

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  
**1.1.9**

Mise en compatibilité des documents  
d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de Châteaufort



# Sommaire

<b>1</b>	<b>Préambule</b>	<b>5</b>		
<b>2</b>	<b>Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme</b>	<b>9</b>		
2.1	La mise en compatibilité	11		
2.1.1	Définition	11		
2.1.2	Champ d'application	11		
2.1.3	Objet	11		
2.2	Le déroulement de la procédure	11		
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12		
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12		
2.4.1	Article L. 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		
<b>3</b>	<b>Présentation générale du projet et de son contexte</b>	<b>15</b>		
3.1	Le contexte administratif du projet	17		
3.2	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 Châteaufort	21		
<b>4</b>	<b>Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune</b>	<b>23</b>		
4.1	Les documents supra-communaux	25		
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	25		
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	25		
4.1.3	La Charte révisée du Parc Naturel Régional de la Haute Vallée de Chevreuse pour la période 2011-2023	25		
4.2	Le PLU en vigueur	25		
4.2.1	Le plan de zonage : la zone traversée	25		
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	26		
4.2.3	Les contraintes réglementaires	26		
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	26		
4.2.5	Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	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		
4.4	Evaluation environnementale	34		
4.4.1	Objectifs de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité, contenu et articulation avec les autres documents d'urbanisme	34		
4.4.2	Analyse de l'état initial de l'environnement	35		
4.4.3	Les incidences de la MECDU sur l'environnement	52		
4.4.4	Motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement	57		
4.4.5	Présentation des mesures d'évitement, de réduction ou compensation	57		
4.4.6	Définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement, afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées	57		
4.4.7	Résumé non technique	57		
4.4.8	Description de la méthodologie	58		
<b>5</b>	<b>Extraits des documents d'urbanisme de la commune</b>	<b>59</b>		
A1.	Extrait du rapport de présentation en vigueur			
A2.	Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité			
B1.	Extrait du règlement en vigueur			
B2.	Extrait du règlement mis en compatibilité			
C1.	Extrait du zonage en vigueur			
C2.	Extrait du zonage mis en compatibilité			
D1.	Extrait des emplacements réservés			
D2.	Extrait des emplacements réservés			



## **1 Preamble**



**Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de CHATEAUFORT, dans les Yvelines, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon Aéroport d'Orly – Versailles-Chantiers du réseau de transport public du Grand Paris dont une section traverse le territoire communal.**

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

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

**Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du PLU approuvé de la commune de CHATEAUFORT 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 CHATEAUFORT est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014.**

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

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

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

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

*Nota : Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à une réunion d'examen conjoint le 27 janvier 2016. Le procès-verbal issu de cette réunion est joint en annexe de ce présent dossier.*



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



## 2.1 La mise en compatibilité

### 2.1.1 Définition

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

### 2.1.2 Champ d'application

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

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

### 2.1.3 Objet

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

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

#### 5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

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

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

## 2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Elle aborde deux sujets :
  - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
  - Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés en application de l'article R. 151-5 du Code de l'Urbanisme.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.
- 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<sup>er</sup> janvier 2016 reprend les dispositions de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 « pour l'accès au logement et un urbanisme rénové », dite loi « ALUR » concernant le contenu du règlement des PLU. Ainsi, ne sont plus en vigueur les dispositions :

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

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

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

## 2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

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

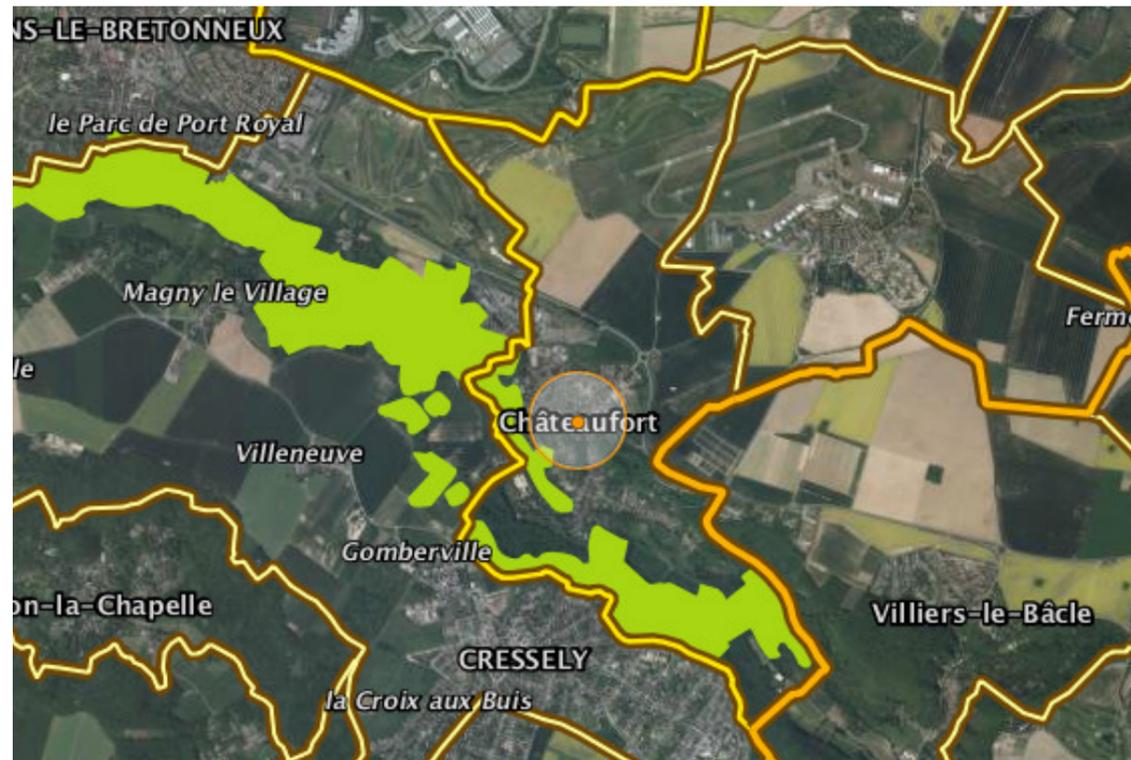
L'article L. 104-3 du Code de l'Urbanisme dispose que : « sauf dans le cas où elles ne prévoient que des changements qui ne sont pas susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, les 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 prévoit des adaptations ponctuelles du document d'urbanisme visant à adapter les règles régissant les constructions en surface, afin de rendre possible l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris en aérien. Ainsi, les évolutions apportées par la procédure de mise en compatibilité ne modifient pas la nature des zones traversées par le réseau de transport public du Grand Paris et sont sans incidences sur l'économie générale du document.

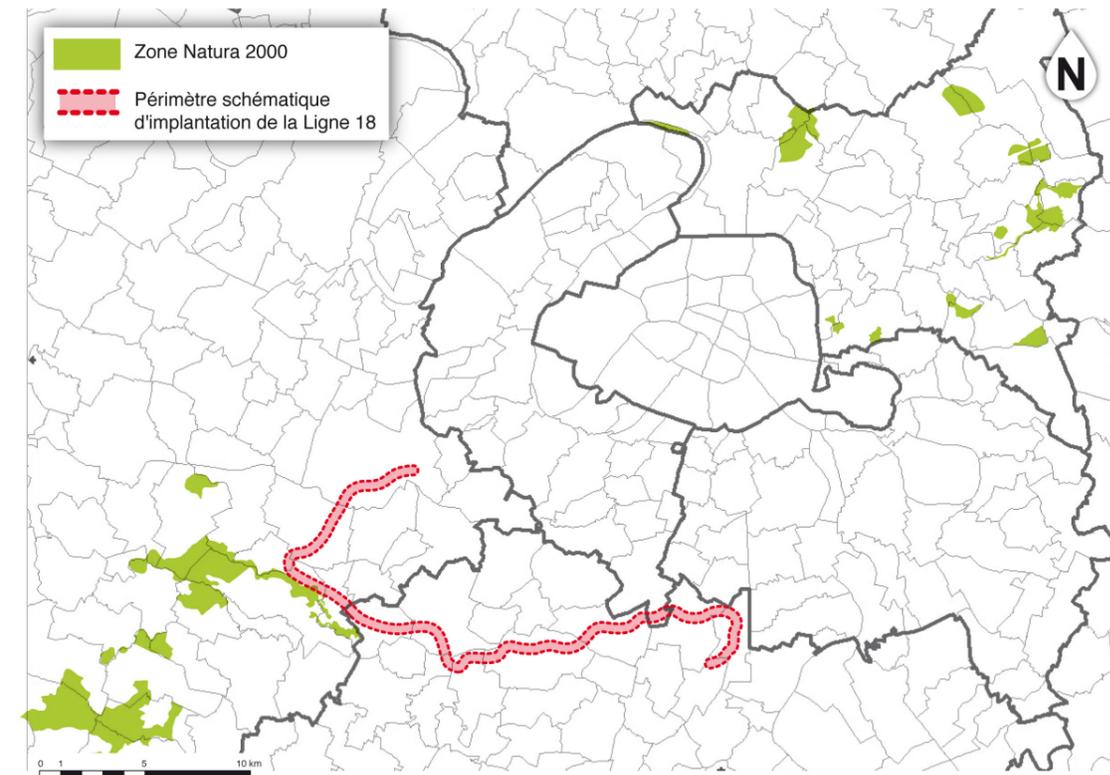
Toutefois, la notion de « susceptibilité » mentionnée à l'article L. 104-2 du Code de l'Urbanisme a été considérée dans une interprétation large. De ce fait, et compte tenu de la présence sur le territoire communal de CHATEAUFORT du site Natura 2000 de la Zone de

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

Protection Spéciale FR 1112011 « Massif de Rambouillet et zones humides proches », la mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris fait l'objet d'une évaluation environnementale, présentée au chapitre 4.4 du présent dossier.



Les sites Natura 2000 à Châteaufort et dans les communes limitrophes  
(source : Géoportail)



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

### **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. 141-1 du Code de l'Urbanisme.

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

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

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

#### 3.2.1 Le programme d'ensemble

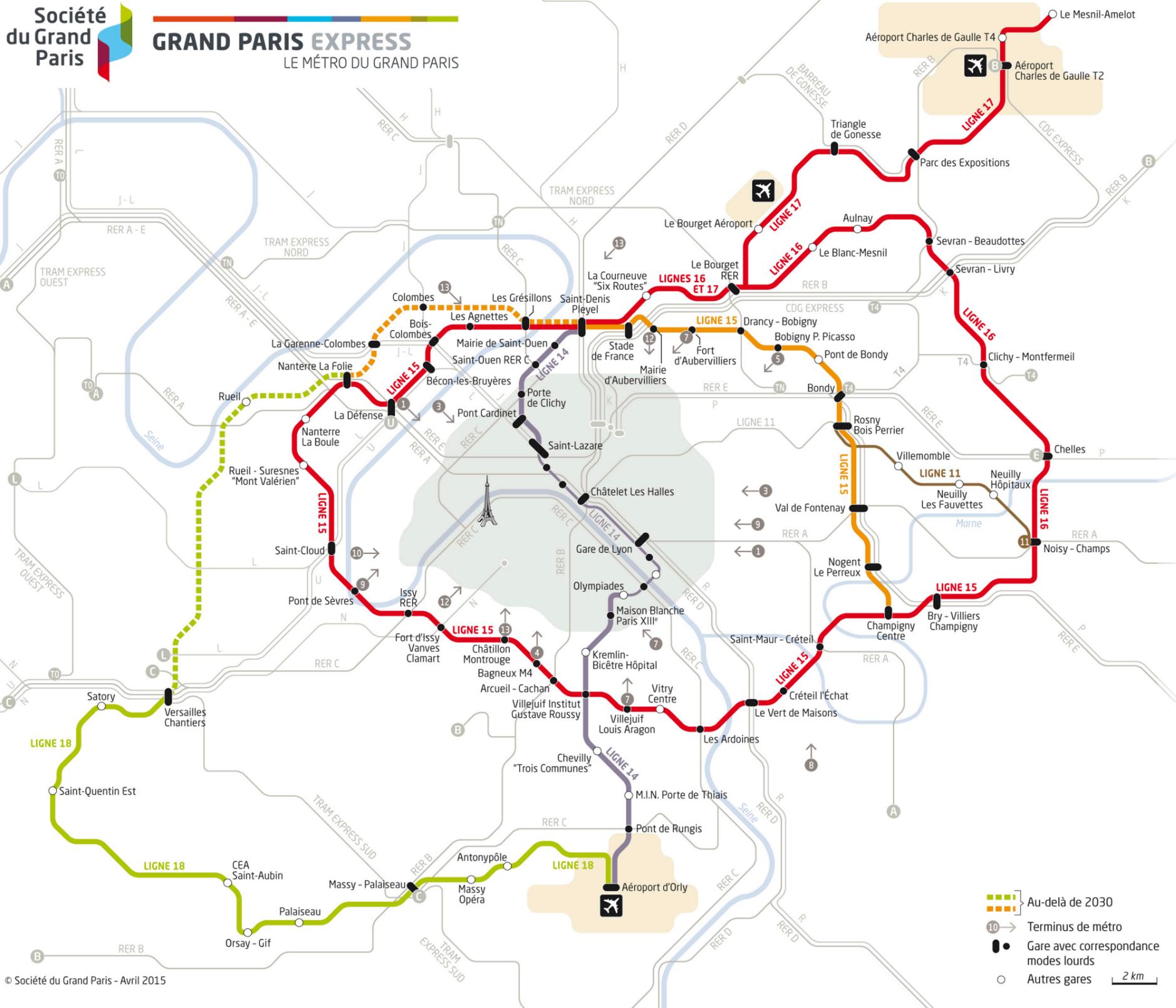
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

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

Le programme répond aux objectifs suivants :

- présenter une alternative à la voiture pour les déplacements de banlieue à banlieue : pour concurrencer la voiture, cette alternative en transport en commun doit être pratique, régulière et confortable ;
- décongestionner les lignes de transport en commun traversant la zone centrale de l'agglomération par la création d'une offre de transport en rocade : l'efficacité du maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet est un enjeu fort permettant d'assurer la réussite du futur réseau ;
- favoriser l'égalité entre les territoires de la région capitale, en désenclavant les secteurs qui n'évoluent pas aujourd'hui au même rythme que la métropole et en permettant une meilleure accessibilité aux fonctions urbaines de la région, aux pôles de chalandise, d'études et d'emplois ;
- soutenir le développement économique en mettant en relation les grands pôles métropolitains, vecteurs de développement économique et bassins de vie ;
- faciliter l'accès au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux aéroports d'Orly, Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, pour améliorer les échanges avec l'ensemble du territoire national et l'international ;
- contribuer à préserver l'environnement en favorisant un report de l'utilisation de la voiture particulière vers les transports en commun et en limitant l'étalement urbain.

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



Le programme : le réseau Grand Paris Express

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2.3 Présentation technique du projet

#### 3.2.3.1 Le tunnel

La section courante du tunnel ferroviaire permet l'installation de deux voies de circulation. Sa géométrie est limitée par différentes contraintes :

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

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

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

Les puits peuvent utiliser les emprises d'un futur ouvrage annexe et bénéficier d'installations de chantiers communes aux deux ouvrages.

Une fois le puits réalisé et les installations de chantier aménagées, le tunnelier est acheminé pièce par pièce et par convoi jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage.

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

Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert durant cette phase à l'approvisionnement du tunnelier ainsi qu'à l'évacuation des terres excavées. A l'achèvement de la section concernée, le tunnelier est démonté au sein d'un puits de sortie. Il est ensuite déplacé par convoi spécial et peut être remonté dans un nouveau puits d'entrée si nécessaire.

### 3.2.3.2 Insertion en aérien

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

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

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

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

### 3.2.3.3 Les gares

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

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

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

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

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

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

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

Dans un souci de favoriser les conditions liées au développement de l'intermodalité à proximité des zones de parvis, les abords immédiats des gares feront l'objet d'aménagements assurant l'articulation et la complémentarité avec les autres modes de déplacements : réseau d'autobus, modes actifs (marche à pied, vélo, etc.), modes motorisés individuels.

### 3.2.3.4 Les ouvrages techniques annexes

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

En particulier, la réglementation relative à la sécurité dans les tunnels des systèmes de transport public guidés urbains de personnes impose un intervalle maximum de 800 m entre deux puits d'accès des secours, ou entre un puits d'accès des secours et une gare. Compte tenu des contraintes de tracé, plusieurs de ces puits ont une profondeur supérieure à 30 m, ce qui impose de les équiper d'ascenseurs permettant le transport d'un brancard.

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

Les ouvrages d'épuisement sont destinés à recevoir les eaux d'infiltration et de ruissellement du tunnel, en vue de les recueillir à un point bas du tunnel puis les rejeter au moyen d'une pompe dans le réseau d'assainissement. Des accès aux ouvrages d'épuisement devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m<sup>2</sup>, sans élévation par rapport au niveau du sol.

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

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

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

### 3.2.3.5 Les sites industriels

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

Le site regroupe plusieurs ensembles fonctionnels en un même lieu :

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

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

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

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

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHATEAUFORT uniquement en aérien, d'Est en Ouest, en longeant la RD 36 sur une longueur d'environ **1,4 km**.



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

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

La ville de CHATEAUFORT fait partie du périmètre du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse.

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

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

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

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

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

## 4.2 Le PLU en vigueur

### 4.2.1 Le plan de zonage : la zone traversée

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de CHATEAUFORT uniquement en aérien sur une longueur totale d'environ **1,4 km**.

Il est implanté sur une zone urbaine, une zone à urbaniser et une zone agricole du PLU, au Nord du centre-ville, suivant la RD 36.

#### 4.2.1.1 La zone UY

La première zone urbaine traversée est la zone UY, uniquement concernée par la section courante de l'infrastructure en aérien.

Le règlement d'urbanisme précise que cette zone recouvre les « **établissements à vocation d'activités** ».

#### 4.2.1.2 La zone 1AU

La seconde zone traversée est la zone 1AU également concernée par la section courante de l'infrastructure en aérien.

Le règlement d'urbanisme indique qu'il s'agit d'une « **zone à urbaniser à court ou moyen terme correspondant aux extensions futures de l'urbanisation** ».

#### 4.2.1.3 La zone A

La dernière zone traversée est la zone A également concernée par la section courante de l'infrastructure en aérien.

Selon le règlement d'urbanisme, la zone A est une « **zone naturelle constituée des parties du territoire communal, non équipées, ayant une vocation agricole.** La valeur agronomique et biologique des sols la caractérise. (...) ».

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

L'infrastructure en viaduc traverse deux emplacements réservés. Il s'agit de :

- L'emplacement réservé n°1 : « *élargissement de la RD 36* » au bénéfice du Conseil Général des Yvelines, d'une surface de 66 000 m<sup>2</sup> ;
- L'emplacement réservé n°2 : « *élargissement de la RD 36* » au bénéfice du Conseil Général des Yvelines, d'une surface de 34 000 m<sup>2</sup>.

Ces emplacements réservés ne sont pas remis en cause pour les besoins du projet en viaduc sur cette section. **Toutefois, l'emprise de ces emplacements réservés sera adaptée afin de permettre l'implantation des éléments de projet.**

#### 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 de canalisations électriques (I4) ;
- Servitudes de protection des centres de réception radioélectrique contre les obstacles (PT2) : Aéroport de Toussus-le-Noble ;
- Servitudes relatives aux communications téléphoniques et télégraphiques (PT3) ;
- Décret n°2013-1298 du 27 décembre 2013 délimitant la zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay ;
- Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport de Toussus-le-Noble.

Pour l'ensemble de l'infrastructure courante en viaduc, seules les servitudes de surface sont à prendre en compte.

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

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

- Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres : RD 36 ;
- Des espaces naturels acquis par le CG 78 au titre des Espaces Naturels Sensibles (ENS) ;
- Des espaces de la Zone de protection naturelle, agricole et forestière consacrés à l'activité agricole (ZNAF du Plateau de Saclay) ;
- Des zones humides (DRIEE et SAGE) ;
- Le risque de mouvement de terrain lié au retrait-gonflement des argiles, figurant dans le dossier départemental des risques majeurs du département des Yvelines d'août 2005.

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

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

Le chapitre « **6. FAVORISER ET SECURISER LA MOBILITE** » évoque dans la partie « Les actions mises en œuvre » :

« - *Multiplier les possibilités de déplacements altermodaux à l'échelle communale et intercommunale pour apaiser le trafic automobile.* »

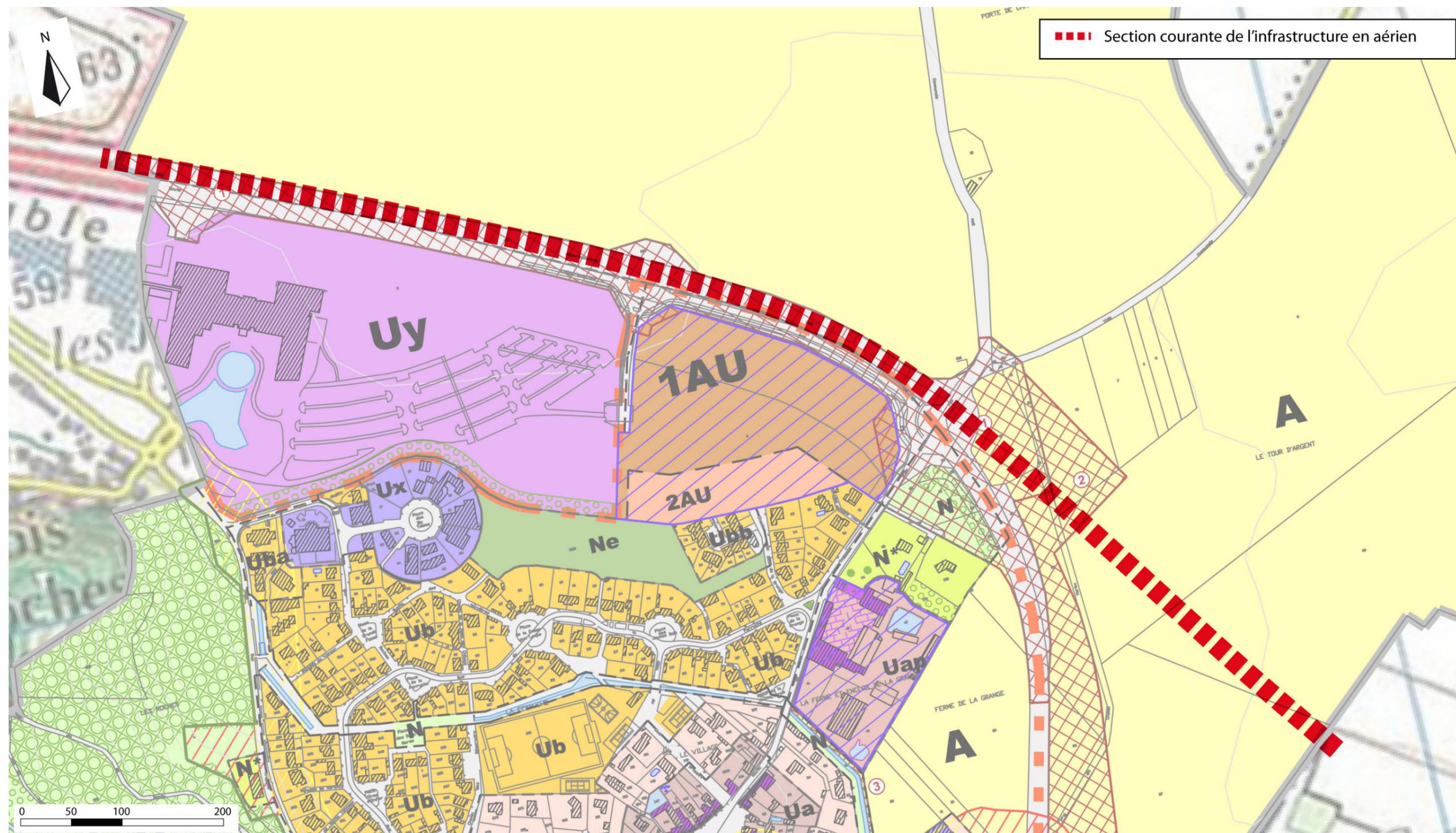
**Le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne remet donc pas en cause le PADD de la ville de CHATEAUFORT qui donne toute sa place à la future infrastructure. Il n'y a donc pas lieu de faire évoluer cette pièce.**

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

Le PLU de la ville de CHATEAUFORT comporte deux 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 CHATEAUFORT  
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 CHATEAUFORT au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

- **Le complément ajouté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.**
- **Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans les différentes zones traversées par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.**
- **L'adaptation de la pièce graphique du règlement d'urbanisme (plan de zonage) afin :**
  - **De réduire les emplacements réservés n°1 et 2 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 sur 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 des emplacements réservés n°1 et 2.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

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

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

Quoi qu'il en soit, dans le cas où cette notion est définie dans un des documents du PLU (Rapport de présentation, Lexique, etc.), il est nécessaire de vérifier que le projet de Ligne 18 s'inscrit bien dans la définition proposée. Le PLU de CHATEAUFORT donne, dans le lexique du règlement, une définition des « *équipements collectifs* ».

Même si cette définition des équipements collectifs présente une liste non exhaustive de services publics, dans laquelle le projet de réseau de transport public du Grand Paris pourrait trouver sa place, il apparaît que, le projet ne comportant pas de gare sur CHATEAUFORT, ce dernier n'assure pas une fonction de service direct aux habitants de la commune.

**Ce libellé est donc trop restrictif et il est préférable d'indiquer explicitement le réseau de transport public du Grand Paris.**

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

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du « **CHAPITRE 4 : LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES** », dans la partie « 6. Les motifs de délimitations des zones et des règles » :

##### **6.5 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 les emplacements réservés n°1 et 2, destinés à l'élargissement de la RD 36 au bénéfice du Conseil Général des Yvelines**, sous les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. **L'emplacement réservé n°1 est réduit sur une surface totale d'environ 1,7 ha et l'emplacement réservé n°2 sur une superficie totale de 800 m<sup>2</sup> ;**
- **Un nouvel emplacement réservé au bénéfice du Grand Paris** est défini sur les emprises de la section courante de l'infrastructure en viaduc. Cet emplacement réservé, **d'une superficie d'environ 2,3 ha, sera identifié par le numéro 9 ;**

#### 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 des emplacements réservés n°1 et 2.**

#### 4.3.5 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

- Dans l'annexe « Lexique » du règlement : la définition des « *Equipements collectifs* ».
- L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
- L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
- **La commune de CHATEAUFORT, traversée uniquement par des sections du tracé en surface (viaduc, tranchée ouverte et/ou au sol)**, 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'acquiescer que les emprises strictement nécessaires à leur implantation, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.** Ce choix est guidé par le souci d'impacter le moins possible le foncier public ou privé.

Les évolutions éventuelles de ces 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 CHATEAUFORT (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Définition des CINASPIC dans le règlement</b>	
<p>Une définition figure dans le lexique du règlement :</p> <p>« Equipements collectifs :</p> <p><i>Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif, culturel, médical, social et scolaire. »</i></p> <p><b>Même si la définition des équipements collectifs présente une liste non exhaustive de services publics, dans laquelle le projet du réseau de transport public du Grand Paris pourrait trouver sa place, il apparaît que, le projet ne comportant pas de gare sur CHATEAUFORT, ce dernier n'assure pas une fonction de service direct aux habitants de la commune.</b></p> <p><b>Ce libellé est donc trop restrictif et il est préférable d'indiquer explicitement le réseau de transport public du Grand Paris.</b></p>	<p><b>Le complément de rédaction inséré à la définition est le suivant :</b></p> <p>« Equipements collectifs :</p> <p><i>Ce sont des équipements publics ou privés qui assurent une fonction de service aux habitants en particulier dans les domaines administratif, sportif, culturel, médical, social et scolaire.</i></p> <p><u><i>Cette définition prend également en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris. »</i></u></p>
<b>Zone UY</b>	
<p><b>Les articles UY 1, 2, 4, 9, 10 et 11 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p><b>L'article UY 6</b> indique :</p> <p>« <i>Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement, ou à toute limite s'y substituant (marge de recul, emplacement réservé) au moins égale à 15 m.</i></p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux peuvent être implantés à l'alignement.</i></p> <p><i>Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD 36. »</i></p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, les dispositions arrêtées par l'article UY 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><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UY 6 est la suivante :</b></p> <p>« <i>Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux peuvent être implantés à l'alignement.</i></p> <p><u><i>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.</i></u></p> <p><i>Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD36. »</i></p>
<p><b>L'article UY 7</b> indique :</p> <p>« <i>Pour les constructions à usage d'activité le retrait par rapport aux limites séparatives doit être au moins égal à 5 m.</i></p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative. »</i></p> <p>Malgré cette souplesse accordée aux CINASPIC, les dispositions arrêtées par l'article UY 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><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article UY 7 est la suivante :</b></p> <p>« <i>Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative.</i></p> <p><u><i>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum. »</i></u></p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Zone UY (suite)</b>	
<p><b>L'article UY 13</b> indique :</p> <p>« Les espaces laissés libres de toute construction et non occupés par des aires de stationnement sont à aménager et à paysager : plantation d'arbres, d'arbustes, de vivaces ou engazonnement.</p> <p>Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse. »</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'infrastructure courante 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><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article UY 13 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>
<b>Zone 1AU</b>	
<p><b>Les articles 1AU 1, 2, 4, 9 et 10 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p><b>L'article 1AU 6</b> indique :</p> <p>« Les constructions doivent être implantées à l'alignement ou en recul d'une distance égale ou supérieure de 3 m de l'alignement.</p> <p>Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD 36. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article 1AU 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><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article 1AU 6 est la suivante :</b></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><b>L'article 1AU 7</b> indique :</p> <p>« Les constructions peuvent être implantées soit en contiguïté d'une au moins des limites séparatives, soit en retrait d'un minimum de 3 m par rapport aux limites séparatives si elle ne comporte aucune ouverture supérieure à 0.6 m<sup>2</sup>; dans le cas d'une ouverture supérieure, le retrait sera porté à 4 m.</p> <p>Les annexes légères de type abris de jardin, n'excédant pas 10 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et d'une hauteur inférieure ou égale à 2 m à l'égout du toit doivent être implantées en limites séparatives ou en retrait d'un mètre minimum des limites séparatives. »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article 1AU 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><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article 1AU 7 est la suivante :</b></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
<b>Zone 1AU (suite)</b>	
<p><b>L'article 1AU 11</b> indique :</p> <p>« 6 - Les clôtures :</p> <p>Le long d'une voie ou d'une emprise publique :</p> <p>Les clôtures seront composées soit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'une clôture à claire-voie (mur-bahut surmonté de lisses ou de barreaudage) doublées ou non de haies vives, l'ensemble maintenu à 2 m de hauteur maximum.</li> <li>- d'une haie végétale d'une hauteur maximale de 2 m éventuellement doublée ou non par un grillage discret maintenu par des supports de teinte sombre sans mur bahut.</li> </ul> <p>Le long des limites séparatives :</p> <p>Les clôtures seront composées soit d'une haie végétale éventuellement doublée par un grillage discret maintenu par des supports de teinte sombre sans mur bahut.</p> <p>Les clôtures avec des poteaux en béton apparent sont interdites, de même que les clôtures en ciment moulé. »</p> <p>Cet article fixe des règles pour les clôtures sur rue et en limites séparatives. Ces règles ne correspondent pas au service de transport public du Grand Paris.</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin de paragraphe 6 de l'article 1AU 11 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Ces dispositions ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u> ».</p>
<p><b>L'article 1AU 13</b> indique :</p> <p>« Sur la globalité de chaque zone 1AU, 20 % de l'espace sera consacré à un aménagement paysager.</p> <p>Les surfaces ainsi dégagées pourront accueillir le stationnement demandé en supplément de celui déjà exigé sur les parcelles privées.</p> <p>Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse ».</p> <p>Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation de l'infrastructure courante 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><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article 1AU 13 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Toutefois ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u>. »</p>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<b>Zone A</b>	
<p><b>Les articles A 1, 2, 4, 9, 11 et 13 sont compatibles avec le projet</b> et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p><b>L'article A 2</b> autorise notamment sous conditions :</p> <p>« <i>Les constructions nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages,</i> »</p> <p>Cette disposition permet l'implantation de CINASPIC. Toutefois, cette zone étant concernée par une section de l'infrastructure courante en viaduc, les règles prudentielles peuvent ne pas être respectées.</p> <p><b>Cet article n'est donc pas compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée au sein de l'article A 2 est la suivante :</b></p> <p>« <u>Sont soumises à conditions particulières :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole,</li> <li>- Les constructions nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages,</li> <li>- <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris,</u></li> <li>- les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées (...) »</li> </ul>
<p><b>L'article A 6</b> indique :</p> <p>« <i>Les constructions doivent être implantées à l'alignement ou à une distance de l'alignement égale ou supérieure à 5 m de l'alignement.</i> »</p> <p>Les dispositions arrêtées par l'article A 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><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article A 6 est la suivante :</b></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><b>L'article A 7</b> indique :</p> <p>« <i>Les constructions doivent être implantées à une distance des limites au moins égale à 5 m.</i></p> <p><i>Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative.</i> »</p> <p>Malgré la souplesse accordée aux CINASPIC, 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 « <i>constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif</i> ».</p> <p><b>Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.</b></p>	<p><b>La rédaction insérée en fin d'article A 7 est la suivante :</b></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>

## 4.4 Evaluation environnementale

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

#### 4.4.1.1 Cadre réglementaire

En application des dispositions des articles L. 104-2 et R. 104-1 du Code de l'Urbanisme, certaines procédures d'évolution des documents d'urbanisme qui permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 sont soumises à évaluation environnementale.

