

3 9 0 5 5 1

Vu à la Section des Travaux Publics
du Conseil d'État

17 DEC. 2015

Le Rapporteur,

NOUVEAU GRAND PARIS

GRAND PARIS EXPRESS LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DU GRAND PARIS

**Société
du Grand
Paris**

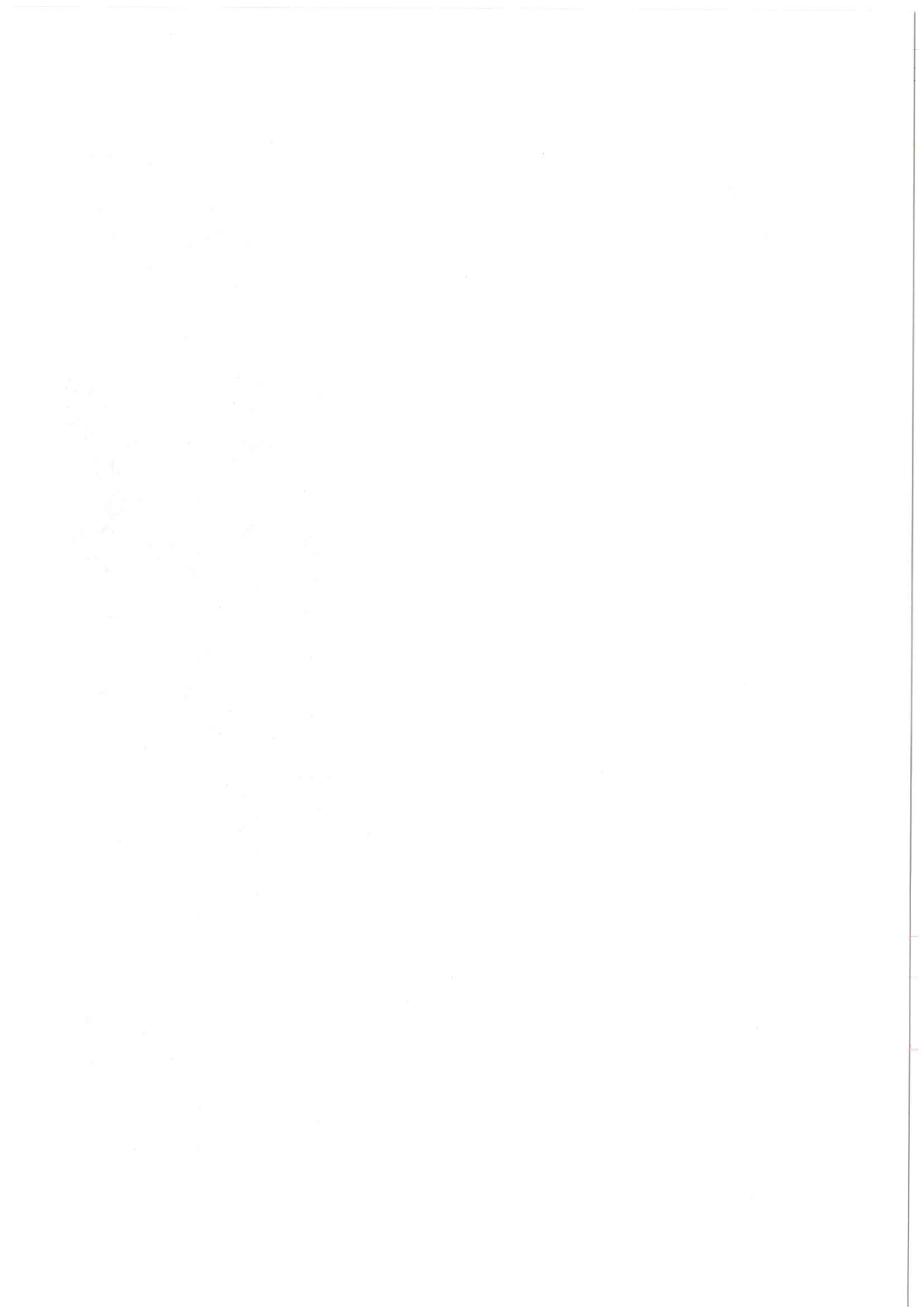
LIGNE 16 : NOISY – CHAMPS < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 17 : LE BOURGET RER < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)
LIGNE 14 : MAIRIE DE SAINT-OUEN < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE BLEUE)

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

PIERRE

**Mise en compatibilité
des documents d'urbanisme**

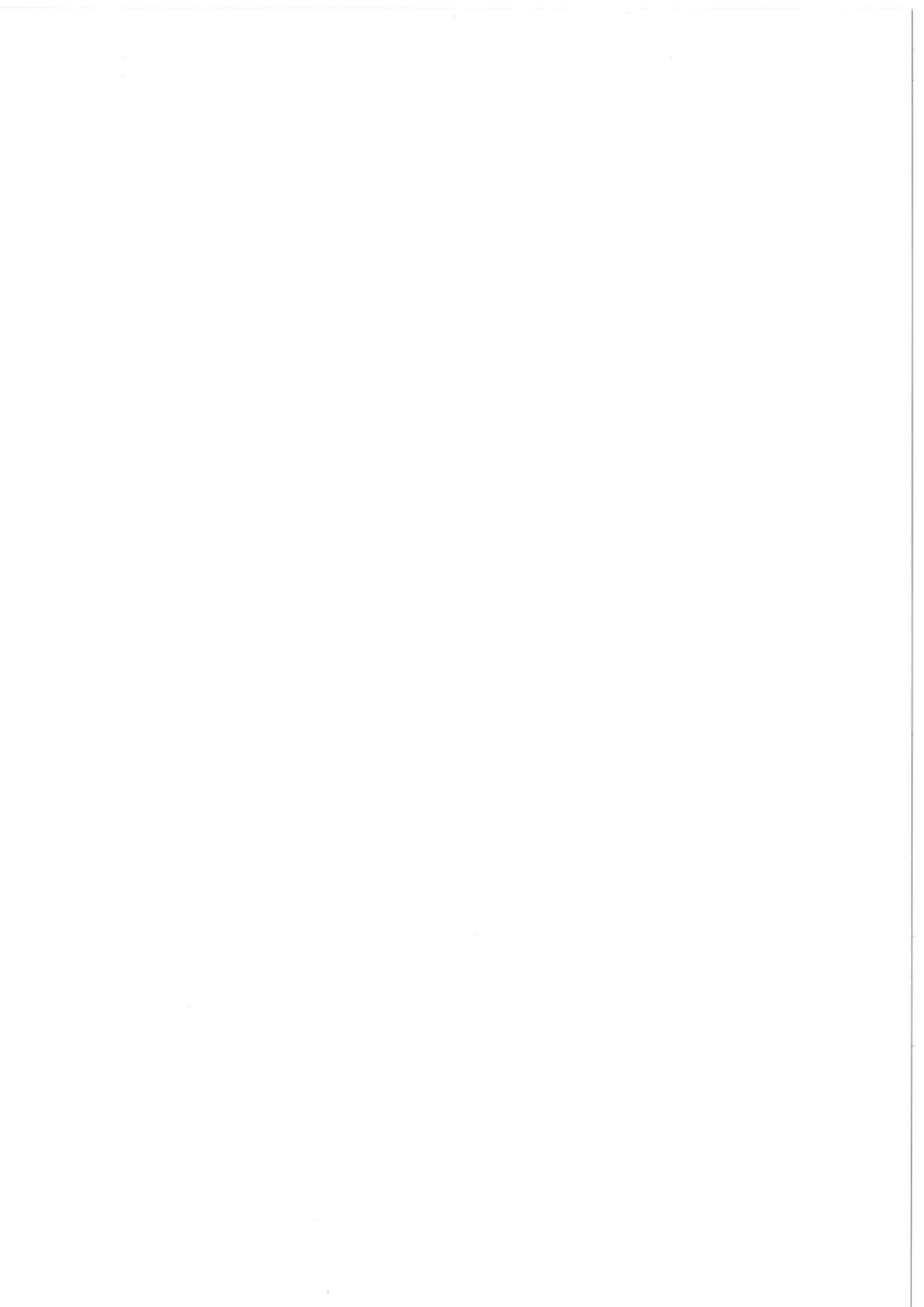
Plan d'Aménagement de Zone, ZAC Rû de Nesles
(Champs-sur-Marne)



Sommaire

1	Preamble	5
2	Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme	9
2.1	La mise en compatibilité.....	11
2.1.1	Définition.....	11
2.1.2	Champ d'application.....	11
2.1.3	Objet.....	11
2.2	Le déroulement de la procédure.....	11
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité.....	12
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité.....	12
2.4.1	Article L. 123-14.....	12
2.4.2	Article L. 123-14-2.....	12
2.4.3	Article R. 123-23-1.....	13
2.4.4	Autres dispositions.....	13
2.5	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité.....	13
3	Présentation générale du projet et de son contexte	15
3.1	Le contexte administratif du projet.....	17
3.1.1	Généralités.....	17
3.1.2	État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département Seine-et-Marne (77).....	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 Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel et prolongement de la Ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel.....	19
3.2.3	Présentation technique du projet.....	20
3.2.4	Présentation du projet dans la ZAC « Rû de Nesles » à Champs-sur-Marne.....	20
4	Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune	21
4.1	Les documents supra-communaux.....	23
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF).....	23
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).....	23
4.2	Le POS en vigueur.....	23
4.3	Le Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Rû de Nesles ».....	23
4.4	Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone.....	25
4.4.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité.....	25
4.4.2	Evolution du règlement induites par le projet.....	25
5	Extraits des documents d'urbanisme de la commune	27
1.	Extrait du règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur	
2.	Extrait du règlement du Plan d'Aménagement de Zone mis en compatibilité	

1 Préambule



Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Rû de Nesles » de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE, en Seine-et-Marne, porte sur la prise en compte du projet de construction des tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel du réseau de transport public du Grand Paris dont une section souterraine traverse le territoire communal.

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

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

Le projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), mais les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » dans la commune de CHAMPS-SUR-MARNE ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

Le POS approuvé de la ville de CHAMPS-SUR-MARNE ne s'applique pas à la totalité de son territoire communal, mais uniquement à la « ville ancienne ». Les secteurs de la « ville nouvelle »¹ sont régis par des zones d'aménagement concerté (ZAC), zones qui possèdent leurs propres règles, indépendantes de celles du POS.

Or, le projet de Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » ayant été approuvé avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU), la ZAC doit faire l'objet d'une mise en compatibilité spécifique de son Plan d'Aménagement de Zone, conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, si la nécessité s'en fait sentir.

¹ Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de la région parisienne, établi en 1965, a décidé la création de 5 villes nouvelles autour de l'agglomération parisienne pour aménager sa croissance. Le programme se déroule dans le cadre juridique de l'Opération d'Intérêt National (OIN) qui permet à l'Etat d'avoir la main mise totale en matière d'urbanisme sur le territoire concerné. Au niveau local, pour chaque ville nouvelle, sont mis en place des Etablissements Publics d'Aménagements (EPA) chargés de gérer les constructions et l'urbanisation sur les territoires concernés, appliquant ainsi sur le terrain les volontés de l'Etat.

Le PAZ de la ZAC « Rû de Nesles » a été approuvé le 19 juin 1972. Ce document a ensuite fait l'objet d'une modification approuvée le 24 décembre 1974. Ce document est également concerné par la procédure de mise en compatibilité pour permettre l'implantation de la Ligne rouge – 15 Sud du réseau de transport public du Grand Paris, dont l'enquête publique s'est déroulée du 7 octobre au 18 novembre 2013.

Après examen des pièces du Plan d'Aménagement de Zone, il est apparu nécessaire de le mettre en compatibilité également pour permettre l'implantation des projets de tronçons reliant les gares de Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel. Un dossier spécifique a donc été établi.

La ville de CHAMPS-SUR-MARNE fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val Maubuée, lancé par délibération du Comité Syndical du 26 juin 2008 et arrêté par le Comité syndical le 20 septembre 2012.

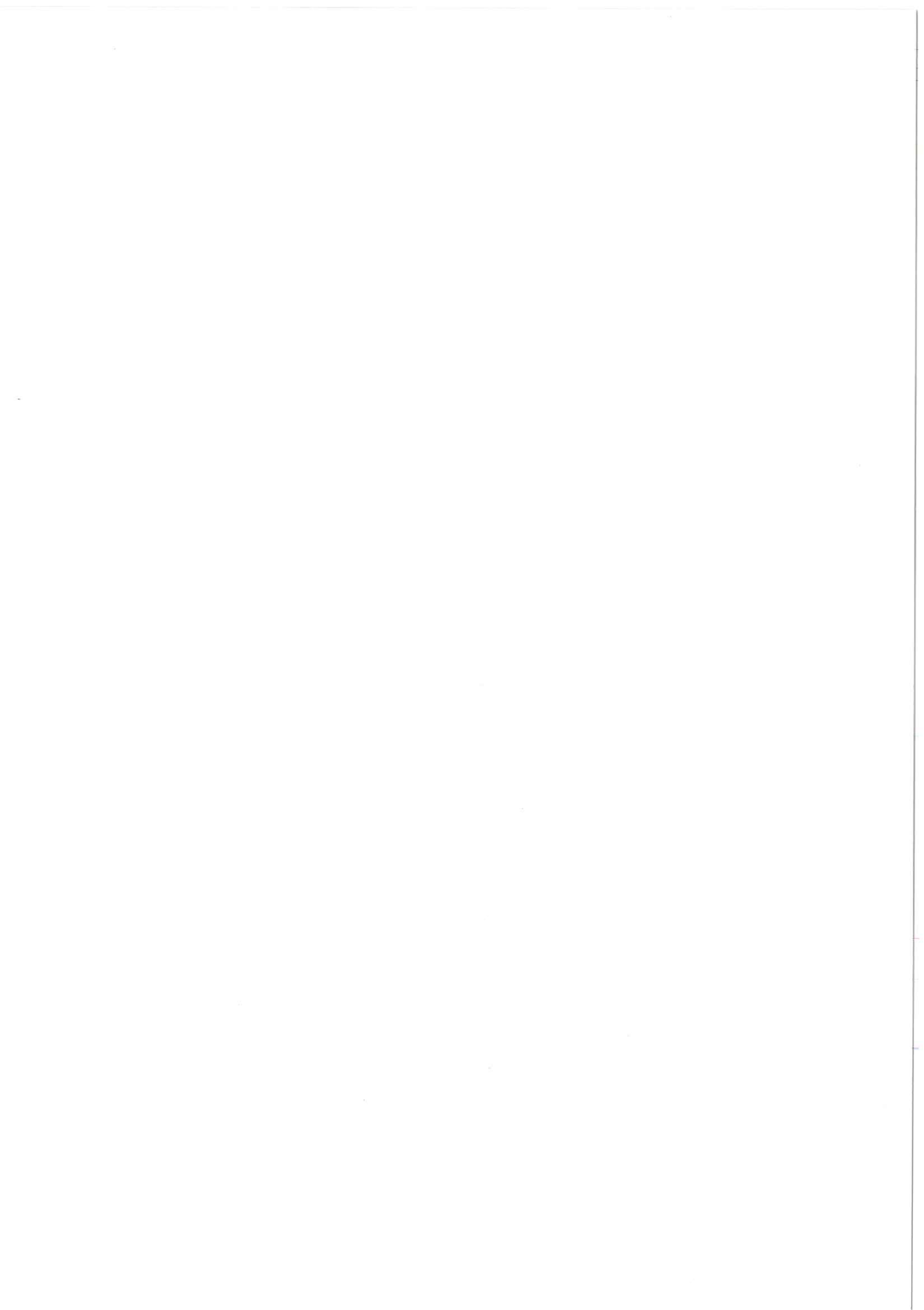
Par ailleurs, le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** est le document de référence réglementaire qui s'applique sur le territoire communal selon les dispositions de l'article L. 141-1 du Code de l'Urbanisme. Le SDRIF 2013, issu de la procédure de révision du SDRIF de 1994, a été adopté par 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.

Le POS de CHAMPS-SUR-MARNE fait l'objet d'une procédure de révision, actuellement en cours, en vue de l'élaboration d'un nouveau PLU prescrite par délibération du Conseil Municipal du 18 mai 2009.

