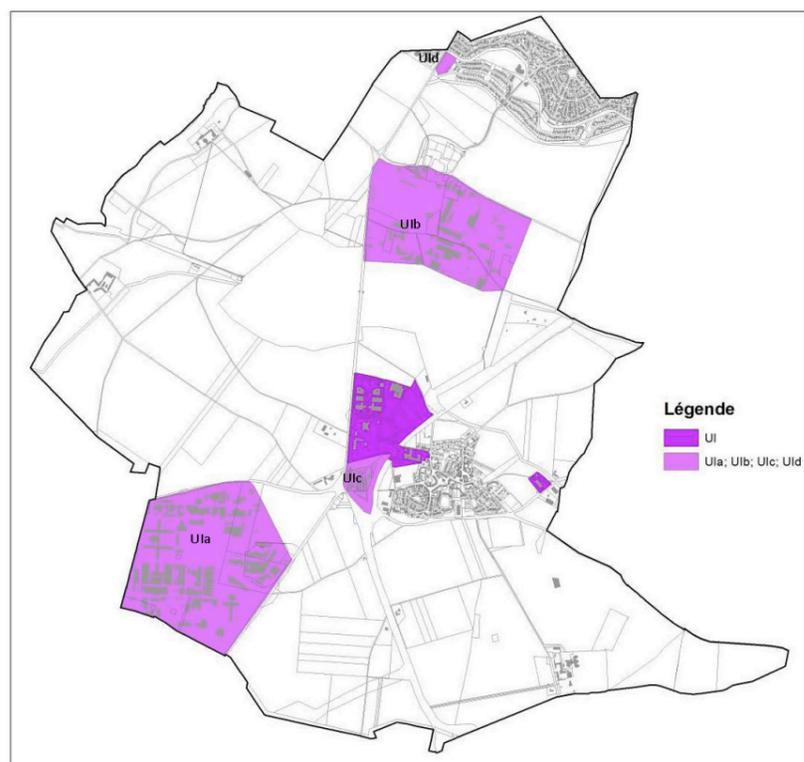
DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE **UI**

Cette zone regroupe les zones d'activités de la commune. Cela comprend le Domaine Technologique et le garage automobile au sud-est du bourg.

Des secteurs sont créés pour les grands secteurs d'activités :

- secteur U1a pour le CEA
- secteur U1b pour DGA Propulseurs,
- secteur U1c pour la zone du Christ, aujourd'hui inconstructible du fait de la servitude liée au CEA
- secteur U1d pour le Simply Market au Val d'Albian

Plan de délimitation

**ARTICLE UI 1****Les occupations et utilisations du sol interdites**

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions à destination d'industrie dans les secteurs U1c et U1d,
- Les constructions à destination d'habitation à l'exception des dispositions figurant à l'article 2,
- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation préalable ou à déclaration à l'exception des dispositions figurant à l'article 2,
- Les affouillements et exhaussements des sols non nécessaires à l'acte de construire,
- Les dépôts à ciel ouvert de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que des véhicules épaves,
- L'installation des caravanes, conformément aux dispositions des articles R.111-39 et R.111-43 du Code de l'Urbanisme.

ARTICLE UI 2**Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

2-1 les constructions à destination d'habitation sont autorisées dans les conditions suivantes :

- être strictement nécessaire au fonctionnement et/ou au gardiennage des constructions et installations autorisées dans la zone

2-2 Les affouillements, exhaussements de sol, à condition d'être directement nécessaires aux travaux de construction et aménagements autorisés.

2-3 Par ailleurs, une partie de la zone UI est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU.

2-4 Au regard des caractéristiques des sols et de leur caractère fortement imperméable, la création de caves et parkings en sous-sol est déconseillée.

Article UI 3**Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public**

3-1 : Les accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité. 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.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Les plates-formes d'accès au terrain réalisés sur emprise publique ou privée des voies de desserte doivent préserver la continuité des traitements de sols existants (chaussée, trottoirs, caniveau, etc.).

ZONE UI

Toute construction ou autre mode d'occupation du sol peut être refusé si les accès sont insuffisamment dimensionnés compte tenu du nombre de logements ou du nombre de m² de surface de plancher projetés ou si les accès présentent un risque pour la sécurité des personnes. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la disposition des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Les accès sur la voie publique doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale. Il est rappelé que ce ou ces accès doivent faire l'objet d'une autorisation spécifique du gestionnaire de voirie.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables, les sentiers touristiques.

3-2 Les voies nouvelles

Les voies doivent être conçues et aménagées de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles. La largeur d'emprise est de **5 mètres** minimum.

Toute voie nouvelle publique ou privée, de plus de 20 mètres de longueur se terminant en impasse, doit être aménagée pour permettre le demi-tour, notamment pour les véhicules d'enlèvement des ordures ménagères et pour les véhicules de secours.

ARTICLE UI 4

Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement

Alimentation en eau potable

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

Assainissement

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions en vigueur.

- Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante, engendrant une production d'eaux usées, doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

En l'absence d'un réseau public d'assainissement, un dispositif d'assainissement individuel sera admis sous réserve du respect de la législation en vigueur.

- Eaux pluviales

Afin de limiter les apports et le débit de fuite des eaux pluviales provenant de surfaces imperméabilisées vers le réseau public, des techniques dites alternatives doivent être mises en œuvre (noues, chaussées réservoirs, fossés drainants, bassins, rétention d'eau en terrasse, récupération, ...).

En cas d'impossibilité technique justifiée, le débit de rejet dans le réseau collecteur d'eaux pluviales doit respecter les normes quantitatives et qualitatives prescrites par le Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB) et adoptées par la commune (0,7 l/s/ha pluie de retour 50 ans).

ZONE UI

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.

Réseaux divers

Les lignes de télécommunication et de distribution d'énergie électrique doivent être installées en souterrain chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent.

Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunications en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduits en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété privée-publique. Les ouvrages de télécommunications doivent être conformes aux documents officiels en vigueur à la date de dépôt du permis de construire.

Article UI 5

Les superficies minimales des terrains constructibles

Non réglementé.

ARTICLE UI 6

L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques

6-1 Règle générale

Les constructions doivent être implantées au moins à **5 mètres** de l'alignement des voies existantes ou à créer, ou des dessertes internes à modifier ou à créer, excepté en ce qui concerne les installations électriques et radioélectriques.

En vis-à-vis de la RN 118, les constructions doivent être implantées au moins à **35 mètres** de l'alignement.

6-2 Règles particulières

6-2-1 Les dispositions du 6-1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

6-2-2 Les dispositions du 6-1 ne s'appliquent pas constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

Article UI 7

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7-1 Règle générale

Pour la zone UI et les secteurs UIa, UIb et UId:

Les constructions nouvelles doivent être éloignées des limites séparatives de telle manière que la marge de recul soit au moins égale à **10 mètres**.

Pour le secteur UIc :

Les constructions nouvelles doivent être éloignées des limites séparatives de telle manière que la marge de recul soit au moins égale à **5 mètres**.

7-2 Règles particulières

7-2-1 Les dispositions du 7-1 ne concernent pas les **travaux d'isolation par l'extérieur** réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

7-2-2 Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.

ARTICLE UI 8

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

8-1 Règles générales

Lorsque deux constructions implantées sur la même unité foncière ne sont pas contiguës, la distance minimale entre deux constructions doit être égale à la hauteur (L=H) de la façade de la construction la plus haute.

8-2 Règles particulières

Il n'est pas fixé de règle :

- Pour les façades ou parties de façades en vis à vis ne comportant pas de vues,
- Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics.

ARTICLE UI 9

L'emprise au sol des constructions

L'emprise au sol maximale est fixée à **80%** de la superficie totale du terrain.

ARTICLE UI 10

La hauteur maximale des constructions

10-1 Définition

La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain naturel jusqu'à l'égout du toit et/ou au faîtage à l'exception des cheminées et ouvrages techniques.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur (égout et/ou faîtage) est mesurée au droit de la construction située au point aval du terrain.

10-2 Règles générales

10-2-1 Pour la zone UI et les secteurs UIb, UIc et UId: La hauteur des constructions ne peut excéder **10 mètres** au faîtage (ou à l'acrotère et ouvrages techniques compris pour les toitures terrasses).

10-2-1 Pour le secteur UIa: La hauteur des constructions ne peut excéder **20 mètres** au faîtage (ou à l'acrotère et ouvrages techniques compris pour les toitures terrasses).

10-3 Règles particulières

10-3-1 : Lorsqu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013) ne respecte pas les dispositions fixées au **10-2**, les travaux de

rénovation, réhabilitation et extension sont autorisés à condition que les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction existante après travaux ne dépassent pas les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013).

10-3-2: La hauteur des constructions annexes mesurée au point le plus haut des bâtiments ne peut excéder **3,50 mètres**.

ARTICLE UI 11

L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

Rappel: En application de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11-1 Composition générale et volumétrie des constructions

- **Les toitures**

Les toitures doivent présenter une simplicité de volume et de conception.

Les toitures terrasses doivent faire l'objet d'un traitement (volume, matériaux, couleurs) qui garantisse une bonne insertion dans le site, y compris depuis des points de vues plus éloignés.

Les garde-corps de sécurité des toitures terrasses doivent être intégrés à la conception de la façade et être de forme simple.

Les cheminées doivent être traitées avec les matériaux et couleurs en harmonie avec ceux de la construction.

Les édifices et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction.

Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

La mise en œuvre de toitures végétalisées, l'installation de système de production d'énergie renouvelables ainsi que tous dispositifs concourant à la production d'énergie non nuisante sont admis à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

- **Les façades**

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les façades des constructions.

11-2 Les éléments techniques

- **Les descentes d'eaux pluviales**

Les descentes d'eaux pluviales devront être intégrées dans la composition architecturale de la façade.

▪ Les rampes de parking

Les rampes de parking, destinées à desservir les parcs de stationnement, doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

▪ Les édifices et gaines techniques

Les édifices techniques en toiture doivent, par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ Les antennes

Les antennes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (antennes, paraboles, etc.) devront être installées obligatoirement en toiture de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

Lorsqu'elles s'implantent en terrasse, elles doivent être le plus en retrait possible de la façade. Elles doivent avoir une couleur qui s'intègre avec la partie de construction sur laquelle elles sont fixées.

▪ Les panneaux solaires ou photovoltaïques

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction et notamment la pente de la toiture dans le cas où ils sont posés en toiture. Ils devront être installés de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

11-3 Les clôtures

Les clôtures participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière en respectant une harmonie avec les clôtures existantes à proximité.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, plaques de béton,...) ou destinés à un autre usage (tôles ondulées, etc.) est interdit.

La hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **2 mètres** sur rue et en limites séparatives. Elles doivent être conçues de manière à permettre le maintien des corridors écologiques assurant notamment le passage et la circulation des animaux.

Les dispositions ci-avant ne s'imposent pas aux clôtures des terrains occupés par des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement l'imposent.

Article UI 12 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

12-1-1 Nombre de places à réaliser

Lors de toute opération de construction, d'extension, de surélévation ou de changement de destination de locaux ou de création de logements supplémentaires avec ou sans création de surface de plancher, des aires de stationnement doivent être réalisées afin d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules correspondant

aux besoins des constructions. Les normes sont définies en fonction de la nature de la construction. Le nombre total de places de stationnement est arrondi au chiffre entier supérieur.

Lorsqu'une opération immobilière comporte à la fois des locaux à usage de bureaux, de laboratoire, d'industrie et d'entrepôt, le nombre de places de stationnement exigé tient compte d'un usage multiple des locaux par les mêmes personnes. Il doit être égal au plus grand nombre de places exigé pour l'une seulement des catégories. Ces places doivent être bandisées.

En complément des dispositions ci-dessus le calcul du nombre de places à réaliser peut tenir compte des places déjà existantes sur le terrain au regard des obligations fixées au titre du présent règlement.

Dans le secteur UIa, la prise en compte des places existantes peut se faire sur l'ensemble du périmètre de la zone.

Il est exigé au moins :

Pour les constructions à destination d'habitation :

- 2 places de stationnement par logement minimum.
- La suppression d'une place de stationnement est interdite. Elle ne peut être autorisée qu'à condition que la place supprimée soit recréée sur le terrain.

Pour les constructions à destination de bureaux :

- 1 place de stationnement par tranche de **40 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination d'industrie de commerce et d'artisanat :

- 1 place de stationnement par tranche de **60 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :

- 2 places de stationnement pour 3 chambres.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination d'entrepôt :

- 1 place par tranche de **100 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions et installation nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif :

- Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité,...) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

12-2 Normes techniques

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après.

- Longueur : 5 mètres,
- Largeur : 2,30 mètres,
- 5 mètres de dégagement.

Les rampes d'accès au sous-sol ne doivent pas entraîner de modification du niveau du trottoir et leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 4 % sauf en cas d'impossibilité technique.

Les rampes d'accès ne doivent pas avoir une pente supérieure à 18%.

12-3 Rappel des dispositions du Code de l'Urbanisme

Lorsque le Plan Local d'Urbanisme impose la réalisation d'aires de stationnement, celles-ci peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat dans la limite de 300 mètres. Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

12-4 Prescriptions en matière de stationnement pour les vélos

- Dans les constructions à destination d'habitation comportant plus de 2 logements et les constructions à destination de bureaux il doit être créé des espaces dédiés aux vélos. Ces espaces doivent être aisément accessibles et disposer des aménagements adaptés.
- La création d'un espace dédié aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.

Règle :

- Pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possèdera une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales, et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m²
- Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possèdera une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher. Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

ARTICLE UI 13 :**Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations****13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement) en respectant le principe de la conservation au maximum des éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres.

Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction et de sa desserte doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens.

13-2 Espaces paysagers

Le plan de zonage identifie des espaces paysagers au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme. Les aménagements et constructions doivent être réalisés de manière à conserver un caractère paysager au site.

13-3 Dispositions générales**13-3-1 Les espaces libres**

- Un arbre est imposé pour 200 m² d'espaces libres (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier supérieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre au moins égal à un carré de 1,50 mètre. En vis-à-vis de la RN 118 les dispositions mentionnées sur les schémas ci-après sont également applicables.