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

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

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

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

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

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

D'autre part, lors de l'élaboration du PLU de CHAEUFORT, approuvé par délibération du Conseil Municipal le 19 mars 2014, le rapport de présentation du PLU de la commune s'est accompagné d'un état initial de l'environnement en application de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain » (SRU), qui dispose que les PLU « exposent le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et précisent les besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services ».

En complément de cet état initial de l'environnement, le PLU de CHAEUFORT a fait l'objet d'un état initial de l'environnement spécifique au volet « milieux naturels », d'une évaluation environnementale, en application de la directive européenne n°2001/42/CE permettant de préciser les impacts des changements notables d'affectation de certaines parcelles par rapport à l'ancien document d'urbanisme, ainsi que d'une évaluation des incidences au titre de Natura 2000, en application de l'article R. 414-23 du Code de l'Environnement.

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

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

- **Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)** approuvé en décembre 2013, suite à la procédure de révision du SDRIF de 1994. Ce document intègre explicitement la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris. En effet, le tracé du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris figure dans la « Carte de destination générale des différentes parties du territoire » et son principe de réalisation est notamment évoqué dans le fascicule « orientations réglementaires ».
- **Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)** approuvé le 19 juin 2014. Le PDUIF intègre le projet de réseau de transport public du Grand Paris et se fixe comme défi de rendre les transports en commun plus attractifs afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.
- **Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)** du bassin Seine Normandie dont les 4 enjeux principaux sont :
  - Protéger la santé et l'environnement – améliorer la qualité de l'eau et des milieux aquatiques ;
  - Anticiper les situations de crise, inondation et sécheresse ;
  - Renforcer, développer et pérenniser les politiques de gestion locale ;
  - Favoriser un financement ambitieux et équilibré.
- **Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) « Orge-Yvette »**, dont la révision a été approuvée le 2 juillet 2014, et le **SAGE « Bièvre »**, en cours d'élaboration. Le SAGE est un document de planification qui permet de décliner localement les orientations du SDAGE. Le SAGE porte sur un périmètre hydrographique cohérent et détermine de façon concertée les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, et de préservation de la ressource en eau.



PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

L'infrastructure en aérien traverse également deux emplacements réservés. Il s'agit de :

- L'emplacement réservé n°1 : « *élargissement de la RD 36* » au bénéfice du Conseil Général des Yvelines, d'une surface de 66 000 m<sup>2</sup>.
- L'emplacement réservé n°2 : « *élargissement de la RD 36* » au bénéfice du Conseil Général des Yvelines, d'une surface de 34 000 m<sup>2</sup>.

Ces emplacements réservés ne sont pas remis en cause pour les besoins du projet en viaduc sur cette section. **Toutefois, l'emprise de ces emplacements réservés sera adaptée afin de permettre l'implantation des éléments de projet.**

4.4.2.2 Le contexte géographique

Située dans la partie Est du département des Yvelines, et limitrophe du département de l'Essonne, la commune de CHATEAUFORT appartient à l'arrondissement de Versailles et au canton de Versailles Sud.

D'une superficie de 488 hectares (dont 109 ha forestiers), elle est située en partie sur le plateau de Saclay et dans la vallée de Chevreuse. À 33 km de Paris et 12 km de Versailles, la commune est desservie par la RD36, d'axe Sud-Est / Nord-Ouest, reliant Trappes à Palaiseau, et la RD 938, d'axe Nord / Sud qui relie la commune à Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Son altitude est comprise entre 86 m dans la vallée et 164 m sur le plateau.

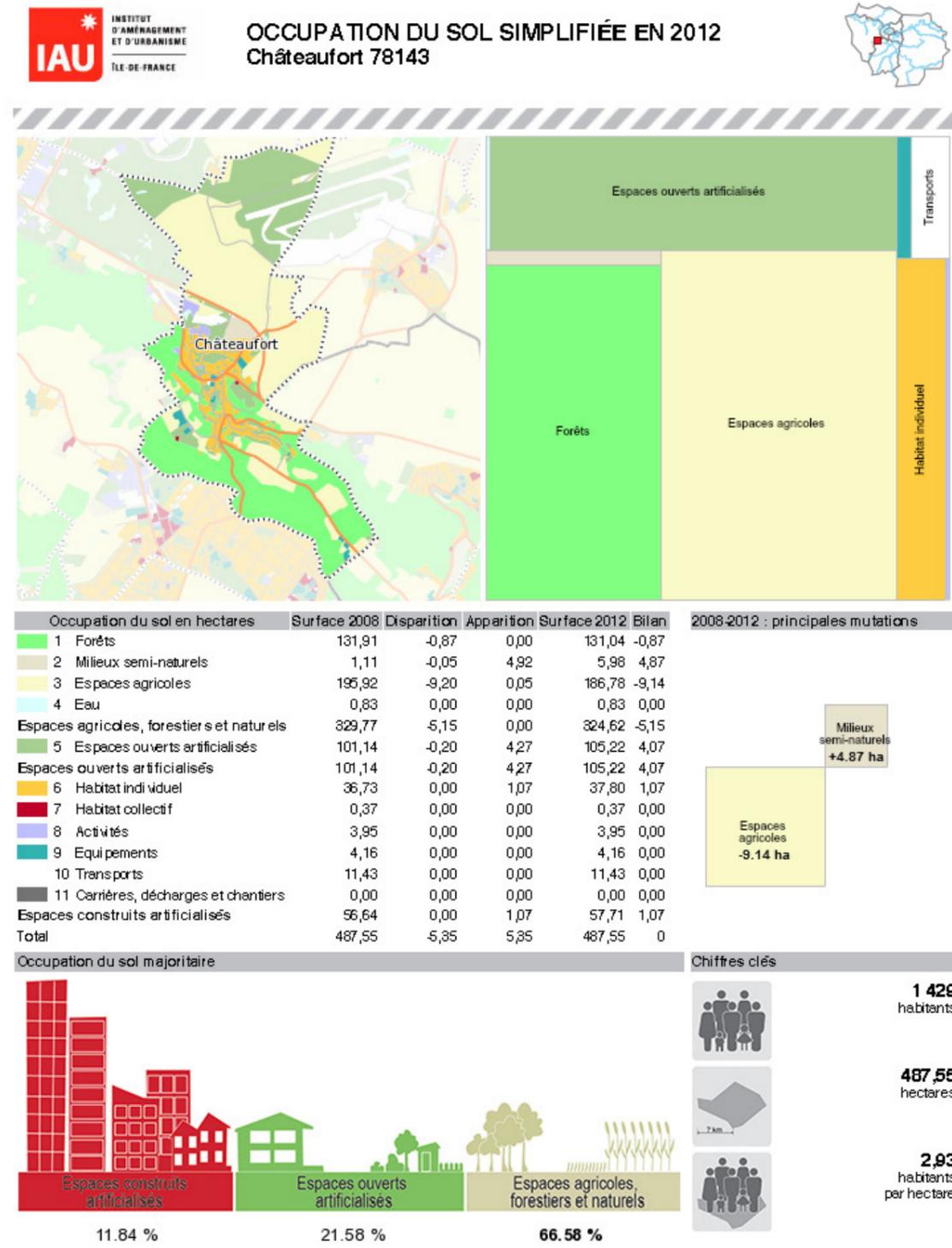
Localisé dans la région naturelle du Hurepoix, le territoire communal est traversé par la vallée de la Mérantaise, affluent de l'Yvette d'Est en Ouest. La commune est un point de transition entre, au Sud, un paysage de vallée fragile, avec d'importantes pentes boisées, et au Nord, le plateau agricole de Saclay, inséré entre les vallées de la Bièvre et de la Mérantaise. A l'Ouest, le plateau est bordé par la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines qui a développé plusieurs zones d'activités et constitue un véritable bassin d'emplois.

4.4.2.3 L'occupation du sol

Selon la cartographie du Mode d'Occupation des Sols, réalisée par l'IAU en 2012, le territoire de CHATEAUFORT est occupé à 11,8 % par des espaces construits artificialisés (habitat individuel, collectif, activités, équipements, etc.), à 21,6 % par des espaces ouverts artificialisés (parcs et jardins, jardins familiaux, etc.) et à 66,6 % par du rural (espaces agricoles et forêts essentiellement).

Les zones du PLU mises en compatibilité pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport du Grand Paris sont occupées majoritairement par l'espace agricole, à proximité de la RD 36, les espaces urbains n'étant concernés que sur leurs limites.

**En termes d'occupation du sol, le territoire de la commune présente des enjeux importants : la présence d'espaces agricoles et boisés à préserver, qui couvrent environ deux tiers du territoire communal.**



Sources :  
Occupation du sol : IAU IdF (Mos 2008-2012)  
Population : Insee (RGP 2010)

#### 4.4.2.4 L'air

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

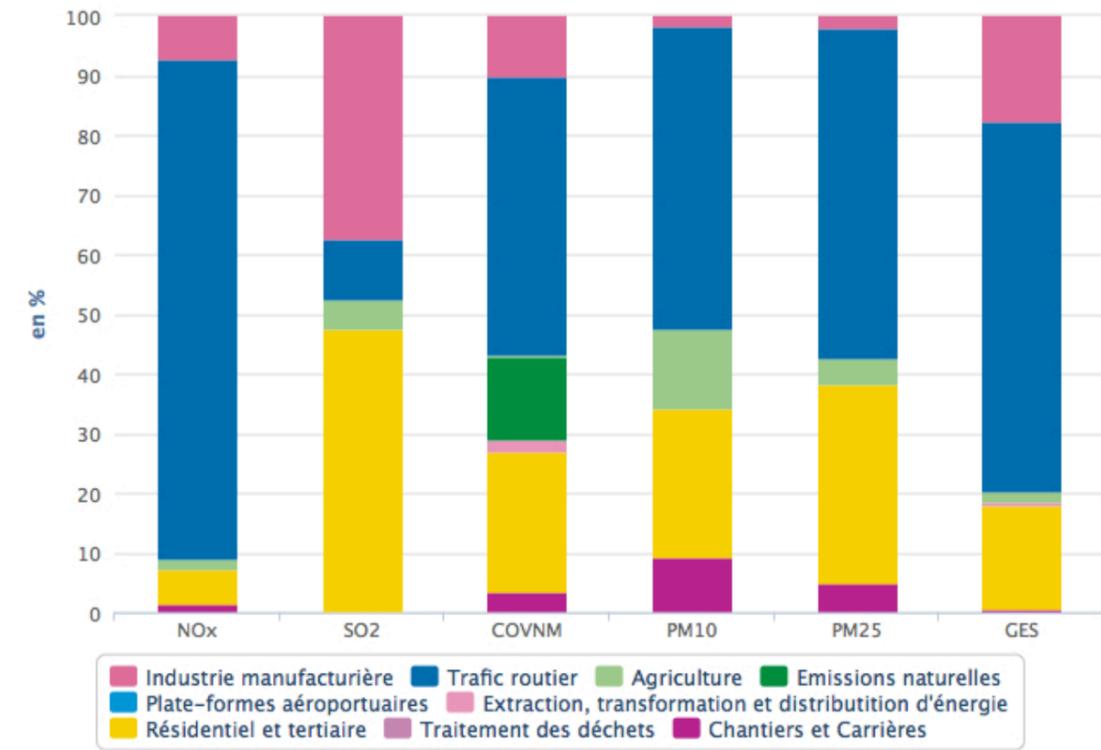
Le bilan de l'année 2014 dans la commune de CHATEAUFORT est globalement bon, avec 85,2 % des journées avec une pollution très faible à faible, 13,2 % des journées avec une pollution moyenne, 1,3 % (5 jours) avec une pollution élevée et 0,3 % (1 jour) avec une pollution très élevée.

Les résultats de l'année 2014 sur le département des Yvelines témoignent d'une moins bonne qualité de l'air à l'échelle du département que de la commune (74,5 % des journées avec un indice de très faible à faible).

#### Les émissions de polluants

Selon l'estimation faite par Airparif en 2014, les émissions totales de polluants à CHATEAUFORT étaient composées en 2012 :

- De 34 t d'oxydes d'azote (NOx) dus à majoritairement au trafic routier ;
- De moins de 1 t de dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) produits essentiellement par l'industrie manufacturière, le résidentiel et le tertiaire ;
- De 21 t de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) émis principalement par le trafic routier ;
- De 5 t de particules en suspension dans l'air d'un diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres (PM<sub>10</sub>) émis pour moitié par le trafic routier ;
- De 3 t de particules fines en suspension dans l'air (PM<sub>2,5</sub>) produits pour moitié par le trafic routier ;
- De 11 kt de gaz à effet de serre (GES) émis en majorité par le trafic routier.



Contribution en % des différents secteurs d'activités aux émissions de polluants pour la commune de Châteaufort (estimations faites en 2014 pour l'année 2012 ; source : Airparif)

#### Les concentrations de polluants

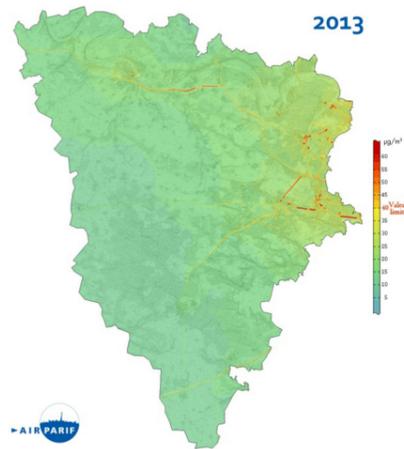
A l'écart des grandes infrastructures de transport routier, la concentration de polluants à CHATEAUFORT était, en 2013, inférieure aux valeurs limites ou objectifs de qualité.

**La qualité de l'air à CHATEAUFORT présente des indicateurs globalement positifs. Le transport routier est le principal poste d'émission de polluants à l'échelle de la commune, devant le résidentiel et le tertiaire.**

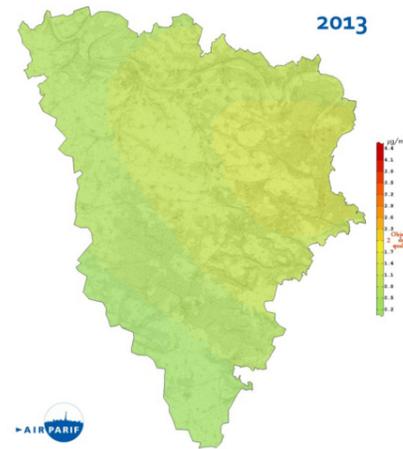
**La préservation de la qualité de l'air à l'échelle du territoire communal est un enjeu fort, en cohérence avec les objectifs du Plan Régional de la Qualité de l'Air et du projet de Schéma Régional de Climat Air et de l'Energie d'Île de France.**

**Concentrations de polluants en 2013 dans les Yvelines**

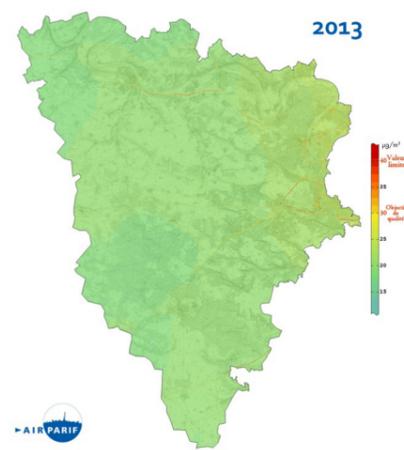
Dioxyde d'azote



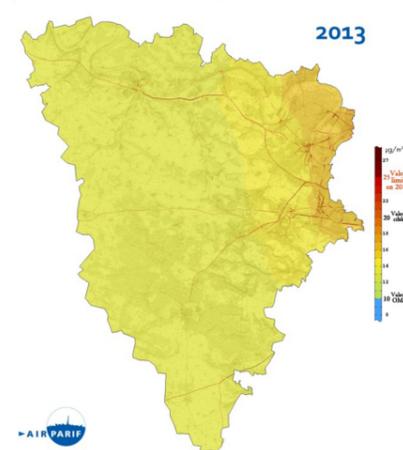
Benzène



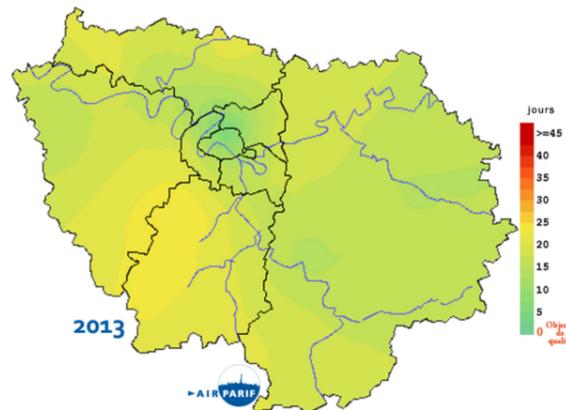
Particules PM10



Particules PM 2,5



Ozone



L'ozone, polluant secondaire, se caractérise par des niveaux de fond plus importants en zones périurbaine et rurale. Ce polluant n'est pas surveillé à proximité immédiate du trafic routier, les teneurs y étant faibles en raison de transformations chimiques. Pour bien illustrer ce comportement spatial de l'ozone, les cartes sont présentées à l'échelle régionale.

4.4.2.5 Le climat

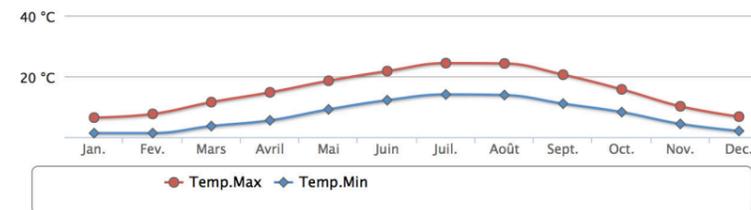
**Climat local**

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

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

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

**Les températures**



Les températures normales mensuelles entre 1981 et 2010 à la station de Trappes  
Source : Météo France

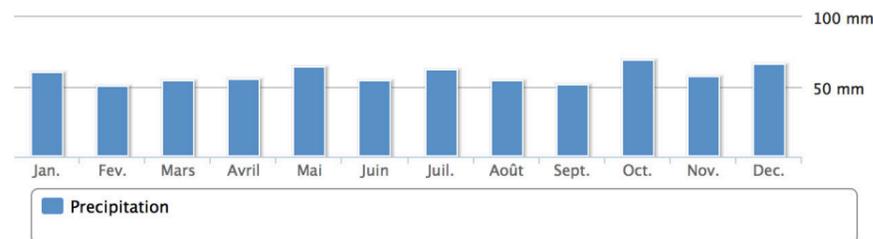
Entre 1981 et 2010, à la station météorologique de Trappes, à proximité de Trappes, une amplitude thermique moyenne assez faible a été constatée avec une température moyenne maximale annuelle de 15,2°C et une température moyenne minimale annuelle de 7,2°C. Le mois de janvier est le mois le plus froid. Le mois d'août est le mois le plus chaud.

L'effet de l'îlot de chaleur parisien a bien entendu une conséquence sur le nombre moyen de jours de gel par an. S'il ne gèle pas plus de 5 à 15 jours à Paris, on dépasse les 40 jours en grande banlieue, sur une zone au-delà de 30 à 40 km du centre de la capitale.

**L'ensoleillement**

Si on la compare à d'autres régions de France, l'Ile-de-France n'est pas une région très ensoleillée. Si le soleil brille environ 1 700 heures par an, la moyenne nationale est d'environ 1 850 heures. Le minimum d'ensoleillement est observé en décembre, à la fois parce que les journées sont courtes mais également très grises. Le mois le plus ensoleillé est août. Sur la station de Trappes, la moyenne est de 1644 heures depuis 2002.

### Les précipitations



La pluviométrie entre 1981 et 2010 à la station de Trappes  
Source : Météo France

En 1981 et 2010, la station de Trappes a enregistré, en moyenne, 118,5 jours de précipitations supérieures à 1 mm. La hauteur moyenne de précipitations a été de 694,2 mm.

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

#### 4.4.2.6 La population

##### Une population relativement stable

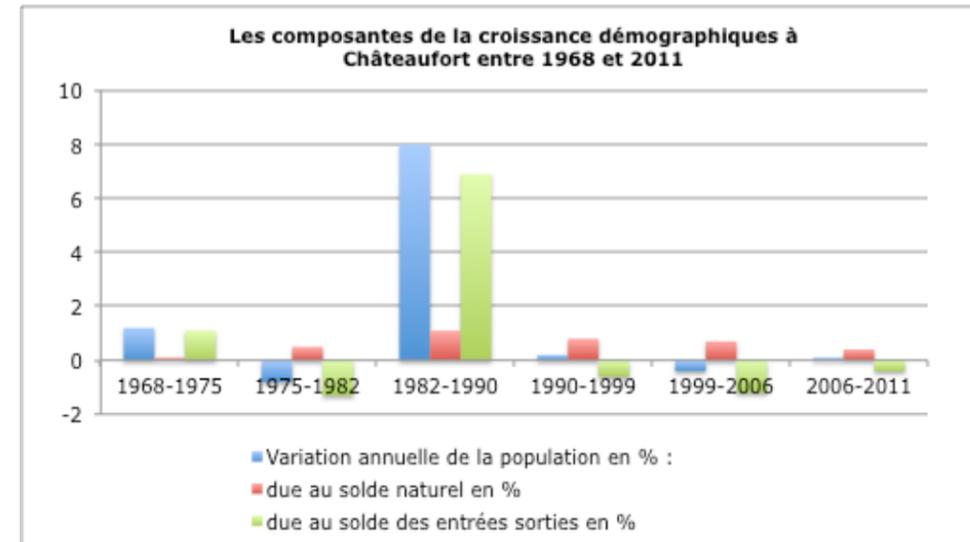
En 2011, la commune de CHATEAUFORT comptait 1 415 habitants. Depuis le recensement de 1793, la commune enregistre une croissance régie par les aléas de l'histoire : exode rural, guerres et déficit du solde naturel dû aux différents conflits.

Dans la tendance de développement de ces dernières années, la baisse de la population la plus significative reste celle enregistrée entre 1975 et 1982. La commune rencontre alors une décroissance démographique de l'ordre de -5,3 % en l'espace de 7 ans.

De 1982 à 1999, la commune voit sa population croître fortement. En effet, en dix-sept ans, le nombre d'habitants a augmenté de +88,9 % soit une croissance moyenne d'environ 40 habitants par an. Cette croissance s'explique par la construction de 148 logements dans le quartier de la Perruche.

Cependant, cette moyenne est à pondérer dans la mesure où cette croissance s'est principalement opérée durant la période 1982-1990. Durant cet intervalle la croissance est de +85,5 % soit une moyenne annuelle de +10,68 %.

Depuis 1999, la population décroît et la commune a perdu 24 habitants en 11 ans, soit une baisse de 1,6 % sur la période équivalent en moyenne à une perte de 2 habitants/an. Cette tendance semble s'inverser en 2011.



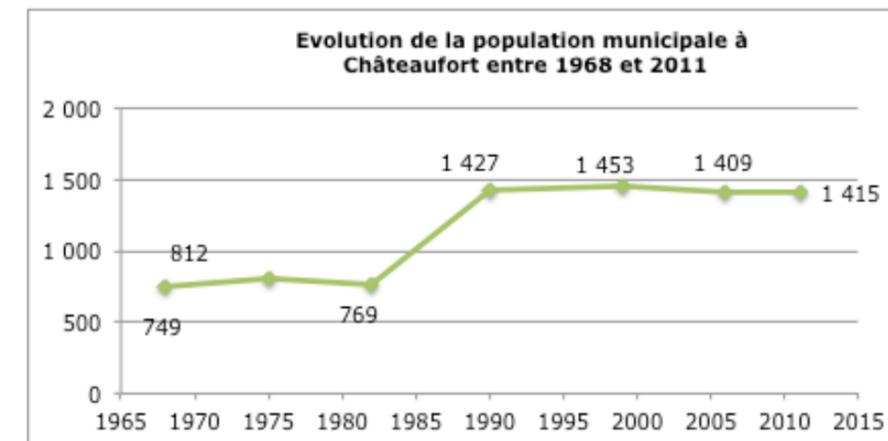
Source : INSEE, RP 2009.

##### Une évolution démographique en lien avec le solde migratoire

Alors que le solde naturel<sup>2</sup> de CHATEAUFORT présente une certaine forme de constance depuis 1962, le solde migratoire est très versatile dans la mesure où entre chaque recensement il alterne entre valeurs positives et valeurs négatives.

Avec une hausse de +6.88 % entre 1982 et 1990, le solde migratoire explique en partie le taux de croissance démographique largement positif durant cette période.

Le solde migratoire<sup>3</sup> a largement contribué à la croissance du solde naturel pour la période 1982-1990(+1,15 %). Par contre sur la période 1999-2009, le solde migratoire est négatif (taux annuel moyen de -1 %) ce qui a entraîné une baisse de population (-0,3 %) que n'a pu compenser le solde naturel (+0,7 %).



Source : INSEE, RP 2009.

<sup>2</sup> Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période.

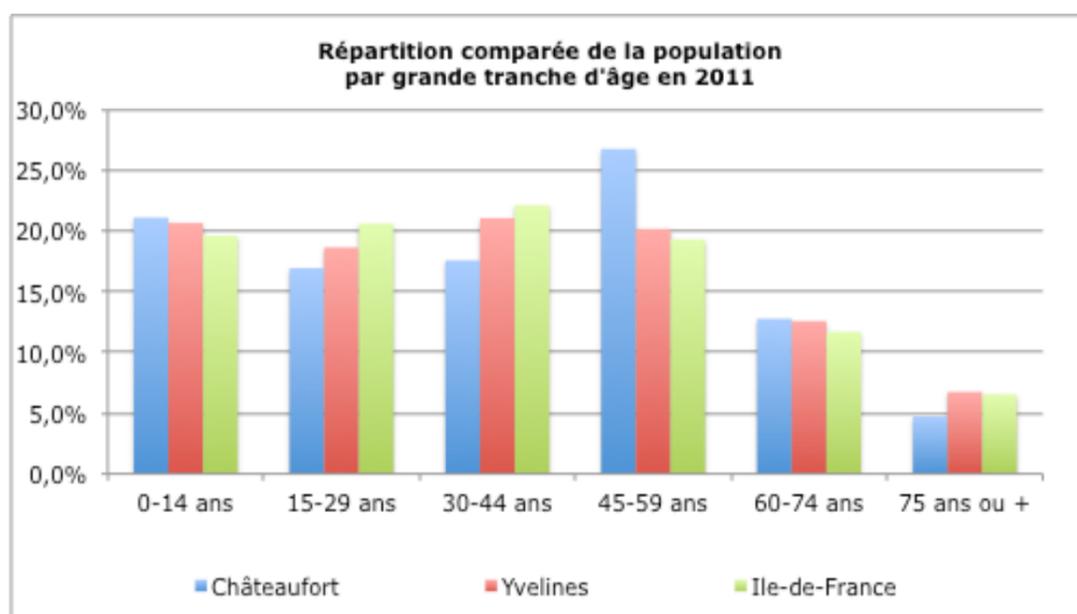
<sup>3</sup> Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours de l'année.

### Une forte représentativité des 0-19 ans et une amorce de vieillissement de la population

Deux phénomènes sont représentatifs de la population de CHATEAUFORT. D'une part une forte représentativité des 0 -19 ans et d'autre part une amorce du vieillissement de la population.

La forte représentativité des 0-19 ans met en avant le caractère familial des ménages de la commune. Cette catégorie d'âge représente 30,6 % de la population en 2010. Ce phénomène met en avant le fort attrait qu'a provoqué CHATEAUFORT sur les jeunes ménages durant les années 1980 - 1990.

Parallèlement la commune tend à vieillir. Ce vieillissement, relatif, est quantifiable dans l'immédiat puisque les 3 tranches d'âges (45-59 ans, 60-74 ans et +75 ans) ont vu leur part augmenter entre 1999 et 2010. La population de + 60 ans représente 17,5 % de la population en 2011. Néanmoins, en 2011, plus d'un Castelfortain sur quatre est âgé de 45 à 59 ans. Cela amène à imaginer qu'une partie d'entre eux est en passe d'entrer dans la catégorie des plus de 60 ans.



Source : INSEE, RP 2009.

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

Depuis 1982, le nombre de ménages a augmenté de 7,7 % pour atteindre 501 ménages en 2009. Cette croissance considérable est la conséquence d'une forte augmentation de la population. Parallèlement, la taille moyenne des ménages s'amointrit. Cette baisse est un phénomène national traduisant les notions de décohabitation et de desserrement des familles.

La taille moyenne des ménages, en 2009, est de 2,8 personnes par foyer, ce qui est supérieur à la moyenne départementale (2,6 personnes par foyer) et francilienne (2,33).

Même s'il apparaît que les petits ménages d'une à deux personnes sont les plus représentés, il n'en demeure pas moins que les ménages de 3 ou 4 personnes représentent près de 40 % des foyers.

On peut alors parler de répartition harmonieuse.

Parallèlement on dénombre en 1999, 20 familles monoparentales. L'ensemble de ces familles représente 5,3 % du total des familles recensées à CHATEAUFORT. Cette part est largement inférieure à la tendance enregistrée à l'échelle départementale. En effet, dans les Yvelines, les familles monoparentales représentent 9,5 % de l'ensemble des familles.

### Une population qui connaît peu de difficultés sociales

Plusieurs indicateurs témoignent (en 2011) d'une population qui connaît peu de précarisation et de paupérisation :

- Une faible proportion de la population castelfortaine n'a aucun diplôme (6 %) ;
- La proportion de foyers fiscaux imposés est de 83,6 % ;
- Le revenu net déclaré moyen par foyer fiscal est de 53 198 € ;
- Un taux de chômage des 15 à 64 ans est faible : 7,1 % ;
- Un pourcentage de familles monoparentales inférieur à la moyenne départementale.