Nota : Conformément aux textes applicables, la présente procédure a donné lieu à des réunions d'examen conjoint, qui se sont tenues le 21 mai 2014 pour les communes situées dans le département de la Seine-et-Marne et le 6 juin 2014 pour les communes situées dans le département de la Seine-Saint-Denis (les procès-verbaux sont joints en annexe).

Afin d'assurer la traçabilité des ajustements apportés au présent dossier, les compléments apportés pour tenir compte des échanges survenus lors des réunions d'examen conjoint ont été insérés en **bleu**, ils sont présentés comme tels et sont évoqués dans les PV des réunions.

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme



2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

Conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) approuvée avant l'entrée en vigueur de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

2.1.2 Champ d'application

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

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

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du réseau de transport public du Grand Paris faisant l'objet du présent dossier dans le périmètre de la ZAC « Rû de Nesles » à CHAMPS-SUR-MARNE. Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, c'est-à-dire ne permettant pas sa réalisation.

Plus précisément, elle concerne :

- **La section courante de l'infrastructure en souterrain** : le tunnel de 9,5 m de diamètre environ mettant en liaison les gares.
- **Les emprises des gares** :
 - Les gares souterraines dont les dimensions sont de 54 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de hauteur variable, accueillant les quais, mezzanines et escalators, les espaces de circulation permettant les correspondances avec les autres réseaux et des accès vers l'extérieur, locaux techniques et de services.
 - Les émergences des gares : il s'agit des bâtiments voyageurs, permettant de concentrer les flux et l'accueil des voyageurs, d'assurer l'accès aux quais, d'accueillir des commerces liés au réseau de transport public du Grand Paris ainsi que des locaux techniques et de services.

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

- Les ouvrages techniques annexes tels que les bouches d'aération, les puits de ventilation, les puits de secours, les voies souterraines de garage et retournement des trains, les voies souterraines des gares terminus, les postes de redressement, les sous-stations électriques, etc.

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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » à CHAMPS-SUR-MARNE. Dans la négative, le préfet engage la procédure régie par les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme et établit un projet de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone 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 Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » avec le projet faisant l'objet de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet, selon les articles L. 123-14 et L. 123-14-2 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'Etat.

3 - L'enquête publique

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles ».

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » 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 Plan d'Aménagement de Zone. Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant dans le périmètre de la ZAC les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête. Cette pièce 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 Plan d'Aménagement de Zone et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **règlement du Plan d'Aménagement de Zone**, portant sur les articles concernés 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 dans la ZAC, les modifications de texte nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.

Les autres pièces du Plan d'Aménagement de Zone ne nécessitent pas d'évolution.

2.4 Textes régissant la procédure de mise en compatibilité

S'agissant des POS et PLU, la procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux **articles L. 123-14, L. 123-14-2 et R. 123-23 du Code de l'Urbanisme**.

2.4.1 Article L. 123-14

Lorsque la réalisation d'un projet public ou privé de travaux, de construction ou d'opération d'aménagement, présentant un caractère d'utilité publique ou d'intérêt général, nécessite une mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme, ce projet peut faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

La déclaration d'utilité publique ou la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir qu'au terme de la procédure prévue par l'article L. 123-14-2.

2.4.2 Article L. 123-14-2

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées au premier alinéa du I et au III de l'article L. 121-4.

Lorsque la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet, le maire de la ou des communes intéressées par ce projet est invité à participer à cet examen conjoint.

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 le préfet lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation d'un projet d'une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ainsi que dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1.

2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, le maire, dans les autres cas.

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

Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, 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 l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, la commune :

1° Emet un avis lorsque la décision est de la compétence de 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, lorsque la décision relève d'une personne publique autre que l'Etat.

La mise en compatibilité du plan local d'urbanisme éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête, est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise.

2° Par arrêté préfectoral dans le cas prévu au dernier alinéa de l'article L. 123-14-1, lorsque la déclaration de projet est de la compétence d'une autre personne publique que l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, de la commune et que la décision de mise en compatibilité prévue au onzième alinéa du présent article n'est pas intervenue dans le 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.

3° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est prise par l'établissement public de coopération intercommunale ou, dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article L. 123-6, par la commune, dans les autres cas.

Les procédures nécessaires à une ou plusieurs mises en compatibilité peuvent être menées conjointement.

2.4.3 Article R. 123-23-1

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'examen conjoint prévu au b de l'article L. 123-16 a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Lorsqu'une association mentionnée à l'article L. 121-5 demande à être consultée, son président adresse la demande au préfet.

L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par les articles R. 11-14-1 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, 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 contre-signe 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.

2.4.4 Autres dispositions

Comme pour les POS et PLU, le contenu du dossier de mise en compatibilité des Zones d'Aménagement Concerté dont le projet de PAZ a été approuvé avant l'entrée en vigueur de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 répond aux prescriptions, toujours valides, de la circulaire n°87-64 du 21 juillet 1987, précisant ses modalités de mise en œuvre.

Par ailleurs, à la suite de la transmission pour saisine du présent dossier, a été promulguée la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, dite loi « ALLUR ». La loi ALLUR modifie le contenu des différents documents d'urbanisme.

Toutefois, les Plans d'Aménagement de Zone des ZAC approuvés avant l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) demeurent applicables jusqu'à l'approbation par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent d'un plan local d'urbanisme en application de l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme. Leur contenu est donc maintenu.*

2.5 Evaluation environnementale de la mise en compatibilité

En application de l'article R. 121-16 du Code de l'Urbanisme, dans sa rédaction issue du décret n°2012-995 du 23 août 2012, sont notamment soumises à évaluation environnementale les procédures d'évolution des POS ou 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. Les mises en compatibilité de POS et PLU ne sont concernées par aucun autre cas de figure mentionné par l'article R. 121-16 précité pour lequel une procédure d'évaluation environnementale serait obligatoire, soit de manière systématique, soit après examen au cas par cas.

La commune de CHAMPS-SUR-MARNE ne comprend pas de site Natura 2000 sur son territoire.

* Ces dispositions ont été insérées dans le dossier de mise en compatibilité pour tenir compte des échanges survenus lors de la réunion d'examen conjoint.

Le site Natura 2000 de la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 « Sites de la Seine-Saint-Denis » le plus proche, est situé sur la commune de Neuilly-sur-Marne (Parc Départemental de la Haute Ile). Il est distant de 600 m environ des limites communales de CHAMPS-SUR-MARNE. La Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Sites de la Seine-Saint-Denis » est le seul site Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis, regroupant 15 entités différentes. Son document d'objectifs (DOCOB) a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 5 septembre 2011.

Huit espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » sont recensées dans le parc départemental de la Haute-Ile (Bondrée apivore, Busard cendré, Busard Saint-Martin, Gorgebleue à miroir, Hibou des marais, Martin-pêcheur d'Europe, Pie-grièche écorcheur, Stème pierregarin). Au sein du parc, les milieux humides présentent des enjeux de conservation forts pour le Blongios, le Butor, le Gorgebleue, le Martin-pêcheur et la Sterne ; les milieux ouverts présentent des enjeux de conservation forts pour la Bondrée, le Busard cendré, le Busard Saint-Martin, le Hibou des marais et la Pie-grièche ; enfin, les milieux forestiers présentent des enjeux de conservation faibles.

Au regard des caractéristiques et du caractère ponctuel des évolutions du document prévues par la mise en compatibilité et de la localisation de ce site Natura 2000, la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » à CHAMPS-SUR-MARNE n'aggrave pas les menaces identifiées par le DOCOB et n'aura pas d'incidences sur ce site, situé sur la commune limitrophe de Neuilly-sur-Marne.

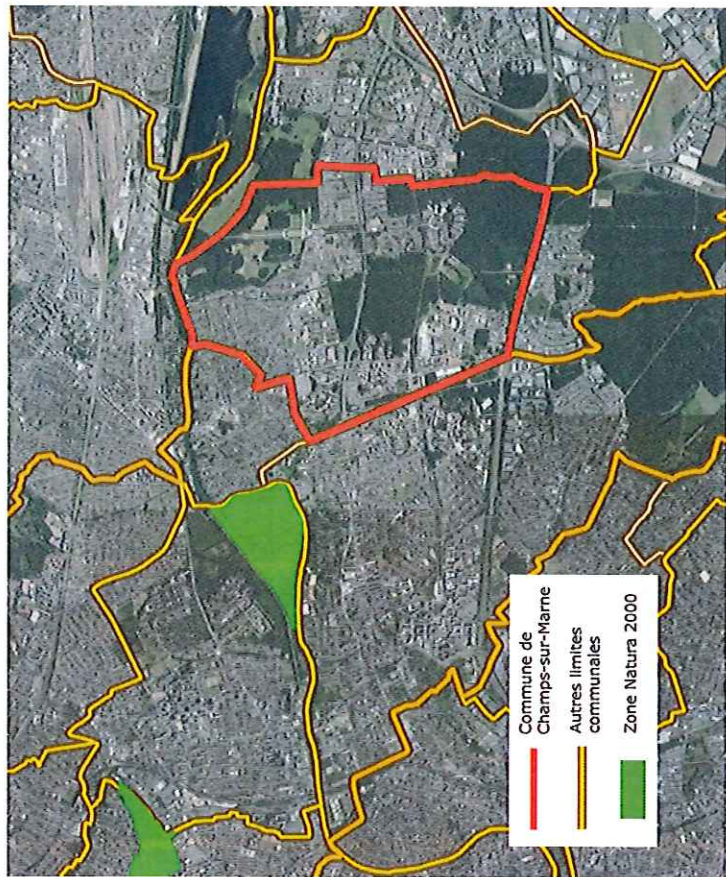
En effet, la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » ne prévoit que des adaptations du document d'urbanisme visant à lever les interdictions qui empêcheraient l'implantation du réseau de transport public en souterrain. Ainsi, les évolutions apportées par la procédure 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.

L'article L. 121-10 du Code de l'Urbanisme dispose « III. - 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, précitée, les modifications des documents mentionnés aux I et II du présent article donnent lieu soit à une nouvelle évaluation environnementale, soit à une actualisation de l'évaluation environnementale réalisée lors de leur élaboration. »

La mise en compatibilité du PAZ du « Rû de Nesles » se limite à inclure le réseau de transport du Grand Paris au sein des occupations admises dans la zone, afin de permettre l'implantation en souterrain de l'infrastructure. 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.

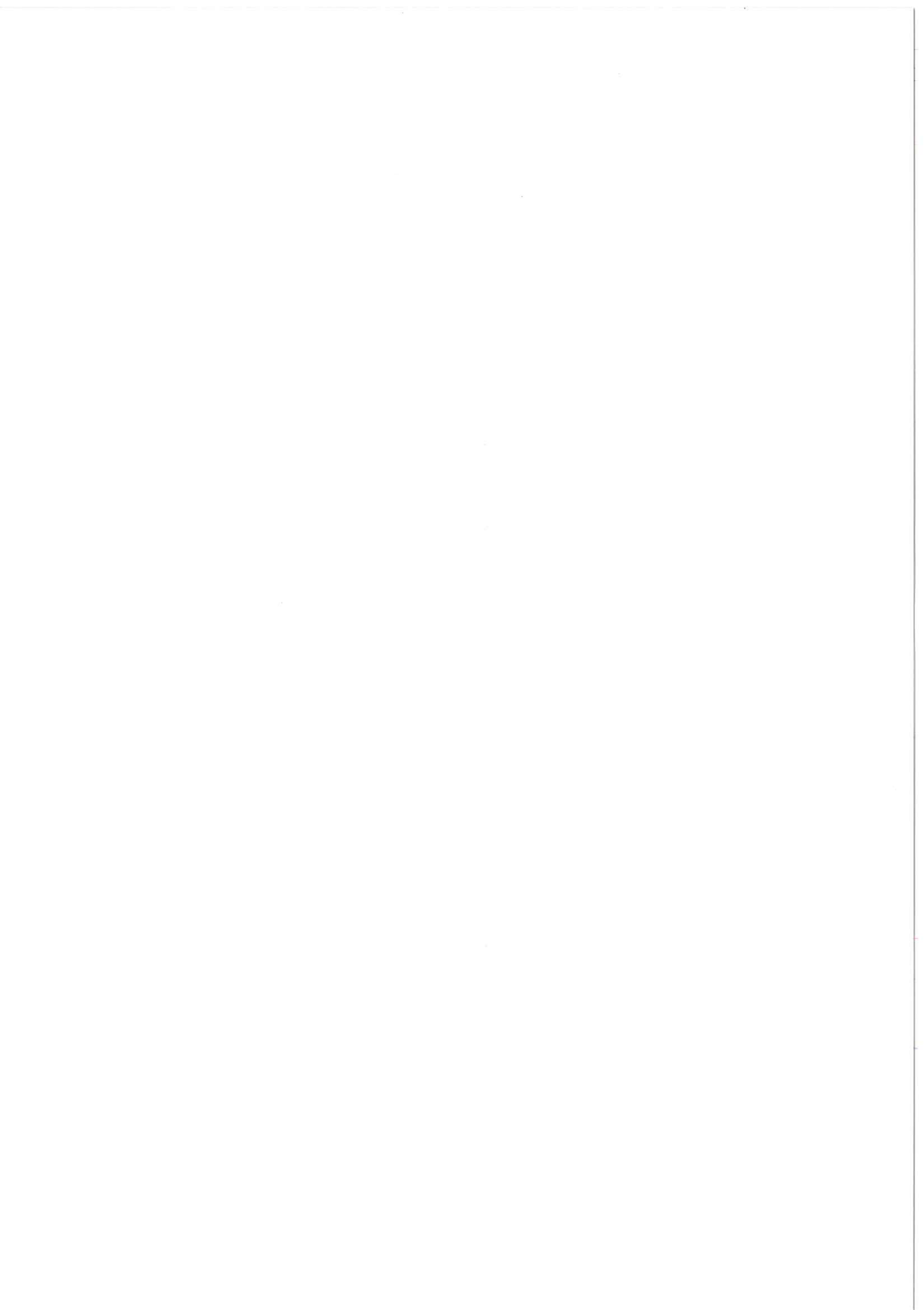
Compte tenu des caractéristiques des évolutions du document d'urbanisme apportées par la mise en compatibilité, l'évolution du droit du sol pour permettre l'implantation du réseau de transport public n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la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

Ainsi, la mise en compatibilité de la ZAC « Rû de Nesles » n'est pas soumise à la procédure d'évaluation environnementale.



Les sites Natura 2000 à Champs-sur-Marne et dans les communes limitrophes
Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel

3 Présentation générale du projet et de son contexte



3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur les tronçons Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel, traverse **14 communes**, toutes dotées d'un POS ou PLU, toutes nécessitant une mise en compatibilité.

La répartition des communes dont les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité par département est, d'Ouest en Est :

- Département de la Seine-Saint-Denis (93) : 12 communes (3 Plans d'Occupation des Sols, 9 Plans Locaux d'Urbanisme et 3 Plans d'Aménagement de Zone).
- Département de la Seine-et-Marne (77) : 2 communes (1 Plan d'Aménagement de Zone et 1 Plan Local d'Urbanisme).

Par ailleurs, les communes d'Aubervilliers, de La Courneuve, Saint-Ouen et Saint-Denis (93) sont couvertes par le **SCoT de Plaine Commune**. La commune de CHAMPS-SUR-MARNE (77) est également comprise dans le périmètre du **SCoT du Val Maubuée**, en cours d'élaboration.

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.

3.1.2 État des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département Seine-et-Marne (77)

Dans le département Seine-et-Marne, 2 communes sont concernées par le projet.

Sur ces deux communes dotées d'un document d'urbanisme en vigueur, la commune de Chelles possède un Plan Local d'Urbanisme (PLU), conforme aux nouvelles dispositions du Code de l'Urbanisme.

La commune de CHAMPS-SUR-MARNE est régie par un Plan d'Occupation des Sols, dont le contenu reste applicable selon les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme dans sa rédaction antérieure à la loi SRU du 13 décembre 2000.