13-3-2 Aires de stationnement

- Les aires de stationnement doivent être localisées et réalisées dans un souci de limitation de l'imperméabilisation des sols. Pour cela, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.
- Les aires de stationnement comportant plus de 10 emplacements doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 200 m² de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés.
- Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnements publics ou privés de plus de 500 m².
- Lorsque la surface des aires de stationnement excèdera 2 000 m², elles seront divisées par des rangées d'arbres ou de haies vives, afin d'en améliorer l'aspect et d'en réduire les nuisances.

13-3-3 Constructions et installations nécessaires aux services publics

Les dispositions figurant au 13-2-1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics.

13-3-4 Essences végétales

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

ARTICLE UI 14 :**Le Coefficient d'Occupation du Sol**

Il n'est pas fixé de C.O.S.

ARTICLE UI 15 :**Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales**

Dans le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement, la limitation maximale de la consommation énergétique des constructions doit être recherchée. Les constructions nouvelles doivent être réalisées dans le respect au minimum des obligations en matière de performance énergétique en vigueur. Il en est de même lors des travaux de rénovation et/ou extension de constructions existantes.

ZONE UI

L'installation de système de production d'énergie renouvelable ainsi que tous dispositifs concourant à la production d'énergie non nuisante sont préconisés à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

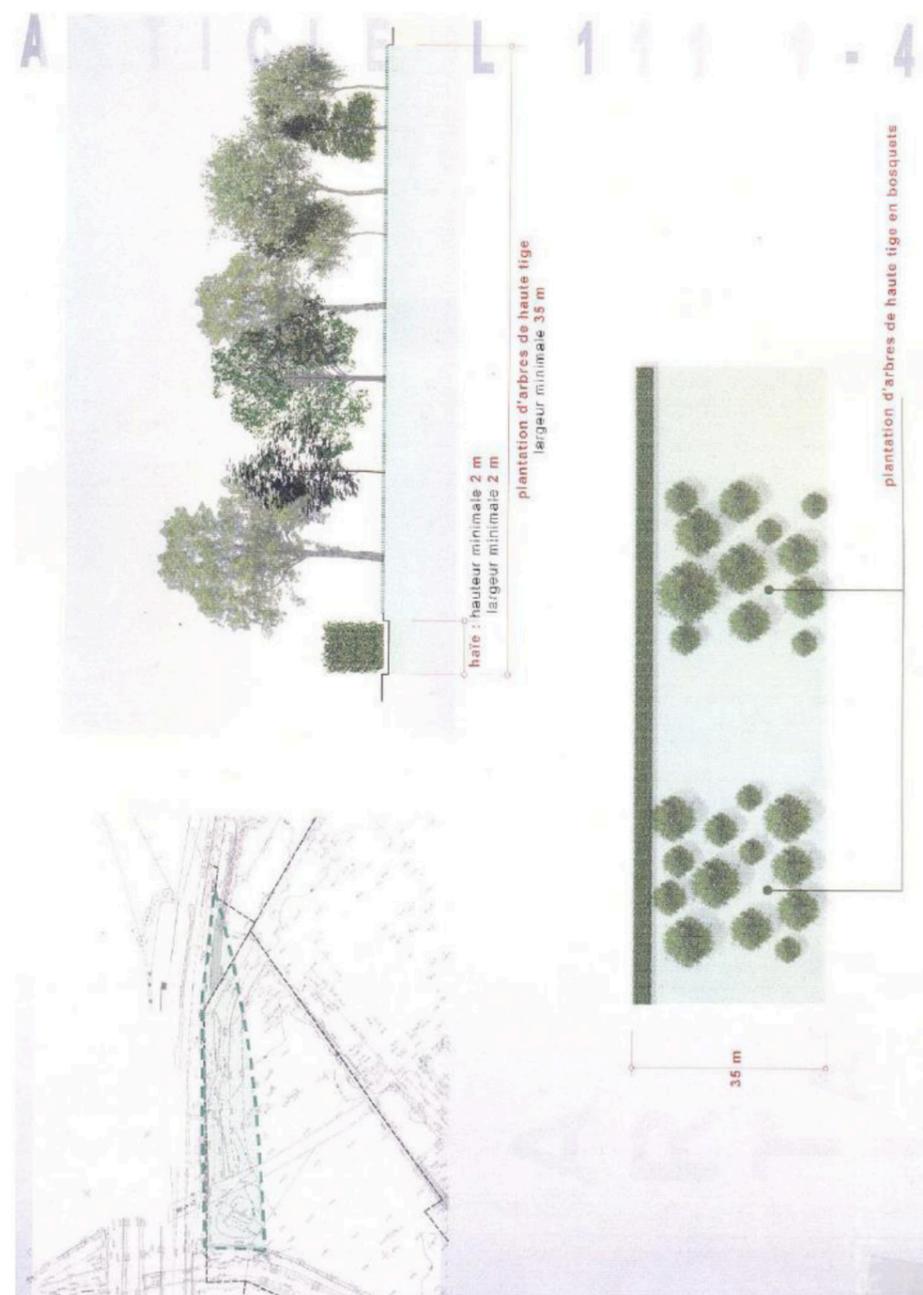
Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction et notamment la pente de la toiture dans le cas où ils sont posés en toiture. Ils devront être installés de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

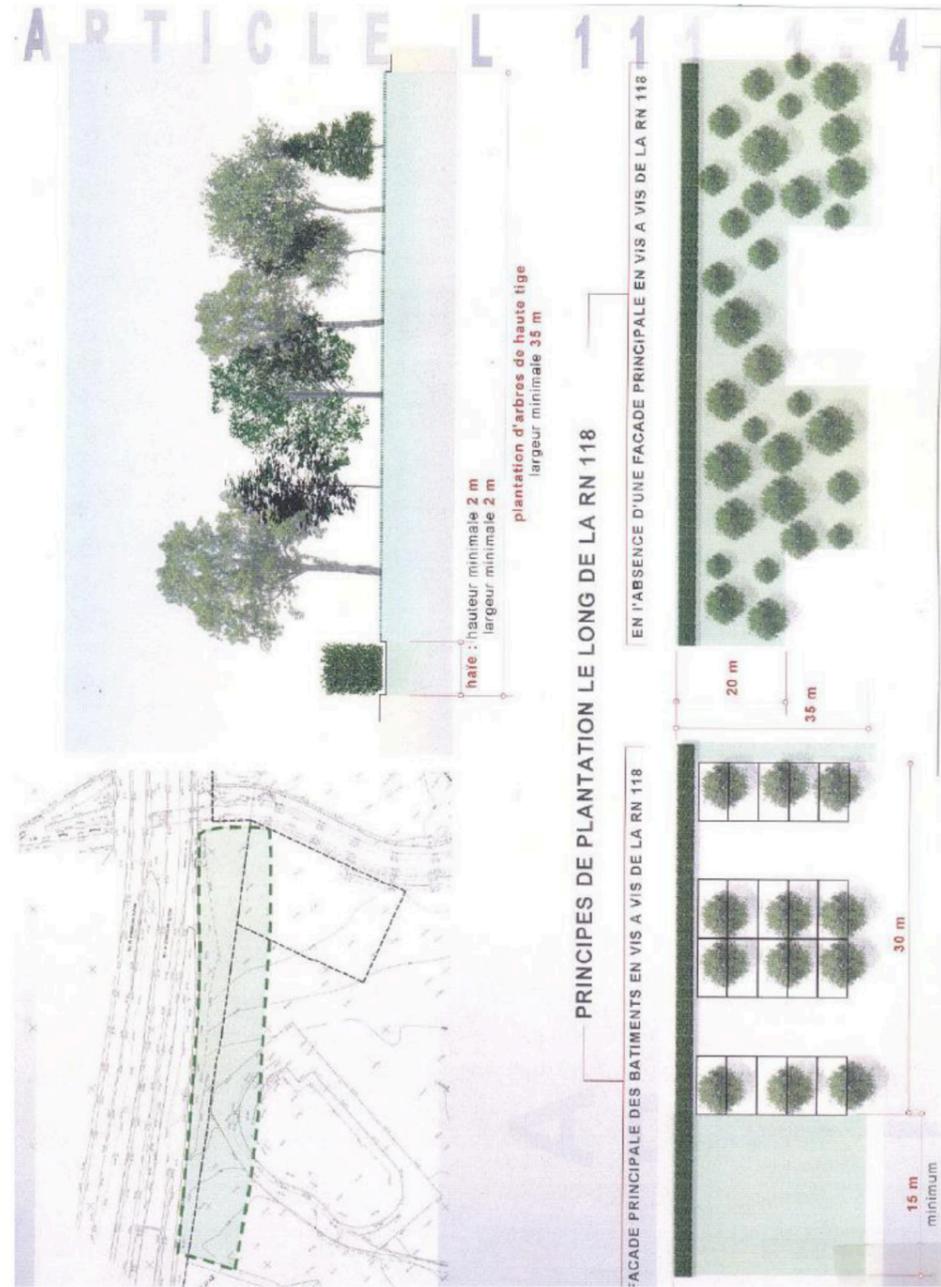
ARTICLE UI 16 :

Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

Non réglementé.

ZONE UI



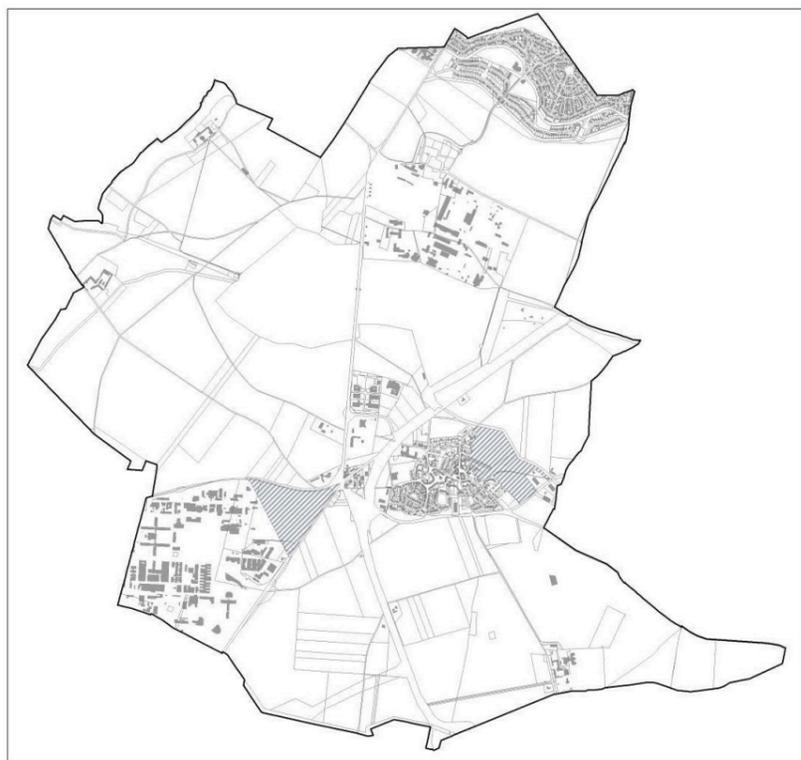


DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE **AU**

Elle est constituée de deux secteurs :

- Une zone AU stricte située au nord-est du bourg, qui fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP – extension nord-est du Bourg).
- Une zone AU située entre le CEA et le carrefour du Christ. Elle doit permettre de répondre aux besoins d'extension du CEA. Cette zone est pour le moment fermée à l'urbanisation notamment dans l'attente de la définition précise des projets de transports au niveau du Christ qui impactent le terrain d'une part et conditionne aussi l'évolution du site.

Plan de délimitation

**ARTICLE AU 1****Les occupations et utilisations du sol interdites**

Sont interdites toutes formes de construction et d'installations.

ARTICLE AU 2**Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

Non réglementé

Article AU 3**Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public**

Non réglementé

ARTICLE AU 4**Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement**

Non réglementé

Article AU 5**Les superficies minimales des terrains constructibles**

Non réglementé.

ARTICLE AU 6**L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques**

Les constructions s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **2 mètres**.

Article AU 7**L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

Les constructions nouvelles peuvent s'implanter sur les limites séparatives ou en retrait avec un minimum de **2 mètres**.

ARTICLE AU 8**L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.**

Non réglementé

ARTICLE AU 9
L'emprise au sol des constructions

Non réglementé

ARTICLE AU 10
La hauteur maximale des constructions

Non réglementé

ARTICLE AU 11
L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

Non réglementé

Article AU 12 :
Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Non réglementé

ARTICLE AU 13 :
Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations

Non réglementé

ARTICLE AU 14 :
Le Coefficient d'Occupation du Sol

Non réglementé

ARTICLE AU 15 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

Non réglementé

ARTICLE AU 16 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

Non réglementé

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

La zone N couvre des espaces naturels ou forestiers, équipés ou non qui, compte tenu soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels, doivent être préservés (article R. 123-8 du Code de l'Urbanisme)

Elle comprend les espaces suivants : les étangs de Saclay et leurs abords boisés, les rigoles du plateau, l'étang d'Orsigny et la partie du bois de Chauveaux sur le territoire (Nord du Val d'Albian).

Des sous-secteurs spécifiques de constructibilité limitée ont été définis en zone N :

- Na : société SODEXTRA, stations-service dans l'espace agricole
- Nb : franges du bourg
- Nc : Nord de la ZAC du Quartier de l'école Polytechnique
- Nd : pavillons remarquables (pavillon du roi et pavillons du garde rigole)

Ng : partie du golf de Saint-Marc sur le territoire

Plan de délimitation



ARTICLE N 1

Les occupations et utilisations du sol interdites

Les constructions et les installations de toute nature à l'exception de celles visées à l'article 2.

Les affouillements et exhaussements de sol dans les secteurs N recouvrant des zones humides.