**La population de la commune de CHATEAUFORT se caractérise notamment par une dynamique démographique faible ainsi que par une proportion importante de jeunes et une amorce de vieillissement de la population.**

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

### Les inventaires et protections du patrimoine biologique

La commune de CHATEAUFORT est concernée par :

- **Un site Natura 2000**, « *Massif de Rambouillet et zones humides proches* », Zone de Protection Spéciale FR 1112011 (cf. partie 4.4.2.15 « *Les sites Natura 2000* »).
- **Un Parc Naturel Régional**, la « *Haute Vallée de la Chevreuse* », FR 8000017, qui couvre 633 km<sup>2</sup> et regroupe un total de plus de 110 000 habitants. Les espaces boisés y représentent 40 % du territoire. Près des deux tiers appartiennent à la forêt privée, constituée principalement de grandes propriétés de production mais également de chasse. Les forêts de plateau sont exploitées, tandis que les forêts de versant et de ravin sont des habitats naturels au paysage plus sauvages. L'espace agricole couvre environ 40 % du territoire du Parc. Les plateaux agricoles, reposant sur une couche de sable recouverte de limon, créent de larges horizons animés par les silhouettes bâties. Les plateaux, jamais très étendus, pénètrent le territoire du Parc de tous les côtés. Avec plus de 330 km de rivières, l'eau est omniprésente sur le territoire. L'Yvette, la Rémarde, La Vesgre, la Drouette, la Mauldre et leurs affluents serpentent à travers la campagne. Ravins abrupts, fonds de vallées aux boisements linéaires, prairies humides, mares, friches herbues et roselières peuplées d'oiseaux forment autant d'écosystèmes à préserver.

■ **Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique<sup>4</sup> (ZNIEFF) de type 1 : la ZNIEFF n°110020246 « Vallée de la Mérantaise à Châteaufort ».**

- Ce vaste ensemble de fond de vallée est constitué de plusieurs prairies humides et mésophiles, de quelques friches à grandes herbes et roselières et de boisements alluviaux ; tous ces milieux étant organisés autour de la rivière de la Mérantaise.
- La grande variété des habitats et les diverses modalités de gestion permettent le développement d'une flore riche et diversifiée comme en témoigne le nombre important d'espèces végétales recensées (347 espèces). Plusieurs d'entre-elles sont rares dans la région.
- Au niveau de la faune, cette grande variété de milieux implique une grande diversité d'espèces dont plusieurs d'entre elles, liées aux zones humides, sont rares et même protégées en Ile-de-France. Sur le périmètre de la réserve naturelle, les vestiges du château d'Ors ont en partie été investis par les chiroptères suite à leur abandon. Parmi la cinquantaine d'oiseaux nicheurs observés sur ce secteur, on retiendra la présence de la Bergeronnette des ruisseaux . Au niveau des Fonds de Mérançy, l'ancien lit de la Mérantaise constitue aujourd'hui un petit ruisseau calme bien pourvu en végétation aquatique dans lequel se rencontre la discrète et peu fréquente Musaraigne aquatique.
- La Mérantaise héberge sur son secteur aval (entre Ors et les Vassaux) des espèces aquatiques remarquables qui témoignent d'un milieu de très bonne qualité. Ainsi, on trouve l'une des 3 populations reproductrices sur le territoire de la Truite de rivière, l'unique population connue de Vairon, l'unique observation de l'Anguille sur le bassin versant de l'Yvette amont.
- Il est important de noter la découverte récente (2010) au sein des friches humides de la vallée du rare Vertigo de Des Moulins, petit escargot méconnu inscrit à l'annexe II de la directive Habitats.

■ **Une ZNIEFF de type 2 : la ZNIEFF n°110030037 « Vallée de la Mérantaise »**

- La Vallée de la Mérantaise se présente comme un vaste ensemble relativement bien préservé qui compte notamment de grandes surfaces de prairies et de zones humides (cariçaies, mégaphorbiaies, boisements alluviaux plus ou moins tourbeux). Le cours d'eau lui même présente des faciès relativement naturels assez variés et propices au maintien d'une biocénose riche et de grande qualité (frayères à truite, vairon, Anguille, etc.). A noter également des données historiques, ainsi que la redécouverte récente de coquilles de Mulette épaisse, espèce d'intérêt communautaire.
- La vallée est dominé par des coteaux boisés, donnant localement des ravins frais à fougères exposés au nord (habitats d'intérêt communautaire). La Réserve Naturelle Volontaire / Régionale d'Ors, dont les prairies et zones humides sont entretenues par gestion conservatoire par pâturage se trouve au centre de cette vallée. Elle abrite entre autre des gîtes à chiroptères.
- Citons enfin sur la partie aval, le Marais du Billehou (ENS 91) sur la Commune de Villiers-le-Bâcle, ainsi que les forêts fraîches du Fond de la Cure, petit ruisseau qui traverse le Bois d'Aigrefoin (avec entre autres la Raiponce en épis).
- Dans ce même secteur, se trouvent également de remarquables anciennes carrières de grès, qui donnent des fronts de tailles assez imposants ainsi que des zones de sables purs, propices à des espèces spécialisées comme le rare carabe sabulicole *Harpalus flavescens*).

<sup>4</sup> Les ZNIEFF ont pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs du territoire particulièrement intéressants sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional. Etabli pour le compte du Ministère de l'environnement, l'inventaire des ZNIEFF constitue l'outil principal de la connaissance scientifique du patrimoine naturel et sert de base à la définition de la politique de protection de la nature. Il n'a pas de valeur juridique directe, mais permet une meilleure prise en compte de la richesse patrimoniale dans l'élaboration des projets susceptibles d'avoir un impact sur le milieu naturel. Une mise à jour de cet inventaire est actuellement en cours.

■ **Un Espace Naturel sensible**, le « prés Bicheret », localisé en partie Nord de la commune, dans la zone agricole, et où un pâturage extensif de bovins écossais a été mis en place pour restaurer la prairie humide.

■ **Une Réserve Naturelle Régionale** : la « Réserve du domaine d'Ors ». Cette réserve occupe l'emplacement du château d'Ors, édifié au XVII<sup>ème</sup> siècle, et du vaste parc paysager qui l'entourait. Elle couvre une dizaine d'hectares, principalement en fond de vallée et à flanc de coteau à l'aval du centre du village. En 1988, consciente de sa valeur historique et écologique, la commune, soutenue par la région et le département, acquiert le domaine d'Ors. En 1995, la commune demande la création d'une réserve naturelle volontaire, devenue depuis 2003 Réserve Naturelle Régionale. Le statut de cette protection repose sur la haute valeur environnementale du domaine localisé dans le site classé de la vallée de la Mérantaise, au sein du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse. L'objectif aujourd'hui est de préserver des milieux naturels dans lesquels les espèces pourront évoluer à leur rythme.

■ Des **zones humides** (DRIEE et SAGE) ;

■ Des **espaces de la Zone de protection naturelle, agricole et forestière** consacrés à l'activité agricole (ZNAF du Plateau de Saclay) ;

■ **Des Espaces Boisés Classés** identifiés dans le PLU au titre de l'article L. 113-1 du Code de l'Urbanisme, concentrés dans la partie Sud de la commune ;

■ **Des éléments du patrimoine naturel identifiés au titre de l'article L. 151-23 du Code de l'Urbanisme (anciennement L. 123-1-5-III, 2°) du Code de l'Urbanisme** : principalement concentrés en partie Sud de la commune, ils sont été classés en trois grandes catégories :

- Les éléments paysagers ;
- Les arbres remarquables ;
- Les mares.

**La trame verte et bleue du territoire communal**

L'essentiel de la trame verte et bleue de CHATEAUFORT se définit au travers de la vallée de la Mérantaise. Sur la base du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), cette continuité écologique comprend :

■ **Un réservoir de biodiversité** : ce réservoir correspond à des milieux « naturels » ou plus généralement semi-naturels, c'est-à-dire largement influencés par les activités humaines, dans lesquels la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée. Les conditions indispensables au maintien des espèces (reproduction, alimentation, repos, etc.) y sont réunies (présence de populations viables).

■ Des corridors qui correspondent aux voies de déplacement préférentielles empruntées par la faune et la flore, qui relient les réservoirs de biodiversité. Sur CHATEAUFORT, on distingue **3 types de corridors** :

- Un corridor arboré : au sein des réservoirs de biodiversité les corridors sont beaucoup plus diffus car les espèces sont susceptibles de fréquenter l'ensemble du réservoir ;
- Un corridor herbacé qui concerne les prairies, les friches, etc. ;

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

- Un corridor aquatique qui regroupe au sein d'une matrice à tendance humide, les plans d'eau, les cours d'eau et les zones à dominante humide du SDAGE 2009. Le résultat de cette analyse symbolise donc à la fois les continuités potentielles longitudinales et les connexions latérales avec les annexes hydrauliques, les plans d'eau et les zones humides qui peuvent être connectées ou non aux cours d'eau.

Néanmoins, cette continuité écologique présente des éléments fragmentant. Ceux-ci correspondent aux obstacles et points de fragilité situés sur les corridors et au sein des réservoirs de biodiversité. On distingue les obstacles qui ont un fort effet de coupure sur les continuités ou induisent une importante fragmentation de l'espace et les points de fragilité qui réduisent l'étendue des fonctionnalités de la continuité tout en la maintenant fonctionnelle pour les espèces les moins sensibles. Sur CHATEAUFORT, ces éléments fragmentent le corridor arboré, mais surtout le réseau hydrographique. La rupture de la continuité écologique est la conséquence de l'urbanisation du fond de vallée, principalement au niveau de la route de Chevreuse.

**Les continuités écologiques dans le SRCE**

L'élaboration du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France a été lancée en octobre 2010. Il a été adopté par arrêté du préfet de la Région le 2 octobre 2013. En tant que déclinaison régionale de la politique de mise en œuvre des trames vertes et bleues, le SRCE vise notamment à diminuer la fragmentation des habitats naturels et à protéger et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité.

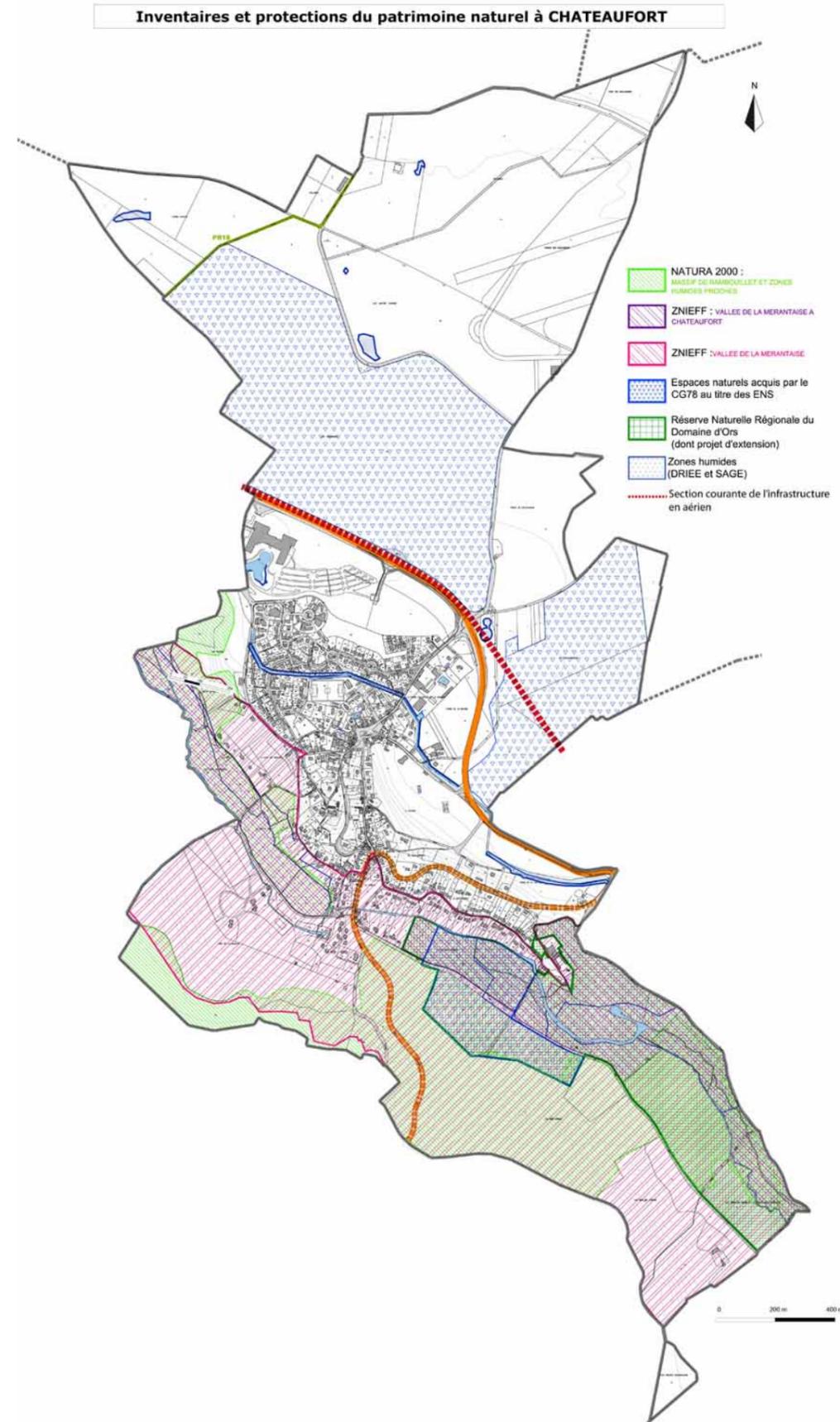
Par ailleurs, les objectifs du SRCE pour les documents d'urbanisme consistent à :

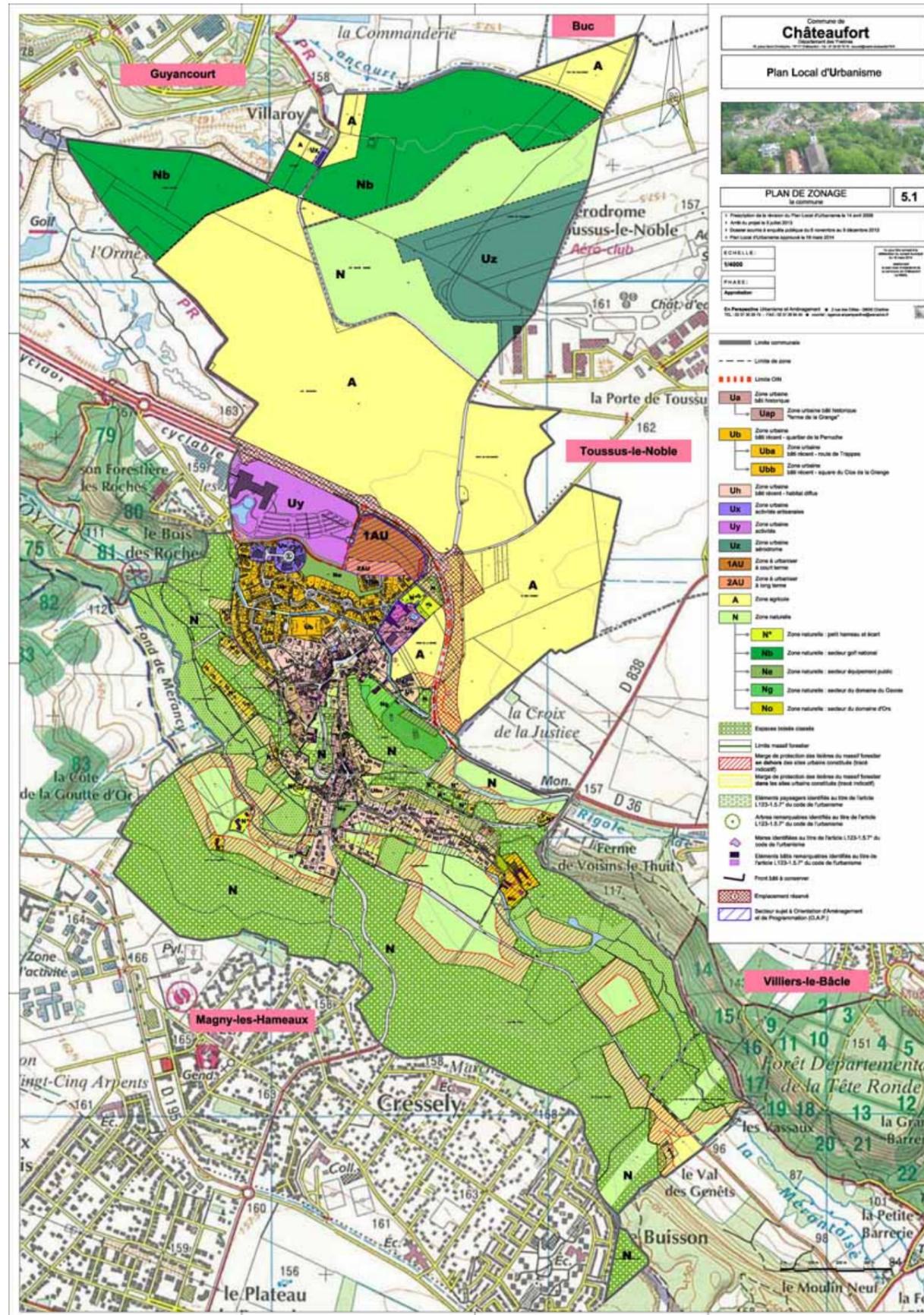
- « Favoriser la préservation et la restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme.
- Intégrer, dans les documents d'urbanisme, la trame verte et bleue (TVB) présente sur le territoire et les enjeux de continuités écologiques avec les territoires limitrophes.
- Permettre la prise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

Le diagnostic du SRCE identifie la Vallée de la Mérantaise comme réservoir de biodiversité. Trois types de corridors y sont également identifiés (arboré, herbacé et aquatique).

Sur le territoire de la commune de CHATEAUFORT, des obstacles à la sous-trame bleue et un point de fragilité au niveau des continuités de la sous-trame arboré sont recensés.

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





4.4.2.8 Les sols

Pédologie et géologie

CHATEAUFORT s'insère dans la vallée de Mérantaise, qui fait elle-même partie des vallées des affluents de l'Yvette. La vallée de la Mérantaise a été creusée à partir d'un ensemble de plateaux, dont le plateau de Saclay au Nord et le plateau qui accueille Cressely et la plaine d'Aigrefoin au Sud.

La structure géologique de CHATEAUFORT est formée à partir de trois affleurements principaux d'âge tertiaire et de diverses formations superficielles.

- Les marnes : durant le Stampien inférieur (45 millions d'années) une mer peu profonde recouvrait la région. Il se dépose alors des marnes et des calcaires créant une couche imperméable sur l'ensemble du territoire (marnes supra-gypseuses, argiles vertes, calcaire de Brie et marnes à huîtres).
- Les sables de Fontainebleau : une épaisse masse de sable recouvre cette couche de marne au Stampien moyen supérieur. Une fois la mer retirée les sables forment des dunes sous influence éolienne (phénomènes de déflation, abrasion et corrosion). A la fin du Stampien, il y a grésification du sommet des dunes. Cette consolidation est due à la formation d'un ciment siliceux intergranulaire. Dans la vallée, le grès est présent localement sur le plateau.
- L'argile à meulière de Beauce : un dépôt de calcaire de Beauce a recouvert les crêtes dunaires entre l'Aquitaniens inférieur et l'Aquitaniens moyen supérieur.
- Les formations superficielles : elles sont de nature et d'âge divers mais toujours minces (quelques mètres au plus). A la fin du Miocène, sable et argile de Lozère s'infiltrèrent dans les cavités du calcaire de Beauce procédant à une meulièrement.

La vallée s'est creusée progressivement pendant les périodes froides du Quaternaire. Sa formation est due à l'action conjuguée des eaux courantes (écoulements chenalés dans les talwegs) et la répartition de matériaux mélangés (argile à meulière, sable de Lozère, limon, sables de Fontainebleau). Ces derniers sont appelés communément colluvions ou dépôts de pente. Les limons des plateaux se sont déposés à la fin de la dernière glaciation Quaternaire. Le dépôt éolien bien que mince (1 m en moyenne) est largement répandu sur le plateau.

Les caractéristiques les plus significatives de la morphologie de la vallée se définissent au travers d'une forte pente, de versants taillés dans les sables et la dissymétrie de leur profil transversal avec des flancs méridionaux et occidentaux plus abrupts que les autres.

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

### Les sols pollués

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



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

La base de données « *Basias* » du BRGM recense les anciens sites industriels et activités de services. En fonction de la nature de leur activité, la présence de sites Basias peut induire une présomption plus ou moins forte de présence de sols pollués. A l'échelle de la commune, 4 sites sont recensés. Néanmoins, aucune de ces implantations ne concerne directement les secteurs accueillant des éléments de l'infrastructure de transport.

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

### 4.4.2.9 L'eau

#### Contexte général

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

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

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

Le SDAGE fixe un programme de mesures s'inscrivant dans l'atteinte des objectifs de bon état écologique et chimique, portant notamment sur l'unité hydrographique « *Orge et Yvette* » (avec report de délai en 2027), dans lequel s'inscrit le territoire de la commune.

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

La commune de CHATEAUFORT fait partie du SAGE « *Orge-Yvette* », dont la révision a été approuvée le 2 juillet 2014, et du SAGE « *Bièvre* », en cours d'élaboration.

#### Eaux superficielles

Le réseau hydrologique est constitué d'un réseau de fond de la vallée de la Mérentaise, et d'un réseau drainant le plateau argileux le système des Rigoles.

La DRIEE et le SAGE identifient des zones humides.

#### Hydrogéologie

Le sous-sol de la commune contient la masse d'eau souterraine « *Tertiaire du Mantois et de l'Hurepoix* », une nappe à dominante sédimentaire à écoulement libre d'une surface totale d'environ 2 400 km<sup>2</sup>, dont l'objectif de « *bon état* » est fixé à 2027.

La commune fait état de 3 points d'eau recensés par le BRGM : un forage destiné à l'exploitation de la ressource en eau, un puits et un forage affecté à l'adduction d'eau. Ils sont localisés à l'Ouest du territoire.

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

L'eau potable sur la commune de CHATEAUFORT provient de l'usine de traitement de Viry-Châtillon (120 000 m<sup>3</sup>/jour) et de Morsang-sur-Seine (255 000 m<sup>3</sup>/jour). Ces usines traitent les eaux de la Seine.

Aucun captage d'eau destiné à l'alimentation en eau potable ni périmètre de protection de captage n'est recensé par l'Agence Régionale de la Santé (ARS) sur le territoire de la commune de CHATEAUFORT.

**Eaux usées et eaux pluviales**

L'assainissement se structure autour de deux réseaux, l'un pour les eaux pluviales et l'autre pour les eaux usées. Ce réseau séparatif couvre l'ensemble de la commune, exception faite de la route de Versailles, de la fin du chemin du Gavois, de la route de Chevreuse et d'une partie de la rue de Toussus qui ne disposent pas de réseau de collecte des eaux pluviales.

Les eaux usées rejoignent un collecteur intercommunal situé en fond de vallée (réseau gravitaire) puis sont acheminées vers la station d'épuration « Seine Amont » du SIAAP (Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne).

Les eaux pluviales sont soit rejetées dans la Mérantaise, soit dans la rigole de CHATEAUFORT.

L'usine d'épuration « Seine Amont » du SIAAP est implantée à Valenton. Cette installation, qui couvre environ 80 hectares, recueille les effluents du Val-de-Marne, de la vallée de la Bièvre, une partie des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis, certaines communes des vallées de l'Orge, de l'Yvette, de l'Yerres. Mise en service en 1987. Sa capacité de traitement actuelle des eaux usées de 600 000 m<sup>3</sup> d'eau/jour, soit 2 618 000 équivalents habitants, extensible jusqu'à 1 500 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour par temps de pluie. D'après le bilan 2013 du SIAAP, les rendements d'épuration sont conformes aux normes de rejet en vigueur. Les boues issues du traitement des eaux usées sont valorisées à travers trois filières : l'épandage, l'incinération et le séchage thermique.

**La préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques est un aspect majeur de la réglementation environnementale en vigueur. A l'échelle du territoire communal, aucun captage pour l'alimentation en eau potable n'est recensé. La vallée de la Mérantaise présente un enjeu de préservation fort.**

*4.4.2.10 Le patrimoine culturel, architectural et archéologique*

**Le patrimoine culturel et architectural**

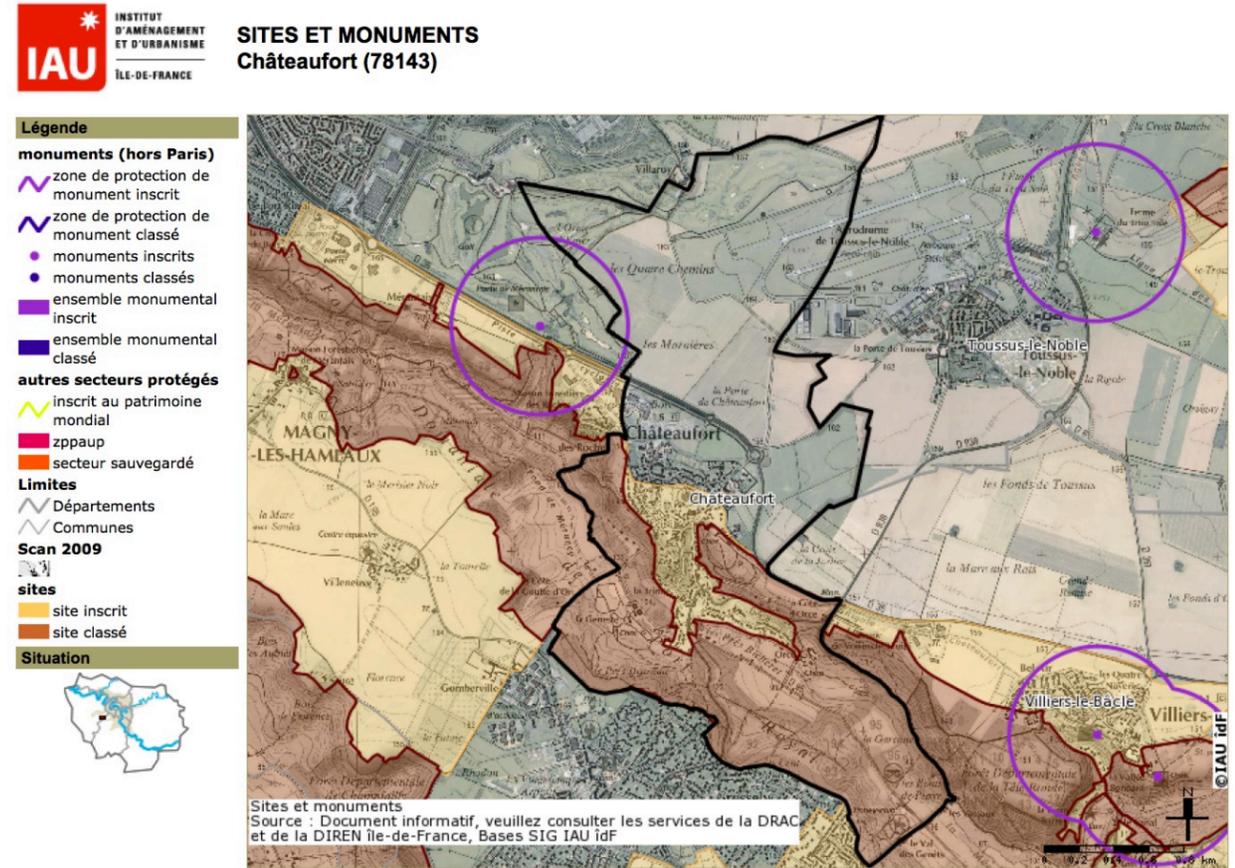
Aucun monument historique classé ou inscrit à l'inventaire national des monuments historiques n'est recensé sur la commune de CHATEAUFORT.

Par contre, sont identifiés sur la commune :

- **Un site classé** depuis le 8 novembre 1973 : la **Vallée de la Mérantaise**, où toute modification de son aspect nécessite une autorisation préalable du Ministre de l'Écologie, ou du Préfet de Département après avis de la DREAL, de l'Architecte des Bâtiments de France et, le plus souvent de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites ;

- **Un site inscrit** depuis le 3 septembre 1976 : la **Vallée de la Chevreuse**, où les travaux sont soumis à l'examen de l'Architecte des Bâtiments de France.

28 éléments de patrimoine bâti protégés au titre de l'article L. 151-19 du Code de l'Urbanisme (anciennement L. 123-1-5-III, 2°) du Code de l'Urbanisme figurent sur le document graphique du PLU de CHATEAUFORT.



**Le patrimoine archéologique**

La commune de CHATEAUFORT n'est pas concernée par la présence de vestiges archéologiques.

**La présence d'un site inscrit et d'un site classé suppose un enjeu moyen de préservation du patrimoine protégé.**

*4.4.2.11 Les paysages*

Le territoire de CHATEAUFORT est organisé en trois grandes entités urbaines :

- **Le plateau agricole** : Situé au Nord du territoire communal, il présente une configuration assez plane et non boisée. Cette entité s'inscrit dans un ensemble plus vaste, le plateau de Saclay. Il s'insère entre la commune de Toussus-le-Noble et son aérodrome, dont les équipements marquent le paysage, et la crête du coteau boisé qui domine la vallée de la Mérantaise. Du plateau, la perception paysagère de la zone urbanisée est limitée par la présence de lisières boisées qui constituent un écran végétal continu.

### ■ Le milieu urbain

- Le quartier de la Perruche : Espace de transition entre le plateau agricole et le centre ancien de la commune, le quartier de la Perruche a été aménagé entre 1982 et 1990. Sa vocation essentiellement résidentielle (125 logements) est le fruit d'une réflexion globale répondant ainsi à la demande de logements croissante dans la région. Aménagé dans la continuité du plateau, ce quartier présente une forme plane où s'insère différents îlots pavillonnaires. Ces derniers sont reliés entre eux par un système de desserte automobile, mais aussi avec une multitude de sentes piétonnes structurées autour de la rigole.
- Le centre-bourg : CHATEAUFORT tire son originalité dans la configuration de son centre. Entre vestiges du passé et renouvellement urbain, le centre de la commune se définit aussi au travers de son relief très perturbé. Il est scindé en deux parties distinctes dont la limite séparative est caractérisée par la pente de la vallée. Une partie haute se situe en limite de plateau, dont l'extrémité est l'éperon où se localise l'église. La partie basse prend corps en fond de vallée de la Mérantaise.
- Le quartier de la Trinité : Initialement ce quartier est le second centre historique de la commune. Sa position dans le talweg et à proximité des zones humides de la vallée ont largement contribué à la limitation de son extension. Le contexte morphologique conditionne l'implantation des constructions. En effet celles-ci apparaissent plus denses dans ce secteur en raison de la pente, dont l'altitude varie entre 95 et 155 m. Les flancs de coteaux présentent des boisements qui jouent un rôle prépondérant dans le maintien des sols et par conséquent limitent les effets de l'érosion. Néanmoins, ce site est, dans une certaine mesure, mis en péril par le ravinement issu des écoulements des eaux de surface du plateau et du centre dont l'urbanisation a imperméabilisé le substratum.

- La **vallée** : Elle demeure l'atout environnemental et paysager de CHATEAUFORT. Ce site est remarquable dans la mesure où il est préservé de constructions pouvant porter atteinte au charme de la vallée. Eu égard aux autres vallées du bassin parisien, cette vallée apparaît assez atypique à la vue de son encaissement oscillant entre 95 et 155 m à CHATEAUFORT. Le fond de vallée présente quant à lui une déclivité quasi nulle, mais sujette à des risques d'inondation. Dès lors l'activité humaine a orienté ce paysage vers une occupation de pâture. Néanmoins, la disparition progressive de l'élevage a laissé place à des zones humides. Les constructions sont peu nombreuses et d'architectures assez disparates.

**Les caractéristiques paysagères de la commune sont marquées par la vallée, la présence d'espaces boisés et par le plateau agricole, dont le devenir représente un enjeu majeur pour la commune. Localement la préservation de ces espaces constitue un enjeu fort.**

#### 4.4.2.12 Les risques

##### Les risques naturels et technologiques

La commune de CHATEAUFORT est concernée les Plans suivants :

- Un périmètre de risques R 111-3 inondation, approuvé le 2 novembre 1992.
- Un périmètre de risques R 111-3 mouvements de terrain, approuvé le 5 août 1986 ;

La ville de CHATEAUFORT n'est pas concernée par des transports de matières dangereuses.