Le POS de CHAMPS-SUR-MARNE n'a pas lieu à être mis en compatibilité, ses dispositions ne s'opposant pas à la réalisation du projet. Néanmoins, la commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concernée par la mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de la ZAC « *Rû de Neslès* » que le projet de réseau de transport public du Grand Paris traverse en partie. En effet, la ville de CHAMPS-SUR-MARNE étant toujours dotée d'un POS et le Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC ayant été approuvé le 19 juin 1972, soit avant l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000, ce dernier doit faire en effet l'objet d'une mise en compatibilité spécifique conformément à l'article L. 311-7 du Code de l'Urbanisme.

Enfin, on rappellera que la commune de CHAMPS-SUR-MARNE (77) est couverte par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Val Maubuée, en cours d'élaboration.

La ville de Chelles fait partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Chantereine en cours d'élaboration, suite à la délibération du Conseil Communautaire du 19 mai 2010.

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

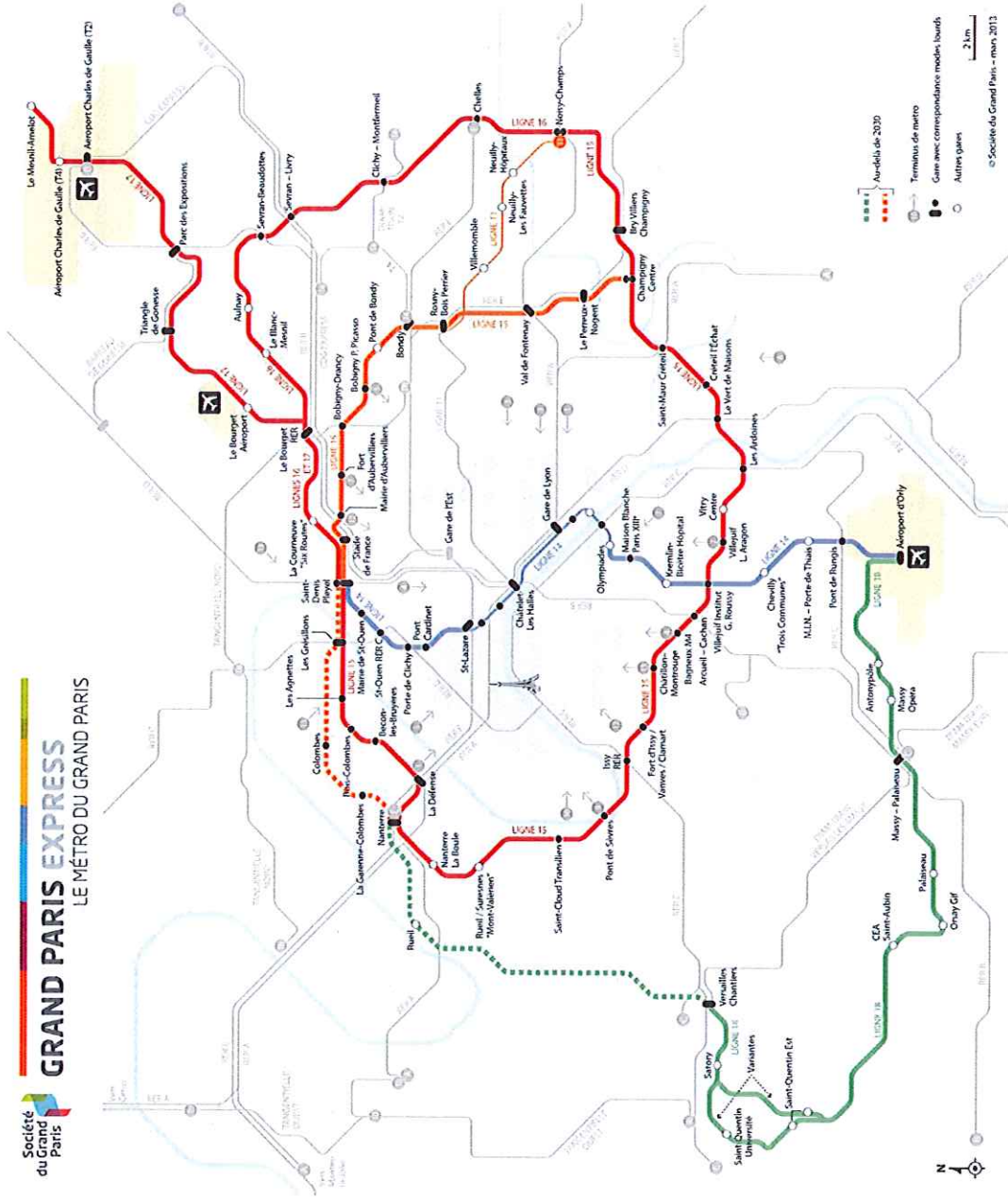
Le programme (réseau « Grand Paris Express ») compte environ 205 km de lignes de métro nouvelles, et comprend :

- 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 ;

Société du Grand Paris
GRAND PARIS EXPRESS
 LE MÉTRO DU GRAND PARIS

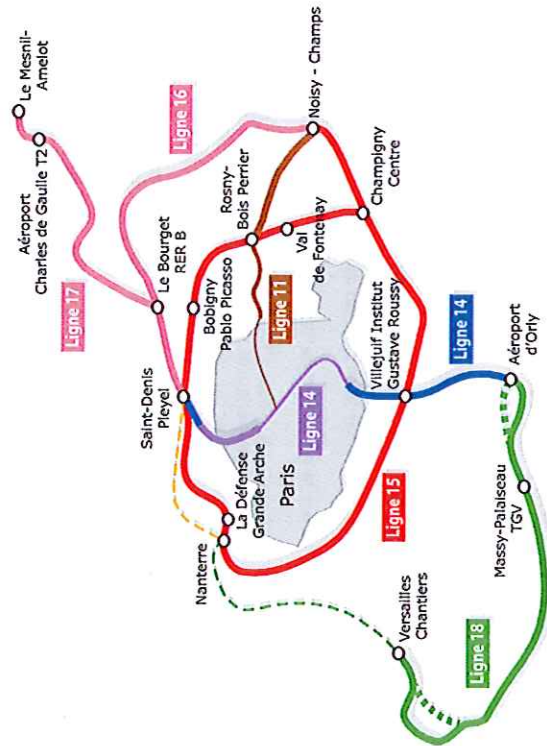


Le programme : le réseau Grand Paris Express

- 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.

En 2012, en perspective du lancement de la phase opérationnelle du projet, le gouvernement a souhaité préciser le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du Grand Paris Express. Les travaux menés dans cette perspective ont permis d'établir des orientations et d'arrêter des décisions partagées sur la définition des projets (relevant à la fois du Grand Paris Express ainsi que de la modernisation et de l'extension du réseau existant), leur calendrier, leur financement et leur mise en œuvre. Ces orientations ont été présentées le 6 mars 2013 par le Premier ministre sous l'appellation « Le Nouveau Grand Paris ». Ces éléments sont détaillés dans la pièce C portant sur la présentation du programme du dossier d'enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique.



Réseau en configuration « Nouveau Grand Paris »

3.2.2 Le projet : liaison en métro automatique entre Noisy-Champs et Saint-Denis Pleyel et prolongement de la Ligne 14 de Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel

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

Les tronçons faisant l'objet de la présente enquête publique comprennent la réalisation d'une nouvelle ligne de transport en commun en métro automatique, la Ligne 16, entre « Noisy-Champs » (gare non incluse) et « Saint-Denis Pleyel ». A terme, la section de ligne comprise entre « Le Bourget RER » et « Saint-Denis Pleyel » sera également empruntée par les trains qui circuleront sur la Ligne 17 du Grand Paris Express. La gare « Noisy-Champs » de la Ligne 16 est réalisée au titre du projet « Ligne 15 Sud », qui a fait l'objet d'une enquête préalable à déclaration d'utilité publique en octobre / novembre 2013.

Le projet inclut également le prolongement de la Ligne 14 de « Mairie de Saint-Ouen » (gare non incluse) à « Saint-Denis Pleyel ». La gare « Mairie de Saint-Ouen » de la Ligne 14 est réalisée au titre du projet de prolongement entre « Saint-Lazare » et « Mairie de Saint-Ouen », déclaré d'utilité publique le 4 octobre 2012.

Au total, le projet faisant l'objet de la présente enquête publique représente environ 29 km de lignes nouvelles, insérées en souterrain. D'Est en Ouest, les gares du projet sont présentées dans le tableau suivant :

Les 9 gares du projet	
Chelles	
Clichy-Montfermeil	
Sevran-Livry	
Sevran-Beaudottes	
Aulnay	
Le Blanc-Mesnil	
Le Bourget RER	
La Courneuve « Six Routes »	
Saint-Denis Pleyel	

Six de ces gares seront en correspondance avec le réseau structurant actuel de transport en commun (Chelles, Sevran-Livry, Sevran-Beaudottes, Le Bourget RER, La Courneuve « Six Routes », Saint-Denis Pleyel). La gare « Saint-Denis Pleyel » constituera également un pôle majeur de correspondance entre les lignes du réseau Grand Paris Express, puisqu'elle permettra à terme les échanges entre la Ligne 14, la Ligne 15 et les Lignes 16/17.

La gare « Clichy-Montfermeil » sera quant à elle en correspondance avec le projet de débranchement du tramway T4.

La Ligne 16 entre « Saint-Denis Pleyel » et « Noisy-Champs » sera exploitée avec des trains offrant une capacité de l'ordre de 500 places par rame, permettant de répondre à la demande de transport prévisionnelle ; ces trains, à roulement fer, auront une longueur de l'ordre de 54 m pour une largeur d'environ 2,80 m. Le tronçon « Mairie de Saint-Ouen – Saint-Denis Pleyel » sera exploité avec le matériel roulant qui circulera sur la Ligne 14 : trains à roulement pneu, de 2,45 m de large et pouvant atteindre 120 m de long, avec une capacité de l'ordre de 950 places par rame.

A la réalisation des ouvrages souterrains (tunnel) et des nouvelles gares, s'ajoute celle des ouvrages de service 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 équipements du tunnel et des gares.

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

Sauf exception, la section courante du tunnel ferroviaire permet la pose et l'équipement 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 en fonction du contexte: le niveau de rail évolue en règle générale à des profondeurs supérieures à 15 m environ sous le niveau du terrain naturel. Le tunnel a un diamètre extérieur de 9,50 m environ sur la Ligne 16 et de 8,50 m environ sur la Ligne 14, les matériels roulants des deux lignes ayant des gabarits différents.

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage des tunneliers en vue du creusement du tunnel, puis leur démontage. Leur profondeur peut varier de 20 à 40 m selon l'altimétrie du tunnel.

Les puits peuvent utiliser les emprises d'une future gare ou d'un futur ouvrage de service 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 jusqu'au puits, avant d'être assemblé à l'intérieur de l'ouvrage. Le tunnelier peut alors entamer son travail d'excavation du tunnel sur une section prédéfinie : le puits d'entrée sert d'entree de la phase de 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.

3.2.3.2 Les gares du tronçon « Saint-Denis Pleyel – Noisy-Champs » (Ligne 16)

Les gares se composent de deux parties principales :

1. La partie souterraine de la gare, dont les dimensions sont de 54 x 25 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur variable, accueillant notamment les quais, mezzanines et circulations verticales (ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes...) pour accéder à l'émergence de la gare, les espaces de correspondance avec les autres lignes de transport en commun, les locaux d'exploitation et locaux techniques nécessaires au fonctionnement du réseau.
2. L'émergence de la gare, qui assure l'accès au réseau depuis l'espace public et peut également accueillir des locaux associés au fonctionnement du réseau et au service offert aux voyageurs (locaux d'exploitation, locaux techniques, espaces de services et de commerces) ; la forme et les dimensions de cette émergence, conçue en lien avec l'environnement urbain, peut varier : il s'agit le plus souvent de bâtiments ou d'édicules jouant un rôle de repère et portant l'identité du réseau.

Des dispositions relatives à la conception et à l'aménagement des émergences seront prises pour favoriser leur intégration urbaine et paysagère. Ces mesures de traitement paysager seront adaptées au cas par cas, afin d'assurer une bonne intégration des émergences dans leur environnement patrimonial, paysager et urbain.

Les abords immédiats des gares font 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. Dans la mesure du possible, l'émergence de la gare donne ainsi sur un espace public (parvis), dont le dimensionnement et les caractéristiques dépendent de l'environnement urbain existant et/ou futur de chaque site, permettant une organisation claire et sécurisée des connexions entre les différents modes et la voie publique.

C'est pourquoi les dispositions réglementaires définissant l'implantation de l'émergence de la gare dans la parcelle devront, le cas échéant, évoluer de manière à réussir la meilleure intégration possible de l'équipement dans son environnement urbain.

3.2.3.3 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'épurement, 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. Ces accès, raccordés au tunnel, représentent une emprise au sol d'environ 30 m². Entre deux gares, les ouvrages d'accès des secours et les dispositifs de ventilation et de désenfumage du tunnel sont en règle générale mutualisés. Les grilles de rejet des fumées occupent une surface au sol pouvant varier entre 20 m² et 40 m².

Les accès aux ouvrages d'épurement¹ devront être réalisés entre chaque gare. Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m², sans élévation par rapport au niveau du sol. Les postes de redressement² seront réalisés tous les 2 km environ. Ils seront situés préférentiellement à l'intérieur des gares et sur le domaine public et pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1) jusqu'à 150 m² d'emprise au sol.

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

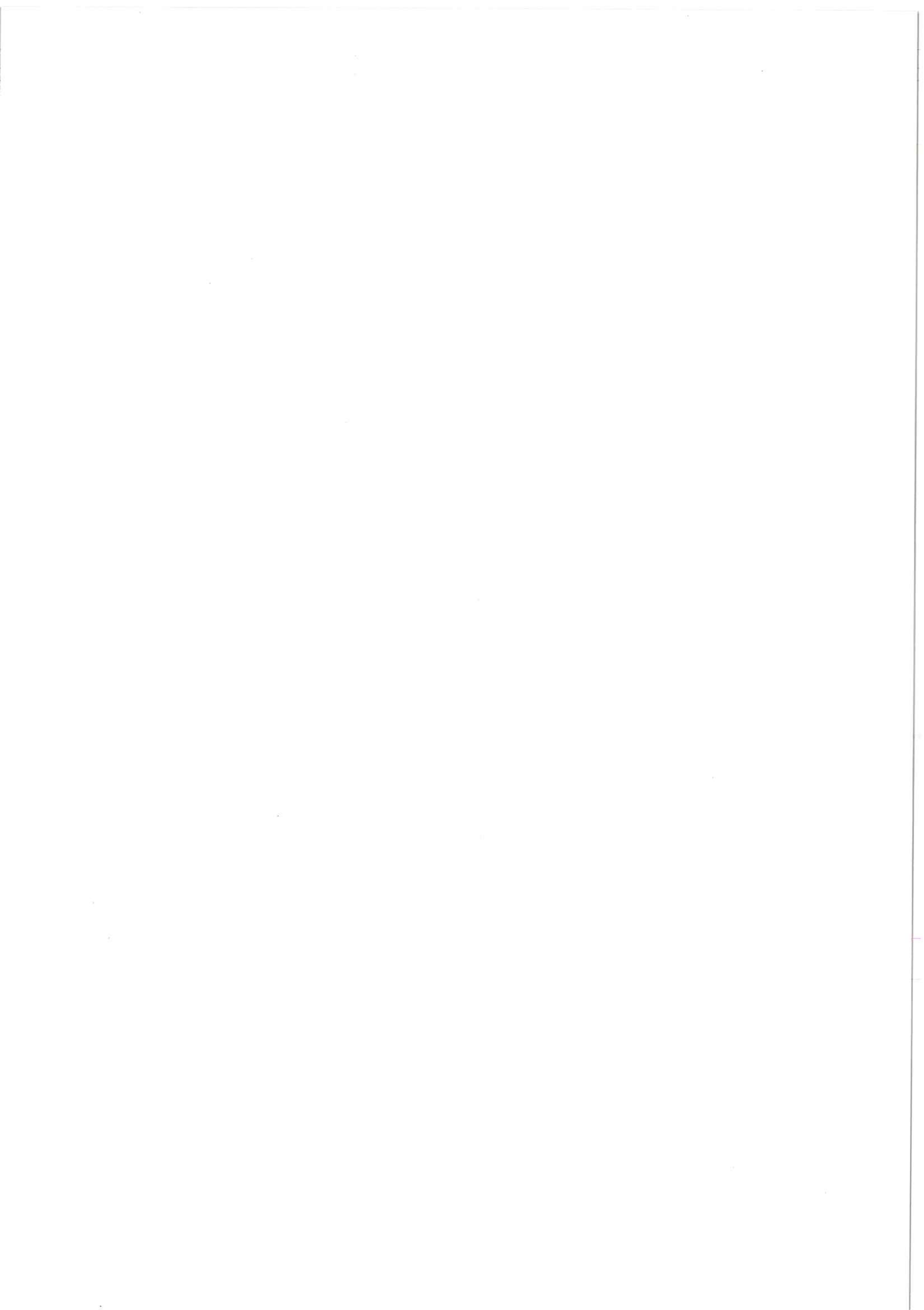
3.2.4 Présentation du projet dans la ZAC « Rû de Nesles » à Champs-sur-Marne

La ZAC « Rû de Nesles » sur la commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concernée uniquement par la section courante de l'infrastructure en souterrain qui la traverse, au Nord-Ouest, sur une longueur de 700 m environ.