ARTICLE N 2 :

Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2-1 Pour l'ensemble de la zone : Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux laboratoires d'observation, équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, par exemple postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre l'incendie ou de protection contre les inondations ;

2-2 Les aménagements légers liés à la fréquentation et à l'accueil du public, tels que les cheminements piétonniers et cyclables, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou l'information du public, les bâtiments légers pour abriter, accueillir et informer le public, les postes d'observation. Leur emprise au sol ne peut excéder 20m²;

2-3 Les affouillements, exhaussements de sol, directement nécessaires aux travaux de construction et aménagements autorisés ;

2-4 A l'intérieur du secteur Na uniquement, sont autorisés les aménagements, ouvrages, installations et constructions à condition d'être nécessaires aux installations existantes dans la zone à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013);

2-5 A l'intérieur du secteur Nb uniquement, sont autorisés les ouvrages, installations à condition d'être nécessaires à l'aménagement d'aires de jeux et de loisirs pour enfants ;

2-6 A l'intérieur du secteur Nc uniquement, sont autorisés les ouvrages, aménagements et constructions nécessaires à la réalisation des installations techniques dans le cadre de la ZAC du quartier de l'Ecole polytechnique, y compris les pylônes d'antennes relais pour la téléphonie mobile, les ouvrages liés à la gestion des déchets, unités de production d'énergie... Les édifices liés à l'exploitation des équipements précités seront autorisés. Des espaces plantés sur des surfaces équivalentes à celles existantes dans la zone à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013) seront compensées sur le territoire de Saclay ou dans les environs proches de la zone Nc, en dehors des zones A ;

2-7 A l'intérieur du secteur Nd uniquement, sont autorisés les ouvrages, aménagements et constructions nécessaires à la préservation et la mise en valeur du pavillon du Roi et des pavillons du garde rigole ;

2-8 A l'intérieur du secteur Ng uniquement, sont autorisés les ouvrages et aménagements nécessaires au fonctionnement du golf de Saint-Marc.

2-9 Par ailleurs, une partie de la zone N est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU.

Article N 3**Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public****3-1 : Les accès**

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité. 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.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Les plates-formes d'accès au terrain réalisés sur emprise publique ou privée des voies de desserte doivent préserver la continuité des traitements de sols existants (chaussée, trottoirs, caniveau, etc.).

Toute construction ou autre mode d'occupation du sol peut être refusé si les accès sont insuffisamment dimensionnés compte tenu du nombre de logements ou du nombre de m² de surface de plancher projetés ou si les accès présentent un risque pour la sécurité des personnes. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la disposition des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Les accès sur la voie publique doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale. Il est rappelé que ce ou ces accès doivent faire l'objet d'une autorisation spécifique du gestionnaire de voirie

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables, les sentiers touristiques.

3-2 Les voies nouvelles

Les voies doivent être conçues et aménagées de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles. La largeur d'emprise est de **5 mètres** minimum.

Toute voie nouvelle publique ou privée, de plus de 20 mètres de longueur se terminant en impasse, doit être aménagée pour permettre le demi-tour, notamment pour les véhicules d'enlèvement des ordures ménagères et pour les véhicules de secours.

ARTICLE N 4**Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement****Alimentation en eau potable**

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

Assainissement

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions en vigueur.

- Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante, engendrant une production d'eaux usées, doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

En l'absence d'un réseau public d'assainissement, un dispositif d'assainissement individuel sera admis sous réserve du respect de la législation en vigueur.

- Eaux pluviales

Afin de limiter les apports et le débit de fuite des eaux pluviales provenant de surfaces imperméabilisées vers le réseau public, des techniques dites alternatives doivent être mises en œuvre (noues, chaussées réservoirs, fossés drainants, bassins, rétention d'eau en terrasse, récupération, ...).

Le débit de rejet dans le réseau collecteur d'eaux pluviales doit respecter les normes quantitatives et qualitatives prescrites par le Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB) et adoptées par la commune (0,7 l/s/ha pluie de retour 50 ans).

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.

Réseaux divers

Les lignes de télécommunication et de distribution d'énergie électrique doivent être installées en souterrain chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent.

Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunications en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduits en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété privée-publique. Les ouvrages de télécommunications doivent être conformes aux documents officiels en vigueur à la date de dépôt du permis de construire.

Article N 5**Les superficies minimales des terrains constructibles**

Non réglementé.

ARTICLE N 6**L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques****6-1 Règle générale**

- Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **5 mètres**.
- Secteur Nb : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nc : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.

ZONE N

- Secteur Nd : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Ng : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **6 mètres**.

6-2 Règles particulières

Les dispositions du 6-1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

Article N 7

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7-1 Règle générale

- Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **5 mètres**.
- Secteur Nb : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nc : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nd : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Ng : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **5 mètres**.

7-2 Règles particulières

7-2-1 Les dispositions du 7-1 ne concernent pas les **travaux d'isolation par l'extérieur** réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

7-2-2 Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.

ARTICLE N 8

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 9

L'emprise au sol des constructions

L'emprise au sol maximale des constructions est réglementée de la manière suivante:

- Secteur Na : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **15%**

ZONE N

- Secteur Na* : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **2%**
- Secteur Nb : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **2%**
- Secteur Nc : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **10%** de la superficie totale du secteur Nc.
- Secteur Nd : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à l'emprise existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).
- Secteur Ng : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **1%**.

ARTICLE N 10

La hauteur maximale des constructions

10-1 Définition

La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain naturel jusqu'à l'égout du toit et/ou au faîtage à l'exception des cheminées et ouvrages techniques.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur (égout et/ou faîtage) est mesurée au droit de la construction située au point aval du terrain.

10-2 Règles générales

- A l'intérieur du secteur **Na** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **6 mètres** au point le plus haut.
- A l'intérieur du secteur **Nb** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **3,5 mètres** au point le plus haut.
- A l'intérieur du secteur **Nc** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **15 mètres** au point le plus haut, sauf les ouvrages techniques et autres superstructures liées au service public et à l'intérêt collectif.
La hauteur des antennes-relais est limitée à 15 m.
- A l'intérieur du secteur **Nd** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder celle existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).
- A l'intérieur du secteur **Ng** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **3,5 mètres** au point le plus haut.

10-3 Règles particulières

Lorsqu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013) ne respecte pas les dispositions fixées au **10-2**, les travaux de rénovation, réhabilitation et extension sont autorisés à condition que les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction existante après travaux ne dépassent pas les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013).

ARTICLE N 11

L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

Rappel: En application de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les

ZONE N

constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les constructions doivent être conformes aux prescriptions présentées ci-dessous. Toutefois, en cas d'extension modérée ou de projet d'architecture contemporaine, d'autres dispositions peuvent être retenues à condition de s'insérer qualitativement avec les constructions existantes avoisinantes.

11-1 Composition générale et volumétrie des constructions

▪ Les toitures

Les toitures doivent présenter une simplicité de volume et de conception. Les toitures terrasses doivent faire l'objet d'un traitement (volume, matériaux, couleurs) qui garantisse une bonne insertion dans le site, y compris depuis des points de vues plus éloignés. Les garde-corps de sécurité des toitures terrasses doivent être intégrés à la conception de la façade et être de forme simple. L'installation sur les toitures terrasses accessibles ou non de matériaux ayant l'aspect de canisse en plastique, paille, brande ou bambou, de films PVC et de panneaux de bois est strictement interdit.

La mise en œuvre de toitures végétalisées est admise à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

▪ Les façades

Les différents murs des bâtiments doivent présenter un aspect et une couleur en harmonie avec les constructions avoisinantes. Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les façades des constructions.

11-2 Les éléments techniques

▪ Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales devront être intégrées dans la composition architecturale de la façade.

▪ Les édicules et gaines techniques

Les édicules techniques en toiture doivent, par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent. Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ Les antennes

Les antennes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (antennes, paraboles, etc.) devront être installées obligatoirement en toiture de la façon la moins visible possible depuis l'espace public, sauf dans le secteur Nc. Lorsqu'elles s'implantent en terrasse, elles doivent être le plus en retrait possible de la façade. Elles doivent avoir une couleur qui s'intègre avec la partie de construction sur laquelle elles sont fixées.

ZONE N

11-3 Les clôtures

Les clôtures participent fortement à la qualité des espaces naturels. Les clôtures doivent s'harmoniser avec l'environnement naturel; elles doivent être constituées de grillage doublé de haie vive ou d'une simple haie vive. Elles doivent être conçues de manière à permettre le maintien des corridors écologiques assurant notamment le passage et la circulation des animaux. La végétation de ces clôtures sera réalisée avec des essences de l'écosystème local.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, plaques de béton,...) ou destinés à un autre usage (tôles ondulées, etc.) est interdit.

La hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **2 mètres**.

A l'intérieur du secteur Nc :

- Les clôtures constituées d'une grille en serrurerie ou d'un muret sont autorisées
- La hauteur totale de la clôture en limite de parcelle ne peut excéder 2 mètres, et celle des murets est limitée à 1 mètre.

Pour l'ensemble de la zone les dispositions ci-avant ne s'imposent pas aux clôtures des terrains occupés par des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement l'imposent. Toutefois la hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **3,20 mètres**.

Article N 12 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 13 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations

13-1 Analyse paysagère du site

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement) en respectant le principe de la conservation au maximum des éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres.

Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction et de sa desserte doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens.

13-2 Espaces paysagers

Le secteur Nc doit conserver un caractère planté en assurant des continuités écologiques et boisées.

13-3 Essences végétales

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

ARTICLE N 14 :
Le Coefficient d'Occupation du Sol

Il n'est pas fixé de C.O.S.

ARTICLE N 15 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

Dans le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement, la limitation maximale de la consommation énergétique des constructions doit être recherchée. Les constructions nouvelles doivent être réalisées dans le respect au minimum des obligations en matière de performance énergétique en vigueur. Il en est de même lors des travaux de rénovation et/ou extension de constructions existantes.

L'installation de système de production d'énergie renouvelable ainsi que tous dispositifs concourant à la production d'énergie non nuisante sont préconisés à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction et notamment la pente de la toiture dans le cas où ils sont posés en toiture. Ils devront être installés de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

ARTICLE N 16 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

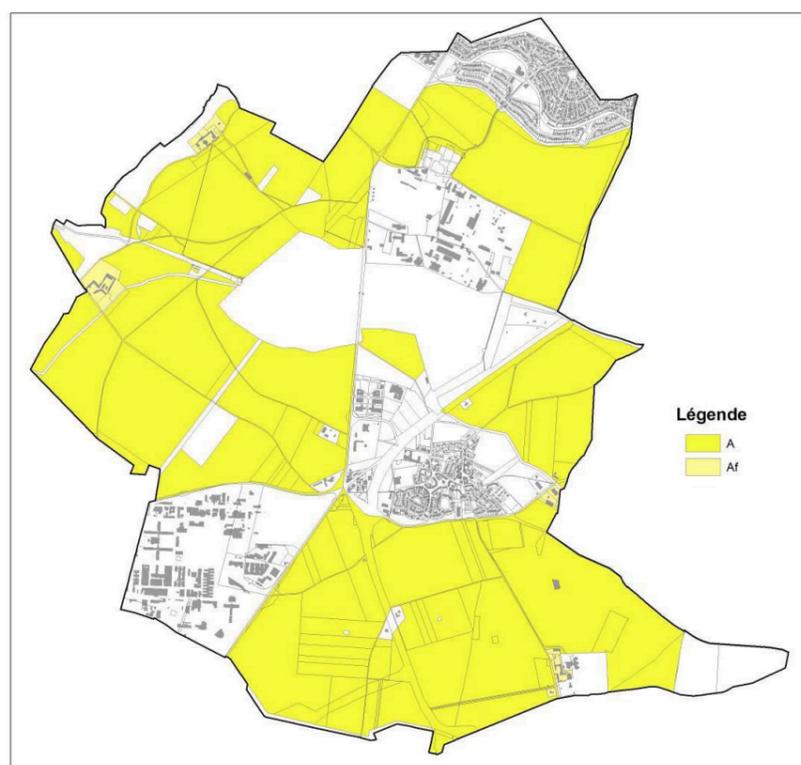
Non réglementé.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE **A**

Cette zone qui s'étend sur la majeure partie du territoire correspond à tous les espaces cultivés aujourd'hui.

La zone A est dédiée à l'activité agricole et la constructibilité y est encadrée afin de permettre aux exploitations existantes d'évoluer, ou à des exploitations nouvelles de s'installer, tout en préservant le paysage et l'activité agricole.

Pour les fermes en zone Af, certains bâtiments agricoles sont identifiés au titre de l'article R.123-12 2° du Code de l'Urbanisme, qui autorise un changement d'affectation du bâti.

Plan de délimitation**ARTICLE A 1****Les occupations et utilisations du sol interdites**

Les constructions et les installations de toute nature à l'exception de celles visées à l'article 2.

ARTICLE A 2 :**Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

2-1 Pour l'ensemble de la zone : Les constructions et installations à condition d'être strictement nécessaires au fonctionnement des activités agricoles y compris les lieux de stockage et dont les exploitants agricoles répondent à la définition donnée en annexe du présent règlement,

2-2 Pour l'ensemble de la zone : Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, et qui ne pourraient être implantés en d'autres lieux, par exemple, postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre incendie ou de protection contre les inondations à l'exception des antennes relais,

2-3 Les aménagements légers liés à la fréquentation et à l'accueil du public, tels que les cheminements piétonniers et cyclables, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou l'information du public,

2-4 Les affouillements, exhaussements de sol, directement nécessaires aux travaux de construction et aménagements autorisés,

2-5 Pour l'ensemble de la zone : les constructions à destination d'habitation à condition d'être strictement nécessaires au logement des exploitants et des personnes assurant le fonctionnement des activités agricoles. L'habitation doit être implantée, en priorité, en continuité des constructions existantes ou à défaut à proximité immédiate de l'exploitation afin d'éviter le mitage,

2-6 A l'intérieur du secteur **Af** uniquement, est autorisé le changement de destination en application des dispositions de l'article R 123-12-2 du Code de l'Urbanisme des constructions existantes identifiées en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'exploitation agricole. Pour les bâtiments ainsi repérés les destinations suivantes sont autorisées : bureau, hébergement hôtelier, commerce et les constructions nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif. Aucune modification du volume existant de la construction ne peut être autorisée, et les extensions, surélévations de constructions existantes ou la création de bâtiments annexes sont interdites,

2-7 Par ailleurs, une partie de la zone A est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU.

Article A 3**Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public****3-1 : Les accès**

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité. 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.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Les plates-formes d'accès au terrain réalisés sur emprise publique ou privée des voies de desserte doivent préserver la continuité des traitements de sols existants (chaussée, trottoirs, caniveau, etc.).

Toute construction ou autre mode d'occupation du sol peut être refusé si les accès sont insuffisamment dimensionnés compte tenu du nombre de logements ou du nombre de m² de surface de plancher projetés ou si les accès présentent un risque pour la sécurité des personnes. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la disposition des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic. Les accès sur la voie publique doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale. Il est rappelé que ce ou ces accès doivent faire l'objet d'une autorisation spécifique du gestionnaire de voirie

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables, les sentiers touristiques.