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

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

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

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

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

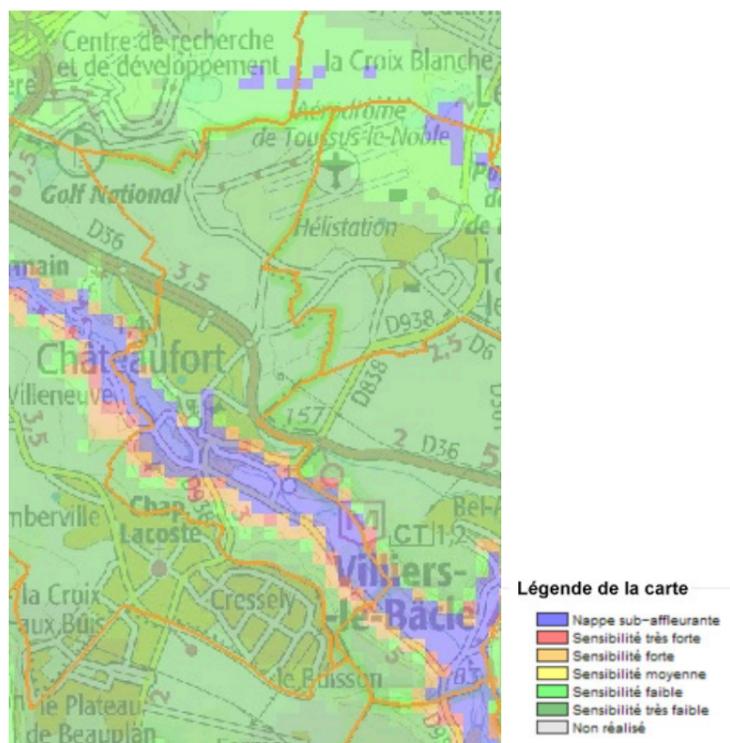
**Une seule installation classée pour la protection de l'environnement est recensée sur la commune** : l'entreprise Nortel Networks S.A., soumise à autorisation (non Seveso).

### Zones inondables

La commune de CHATEAUFORT est concernée le par un **périmètre de risques R 111-3 inondation**, approuvé le 2 novembre 1992 et valant Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI).

La Mérantaise est sujette à des risques d'inondations. Intimement lié aux aléas de retrait et de gonflement des argiles. La commune de CHATEAUFORT dispose d'un zonage délimitant les zones dans lesquelles les constructions sont interdites ou réglementées du fait de leur exposition à un risque d'inondation. Au même titre que les mouvements de terrains consécutifs des retraits et gonflements des argiles ou des cavités souterraines, au sein du périmètre des zones à risque d'inondation se distinguent différents aléas répertoriés en zones. CHATEAUFORT ne présente aucune partie de son territoire classée en zone A, la plus restrictive. Cependant, certains espaces affleurant la Mérantaise sont sujets à une classification en zone B (secteurs entre la Trinité et la Geneste, les Prés Bicheret). Cette classification entraîne des dispositions et des prescriptions spécifiques pour toute nouvelle construction.

La commune de CHATEAUFORT est aussi concernée par le risque d'inondation par débordement indirect, autrement appelé « **inondation par remontées de nappes** ». Ce type particulier d'inondation a lieu dans certaines conditions suite à une élévation exceptionnelle du niveau de la nappe souterraine. Des zones sensibles à ce risque ont été identifiées sur la commune. Toutefois, il faut souligner que toutes les communes du département sont plus ou moins concernées par un risque de refoulement d'eau dans les réseaux, en lien avec ce phénomène, en raison de l'ancienneté de ces derniers.



Inondations par remontées de nappes.  
Source : BRGM, inondationsnappes.fr

CHATEAUFORT est également concernée par les **inondations par ruissellement**. Elles se produisent lors de pluies exceptionnelles, d'orages violents, quand la capacité d'infiltration ou d'évacuation des sols ou des réseaux de drainage est insuffisante. Ce défaut d'absorption a pour origine deux causes principales, qui peuvent d'ailleurs se combiner :

- Dans le premier cas, l'intensité des pluies est supérieure à l'infiltrabilité de la surface du sol ;
- Dans le second cas, le ruissellement est dit « *par saturation* » : la pluie arrive sur une surface partiellement ou totalement saturée par une nappe.

Les inondations et coulées de boue ont donné lieu, sur la période 1999-2012, à 3 arrêtés de catastrophe naturelle.

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Inondations, coulées de boue et mouvements de terrain	25/12/99	29/12/99	29/12/99	30/12/99
Inondations et coulées de boue	06/07/01	07/07/01	15/11/01	01/12/01
Inondations et coulées de boue	29/04/07	29/04/07	12/06/07	14/06/07

### Les risques de mouvement de terrains

Les caractéristiques géologiques du sous-sol de CHATEAUFORT et son exploitation antérieure génèrent des désordres géotechniques avec des mouvements de terrain liés à deux principaux types de phénomènes :

- Le retrait-gonflement des sols argileux en fonction des cycles saisonniers ;
- L'effondrement de cavités souterraines.

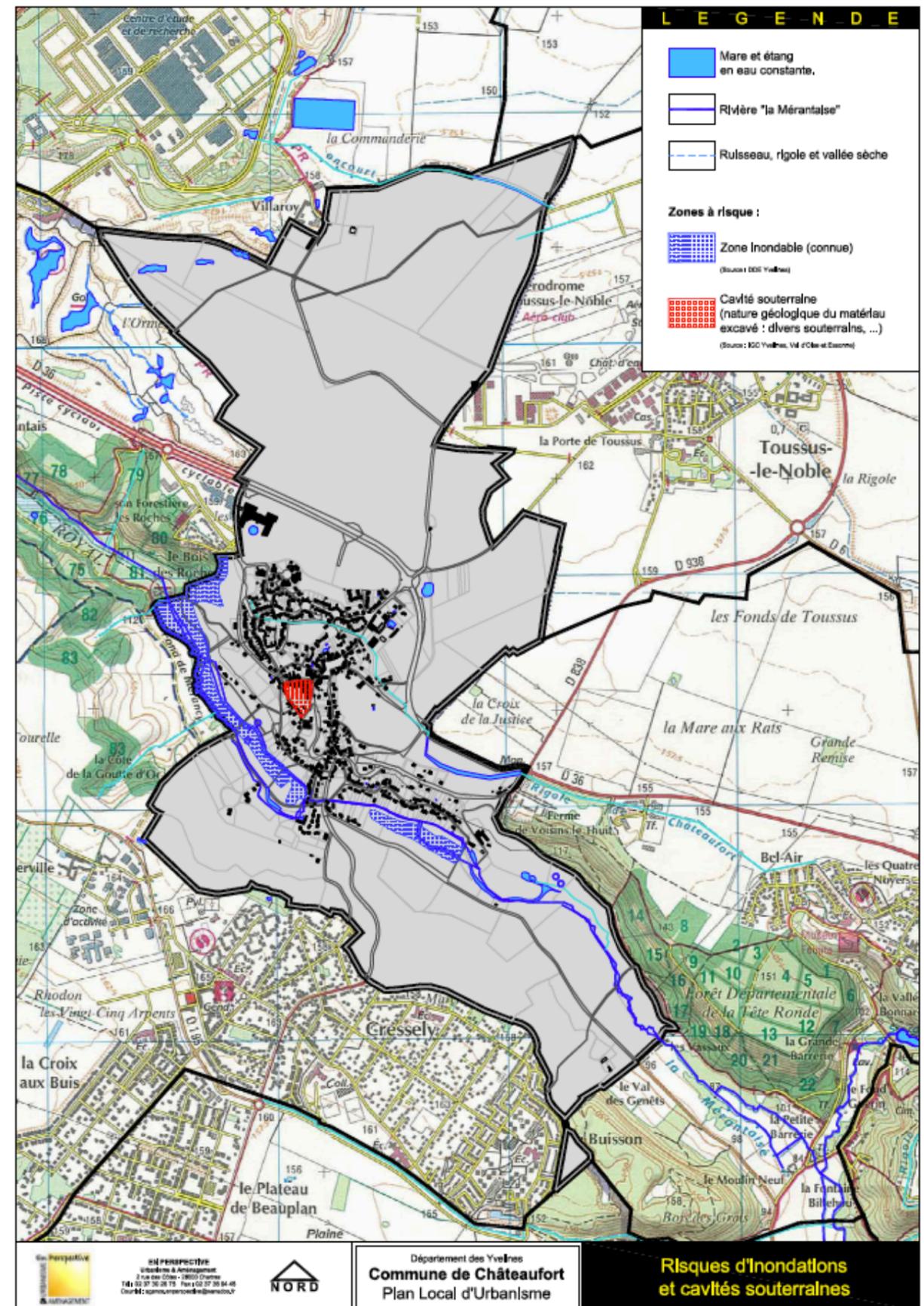
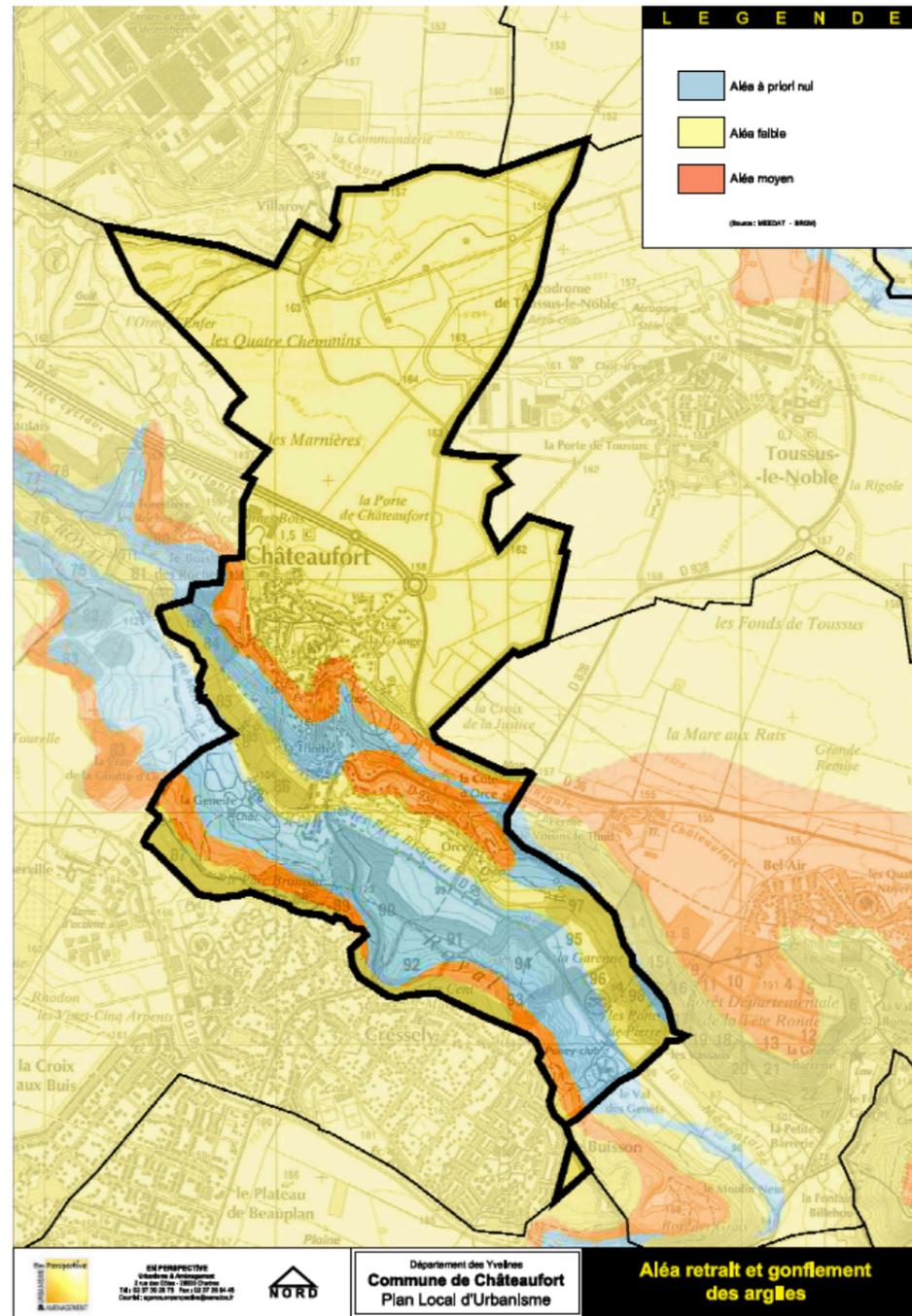
Ces deux phénomènes ont justifié la délimitation sur le territoire de CHATEAUFORT :

- D'un périmètre de risques R 111-3 mouvements de terrain, approuvé le 5 août 1986 ;
- D'un périmètre de risques liés à la présence d'anciennes carrières souterraines : il couvre l'îlot situé devant la place de l'église (rue de l'église, rue de Trappes, rue de la Butte Neuve). Les projets de constructions doivent faire l'objet d'un avis émis par l'Inspection Générale des Carrières.

A l'intérieur des périmètres du PPR, les autorisations d'occupation et d'utilisation du sol sont soumises à condition.

Les mouvements de terrain dus au retrait-gonflement des sols argileux ont donné lieu, sur la période 1989-2012, à 4 arrêtés de catastrophe naturelle.

Type de catastrophe	Début le	Fin le	Arrêté du	Sur le JO du
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/05/89	31/12/95	01/10/96	17/10/96
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/01/96	31/05/98	18/09/98	03/10/98
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/07/03	30/09/03	09/01/06	22/01/06
Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols	01/04/11	30/06/11	27/07/12	02/08/12



### Les servitudes

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

- Une servitude de protection des centres de réception radioélectriques concernant la protection contre les obstacles pour l'aérodrome de Toussus-le-Noble, qui impose une limitation des hauteurs des constructions.
- Une servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques qui impose le libre passage aux agents de l'exploitant pour l'entretien et la surveillance des installations.
- Une servitude relative aux lignes électriques haute tension qui impose le libre passage aux agents de l'exploitant pour l'entretien et la surveillance des installations.
- Une servitude liée au Décret 2013-1298 du 27 décembre 2013 délimitant la zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay.
- Une servitude liée au Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

Par contre, l'infrastructure de transport n'est pas concernée par les autres servitudes en vigueur sur le territoire communal (servitudes de protection des monuments historiques, de protection des sites et des monuments naturels, résultant des plans d'exposition aux risques naturels prévisibles, de protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques, pour la pose de canalisations publiques d'eau ou d'assainissement, relative à la forêt domaniale de Port-Royal).

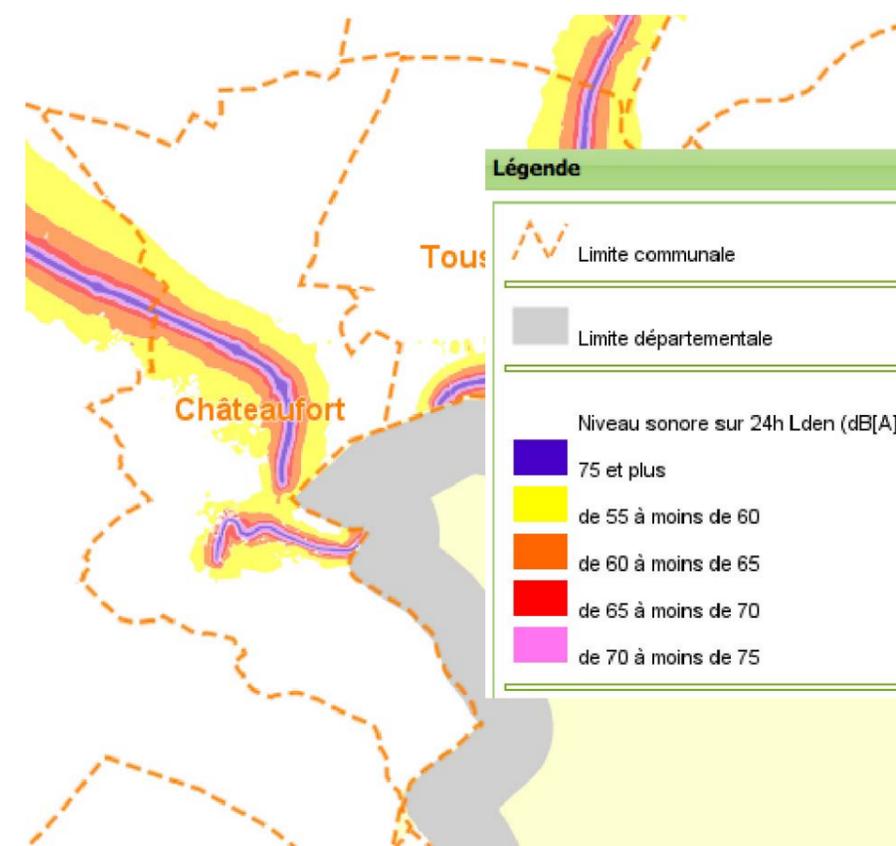
**Certains secteurs de la commune sont concernés par le risque lié à la présence de cavités souterraines et par le risque de retrait-gonflement des argiles. Les points bas de la commune sont également concernés par le risque inondation par remontée de nappe ou débordement de cours d'eau, supposant un enjeu moyen.**

#### 4.4.2.13 Le bruit

Le département des Yvelines fait l'objet d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des grandes infrastructures de transport terrestre relevant de l'Etat, en application de la Directive européenne 2002/49/CE. L'article R. 572-1 du Code de l'Environnement dispose qu'ils « ont pour objet d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien ou provenant d'activités industrielles exercées dans les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation ».

La carte des bruits de CHATEAUFORT disponible sur le site « *Cartelie* » indique les niveaux de bruits routiers et ferroviaires observés sur le département pour les périodes jour, soir et nuit combinés.

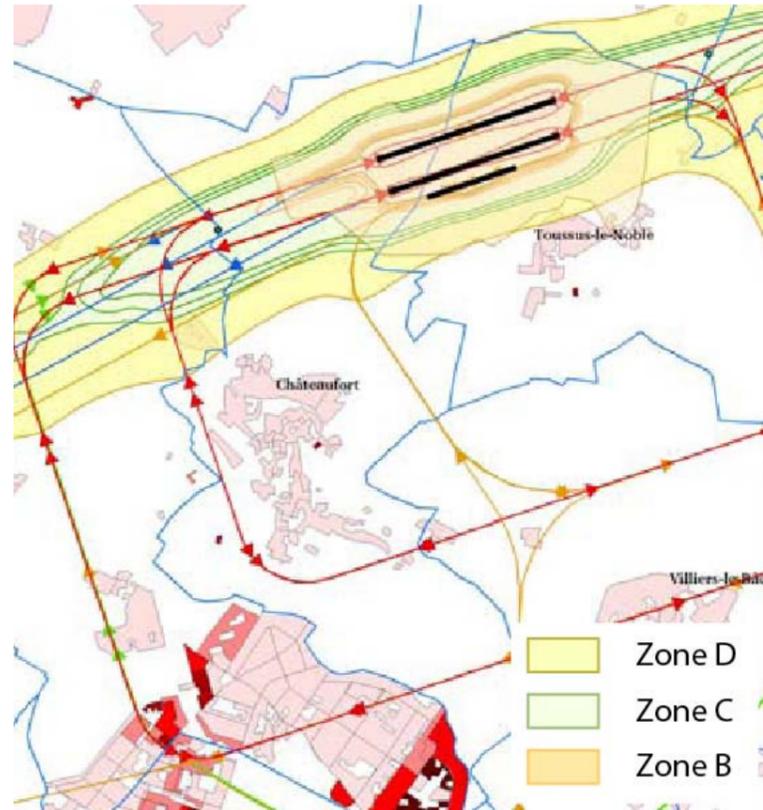
La commune de CHATEAUFORT est ainsi concernée par des bruits élevés uniquement aux abords de la RD36 (axe structurant francilien) et de la RD 938, où des dépassements de seuils sont observés.



Carte stratégique du bruit routier, indice Lden  
Source : Cartelie

La population castelfortaine n'est pas exposée au bruit ferroviaire.

Par ailleurs, l'aérodrome de Toussus-le-Noble, situé en partie sur la commune de CHATEAUFORT, génère un trafic aérien de 112 847 mouvements pour l'année 2012. La population castelfortaine est donc exposée aux trajectoires des décollages et atterrissages des avions. Pour encadrer l'impact de l'aérodrome sur les populations avoisinantes, l'aérodrome de Toussus-le-Noble est doté d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Ce PEB a pour objectif d'éviter l'installation de populations nouvelles exposées à un certain niveau sonore aéronautique, de concilier activité aéronautique et développement maîtrisé des communes riveraines et de déterminer des utilisations de sols compatibles avec cet objectif. En dehors des terrains de l'aérodrome, les parcelles concernées par le PEB sont situées en zone agricole ou naturelle. L'exposition de la population aux bruits aériens est donc faible.



Aérodrome de Toussus-le-Noble, courbes d'environnement sonore, trafic 2005  
Source : DGAC

L'environnement sonore de la commune se caractérise par une faible exposition de la population au bruit. Ceci suppose un enjeu de préservation de la qualité du cadre de vie ainsi qu'un enjeu de résorption des nuisances pour les secteurs exposés au bruit routier.

#### 4.4.2.14 Les sites Natura 2000

##### Généralités sur les sites Natura 2000

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

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

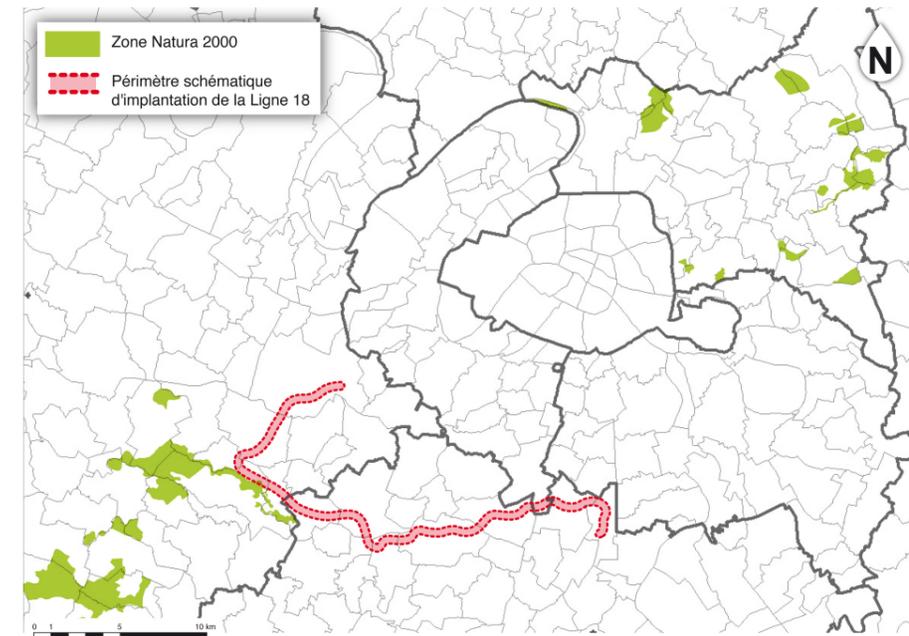
Les sites Natura 2000 instaurés en application de la directive « Oiseaux » donnent lieu à la création de Zones de Protection Spéciale (ZPS), et les sites instaurés en application de la directive « Habitats » donnent lieu à la création de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).

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

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

Les différents sites Natura 2000 étudiés dans le cadre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme du tronçon Aéroport d'Orly - Versailles-Chantiers sont les suivants :

- La **Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Massif de Rambouillet et zones humides proches »** (Directive « Oiseaux »), située sur le territoire de 36 communes, dont CHATEAUFORT et Magny-les-Hameaux ;
- La **Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Tourbières et prairies tourbeuses de la forêt d'Yveline »** (Directive « Habitats »), située sur la commune de Saint-Lambert, commune limitrophe de Magny-les-Hameaux.

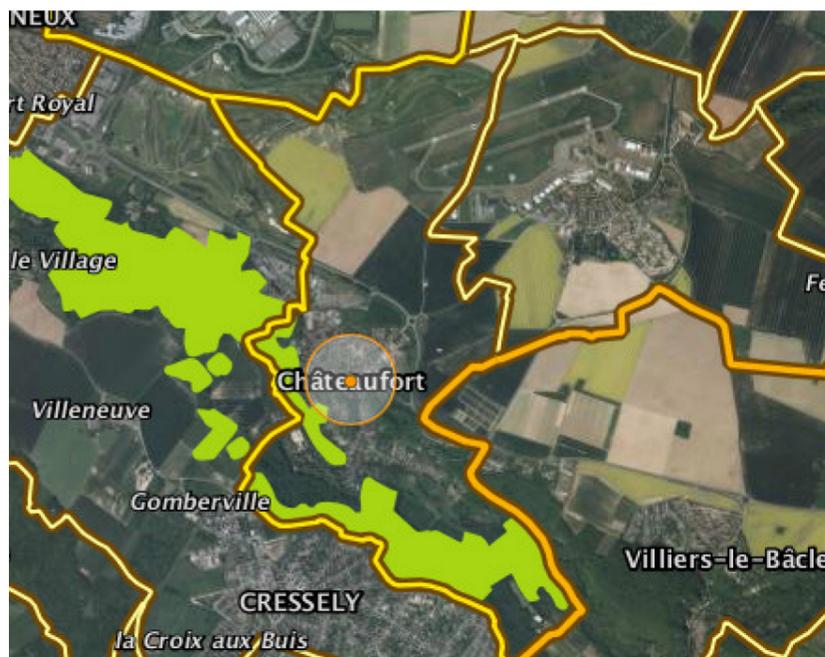


Secteur d'implantation du projet et sites Natura 2000 en Île de France  
(Source : DRIEE Île de France)

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

Le territoire de la commune de CHATEAUFORT est concerné par la ZPS « Massif de Rambouillet et zones humides proches ».

Il est nécessaire de préciser que ce site fera également l'objet d'une analyse spécifique dans le cadre de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Magny-les-Hameaux.



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

**Le massif de Rambouillet et les zones humides**

**Présentation du site**

Le document d'objectifs (DOCOB) de ce site Natura 2000 d'un peu plus de 17 000 ha a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 4 juin 2013. Le DOCOB 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. »

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.

Les milieux qui composent cet ensemble sont les suivants, associés aux « espèces cibles » inscrites à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » qui y sont recensées et aux menaces potentielles identifiées :

Grands milieux	Taux de recouvrement du site	Principales espèces d'intérêt communautaire concernées	Principales menaces en lien avec les tendances naturelles et les activités humaines
Forêts (hors jeunes peuplements)	80 %	Bondrée apivore Pic mar Pic noir	Disparition des stades âgés des chênaies Exploitations forestières Dérangement en période de reproduction

Grands milieux	Taux de recouvrement du site	Principales espèces d'intérêt communautaire concernées	Principales menaces en lien avec les tendances naturelles et les activités humaines
Prairies de fauche et pâturages	< 2 %	Busard Saint-Martin Alouette lulu Bondrée apivore	Fermeture du milieu par manque d'entretien régulier
Rivières, ruisseaux	65 km	Martin-pêcheur d'Europe	Pollutions Dérangements
Zones humides (liées aux étangs)	2 %	Blongois nain Butor étoilé Busard des roseaux	Gestion des niveaux d'eau Dérangements
Plans d'eau		Balbuzard pêcheur Sterne pierregarin	Dérangements
Cultures	< 1 %	Busard Saint-Martin Alouette lulu Bondrée apivore	Fermeture du milieu par manque d'entretien Types de cultures, amendements
Infrastructures	2 %	Aucun	-
Autres milieux ouverts	13 %	Alouette lulu Fauvette pitchou Engoulevent d'Europe	Fermeture des milieux par boisement naturel ou plantations Période des travaux forestiers Dérangement en période de reproduction

**Enjeux écologiques**

D'après l'analyse présentée dans le DOCOB, la richesse de l'avifaune du site est liée à la diversité et la complémentarité des milieux rencontrés. La situation de la ZPS, dans la région à la plus forte densité de population de France, génère une fréquentation et des activités touristiques particulièrement importantes, en plus des activités économiques existant. Ainsi, 3 objectifs principaux de développement durable ont été définis dans le DOCOB :

- Maintenir et restaurer les habitats favorables aux différentes « espèces cibles » de la ZPS.
- Suivre l'évolution de ces espèces, améliorer la connaissance sur certaines.
- Maîtriser les causes de dérangement ou de destruction (gestion, fréquentation, public, présence de prédateurs)

Et, à un degré moindre, améliorer les conditions d'implantation de certaines espèces en aménageant des sites de reproduction artificiels.

**En raison de la valeur patrimoniale forte de certaines espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » présentes sur le site du massif de Rambouillet et des zones humides proches, celui-ci présente donc des enjeux forts de conservation.**

4.4.2.15 La synthèse des enjeux du territoire

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

4.4.3 Les incidences de la MECDU sur l'environnement

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

Les incidences générales envisageables

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

- L'évolution du document d'urbanisme afin d'autoriser le projet sans remettre en cause son économie générale ;
- L'adaptation du règlement sur les emprises strictement nécessaires au projet pour permettre l'infrastructure ;
- Le changement au droit de l'implantation du projet en aérien.

A compter de la date de publication du décret déclarant l'utilité publique du projet, les éléments du projet constitueront un projet d'intérêt général au sens de l'article L. 102-1 du Code de l'Urbanisme.

Les effets notables probables sur l'environnement

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

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

Typologie d'effet	Effets potentiels de la mise en compatibilité
<b>Effets Directs et Indirects</b>	<p><b>Les effets directs</b> : la mise en compatibilité du document d'urbanisme porte exclusivement sur la levée des interdictions pouvant peser sur la réalisation du projet et sur l'adaptation du règlement afin de permettre, en termes d'occupation du sol sur les terrains d'assiette du projet, la réalisation de l'infrastructure de transport.</p> <p>Ainsi, les effets directs de la mise en compatibilité sont limités à l'évolution de l'occupation du sol au droit du projet. Concernant le projet de réseau de transport du Grand Paris, les éléments émergents (section en aérien, gares et ouvrages annexes) supposent une évolution de l'occupation du sol. La section courante de l'infrastructure en souterrain n'amène pas d'évolution de l'occupation du sol.</p> <p><b>Les effets indirects</b> : les effets indirects de la mise en compatibilité sont de deux ordres : d'une part, l'amélioration des conditions de desserte et d'accessibilité des territoires, du fait de l'implantation d'une infrastructure de transport. En raison de l'existence de la zone ZPNAF, conformément aux dispositions issues de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, l'évolution du droit des sols est strictement encadré, de ce fait la mise en compatibilité n'aura pas d'effets indirects sur l'occupation du sol en dehors des emprises strictes du projet.</p>
<b>Effets Positifs et Négatifs</b>	<p><b>Les effets positifs</b> : sont considérés comme effets positifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui s'inscrivent en cohérence avec l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur visant à préserver le cadre de vie, les milieux naturels, l'eau et les milieux aquatiques, la qualité de l'air, à prévenir les risques graves de nuisances, à protéger les éléments de patrimoine bâti et paysager et à améliorer les conditions de mobilité.</p> <p><b>Les effets négatifs</b> : sont considérés comme effets négatifs l'ensemble des effets de la mise en compatibilité qui remettent en cause l'atteinte des objectifs des plans et programmes en vigueur. Par ailleurs, le réseau de transport public du Grand Paris respecte la politique régionale car il est explicitement intégré dans le SDRIF 2013 dont la réalisation s'appuie sur une évaluation environnementale.</p>

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

#### 4.4.3.2 L'occupation du sol

La mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT induit des adaptations du règlement des zones UY 1AU et A, afin de permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris. Elle présente un enjeu moyen concernant l'occupation des sols.

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

La mise en compatibilité ne change pas les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU ainsi que l'économie générale du document. Le projet prend place en limite du secteur agricole, à proximité immédiate de la RD 36, voie structurante qui ne comporte pas d'accès agricoles. De plus le projet s'inscrit en zone A essentiellement sur deux emplacements réservés à l'élargissement de la RD 36.

Les ajustements réglementaires sont donc restés limités et ne remettent pas en cause la vocation des différentes zones et les occupations du sol autorisées, notamment en zone agricole. **Ainsi, les modifications apportées n'ont pas d'effets négatifs notables sur l'environnement.**

#### 4.4.3.3 La santé humaine

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

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

- **En matière d'accidents de la route** : les modélisations en matière de mobilité effectuées dans le cadre de l'étude d'impact du projet montrent que la mise en service du Grand Paris Express induira une diminution du trafic routier. Cette diminution aura pour effet corollaire une diminution du nombre d'accidents de la route.