¹ Un poste, ou ouvrage d'épurement est destiné à recueillir les eaux d'infiltration du tunnel pour les rejeter dans le réseau d'assainissement local, c'est le point le plus bas du tracé.

² Un poste ou ouvrage de redressement permet de transformer le courant alternatif 15 000 volts fourni par EDF en courant continu de 750 volts, voltage utilisé par le réseau de transport public du Grand Paris.

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 oeuvre », 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 CHAMPS-SUR-MARNE fait partie également du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Val Maubuée, en cours d'élaboration et arrêté par délibération du Comité syndical le 20 septembre 2012.

Le projet de SCoT du Val Maubuée intègre explicitement l'arrivée du réseau de transport public du Grand Paris. En effet, le projet d'aménagement et de développement durable identifie comme enjeu pour le territoire le fait de « tirer parti du cluster Ville Durable et de l'arrivée du Métro Grand Paris Express ».

Le document d'orientations et d'objectifs, prévoit dans le 1^{er} volet des orientations, portant sur un projet de territoire qui réaffirme une armature urbaine, de favoriser « une évolution du territoire prenant appui sur le projet de transport du Grand Paris » ; et dans le 2nd volet, portant sur le fait d'actionner les leviers du développement économique et social, le SCoT inscrit dans ses prescriptions la prise en compte des projets d'infrastructures, et cite « la future rocade de transports collectifs à l'étude dans le cadre du Grand Paris ». Aucune des dispositions contenues dans le SCoT n'est incompatible avec l'implantation de l'infrastructure de transport.

Dans le périmètre de la ZAC « Rû de Nesles », les dispositions du SCoT sont compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Enfin, les dispositions nouvelles prises dans le cadre de la présente mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « Rû de Nesles » ne remettent pas en cause la compatibilité de ce dernier avec le SCoT.

4.2 Le POS en vigueur

Le POS en vigueur de la commune de CHAMPS-SUR-MARNE est concerné par la section courante de l'infrastructure en souterrain du réseau de transport public du Grand Paris dans la partie Nord-Ouest du territoire communal.

Ses dispositions étant compatibles avec le projet du Grand Paris, il ne fait pas l'objet d'une mise en compatibilité spécifique.

4.3 Le Plan d'Aménagement Concerté (ZAC) « Rû de Nesles »

La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « Rû de Nesles », créée à l'initiative de l'Etat par le biais de la Société pour l'équipement de la Seine-et-Marne, approuvée le 19 juin 1972 et dont le Règlement d'Aménagement de Zone (RAZ) a été modifié le 24 décembre 1974, est impactée par le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris sur une longueur totale d'environ 700 m.

La ZAC est également concernée par la procédure de mise en compatibilité dans le cadre de l'enquête d'utilité publique du projet de Ligne rouge - 15 Sud du réseau de transport public du Grand Paris, dont l'enquête publique s'est déroulée du 7 octobre au 18 novembre 2013.

Dans le cadre de l'implantation des projets de tronçons reliant les gares de Noisy-Champs à Saint-Denis Pleyel et Mairie de Saint-Ouen à Saint-Denis Pleyel, le périmètre de la ZAC est concerné uniquement par une section courante de l'infrastructure en souterrain.

Cet élément constitue l'extrémité Est du tronçon Noisy-Champs – Saint-Denis Pleyel. Il est orienté Nord-Sud et est situé en limite Ouest de la ZAC, sous une coulée verte.

Sur le document graphique n°2 du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la ZAC, les terrains concernés sont dédiés à une « emprise de voirie primaire » destinée à accueillir une future autoroute A3 selon le PAZ¹.

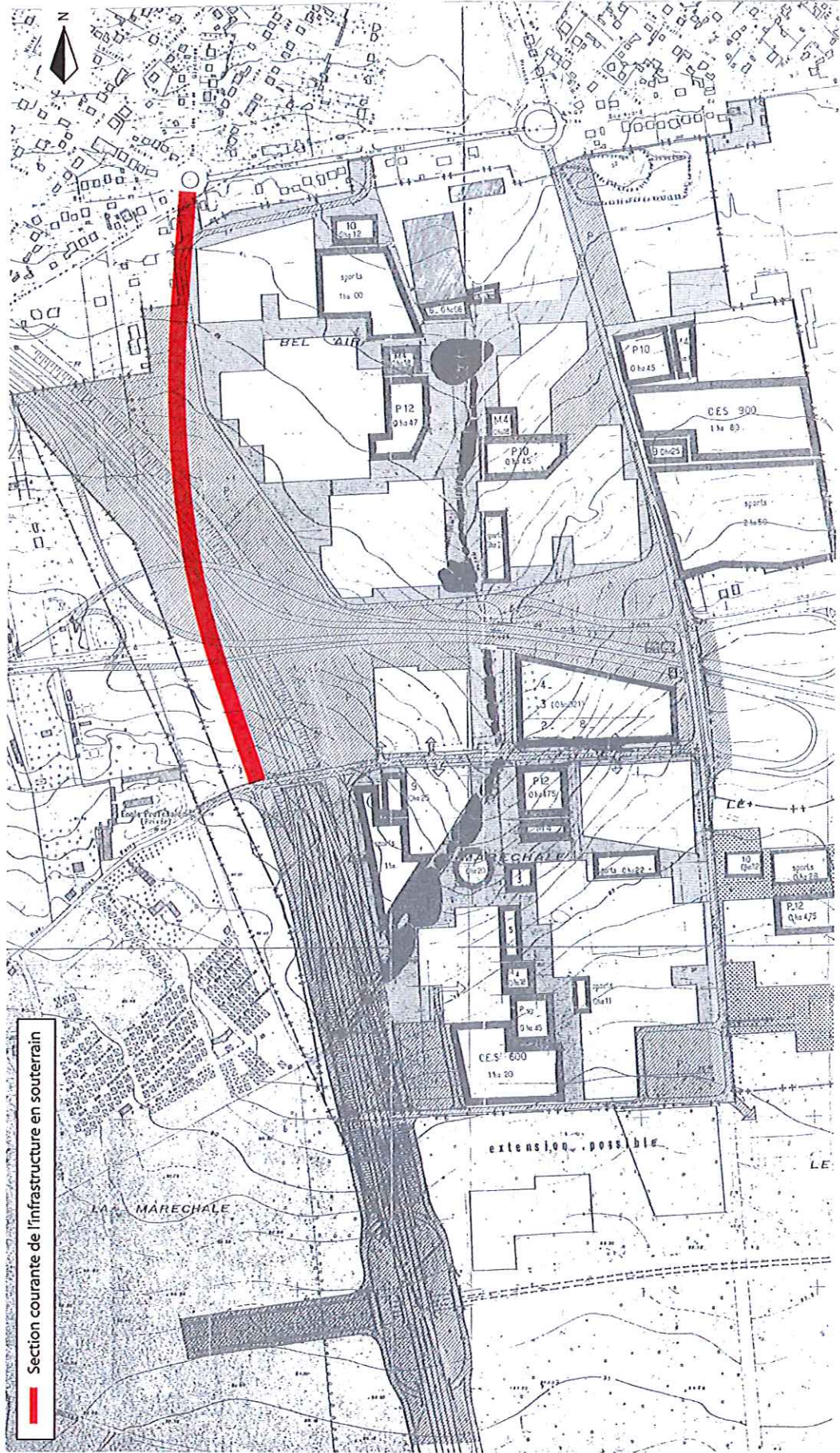
Les dispositions à respecter pour l'occupation du sol de ces emprises sont développées dans le règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur, à l'article 6 « Modes d'occupation des sols » du Titre II « Dispositions applicables aux terrains destinés aux équipements publics ». Les dispositions applicables aux espaces verts publics, concernés par une petite section de l'infrastructure en souterrain, et régies par le Titre II, article 6.4° « zones boisées, espaces verts, espaces libres publics », ne font pas obstacle à l'implantation du projet.


En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer les emprises de cette infrastructure routière, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 mètres), si bien qu'il ne nécessite pas de modification du document graphique.

Aucune autre pièce du Plan d'Aménagement de Zone n'est concernée par le projet.

¹ Ou liaison A4/RN34 dans le POS

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA ZAC « RU DE NESLES » SUR LA VILLE DE CHAMPS-SUR-MARNE
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



 Section courante de l'infrastructure en souterrain

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

4.4 Mise en compatibilité du Plan d'Aménagement de Zone

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du Plan d'Aménagement de Zone (PAZ) de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) « *Rû de Nesles* » sur la commune de CHAMPS-SUR-MARNE 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 par l'adaptation partielle du règlement du Plan d'Aménagement de Zone afin d'y introduire en tant que de besoin les compléments nécessaires afin d'autoriser le projet dans toutes ses composantes.

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.4.1 Principes retenus pour la mise en compatibilité

L'article R. 123-9 du Code de l'Urbanisme relatif au règlement du plan local d'urbanisme précise que des règles particulières peuvent être applicables aux « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* » dont font partie le projet et ses différentes composantes. C'est en ce sens que sont rédigés les compléments apportés au règlement écrit afin d'autoriser le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le Code ne donne aucune définition de la notion de « *constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif* ». Le Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC « *Rû de Nesles* » ne donne pas non plus de définition des CINASPIC. Il donne donc par défaut une acception large à cette notion de CINASPIC.

4.4.2 Evolutions du règlement induites par le projet

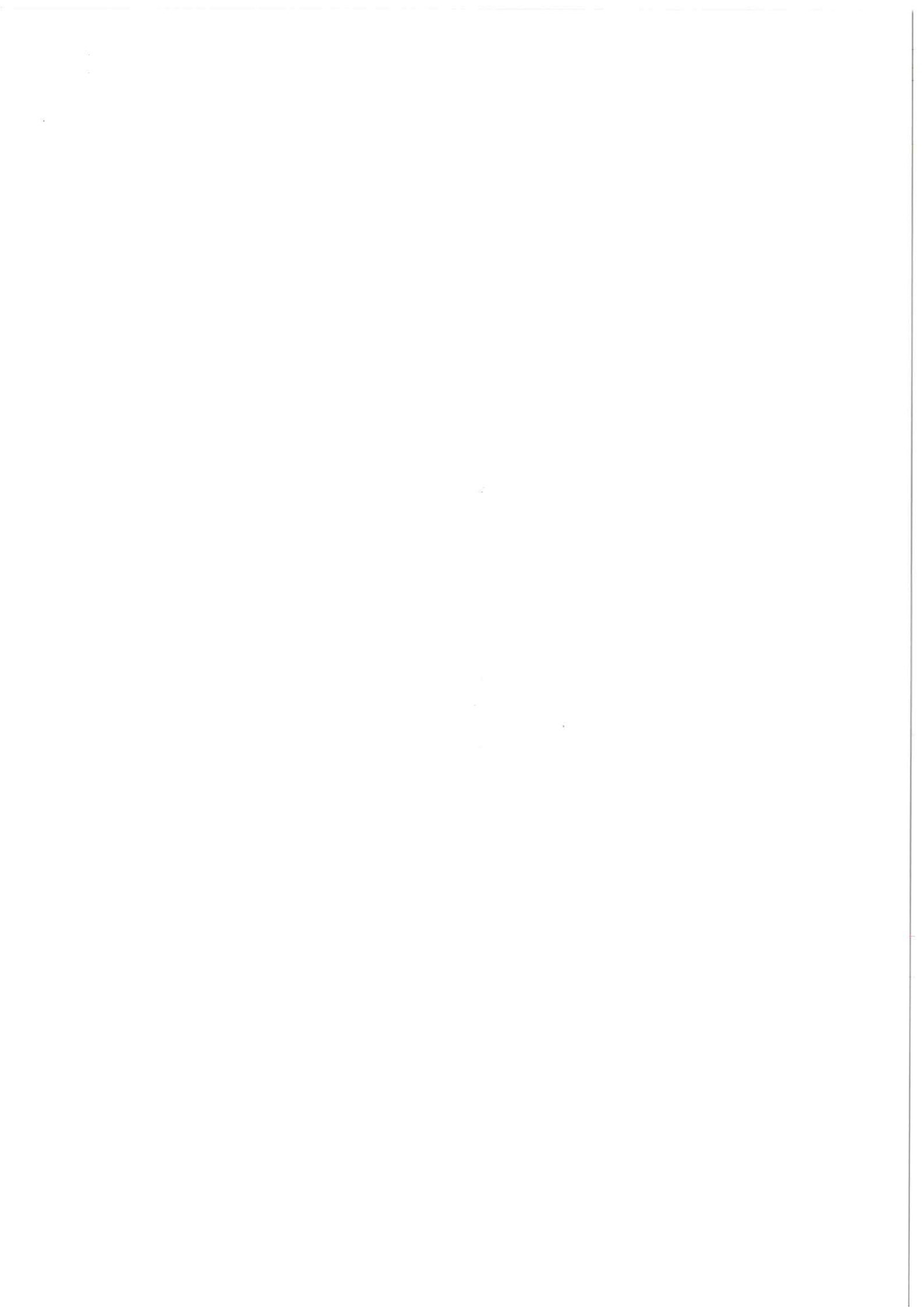
Après analyse du libellé des articles du règlement du Plan d'Aménagement de Zone, il apparaît nécessaire de reformuler ponctuellement certains d'entre eux afin de les adapter aux besoins du projet.

Comme le montre le tableau aux pages suivantes, en raison des caractéristiques propres au projet et de la rédaction du règlement du Plan d'Aménagement de Zone en vigueur, les évolutions ne concernent que l'article 6 « *Modes d'occupation des sols* » du Titre 2 « *Dispositions applicables aux terrains destinés aux équipements publics* » pour lever les interdictions pouvant peser sur les différentes composantes du projet.

Le tableau aux pages suivantes décrit ces évolutions (les compléments sont indiqués en rouge et soulignés).

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
<p>Définition des CINASPIC dans le règlement</p> <p>Si le règlement évoque les « équipements publics » et décrit en détail les « équipements de superstructure » à implanter dans la ZAC sur des emprises précisément définies, aucune définition n'y figure concernant les « équipements publics » et, plus largement, les « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Celui-ci donne donc, par défaut, une acception large à cette notion. Compte tenu de sa nature, le projet peut donc être considéré sans restriction comme faisant partie des CINASPIC, dans le cadre de l'application des dispositions du présent règlement.</p>	/
<p>Titre 1 – Dispositions générales</p>	
<p>Les articles 1 et 3 sont compatibles avec le projet. Le Titre 1 n'est donc pas concerné par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>Titre 2 – Dispositions applicables aux terrains destinés aux équipements publics</p>	
<p>L'article 5 est compatible avec le projet et n'est pas concerné par la présente procédure de mise en compatibilité.</p>	/
<p>L'article 6 décrit avec précision les modes d'occupation des sols autorisés dans les emprises de la future autoroute A3. Les dispositions de l'article 6 alinéa 1a sont strictement dévolues à la réalisation de l'autoroute A3, dont on sait aujourd'hui qu'elle ne verra pas le jour sous sa forme initiale. Ces dispositions ne permettent donc pas la réalisation du projet. Même si cette voie n'est pas appelée à être réalisée sous sa forme initiale, la mise en compatibilité strictement liée, conformément aux textes, au projet de réseau de transport du Grand Paris n'est pas habilitée à faire disparaître ces dispositions. Concernant les espaces verts publics, le projet, uniquement en souterrain dans ce secteur, ne remet pas en cause la réalisation d'espaces verts publics. L'article 6 tel que rédigé au 4°) est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris.</p>	<p>L'alinéa a) « L'autoroute A 3 » de l'article 6 est complété d'un nouveau paragraphe : « <u>Dans les emprises de cette voie, sont également autorisées les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.</u> »</p>

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune



1.