3-2 Les voies nouvelles

Les voies doivent être conçues et aménagées de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles. La largeur d'emprise est de **5 mètres** minimum. Toute voie nouvelle publique ou privée, de plus de 20 mètres de longueur se terminant en impasse, doit être aménagée pour permettre le demi-tour, notamment pour les véhicules d'enlèvement des ordures ménagères et pour les véhicules de secours.

ARTICLE A 4**Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement****Alimentation en eau potable**

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

Assainissement

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions en vigueur.

- Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante, engendrant une production d'eaux usées, doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

En l'absence d'un réseau public d'assainissement, un dispositif d'assainissement individuel sera admis sous réserve du respect de la législation en vigueur.

- Eaux pluviales

Afin de limiter les apports et le débit de fuite des eaux pluviales provenant de surfaces imperméabilisées vers le réseau public, des techniques dites alternatives doivent être mises en œuvre (noues, chaussées réservoirs, fossés drainants, bassins, rétention d'eau en terrasse, récupération, ...).

Le débit de rejet dans le réseau collecteur d'eaux pluviales doit respecter les normes quantitatives et qualitatives prescrites par le Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB) et adoptées par la commune (0,7 l/s/ha pluie de retour 50 ans).

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.

Réseaux divers

Les lignes de télécommunication et de distribution d'énergie électrique doivent être installées en souterrain chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent.

Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunications en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduits en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété privée-publique. Les ouvrages de télécommunications doivent être conformes aux documents officiels en vigueur à la date de dépôt du permis de construire.

Article A 5**Les superficies minimales des terrains constructibles**

Non réglementé.

ARTICLE A 6**L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques****6-1 Règle générale**

6-1-1 Dans la zone A, les constructions doivent s'implanter en retrait de l'alignement avec un minimum de **5 mètres**.

6-1-2 A l'intérieur du secteur Af, les constructions peuvent s'implanter s'implanter à l'alignement ou en retrait de l'alignement avec un minimum de **5 mètres**.

6-2 Règles particulières

6-2-1 Les dispositions du 6-1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

6-2-2 Les dispositions du 6-1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

6-2-3 Lorsque qu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013) ne respecte pas la règle définie au 6-1, sa surélévation et/ou son extension horizontale de moins de 5 mètres linéaires sont admises dans le prolongement de la construction existante dans la mesure où elles respectent les autres articles du présent règlement.

Article A 7**L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives****7-1 Règle générale**

7-1-1 Dans la zone A, les constructions nouvelles doivent s'implanter en retrait des limites séparatives avec un minimum de **4 mètres**.

7-1-2 A l'intérieur du secteur Af, les constructions peuvent s'implanter sur les limites séparatives ou en retrait avec un minimum de **4 mètres**.

7-2 Règles particulières

7-2-1 Les dispositions du 7-1 ne concernent pas les **travaux d'isolation par l'extérieur** réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

7-2-2 Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.

7-2-3 Lorsque qu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013) ne respecte pas la règle définie au 7-1, sa surélévation et/ou son extension horizontale de moins de 5 mètres linéaire est admise dans le prolongement de la construction existante dans la mesure où elle respecte les autres articles du présent règlement et à condition de ne pas créer de vue directe nouvelle à moins de 3,5 mètres de la façade en vis-à-vis.

ARTICLE A 8**L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.**

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE A 9**L'emprise au sol des constructions**

Non réglementée.

ARTICLE A 10**La hauteur maximale des constructions****10-1 Définition**

La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain naturel jusqu'à l'égout du toit et/ou au faîtage à l'exception des cheminées et ouvrages techniques.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur (égout et/ou faîtage) est mesurée au droit de la construction située au point aval du terrain.

10-2 Règles de hauteur maximales

La hauteur des constructions ne peut excéder **10 mètres** au point le plus haut.

10-3 Règles particulières

Lorsqu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013) ne respecte pas les dispositions fixées au **10-2**, les travaux de rénovation, réhabilitation et extension sont autorisés à condition que les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction existante après travaux ne dépassent pas les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013).

ARTICLE A 11**L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords**

Rappel: En application de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les constructions doivent être conformes aux prescriptions présentées ci-dessous. Toutefois, en cas d'extension modérée ou de projet d'architecture contemporaine, d'autres dispositions peuvent être retenues à condition de s'insérer qualitativement avec les constructions existantes avoisinantes.

11-1 Composition générale et volumétrie des constructions**▪ Les toitures**

Les toitures doivent présenter une simplicité de volume et de conception. Les toitures terrasses doivent faire l'objet d'un traitement (volume, matériaux, couleurs) qui garantisse une bonne insertion dans le site, y compris depuis des points de vues plus éloignés. Les garde-corps de sécurité des toitures terrasses doivent être intégrés à la conception de la façade et être de forme simple.

L'installation sur les toitures terrasses accessibles ou non de matériaux ayant l'aspect de canisse en plastique, paille, brande ou bambou, de films PVC et de panneaux de bois est strictement interdit.

La mise en œuvre de toitures végétalisées est admise à condition qu'elles soient intégrées de façon harmonieuse à la construction.

▪ Les façades

Les différents murs des bâtiments doivent présenter un aspect et une couleur en harmonie avec les constructions avoisinantes.

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les façades des constructions.

11-2 Les éléments techniques

▪ Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales devront être intégrées dans la composition architecturale de la façade.

▪ Les édicules et gaines techniques

Les édicules techniques en toiture doivent, par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ Les antennes

Les antennes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (antennes, paraboles, etc.) devront être installées obligatoirement en toiture de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

Lorsqu'elles s'implantent en terrasse, elles doivent être le plus en retrait possible de la façade. Elles doivent avoir une couleur qui s'intègre avec la partie de construction sur laquelle elles sont fixées.

11-3 Les clôtures

Les clôtures participent fortement à la qualité des espaces naturels.

Les clôtures doivent s'harmoniser avec l'environnement naturel; elles doivent être constituées de grillage doublé de haie vive ou d'une simple haie vive. Elles doivent être conçues de manière à permettre le maintien des corridors écologiques assurant notamment le passage et la circulation des animaux.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, plaques de béton,...) ou destinés à un autre usage (tôles ondulées, etc.) est interdit.

La hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **2 mètres**.

Les dispositions ci-avant ne s'imposent pas aux clôtures des terrains occupés par des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement l'imposent.

Article A 12 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

12-1-1 Nombre de places à réaliser

Lors de toute opération de construction, d'extension, de surélévation ou de changement de destination de locaux ou de création de logements supplémentaires avec ou sans création de surface de plancher, des aires de stationnement doivent être réalisées afin d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions. Les normes sont définies en fonction de la nature de la construction. Le nombre total de places de stationnement est arrondi au chiffre entier supérieur.

Il est exigé au moins :

Pour les constructions à destination d'habitation :

- 2 places de stationnement par logement minimum.
- La suppression d'une place de stationnement est interdite. Elle ne peut être autorisée qu'à condition que la place supprimée soit récréée sur le terrain.

Pour les constructions à destination de bureaux :

- 1 place de stationnement par tranche de **40 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination de commerce et d'artisanat :

- 1 place de stationnement par tranche de **60 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :

- 2 places de stationnement pour 3 chambres.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions et installation nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif :

- Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité,...) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

12-2 Normes techniques

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après.

- Longueur : 5 mètres,
- Largeur : 2,30 mètres,
- 5 mètres de dégagement.

Les rampes d'accès au sous-sol ne doivent pas entraîner de modification du niveau du trottoir et leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 4 % sauf en cas d'impossibilité technique.

Les rampes d'accès ne doivent pas avoir une pente supérieure à 18%.

ARTICLE A 13 :**Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations****13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement) en respectant le principe de la conservation au maximum des éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres.

Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction et de sa desserte doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens.

13-2 Aires de stationnement

- Les aires de stationnement doivent être localisées et réalisées dans un souci de limitation de l'imperméabilisation des sols. Pour cela, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.
- Les aires de stationnement comportant plus de 4 emplacements doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 200 m² de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés.

13-3 Essences végétales

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

ARTICLE A 14 :**Le Coefficient d'Occupation du Sol**

Il n'est pas fixé de C.O.S.

ARTICLE A 15 :**Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales**

Dans le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement, la limitation maximale de la consommation énergétique des constructions doit être recherchée. Les constructions nouvelles doivent être réalisées dans le respect au minimum des obligations en matière de performance énergétique en vigueur. Il en est de même lors des travaux de rénovation et/ou extension de constructions existantes.

L'installation de système de production d'énergie renouvelable ainsi que tous dispositifs concourant à la production d'énergie non nuisante sont préconisés à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction et notamment la pente de la toiture dans le cas où ils sont posés en toiture. Ils devront être installés de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

ARTICLE A 16 :**Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques**

Non réglementé

B2. Règlement d'urbanisme
Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Saclay

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 03 septembre 2013

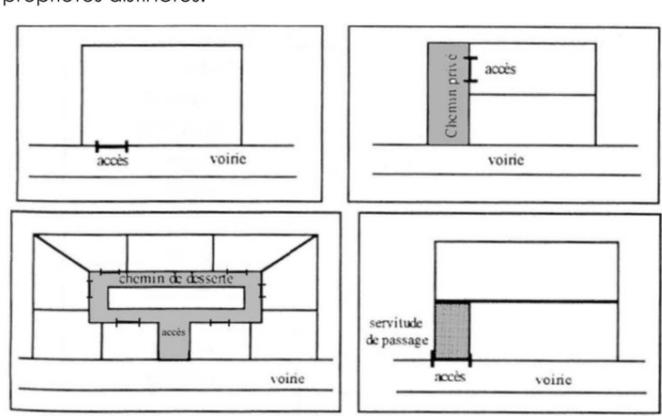
GLOSSAIRE et DEFINITIONS

Précisions concernant la signification de certains mots ou expressions utilisés dans le présent règlement.

Accès et voie nouvelle :

L'accès est constitué par la limite entre le terrain et la voie qui le dessert.

La voie nouvelle est une emprise publique ou privée qui permet de desservir plusieurs propriétés distinctes.



Alignement par rapport aux voies :

L'alignement désigne la limite entre le terrain privé et l'emprise de la voie publique.

Bâtiment annexe :

Lorsque qu'il est fait mention de disposition particulière relatives aux constructus annexes il s'agit d'une construction non affectée à l'habitation et qui n'est pas contiguë à la construction principale à usage d'habitation : garage, abri de jardin,...

Clôture :

Dispositif situé entre la limite de l'unité foncière et la limite avec le domaine public d'une part et, d'autre part, la limite avec les parcelles qui lui sont contiguës ayant pour fonction d'empêcher ou de limiter le libre passage.

Constructions et installations nécessaires aux services publics :

Le terme recouvre l'ensemble des constructions publiques ou privées, affectées à une activité de service au public : cela concerne des équipements administratifs mais aussi les établissements scolaires, ainsi que les équipements publics ou privés qui assurent une fonction dans les domaines suivants : santé, culture, action sociale, sport, loisirs, tourisme, **transports publics**, etc.

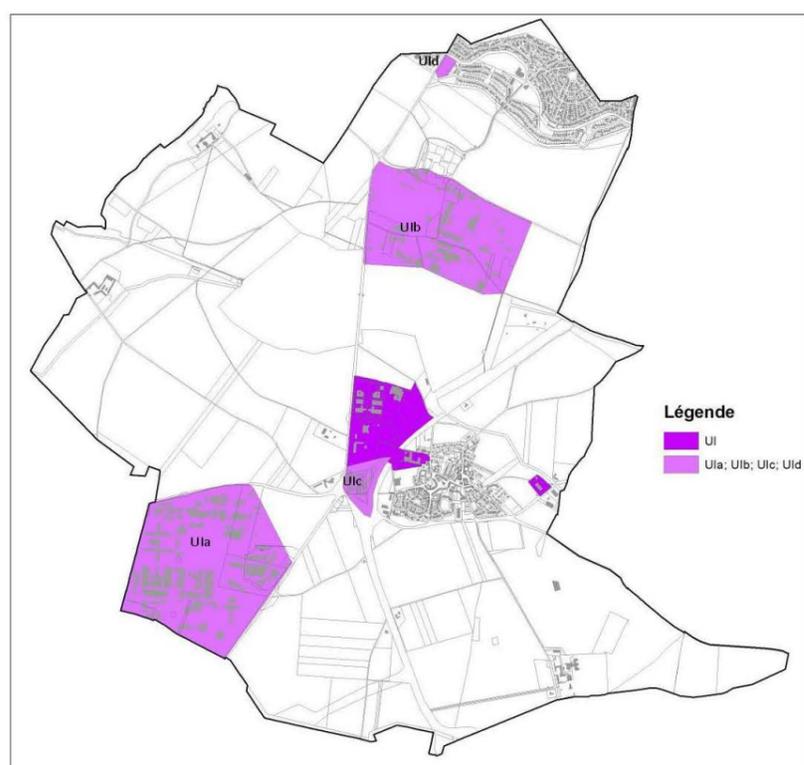
DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE UI

Cette zone regroupe les zones d'activités de la commune. Cela comprend le Domaine Technologique et le garage automobile au sud-est du bourg.

Des secteurs sont créés pour les grands secteurs d'activités :

- secteur U1a pour le CEA
- secteur U1b pour DGA Propulseurs,
- secteur U1c pour la zone du Christ, aujourd'hui inconstructible du fait de la servitude liée au CEA
- secteur U1d pour le Simply Market au Val d'Albian

Plan de délimitation



ARTICLE UI 1

Les occupations et utilisations du sol interdites

Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- Les constructions à destination d'industrie dans les secteurs U1c et U1d,
- Les constructions à destination d'habitation à l'exception des dispositions figurant à l'article 2,
- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation préalable ou à déclaration à l'exception des dispositions figurant à l'article 2,
- Les affouillements et exhaussements des sols non nécessaires à l'acte de construire,
- Les dépôts à ciel ouvert de ferrailles, de matériaux, de déchets ainsi que des véhicules épaves,
- L'installation des caravanes, conformément aux dispositions des articles R.111-39 et R.111-43 du Code de l'Urbanisme.