- **En matière de bruit et de nuisances sonores** : La section courante, en aérien, s'inscrit le long d'une infrastructures de transport terrestre générant un niveau de bruit ambiant assez élevé (RD 36). En outre, la réglementation sur le bruit et les nuisances sonores sera respectée.

- **En matière de pollution atmosphérique** : La pollution atmosphérique a un effet direct sur la santé. A l'échelle du projet, l'étude d'impact montre que la réalisation du Grand Paris Express modifiera les conditions de déplacement dans la zone agglomérée, induisant une baisse globale du trafic routier et de la congestion ; cet effet, conjugué à l'évolution naturelle du parc roulant vers des véhicules plus propres, va entraîner une baisse des émissions des polluants associées au trafic routier.

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

#### 4.4.3.4 L'air et le climat

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

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

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

#### 4.4.3.5 La population

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

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

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

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

Les adaptations réglementaires nécessaires pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris et pouvant avoir un impact sur la diversité biologique consistent en l'adaptation des articles 6 et 7 de la zone A afin d'autoriser la section courante en aérien nécessaire au réseau de transport public du Grand Paris. Le projet est localisé en limite de zone A, à proximité immédiate d'une voie routière structurante, essentiellement sur deux emplacements réservés à l'élargissement de la RD 36. Les espaces concernés ne sont pas boisés. Enfin, les caractéristiques de l'ouvrage en viaduc (hauteur, espace inter-piles) permettront de maintenir la continuité de l'espace agricole traversé à l'Est du territoire communal. Ainsi, la mise en compatibilité s'inscrit majoritairement dans les emprises vouées à l'élargissement de la RD36. A l'échelle communale la mise en compatibilité ne fait pas évoluer l'équilibre des zones naturelles et agricoles.

Aucune des autres adaptations réglementaires nécessaires pour permettre la réalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris ne sont pas susceptibles d'avoir un impact sur la diversité biologique. En effet, elles concernent la zone urbaine UY, déjà fortement artificialisée, et la zone 1AU, qui ne seront impactées que sur leurs limites, au droit de la RD 36.

#### 4.4.3.7 Les sols pollués

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

#### 4.4.3.8 L'eau

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

#### Eaux superficielles

Aucun cours d'eau n'est identifié sur le périmètre de la mise en compatibilité. La définition des composantes du projet intégrera les problématiques de rejet des eaux superficielles en conformité avec la réglementation en vigueur (eaux pluviales, ruissellement, etc.). L'évolution du document d'urbanisme n'a donc pas d'incidences négatives sur les eaux superficielles.

#### Hydrogéologie

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

#### Captages d'eau

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

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

##### Le patrimoine culturel

Les secteurs d'implantation du projet ne sont pas concernés par des périmètres de protection de monuments historiques classés ou inscrits.

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

**Ainsi, la mise en compatibilité du PLU n'a aucune incidence sur la conservation du patrimoine culturel protégé**

##### Le patrimoine archéologique

La commune de CHATEAUFORT n'est pas concernée par la présence de vestiges archéologiques. **La mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT n'induit donc pas d'effets négatifs.**

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

#### 4.4.3.10 Le paysage

Le caractère ouvert des terres de labours, au Nord et à l'Est, et l'absence de relief marqué rendront l'infrastructure en viaduc perceptible dans le paysage. Toutefois, la mise en compatibilité concerne un secteur d'exploitation agricole ouvert, à proximité immédiate de la RD 36, qui marque la limite entre deux espaces paysagers distincts : l'espace ouvert agricole au Nord et le front urbain au Sud.

**La mise en compatibilité porte sur une portion de territoire communal qui, du fait de sa sensibilité, ne fait pas l'objet d'une protection paysagère particulière. Ainsi, la mise en compatibilité aura pour effet de permettre l'implantation d'une infrastructure de transport qui constituera un ouvrage pérenne. Les caractéristiques de cette infrastructure sont présentées dans les pièces D et G du présent dossier de DUP.**

#### 4.4.3.11 Les risques

**La mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT n'induit aucune réduction de protections existantes édictées en raison des risques et des nuisances et respecte les dispositions des servitudes d'utilité publique.** Par ailleurs, les évolutions du droit du sol induites par la mise en compatibilité visent à permettre la réalisation d'une infrastructure courante en aérien. Ces éléments, ainsi que leur localisation, ne sont pas de nature à générer de graves risques de nuisances.

#### Les ICPE

La commune n'est pas concernée par des établissements classés SEVESO, le projet ne prévoit pas la création d'ICPE et la mise en compatibilité ne génère pas de servitudes encadrant l'urbanisation du fait de risques technologiques. La mise en compatibilité du PLU n'est donc pas concernée par cette thématique.

**La mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT n'induit aucune augmentation du risque lié à la présence d'ICPE. Elle n'a donc pas d'effet négatif.**

### Zones inondables

La mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT n'est pas concernée par les périmètres de risques liés aux inondations identifiées au PLU.

La mise en compatibilité ne soulève pas d'incohérence avec la prise en compte du risque inondation par remontée de nappes. En effet, le projet de réseau de transport public du Grand Paris traverse des secteurs concernés par une sensibilité très faible vis-à-vis de ce risque. Le règlement des zones UY, 1AU et A a peu évolué dans le cadre de la mise en compatibilité.

**La mise en compatibilité en tant que telle n'est pas de nature à accroître le risque d'inondation par remontée de nappes.**

### Les risques de mouvement de terrains

La carte des aléas relative au retrait et au gonflement des argiles, élaborée par le BRGM, place le projet de réseau de transport public du Grand Paris en zone d'aléa faible vis-à-vis de ce risque. De plus, le projet n'est pas implanté dans un des périmètres délimitant les zones à risque concernant les cavités souterraines.

**Les aménagements prévus sur le territoire communal devront tenir compte des dispositions constructives particulières et des recommandations du dossier départemental des risques majeurs afin de tenir compte de la problématique des mouvements de terrain.**

### Les servitudes

Le projet de réseau de transport public du Grand Paris est concerné par différentes servitudes : servitude relative à l'établissement de canalisations électriques, servitude de protection des centres de réception radioélectriques concernant la protection contre les obstacles pour l'aérodrome de Toussus-le-Noble, servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques, servitude liée au Décret 2013-1298 du 27 décembre 2013 délimitant la zone de protection naturelle, agricole et forestière du plateau de Saclay et servitude liée au Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Toussus-le-Noble.

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

#### 4.4.3.12 Le bruit

La commune de CHATEAUFORT est concernée par des bruits élevés uniquement aux abords de la RD 36 (axe structurant francilien) et de la RD 938.

La section courante de l'infrastructure en aérien s'inscrit à proximité immédiate d'infrastructures routières génératrices de niveaux sonores élevés. L'infrastructure de transport n'induit pas d'évolution majeure des niveaux sonores constatés. Les incidences du projet en matière acoustique sont présentées dans l'étude d'impact du projet (Pièce G. du dossier d'enquête publique).

Le respect de la réglementation en matière de bruit vis-à-vis du voisinage s'imposera au projet lors des études de conception.

**Ainsi, la mise en compatibilité n'aura pas d'effets notables sur l'environnement sonore.**

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

La commune de CHATEAUFORT est incluse dans le périmètre du projet de Contrat de Développement Territorial (CDT) « Saint-Quentin-en-Yvelines - Versailles-Grand-Parc - Vélizy-Villacoublay », dont l'enquête publique s'est déroulée du 29 janvier au 27 février 2015.

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

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

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

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

Le projet de CDT « Saint-Quentin-en-Yvelines - Versailles-Grand-Parc - Vélizy-Villacoublay » intègre la réalisation du réseau de transport public du Grand Paris comme support des actions de valorisation du territoire portées par ce contrat. Ainsi, la procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme de CHATEAUFORT pour permettre l'implantation du réseau de transport public du Grand Paris s'inscrit en cohérence avec la poursuite des objectifs du CDT.

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

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

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

1. Présentation simplifiée de l'activité, d'une carte situant le projet d'activité par rapport aux périmètres des sites Natura 2000 les plus proches et d'un exposé sommaire mais argumenté des incidences que le projet d'activité est ou non susceptible de causer à un ou plusieurs sites Natura 2000. Cet exposé argumenté intègre nécessairement une

description des contraintes déjà présentes (autres activités humaines, enjeux écologiques, etc.) sur la zone où devrait se dérouler l'activité.

- L'exposé argumenté cité au 1. ci-dessus identifie le ou les sites Natura 2000 pouvant être affectés en fonction de la nature et de l'importance de l'activité, de la localisation de l'activité à l'intérieur d'un site ou à sa proximité, de la topographie, de l'hydrographie, du fonctionnement des écosystèmes, des caractéristiques des habitats et espèces des sites concernés, etc.
- Une analyse des différents effets de l'activité sur le ou les sites : permanents et temporaires, directs et indirects, cumulés avec ceux d'autres activités portées par le demandeur.

**L'analyse des incidences**

**Le massif de Rambouillet et les zones humides proches**

Le massif de Rambouillet traverse la commune de CHATEAUFORT dans sa partie Sud. L'étude des incidences potentielles de la mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT sur ce site est donc nécessaire. Le secteur du PLU concerné par la mise en compatibilité le plus proche de l'entité Natura 2000 est situé à 300 m environ.

L'intérêt ornithologique de ce site 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.

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

Grands milieux	Principales espèces d'intérêt communautaire concernées	Principales menaces en lien avec les tendances naturelles et les activités humaines	Effets induits par la mise en compatibilité du document
Forêts (hors jeunes peuplements)	Bondrée apivore Pic mar Pic noir	Disparition des stades âgés des chênaies Exploitations forestières Dérangement en période de reproduction	Néant, la mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT, par les caractéristiques et la localisation des évolutions du droit du sol qu'elle génère n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).
Prairies de fauche et pâturages	Busard Saint-Martin Alouette lulu Bondrée apivore	Fermeture du milieu par manque d'entretien régulier	
Rivières, ruisseaux	Martin-pêcheur d'Europe	Pollutions Dérangements	
Zones humides (liées aux étangs)	Blongois nain Butor étoilé Busard des roseaux	Gestion des niveaux d'eau Dérangements	
Plans d'eau	Balbusard pêcheur Sterne pierregarin	Dérangements	
Cultures	Busard Saint-Martin Alouette lulu Bondrée apivore	Fermeture du milieu par manque d'entretien Types de cultures, amendements	

Grands milieux	Principales espèces d'intérêt communautaire concernées	Principales menaces en lien avec les tendances naturelles et les activités humaines	Effets induits par la mise en compatibilité du document
Infrastructures	Aucun	-	
Autres milieux ouverts	Alouette lulu Fauvette pitchou Engoulevent d'Europe	Fermeture des milieux par boisement naturel ou plantations Période des travaux forestiers Dérangement en période de reproduction	

La mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT n'a pas d'incidences sur ce site. En effet, le projet de réseau de transport public du Grand Paris ne le traverse pas et la mise en compatibilité ne modifie pas l'occupation du sol dans ce site.

D'autre part, la mise en compatibilité n'autorise aucune nouvelle ICPE dans aucune des zones traitées.

Les adaptations faites aux règlements des zones visent uniquement à autoriser l'implantation de l'infrastructure adaptée au projet au sein de la parcelle concernée.

Enfin, les adaptations effectuées sur le document d'urbanisme n'ont pas d'incidences sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » présentes sur le site ou sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).

**Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT sur le site « Massif de Rambouillet et les zones humides proches » peuvent être considérées comme nulles.**

**Synthèse**

La mise en compatibilité respectera les objectifs de développement durable du DOCOB du « Massif de Rambouillet et les zones humides proches », induits par les enjeux de conservation et menaces pesant sur les différentes espèces indiquées à l'annexe I de la Directive « Oiseaux » et recensées sur le site.

Il convient de souligner que la mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT ne remet pas en cause ces différents points. **Les incidences sur le droit du sol de la mise en compatibilité du PLU de CHATEAUFORT sur les différents sites Natura 2000 existants sont donc considérées comme nulles.**

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

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

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

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

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

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

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

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

- De ne pas remettre en cause l'économie générale du document et de ne pas modifier les orientations du PADD ;
- De ne pas réduire d'Espace Boisé Classé ;
- De ne pas réduire des protections édictées en raison des risques de nuisance.

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

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

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

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

##### 4.4.5.1 Les mesures d'évitement

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

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

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

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

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

Le PLU de CHATEAUFORT, approuvé en mars 2014 et qui a lui-même fait l'objet d'une évaluation environnementale, propose des indicateurs de suivi.

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

#### 4.4.7 Résumé non technique

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.

La ligne s'insère pour partie en souterrain et pour partie en aérien, selon les territoires traversés. Les adaptations du droit du sol nécessaires pour permettre l'implantation du projet demeureront limitées. En effet, la mise en compatibilité nécessaire pour permettre le projet ne remet pas en cause les orientations du projet d'aménagement et de développement durables lorsqu'il existe, ni l'économie générale du document.

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

- A l'article 2, afin de ne pas interdire l'implantation de l'infrastructure de transport ou de ses composantes ;
- Aux articles 6 et 7 afin de ne pas imposer des règles d'implantation des constructions incompatibles avec l'insertion des éléments de surface de l'infrastructure de transport ;
- A l'article 11, afin de ne pas imposer des règles concernant les clôtures pouvant s'avérer incompatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris ;

- Aux articles 13, afin de ne pas imposer aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des règles quantitatives qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public présents en surface ;

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

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

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

#### 4.4.8 Description de la méthodologie

Différentes sources ont été utilisées pour réaliser cette évaluation environnementale :

- Décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, dont les dispositions sont codifiées au sein de l'article R. 104-8 du Code de l'Urbanisme.
- PLU de CHATEAUFORT approuvé 19 mars 2014.
- Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en 1994 et dont la procédure de révision a été approuvée par décret le 27 décembre 2013.
- Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) approuvé le 19 juin 2014.
- Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie.
- Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie de l'Ile-de-France (SRCAE) approuvé en décembre 2012.
- Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) approuvé en novembre 2009.
- Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) adopté le 21 octobre 2013.
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IdF) :
  - Mode d'Occupation des Sols (MOS).
  - Plan des sites et monuments.
- Observatoire Régional de la Santé (ORS) d'Ile-de-France.
- Association de surveillance de la qualité de l'air en Ile-de-France (Airparif).
- Météo France.

- Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE).
- Bases de données Basol (Ministère en charge de l'environnement) et Basias (Bureau de Recherches Géologiques et Minières – BRGM).
- Géorisques.
- Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM).
- Schéma Départemental des Risques Naturels Majeurs des Yvelines.
- Code du Patrimoine.
- Services de l'Etat en Seine-Saint-Denis : Risques naturels et technologiques en Seine-Saint-Denis.
- BRGM : Aléas, risques naturels et technologiques.
- Directive européenne n° 96/82/CE concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses, dite directive SEVESO, transposée notamment par l'arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs liés aux ICPE.
- Site Géoportail93.fr : carte de bruits.
- Document d'objectif (DOCOB) Natura 2000 « *Massif de Rambouillet et les zones humides proches* ».
- Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN).

## **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 Châteaufort**

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014*

<b>N 4</b> Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics	- Obligation de se raccorder au réseau d'eau potable - Eaux usées : obligation de se raccorder au réseau s'il existe	- Raison de santé et d'hygiène publique - Protection de l'environnement (nappes phréatiques, rivières) et prévention des inondations et des pollutions- Sauvegarde de la qualité de l'eau
<b>N 5</b> Caractéristiques des terrains	Pas de règle spécifique	Pas de justification particulière de fixer une taille minimum en zone naturelle.
<b>N 6</b> Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	Recul imposé de 5 mètres minimum par rapport à l'alignement,	Ne pas compromettre d'éventuels élargissements de voies.
<b>N 7</b> Implantations des constructions par rapport aux limites séparatives	- Implantation en limite séparative ou en retrait de 6 m minimum	Favorise l'intégration dans le paysage en créant des marges de retrait avec des aménagements paysagers.
<b>N 8</b> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres	Non réglementé	
<b>N 9</b> Emprise au sol des constructions	Non réglementé	
<b>N 10</b> Hauteur maximale des constructions	En secteur N*, La hauteur des extensions autorisée est limitée à la hauteur des constructions existantes, soit 5,50 m Sur les autres secteurs No et Ng (Gavois et Ors), les hauteurs autorisées ne peuvent dépasser 9 m.	Les hauteurs proposées permettent de tenir la hauteur des constructions au sein des écarts (N*) et de permettre des extensions suffisantes pour les domaines du Gavois et d'Ors correspondant à la morphologie et au gabarit des constructions existantes.
<b>N 11</b> Aspect extérieur	Pas de prescriptions très précises exception faite pour les constructions existantes	Le règlement fixe un certain nombre de principes de base qui permettent de garantir une certaine qualité des constructions réalisées
<b>N 12</b> Obligations imposées en matière de stationnement	Principe général de réalisation de place de stationnement pour répondre aux besoins créés	Priorité doit être donnée au stationnement à l'intérieur des parcelles afin d'éviter l'encombrement des voies publiques
<b>N 13</b> Obligations imposées en matière d'espaces libres et plantations	Conserver les plantations existantes ou les remplacer par des plantations équivalentes	Conserver des éléments de boisements classés et afin de maintenir la qualité paysagère de la zone
<b>N 14</b> Coefficient d'occupation de sols	Pas de règles spécifiques	Technique inadaptée en zone N
<b>N 15</b> Performances énergétiques et environnementales	Pour les constructions nouvelles prise en compte des objectifs de développement durable et de préservation de l'environnement	S'inscrire dans les dispositions des lois dites du Grenelle.
<b>N 16</b> Infrastructures et réseaux de communication	Pas de règles spécifiques	

**A2.**

**Rapport de présentation  
Document mis en compatibilité**



**Extrait**

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

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014*

<b>N 4</b> Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics	- Obligation de se raccorder au réseau d'eau potable - Eaux usées : obligation de se raccorder au réseau s'il existe	- Raison de santé et d'hygiène publique - Protection de l'environnement (nappes phréatiques, rivières) et prévention des inondations et des pollutions- Sauvegarde de la qualité de l'eau
<b>N 5</b> Caractéristiques des terrains	Pas de règle spécifique	Pas de justification particulière de fixer une taille minimum en zone naturelle.
<b>N 6</b> Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	Recul imposé de 5 mètres minimum par rapport à l'alignement,	Ne pas compromettre d'éventuels élargissements de voies.
<b>N 7</b> Implantations des constructions par rapport aux limites séparatives	- Implantation en limite séparative ou en retrait de 6 m minimum	Favorise l'intégration dans le paysage en créant des marges de retrait avec des aménagements paysagers.
<b>N 8</b> Implantation des constructions les unes par rapport aux autres	Non réglementé	
<b>N 9</b> Emprise au sol des constructions	Non réglementé	
<b>N 10</b> Hauteur maximale des constructions	En secteur N*, La hauteur des extensions autorisée est limitée à la hauteur des constructions existantes, soit 5,50 m Sur les autres secteurs No et Ng (Gavois et Ors), les hauteurs autorisées ne peuvent dépasser 9 m.	Les hauteurs proposées permettent de tenir la hauteur des constructions au sein des écarts (N*) et de permettre des extensions suffisantes pour les domaines du Gavois et d'Ors correspondant à la morphologie et au gabarit des constructions existantes.
<b>N 11</b> Aspect extérieur	Pas de prescriptions très précises exception faite pour les constructions existantes	Le règlement fixe un certain nombre de principes de base qui permettent de garantir une certaine qualité des constructions réalisées
<b>N 12</b> Obligations imposées en matière de stationnement	Principe général de réalisation de place de stationnement pour répondre aux besoins créés	Priorité doit être donnée au stationnement à l'intérieur des parcelles afin d'éviter l'encombrement des voies publiques
<b>N 13</b> Obligations imposées en matière d'espaces libres et plantations	Conservier les plantations existantes ou les remplacer par des plantations équivalentes	Conservier des éléments de boisements classés et afin de maintenir la qualité paysagère de la zone
<b>N 14</b> Coefficient d'occupation de sols	Pas de règles spécifiques	Technique inadaptée en zone N
<b>N 15</b> Performances énergétiques et environnementales	Pour les constructions nouvelles prise en compte des objectifs de développement durable et de préservation de l'environnement	S'inscrire dans les dispositions des lois dites du Grenelle.
<b>N 16</b> Infrastructures et réseaux de communication	Pas de règles spécifiques	

## **6.5 La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la Ligne 18 du réseau de transport public du Grand Paris**

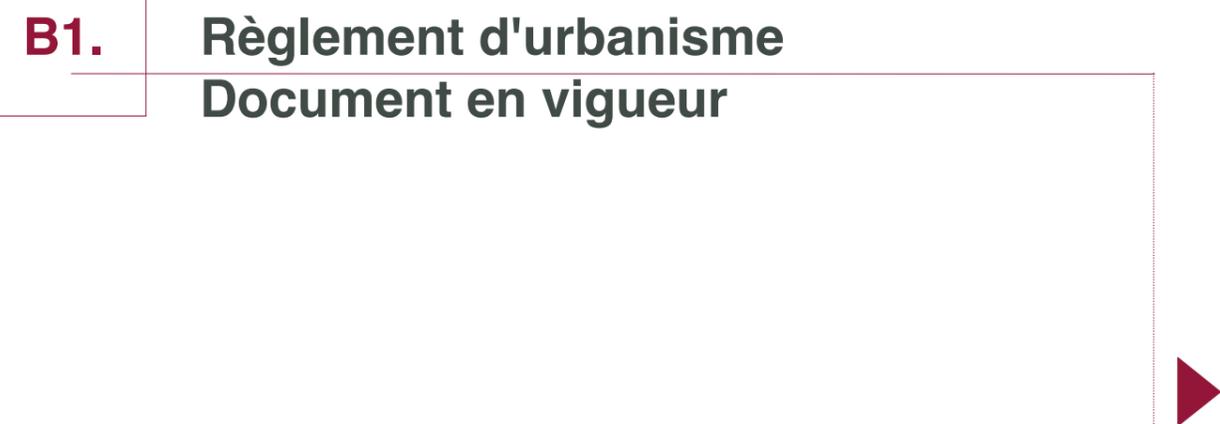
### **Exposé des motifs des changements apportés**

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.

**B1.** Règlement d'urbanisme  
Document en vigueur



**Extrait**

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

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014*

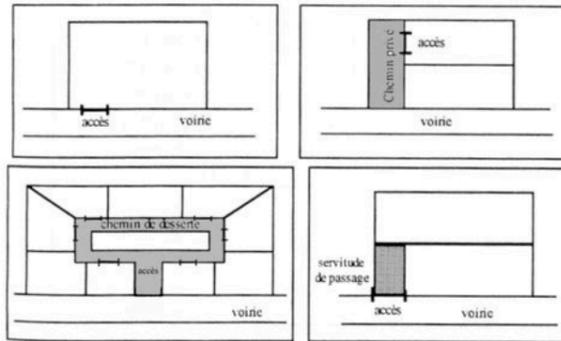
## LEXIQUE

**Abri de jardin :**

Petite construction destinée à protéger des intempéries le matériel de jardinage, outils, machines, mobilier de jardin, bicyclettes...  
Un abri de jardin peut être démontable ou non, avec ou sans fondations.

**Accès :**

Un accès est le point de passage aménagé en limite de terrain pour accéder à celui-ci depuis la voie ouverte à la circulation générale.



**Acrotère :** Socle en général d'un ornement, disposé à chacune des extrémités et au sommet d'un fronton ou d'un pignon.

**Activités relevant du régime agricole :**

Au sens du droit rural, les activités agricoles sont celles qui correspondent à la maîtrise et à l'exploitation d'un cycle biologique à caractère végétal ou animal. Il en est de même pour les activités qui constituent le prolongement de la production ou qui ont pour support l'exploitation.

La définition des activités relevant du régime de protection sociale agricole est plus étendue car elle comprend également les activités de service à l'agriculture dites "connexes".

Les activités agricoles, il s'agit (à titre d'information):

- de la culture des végétaux sous toutes les formes : cultures céréalières, maraîchères, de champignons, florales, viticulture, arboriculture...
- des élevages pratiqués de manière intensive, extensive, hors sol, quelle qu'en soit la nature : élevages de bovins, de caprins, d'ovins, d'équidés, apiculture, aviculture...
- des activités de prolongement, c'est-à-dire de transformation, de conditionnement et de commercialisation des produits de l'exploitation ;
- des activités agro-touristiques lorsqu'elles ont pour support l'exploitation ;
- du dressage de chevaux, de l'entraînement et des haras ;
- de la conchyliculture, pisciculture, aquaculture, pêche maritime à pied professionnelle ;
- des travaux agricoles dits connexes à l'agriculture : entreprises de labourage, battage, défrichage, travaux de création, restauration et d'entretien de parcs et jardins, travaux d'amélioration foncière ;
- des travaux forestiers : travaux d'exploitation du bois (abattage, élagage...) ainsi que ceux précédant ou suivant ces opérations (débroussaillage...), travaux de reboisement.

Le seuil d'activité :

Il est différent selon la nature de l'activité exercée.

L'importance de l'activité s'apprécie par rapport à la superficie des terres mises en valeur : celle-ci doit être d'au moins une demi-**superficie minimum d'installation** (1/2 SMI). Cette SMI peut être différente selon les départements (voir arrêté préfectoral n° B 2007 - 0015 établissant le schéma directeur départemental des structures agricoles des Yvelines).

**Affouillement de sol :**

Extraction de terrain qui doit faire l'objet d'une autorisation si sa superficie est supérieure à 100m<sup>2</sup> et si sa profondeur excède 2 mètres.

**Alignement :**

L'alignement correspond à la détermination de l'implantation des constructions par rapport au domaine public.

**Annexe :**

Il s'agit d'un bâtiment sur le même terrain que la construction principale constituant une dépendance de la construction principale. Une construction est dite annexe lorsqu'elle ne renferme pas de locaux destinés à l'habitation, à l'hébergement hôtelier, aux bureaux, au commerce, à l'artisanat, à l'industrie, à l'exploitation agricole ou forestière ou à la fonction d'entrepôt, ou à un service public ou à un intérêt collectif. Sont considérées comme constructions annexes notamment les garages, les abris de jardin, etc.

**Axe de la voie :**

C'est la ligne parallèle à la voie située à égale distance de ses marges extérieures.

**Bardage :**

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

**Bâtiments d'activités :**

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

**Coefficient d'occupation du sol :**

Le C.O.S. fixe la densité maximale de construction susceptible d'être édifiée sur un même terrain. Plus précisément, il s'agit du rapport exprimant le nombre de mètres carrés de surface de plancher ou le nombre de mètres cubes susceptibles d'être construits par mètre carré de sol. A titre d'exemple, un C.O.S. de 0,2 signifie que l'on peut construire deux cents mètres carrés de surface de plancher pour un terrain de 1000 m<sup>2</sup>.

**Construction principale :**

Une construction est dite principale lorsqu'elle renferme les locaux notamment d'habitation, de bureau ou de commerce.

**Cour :**

Espaces libres à l'intérieur des terrains sur lesquels les pièces d'habitation ou de travail des bâtiments qui les bordent, peuvent prendre du jour et de l'air.

**Egout du toit :**

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

**Emplacement réservé :**

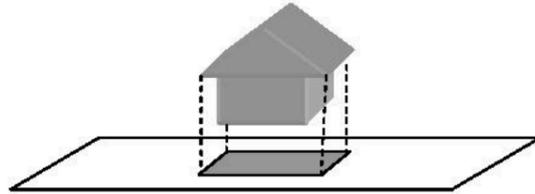
Terrain désigné par le PLU comme devant faire l'objet dans l'avenir d'une acquisition par une collectivité publique dans le but d'y implanter un équipement public ou d'intérêt collectif (hôpital, école, voie, ...). Le terrain devient alors inconstructible pour toute autre opération.

**Emprise au sol**

Il peut exister deux sens à l'emprise au sol :

- l'emprise au sol du code de l'urbanisme
- l'emprise au sol des règlements d'urbanisme qui est propre aux PLU et aux POS

Dans le code de l'urbanisme, l'emprise au sol est ainsi définie comme " la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs inclus ". Des précisions ont été apportées par la circulaire du 3 février 2012 et par le décret n°2012-677 du 7 mai 2012.



Pour mesurer l'emprise au sol, les débords et surplombs doivent être pris en compte à l'exception des éléments de modénature tels que bandeaux et corniches et des simples débords de toiture, sans encorbellement ni poteaux de soutien.



*Emprise au sol*



*surface de plancher*

Contrairement à la surface de plancher, l'emprise au sol de la construction comprend l'épaisseur des murs extérieurs (matériaux isolants et revêtements extérieurs compris).

Le décret du 7 mai 2012 précise que l'emprise au sol qui doit être prise en compte dans le calcul du seuil au-delà duquel le recours à l'architecte est obligatoire, est seule celle de la partie de la construction qui est constitutive de surface de plancher. Elle correspond à la projection verticale du volume de la partie de la construction constitutive de surface de plancher : les surfaces aménagées pour le stationnement des véhicules ou les auvents, par exemple, ne sont pas pris en compte.

**Equipements collectifs :**

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

**Espace Boisé Classé :**

Le PLU peut désigner des espaces boisés dit classés (bois, parc, alignement, arbre isolé,...) à conserver, à protéger ou à créer. Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol (habitation, lotissement, dépôt, camping, ...). Toute coupe et abattage est subordonné à une autorisation délivrée par l'autorité compétente.

**Exhaussement de sol :**

Remblaiement de terrain qui doit faire l'objet d'une autorisation si sa superficie est supérieure à 100m<sup>2</sup> et si sa hauteur excède 2 mètres.

**Façade :**

Ensemble ou partie des ouvrages qui constituent les parties verticales d'un bâtiment.

**Faitage :**

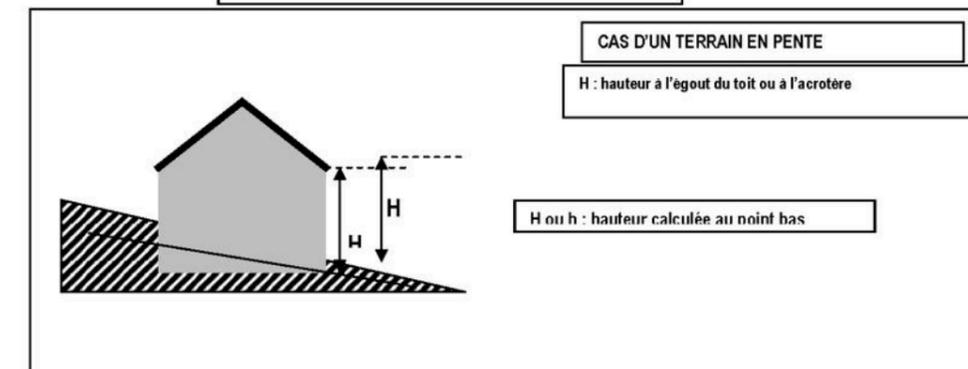
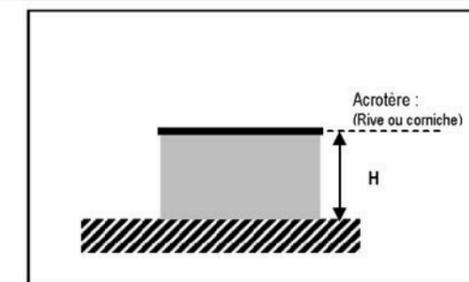
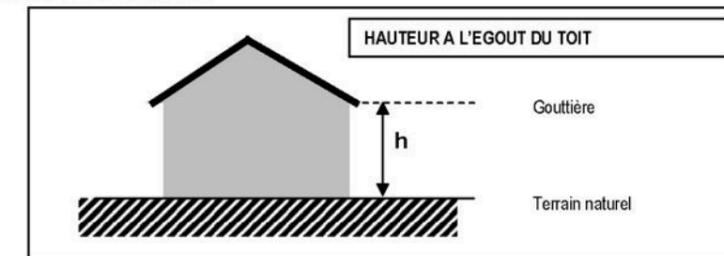
Ligne de jonction supérieure de 2 pans de toiture, inclinés suivant des pentes opposées.