**Règlement
Document en vigueur**

Extrait

ZAC « Rû de Nesles » de la ville de Champs-Sur-Marne

*Plan d'aménagement de zone approuvé le 19 juin 1972
Modification du Plan d'aménagement de zone approuvée le 24 décembre 1974*

VILLE NOUVELLE DE MARNE LA VALLEE

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE DU "RU DE NESSLES"

LE PREFET DE SEINE-ET-MARNE
Officier de la Légion d'Honneur

- Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L-123-6 et L23-7, L311-1, et 311-2 et R-311-9 à 311-20;
- Vu l'arrêté n° 72-392 du Préfet de Seine-et-Marne en date du 19 Juin 1972 créant une zone d'aménagement concerté à CHAMPS-S-MARNE;
- Vu l'arrêté n° 73-324 du Préfet de la Région Parisienne en date du 19 Septembre 1973 approuvant le Programme, l'échéancier et les modalités de financement des équipements publics;
- Vu l'arrêté n° 74-NEL/ZAC-0052 du Préfet de Seine-et-Marne en date du 29 Janvier 1974 approuvant le dossier de réalisation de la Z.A.C. du "RU de Nessles" à CHAMPS-S-MARNE;
- Vu l'arrêté n° 74-NEL/ZAC-1340 prenant en considération le plan d'aménagement de zone modifié de la Z.A.C. du "RU de Nessles".
- Vu le procès-verbal de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 22 Novembre au 9 Décembre 1974 et l'avis du Commissaire Enquêteur du 11 Décembre 1974.

PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE

- A R R E T E -

Article 1er - Le plan d'aménagement de zone joint en annexe au présent arrêté est approuvé.

Article 2 - Le Directeur Départemental de l'Équipement est chargé de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :

- M. le Sous-Préfet chargé de l'arrondissement de MEAUX,
- M. le Président du Syndicat Communautaire d'aménagement de l'agglomération nouvelle de Marne-la-Vallée - Val d'Aubert.

Fait à MELUN, le

24 DEC 1974

LE PREFET DE SEINE-ET-MARNE

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général

Michel Mosser
Le Secrétaire Général

Signé : MICHEL MOSSER

SEPTIEME

MODIFICATIF

(octobre 1974)

pour être soumis à l'avis
préalable de 76 108 240 C. 1504
en date du 24 DEC. 1974

Le Préfet a observé
La Section d'Aménagement
concerné est l'habitat.

Signé : MICHEL MOSSER
de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE, et des lotissements de CHAMPS-SUR-MARNE/GOURNAY-SUR-MARNE, justifie son caractère résidentiel.

Le Chef de Service de l'urbanisme
et Coq43

Le Parti d'Aménagement retenu a été commandé par différentes sujétions occasionnées par :

Le Z.A.C. se présente sous forme d'un vallon descendant vers le nord, ouvert sur la vallée de la Marne, parcouru par un ru verdoyant. Elle s'appuie, au sud, sur les bois de Grâce, parc naturel offert à la nouvelle ville.

Le Parti d'Aménagement retenu a été commandé par différentes sujétions occasionnées par :

Le Z.A.C. se présente sous forme d'un vallon descendant vers le nord, ouvert sur la vallée de la Marne, parcouru par un ru verdoyant. Elle s'appuie, au sud, sur les bois de Grâce, parc naturel offert à la nouvelle ville.

Le Z.A.C. se présente sous forme d'un vallon descendant vers le nord, ouvert sur la vallée de la Marne, parcouru par un ru verdoyant. Elle s'appuie, au sud, sur les bois de Grâce, parc naturel offert à la nouvelle ville.

• L'autoroute A2

Outre les servitudes d'emprise (50 m) et de non aedificandi (2 m x 50 m), dont la future autoroute A2 grève le terrain dans sa partie ouest, le plan d'aménagement doit tenir compte des servitudes de bruit occasionnées par cette voie.

• La nature du sol

L'étude géologique conclut à une succession de marne vertes, blanches et bleues, en couches de faible épaisseur, généralement glissées ou éboulées avec circulation d'eau, dont le calcaire de CHAMPIGNY forme le substratum.

L'étude géotechnique conclut à la nécessité de fondations sur radier pour les bâtiments de faible hauteur (R + 3 maximum), de fondations profondes par pieux pour les bâtiments plus élevés, et, au-dessus, de terrassements généraux importants.

• La desserte R.E.S. prévue au sud de la zone

Ces sujétions ont conduit à :

- renforcer la densité de l'urbanisation, en bordure de l'autoroute et au sud du terrain, pour assurer une homogénéité avec la concentration de la ville nouvelle de NOISY-LE-GRAND et, par une décroissance progressive des volumes, relier l'ensemble à la zone résidentielle et basse de GOURNAY/CHAMPS, dégager les vues, et accuser le caractère du site ;

- assurer, en utilisant le Thalweg actuel, une liaison d'espaces verts, du sud au nord, jusqu'à une pénétration dans GOURNAY ; organiser cette percée pour y développer la vie intérieure de l'ensemble en dehors de la circulation automobile ;

- respecter les terrains en place ;

.../...

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des terrains constituant la ZONE D'AMENAGEMENT CONCERNEE et à ceux constituant son éventuelle extension.

Cette opération, située sur la commune de CHAMPS-SUR-MARNE, au sud du lotissement de GOURNAY-SUR-MARNE, non loin du centre urbain de NOISY-LE-GRAND, s'inscrira dans le contexte urbanistique plus vaste de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE.

Le terrain, réservé à cette opération, couvre une superficie de 78 hectares desquels il convient de retrancher l'emprise de l'autoroute A3 et de la voie primaire nord.

Les limites du terrain s'appuient :

- au nord, sur une ligne parallèle au chemin du Bel Air, prolongé par le boulevard du Bel Air, aux derniers pavillons de la commune de GOURNAY-SUR-MARNE ;

- à l'ouest, sur la limite de la future autoroute A3 qui reliera l'autoroute de l'est à la Porte de Bagnolet ;

.. au sud, sur la lisière actuelle de la forêt, sauf extension éventuelle ;

.. à l'est, sur les bois de Grâce, la rue de Paris (D 217 bis) et la limite de propriété du Centre

.../...

.. dans les bois, concentrer les constructions en îlots séparés pour sauvegarder au maximum la forêt.

Le Parti d'Aménagement consiste donc en coulée centrale de verdure organisée en un cheminement qui relie les différents îlots d'habitation, se prolonge, au sud, vers les bois de Grâce et le R.E.R., au nord, dans GOURNAY. En son centre coule le ru de Nesles traité en une succession de bassins à fonction régulatrice de l'écoulement des eaux pluviales et paysagère. La majorité des équipements prend place le long de cette percée.

Une cascade d'îlots d'habitations collectives, à forte densité, borde cet espace vert du sud au nord et forme, au long de l'autoroute A3, un paysage à l'échelle de cette voie. Leur épaulement accentue le mouvement naturel du site.

Au sud-est de la Z.A.C., et en bordure des bois, un îlot élevé, à forte densité, domine l'ensemble et marque l'arrêt de l'urbanisation de la ville nouvelle de NOISY-LE-GRAND. Des îlots éclatent autour de ce sommet en masses décroissantes. Malgré sa forte densité, cette zone d'habitat, par sa faible occupation au sol (épannelage élevé), doit permettre une grande ouverture sur les bois.

De même, des ouvertures ont été préservées vers l'ouest par le jeu des percées qui séparent les îlots les uns des autres.

Suivant la pente du terrain naturel, une série d'îlots d'habitat collectif bas s'étage vers le nord-est pour finir sur un îlot d'habitat individuel, assurant la transition entre la ville nouvelle et les lotissements pavillonnaires de CHAMPS-GOURNAY.



.../...

de Formation Professionnelle de CHEFFS-SUR-MARNE.

ARTICLE 2 - OBJET

Le présent règlement a pour objet de déterminer les règles d'aménagement applicables au titre du PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE et s'impose aux particuliers comme aux personnes morales de droit public, ou de droit privé, sans préjudice des prescriptions prises au titre des législations spécifiques susceptibles d'avoir des conséquences sur l'occupation et l'utilisation du sol.

ARTICLE 3 - AFFECTATION ET SUBDIVISION DE LA ZONE

Le présent règlement prévoit la subdivision du territoire converti par le PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE en divers secteurs selon leur affectation et les règles qui s'y appliquent. On distinguera :

- les terrains destinés aux équipements publics d'infrastructure et de superstructure auxquels sont applicables les dispositions du TITRE II ;
- les terrains destinés principalement à la construction de logements à laquelle sont applicables les dispositions du TITRE III ;
- les terrains destinés principalement aux activités commerciales et artisanales auxquelles sont applicables les dispositions du TITRE IV.

ARTICLE 4 - DEROGATIONS

Des dérogations aux dispositions du présent règlement pourront être accordées par arrêté motivé de Monsieur le Préfet

.../...

de Seine-et-Marne, après avis du Directeur Départemental de l'Équipement et du Président du Syndicat Communautaire d'Aménagement, en ce qui concerne les articles 5 et suivants, et, ce, sous réserve des conditions particulières de dérogations mentionnées dans la suite du texte.



.../...

TITRE II DISPOSITIONS APPLICABLES AUX TERRAINS DESTINES AUX EQUIPEMENTS PUBLICS

(document graphique n° 2 intitulé "secteurs affectés aux espaces publics")

ARTICLE 5 - APPROPRIATION

Pour les besoins en équipements publics, nécessaires à l'aménagement concerté de la zone, sont définies :

- 1°) - des emprises déterminées, dont le tracé est transcrit au document graphique n° 2 du PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE, et affectées aux modes d'occupation du sol précisés dans l'article 6 paragraphe 1° ;
2°) - des emprises indiquées par des implantations de principe, figurant au document graphique n° 2 du P.A.Z., et affectées aux modes d'occupation du sol déterminés dans l'article 6 paragraphe 2° ;
3°) - des superficies déterminées, dont la situation est figurée au document graphique n° 2 du P.A.Z., sans que leur périmètre soit déterminé impérativement, et affectées aux modes d'occupation du sol déterminés dans l'article 6 aux paragraphes 3°/4°/5°.

ARTICLE 6 - MODES D'OCCUPATION DES SOLS

1°) - VOIE PRINCIPALE

a.) - L'AUTOROUTE A2 traverse le périmètre de la

sone suivant une direction nord/sud sensiblement parallèle à la limite ouest de l'opération.

Largueur d'emprise : 50 mètres. De part et d'autre de cette emprise sont établies :

une servitude de non aedificandi sur une bande de 50 mètres de large. A l'intérieur de cette bande, ne sont autorisés que les aménagements d'espaces verts, les stationnements, au sol, de véhicules, et les espaces sportifs de plein air ;
Toutefois, des dérogations pourront, éventuellement, être accordées pour la construction de parkings en élévation dans ces zones ; les permis de construire, correspondant à ces aménagements, ne seront accordés qu'à titre précaire et dans les conditions prévues par les articles I-423-1 à I-423-3 du CODE DE L'URBANISME ;

une zone de servitude de bruit sur une largeur de 200 mètres. A l'intérieur de cette bande, les constructions sont asservies à un épandage défini par le tableau et le croquis donnés en annexe ;

des écrans seront aménagés le long de l'autoroute pour limiter les nuisances ; ils seront calculés, en chaque point, en fonction des niveaux respectifs de la plate-forme de l'autoroute et du terrain d'implantation des constructions, pour respecter la courbe de servitude d'épandage figurant en annexe ;

des accès à l'autoroute sont prévus au droit de l'opération.

b) - VOIE PRIMAIRE NOED. Cette liaison routière, destinée à la circulation rapide, coupe l'opération d'est en ouest en définissant deux quartiers de superficie sensiblement comparable.

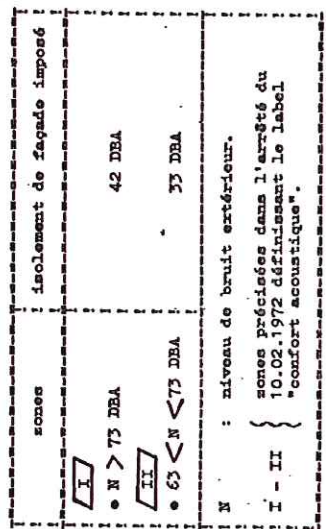
Afin que cette voie ne soit pas un obstacle infranchissable, un passage inférieur, reliant les deux quartiers, sera aménagé.

La largeur d'emprise, en section courante,

est de 30 mètres ; la zone de non aedificandi est de 25 mètres de part et d'autre de cette emprise.

A l'intérieur de cette bande, ne sont autorisés que les aménagements d'espaces verts, les stationnements de véhicules et les espaces sportifs de plein air.

A l'intérieur d'une bande de 100 mètres, à partir du bord de la plate-forme, les constructions devront respecter, en ce qui concerne l'isolement par rapport aux bruits extérieurs, les prescriptions suivantes.



o) - L'AVENUE DES PRINCES ENTRE LE CARREFOUR DU BEL AIR ET LA PLACE CHURCHILL. L'emprise de cette voie, actuellement de 12,50 mètres, sera portée à 15 mètres moyennant un élargissement côté ouest.

d) - CREMIN RURAL DES PRINCES, de direction sensiblement nord/sud, reliant le boulevard du Bel Air au C.D. 217, ou voie primaire nord, et sa prolongation dans le quartier sud. L'emprise de cette voie sera de 18,50 mètres ; elle comporte une chaussée de 9 mètres.

e) - LIAISON ENTRE LES QUARTIERS NORD ET SUD DE LA Z.A.C. (VOIE G). Cette voie empruntera le passage inférieur réalisé sous la voie primaire nord (C.D. 217).

Largeur d'emprise : 18,50 mètres avec

f) - AXE NOISY-LE-GRAND/LAGNY depuis la limite ouest de l'emprise de l'autoroute A3 jusqu'au droit de la voie de liaison nord/sud (voie H).

Largeur d'emprise : 17 mètres avec chaussée de 9 mètres.

g) - VOIE LAVERAIE EST DE L'AUTOROUTE A3 le long du quartier sud (voie I).

Largeur d'emprise : 14,50 mètres avec chaussée de 9 mètres.

h) - LES VOIES DE ROCADES DES QUARTIERS NORD ET SUD (voies A/E/S/I).

Largeur d'emprise : 14 mètres avec chaussée de 7 mètres.

2°) - STATIONNEMENT PUBLIC

Des parkings, affectés au stationnement public, seront réservés dans le cadre des besoins définis aux articles 9 et 12 ci-après.

Ils seront, de préférence, implantés à la périphérie des quartiers et divisés en blocs de capacité réduite séparés par des aménagements paysagés.

De plus, ils seront plantés (voir croquis donné en annexe).

3°) - CONDITIONS D'ACCES AUX VOIES PRINCIPALES

L'accès aux voies principales, définies ci-dessus,

.../...

ne peut se faire que par l'intermédiaire des voies intérieures, aux îlots, raccordées au moyen de "points de piquage" à niveau avec la voie principale.

Chaque point de piquage devra être séparé par plus de 50 mètres du point de piquetage le plus proche ou éloigné de plus de 50 mètres du centre géométrique du carrefour des voies principales le plus voisin.