ARTICLE UI 2

Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2-1 les constructions à destination d'habitation sont autorisées dans les conditions suivantes :

- être strictement nécessaire au fonctionnement et/ou au gardiennage des constructions et installations autorisées dans la zone

2-2 Les affouillements, exhaussements de sol, à condition d'être directement nécessaires aux travaux de construction et aménagements autorisés.

2-3 Par ailleurs, une partie de la zone UI est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU.

2-4 Au regard des caractéristiques des sols et de leur caractère fortement imperméable, la création de caves et parkings en sous-sol est déconseillée.

Article UI 3

Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

3-1 : Les accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité. 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.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Les plates-formes d'accès au terrain réalisés sur emprise publique ou privée des voies de desserte doivent préserver la continuité des traitements de sols existants (chaussée, trottoirs, caniveau, etc.).

ZONE UI

Toute construction ou autre mode d'occupation du sol peut être refusé si les accès sont insuffisamment dimensionnés compte tenu du nombre de logements ou du nombre de m² de surface de plancher projetés ou si les accès présentent un risque pour la sécurité des personnes. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la disposition des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic.

Les accès sur la voie publique doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale. Il est rappelé que ce ou ces accès doivent faire l'objet d'une autorisation spécifique du gestionnaire de voirie.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables, les sentiers touristiques.

3-2 Les voies nouvelles

Les voies doivent être conçues et aménagées de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles. La largeur d'emprise est de **5 mètres** minimum.

Toute voie nouvelle publique ou privée, de plus de 20 mètres de longueur se terminant en impasse, doit être aménagée pour permettre le demi-tour, notamment pour les véhicules d'enlèvement des ordures ménagères et pour les véhicules de secours.

ARTICLE UI 4

Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement

Alimentation en eau potable

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

Assainissement

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions en vigueur.

- Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante, engendrant une production d'eaux usées, doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

En l'absence d'un réseau public d'assainissement, un dispositif d'assainissement individuel sera admis sous réserve du respect de la législation en vigueur.

- Eaux pluviales

Afin de limiter les apports et le débit de fuite des eaux pluviales provenant de surfaces imperméabilisées vers le réseau public, des techniques dites alternatives doivent être mises en œuvre (noues, chaussées réservoirs, fossés drainants, bassins, rétention d'eau en terrasse, récupération, ...).

En cas d'impossibilité technique justifiée, le débit de rejet dans le réseau collecteur d'eaux pluviales doit respecter les normes quantitatives et qualitatives prescrites par le Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB) et adoptées par la commune (0,7 l/s/ha pluie de retour 50 ans).

ZONE UI

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.

Réseaux divers

Les lignes de télécommunication et de distribution d'énergie électrique doivent être installées en souterrain chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent.

Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunications en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduits en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété privée-publique. Les ouvrages de télécommunications doivent être conformes aux documents officiels en vigueur à la date de dépôt du permis de construire.

Article UI 5

Les superficies minimales des terrains constructibles

Non réglementé.

ARTICLE UI 6

L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques

6-1 Règle générale

Les constructions doivent être implantées au moins à **5 mètres** de l'alignement des voies existantes ou à créer, ou des dessertes internes à modifier ou à créer, excepté en ce qui concerne les installations électriques et radioélectriques.

En vis-à-vis de la RN 118, les constructions doivent être implantées au moins à **35 mètres** de l'alignement.

6-2 Règles particulières

6-2-1 Les dispositions du 6-1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

6-2-2 Les dispositions du 6-1 ne s'appliquent pas constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

Article UI 7

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7-1 Règle générale

Pour la zone UI et les secteurs UIa, UIb et UIc :

Les constructions nouvelles doivent être éloignées des limites séparatives de telle manière que la marge de recul soit au moins égale à **10 mètres**.

Pour le secteur UIc :

Les constructions nouvelles doivent être éloignées des limites séparatives de telle manière que la marge de recul soit au moins égale à **5 mètres**.

7-2 Règles particulières

7-2-1 Les dispositions du 7-1 ne concernent pas les **travaux d'isolation par l'extérieur** réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

7-2-2 Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.

7-2-3 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE UI 8

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

8-1 Règles générales

Lorsque deux constructions implantées sur la même unité foncière ne sont pas contiguës, la distance minimale entre deux constructions doit être égale à la hauteur (L=H) de la façade de la construction la plus haute.

8-2 Règles particulières

Il n'est pas fixé de règle :

- Pour les façades ou parties de façades en vis à vis ne comportant pas de vues,
- Pour les constructions et installations nécessaires aux services publics.

ARTICLE UI 9

L'emprise au sol des constructions

L'emprise au sol maximale est fixée à **80%** de la superficie totale du terrain.

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

ARTICLE UI 10

La hauteur maximale des constructions

10-1 Définition

La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain naturel jusqu'à l'égout du toit et/ou au faîtage à l'exception des cheminées et ouvrages techniques.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur (égout et/ou faîtage) est mesurée au droit de la construction située au point aval du terrain.

10-2 Règles générales

10-2-1 Pour la zone UI et les secteurs UIb, UIc et UId: La hauteur des constructions ne peut excéder **10 mètres** au faîtage (ou à l'acrotère et ouvrages techniques compris pour les toitures terrasses).

10-2-1 Pour le secteur UIa: La hauteur des constructions ne peut excéder **20 mètres** au faîtage (ou à l'acrotère et ouvrages techniques compris pour les toitures terrasses).

10-3 Règles particulières

10-3-1 : Lorsqu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013) ne respecte pas les dispositions fixées au **10-2**, les travaux de

rénovation, réhabilitation et extension sont autorisés à condition que les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction existante après travaux ne dépassent pas les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013).

10-3-2: La hauteur des constructions annexes mesurée au point le plus haut des bâtiments ne peut excéder **3,50 mètres**.

ARTICLE UI 11

L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

Rappel: En application de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

11-1 Composition générale et volumétrie des constructions**Les toitures**

Les toitures doivent présenter une simplicité de volume et de conception.

Les toitures terrasses doivent faire l'objet d'un traitement (volume, matériaux, couleurs) qui garantisse une bonne insertion dans le site, y compris depuis des points de vues plus éloignés.

Les garde-corps de sécurité des toitures terrasses doivent être intégrés à la conception de la façade et être de forme simple.

Les cheminées doivent être traitées avec les matériaux et couleurs en harmonie avec ceux de la construction.

Les édifices et ouvrages techniques tels que machinerie d'ascenseurs, gaines de ventilation, extracteurs, doivent être pris en compte dans la composition générale du volume de la construction.

Les matériaux et couleurs doivent être en harmonie avec ceux de la construction.

La mise en œuvre de toitures végétalisées, l'installation de système de production d'énergie renouvelables ainsi que tous dispositifs concourant à la production d'énergie non nuisante sont admis à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

Les façades

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les façades des constructions.

11-2 Les éléments techniques**Les descentes d'eaux pluviales**

Les descentes d'eaux pluviales devront être intégrées dans la composition architecturale de la façade.

▪ Les rampes de parking

Les rampes de parking, destinées à desservir les parcs de stationnement, doivent être intégrées dans la construction. Dans le cas où la configuration du terrain ou des contraintes techniques ne le permettraient pas, elles devront être traitées de manière à s'harmoniser avec la construction et les espaces extérieurs.

▪ Les édifices et gaines techniques

Les édifices techniques en toiture doivent, par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ Les antennes

Les antennes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (antennes, paraboles, etc.) devront être installées obligatoirement en toiture de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

Lorsqu'elles s'implantent en terrasse, elles doivent être le plus en retrait possible de la façade. Elles doivent avoir une couleur qui s'intègre avec la partie de construction sur laquelle elles sont fixées.

▪ Les panneaux solaires ou photovoltaïques

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction et notamment la pente de la toiture dans le cas où ils sont posés en toiture. Ils devront être installés de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

11-3 Les clôtures

Les clôtures participent fortement à la qualité des espaces urbains. A ce titre leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière en respectant une harmonie avec les clôtures existantes à proximité.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, plaques de béton,...) ou destinés à un autre usage (tôles ondulées, etc.) est interdit.

La hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **2 mètres** sur rue et en limites séparatives. Elles doivent être conçues de manière à permettre le maintien des corridors écologiques assurant notamment le passage et la circulation des animaux.

Les dispositions ci-avant ne s'imposent pas aux clôtures des terrains occupés par des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement l'imposent.

Article UI 12 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

12-1-1 Nombre de places à réaliser

Lors de toute opération de construction, d'extension, de surélévation ou de changement de destination de locaux ou de création de logements supplémentaires avec ou sans création de surface de plancher, des aires de stationnement doivent être réalisées afin d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules correspondant

aux besoins des constructions. Les normes sont définies en fonction de la nature de la construction. Le nombre total de places de stationnement est arrondi au chiffre entier supérieur.

Lorsqu'une opération immobilière comporte à la fois des locaux à usage de bureaux, de laboratoire, d'industrie et d'entrepôt, le nombre de places de stationnement exigé tient compte d'un usage multiple des locaux par les mêmes personnes. Il doit être égal au plus grand nombre de places exigé pour l'une seulement des catégories. Ces places doivent être bandisées.

En complément des dispositions ci-dessus le calcul du nombre de places à réaliser peut tenir compte des places déjà existantes sur le terrain au regard des obligations fixées au titre du présent règlement.

Dans le secteur UIa, la prise en compte des places existantes peut se faire sur l'ensemble du périmètre de la zone.

Il est exigé au moins :

Pour les constructions à destination d'habitation :

- 2 places de stationnement par logement minimum.
- La suppression d'une place de stationnement est interdite. Elle ne peut être autorisée qu'à condition que la place supprimée soit recréée sur le terrain.

Pour les constructions à destination de bureaux :

- 1 place de stationnement par tranche de **40 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination d'industrie de commerce et d'artisanat :

- 1 place de stationnement par tranche de **60 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :

- 2 places de stationnement pour 3 chambres.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination d'entrepôt :

- 1 place par tranche de **100 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions et installation nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif :

- Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité,...) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

12-2 Normes techniques

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après.

- Longueur : 5 mètres,
- Largeur : 2,30 mètres,
- 5 mètres de dégagement.

Les rampes d'accès au sous-sol ne doivent pas entraîner de modification du niveau du trottoir et leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 4 % sauf en cas d'impossibilité technique.

Les rampes d'accès ne doivent pas avoir une pente supérieure à 18%.

12-3 Rappel des dispositions du Code de l'Urbanisme

Lorsque le Plan Local d'Urbanisme impose la réalisation d'aires de stationnement, celles-ci peuvent être réalisées sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat dans la limite de 300 mètres. Lorsque le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues aux premier et deuxième alinéas ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

12-4 Prescriptions en matière de stationnement pour les vélos

- Dans les constructions à destination d'habitation comportant plus de 2 logements et les constructions à destination de bureaux il doit être créé des espaces dédiés aux vélos. Ces espaces doivent être aisément accessibles et disposer des aménagements adaptés.
- La création d'un espace dédié aux vélos est également imposée pour les équipements publics ou d'intérêt collectif.

Règle :

- Pour les bâtiments à usage principal d'habitation, l'espace possèdera une superficie de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales, et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m²
- Pour les bâtiments à usage principal de bureaux, l'espace possèdera une superficie représentant 1,5 % de la surface de plancher. Cet espace peut être constitué de plusieurs emplacements.

ARTICLE UI 13 :**Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations****13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement) en respectant le principe de la conservation au maximum des éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres.

Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction et de sa desserte doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens.

13-2 Espaces paysagers

Le plan de zonage identifie des espaces paysagers au titre de l'article L 123-1-5 7° du Code de l'Urbanisme. Les aménagements et constructions doivent être réalisés de manière à conserver un caractère paysager au site.

13-3 Dispositions générales**13-3-1 Les espaces libres**

- Un arbre est imposé pour 200 m² d'espaces libres (arbre existant conservé ou à planter). Le nombre minimal est arrondi au nombre entier supérieur. Les arbres doivent être plantés dans un espace de pleine terre au moins égal à un carré de 1,50 mètre. En vis-à-vis de la RN 118 les dispositions mentionnées sur les schémas ci-après sont également applicables.

13-3-2 Aires de stationnement

- Les aires de stationnement doivent être localisées et réalisées dans un souci de limitation de l'imperméabilisation des sols. Pour cela, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.
- Les aires de stationnement comportant plus de 10 emplacements doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 200 m² de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés.
- Des écrans boisés doivent être aménagés autour des parcs de stationnements publics ou privés de plus de 500 m².
- Lorsque la surface des aires de stationnement excèdera 2 000 m², elles seront divisées par des rangées d'arbres ou de haies vivres, afin d'en améliorer l'aspect et d'en réduire les nuisances.

13-3-3 Constructions et installations nécessaires aux services publics

Les dispositions figurant au 13-2-1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires aux services publics.

L'ensemble des règles définies à l'article UI 13 ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

13-3-4 Essences végétales

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

ARTICLE UI 14 :**Le Coefficient d'Occupation du Sol**

Il n'est pas fixé de C.O.S.

ARTICLE UI 15 :**Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales**

Dans le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement, la limitation maximale de la consommation énergétique des constructions doit être recherchée. Les constructions nouvelles doivent être réalisées dans le respect au minimum des obligations en matière de performance énergétique en vigueur. Il en est de même lors des travaux de rénovation et/ou extension de constructions existantes.