**Groupe d'habitations :**

Opération comportant plusieurs constructions faisant l'objet d'un seul permis de construire.

**Hauteur de construction (art.10) :**

Altitude limite que doivent respecter les constructions. La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain naturel existant avant le début des travaux, dans l'axe longitudinal de la construction jusqu'à l'égout du toit ou l'acrotère. Le « terrain naturel » (à partir duquel s'effectuent les calculs des distances et hauteurs mentionnées dans le règlement) doit être mesuré sur la parcelle intéressée et non sur les parcelles voisines ou sur la voie publique.

**Installation classée :**

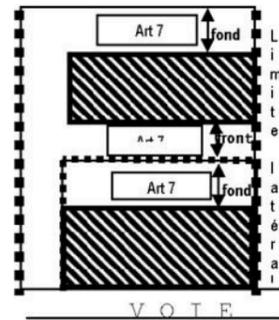
Un établissement industriel ou agricole, une carrière, ... entrent dans la catégorie des installations classées pour la protection de l'environnement quand ils peuvent être la cause de dangers ou d'inconvénients, notamment pour la commodité du voisinage, la sécurité, la salubrité, la santé publique, l'agriculture, la protection de l'environnement, la conservation des sites et monuments.

**Limite séparative :**

Ligne commune, séparant deux unités foncières.

Les limites « latérales », de « fond » et de « front » s'entendent dans le cas notamment d'une division en drapeau (voir schéma).

Si les notions de « latérale », « front » ou de « fond » ne sont pas mentionnées, les limites séparatives sont toutes les lignes communes séparant deux unités foncières, sans distinction.



Sont considérées comme limites latérales celles qui aboutissent directement à la voie de desserte du terrain, soit en ligne droite (fig. 1 et 2) soit selon une ligne légèrement brisée ou comportant de légers décrochements (fig. 3 et 4).

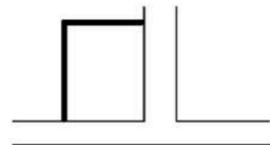


Fig 1

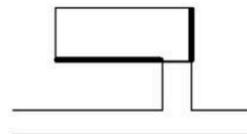


Fig 2

En cas de rupture marquée dans le tracé de la limite séparative, seul le segment rejoignant l'alignement est considéré comme limite latérale (fig. 5).

Si toutefois la partie du terrain dont les limites séparatives aboutissent à la voie est impropre à recevoir une construction (accès, largeur de façade insuffisante, marge de recul, etc.), les limites latérales, sont celles situées dans la partie constructible, dont le prolongement recoupe la voie (fig. 6) ou qui aboutissent à la limite de la zone constructible (fig. 7).

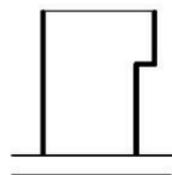


Fig 3

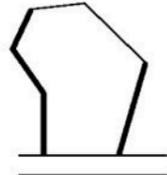


Fig 4

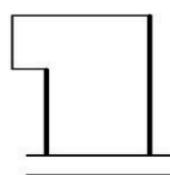


Fig 5

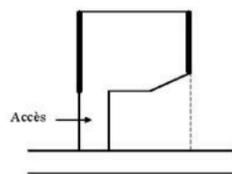


Fig 6

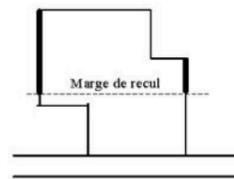


Fig 7

**Mitoyenneté :**

Se dit d'un élément situé sur la limite séparative et qui est propriété commune des deux propriétaires. Par extension, se dit d'un élément situé en bordure de la limite séparative.

**Modénature :**

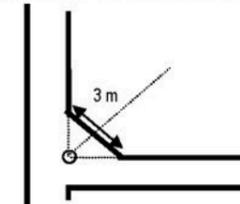
Traitement ornemental (proportions, forme, galbe) de certains éléments en relief ou en creux d'un bâtiment, et en particulier des moulures.

**Mur pignon :**

Mur extérieur réunissant les murs de façades.

**Pan coupé :**

Le pan coupé est le mur perpendiculaire ou non à la bissectrice de l'angle formé au point d'intersection de la rencontre de deux voies.

**Pan de toiture :**

Surface plane de toiture.

**Prospect :**

C'est la distance horizontale, mesurée perpendiculairement, en chaque point d'une façade avec une autre construction en vis-à-vis, une limite de terrain ou un alignement opposé d'une voie.

**Rampe :**

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

**Reconstruction à l'identique :**

Conformément à l'article L 111-3 du Code de l'Urbanisme : « La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit ou démoli depuis moins de dix ans est autorisée nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, sauf si la carte communale ou le plan local d'urbanisme en dispose autrement, dès lors qu'il a été régulièrement édifié ». En outre il convient de respecter les dispositions de l'article R111.2 qui stipule que « le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations. »

La reconstruction implique le respect des volumes, des règles de prospects (etc.), de la construction ou installation qui existait auparavant (même si les règles du PLU affectent par exemple au terrain concerné un coefficient inférieur).

**Réhabilitation / Rénovation :**

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

**Retrait :**

On appelle retrait, une zone non construite, dont la largeur est mesurée à

l'horizontale, perpendiculairement au mur du bâtiment, jusqu'à sa rencontre avec la limite de propriété.

**Sous-sol :**

Le sous-sol est l'étage souterrain ou partiellement souterrain d'un bâtiment.

**Surface de plancher**

La surface de plancher de la construction est égale à la somme des surfaces de planchers de chaque niveau clos et couvert, calculée à partir du nu intérieur des façades après déduction :

- 1° Des surfaces correspondant à l'épaisseur des murs entourant les embrasures des portes et fenêtres donnant sur l'extérieur ;
- 2° Des vides et des trémies afférentes aux escaliers et ascenseurs ;
- 3° Des surfaces de plancher d'une hauteur sous plafond inférieure ou égale à 1,80 mètre ;
- 4° Des surfaces de stationnement des véhicules, y compris les rampes d'accès et les aires de manœuvres ;
- 5° Des combles non aménageables pour l'habitation ou pour des activités à caractère professionnel, artisanal, industriel ou commercial ;
- 6° Des locaux techniques nécessaires au fonctionnement d'un groupe de bâtiments ou d'un immeuble autre qu'une maison individuelle, y compris les locaux de stockage des déchets ;
- 7° Des caves ou des celliers, annexes à des logements, dès lors que ces locaux sont desservis uniquement par une partie commune ;
- 8° D'une surface égale à 10 % des surfaces de plancher affectées à l'habitation, si les logements sont desservis par des parties communes intérieures.

**Unité foncière :**

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

**Voie ou Voirie :**

Ensemble des voies de communication composées de la chaussée, des accotements ou des trottoirs lorsqu'ils existent.  
Les voies ouvertes à la circulation générale correspondent aux voies publiques ou privées permettant de relier entre eux les différents quartiers de la commune. Elles se distinguent des voies dites de desserte, dont l'objet est la liaison entre la voirie ouverte à la circulation générale et une opération déterminée.

**Vue principale :**

Vue depuis une baie destinée à l'éclairage des pièces principales.  
Lorsqu'une pièce principale possède plusieurs baies, sera considérée exclusivement comme principale la baie de la plus grande superficie.  
On appelle pièces principales, les pièces de logements destinées au séjour, sommeil et les pièces de travail des bureaux, activités (industrielles ou commerciales).

**Vue secondaire**

Vue depuis une baie destinée à l'éclairage des pièces secondaires ou des pièces principales possédant par ailleurs une baie principale. Ne sont considérées comme baies secondaires des pièces principales que les baies d'une largeur inférieure à 0,80m.  
On appelle pièces secondaires les pièces autres que les pièces principales notamment salle d'eau, cuisine, salle de bain, cabinet d'aisance, buanderie, dégagement, escalier, lingerie.

**Zone Non Aedificandi**

Il s'agit d'une zone où toute construction est interdite à l'exception des installations nécessaires au fonctionnement du service public.



#### DESTINATION DE LA ZONE

Selon le rapport de présentation, la zone Uy est destinée à recevoir des établissements à vocation d'activités.

#### ARTICLE UY1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

##### Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions destinées à l'habitation,
- les constructions destinées à l'activité agricole et forestière,
- l'aménagement de terrains de camping ou de terrains de stationnement de caravanes
- le stationnement de caravane ou d'habitation légère de loisir habitée ou non pour une durée supérieure à 3 mois sur un terrain nu,
- les parcs de loisirs,
- les affouillements, exhaussement des sols qui ne sont pas nécessaires aux aménagements prévus à l'article 2,
- l'ouverture et l'exploitation de carrières.

#### ARTICLE UY2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

##### Sont soumises à conditions particulières :

- les constructions destinées au commerce,
- les constructions destinées à l'artisanat;
- les constructions destinées à l'industrie,
- les constructions destinées aux services publics ou d'intérêt collectif,
- les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :
  - aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,
  - ou à des aménagements paysagers,
  - ou à des aménagements hydrauliques,
  - ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public,
  - ou qu'elles contribuent à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique.

#### ARTICLE UY3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

##### 1- Accès

Tout terrain non directement desservi par une voie publique carrossable est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise soit un droit de passage institué par acte authentique sur un fond voisin, soit la propriété d'une bande de terrain reliant le terrain lui-même à la voie publique et d'une largeur minimale permettant la création de la voie privée.

Les accès sur voie doivent avoir un minimum de 3 m de large afin de satisfaire aux règles minimales de desserte : défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc. Ils doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et à garantir un bon état de viabilité.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les liaisons douces ou les aires de stationnement public. Lorsque le terrain est riverain de deux ou de plusieurs voies publiques, l'accès sur une de ces voies, qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation, peut être interdit.

## 2- Voirie

Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et avoir un minimum de 5 m de largeur.

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

Les voies nouvelles se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules (y compris les services publics) puissent faire demi-tour.

#### ARTICLE UY4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS

##### 1- Eau potable

Toute construction nécessitant une installation en eau doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

##### 2- Assainissement

###### 2.1- Eaux usées

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire pour toute construction ou installation engendrant des eaux usées.

L'évacuation des eaux usées non domestiques est subordonnée à un prétraitement approprié, conformément à la réglementation en vigueur.

Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales et inversement lorsqu'il existe un réseau séparatif.

###### 2.2- Eaux pluviales

Tout terrain doit être aménagé avec des dispositifs adaptés à sa topographie, à la nature du sous-sol et aux caractéristiques des bâtiments construits permettant l'évacuation qualitative et quantitative des eaux pluviales.

Lorsque les conditions le permettent, sous réserve des autorisations réglementaires éventuellement nécessaires, les eaux pluviales doivent rejoindre directement le milieu naturel (par infiltration dans le sol ou rejet direct dans les eaux superficielles).

A défaut, les eaux pluviales peuvent être rejetées, suivant le cas, et par ordre de préférence, au caniveau, au fossé, dans un collecteur d'eaux pluviales ou un collecteur unitaire si la voie en est pourvue.

Le débit rejeté au réseau public pourra être limité à 0,7 l/s/ha par la mise en œuvre de toutes les solutions susceptibles de limiter et étaler les apports pluviaux.

Cette disposition s'applique aux constructions nouvelles et aux extensions augmentant la superficie imperméabilisée avant travaux.

D'un point de vue qualitatif, les caractéristiques des eaux pluviales doivent être compatibles avec le milieu récepteur. La mise en place d'ouvrage de prétraitement de type dégrilleurs, dessableurs ou déshuileurs peut être imposée pour certains usages autres que domestiques tels que les garages, les stations services... Les techniques à mettre en œuvre doivent être conformes aux règles de l'art et à la réglementation en vigueur.

Les branchements au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales doivent être effectués conformément à la réglementation en vigueur.

##### 3 - Autres réseaux (électricité, téléphone, ...)

Toute construction doit pouvoir être raccordée aux réseaux d'électricité et de télécommunication. Les branchements privés doivent être enterrés.

#### ARTICLE UY5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Article non réglementé

**ARTICLE UY6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement, ou à toute limite s'y substituant (marge de recul, emplacement réservé) au moins égale à 15 m.  
Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux peuvent être implantés à l'alignement.

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD36.

**ARTICLE UY7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Pour les constructions à usage d'activité le retrait par rapport aux limites séparatives doit être au moins égal à 5 m.  
Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative.

**ARTICLE UY8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

L'implantation des bâtiments et installations doit être conçue de manière à ce que les exigences de la sécurité (incendie, protection civile) et de la salubrité publique soient assurées.

**ARTICLE UY9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS**

Article non réglementé

**ARTICLE UY10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS**

**La hauteur est mesurée entre le point le plus bas du niveau du sol naturel avant travaux et le faîtage de la construction.**

Lorsque l'implantation de la construction projetée se fait sur un terrain en pente, le niveau de sol considéré est la moyenne des niveaux de sol bordant le bâti.

La hauteur des constructions, de leurs extensions et des annexes est limitée à 15 m

**ARTICLE UY11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

L'article R.111-21 du code de l'urbanisme prévoit que le projet : « peut être refusé ou n'être accordé 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 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 nouvelles doivent être similaires au bâti environnant par leur implantation, leur organisation et leur volume. L'accent sera mis sur la perception de la construction dans son ensemble, dans le paysage, bâti et végétal.

L'implantation respectera le terrain naturel.

Les planchers bas du rez-de-chaussée sont autorisés jusqu'à une cote de 0,30 m par rapport au terrain naturel pris au droit du point le plus bas de la construction.

**ARTICLE UY12 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'AIRES DE STATIONNEMENT**

Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues, correspondant aux besoins de la construction, il est exigé pour toute construction ou installation, y compris les reconstructions après démolition :

Constructions à usage de bureaux ou de services:

-1 place de stationnement par tranche de 40 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 2 places.

Constructions à usage d'activités :

- 1 place de stationnement par tranche de 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 2 places.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

En outre, il sera aménagé une surface suffisante pour le stationnement et l'évolution des véhicules utilitaires.

**ARTICLE UY13 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les espaces laissés libres de toute construction et non occupés par des aires de stationnement sont à aménager et à paysager : plantation d'arbres, d'arbustes, de vivaces ou engazonnement.

Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse.

**ARTICLE UY14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Article non réglementé

**ARTICLE UY15 - PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES**

Les constructions nouvelles prendront en compte, dans la mesure du possible, les objectifs de développement durable et la préservation de l'environnement tout en s'inscrivant en harmonie avec le paysage urbain existant :

- utiliser les matériaux renouvelables, récupérables, recyclables,
- intégrer les dispositifs de récupération de l'eau de pluie,
- prévoir une isolation thermique qui limite les déperditions l'hiver et les apports de chaleur l'été pour réduire la consommation d'énergie,
- utiliser les énergies renouvelables, solaires (utilisation passive et active de l'énergie solaire), géothermie, ...,
- orienter les bâtiments pour favoriser la récupération des apports solaires et valoriser la lumière naturelle pour limiter les dépenses énergétiques.

**ARTICLE UY16 - INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION**

Article non réglementé



#### CARACTERE DE LA ZONE

Selon le rapport de présentation, la zone 1AU est une zone à urbaniser à court ou moyen terme, et correspond aux extensions futures de l'urbanisation. Les voies publiques, les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement existant à la périphérie immédiate devront avoir une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans la zone.

La zone 1AU prendra corps autour d'une opération respectant les principes figurant au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

#### ARTICLE 1AU 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

##### Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions destinées à l'industrie,
- les constructions nécessaires à l'exploitation agricole et forestière,
- les parcs de loisirs,
- l'aménagement de terrains de camping ou de terrains de stationnement de caravanes
- le stationnement de caravane ou d'habitation légère de loisir habitée ou non pour une durée supérieure à 3 mois sur un terrain nu,
- les affouillements, exhaussement des sols qui ne sont pas nécessaires aux aménagements prévus à l'article 2.
- l'ouverture et l'exploitation de carrière.

Les occupations et utilisations du sol autorisées devront être compatibles avec le caractère résidentiel du secteur et ne pas porter atteinte au milieu environnant, ainsi qu'aux paysages urbains et naturels.

#### ARTICLE 1AU 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

##### Sont soumises à condition particulières:

- les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :
  - aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,
  - ou à des aménagements paysagers,
  - ou à des aménagements hydrauliques,
  - ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public,
  - ou qu'elle contribue à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique.

#### ARTICLE 1AU 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

##### 1- Accès

Tout terrain non directement desservi par une voie publique carrossable est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise soit un droit de passage institué par acte authentique sur un fond voisin, soit la propriété d'une bande de terrain reliant le terrain lui-même à la voie publique et d'une largeur minimale permettant la création de la voie privée.

Les accès sur voie doivent avoir un minimum de 3 m de large afin de satisfaire aux règles minimales de desserte : défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc. Ils doivent être adaptés à

l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et à garantir un bon état de viabilité.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les liaisons douces ou les aires de stationnement public. Lorsque le terrain est riverain de deux ou de plusieurs voies publiques, l'accès sur une de ces voies, qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation, peut être interdit.

##### 2- Voirie

Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

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

Les voies de plus de 25 m de longueur et se terminant en impasse, doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules (y compris les services publics) puissent faire demi-tour.

#### ARTICLE 1AU 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS

##### 1- Eau potable

Toute construction nécessitant une installation en eau doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

##### 2- Assainissement

###### 2.1- Eaux usées

Toute construction doit être raccordée au réseau collectif d'assainissement à créer.

L'évacuation des eaux usées non domestiques est subordonnée à un pré-traitement approprié, conformément à la réglementation en vigueur.

Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales et inversement lorsqu'il existe un réseau séparatif.

###### 2.2- Eaux pluviales

Tout terrain doit être aménagé avec des dispositifs adaptés à sa topographie, à la nature du sous-sol et aux caractéristiques des bâtiments construits permettant l'évacuation qualitative et quantitative des eaux pluviales.

Lorsque les conditions le permettent, sous réserve des autorisations réglementaires éventuellement nécessaires, les eaux pluviales doivent rejoindre directement le milieu naturel (par infiltration dans le sol ou rejet direct dans les eaux superficielles).

A défaut, les eaux pluviales peuvent être rejetées, suivant le cas, et par ordre de préférence, au caniveau, au fossé, dans un collecteur d'eaux pluviales ou un collecteur unitaire si la voie en est pourvue.

Le débit rejeté au réseau public pourra être limité à 0,7 l/s/ha par la mise en œuvre de toutes les solutions susceptibles de limiter et étaler les apports pluviaux.

Cette disposition s'applique aux constructions nouvelles et aux extensions augmentant la superficie imperméabilisée avant travaux.

D'un point de vue qualitatif, les caractéristiques des eaux pluviales doivent être compatibles avec le milieu récepteur. La mise en place d'ouvrage de prétraitement de type dégrilleurs, dessableurs ou déshuileurs peut être imposée pour certains usages autres que domestiques tels que les garages, les stations services... Les techniques à mettre en œuvre doivent être conformes aux règles de l'art et à la réglementation en vigueur.

Les branchements au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales doivent être effectués conformément à la réglementation en vigueur.

##### 3 - Autres réseaux (électricité, téléphone, ...)

Toute construction doit pouvoir être raccordée aux réseaux d'électricité et de télécommunication.

Les branchements privés doivent être enterrés.

#### ARTICLE 1AU 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Article non réglementé

**ARTICLE 1AU 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Les constructions doivent être implantées à l'alignement ou en recul d'une distance égale ou supérieure de 3 m de l'alignement.  
Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD 36.

**ARTICLE 1AU 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Les constructions peuvent être implantées soit en contiguïté d'une au moins des limites séparatives, soit en retrait d'un minimum de 3 m par rapport aux limites séparatives si elle ne comporte aucune ouverture supérieure à 0.6 m<sup>2</sup>; dans le cas d'une ouverture supérieure, le retrait sera porté à 4 m.

Les annexes légères de type abris de jardin, n'excédant pas 10 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et d'une hauteur inférieure ou égale à 2 m à l'égout du toit doivent être implantées en limites séparatives ou en retrait d'un mètre minimum des limites séparatives.

**ARTICLE 1AU 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

L'implantation des bâtiments et installations doit être conçue de manière à ce que les exigences de la sécurité (incendie, protection civile) et de la salubrité publique soient assurées.

**ARTICLE 1AU 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS**

L'emprise au sol des constructions ne doit pas dépasser 40% de la superficie totale du terrain.  
L'emprise au sol des annexes légères de type abris de jardin ne doit pas dépasser 10 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

L'emprise au sol pourra atteindre 50% de la superficie totale du terrain pour les ensembles de constructions groupées.

Cette disposition ne s'applique pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.

**ARTICLE 1AU 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS**

**La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel existant avant les travaux du projet jusqu'à l'égout de toit ou à l'acrotère.**

Lorsque l'implantation de la construction projetée se fait sur un terrain en pente, le niveau de sol considéré est la moyenne des niveaux de sol bordant le bâti.

La hauteur des constructions est limitée à 13 m.

En cas d'extension de constructions existantes et pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, les règles ci-dessus peuvent ne pas s'appliquer sous réserve d'une bonne intégration architecturale et paysagère.

**ARTICLE 1AU 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

L'article R.111-21 du code de l'urbanisme prévoit que le projet : « peut être refusé ou n'être accordé 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 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 nouvelles doivent être similaires au bâti environnant par leur implantation, leur organisation et leur volume. L'accent sera mis sur la perception de la construction dans son ensemble, dans le paysage, bâti et végétal, « de loin ».

**1 - L'implantation** respectera le terrain naturel.

Les planchers bas du rez-de-chaussée sont autorisés jusqu'à une cote de 0,30 m par rapport au terrain naturel pris au droit du point le plus bas de la construction.

**2 - Les volumes** seront simples, adaptés à la parcelle et devront offrir une unité d'ensemble.

**3 - Les façades** présenteront une composition et un traitement harmonieux.

**4 - Les toitures :**

Pour les constructions principales, les toitures à pente doivent couvrir au moins 50% de l'emprise d'un ensemble immobilier. Les pentes de ces toitures seront comprises entre 30° et 45° (10° minimum pour les vérandas, 20° pour les autres annexes).

Pour les autres constructions, des toitures-terrasses sont autorisées sous réserve d'un traitement architectural et paysager harmonieux permettant sa bonne intégration dans l'environnement bâti et à la condition que les paraboles, antennes de télévisions, et autres ouvrages techniques soient masquées par un dispositif ne les rendant pas visibles depuis la voie publique.

**5 - Les annexes et abris de jardin**

Les annexes et les abris de jardin doivent être en matériaux traditionnels (pierre, brique, parpaing enduit...) ou en bois. Les matériaux des constructions accolées à la construction principale devront être en référence à ceux de la construction principale.

**6 - Les clôtures :**

Le long d'une voie ou d'une emprise publique :

Les clôtures seront composées soit

- d'une clôture à claire-voie (mur-bahut surmonté de lisses ou de barreaudage) doublées ou non de haies vives, l'ensemble maintenu à 2 m de hauteur maximum.
- d'une haie végétale d'une hauteur maximale de 2 m éventuellement doublée ou non par un grillage discret maintenu par des supports de teinte sombre sans mur bahut.

Le long des limites séparatives :

Les clôtures seront composées soit d'une haie végétale éventuellement doublée par un grillage discret maintenu par des supports de teinte sombre sans mur bahut.

Les clôtures avec des poteaux en béton apparent sont interdites, de même que les clôtures en ciment moulé.

**ARTICLE 1AU 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'AIRES DE STATIONNEMENT**

Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues, correspondant aux besoins de la construction, il est exigé pour toute construction ou installation, y compris les reconstructions après démolition :

Constructions à usage d'habitation

1 place de stationnement par tranche de 50m<sup>2</sup> de surface de plancher, avec un minimum :

- pour l'habitat individuel de 2 places par logement,
- pour l'habitat semi-collectif de 2 places pour les 2p, 3p, 4p et 5p et de 1 place par studio.
- pour le logement senior de 2 places pour 3 logements.

Au-delà de 5 logements, il sera prévu en plus des places ci-dessus 1 place visiteur pour 5 logements (hors places PMR).

- 1 place au moins par logement devra être intégrée à la construction ou en sous sol.

Constructions à usage d'artisanat :

- 1 place de stationnement par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 2 places.

Etablissements commerciaux :

Dans le cas de création d'aménagement,

- 1 place de stationnement par tranche de 25 m<sup>2</sup> de surface de vente,

Hôtels : 1 place de stationnement pour 1 chambre,

Restaurants : 1 place de stationnement pour 10 m<sup>2</sup> de salle de restaurant.

Dans le cas de changement de destination, d'extension d'une activité commerciale ou de service existante, d'une surface totale inférieure à 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher nouvelle, il n'est pas exigé la création de place de stationnement nouvelle.

Pour les constructions destinées à l'hébergement hôtelier et les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, des stationnements doivent être prévus pour

#### Zone 1AU

les personnes à mobilité réduite ainsi que pour les personnes employées et les véhicules de service.  
La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

#### IMPOSSIBILITE DE CONSTRUIRE CE STATIONNEMENT SUR PLACE

En cas d'impossibilité technique de pouvoir aménager le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement sur le terrain des constructions ou de l'ensemble immobilier à aménager, le pétitionnaire sera soumis aux dispositions prévues à l'article L 123-1-12 du code de l'urbanisme.

#### **ARTICLE 1AU 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Sur la globalité de chaque zone 1AU, 20 % de l'espace sera consacré à un aménagement paysager. Les surfaces ainsi dégagées pourront accueillir le stationnement demandé en supplément de celui déjà exigé sur les parcelles privées.  
Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse

#### **ARTICLE 1AU 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Article non réglementé.

#### **ARTICLE 1AU15 - PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES**

Les constructions nouvelles prendront en compte, dans la mesure du possible, les objectifs de développement durable et la préservation de l'environnement tout en s'inscrivant en harmonie avec le paysage urbain existant :

- utiliser les matériaux renouvelables, récupérables, recyclables,
- intégrer les dispositifs de récupération de l'eau de pluie,
- prévoir une isolation thermique qui limite les déperditions l'hiver et les apports de chaleur l'été pour réduire la consommation d'énergie,
- utiliser les énergies renouvelables, solaires (utilisation passive et active de l'énergie solaire), géothermie,..., orienter les bâtiments pour favoriser la récupération des apports solaires et valoriser la lumière naturelle pour limiter les dépenses énergétiques.

#### **ARTICLE 1AU16- -INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION**

Article non réglementé



#### CARACTERE DE LA ZONE

Selon le rapport de présentation, la zone A est une zone naturelle constituée des parties du territoire communal, non équipées, ayant une vocation agricole. La valeur agronomique et biologique des sols la caractérise.

En zone inondable, toutes les demandes d'autorisation de construire ou de démolir ainsi que les déclarations de travaux seront soumises à l'appréciation des services de l'Etat compétents.

La circulaire du 24 janvier 1994 (J.O. du 10 avril 1994) relative à la prévention des inondations et à la gestion des zones inondables impose :

- d'interdire les implantations humaines dans les zones inondables les plus dangereuses et les limiter dans les autres zones,
- de préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues,
- de sauvegarder l'équilibre des milieux dépendant des petites crues et la qualité des paysages souvent remarquables du fait de la proximité de l'eau et du caractère encore naturel des vallées concernées.

#### ARTICLE A1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

##### **Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :**

toutes les occupations ou utilisations du sol à l'exception de celles indiquées à l'article 2.

#### ARTICLE A2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

##### **Sont soumises à conditions particulières :**

- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole,
- Les constructions nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages,
- les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :
  - aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,
  - ou à des aménagements paysagers,
  - ou à des aménagements hydrauliques,
  - ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public,
  - ou qu'elle contribue à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique.

L'importance de l'activité agricole s'apprécie par une référence à la surface minimale d'installation (SMI) définie par le schéma directeur départemental des structures agricoles et par l'arrêté ministériel du 18 septembre 1985 fixant les coefficients d'équivalence pour les productions hors-sol (voir arrêté préfectoral n° B 2007 - 0015 établissant le schéma directeur départemental des structures agricoles des Yvelines).

Les aménagements dans les zones humides peuvent être soumis à une procédure loi sur l'eau, au titre de l'article 3.3.1.0 figurant au titre III de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du code de l'environnement, en fonction de leur nature et dès lors que les seuils de surface sont atteints. En dernier recours, en cas d'impact sur une zone humide, des mesures compensatoires peuvent être prévues.

L'arrachage partiel ou total des éléments végétaux (haies, arbres, vergers...) identifiés au titre de l'article L.123-1.5.7° du code de l'urbanisme et figurant sur les documents graphiques, est subordonné à la délivrance d'un permis de démolir ou d'une déclaration en application de l'article R.421-23 du même code.

Dans les zones de protection mentionnées sur le plan de zonage, comme marges de protection des lisières de bois et forêts et en dehors des sites urbains constitués, (trait rouge sur le plan de zonage), toute construction nouvelle est interdite dans une bande de 50 mètres d'épaisseur mesurée parallèlement à la lisière. Toutefois, dans ces marges de protection, est autorisée l'extension des constructions existantes, dans la limite de 20% de la surface de plancher existante à la date d'approbation du présent règlement, cette extension pouvant être réalisée en une ou plusieurs fois.

#### ARTICLE A3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

##### **1- Accès**

Tout terrain non directement desservi par une voie publique carrossable est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise soit un droit de passage institué par acte authentique sur un fond voisin, soit la propriété d'une bande de terrain reliant le terrain lui-même à la voie publique et d'une largeur minimale permettant la création de la voie privée.

Les accès sur voie doivent avoir un minimum de 3 m de large afin de satisfaire aux règles minimales de desserte : défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc. Ils doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et à garantir un bon état de viabilité.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les liaisons douces ou les aires de stationnement public. Lorsque le terrain est riverain de deux ou de plusieurs voies publiques, l'accès sur une de ces voies, qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation, peut être interdit.

##### **2- Voirie**

Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et avoir un minimum de 5 m de largeur.

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

Les voies nouvelles se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules (y compris les services publics) puissent faire demi-tour.

#### ARTICLE A4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS

##### **1- Eau potable**

Toute construction nécessitant une installation en eau doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

##### **2- Assainissement**

###### **2.1- Eaux usées**

L'évacuation des eaux usées non domestiques est subordonnée à un prétraitement approprié, conformément à la réglementation en vigueur.

Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales et inversement lorsqu'il existe un réseau séparatif.

Dans les secteurs non desservis par un réseau collectif d'assainissement et actuellement non équipés, les terrains doivent s'équiper de leur propre dispositif d'assainissement, proportionné aux besoins de l'activité et conformément à la réglementation en vigueur.

###### **2.2- Eaux pluviales**

Tout terrain doit être aménagé avec des dispositifs adaptés à sa topographie, à la nature du sous-sol et aux caractéristiques des bâtiments construits permettant l'évacuation qualitative et quantitative des eaux pluviales.

Lorsque les conditions le permettent, sous réserve des autorisations réglementaires éventuellement nécessaires, les eaux pluviales doivent rejoindre directement le milieu naturel (par infiltration dans le sol ou rejet direct dans les eaux superficielles).

A défaut, les eaux pluviales peuvent être rejetées, suivant le cas, et par ordre de préférence, au caniveau, au fossé, dans un collecteur d'eaux pluviales ou un collecteur unitaire si la voie en est pourvue.

Le débit rejeté au réseau public pourra être limité à 0,7 l/s/ha par la mise en œuvre de toutes les

solutions susceptibles de limiter et étaler les apports pluviaux.  
 Cette disposition s'applique aux constructions nouvelles et aux extensions augmentant la superficie imperméabilisée avant travaux.  
 D'un point de vue qualitatif, les caractéristiques des eaux pluviales doivent être compatibles avec le milieu récepteur. La mise en place d'ouvrage de prétraitement de type dégrilleurs, dessableurs ou déshuileurs peut être imposée pour certains usages autres que domestiques tels que les garages, les stations services... Les techniques à mettre en œuvre doivent être conformes aux règles de l'art et à la réglementation en vigueur.  
 Les branchements au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales doivent être effectués conformément à la réglementation en vigueur.