4°) - ZONES BOISEES, ESPACES VERTS, ESPACES LIBRES PUBLICS

Les superficies affectées aux espaces verts et zones boisées figurent sur le plan "ESPACES PUBLICS" sans que leur périmètre soit déterminé impérativement.

Le Parti d'Aménagement consiste principalement en une coulée centrale de verdure organisée en un cheminement qui relie les différents îlots d'habitation, se prolonge, au sud, vers les bois de Grâce et le R.E.R., au nord, dans GOURNAY. En son centre, coule le ru de Nesles traité en une succession de bassins à fonction régulatrice de l'écoulement des eaux pluviales et paysagère. La majorité des équipements prend place le long de cette percée.

Le caractère de ces espaces libres est déterminant et essentiel. Il s'agit d'accuser le site naturel en le mettant en valeur.

L'espace central ira donc de haut en bas de la Z.A.C. sous forme de cheminements piétonniers ombragés du bord des bassins.

Les cheminements latéraux rejoindront l'espace central qui reliera entre eux les différents équipements.

.../...

Ces espaces seront traités de manière paysagée et variée ; ils seront bordés d'aires de jeux ou de repos, d'espaces de sports, boules, etc..., sans monotonie ; ces cheminements piétons seront plantés.

BASSINS

Les bassins de l'espace Libre central, ont une fonction régulatrice pour l'écoulement d'une partie des eaux pluviales.

Leur étude sera menée à bien de manière à ce que les eaux ne croupissent pas et soient toujours propres et claires (en particulier, en ce qui concerne le traitement des fonds de bassins).

Les rives seront bordées de talus, ou perrés, et traitées de manière paysagée avec rocailles et arbustes à l'exclusion de murs.

Les ouvrages d'art nécessaires seront cachés par des plantations ou rocailles (voir croquis donné en annexe).

Les chemins de piétons, passerelles ou ponts pour piétons, seront rustiques ; les garde-corps en béton ou en bois.

TALUS

Les murs de soutènement seront dans toute la mesure du possible évités.

Ils seront remplacés, soit par des talus, soit par des perrés.

Les talus seront couverts d'arbustes, ou plantes,

.../...

destinés à les tenir, tels que millepertuis, iris, etc...

ECLAIRAGE PUBLIC

Toutes les parties ne recevant pas de circulation automobile auront principalement des éclairages de balisage bas situés en bordure des pelouses - voir croquis donné en annexe -.

Les candélabres des voies extérieures seront de modèle simple, peints de couleur grise.

PLANTATIONS

Dans le plan général des plantations, on s'attachera à limiter celles-ci aux circulations centrales, réservées aux piétons, et autour des espaces de jeux au milieu des groupes d'habitations.

Les plantations seront très groupées pour être bien fournies dans l'esprit du croquis donné en annexe.

Les arbres plantés seront, dans toute la mesure du possible, de taille importante pour éviter de créer des espaces désertiques pendant longtemps.

Les plantations seront traitées de manière variée.

Les abords de bassins seront spécialement fournis en arbustes de même que les entourages des aires de jeux. Les massifs de fleurs ne seront pas isolés mais intégrés aux massifs d'arbustes.

BANCS

Ceux-ci feront partie du mobilier urbain et

.../...

non mobile.

Ils seront rustiques et constitués soit par des murets en briques, soit par des ouvrages en maçonnerie, de forme étudiée, à l'exclusion des bancs à ossature métallique (voir croquis donné en annexe).

SIGNALISATION

Les panneaux de signalisation seront, dans la mesure du possible, constitués par les éléments bas, à l'exclusion de poteaux métalliques indicateurs, suivant croquis donné en annexe. Leur graphisme sera bien étudié ; les couleurs gaies.

ESPACES BOISES

Autant que leur état et leur situation le permettent, les arbres de haute tige existants devront être conservés.

Les tracés de voies de circulation et les implantations d'équipements seront étudiés de manière à sauvegarder les sujets les plus intéressants et à réduire, au strict minimum, les abattements indispensables.

5°) - EQUIPEMENTS PUBLICS DE SUPERSTRUCTURE

Les équipements de superstructure prévus figurent dans le tableau ci-après.

.../...

REFERE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
	<u>S C O L A I R E S</u>		
P12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m2	{ QUARTIER NORD { SOUS-SECTEUR A1
P12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR G
P12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR E
P10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m2	{ QUARTIER NORD { SOUS-SECTEUR A2
P10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m2	{ QUARTIER NORD { SOUS-SECTEUR C
P10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR D
CES 900	• 1 CES 900 ELEVES	18.000 m2	{ QUARTIER NORD { SOUS-SECTEUR H
CES 600	• 1 CES 600 ELEVES	12.000 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR D
	<u>TOTAL</u>	68.550 m2	
	<u>S P O R T I F S</u>		
SPORTS	• 1 TERRAIN D'ENTRAINEMENT	25.000 m2	{ QUARTIER NORD { SOUS-SECTEUR H
SPORTS	• 2 PLATEAUX DOUBLES • 5 TERRAINS DE JEUX	2.200 m2 10.000 m2	{ QUARTIER NORD { SECTEUR A
	<u>A REPORTER</u>	37.200 m2	

.../...

REFERE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
	<u>R E P O R T</u>	37.200 m2	
SPORTS	• 1 PLATEAU DOUBLE • 5 TERRAINS DE JEUX	11.500 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR D
SPORTS	• 3 TERRAINS DE JEUX	3.300 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR F
SPORTS	• 1 PLATEAU DOUBLE & DIVERS	2.800 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR G
9	• 1 COSEC	2.500 m2	{ QUARTIER NORD { SOUS-SECTEUR H
9	• 1 COSEC	2.500 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR D
10	• HALLE DE SPORTS (600 m2 de plancher)	1.200 m2	{ QUARTIER NORD { SOUS-SECTEUR A1
10	• HALLE DE SPORTS (600 m2 de plancher)	1.200 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR G
8	• PISCINE COUVERTE (287 m2 de plan d'eau)	1.500 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR I
	<u>TOTAL</u>	63.700 m2	
	<u>S O C I O - E D U C A T I F S</u>		
5	• MAISON DE JEUNES TYPE IV (600 m2 de plancher)	1.500 m2	{ QUARTIER SUD { SOUS-SECTEUR D
6	• MAISON DE JEUNES TYPE III (300 m2 de plancher)	600 m2	{ QUARTIER NORD { SOUS-SECTEUR J
	<u>TOTAL</u>	2.100 m2	

.../...

I&T D Placa: 0442570A

TITRE III DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS RESERVES ESSENTIELLEMENT A LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

ARTICLE 7 - NATURE DE L'UTILISATION DU SOL

1 - Les secteurs réservés essentiellement à l'habitation figurent dans le document graphique n° 1 intitulé "SECTEURS AFFECTÉS A LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS".

Sont, notamment, autorisées les constructions de locaux à usage d'habitation ainsi que de locaux à usage d'activités commerciales, de services, d'équipements collectifs d'intérêt public, correspondant aux besoins du voisinage immédiat.

Sont, en outre, autorisées les implantations de services généraux d'entreprises, d'activités artisanales, les stations-services et parcs de stationnement permanents, dans la mesure compatible avec le caractère résidentiel du secteur.

2 - Sont interdites les constructions de locaux à usage d'industries de 1ère et 2ème catégories, ainsi que toute activité incompatible avec le caractère résidentiel du secteur.

Sont également proscrits les entrepôts, dépôts et décharges de toute nature, à l'exception des dépôts de combustibles autorisés au titre du 1 ci-dessus, les campings et autres de nomadisation.

Tout forage particulier, destiné à l'utilisation de l'eau, toute extraction sur place de matériaux pour chantier, sont interdits.

Les déblais provenant des terrassements généraux, et des excavations pour fondations des constructions, devront être évacués dans les décharges publiques à moins d'être utilisés sur place à l'aménagement de la parcelle acquise.

REPÈRE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
	SANITAIRES & SOCIAUX		
	ENSEMBLE COMPRENANT :		
1	1 CENTRE SOCIAL TYPE G (553 m ² de plancher) 1 CENTRE DE P.M.I. (230 m ² de plancher)	1.270 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR D)
2	1 CRECHE DE 40 BERCEAUX (690 m ² de plancher)	1.500 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR I)
3	1 HALTE GARDERIE (141 m ² de plancher)	210 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR D)
3	1 HALTE GARDERIE (141 m ² de plancher)	210 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR I)
3	1 HALTE GARDERIE (141 m ² de plancher)	210 m ²	QUARTIER NORD (SOUS-SECTEUR J)
	TOTAL	3.400 m ²	
	P I V E R S		
4	ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES	5.000 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR I)
7	LIEU DE CULTE	2.000 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR D)
	TOTAL	7.000 m ²	



.../...

NOMBRE MAXIMUM DE LOGEMENTS

• sous-secteur A-1	800 logement
• sous-secteurs A2-B-C	926 logement
• sous-secteurs D-E-F	1.560 logement
• sous-secteur G	570 logement
• total	3.656 logements

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Les hauteurs maximales des constructions sont définies précédemment ; toutefois, l'ensemble des constructions d'un secteur considéré ne pourra être réalisé à cette hauteur maximale.

Les volumes devront être décrochés en hauteur et étudiés dans l'esprit défini à l'article 9, paragraphe 5, ci-après.

Il ne pourra être construit de volume continu à hauteur constante de plus de 45 mètres de long sans décrochement.

ARTICLE 9 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

1 - ACCES ET VOIRIES

En général, les circulations seront périphériques, les espaces centraux étant réservés aux piétons.

Les circulations seront donc conçues pour ne permettre qu'un accès occasionnel des voitures à proximité des immeubles (pompiers, démnagements), sauf dans le cas de garages incorporés aux bâtiments d'habitation.

Dans cet esprit, les voies seront de 4 types suivant les fonctions à assurer, ces types pouvant se superposer.

Les voies intérieures à créer, non figurées au plan, seront librement ouvertes à la circulation publique.

a) - les voies d'accès automobiles

Ces voies auront une largeur en mètres de :

Surface de terrain affectée aux logements	Coefficient maximum d'occupation du sol (C.O.S.)	Hauteur maximum des constructions	Surfaces affectées aux commerces, ventes + réserves)	Coefficient maximum d'emplais au sol (C.R.S.)
SOUS-SECTEUR A1	0,90	R + 9	-	0,35
SOUS-SECTEUR A2	1,40	R + 9	-	0,35
SOUS-SECTEUR B	0,70	R + 4	-	0,50
SOUS-SECTEUR C	1,50	R + 6	-	0,50
SOUS-SECTEUR D	0,90	R + 9	-	0,40
SOUS-SECTEUR E	1,40	R + 10	-	0,40
SOUS-SECTEUR F	1,60	R + 16	2,850 m ²	0,50
SOUS-SECTEUR G	0,90	R + 10	-	0,35

Les possibilités d'occupation du sol sont définies à partir des éléments, ci-dessous, applicatifs à chacun des sous-secteurs.

ARTICLE 8 - POSSIBILITES MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL

(document graphique n° 1)

longueur, que possible, permettront l'accès des parkings et garages depuis la voie principale à laquelle elles se raccorderont dans les conditions prévues à l'article 6 - 3° du TITRE II.

Elles seront à l'écart des chemins de piétons.

Les trottoirs seront revêtus ou traités en accotements engazonnés et plantés.

b) - voies pompiers et démnagements

Ainsi qu'il est exposé plus haut, ces voies ne sont destinées qu'à une desserte occasionnelle.

Leur nature sera étudiée de manière à placer l'automobiliste dans des conditions inhabituelles de circulation et en décourager ainsi l'usage sans nécessité impérieuse.

Leur traitement devra également permettre leur intégration aux espaces paysagés qu'elles emprunteront.

Elles devront, néanmoins, répondre aux caractéristiques techniques nécessitées par leurs fonctions qui sont : accès des services de sécurité incendie et des camions de démnagements, ambulances, ou voitures de livraison.

Des installations en interdisant l'accès aux véhicules particuliers doivent être établies en accord avec les services de sécurité.

c) - Allées de piétons

Celles-ci seront à l'écart des voitures.

.../...

Elles seront traitées de manière rustique et de largeur variable suivant les endroits. Il n'y aura pas de bordures saillantes. Elles comporteront des élargissements formant mails où des arbres seront plantés dans les allées mêmes. Leur revêtement sera de couleur chaude, rose ou rouge (tarmac, asphalte, ou gravillon stabilisé) - voir croquis en annexe -.

d) - Chemin de collecte des ordures

Les ordures ménagères seront recueillies en containers mobiles de type normalisé, ces récipients étant tractés jusqu'en des points de collecte situés à proximité des voies principales et d'accès facile pour les bennes de collecte publique.

Les chemins de collecte seront constitués par des chaussées étroites d'une largeur maximum de 2 mètres sans bordure saillante.

Les postes de collecte d'ordures seront dissimulés par des talus et des plantations denses : haies vivaces, arbustes à feuillage persistant.

2 - BRANCHEMENTS ET RESEAUX DIVERS

Les terrains doivent être desservis par des réseaux enterrés, établis en accord avec le SYNDICAT COMMUNAUTAIRE D'AMENAGEMENT DE L'AGGLOMERATION NOUVELLE DE MARNE LA VALLEE-VAL MAUREE et les services concessionnaires, dans des conditions d'hygiène et de sécurité correspondant au mode d'occupation du sol prévu à l'article 6 ci-dessus.

3 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES

Les implantations des constructions, par rapport aux voies, devront respecter les servitudes non édificandi

.../...

définies à l'article 6 - 1° ci-dessus.

4 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX CONSTRUCTIONS VOISINES

Les constructions implantées le long de la limite de la zone d'aménagement concerté respectent les conditions réglementaires de prospect du Règlement National d'Urbanisme à l'égard des fonds voisins extérieurs à la zone d'aménagement concerté.

A l'égard des fonds voisins intérieurs à la Z.A.C., les constructions établies de part et d'autre d'une limite séparative bénéficient, les unes par rapport aux autres, et en tant que de besoin, de dispositions de cour commune.

Les stipulations du Règlement National d'Urbanisme concernant les prospects entre bâtiments et les vues directes s'appliquent dans tous les cas.

En particulier, la longueur des vues directes des pièces habitables ne peut être inférieure à 8 mètres ; leur largeur doit être au moins égale à 5 mètres sans être, toutefois, inférieure à la largeur des baies correspondantes.

Les vues directes ainsi définies sont réciproques pour les façades des bâtiments se faisant face, qu'ils appartiennent ou non au même propriétaire.

5 - INTEGRATION AU SITE - CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTIONS

Les constructions à plusieurs niveaux doivent comporter des escaliers anti-fumées conformes aux règles de protection contre l'inondie et établies en accord avec les services intéressés.

.../...

a) - composition des plans de masse

Les plans de masse devront répondre aux données générales suivantes.

L'intégration au site impose des constructions de hauteur décroissante du sud vers le nord ainsi que du centre des îlots vers la coulée verte centrale du centre des îlots vers le lotissement de CHAMPS-GOURNAY, et du centre des îlots vers les bois de Grées, et l'implantation en suivant les courbes de niveaux.

On sera donc amené à concevoir des plans respectant les paysages naturels pour s'ouvrir de manière souple sur l'espace paysagé central.

On recherchera une composition variée, ouverte, et offrant des perspectives contrastées, avec les surprises, des biais, etc... pour permettre la pénétration des espaces verts.

Le tracé de circulation sera souple, les implantations parallèles aux courbes de niveaux.

Les immeubles seront en général traités de manière ponctuelle pour laisser des percées. Les grandes longueurs de construction seront évitées.

Pour le traitement des circulations, l'attention est attirée sur le fait que la voiture doit être exclue du centre des compositions, pour le laisser au piéton.

Les voitures seront groupées soit en parkings

.../...

extérieurs au sol, soit sous dalle dans les centres d'îlots.

Les dessertes vraiment obligatoires telles que : ordures, papiers, démnagements, seront assurées soit par des voies "pompier", traitées de façon paysagée, et interdites en principe à la circulation, et en tous cas au parking, soit par des chemins de piétons largement reliés aux voies périphériques.