ZONE UI

L'installation de système de production d'énergie renouvelable ainsi que tous dispositifs concourant à la production d'énergie non nuisante sont préconisés à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

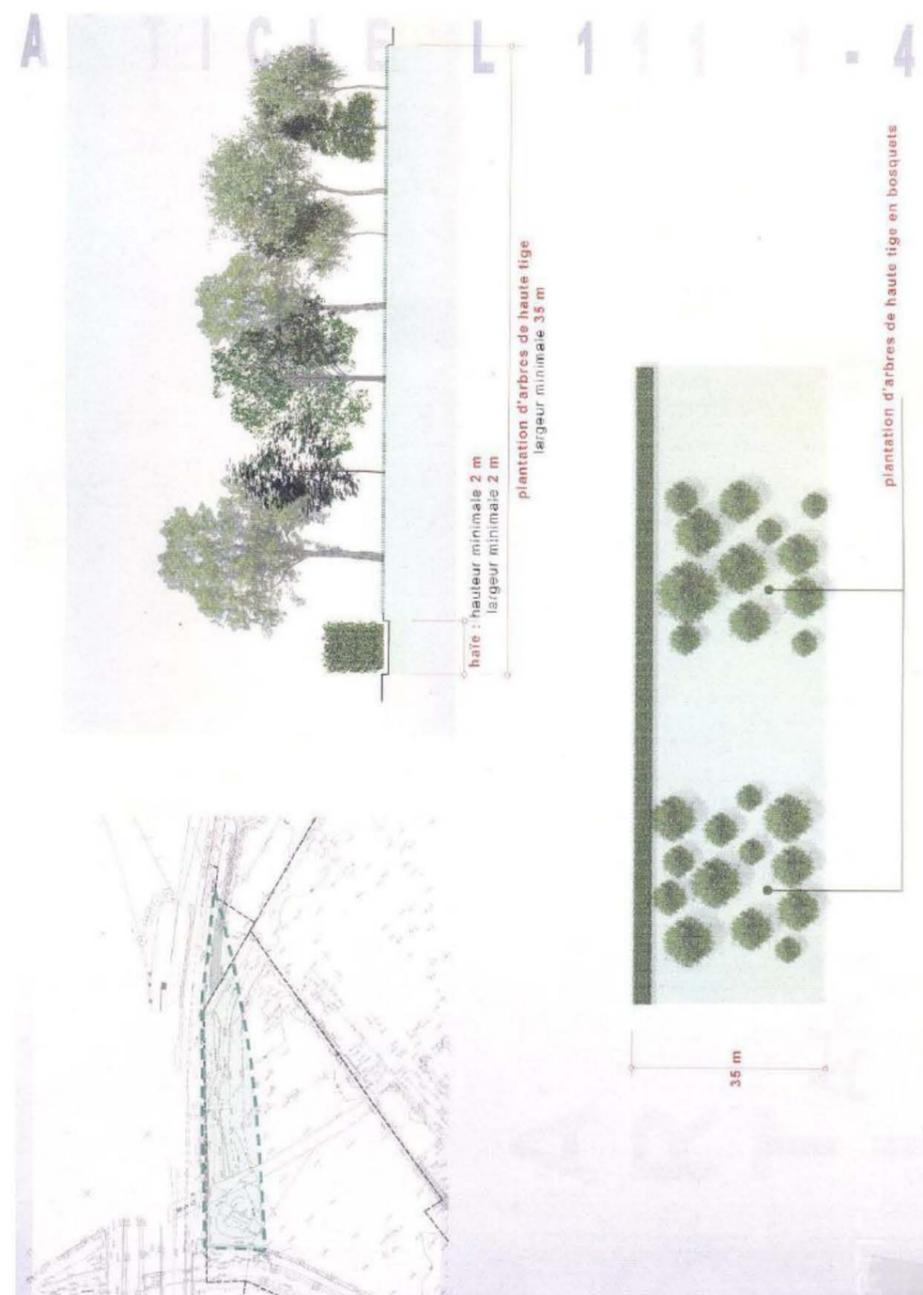
Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction et notamment la pente de la toiture dans le cas où ils sont posés en toiture. Ils devront être installés de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

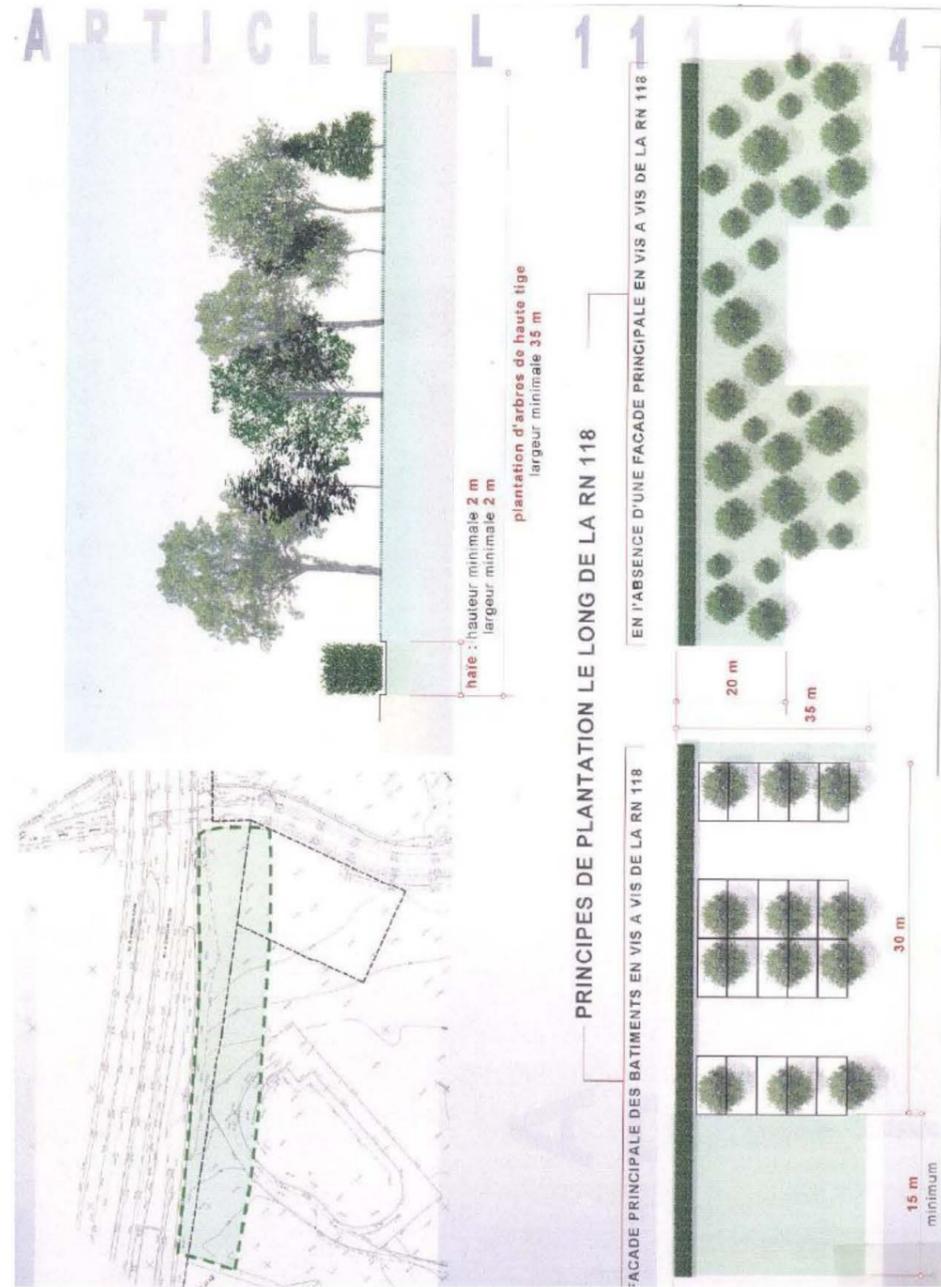
ARTICLE UI 16 :

Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

Non réglementé.

ZONE UI





DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE **AU**

Elle est constituée de deux secteurs :

- Une zone AU stricte située au nord-est du bourg, qui fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation (OAP – extension nord-est du Bourg).
- Une zone AU située entre le CEA et le carrefour du Christ. Elle doit permettre de répondre aux besoins d'extension du CEA. Cette zone est pour le moment fermée à l'urbanisation notamment dans l'attente de la définition précise des projets de transports au niveau du Christ qui impactent le terrain d'une part et conditionne aussi l'évolution du site.

Plan de délimitation

**ARTICLE AU 1****Les occupations et utilisations du sol interdites**

Sont interdites toutes formes de construction et d'installations, à l'exception des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

ARTICLE AU 2**Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

Non réglementé

Sont uniquement autorisées les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Article AU 3**Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public**

Non réglementé

ARTICLE AU 4**Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement**

Non réglementé

Article AU 5**Les superficies minimales des terrains constructibles**

Non réglementé.

ARTICLE AU 6**L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques**

Les constructions s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **2 mètres**.

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

Article AU 7**L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives**

Les constructions nouvelles peuvent s'implanter sur les limites séparatives ou en retrait avec un minimum de **2 mètres**.

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

ARTICLE AU 8**L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.**

Non réglementé

ARTICLE AU 9
L'emprise au sol des constructions

Non réglementé

ARTICLE AU 10
La hauteur maximale des constructions

Non réglementé

ARTICLE AU 11
L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

Non réglementé

Article AU 12 :
Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Non réglementé

ARTICLE AU 13 :
Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations

Non réglementé

ARTICLE AU 14 :
Le Coefficient d'Occupation du Sol

Non réglementé

ARTICLE AU 15 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

Non réglementé

ARTICLE AU 16 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

Non réglementé

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE N

La zone N couvre des espaces naturels ou forestiers, équipés ou non qui, compte tenu soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels, doivent être préservés (article R. 123-8 du Code de l'Urbanisme)

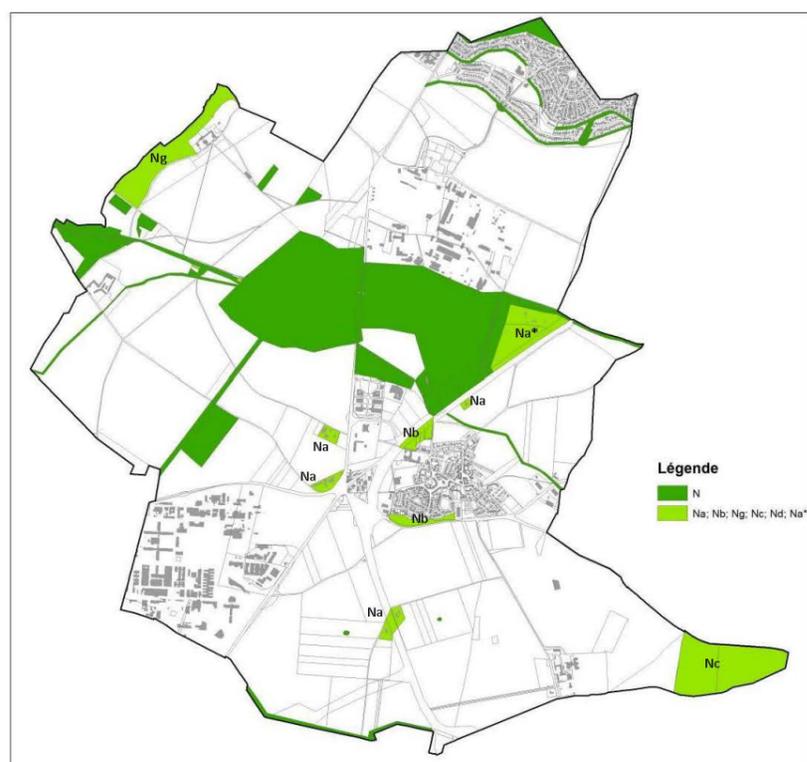
Elle comprend les espaces suivants : les étangs de Saclay et leurs abords boisés, les rigoles du plateau, l'étang d'Orsigny et la partie du bois de Chauveaux sur le territoire (Nord du Val d'Albian).

Des sous-secteurs spécifiques de constructibilité limitée ont été définis en zone N :

- Na : société SODEXTRA, stations-service dans l'espace agricole
- Nb : franges du bourg
- Nc : Nord de la ZAC du Quartier de l'école Polytechnique
- Nd : pavillons remarquables (pavillon du roi et pavillons du garde rigole)

Ng : partie du golf de Saint-Marc sur le territoire

Plan de délimitation



ARTICLE N 1

Les occupations et utilisations du sol interdites

Les constructions et les installations de toute nature à l'exception de celles visées à l'article 2.

Les affouillements et exhaussements de sol dans les secteurs N recouvrant des zones humides.

ARTICLE N 2 :

Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

2-1 Pour l'ensemble de la zone :

- Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux laboratoires d'observation, équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, par exemple postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre l'incendie ou de protection contre les inondations ;

- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

2-2 Les aménagements légers liés à la fréquentation et à l'accueil du public, tels que les cheminements piétonniers et cyclables, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou l'information du public, les bâtiments légers pour abriter, accueillir et informer le public, les postes d'observation. Leur emprise au sol ne peut excéder 20m²;

2-3 Les affouillements, exhaussements de sol, directement nécessaires aux travaux de construction et aménagements autorisés ;

2-4 A l'intérieur du secteur Na uniquement, sont autorisés les aménagements, ouvrages, installations et constructions à condition d'être nécessaires aux installations existantes dans la zone à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013);

2-5 A l'intérieur du secteur Nb uniquement, sont autorisés les ouvrages, installations à condition d'être nécessaires à l'aménagement d'aires de jeux et de loisirs pour enfants ;

2-6 A l'intérieur du secteur Nc uniquement, sont autorisés les ouvrages, aménagements et constructions nécessaires à la réalisation des installations techniques dans le cadre de la ZAC du quartier de l'Ecole polytechnique, y compris les pylônes d'antennes relais pour la téléphonie mobile, les ouvrages liés à la gestion des déchets, unités de production d'énergie... Les édifices liés à l'exploitation des équipements précités seront autorisés. Des espaces plantés sur des surfaces équivalentes à celles existantes dans la zone à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013) seront compensées sur le territoire de Saclay ou dans les environs proches de la zone Nc, en dehors des zones A ;

2-7 A l'intérieur du secteur Nd uniquement, sont autorisés les ouvrages, aménagements et constructions nécessaires à la préservation et la mise en valeur du pavillon du Roi et des pavillons du garde rigole ;

2-8 A l'intérieur du secteur Ng uniquement, sont autorisés les ouvrages et aménagements nécessaires au fonctionnement du golf de Saint-Marc.

2-9 Par ailleurs, une partie de la zone N est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU.

Article N 3**Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public****3-1 : Les accès**

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité. 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.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Les plates-formes d'accès au terrain réalisés sur emprise publique ou privée des voies de desserte doivent préserver la continuité des traitements de sols existants (chaussée, trottoirs, caniveau, etc.).