### **3 - Autres réseaux (électricité, téléphone, ...)**

Toute construction doit pouvoir être raccordée aux réseaux d'électricité et de télécommunication.  
 Les branchements privés doivent être enterrés.

#### **ARTICLE A5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES**

Pour chaque construction nécessitant la mise en place d'un dispositif d'assainissement autonome, les terrains doivent avoir une superficie suffisante pour permettre l'application d'un dispositif conforme à la réglementation applicable.

#### **ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Les constructions doivent être implantées à l'alignement ou à une distance de l'alignement égale ou supérieure à 5 m de l'alignement.

#### **ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites au moins égale à 5 m.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative.

#### **ARTICLE A8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ**

Article non réglementé

#### **ARTICLE A9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS**

Article non réglementé

#### **ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS**

**La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel existant avant les travaux du projet jusqu'à l'égout de toit ou à l'acrotère.**

Lorsque l'implantation de la construction projetée se fait sur un terrain en pente, le niveau de sol considéré est la moyenne des niveaux de sol bordant le bâti.

La hauteur des constructions principales et de leurs extensions est limitée à 8 m.  
 Cette règle ne concerne pas les silos.

En cas de réhabilitation ou d'extension de constructions existantes et pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, les règles ci-dessus peuvent ne pas s'appliquer sous réserve d'une bonne intégration architecturale et paysagère.

#### **ARTICLE A11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

L'article R.111-21 du code de l'urbanisme prévoit que le projet : « peut être refusé ou n'être accordé 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 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 nouvelles doivent être similaires au bâti environnant par leur implantation, leur organisation et leur volume. L'accent sera mis sur la perception de la construction dans son ensemble, dans le paysage, bâti et végétal, « de loin ».

**1 - L'implantation** respectera le terrain naturel.

Les planchers bas du rez-de-chaussée sont autorisés jusqu'à une cote de 0,30 m par rapport au terrain naturel pris au droit du point le plus bas de la construction.

#### **2 - Les façades et les toitures :**

##### **Constructions à usage agricole**

Pour les constructions à usage agricole, ne sont admis que :

- pour les murs, le bardage acier vert foncé ou le bois
- pour la toiture, le bac acier vert foncé ou la tuile
- les pentes seront adaptées aux obligations techniques

Ces bâtiments devront s'intégrer à leur environnement immédiat par leur implantation, leur volume et leurs couleurs extérieures.

##### **Constructions à usage non agricole**

La couleur des matériaux apparents se mariera aux couleurs des constructions existantes.

Lors de la création d'ouvertures (fenêtre, porte, porte de garage...) sur une construction ancienne, les nouvelles ouvertures devront s'inspirer des baies d'origine tant dans la forme que dans les proportions.

Les pentes des toitures seront comprises entre 30° et 45° (10° minimum pour les vérandas, 20° pour les autres annexes) et ne devront pas déborder sur les pignons. Cependant les extensions des bâtiments anciens pourront avoir une pente de toit semblable à l'existant.

Les couvertures doivent être réalisées en tuiles plates ou en ardoises.

Cependant les extensions ou les réfections de toitures existantes peuvent être réalisées avec les matériaux d'origine. Les tuiles devront avoir une teinte rouge nuancé à brun rouge.

Les percements en toiture seront constitués soit par des lucarnes soit par des châssis de toit vitrés, posés et encastrés dans la couverture. Les dimensions des châssis de toit ne doivent pas dépasser 0,80 m de large par 1,20 m de haut.

#### **ARTICLE A12 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'AIRES DE STATIONNEMENT**

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.

#### **ARTICLE A13 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 à L.130-5, R.130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Les défrichements sont soumis à autorisation dans les espaces boisés non classés (bois à conserver), conformément à l'article L. 311-1 du code forestier.

Les éléments de paysage identifiés au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme et repérées au plan de zonage devront être préservées. En cas de suppression autorisée pour des raisons environnementales de nouvelles espèces végétales aux caractéristiques paysagères équivalentes seront replantées.

Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse

#### **ARTICLE A14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Article non réglementé

**ARTICLE A15 – PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES**

Les constructions nouvelles prendront en compte, dans la mesure du possible, les objectifs de développement durable et la préservation de l'environnement tout en s'inscrivant en harmonie avec le paysage urbain existant :

- utiliser les matériaux renouvelables, récupérables, recyclables,
- intégrer les dispositifs de récupération de l'eau de pluie,
- prévoir une isolation thermique qui limite les déperditions l'hiver et les apports de chaleur l'été pour réduire la consommation d'énergie,
- utiliser les énergies renouvelables, solaires (utilisation passive et active de l'énergie solaire), géothermie,...
- orienter les bâtiments pour favoriser la récupération des apports solaires et valoriser la lumière naturelle pour limiter les dépenses énergétiques.

**ARTICLE A16- -INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION**

Article non réglementé



**B2.**

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



**Extrait**

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

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014*

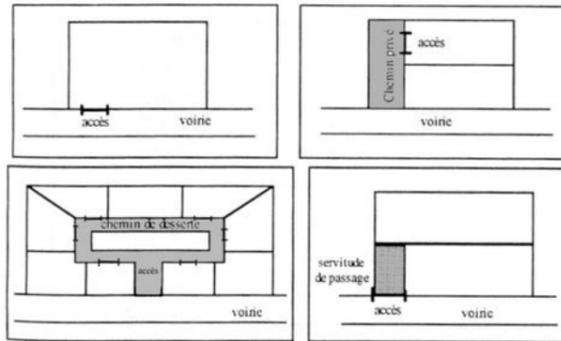
## LEXIQUE

**Abri de jardin :**

Petite construction destinée à protéger des intempéries le matériel de jardinage, outils, machines, mobilier de jardin, bicyclettes...  
Un abri de jardin peut être démontable ou non, avec ou sans fondations.

**Accès :**

Un accès est le point de passage aménagé en limite de terrain pour accéder à celui-ci depuis la voie ouverte à la circulation générale.



**Acrotère :** Socle en général d'un ornement, disposé à chacune des extrémités et au sommet d'un fronton ou d'un pignon.

**Activités relevant du régime agricole :**

Au sens du droit rural, les activités agricoles sont celles qui correspondent à la maîtrise et à l'exploitation d'un cycle biologique à caractère végétal ou animal. Il en est de même pour les activités qui constituent le prolongement de la production ou qui ont pour support l'exploitation.

La définition des activités relevant du régime de protection sociale agricole est plus étendue car elle comprend également les activités de service à l'agriculture dites "connexes".

Les activités agricoles, il s'agit (à titre d'information):

- de la culture des végétaux sous toutes les formes : cultures céréalières, maraîchères, de champignons, florales, viticulture, arboriculture...
- des élevages pratiqués de manière intensive, extensive, hors sol, quelle qu'en soit la nature : élevages de bovins, de caprins, d'ovins, d'équidés, apiculture, aviculture...
- des activités de prolongement, c'est-à-dire de transformation, de conditionnement et de commercialisation des produits de l'exploitation ;
- des activités agro-touristiques lorsqu'elles ont pour support l'exploitation ;
- du dressage de chevaux, de l'entraînement et des haras ;
- de la conchyliculture, pisciculture, aquaculture, pêche maritime à pied professionnelle ;
- des travaux agricoles dits connexes à l'agriculture : entreprises de labourage, battage, défrichage, travaux de création, restauration et d'entretien de parcs et jardins, travaux d'amélioration foncière ;
- des travaux forestiers : travaux d'exploitation du bois (abattage, élagage...) ainsi que ceux précédant ou suivant ces opérations (débroussaillage...), travaux de reboisement.

Le seuil d'activité :

Il est différent selon la nature de l'activité exercée.

L'importance de l'activité s'apprécie par rapport à la superficie des terres mises en valeur : celle-ci doit être d'au moins une demi-**superficie minimum d'installation** (1/2 SMI). Cette SMI peut être différente selon les départements (voir arrêté préfectoral n° B 2007 - 0015 établissant le schéma directeur départemental des structures agricoles des Yvelines).

**Affouillement de sol :**

Extraction de terrain qui doit faire l'objet d'une autorisation si sa superficie est supérieure à 100m<sup>2</sup> et si sa profondeur excède 2 mètres.

**Alignement :**

L'alignement correspond à la détermination de l'implantation des constructions par rapport au domaine public.

**Annexe :**

Il s'agit d'un bâtiment sur le même terrain que la construction principale constituant une dépendance de la construction principale. Une construction est dite annexe lorsqu'elle ne renferme pas de locaux destinés à l'habitation, à l'hébergement hôtelier, aux bureaux, au commerce, à l'artisanat, à l'industrie, à l'exploitation agricole ou forestière ou à la fonction d'entrepôt, ou à un service public ou à un intérêt collectif. Sont considérées comme constructions annexes notamment les garages, les abris de jardin, etc.

**Axe de la voie :**

C'est la ligne parallèle à la voie située à égale distance de ses marges extérieures.

**Bardage :**

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

**Bâtiments d'activités :**

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

**Coefficient d'occupation du sol :**

Le C.O.S. fixe la densité maximale de construction susceptible d'être édifiée sur un même terrain. Plus précisément, il s'agit du rapport exprimant le nombre de mètres carrés de surface de plancher ou le nombre de mètres cubes susceptibles d'être construits par mètre carré de sol. A titre d'exemple, un C.O.S. de 0,2 signifie que l'on peut construire deux cents mètres carrés de surface de plancher pour un terrain de 1000 m<sup>2</sup>.

**Construction principale :**

Une construction est dite principale lorsqu'elle renferme les locaux notamment d'habitation, de bureau ou de commerce.

**Cour :**

Espaces libres à l'intérieur des terrains sur lesquels les pièces d'habitation ou de travail des bâtiments qui les bordent, peuvent prendre du jour et de l'air.

**Egout du toit :**

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

**Emplacement réservé :**

Terrain désigné par le PLU comme devant faire l'objet dans l'avenir d'une acquisition par une collectivité publique dans le but d'y implanter un équipement public ou d'intérêt collectif (hôpital, école, voie, ...). Le terrain devient alors inconstructible pour toute autre opération.

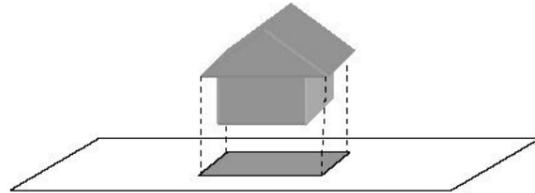
**Emprise au sol**

Il peut exister deux sens à l'emprise au sol :

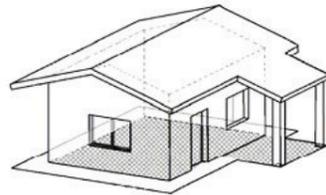
- l'emprise au sol du code de l'urbanisme

- l'emprise au sol des règlements d'urbanisme qui est propre aux PLU et aux POS

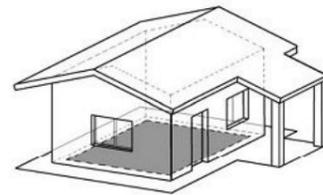
Dans le code de l'urbanisme, l'emprise au sol est ainsi définie comme " la projection verticale du volume de la construction, tous débords et surplombs indus ". Des précisions ont été apportées par la circulaire du 3 février 2012 et par le décret n°2012-677 du 7 mai 2012.



Pour mesurer l'emprise au sol, les débords et surplombs doivent être pris en compte à l'exception des éléments de modénature tels que bandeaux et corniches et des simples débords de toiture, sans encorbellement ni poteaux de soutien.



*Emprise au sol*



*surface de plancher*

Contrairement à la surface de plancher, l'emprise au sol de la construction comprend l'épaisseur des murs extérieurs (matériaux isolants et revêtements extérieurs compris).

Le décret du 7 mai 2012 précise que l'emprise au sol qui doit être prise en compte dans le calcul du seuil au-delà duquel le recours à l'architecte est obligatoire, est seule celle de la partie de la construction qui est constitutive de surface de plancher. Elle correspond à la projection verticale du volume de la partie de la construction constitutive de surface de plancher : les surfaces aménagées pour le stationnement des véhicules ou les auvents, par exemple, ne sont pas pris en compte

**Equipements collectifs :**

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

[Cette définition prend également en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris.](#)

**Espace Boisé Classé :**

Le PLU peut désigner des espaces boisés dit classés (bois, parc, alignement, arbre isolé,...) à conserver, à protéger ou à créer. Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol (habitation, lotissement, dépôt, camping, ...). Toute coupe et abattage est subordonné à une autorisation délivrée par l'autorité compétente.

**Exhaussement de sol :**

Remblaiement de terrain qui doit faire l'objet d'une autorisation si sa superficie est supérieure à 100m<sup>2</sup> et si sa hauteur excède 2 mètres

**Façade :**

Ensemble ou partie des ouvrages qui constituent les parties verticales d'un bâtiment.

**Faitage :**

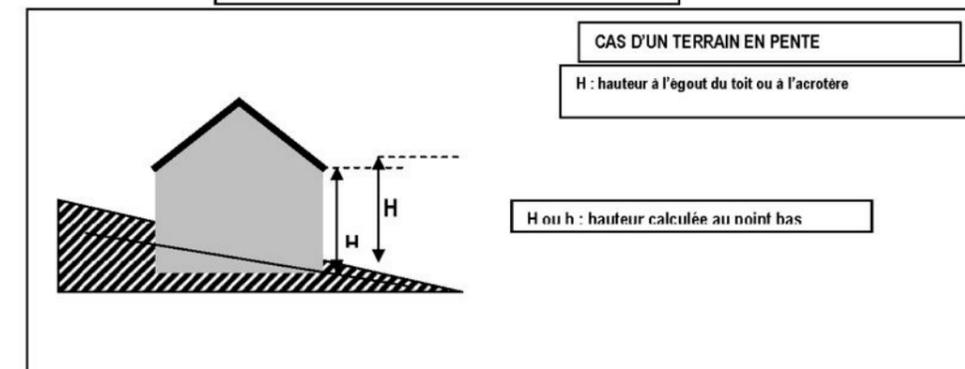
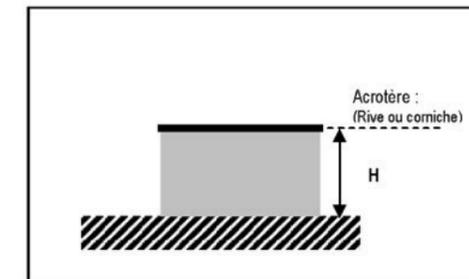
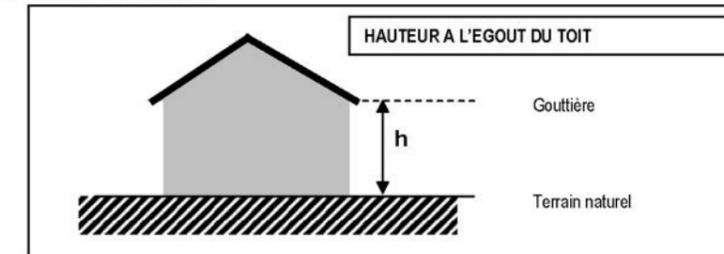
Ligne de jonction supérieure de 2 pans de toiture, inclinés suivant des pentes opposées.

**Groupe d'habitations :**

Opération comportant plusieurs constructions faisant l'objet d'un seul permis de construire.

**Hauteur de construction (art.10) :**

Altitude limite que doivent respecter les constructions. La hauteur des constructions est mesurée à partir du terrain naturel existant avant le début des travaux, dans l'axe longitudinal de la construction jusqu'à l'égout du toit ou l'acrotère. Le « terrain naturel » (à partir duquel s'effectuent les calculs des distances et hauteurs mentionnées dans le règlement) doit être mesuré sur la parcelle intéressée et non sur les parcelles voisines ou sur la voie publique.

**Installation classée :**

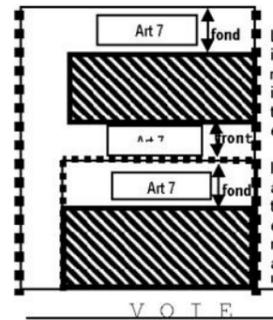
Un établissement industriel ou agricole, une carrière, ... entrent dans la catégorie des installations classées pour la protection de l'environnement quand ils peuvent être la cause de dangers ou d'inconvénients, notamment pour la commodité du voisinage, la sécurité, la salubrité, la santé publique, l'agriculture, la protection de l'environnement, la conservation des sites et monuments.

**Limite séparative :**

Ligne commune, séparant deux unités foncières.

Les limites « latérales », de « fond » et de « front » s'entendent dans le cas notamment d'une division en drapeau (voir schéma).

Si les notions de « latérale », « front » ou de « fond » ne sont pas mentionnées, les limites séparatives sont toutes les lignes communes séparant deux unités foncières, sans distinction.



Sont considérées comme limites latérales celles qui aboutissent directement à la voie de desserte du terrain, soit en ligne droite (fig. 1 et 2) soit selon une ligne légèrement brisée ou comportant de légers décrochements (fig. 3 et 4).

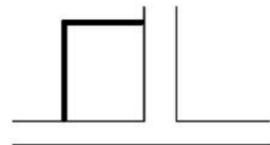


Fig 1

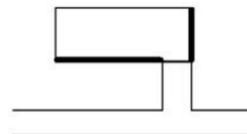


Fig 2

En cas de rupture marquée dans le tracé de la limite séparative, seul le segment rejoignant l'alignement est considéré comme limite latérale (fig. 5).

Si toutefois la partie du terrain dont les limites séparatives aboutissent à la voie est impropre à recevoir une construction (accès, largeur de façade insuffisante, marge de recul, etc.), les limites latérales, sont celles situées dans la partie constructible, dont le prolongement recoupe la voie (fig. 6) ou qui aboutissent à la limite de la zone constructible (fig. 7).

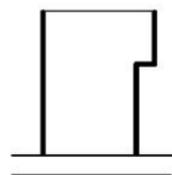


Fig 3

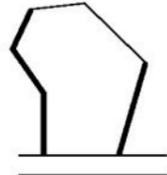


Fig 4

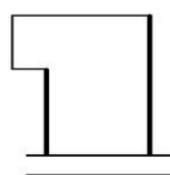


Fig 5

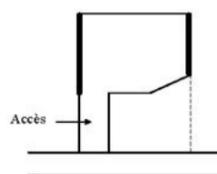


Fig 6

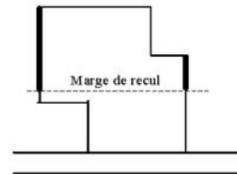


Fig 7

64

Document mis en compatibilité

**Mitoyenneté :**

Se dit d'un élément situé sur la limite séparative et qui est propriété commune des deux propriétaires. Par extension, se dit d'un élément situé en bordure de la limite séparative.

**Modénature :**

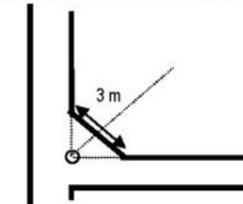
Traitement ornemental (proportions, forme, galbe) de certains éléments en relief ou en creux d'un bâtiment, et en particulier des moulures.

**Mur pignon :**

Mur extérieur réunissant les murs de façades.

**Pan coupé :**

Le pan coupé est le mur perpendiculaire ou non à la bissectrice de l'angle formé au point d'intersection de la rencontre de deux voies.

**Pan de toiture :**

Surface plane de toiture.

**Prospect :**

C'est la distance horizontale, mesurée perpendiculairement, en chaque point d'une façade avec une autre construction en vis-à-vis, une limite de terrain ou un alignement opposé d'une voie.

**Rampe :**

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

**Reconstruction à l'identique :**

Conformément à l'article L 111-3 du Code de l'Urbanisme : « La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit ou démoli depuis moins de dix ans est autorisée nonobstant toute disposition d'urbanisme contraire, sauf si la carte communale ou le plan local d'urbanisme en dispose autrement, dès lors qu'il a été régulièrement édifié ». En outre il convient de respecter les dispositions de l'article R111.2 qui stipule que « le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est de nature à porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique du fait de sa situation, de ses caractéristiques, de son importance ou de son implantation à proximité d'autres installations. »

La reconstruction implique le respect des volumes, des règles de prospects (etc.), de la construction ou installation qui existait auparavant (même si les règles du PLU affectent par exemple au terrain concerné un coefficient inférieur).

**Réhabilitation / Rénovation :**

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

**Retrait :**

On appelle retrait, une zone non construite, dont la largeur est mesurée à

Document mis en compatibilité

l'horizontale, perpendiculairement au mur du bâtiment, jusqu'à sa rencontre avec la limite de propriété.

**Sous-sol :**

Le sous-sol est l'étage souterrain ou partiellement souterrain d'un bâtiment.

**Surface de plancher**

La surface de plancher de la construction est égale à la somme des surfaces de planchers de chaque niveau clos et couvert, calculée à partir du nu intérieur des façades après déduction :

- 1° Des surfaces correspondant à l'épaisseur des murs entourant les embrasures des portes et fenêtres donnant sur l'extérieur ;
- 2° Des vides et des trémies afférentes aux escaliers et ascenseurs ;
- 3° Des surfaces de plancher d'une hauteur sous plafond inférieure ou égale à 1,80 mètre ;
- 4° Des surfaces de stationnement des véhicules, y compris les rampes d'accès et les aires de manœuvres ;
- 5° Des combles non aménageables pour l'habitation ou pour des activités à caractère professionnel, artisanal, industriel ou commercial ;
- 6° Des locaux techniques nécessaires au fonctionnement d'un groupe de bâtiments ou d'un immeuble autre qu'une maison individuelle, y compris les locaux de stockage des déchets ;
- 7° Des caves ou des celliers, annexes à des logements, dès lors que ces locaux sont desservis uniquement par une partie commune ;
- 8° D'une surface égale à 10 % des surfaces de plancher affectées à l'habitation, si les logements sont desservis par des parties communes intérieures.

**Unité foncière :**

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

**Voie ou Voirie :**

Ensemble des voies de communication composées de la chaussée, des accotements ou des trottoirs lorsqu'ils existent.  
Les voies ouvertes à la circulation générale correspondent aux voies publiques ou privées permettant de relier entre eux les différents quartiers de la commune. Elles se distinguent des voies dites de desserte, dont l'objet est la liaison entre la voirie ouverte à la circulation générale et une opération déterminée.

**Vue principale :**

Vue depuis une baie destinée à l'éclairage des pièces principales.  
Lorsqu'une pièce principale possède plusieurs baies, sera considérée exclusivement comme principale la baie de la plus grande superficie.  
On appelle pièces principales, les pièces de logements destinées au séjour, sommeil et les pièces de travail des bureaux, activités (industrielles ou commerciales).

**Vue secondaire**

Vue depuis une baie destinée à l'éclairage des pièces secondaires ou des pièces principales possédant par ailleurs une baie principale. Ne sont considérées comme baies secondaires des pièces principales que les baies d'une largeur inférieure à 0,80m.  
On appelle pièces secondaires les pièces autres que les pièces principales notamment salle d'eau, cuisine, salle de bain, cabinet d'aisance, buanderie, dégagement, escalier, lingerie.

**Zone Non Aedificandi**

Il s'agit d'une zone où toute construction est interdite à l'exception des installations nécessaires au fonctionnement du service public.



#### DESTINATION DE LA ZONE

Selon le rapport de présentation, la zone Uy est destinée à recevoir des établissements à vocation d'activités.

#### ARTICLE UY1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

##### Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- les constructions destinées à l'habitation,
- les constructions destinées à l'activité agricole et forestière,
- l'aménagement de terrains de camping ou de terrains de stationnement de caravanes
- le stationnement de caravane ou d'habitation légère de loisir habitée ou non pour une durée supérieure à 3 mois sur un terrain nu,
- les parcs de loisirs,
- les affouillements, exhaussement des sols qui ne sont pas nécessaires aux aménagements prévus à l'article 2,
- l'ouverture et l'exploitation de carrières.

#### ARTICLE UY2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

##### Sont soumises à conditions particulières :

- les constructions destinées au commerce,
- les constructions destinées à l'artisanat;
- les constructions destinées à l'industrie,
- les constructions destinées aux services publics ou d'intérêt collectif,
- les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :
  - aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,
  - ou à des aménagements paysagers,
  - ou à des aménagements hydrauliques,
  - ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public,
  - ou qu'elles contribuent à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique.

#### ARTICLE UY3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

##### 1- Accès

Tout terrain non directement desservi par une voie publique carrossable est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise soit un droit de passage institué par acte authentique sur un fond voisin, soit la propriété d'une bande de terrain reliant le terrain lui-même à la voie publique et d'une largeur minimale permettant la création de la voie privée.

Les accès sur voie doivent avoir un minimum de 3 m de large afin de satisfaire aux règles minimales de desserte : défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc. Ils doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et à garantir un bon état de viabilité.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les liaisons douces ou les aires de stationnement public. Lorsque le terrain est riverain de deux ou de plusieurs voies publiques, l'accès sur une de ces voies, qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation, peut être interdit.

## 2- Voirie

Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et avoir un minimum de 5 m de largeur.

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

Les voies nouvelles se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules (y compris les services publics) puissent faire demi-tour.

#### ARTICLE UY4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS

##### 1- Eau potable

Toute construction nécessitant une installation en eau doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

##### 2- Assainissement

###### 2.1- Eaux usées

Le branchement sur le réseau collectif d'assainissement est obligatoire pour toute construction ou installation engendrant des eaux usées.

L'évacuation des eaux usées non domestiques est subordonnée à un prétraitement approprié, conformément à la réglementation en vigueur.

Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales et inversement lorsqu'il existe un réseau séparatif.

###### 2.2- Eaux pluviales

Tout terrain doit être aménagé avec des dispositifs adaptés à sa topographie, à la nature du sous-sol et aux caractéristiques des bâtiments construits permettant l'évacuation qualitative et quantitative des eaux pluviales.

Lorsque les conditions le permettent, sous réserve des autorisations réglementaires éventuellement nécessaires, les eaux pluviales doivent rejoindre directement le milieu naturel (par infiltration dans le sol ou rejet direct dans les eaux superficielles).

A défaut, les eaux pluviales peuvent être rejetées, suivant le cas, et par ordre de préférence, au caniveau, au fossé, dans un collecteur d'eaux pluviales ou un collecteur unitaire si la voie en est pourvue.

Le débit rejeté au réseau public pourra être limité à 0,7 l/s/ha par la mise en œuvre de toutes les solutions susceptibles de limiter et étaler les apports pluviaux.

Cette disposition s'applique aux constructions nouvelles et aux extensions augmentant la superficie imperméabilisée avant travaux.

D'un point de vue qualitatif, les caractéristiques des eaux pluviales doivent être compatibles avec le milieu récepteur. La mise en place d'ouvrage de prétraitement de type dégrilleurs, dessableurs ou déshuileurs peut être imposée pour certains usages autres que domestiques tels que les garages, les stations services... Les techniques à mettre en œuvre doivent être conformes aux règles de l'art et à la réglementation en vigueur.

Les branchements au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales doivent être effectués conformément à la réglementation en vigueur.

##### 3 - Autres réseaux (électricité, téléphone, ...)

Toute construction doit pouvoir être raccordée aux réseaux d'électricité et de télécommunication. Les branchements privés doivent être enterrés.

#### ARTICLE UY5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES

Article non réglementé

**ARTICLE UY6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Les constructions doivent être implantées à une distance de l'alignement, ou à toute limite s'y substituant (marge de recul, emplacement réservé) au moins égale à 15 m.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif et ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux peuvent être implantés à l'alignement.

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.

Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD36.

**ARTICLE UY7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Pour les constructions à usage d'activité le retrait par rapport aux limites séparatives doit être au moins égal à 5 m.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative.

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 UY8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ**

L'implantation des bâtiments et installations doit être conçue de manière à ce que les exigences de la sécurité (incendie, protection civile) et de la salubrité publique soient assurées.

**ARTICLE UY9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS**

Article non réglementé

**ARTICLE UY10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS**

**La hauteur est mesurée entre le point le plus bas du niveau du sol naturel avant travaux et le faitage de la construction.**

Lorsque l'implantation de la construction projetée se fait sur un terrain en pente, le niveau de sol considéré est la moyenne des niveaux de sol bordant le bâti.

La hauteur des constructions, de leurs extensions et des annexes est limitée à 15 m

**ARTICLE UY11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

L'article R.111-21 du code de l'urbanisme prévoit que le projet : « peut être refusé ou n'être accordé 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 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 nouvelles doivent être similaires au bâti environnant par leur implantation, leur organisation et leur volume. L'accent sera mis sur la perception de la construction dans son ensemble, dans le paysage, bâti et végétal.

L'implantation respectera le terrain naturel.

Les planchers bas du rez-de-chaussée sont autorisés jusqu'à une cote de 0,30 m par rapport au terrain naturel pris au droit du point le plus bas de la construction.

**ARTICLE UY12 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'AIRES DE STATIONNEMENT**

Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues, correspondant aux besoins de la construction, il est exigé pour toute construction ou installation, y compris les reconstructions après démolition :

Constructions à usage de bureaux ou de services:

-1 place de stationnement par tranche de 40 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 2 places.

Constructions à usage d'activités :

- 1 place de stationnement par tranche de 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 2 places.

La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

En outre, il sera aménagé une surface suffisante pour le stationnement et l'évolution des véhicules utilitaires.

**ARTICLE UY13 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les espaces laissés libres de toute construction et non occupés par des aires de stationnement sont à aménager et à paysager : plantation d'arbres, d'arbustes, de vivaces ou engazonnement.

Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse.

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

**ARTICLE UY14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Article non réglementé

**ARTICLE UY15 - PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES**

Les constructions nouvelles prendront en compte, dans la mesure du possible, les objectifs de développement durable et la préservation de l'environnement tout en s'inscrivant en harmonie avec le paysage urbain existant :

- utiliser les matériaux renouvelables, récupérables, recyclables,
- intégrer les dispositifs de récupération de l'eau de pluie,
- prévoir une isolation thermique qui limite les déperditions l'hiver et les apports de chaleur l'été pour réduire la consommation d'énergie,
- utiliser les énergies renouvelables, solaires (utilisation passive et active de l'énergie solaire), géothermie, ...,
- orienter les bâtiments pour favoriser la récupération des apports solaires et valoriser la lumière naturelle pour limiter les dépenses énergétiques.

**ARTICLE UY16- -INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION**

Article non réglementé

**CARACTERE DE LA ZONE**

Selon le rapport de présentation, la zone 1AU est une zone à urbaniser à court ou moyen terme, et correspond aux extensions futures de l'urbanisation. Les voies publiques, les réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissement existant à la périphérie immédiate devront avoir une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans la zone.

La zone 1AU prendra corps autour d'une opération respectant les principes figurant au Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

**ARTICLE 1AU 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES****Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :**

- les constructions destinées à l'industrie,
- les constructions nécessaires à l'exploitation agricole et forestière,
- les parcs de loisirs,
- l'aménagement de terrains de camping ou de terrains de stationnement de caravanes
- le stationnement de caravane ou d'habitation légère de loisir habitée ou non pour une durée supérieure à 3 mois sur un terrain nu,
- les affouillements, exhaussement des sols qui ne sont pas nécessaires aux aménagements prévus à l'article 2.
- l'ouverture et l'exploitation de carrière.

Les occupations et utilisations du sol autorisées devront être compatibles avec le caractère résidentiel du secteur et ne pas porter atteinte au milieu environnant, ainsi qu'aux paysages urbains et naturels.

**ARTICLE 1AU 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES****Sont soumises à condition particulières:**

- les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :
  - aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,
  - ou à des aménagements paysagers,
  - ou à des aménagements hydrauliques,
  - ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public,
- ou qu'elle contribue à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique.

**ARTICLE 1AU 3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES****1- Accès**

Tout terrain non directement desservi par une voie publique carrossable est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise soit un droit de passage institué par acte authentique sur un fond voisin, soit la propriété d'une bande de terrain reliant le terrain lui-même à la voie publique et d'une largeur minimale permettant la création de la voie privée.