Les ordures seront collectées par les chemins de piétons dans des dépôts situés à proximité des voies.

Enfin, la composition des volumes devra garder une échelle humaine et un caractère gai et attrayant ; il y aura donc des immeubles de différentes hauteurs sans rigidité ni systématisme.

La liberté de plans sera au contraire recherchée au maximum.

b) - Aspect extérieur des constructions

En corollaire de ce qui précède, on recherchera le caractère attrayant des façades qui devront être animées le plus possible.

Il y aura des décrochements, balcons, loggias, jardinières, etc...., cette description étant donnée à titre indicatif pour marquer le caractère attrayant recherché.

Les revêtements de façades, recherchant les contrastes et évitant la monotonie, utiliseront si possible des matériaux de couleurs naturelles. Les matériaux naturels seront également recherchés dans le traitement des éléments de menuiserie. Il n'y aura pas de couleurs violentes.

.../...

On recherchera l'emploi des éléments en bois, volets, persiennes, balcons, etc...

c) - Intégration des constructions à leur environnement

Le plus grand soin sera apporté au traitement architectural et paysagé des espaces extérieurs en liaison avec les constructions.

La transition entre les immeubles et le sol ne devra jamais être brutale.

Elle sera ménagée par l'emploi et l'agencement des dallages et revêtements de sols colorés, de talus et ferré, d'éléments minéraux et végétaux, d'éléments de mobilier urbain et sculpturaux.

6 - STATIONNEMENT

a) - Organisation générale

Le Parti adopté par le Plan d'Aménagement est basé sur le principe de la séparation des circulations et des aires affectées aux piétons et aux voitures, la zone urbanisée étant, dans toute la mesure du possible, réservée à l'homme à pied tandis que la voiture est retenue à la périphérie.

Les espaces intérieurs et le cœur des îlots seront donc aménagés pour le piéton (promenades et jeux).

Les voies indispensables au service : pompiers, démnagements, ambulances, services des équipements, seront traitées de façon à ne permettre ni le stationnement (voies étroites), ni la traversée (voies en cul de sac) du quartier.

.../...

Les ouvrages pourront être prévus à un ou plusieurs niveaux ; les parkings enterrés seront conçus de telle sorte que, dans toute la mesure du possible, leur terrasse puisse être directement accessible du sol environnant.

Dans tous les cas, la dalle de couverture devra être conçue pour être aménagée en jardins et aires de jeux, ce qui représente une surcharge minimum de 600 kgs par m2.

Parkings en surfaces

Ils seront réalisés conformément aux prescriptions de l'article 6 - 2° ci-dessus.

7 - ESPACES LIBRES EN PLANTES

Tous les espaces non construits, autres que ceux affectés aux voies et parkings, seront traités en jardins plantés.

Ces espaces libres seront conçus de telle sorte qu'ils constituent un prolongement naturel des espaces verts publics mentionnés au titre II ci-dessus, et sont soumis à la même réglementation : article 6 - 4°.

Les éléments de mobilier urbain, notamment bancs, signalisation, éclairage public, seront traités de manière identique à ceux des espaces publics.

Dans chacun des sous-secteurs, la superficie d'espaces libres devra représenter au minimum 10 % de la superficie des terrains affectés à la construction de logements.

Les clôtures sont interdites à l'exception de celles entourant certains équipements pour lesquels elles sont obligatoires.

.../...

Elles seront alors relativement basses et bordées de haies vives.

Les clôtures à poteaux béton, les clôtures à soubassement, seront écartées.

Elles seront constituées soit par des lisses en bois ou en béton, soit par des planches béton plantées dans le sol, soit par des clôtures métalliques sans soubassement suivant croquis joints en annexe.

Aires de jeux pour enfants

Celles-ci seront soit isolées, soit situées sur les dalles supérieures de parkings.

Elles seront bordées d'arbustes. Les garde-corps, s'il y a lieu, seront traités en prolongement de l'architecture des parkings.

Elles comporteront les aménagements nécessaires pour les grands et les petits.

Les installations fixes, telles que : agrès, mobilier de jeux, seront de modèle rustique, en bois, en maçonnerie, etc..., à l'exception de modèles métalliques.

Les sols seront, dans toute la mesure du possible, colorés.



.../...

TITRE IV DISPOSITIONS APPLICABLES AU SECTEUR PRINCIPALEMENT AFFECTE AUX ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES

ARTICLE 10 - NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

(document graphique n° 1)

1°) - Dans les secteurs (I partiel et J) affectés aux activités commerciales et artisanales, sont autorisées les constructions de locaux commerciaux à usage de bureaux et de ventes, expositions, stockage et traitement des marchandises, les implantations d'activités de services et d'activités artisanales, de laboratoires, de stations-services, et parcs de stationnement permanent.

2°) - Dans les mêmes secteurs sont interdites les constructions à usage industriel, les entrepôts et dépôts autres que ceux nécessaires aux activités autorisées ci-dessus et les décharges de toute nature.

Tout forage particulier, destiné à l'utilisation de l'eau, toute extraction sur place de matériaux pour chantier, sont interdits.

ARTICLE 11 - POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL

	SOUS-SECTEUR I	SOUS-SECTEUR J
• surface de terrain affectée aux activités commerciales et artisanales	5.000 m ²	34.760 m ²
• coefficient d'occupation du sol (c.o.s.)	1	1
• hauteur maximum constructions	R + 3 = 12 m	R + 3 = 12 m

Toutefois, l'ensemble des constructions d'un secteur ne pourra être élevé à cette hauteur maxima. Les volumes devront être décrochés en hauteur et étudiés dans l'esprit défini à l'article 9 paragraphe 5 ci-avant. Il ne sera pas admis de volumes continus à hauteur constante de plus de 45 mètres de long sans décrochement.

ARTICLE 12 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

Les dispositions de l'article 9 du TITRE III sont applicables aux "secteurs d'activités commerciales et artisanales", objet du présent titre. A l'exception du paragraphe 6 qui est remplacé par les dispositions suivantes.

STATIONNEMENT

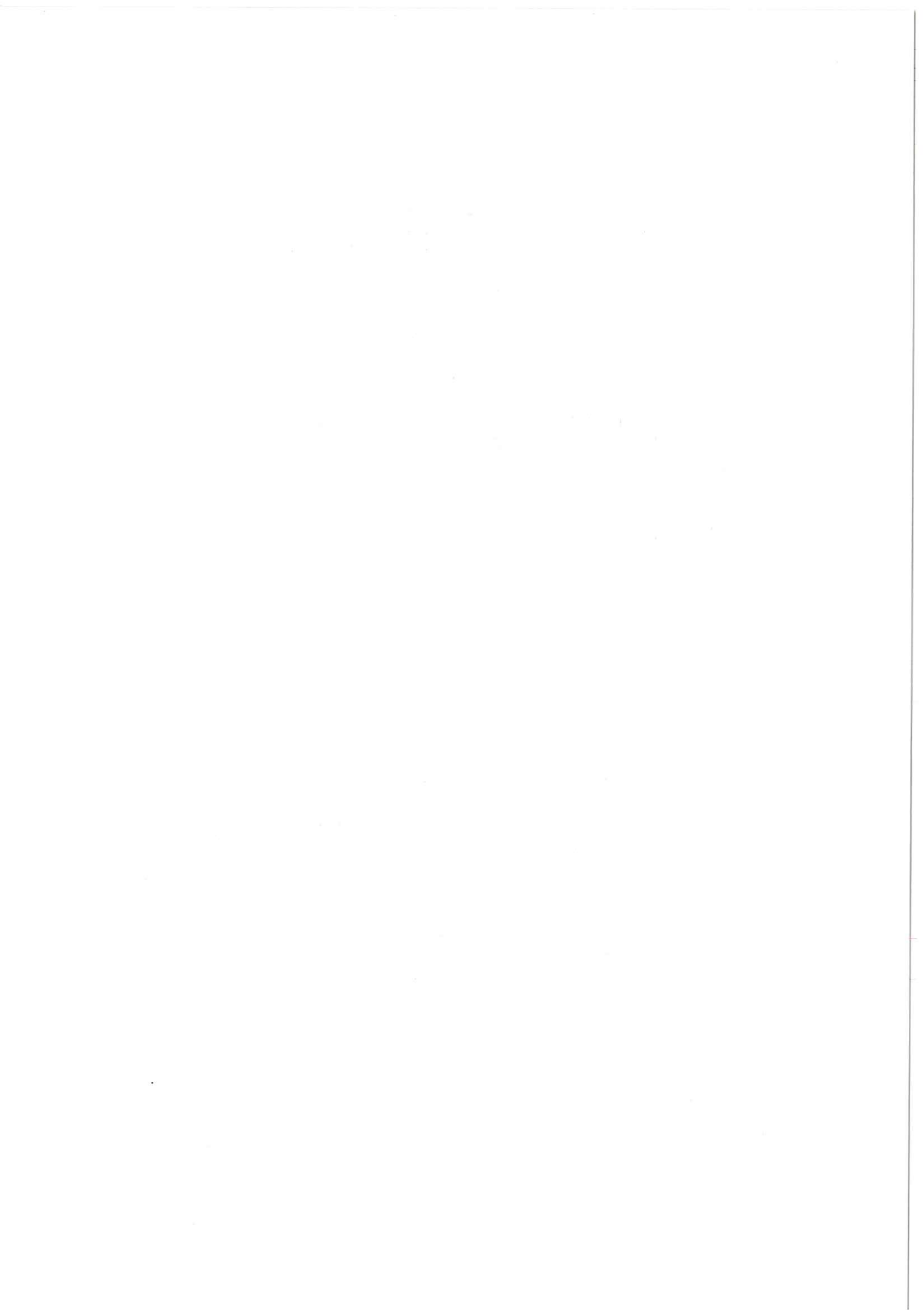
La superficie minimum offerte aux emplacements de stationnement doit permettre la définition de 1 place par 10 m² de plancher consacré aux activités commerciales, et de 1 place par 30 m² de plancher consacré aux activités artisanales ou de bureau à l'exclusion des surfaces de dépôts autorisés.

Ces emplacements de stationnement ne peuvent être établis au niveau du sol naturel que dans la limite des superficies restant disponibles après qu'aient été réservés les terrains nécessaires aux constructions autorisées.

Les emplacements ne trouvant pas place en surface seront établis en excavation couverte ou en élévation dans les limites de hauteur indiquées à l'article 11 ci-avant.

Les parcs de stationnement aménagés au niveau du sol naturel devront être plantés.





**2. Règlement
Document mis en compatibilité**

Extrait

ZAC « Rû de Nesles » de la ville de Champs-Sur-Marne

*Plan d'aménagement de zone approuvé le 19 juin 1972
Modification du Plan d'aménagement de zone approuvée le 24 décembre 1974*

DIRECTION DE L'URBANISME
DIRECTION DE L'ÉQUIPEMENT

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Arrêté n° 74-MEL/ZAC-1501

VILLE NOUVELLE DE MARNE LA VALLÉE

ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTE DU "RU DE NESLES"

LE PREFET DE SEINE-ET-MARNE
Officier de la Légion d'Honneur

- Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L-123-6 et L23-7, L311-1 et 311-2 et R-311-9 à 311-20;
- Vu l'arrêté n° 72-392 du Préfet de Seine-et-Marne en date du 19 Juin 1972 créant une zone d'aménagement concerté à CHAMPS-S-MARNE;
- Vu l'arrêté n° 73-324 du Préfet de la Région Parisienne en date du 19 Septembre 1973 approuvant le programme, l'échéancier et les modalités de financement des équipements publics;
- Vu l'arrêté n° 74-MEL/ZAC-052 du Préfet de Seine-et-Marne en date du 29 Janvier 1974 approuvant le dossier de réalisation de la Z.A.C. du "RU de Nesles" à CHAMPS-S-MARNE;
- Vu l'arrêté n° 74-MEL/ZAC-1340 prenant en considération le plan d'aménagement de zone modifié de la Z.A.C. du "RU de Nesles".
- Vu le procès-verbal de l'enquête publique à laquelle il a été procédé du 22 Novembre au 9 Décembre 1974 et l'avis du Commissaire Enquêteur du 11 Décembre 1974.

PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE

- A R R E T E -

SECTION

MODIFICATION

(octobre 1974)

Article 1er - Le plan d'aménagement de zone joint en annexe au présent arrêté est approuvé.

Article 2 - Le Directeur Départemental de l'Équipement est chargé de l'exécution du présent arrêté dont ampliation sera adressée à :

- M. le Sous-Préfet chargé de l'arrondissement de MEAUX,
- M. le Président du Syndicat Communaire d'aménagement de l'agglomération nouvelle de Marne-la-Vallée - Val Marbuis.

Fait à MEAUX, le

24 OCT. 1974

LE PREFET DE SEINE-ET-MARNE

Pour la copie et pour communication
Le Chef du Service de l'Urbanisme

Michel Mosser
Le Secrétaire Général.

Signé : MICHEL MOSSER

AVU pour être annexé à l'arrêté préfectoral n° 74 0024C du 24 DEC 1974 en date du 24 DEC 1974

• l'autoroute A3

Outre les servitudes d'emprise (50 m) et de non édification (2 m x 50 m), dont la future autoroute A3 grève le terrain dans sa partie ouest, le plan d'aménagement doit tenir compte des servitudes de bruit occasionnées par cette voie.

• la nature du sol

L'étude géologique conclut à une succession de marnes vertes, blanches et bleues, en couches de faible épaisseur, généralement glissées ou éboulées avec circulation d'eau, dont le calcaire de CHAMPIGNY forme le substratum.

L'étude géotechnique conclut à la nécessité de fondations sur radier pour les bâtiments de faible hauteur (R + 3 maximum), de fondations profondes par pieux pour les bâtiments plus élevés, et, au-dessus, de terrassements généraux importants.

• la desserte R.E.R. prévue au sud de la zone

Ces sujétions ont conduit à :

• renforcer la densité de l'urbanisation, en bordure de l'autoroute et au sud du terrain, pour assurer une homogénéité avec la concentration de la ville nouvelle de NOISY-LE-GRAND et, par une décroissance progressive des volumes, relier l'ensemble à la zone résidentielle et basse de GOURNAY/CHAMPS, dégager les vues, et accuser le caractère du site ;

• assurer, en utilisant le Thalweg actuel, une liaison d'espaces verts, du sud au nord, jusqu'à une pénétration dans GOURNAY ; organiser cette percée pour y développer la vie intérieure de l'ensemble en dehors de la circulation automobile ;

• respecter les terrains en place ;

.../...

Par le Maire : *Sobout*
Le Secrétaire Général, Vocation essentielle de la zone d'aménagement concerté est l'habitat.

Signé : MICHEL MOSSER en situation en libère du secteur de NOISY-LE-GRAND, de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE, et des lotissements de CHAMPS-SUR-MARNE/GOURNAY-SUR-MARNE, justifie son caractère résidentiel.

Pour le Préfet et par délégation, Le Chef de Service de l'Aménagement des zones d'activités : *R. HARDY*



est, sur NOISY-LE-GRAND et FORCY, sur NOISY-LE-GRAND et VILLIERS-SUR-MARNE, sont prévues dans le cadre de la VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE.

Le Parti d'Aménagement retenu a été commandé par différentes sujétions occasionnées par :

• la nécessité d'intégration à la VILLE NOUVELLE DE LA MARNE

Ce quartier doit prolonger un ensemble très urbanisé (NOISY-LE-GRAND), en marquer l'arrêt et en ménager la transition avec les zones pavillonnaires de CHAMPS et de GOURNAY.

• le site

La Z.A.C. se présente sous forme d'un vallon descendant vers le nord, ouvert sur la vallée de la Marne, parcouru par un ru verdoyant. Elle s'appuie, au sud, sur les bois de Grâce, parc naturel offert à la nouvelle ville.

.../...

· dans les bois, concentrer les constructions en
flots séparés pour sauvegarder au maximum la forêt.