Toute construction ou autre mode d'occupation du sol peut être refusé si les accès sont insuffisamment dimensionnés compte tenu du nombre de logements ou du nombre de m² de surface de plancher projetés ou si les accès présentent un risque pour la sécurité des personnes. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la disposition des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic. Les accès sur la voie publique doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale. Il est rappelé que ce ou ces accès doivent faire l'objet d'une autorisation spécifique du gestionnaire de voirie

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables, les sentiers touristiques.

3-2 Les voies nouvelles

Les voies doivent être conçues et aménagées de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles. La largeur d'emprise est de **5 mètres** minimum. Toute voie nouvelle publique ou privée, de plus de 20 mètres de longueur se terminant en impasse, doit être aménagée pour permettre le demi-tour, notamment pour les véhicules d'enlèvement des ordures ménagères et pour les véhicules de secours.

ARTICLE N 4**Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement****Alimentation en eau potable**

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

Assainissement

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions en vigueur.

- Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante, engendrant une production d'eaux usées, doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

En l'absence d'un réseau public d'assainissement, un dispositif d'assainissement individuel sera admis sous réserve du respect de la législation en vigueur.

- Eaux pluviales

Afin de limiter les apports et le débit de fuite des eaux pluviales provenant de surfaces imperméabilisées vers le réseau public, des techniques dites alternatives doivent être mises en œuvre (noues, chaussées réservoirs, fossés drainants, bassins, rétention d'eau en terrasse, récupération, ...).

Le débit de rejet dans le réseau collecteur d'eaux pluviales doit respecter les normes quantitatives et qualitatives prescrites par le Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB) et adoptées par la commune (0,7 l/s/ha pluie de retour 50 ans).

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.

Réseaux divers

Les lignes de télécommunication et de distribution d'énergie électrique doivent être installées en souterrain chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent.

Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunications en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduits en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété privée-publique. Les ouvrages de télécommunications doivent être conformes aux documents officiels en vigueur à la date de dépôt du permis de construire.

Article N 5**Les superficies minimales des terrains constructibles**

Non réglementé.

ARTICLE N 6**L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques****6-1 Règle générale**

- Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **5 mètres**.
Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.
- Secteur Nb : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nc : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.

ZONE N

- Secteur Nd : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Ng : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **6 mètres**.

6-2 Règles particulières

Les dispositions du 6-1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

Article N 7

L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

7-1 Règle générale

- Secteur Na : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **5 mètres**.
Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.
- Secteur Nb : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nc : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Nd : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent à l'alignement ou en retrait avec un minimum de **1 mètre**.
- Secteur Ng : Les installations et constructions autorisées à l'article N2 s'implantent en retrait avec un minimum de **5 mètres**.

7-2 Règles particulières

7-2-1 Les dispositions du 7-1 ne concernent pas les **travaux d'isolation par l'extérieur** réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

7-2-2 Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.

ARTICLE N 8

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 9

L'emprise au sol des constructions

L'emprise au sol maximale des constructions est réglementée de la manière suivante:

- Secteur Na : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **15%**
Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol n'est pas réglementé.

ZONE N

- Secteur Na* : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **2%**
- Secteur Nb : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **2%**
- Secteur Nc : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **10%** de la superficie totale du secteur Nc.
- Secteur Nd : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à l'emprise existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).
- Secteur Ng : L'emprise au sol maximale des constructions est fixée à **1%**.

ARTICLE N 10

La hauteur maximale des constructions

10-1 Définition

La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain naturel jusqu'à l'égout du toit et/ou au faîtage à l'exception des cheminées et ouvrages techniques.
Lorsque le terrain est en pente, la hauteur (égout et/ou faîtage) est mesurée au droit de la construction située au point aval du terrain.

10-2 Règles générales

- A l'intérieur du secteur **Na** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **6 mètres** au point le plus haut.
Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, la hauteur des constructions n'est pas réglementée.
- A l'intérieur du secteur **Nb** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **3,5 mètres** au point le plus haut.
- A l'intérieur du secteur **Nc** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **15 mètres** au point le plus haut, sauf les ouvrages techniques et autres superstructures liées au service public et à l'intérêt collectif.
La hauteur des antennes-relais est limitée à 15 m.
- A l'intérieur du secteur **Nd** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder celle existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).
- A l'intérieur du secteur **Ng** uniquement, la hauteur des constructions ne peut excéder **3,5 mètres** au point le plus haut.

10-3 Règles particulières

Lorsqu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013) ne respecte pas les dispositions fixées au **10-2**, les travaux de rénovation, réhabilitation et extension sont autorisés à condition que les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction existante après travaux ne dépassent pas les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013).

ARTICLE N 11

L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords

Rappel: En application de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les

ZONE N

constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les constructions doivent être conformes aux prescriptions présentées ci-dessous. Toutefois, en cas d'extension modérée ou de projet d'architecture contemporaine, d'autres dispositions peuvent être retenues à condition de s'insérer qualitativement avec les constructions existantes avoisinantes.

11-1 Composition générale et volumétrie des constructions

▪ Les toitures

Les toitures doivent présenter une simplicité de volume et de conception. Les toitures terrasses doivent faire l'objet d'un traitement (volume, matériaux, couleurs) qui garantisse une bonne insertion dans le site, y compris depuis des points de vues plus éloignés. Les garde-corps de sécurité des toitures terrasses doivent être intégrés à la conception de la façade et être de forme simple. L'installation sur les toitures terrasses accessibles ou non de matériaux ayant l'aspect de canisse en plastique, paille, brande ou bambou, de films PVC et de panneaux de bois est strictement interdit.

La mise en œuvre de toitures végétalisées est admise à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

▪ Les façades

Les différents murs des bâtiments doivent présenter un aspect et une couleur en harmonie avec les constructions avoisinantes. Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les façades des constructions.

11-2 Les éléments techniques

▪ Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales devront être intégrées dans la composition architecturale de la façade.

▪ Les édicules et gaines techniques

Les édicules techniques en toiture doivent, par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent. Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ Les antennes

Les antennes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (antennes, paraboles, etc.) devront être installées obligatoirement en toiture de la façon la moins visible possible depuis l'espace public, sauf dans le secteur Nc. Lorsqu'elles s'implantent en terrasse, elles doivent être le plus en retrait possible de la façade. Elles doivent avoir une couleur qui s'intègre avec la partie de construction sur laquelle elles sont fixées.

ZONE N

11-3 Les clôtures

Les clôtures participent fortement à la qualité des espaces naturels. Les clôtures doivent s'harmoniser avec l'environnement naturel; elles doivent être constituées de grillage doublé de haie vive ou d'une simple haie vive. Elles doivent être conçues de manière à permettre le maintien des corridors écologiques assurant notamment le passage et la circulation des animaux. La végétation de ces clôtures sera réalisée avec des essences de l'écosystème local.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, plaques de béton,...) ou destinés à un autre usage (tôles ondulées, etc.) est interdit.

La hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **2 mètres**.

A l'intérieur du secteur Nc :

- Les clôtures constituées d'une grille en serrurerie ou d'un muret sont autorisées
- La hauteur totale de la clôture en limite de parcelle ne peut excéder 2 mètres, et celle des murets est limitée à 1 mètre.

Pour l'ensemble de la zone les dispositions ci-avant ne s'imposent pas aux clôtures des terrains occupés par des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement l'imposent. Toutefois la hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **3,20 mètres**.

L'ensemble des dispositions de l'alinéa 11.3 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

Article N 12 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE N 13 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations

13-1 Analyse paysagère du site

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement) en respectant le principe de la conservation au maximum des éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres.

Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction et de sa desserte doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens.

13-2 Espaces paysagers

Le secteur Nc doit conserver un caractère planté en assurant des continuités écologiques et boisées.

13-3 Essences végétales

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

ARTICLE N 14 :
Le Coefficient d'Occupation du Sol

Il n'est pas fixé de C.O.S.

ARTICLE N 15 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales

Dans le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement, la limitation maximale de la consommation énergétique des constructions doit être recherchée. Les constructions nouvelles doivent être réalisées dans le respect au minimum des obligations en matière de performance énergétique en vigueur. Il en est de même lors des travaux de rénovation et/ou extension de constructions existantes.

L'installation de système de production d'énergie renouvelable ainsi que tous dispositifs concourant à la production d'énergie non nuisante sont préconisés à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction et notamment la pente de la toiture dans le cas où ils sont posés en toiture. Ils devront être installés de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

ARTICLE N 16 :
Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques

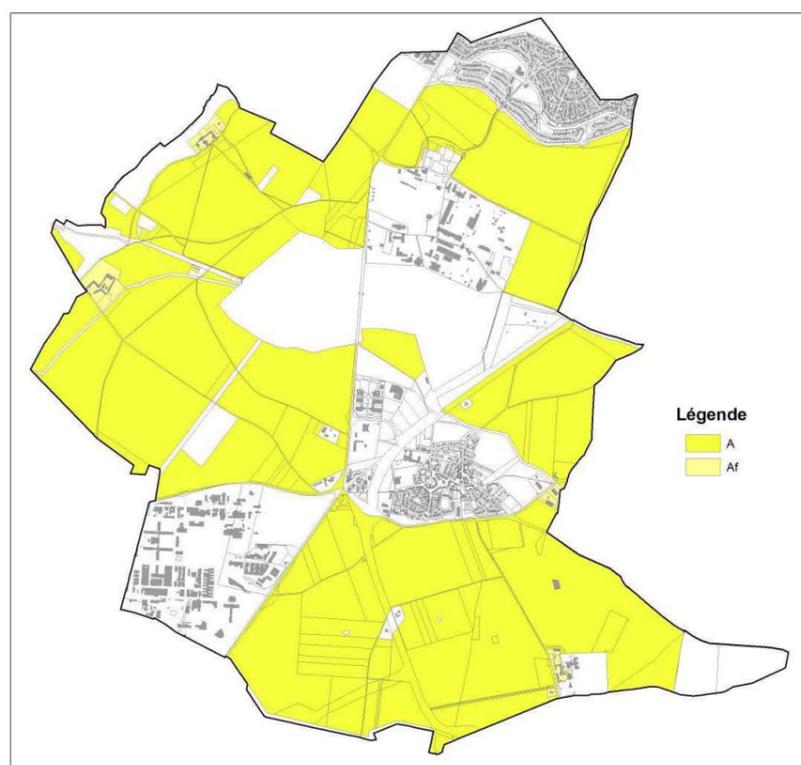
Non réglementé.

DISPOSITIONS APPLICABLES À LA ZONE **A**

Cette zone qui s'étend sur la majeure partie du territoire correspond à tous les espaces cultivés aujourd'hui.

La zone A est dédiée à l'activité agricole et la constructibilité y est encadrée afin de permettre aux exploitations existantes d'évoluer, ou à des exploitations nouvelles de s'installer, tout en préservant le paysage et l'activité agricole.

Pour les fermes en zone Af, certains bâtiments agricoles sont identifiés au titre de l'article R.123-12 2° du Code de l'Urbanisme, qui autorise un changement d'affectation du bâti.

Plan de délimitation**ARTICLE A 1****Les occupations et utilisations du sol interdites**

Les constructions et les installations de toute nature à l'exception de celles visées à l'article 2.

ARTICLE A 2 :**Les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières**

2-1 Pour l'ensemble de la zone : Les constructions et installations à condition d'être strictement nécessaires au fonctionnement des activités agricoles y compris les lieux de stockage et dont les exploitants agricoles répondent à la définition donnée en annexe du présent règlement,

2-2 Pour l'ensemble de la zone :

- Les constructions, ouvrages ou travaux liés aux équipements techniques de fonctionnement des services publics et d'intérêt collectif, et qui ne pourraient être implantés en d'autres lieux, par exemple, postes de transformation électrique, ouvrages de lutte contre incendie ou de protection contre les inondations à l'exception des antennes relais,

- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

2-3 Les aménagements légers liés à la fréquentation et à l'accueil du public, tels que les cheminements piétonniers et cyclables, les objets mobiliers destinés à l'accueil ou l'information du public,

2-4 Les affouillements, exhaussements de sol, directement nécessaires aux travaux de construction et aménagements autorisés,

2-5 Pour l'ensemble de la zone : les constructions à destination d'habitation à condition d'être strictement nécessaires au logement des exploitants et des personnes assurant le fonctionnement des activités agricoles. L'habitation doit être implantée, en priorité, en continuité des constructions existantes ou à défaut à proximité immédiate de l'exploitation afin d'éviter le mitage,

2-6 A l'intérieur du secteur **Af** uniquement, est autorisé le changement de destination en application des dispositions de l'article R 123-12-2 du Code de l'Urbanisme des constructions existantes identifiées en raison de leur intérêt architectural ou patrimonial dès lors que ce changement de destination ne compromet pas l'exploitation agricole. Pour les bâtiments ainsi repérés les destinations suivantes sont autorisées : bureau, hébergement hôtelier, commerce et les constructions nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif. Aucune modification du volume existant de la construction ne peut être autorisée, et les extensions, surélévations de constructions existantes ou la création de bâtiments annexes sont interdites,

2-7 Par ailleurs, une partie de la zone A est concernée par le périmètre de la zone de danger liée au CEA. Des restrictions à l'utilisation des sols existent à l'intérieur des secteurs concernés, délimités sur les plans de zonage, tant que cette servitude est maintenue. Les effets de cette servitude sont mentionnés dans les annexes du PLU.

Article A 3**Les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public****3-1 : Les accès**

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie publique ou privée ouverte à la circulation automobile et en état de viabilité. 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.

Toute opération doit prendre le minimum d'accès sur les voies publiques. Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique. Les plates-formes d'accès au terrain réalisés sur emprise publique ou privée des voies de desserte doivent préserver la continuité des traitements de sols existants (chaussée, trottoirs, caniveau, etc.).

Toute construction ou autre mode d'occupation du sol peut être refusé si les accès sont insuffisamment dimensionnés compte tenu du nombre de logements ou du nombre de m² de surface de plancher projetés ou si les accès présentent un risque pour la sécurité des personnes. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu, notamment, de la disposition des accès, de leur configuration ainsi que de la nature et de l'intensité du trafic. Les accès sur la voie publique doivent être aménagés de façon à éviter toute perturbation et tout danger pour la circulation générale. Il est rappelé que ce ou ces accès doivent faire l'objet d'une autorisation spécifique du gestionnaire de voirie

Aucune opération ne peut prendre accès sur les pistes cyclables, les sentiers touristiques.