Les accès sur voie doivent avoir un minimum de 3 m de large afin de satisfaire aux règles minimales de desserte : défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc. Ils doivent être adaptés à

l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et à garantir un bon état de viabilité.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les liaisons douces ou les aires de stationnement public. Lorsque le terrain est riverain de deux ou de plusieurs voies publiques, l'accès sur une de ces voies, qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation, peut être interdit.

**2- Voirie**

Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie.

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

Les voies de plus de 25 m de longueur et se terminant en impasse, doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules (y compris les services publics) puissent faire demi-tour.

**ARTICLE 1AU 4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS****1- Eau potable**

Toute construction nécessitant une installation en eau doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

**2- Assainissement****2.1- Eaux usées**

Toute construction doit être raccordée au réseau collectif d'assainissement à créer.

L'évacuation des eaux usées non domestiques est subordonnée à un pré-traitement approprié, conformément à la réglementation en vigueur.

Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales et inversement lorsqu'il existe un réseau séparatif.

**2.2- Eaux pluviales**

Tout terrain doit être aménagé avec des dispositifs adaptés à sa topographie, à la nature du sous-sol et aux caractéristiques des bâtiments construits permettant l'évacuation qualitative et quantitative des eaux pluviales.

Lorsque les conditions le permettent, sous réserve des autorisations réglementaires éventuellement nécessaires, les eaux pluviales doivent rejoindre directement le milieu naturel (par infiltration dans le sol ou rejet direct dans les eaux superficielles).

A défaut, les eaux pluviales peuvent être rejetées, suivant le cas, et par ordre de préférence, au caniveau, au fossé, dans un collecteur d'eaux pluviales ou un collecteur unitaire si la voie en est pourvue.

Le débit rejeté au réseau public pourra être limité à 0,7 l/s/ha par la mise en œuvre de toutes les solutions susceptibles de limiter et étaler les apports pluviaux.

Cette disposition s'applique aux constructions nouvelles et aux extensions augmentant la superficie imperméabilisée avant travaux.

D'un point de vue qualitatif, les caractéristiques des eaux pluviales doivent être compatibles avec le milieu récepteur. La mise en place d'ouvrage de prétraitement de type dégrilleurs, dessableurs ou déshuileurs peut être imposée pour certains usages autres que domestiques tels que les garages, les stations services... Les techniques à mettre en œuvre doivent être conformes aux règles de l'art et à la réglementation en vigueur.

Les branchements au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales doivent être effectués conformément à la réglementation en vigueur.

**3 - Autres réseaux (électricité, téléphone, ...)**

Toute construction doit pouvoir être raccordée aux réseaux d'électricité et de télécommunication.

Les branchements privés doivent être enterrés.

**ARTICLE 1AU 5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES**

Article non réglementé

**ARTICLE 1AU 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Les constructions doivent être implantées à l'alignement ou en recul d'une distance égale ou supérieure de 3 m de l'alignement.  
Toute construction doit être implantée à une distance minimale de 35 m comptés de l'axe de la RD 36.

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 1AU 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Les constructions peuvent être implantées soit en contiguïté d'une au moins des limites séparatives, soit en retrait d'un minimum de 3 m par rapport aux limites séparatives si elle ne comporte aucune ouverture supérieure à 0.6 m<sup>2</sup>; dans le cas d'une ouverture supérieure, le retrait sera porté à 4 m.

Les annexes légères de type abris de jardin, n'excédant pas 10 m<sup>2</sup> d'emprise au sol et d'une hauteur inférieure ou égale à 2 m à l'égout du toit doivent être implantées en limites séparatives ou en retrait d'un mètre minimum des limites séparatives.

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 1AU 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIÉTÉ**

L'implantation des bâtiments et installations doit être conçue de manière à ce que les exigences de la sécurité (incendie, protection civile) et de la salubrité publique soient assurées.

**ARTICLE 1AU 9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS**

L'emprise au sol des constructions ne doit pas dépasser 40% de la superficie totale du terrain.

L'emprise au sol des annexes légères de type abris de jardin ne doit pas dépasser 10 m<sup>2</sup> d'emprise au sol.

L'emprise au sol pourra atteindre 50% de la superficie totale du terrain pour les ensembles de constructions groupées.

Cette disposition ne s'applique pas aux ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des services publics.

**ARTICLE 1AU 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS**

**La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel existant avant les travaux du projet jusqu'à l'égout de toit ou à l'acrotère.**

Lorsque l'implantation de la construction projetée se fait sur un terrain en pente, le niveau de sol considéré est la moyenne des niveaux de sol bordant le bâti.

La hauteur des constructions est limitée à 13 m.

En cas d'extension de constructions existantes et pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, les règles ci-dessus peuvent ne pas s'appliquer sous réserve d'une bonne intégration architecturale et paysagère.

**ARTICLE 1AU 11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

L'article R.111-21 du code de l'urbanisme prévoit que le projet : « peut être refusé ou n'être accordé 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 nouvelles doivent être similaires au bâti environnant par leur implantation, leur organisation et leur volume. L'accent sera mis sur la perception de la construction dans son ensemble, dans le paysage, bâti et végétal, « de loin ».

**1 - L'implantation** respectera le terrain naturel.

Les planchers bas du rez-de-chaussée sont autorisés jusqu'à une cote de 0,30 m par rapport au terrain naturel pris au droit du point le plus bas de la construction.

**2 - Les volumes** seront simples, adaptés à la parcelle et devront offrir une unité d'ensemble.

**3 - Les façades** présenteront une composition et un traitement harmonieux.

**4 - Les toitures :**

Pour les constructions principales, les toitures à pente doivent couvrir au moins 50% de l'emprise d'un ensemble immobilier. Les pentes de ces toitures seront comprises entre 30° et 45° (10° minimum pour les vérandas, 20° pour les autres annexes).

Pour les autres constructions, des toitures-terrasses sont autorisées sous réserve d'un traitement architectural et paysager harmonieux permettant sa bonne intégration dans l'environnement bâti et à la condition que les paraboles, antennes de télévisions, et autres ouvrages techniques soient masquées par un dispositif ne les rendant pas visibles depuis la voie publique.

**5 - Les annexes et abris de jardin**

Les annexes et les abris de jardin doivent être en matériaux traditionnels (pierre, brique, parpaing enduit...) ou en bois. Les matériaux des constructions accolées à la construction principale devront être en référence à ceux de la construction principale.

**6 - Les clôtures :**

Le long d'une voie ou d'une emprise publique :

Les clôtures seront composées soit

- d'une clôture à claire-voie (mur-bahut surmonté de lisses ou de barreaudage) doublées ou non de haies vives, l'ensemble maintenu à 2 m de hauteur maximum.
- d'une haie végétale d'une hauteur maximale de 2 m éventuellement doublée ou non par un grillage discret maintenu par des supports de teinte sombre sans mur bahut.

Le long des limites séparatives :

Les clôtures seront composées soit d'une haie végétale éventuellement doublée par un grillage discret maintenu par des supports de teinte sombre sans mur bahut.

Les clôtures avec des poteaux en béton apparent sont interdites, de même que les clôtures en ciment moulé.

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

**ARTICLE 1AU 12 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'AIRES DE STATIONNEMENT**

Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules automobiles ou des deux roues, correspondant aux besoins de la construction, il est exigé pour toute construction ou installation, y compris les reconstructions après démolition :

Constructions à usage d'habitation

1 place de stationnement par tranche de 50m<sup>2</sup> de surface de plancher, avec un minimum :

- pour l'habitat individuel de 2 places par logement,
- pour l'habitat semi-collectif de 2 places pour les 2p, 3p, 4p et 5p et de 1 place par studio.
- pour le logement senior de 2 places pour 3 logements.

Au-delà de 5 logements, il sera prévu en plus des places ci-dessus 1 place visiteur pour 5 logements (hors places PMR).

- 1 place au moins par logement devra être intégrée à la construction ou en sous sol.

Constructions à usage d'artisanat :

- 1 place de stationnement par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 2 places.

Etablissements commerciaux :

Dans le cas de création d'aménagement,

- 1 place de stationnement par tranche de 25 m<sup>2</sup> de surface de vente,

Hôtels : 1 place de stationnement pour 1 chambre,

Restaurants : 1 place de stationnement pour 10 m<sup>2</sup> de salle de restaurant.

Dans le cas de changement de destination, d'extension d'une activité commerciale ou de service existante, d'une surface totale inférieure à 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher nouvelle, il n'est pas exigé la création de place de stationnement nouvelle.

Pour les constructions destinées à l'hébergement hôtelier et les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, des stationnements doivent être prévus pour

## Zone 1AU

les personnes à mobilité réduite ainsi que pour les personnes employées et les véhicules de service.  
La règle applicable aux constructions ou établissements non prévus ci-dessus est celle auxquels ces établissements sont le plus directement assimilables.

### IMPOSSIBILITE DE CONSTRUIRE CE STATIONNEMENT SUR PLACE

En cas d'impossibilité technique de pouvoir aménager le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement sur le terrain des constructions ou de l'ensemble immobilier à aménager, le pétitionnaire sera soumis aux dispositions prévues à l'article L 123-1-12 du code de l'urbanisme.

### **ARTICLE 1AU 13 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Sur la globalité de chaque zone 1AU, 20 % de l'espace sera consacré à un aménagement paysager. Les surfaces ainsi dégagées pourront accueillir le stationnement demandé en supplément de celui déjà exigé sur les parcelles privées.

Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse

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

### **ARTICLE 1AU 14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Article non réglementé.

### **ARTICLE 1AU15 - PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES**

Les constructions nouvelles prendront en compte, dans la mesure du possible, les objectifs de développement durable et la préservation de l'environnement tout en s'inscrivant en harmonie avec le paysage urbain existant :

- utiliser les matériaux renouvelables, récupérables, recyclables,
- intégrer les dispositifs de récupération de l'eau de pluie,
- prévoir une isolation thermique qui limite les déperditions l'hiver et les apports de chaleur l'été pour réduire la consommation d'énergie,
- utiliser les énergies renouvelables, solaires (utilisation passive et active de l'énergie solaire), géothermie,..., orienter les bâtiments pour favoriser la récupération des apports solaires et valoriser la lumière naturelle pour limiter les dépenses énergétiques.

### **ARTICLE 1AU16- -INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION**

Article non réglementé



#### CARACTERE DE LA ZONE

Selon le rapport de présentation, la zone A est une zone naturelle constituée des parties du territoire communal, non équipées, ayant une vocation agricole. La valeur agronomique et biologique des sols la caractérise.

En zone inondable, toutes les demandes d'autorisation de construire ou de démolir ainsi que les déclarations de travaux seront soumises à l'appréciation des services de l'Etat compétents.

La circulaire du 24 janvier 1994 (J.O. du 10 avril 1994) relative à la prévention des inondations et à la gestion des zones inondables impose :

- d'interdire les implantations humaines dans les zones inondables les plus dangereuses et les limiter dans les autres zones,
- de préserver les capacités d'écoulement et d'expansion des crues,
- de sauvegarder l'équilibre des milieux dépendant des petites crues et la qualité des paysages souvent remarquables du fait de la proximité de l'eau et du caractère encore naturel des vallées concernées.

#### ARTICLE A1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

##### **Sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :**

toutes les occupations ou utilisations du sol à l'exception de celles indiquées à l'article 2.

#### ARTICLE A2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

##### **Sont soumises à conditions particulières :**

- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole,
- Les constructions nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages,
- Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris,
- les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :
  - aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone,
  - ou à des aménagements paysagers,
  - ou à des aménagements hydrauliques,
  - ou à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public,
  - ou qu'elle contribue à la mise en valeur du paysage, d'un site ou d'un vestige archéologique.

L'importance de l'activité agricole s'apprécie par une référence à la surface minimale d'installation (SMI) définie par le schéma directeur départemental des structures agricoles et par l'arrêté ministériel du 18 septembre 1985 fixant les coefficients d'équivalence pour les productions hors-sol (voir arrêté préfectoral n° B 2007 - 0015 établissant le schéma directeur départemental des structures agricoles des Yvelines).

Les aménagements dans les zones humides peuvent être soumis à une procédure loi sur l'eau, au titre de l'article 3.3.1.0 figurant au titre III de la nomenclature annexée à l'article R214-1 du code de l'environnement, en fonction de leur nature et dès lors que les seuils de surface sont atteints. En dernier recours, en cas d'impact sur une zone humide, des mesures compensatoires peuvent être prévues.

L'arrachage partiel ou total des éléments végétaux (haies, arbres, vergers...) identifiés au titre de l'article L.123-1.5.7° du code de l'urbanisme et figurant sur les documents graphiques, est subordonné à la délivrance d'un permis de démolir ou d'une déclaration en application de l'article R.421-23 du même code.

Dans les zones de protection mentionnées sur le plan de zonage, comme marges de protection des lisières de bois et forêts et en dehors des sites urbains constitués, (trait rouge sur le plan de zonage), toute construction nouvelle est interdite dans une bande de 50 mètres d'épaisseur mesurée parallèlement à la lisière. Toutefois, dans ces marges de protection, est autorisée l'extension des constructions existantes, dans la limite de 20% de la surface de plancher existante à la date d'approbation du présent règlement, cette extension pouvant être réalisée en une ou plusieurs fois.

#### ARTICLE A3 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES VOIES PUBLIQUES OU PRIVEES

##### **1- Accès**

Tout terrain non directement desservi par une voie publique carrossable est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise soit un droit de passage institué par acte authentique sur un fond voisin, soit la propriété d'une bande de terrain reliant le terrain lui-même à la voie publique et d'une largeur minimale permettant la création de la voie privée.

Les accès sur voie doivent avoir un minimum de 3 m de large afin de satisfaire aux règles minimales de desserte : défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, etc. Ils doivent être adaptés à l'opération et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et à garantir un bon état de viabilité.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les liaisons douces ou les aires de stationnement public. Lorsque le terrain est riverain de deux ou de plusieurs voies publiques, l'accès sur une de ces voies, qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation, peut être interdit.

##### **2- Voirie**

Les voies nouvelles doivent avoir des caractéristiques adaptées à l'approche du matériel de lutte contre l'incendie et avoir un minimum de 5 m de largeur.

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

Les voies nouvelles se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules (y compris les services publics) puissent faire demi-tour.

#### ARTICLE A4 - CONDITIONS DE DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX PUBLICS

##### **1- Eau potable**

Toute construction nécessitant une installation en eau doit être raccordée au réseau de distribution d'eau potable.

##### **2- Assainissement**

###### **2.1- Eaux usées**

L'évacuation des eaux usées non domestiques est subordonnée à un prétraitement approprié, conformément à la réglementation en vigueur.

Les eaux usées ne doivent pas être déversées dans le réseau d'eaux pluviales et inversement lorsqu'il existe un réseau séparatif.

Dans les secteurs non desservis par un réseau collectif d'assainissement et actuellement non équipés, les terrains doivent s'équiper de leur propre dispositif d'assainissement, proportionné aux besoins de l'activité et conformément à la réglementation en vigueur.

###### **2.2- Eaux pluviales**

Tout terrain doit être aménagé avec des dispositifs adaptés à sa topographie, à la nature du sous-sol et aux caractéristiques des bâtiments construits permettant l'évacuation qualitative et quantitative des eaux pluviales.

Lorsque les conditions le permettent, sous réserve des autorisations réglementaires éventuellement nécessaires, les eaux pluviales doivent rejoindre directement le milieu naturel (par infiltration dans le sol ou rejet direct dans les eaux superficielles).

A défaut, les eaux pluviales peuvent être rejetées, suivant le cas, et par ordre de préférence, au caniveau, au fossé, dans un collecteur d'eaux pluviales ou un collecteur unitaire si la voie en est pourvue.

Le débit rejeté au réseau public pourra être limité à 0,7 l/s/ha par la mise en œuvre de toutes les

solutions susceptibles de limiter et étaler les apports pluviaux.  
 Cette disposition s'applique aux constructions nouvelles et aux extensions augmentant la superficie imperméabilisée avant travaux.  
 D'un point de vue qualitatif, les caractéristiques des eaux pluviales doivent être compatibles avec le milieu récepteur. La mise en place d'ouvrage de prétraitement de type dégrilleurs, dessableurs ou déshuileurs peut être imposée pour certains usages autres que domestiques tels que les garages, les stations services... Les techniques à mettre en œuvre doivent être conformes aux règles de l'art et à la réglementation en vigueur.  
 Les branchements au réseau collectif d'assainissement des eaux pluviales doivent être effectués conformément à la réglementation en vigueur.

### **3 - Autres réseaux (électricité, téléphone, ...)**

Toute construction doit pouvoir être raccordée aux réseaux d'électricité et de télécommunication.  
 Les branchements privés doivent être enterrés.

#### **ARTICLE A5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS CONSTRUCTIBLES**

Pour chaque construction nécessitant la mise en place d'un dispositif d'assainissement autonome, les terrains doivent avoir une superficie suffisante pour permettre l'application d'un dispositif conforme à la réglementation applicable.

#### **ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES**

Les constructions doivent être implantées à l'alignement ou à une distance de l'alignement égale ou supérieure à 5 m de l'alignement.

**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 A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

Les constructions doivent être implantées à une distance des limites au moins égale à 5 m.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif peuvent être implantées en limite séparative.

**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 A8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

Article non réglementé

#### **ARTICLE A9 - EMPRISE AU SOL DES CONSTRUCTIONS**

Article non réglementé

#### **ARTICLE A10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS**

**La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel existant avant les travaux du projet jusqu'à l'égout de toit ou à l'acrotère.**

Lorsque l'implantation de la construction projetée se fait sur un terrain en pente, le niveau de sol considéré est la moyenne des niveaux de sol bordant le bâti.

La hauteur des constructions principales et de leurs extensions est limitée à 8 m.  
 Cette règle ne concerne pas les silos.

En cas de réhabilitation ou d'extension de constructions existantes et pour les constructions et installations nécessaires aux services publics et d'intérêt collectif, les règles ci-dessus peuvent ne pas s'appliquer sous réserve d'une bonne intégration architecturale et paysagère.

#### **ARTICLE A11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

L'article R.111-21 du code de l'urbanisme prévoit que le projet : « peut être refusé ou n'être accordé 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 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 nouvelles doivent être similaires au bâti environnant par leur implantation, leur organisation et leur volume. L'accent sera mis sur la perception de la construction dans son ensemble, dans le paysage, bâti et végétal, « de loin ».

**1 - L'implantation** respectera le terrain naturel.

Les planchers bas du rez-de-chaussée sont autorisés jusqu'à une cote de 0,30 m par rapport au terrain naturel pris au droit du point le plus bas de la construction.

#### **2 - Les façades et les toitures :**

##### **Constructions à usage agricole**

Pour les constructions à usage agricole, ne sont admis que :

- pour les murs, le bardage acier vert foncé ou le bois
- pour la toiture, le bac acier vert foncé ou la tuile
- les pentes seront adaptées aux obligations techniques

Ces bâtiments devront s'intégrer à leur environnement immédiat par leur implantation, leur volume et leurs couleurs extérieures.

##### **Constructions à usage non agricole**

La couleur des matériaux apparents se mariera aux couleurs des constructions existantes.

Lors de la création d'ouvertures (fenêtre, porte, porte de garage...) sur une construction ancienne, les nouvelles ouvertures devront s'inspirer des baies d'origine tant dans la forme que dans les proportions.

Les pentes des toitures seront comprises entre 30° et 45° (10° minimum pour les vérandas, 20° pour les autres annexes) et ne devront pas déborder sur les pignons. Cependant les extensions des bâtiments anciens pourront avoir une pente de toit semblable à l'existant.

Les couvertures doivent être réalisées en tuiles plates ou en ardoises.

Cependant les extensions ou les réfections de toitures existantes peuvent être réalisées avec les matériaux d'origine. Les tuiles devront avoir une teinte rouge nuancé à brun rouge.

Les percements en toiture seront constitués soit par des lucarnes soit par des châssis de toit vitrés, posés et encastrés dans la couverture. Les dimensions des châssis de toit ne doivent pas dépasser 0,80 m de large par 1,20 m de haut.

#### **ARTICLE A12 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'AIRES DE STATIONNEMENT**

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré en dehors des voies publiques.

#### **ARTICLE A13 - OBLIGATIONS IMPOSEES EN MATIERE D'ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS**

Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 à L.130-5, R.130-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Les défrichements sont soumis à autorisation dans les espaces boisés non classés (bois à conserver), conformément à l'article L. 311-1 du code forestier.

Les éléments de paysage identifiés au titre de l'article L.123-1-5-7° du code de l'urbanisme et repérées au plan de zonage devront être préservées. En cas de suppression autorisée pour des raisons environnementales de nouvelles espèces végétales aux caractéristiques paysagères équivalentes seront replantées.

Les essences végétales à planter pourront être choisies préférentiellement dans la liste des végétaux proposée en annexe documentaire, établie par le Parc Naturel Régional de la vallée de Haute Chevreuse

#### **ARTICLE A14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL**

Article non réglementé

**ARTICLE A15 – PERFORMANCES ENERGETIQUES ET ENVIRONNEMENTALES**

Les constructions nouvelles prendront en compte, dans la mesure du possible, les objectifs de développement durable et la préservation de l'environnement tout en s'inscrivant en harmonie avec le paysage urbain existant :

- utiliser les matériaux renouvelables, récupérables, recyclables,
- intégrer les dispositifs de récupération de l'eau de pluie,
- prévoir une isolation thermique qui limite les déperditions l'hiver et les apports de chaleur l'été pour réduire la consommation d'énergie,
- utiliser les énergies renouvelables, solaires (utilisation passive et active de l'énergie solaire), géothermie,...,
- orienter les bâtiments pour favoriser la récupération des apports solaires et valoriser la lumière naturelle pour limiter les dépenses énergétiques.

**ARTICLE A16- -INFRASTRUCTURES ET RESEAUX DE COMMUNICATION**

Article non réglementé



**C1.**

**Zonage**

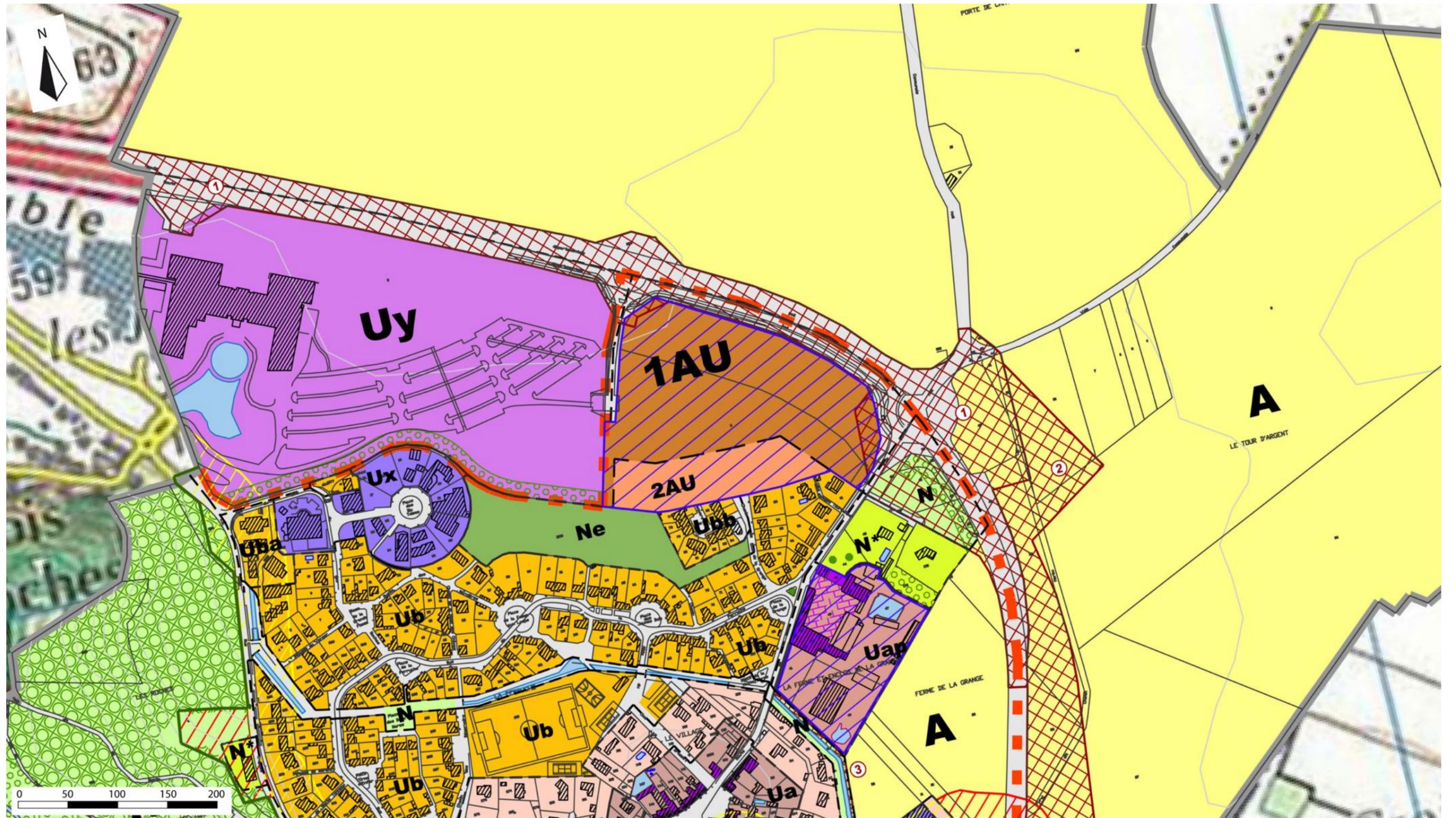
**Document en vigueur**



**Extrait**

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

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014*



**C2.**

**Zonage**

**Document mis en compatibilité**

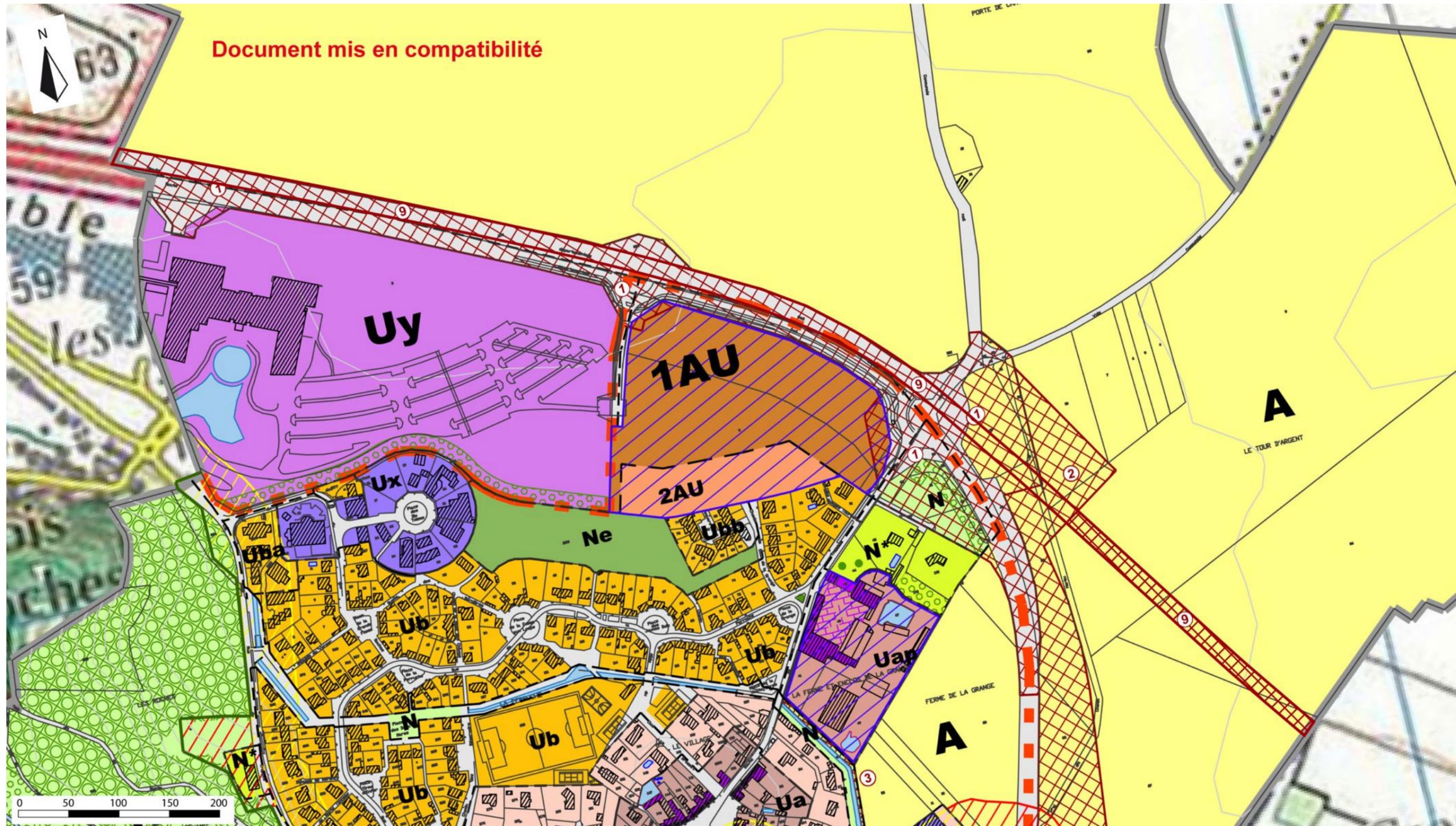


**Extrait**

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

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014*

Document mis en compatibilité



**D1.** Tableau des emplacements réservés  
Document en vigueur



**Extrait**

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

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014*

### Liste des emplacements réservés

N°	AFFECTATION	BENEFICIAIRE AYANT DEMANDE L'INSCRIPTION	SECTIONS ET PARCELLES CONCERNEES	SURFACE (M <sup>2</sup> )
1	Elargissement de la RD 36	Conseil Général des Yvelines	AA : 2/4/6/8 ZB : 278/288/ ZC : 39/41/42/43/44/45/46/48/49/ 50/51/52/59/60/61/62/63/64/65	66 000m <sup>2</sup>
2	Elargissement de la RD 36	Conseil Général des Yvelines	ZC : 3/22/27/30/35/52	34 000m <sup>2</sup>
3	Chemin piéton	Commune	AB : 40/54	1 400m <sup>2</sup>
4	Espace public	Commune	AE : 174/175	230m <sup>2</sup>
5	Espace public	Commune	AC : 110	155m <sup>2</sup>
6	Espace public	Commune	AC : 119	70m <sup>2</sup>
7	Chemin piéton	Commune	AC : 100/101/103/104/105/154/157	1 020m <sup>2</sup>
8	Chemin piéton	Commune	AC : 100	130m <sup>2</sup>

**D2.**

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



**Extrait**

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

*PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 19 mars 2014*

### Liste des emplacements réservés

N°	AFFECTATION	BENEFICIAIRE AYANT DEMANDE L'INSCRIPTION	SECTIONS ET PARCELLES CONCERNEES	SURFACE (M <sup>2</sup> )
1	Elargissement de la RD 36	Conseil Général des Yvelines	AA : 2/4/6/8 ZB : 278/288/ ZC : 39/41/42/43/44/45/46/48/49/ 50/51/52/59/60/61/62/63/64/65	49 000m <sup>2</sup>
2	Elargissement de la RD 36	Conseil Général des Yvelines	ZC : 3/22/27/30/35/52	33 200m <sup>2</sup>
3	Chemin piéton	Commune	AB : 40/54	1 400m <sup>2</sup>
4	Espace public	Commune	AE : 174/175	230m <sup>2</sup>
5	Espace public	Commune	AC : 110	155m <sup>2</sup>
6	Espace public	Commune	AC : 119	70m <sup>2</sup>
7	Chemin piéton	Commune	AC : 100/101/103/104/105/154/157	1 020m <sup>2</sup>
8	Chemin piéton	Commune	AC : 100	130m <sup>2</sup>
9	Réseau de transport public du Grand Paris	Société du Grand Paris	ZC : 26/69/71	22 600 m <sup>2</sup>





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

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