3-2 Les voies nouvelles

Les voies doivent être conçues et aménagées de manière à garantir la sécurité des piétons et des cycles. La largeur d'emprise est de **5 mètres** minimum. Toute voie nouvelle publique ou privée, de plus de 20 mètres de longueur se terminant en impasse, doit être aménagée pour permettre le demi-tour, notamment pour les véhicules d'enlèvement des ordures ménagères et pour les véhicules de secours.

ARTICLE A 4**Les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité, d'assainissement****Alimentation en eau potable**

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

Assainissement

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions en vigueur.

- Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante, engendrant une production d'eaux usées, doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement en respectant ses caractéristiques et conformément à la réglementation en vigueur.

En l'absence d'un réseau public d'assainissement, un dispositif d'assainissement individuel sera admis sous réserve du respect de la législation en vigueur.

- Eaux pluviales

Afin de limiter les apports et le débit de fuite des eaux pluviales provenant de surfaces imperméabilisées vers le réseau public, des techniques dites alternatives doivent être mises en œuvre (noues, chaussées réservoirs, fossés drainants, bassins, rétention d'eau en terrasse, récupération, ...).

Le débit de rejet dans le réseau collecteur d'eaux pluviales doit respecter les normes quantitatives et qualitatives prescrites par le Syndicat Intercommunal pour l'Assainissement de la Vallée de la Bièvre (SIAVB) et adoptées par la commune (0,7 l/s/ha pluie de retour 50 ans).

Les aménagements réalisés doivent permettre le libre écoulement des eaux sur le terrain par des dispositifs adaptés à la construction, à la topographie du terrain et à la nature du sous-sol.

Réseaux divers

Les lignes de télécommunication et de distribution d'énergie électrique doivent être installées en souterrain chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent.

Tout constructeur doit réaliser les ouvrages de télécommunications en terrain privé : ces ouvrages comprennent les conduits en souterrain entre les constructions et jusqu'en un point de raccordement avec le réseau public situé en limite de propriété privée-publique. Les ouvrages de télécommunications doivent être conformes aux documents officiels en vigueur à la date de dépôt du permis de construire.

Article A 5**Les superficies minimales des terrains constructibles**

Non réglementé.

ARTICLE A 6**L'implantation des constructions par rapport aux voies ou emprises publiques****6-1 Règle générale**

6-1-1 Dans la zone A, les constructions doivent s'implanter en retrait de l'alignement avec un minimum de **5 mètres**.

6-1-2 A l'intérieur du secteur Af, les constructions peuvent s'implanter s'implanter à l'alignement ou en retrait de l'alignement avec un minimum de **5 mètres**.

6-2 Règles particulières

6-2-1 Les dispositions du 6-1 ne concernent pas les travaux d'isolation par l'extérieur réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

6-2-2 Les dispositions du 6-1 ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

6-2-3 Lorsque qu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013) ne respecte pas la règle définie au 6-1, sa surélévation et/ou son extension horizontale de moins de 5 mètres linéaires sont admises dans le prolongement de la construction existante dans la mesure où elles respectent les autres articles du présent règlement.

Article A 7**L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives****7-1 Règle générale**

7-1-1 Dans la zone A, les constructions nouvelles doivent s'implanter en retrait des limites séparatives avec un minimum de **4 mètres**.

7-1-2 A l'intérieur du secteur Af, les constructions peuvent s'implanter sur les limites séparatives ou en retrait avec un minimum de **4 mètres**.

7-2 Règles particulières

7-2-1 Les dispositions du 7-1 ne concernent pas les **travaux d'isolation par l'extérieur** réalisés sur une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013).

7-2-2 Lorsque la limite séparative correspond à la limite d'emprise d'une voie privée les dispositions applicables sont celles de l'article 6.

7-2-3 Lorsque qu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (3 septembre 2013) ne respecte pas la règle définie au 7-1, sa surélévation et/ou son extension horizontale de moins de 5 mètres linéaire est admise dans le prolongement de la construction existante dans la mesure où elle respecte les autres articles du présent règlement et à condition de ne pas créer de vue directe nouvelle à moins de 3,5 mètres de la façade en vis-à-vis.

7-2-4 Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.

ARTICLE A 8**L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété.**

Il n'est pas fixé de règle.

ARTICLE A 9**L'emprise au sol des constructions**

Non réglementée.

ARTICLE A 10**La hauteur maximale des constructions****10-1 Définition**

La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain naturel jusqu'à l'égout du toit et/ou au faîtage à l'exception des cheminées et ouvrages techniques.

Lorsque le terrain est en pente, la hauteur (égout et/ou faîtage) est mesurée au droit de la construction située au point aval du terrain.

10-2 Règles de hauteur maximales

La hauteur des constructions ne peut excéder **10 mètres** au point le plus haut.

10-3 Règles particulières

Lorsqu'une construction existante à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013) ne respecte pas les dispositions fixées au **10-2**, les travaux de rénovation, réhabilitation et extension sont autorisés à condition que les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction existante après travaux ne dépassent pas les hauteurs à l'égout et au faîtage de la construction à la date d'approbation du présent règlement (le 3 septembre 2013).

ARTICLE A 11**L'aspect extérieur des constructions et l'aménagement de leurs abords**

Rappel: En application de l'article R 111-21 du Code de l'Urbanisme, le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les constructions doivent être conformes aux prescriptions présentées ci-dessous. Toutefois, en cas d'extension modérée ou de projet d'architecture contemporaine, d'autres dispositions peuvent être retenues à condition de s'insérer qualitativement avec les constructions existantes avoisinantes.

11-1 Composition générale et volumétrie des constructions▪ **Les toitures**

Les toitures doivent présenter une simplicité de volume et de conception.

Les toitures terrasses doivent faire l'objet d'un traitement (volume, matériaux, couleurs) qui garantisse une bonne insertion dans le site, y compris depuis des points de vues plus éloignés. Les garde-corps de sécurité des toitures terrasses doivent être intégrés à la conception de la façade et être de forme simple.

L'installation sur les toitures terrasses accessibles ou non de matériaux ayant l'aspect de canisse en plastique, paille, brande ou bambou, de films PVC et de panneaux de bois est strictement interdit.

La mise en œuvre de toitures végétalisées est admise à condition qu'elles soient intégrées de façon harmonieuse à la construction.

▪ Les façades

Les différents murs des bâtiments doivent présenter un aspect et une couleur en harmonie avec les constructions avoisinantes.

Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales.

Les matériaux destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les façades des constructions.

11-2 Les éléments techniques

▪ Les descentes d'eaux pluviales

Les descentes d'eaux pluviales devront être intégrées dans la composition architecturale de la façade.

▪ Les édifices et gaines techniques

Les édifices techniques en toiture doivent, par le choix des matériaux et des couleurs, être intégrés aux façades et aux toitures où ils se trouvent.

Les réseaux techniques en toiture ou en terrasse, tels que les ventilations, sont, sauf impossibilité technique avérée, camouflés par un revêtement identique à la façade ou s'harmonisant avec elle.

▪ Les antennes

Les antennes d'émission ou de réception de signaux radioélectriques (antennes, paraboles, etc.) devront être installées obligatoirement en toiture de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

Lorsqu'elles s'implantent en terrasse, elles doivent être le plus en retrait possible de la façade. Elles doivent avoir une couleur qui s'intègre avec la partie de construction sur laquelle elles sont fixées.

11-3 Les clôtures

Les clôtures participent fortement à la qualité des espaces naturels.

Les clôtures doivent s'harmoniser avec l'environnement naturel; elles doivent être constituées de grillage doublé de haie vive ou d'une simple haie vive. Elles doivent être conçues de manière à permettre le maintien des corridors écologiques assurant notamment le passage et la circulation des animaux.

L'emploi à nu de matériaux destinés à être recouverts (carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, plaques de béton,...) ou destinés à un autre usage (tôles ondulées, etc.) est interdit.

La hauteur totale de la clôture ne doit pas dépasser **2 mètres**.

Les dispositions ci-avant ne s'imposent pas aux clôtures des terrains occupés par des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif lorsque les modalités de fonctionnement l'imposent.

Article A 12 :

Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

12-1-1 Nombre de places à réaliser

Lors de toute opération de construction, d'extension, de surélévation ou de changement de destination de locaux ou de création de logements supplémentaires avec ou sans création de surface de plancher, des aires de stationnement doivent être réalisées afin d'assurer en dehors des voies publiques le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions. Les normes sont définies en fonction de la nature de la construction. Le nombre total de places de stationnement est arrondi au chiffre entier supérieur.

Il est exigé au moins :

Pour les constructions à destination d'habitation :

- 2 places de stationnement par logement minimum.
- La suppression d'une place de stationnement est interdite. Elle ne peut être autorisée qu'à condition que la place supprimée soit récréée sur le terrain.

Pour les constructions à destination de bureaux :

- 1 place de stationnement par tranche de **40 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination de commerce et d'artisanat :

- 1 place de stationnement par tranche de **60 m²** de surface de plancher.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions à destination d'hébergement hôtelier :

- 2 places de stationnement pour 3 chambres.
- Les places commandées sont interdites.

Pour les constructions et installation nécessaires aux équipements publics ou d'intérêt collectif :

- Le nombre de places de stationnement à réaliser doit être adapté à la nature de l'équipement, à son mode de fonctionnement, à sa localisation sur le territoire communal (proximité des transports en commun, existence de parcs publics de stationnement à proximité,...) et au nombre et au type d'utilisateurs concernés.

12-2 Normes techniques

Chaque emplacement doit présenter une accessibilité satisfaisante et respecter les préconisations ci-après.

- Longueur : 5 mètres,
- Largeur : 2,30 mètres,
- 5 mètres de dégagement.

Les rampes d'accès au sous-sol ne doivent pas entraîner de modification du niveau du trottoir et leur pente dans les 5 premiers mètres à partir de l'alignement ne doit pas excéder 4 % sauf en cas d'impossibilité technique.

Les rampes d'accès ne doivent pas avoir une pente supérieure à 18%.

ARTICLE A 13 :**Les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres et de plantations****13-1 Analyse paysagère du site**

Les projets de constructions doivent être étudiés en tenant compte d'une analyse paysagère du site (le terrain et son environnement) en respectant le principe de la conservation au maximum des éléments paysagers et plantations d'intérêt, en particulier les arbres.

Les arbres ne nécessitant pas d'être abattus pour la réalisation de la construction et de sa desserte doivent être préservés sauf impossibilité technique ou si leur suppression est rendue nécessaire pour la sécurité des personnes et des biens.

13-2 Aires de stationnement

- Les aires de stationnement doivent être localisées et réalisées dans un souci de limitation de l'imperméabilisation des sols. Pour cela, il convient de privilégier les espaces minéraux sablés, ou pavés de préférence aux espaces bitumés ou enrobés.
- Les aires de stationnement comportant plus de 4 emplacements doivent être plantées à raison d'un arbre au moins pour 200 m² de terrain affecté au stationnement. Les délaissés doivent être engazonnés et/ou plantés.

13-3 Essences végétales

Afin de préserver la biodiversité et les écosystèmes locaux, la plantation d'essences végétales locales ou indigènes devra être privilégiée au détriment d'espèces exotiques potentiellement invasives.

ARTICLE A 14 :**Le Coefficient d'Occupation du Sol**

Il n'est pas fixé de C.O.S.

ARTICLE A 15 :**Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales**

Dans le respect des objectifs du Grenelle de l'environnement, la limitation maximale de la consommation énergétique des constructions doit être recherchée. Les constructions nouvelles doivent être réalisées dans le respect au minimum des obligations en matière de performance énergétique en vigueur. Il en est de même lors des travaux de rénovation et/ou extension de constructions existantes.

L'installation de système de production d'énergie renouvelable ainsi que tous dispositifs concourant à la production d'énergie non nuisante sont préconisés à condition d'être intégrés de façon harmonieuse à la construction.

Les panneaux solaires doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction et notamment la pente de la toiture dans le cas où ils sont posés en toiture. Ils devront être installés de la façon la moins visible possible depuis l'espace public.

ARTICLE A 16 :**Les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques**

Non réglementé

C1.

Zonage

Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Saclay

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 03 septembre 2013



C2.

Zonage

Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Saclay

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 03 septembre 2013

D1. Tableau des emplacements réservés
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Saclay

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 03 septembre 2013

Tableau des emplacements réservés

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Superficie
1	Chemin piéton-vélo entre le Val d'Albian et la RD 446 (CR14) de 4 m de large	Commune	4 330 m ²
2	Chemin piéton-vélo le long du CV02 de 4 m de large	Commune	5 010 m ²
3	Chemin piéton-vélo le long du CR4 de 4 m de large	Commune	3 890 m ²
4	Création d'un accès	Commune	335 m ²
5	Chemin piéton-vélo de 4 m de large	Commune	210 m ²
6	Accès piéton et secours au Bois Chauveaux	Commune	167 m ²
7	Carrefour rue de Paris	Commune	979 m ²
8	Chemin piéton-vélo de 4 m de large	Commune	50 m ²
9	Doublement de la RD 36	Conseil Général	180 360 m ²
10	TCSP le long de la RD 306	STIF	23 060 m ²

D2.

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



Extrait

Plan Local d'urbanisme de la ville de Saclay

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 03 septembre 2013

Tableau des emplacements réservés

Numéro	Destination	Bénéficiaire	Superficie
1	Chemin piéton-vélo entre le Val d'Albian et la RD 446 (CR14) de 4 m de large	Commune	4 330 m ²
2	Chemin piéton-vélo le long du CV02 de 4 m de large	Commune	5 010 m ²
3	Chemin piéton-vélo le long du CR4 de 4 m de large	Commune	3 890 m ²
4	Création d'un accès	Commune	335 m ²
5	Chemin piéton-vélo de 4 m de large	Commune	210 m ²
6	Accès piéton et secours au Bois Chauveaux	Commune	167 m ²
7	Carrefour rue de Paris	Commune	979 m ²
8	Chemin piéton-vélo de 4 m de large	Commune	50 m ²
9	Doublement de la RD 36	Conseil Général	154 780 m²
10	TCSP le long de la RD 306	STIF	23 060 m ²
11	Réseau de transport public du Grand Paris : viaduc et mesures conservatoires en vue de la réalisation de la future gare	Société du Grand Paris	46 000 m²



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

www.societedugrandparis.fr