Le Parti d'Aménagement consiste donc en coulée
centrale de verdure organisée en un cheminement qui relie les
différents flots d'habitation, se prolonge, au sud, vers les
bois de Grèce et le R.E.R., au nord, dans GOURNAY. En son
centre coule le ru de Nesles traité en une succession de
bassins à fonction régulatrice de l'écoulement des eaux pluviales
et paysagère. La majorité des équipements prend place le long
de cette percée.

Une cascade d'flots d'habitations collectives, à
forte densité, borde cet espace vert du sud au nord et forme,
au long de l'autoroute A3, un paysage à l'échelle de cette
voie. Leur épaulement accentue le mouvement naturel du site.

Au sud-est de la Z.A.C., et en bordure des bois,
un îlot élevé, à forte densité, domine l'ensemble et marque
l'arrêt de l'urbanisation de la ville nouvelle de NOISY-LE-GRAND.
Des flots éclatent autour de ce sommet en masses décroissantes.
Malgré sa forte densité, cette zone d'habitat, par sa faible
occupation au sol (épaulement élevé), doit permettre une grande
ouverture sur les bois.

De même, des ouvertures ont été préservées vers
l'ouest par le jeu des percées qui séparent les flots les uns
des autres.

Suivant la pente du terrain naturel, une série d'flots
d'habitat collectif bas s'étage vers le nord-est pour finir sur
un îlot d'habitat individuel, assurant la transition entre la
ville nouvelle et les lotissements pavillonnaires de CHAMPS-GOURNAY.



.../...

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 1 - CHAMP D'APPLICATION

Le présent règlement s'applique à l'ensemble des
terrains constituant la ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE et à ceux
constituant son éventuelle extension.

Cette opération, située sur la commune de CHAMPS-
SUR-MARNE, au sud du lotissement de GOURNAY-SUR-MARNE, non
loin du centre urbain de NOISY-LE-GRAND, s'insérera dans le
contexte urbanistique plus vaste de la VILLE NOUVELLE DE LA
VALLEE DE LA MARNE.

Le terrain, réservé à cette opération, couvre une
superficie de 78 hectares desquels il convient de retrancher
l'emprise de l'autoroute A3 et de la voie primaire nord.

Les limites du terrain s'appuient :

· au nord, sur une ligne parallèle au chemin du
Bel Air, prolongé par le boulevard du Bel Air,
aux derniers pavillons de la commune de GOURNAY-
SUR-MARNE ;

· à l'ouest, sur la limite de la future autoroute
A3 qui reliera l'autoroute de l'est à la Porte
de Bagnolet ;

· au sud, sur la lisière actuelle de la forêt,
sauf extension éventuelle ;

· à l'est, sur les bois de Grèce, la rue de Paris
(D 217 bis) et la limite de propriété du Centre

.../...

de Formation Professionnelle de CHAMPS-SUR-MARNE.

ARTICLE 2 - OBJET

Le présent règlement a pour objet de déterminer les règles d'aménagement applicables au titre du PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE et s'impose aux particuliers comme aux personnes morales de droit public, ou de droit privé, sans préjudice des prescriptions prises au titre des législations spécifiques susceptibles d'avoir des conséquences sur l'occupation et l'utilisation du sol.

ARTICLE 3 - AFFECTATION ET SUBDIVISION DE LA ZONE

Le présent règlement prévoit la subdivision du territoire couvert par le PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE en divers secteurs selon leur affectation et les règles qui s'y appliquent. On distinguera :

- les terrains destinés aux équipements publics d'infrastructure et de superstructure auxquels sont applicables les dispositions du TITRE II ;
- les terrains destinés principalement à la construction de logements à laquelle sont applicables les dispositions du TITRE III ;
- les terrains destinés principalement aux activités commerciales et artisanales auxquelles sont applicables les dispositions du TITRE IV.

ARTICLE 4 - DEROGATIONS

Des dérogations aux dispositions du présent règlement pourront être accordées par arrêté motivé de Monsieur le Préfet

.../...

de Seine-et-Marne, après avis du Directeur Départemental de l'Équipement et du Président du Syndicat Communautaire d'Aménagement, en ce qui concerne les articles 5 et suivants, et, ce, sous réserve des conditions particulières de dérogations mentionnées dans la suite du texte.



.../...

TITRE II - DISPOSITIONS APPLICABLES AUX TERRAINS DESTINES AUX EQUIPEMENTS PUBLICS

(document graphique n° 2 intitulé "secteurs affectés aux espaces publics")

ARTICLE 5 - AFFECTATION

Pour les besoins en équipements publics, nécessaires à l'aménagement concerté de la zone, sont définies :

- 1°) - des emprises déterminées, dont le tracé est transcrit au document graphique n° 2 du PLAN D'AMENAGEMENT DE ZONE, et affectées aux modes d'occupation du sol précisés dans l'article 6 paragraphe 1° ;
- 2°) - des emprises indiquées par des implantations de principe, figurant au document graphique n° 2 du P.A.Z., et affectées aux modes d'occupation du sol déterminés dans l'article 6 paragraphe 2° ;
- 3°) - des superficies déterminées, dont la situation est figurée au document graphique n° 2 du P.A.Z., sans que leur périmètre soit déterminé impérativement, et affectées aux modes d'occupation du sol déterminés dans l'article 6 aux paragraphes 3°/4°/5°.

ARTICLE 6 - MODES D'OCCUPATION DES SOLS

- 1°) - **VOIE PRINCIPALE**
- a) - L'AUTOROUTE A3 traverse le périmètre de la

.../...

zone suivant une direction nord/sud sensiblement parallèle à la limite ouest de l'opération.

largeur d'emprise : 50 mètres. De part et d'autre de cette emprise sont établies :

- une servitude de non aedificandi sur une bande de 50 mètres de large. A l'intérieur de cette bande, ne sont autorisés que les aménagements d'espaces verts, les stationnements, au sol, de véhicules, et les espaces sportifs de plein air ;
Toutefois, des dérogations pourront, éventuellement, être accordées pour la construction de parkings en élévation dans ces zones ; les permis de construire, correspondant à ces aménagements, ne seront accordés qu'à titre précaire et dans les conditions prévues par les articles L-423-1 à L-423-3 du CODE DE L'URBANISME ;
- une zone de servitude de bruit sur une largeur de 200 mètres. A l'intérieur de cette bande, les constructions sont asservies à un épannelage défini par le tableau et le croquis donnés en annexe ;
- des écrans seront aménagés le long de l'autoroute pour limiter les nuisances ; ils seront calculés, en chaque point, en fonction des niveaux respectifs de la plateforme de l'autoroute et du terrain d'implantation des constructions, pour respecter la courbe de servitude d'épannelage figurant en annexe ;
- des accès à l'autoroute sont prévus au droit de l'opération.

Dans les emprises de cette voie, sont également autorisées les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris.

b) - **VOIE PRIMAIRE NORD.** Cette liaison routière, destinée à la circulation rapide, coupe l'opération d'est en ouest en définissant deux quartiers de superficie sensiblement comparable.

Afin que cette voie ne soit pas un obstacle infranchissable, un passage inférieur, reliant les deux quartiers, sera aménagé.

La largeur d'emprise, en section courante,

.../...

est de 30 mètres ; la zone de non aedificandi est de 25 mètres de part et d'autre de cette emprise.

A l'intérieur de cette bande, ne sont autorisés que les aménagements d'espaces verts, les stationnements de véhicules et les espaces sportifs de plein air.

A l'intérieur d'une bande de 100 mètres, à partir du bord de la plate-forme, les constructions devront respecter, en ce qui concerne l'isolement par rapport aux bruits extérieurs, les prescriptions suivantes.

zones	isolement de façade imposé
I	42 DBA
• $N > 73$ DBA	
II	33 DBA
• $63 < N < 73$ DBA	
N :	niveau de bruit extérieur.
I - II	{ zones précisées dans l'arrêté du 10.02.1972 définissant le label "confort acoustique".

o) - L'AVENUE DES PRINCES ENTRE LE CARREFOUR DU BEL AIR ET LA PLACE CHURCHILL. L'emprise de cette voie, actuellement de 12,50 mètres, sera portée à 15 mètres moyennant un élargissement côté ouest.

d) - CUEMIN RURAL DES PRINCES, de direction sensiblement nord/sud, reliant le boulevard du Bel Air au C.D. 217, ou voie primaire nord, et sa prolongation dans le quartier sud. L'emprise de cette voie sera de 18,50 mètres ; elle comporte une chaussée de 9 mètres.

e) - LIAISON ENTRE LES QUARTIERS NORD ET SUD DE LA Z.A.C. (VOIE c). Cette voie empruntera le passage inférieur réalisé sous la voie primaire nord (C.D. 217).

Largueur d'emprise : 18,50 mètres avec

z) - AXE NOISY-DE-GRAND/LAGNY depuis la limite ouest de l'emprise de l'autoroute A3 jusqu'au droit de la voie de liaison nord/sud (voie H).

Largueur d'emprise : 17 mètres avec chaussée de 9 mètres.

z) - VOIE LATÉRALE EST DE L'AUTOROUTE A3 le long du quartier sud (voie I).

Largueur d'emprise : 14,50 mètres avec chaussée de 9 mètres.

b) - LES VOIES DE ROCADES DES QUARTIERS NORD ET SUD (voies A/H/I/I).

Largueur d'emprise : 14 mètres avec chaussée de 7 mètres.

2°) - STATIONNEMENT PUBLIC

Des parkings, affectés au stationnement public, seront réservés dans le cadre des besoins définis aux articles 9 et 12 ci-après.

Ils seront, de préférence, implantés à la périphérie des quartiers et divisés en blocs de capacité réduite séparés par des aménagements paysagés.

De plus, ils seront plantés (voir croquis donné en annexe).

3°) - CONDITIONS D'ACCÈS AUX VOIES PRINCIPALES

L'accès aux voies principales, définies ci-dessus,

.../...

ne peut se faire que par l'intermédiaire des voies intérieures, aux îlots, raccordés au moyen de "points de piquage" à niveau avec la voie principale.

Chaque point de piquage devra être séparé par plus de 50 mètres du point de piquetage le plus proche ou éloigné de plus de 50 mètres du centre géométrique du carrefour des voies principales le plus voisin.

4°) - ZONES BOISEES, ESPACES VERTS, ESPACES LIBRES PUBLICS

Les superficies affectées aux espaces verts et zones boisées figurent sur le plan "ESPACES PUBLICS" sans que leur périmètre soit déterminé impérativement.

Le Parti d'Aménagement consiste principalement en une coulée centrale de verdure organisée en un cheminement qui relie les différents îlots d'habitation, se prolonge, au sud, vers les bois de Grâce et le R.E.R., au nord, dans GOURNAY. En son centre, coule le ru de Nesles traité en une succession de bassins à fonction régulatrice de l'écoulement des eaux pluviales et paysagère. La majorité des équipements prend place le long de cette percée.

Le caractère de ces espaces libres est déterminant et essentiel. Il s'agit d'accuser le site naturel en le mettant en valeur.

L'espace central ira donc de haut en bas de la Z.A.C. sous forme de cheminement piétonniers ombragés du bord des bassins.

Les cheminement latéraux rejoindront l'espace central qui reliera entre eux les différents équipements.

.../...

Ces espaces seront traités de manière paysagée et variée ; ils seront bordés d'aires de jeux ou de repos, d'espaces de sports, boules, etc..., sans monotonie ; ces cheminement piétons seront plantés.

BASSINS

Les bassins de l'espace libre central, ont une fonction régulatrice pour l'écoulement d'une partie des eaux pluviales.

Leur étude sera menée à bien de manière à ce que les eaux ne croupissent pas et soient toujours propres et claires (en particulier, en ce qui concerne le traitement des fonds de bassins).

Les rives seront bordées de talus, ou perrés, et traitées de manière paysagée avec rocailles et arbustes à l'exclusion de murs.

Les ouvrages d'art nécessaires seront cachés par des plantations ou rocailles (voir croquis donné en annexe).

Les chemins de piétons, passerelles ou ponts pour piétons, seront rustiques ; les garde-corps en béton ou en bois.

TALUS

Les murs de soutènement seront dans toute la mesure du possible évités.

Ils seront remplacés, soit par des talus, soit par des perrés.

Les talus seront couverts d'arbustes, ou plantes,

.../...

destinés à les tenir, tels que millepertuis, iris, etc...

ECLAIRAGE PUBLIC

Toutes les parties ne recevant pas de circulation automobile auront principalement des éclairages de balisage bas situés en bordure des pelouses - voir croquis donné en annexe -.

Les candélabres des voies extérieures seront de modèle simple, peints de couleur grise.

PLANTATIONS

Dans le plan général des plantations, on s'attachera à limiter celles-ci aux circulations centrales, réservées aux piétons, et autour des espaces de jeux au milieu des groupes d'habitations.

Les plantations seront très groupées pour être bien fournies dans l'esprit du croquis donné en annexe.

Les arbres plantés seront, dans toute la mesure du possible, de taille importante pour éviter de créer des espaces désertiques pendant longtemps.

Les plantations seront traitées de manière variée.

Les abords de bassins seront spécialement fournis en arbustes de même que les entourages des aires de jeux. Les massifs de fleurs ne seront pas isolés mais intégrés aux massifs d'arbustes.

BANCS

Ceux-ci feront partie du mobilier urbain et

.../...

non mobile.

Ils seront rustiques et constitués soit par des murs en briques, soit par des ouvrages en maçonnerie, de forme étudiée, à l'exclusion des bandes à ossature métallique (voir croquis donné en annexe).

SIGNALISATION

Les panneaux de signalisation seront, dans la mesure du possible, constitués par les éléments bas, à l'exclusion de poteaux métalliques indicateurs, suivant croquis donné en annexe. Leur graphisme sera bien étudié ; les couleurs gaies.

ESPACES BOISES

Autant que leur état et leur situation le permettent, les arbres de haute tige existants devront être conservés.

Les tracés de voies de circulation et les implantations d'équipements seront étudiés de manière à sauvegarder les sujets les plus intéressants et à réduire, au strict minimum, les abattements indispensables.

5°) - EQUIPEMENTS PUBLICS DE SUPERSTRUCTURE

Les équipements de superstructure prévus figurent dans le tableau ci-après.

.../...

REPÈRE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
	S C O L A I R E S		
F12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m ²	QUARTIER NORD (SOUS-SECTEUR A1)
F12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR G)
F12 M4	• 1 GROUPE DE : • 12 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.550 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR E)
F10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m ²	QUARTIER NORD (SOUS-SECTEUR A2)
F10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m ²	QUARTIER NORD (SOUS-SECTEUR C)
F10 M4	• 1 GROUPE DE : • 10 CLASSES PRIMAIRES • 4 CLASSES MATERNELLES	6.300 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR D)
CES 900	• 1 CES 900 ELEVES	18.000 m ²	QUARTIER NORD (SOUS-SECTEUR H)
CES 600	• 1 CES 600 ELEVES	12.000 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR D)
	TOTAL	66.550 m ²	
	S P O R T I F S		
SPORTS	• 1 TERRAIN D'ENTRAINEMENT	25.000 m ²	QUARTIER NORD (SOUS-SECTEUR E)
SPORTS	• 2 PLATEAUX DOUBLES • 5 TERRAINS DE JEUX	2.200 m ² 10.000 m ²	QUARTIER NORD (SECTEUR A)
	A. REFORMER	37.200 m ²	

REPÈRE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
	REPONT	37.200 m ²	
SPORTS	• 1 PLATEAU DOUBLE • 3 TERRAINS DE JEUX	11.500 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR D)
SPORTS	• 3 TERRAINS DE JEUX	3.300 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR F)
SPORTS	• 1 PLATEAU DOUBLE & DIVERS	2.800 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR G)
9	• 1 COSEC	2.500 m ²	QUARTIER NORD (SOUS-SECTEUR H)
9	• 1 COSEC	2.500 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR D)
10	• HALLE DE SPORTS (600 m ² de plancher)	1.200 m ²	QUARTIER NORD (SOUS-SECTEUR A1)
10	• HALLE DE SPORTS (600 m ² de plancher)	1.200 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR G)
8	• PISCINE COUVERTE (297 m ² de plan d'eau)	1.500 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR I)
	TOTAL	63.700 m ²	
	SOCIO-EDUCATIFS		
5	• MAISON DE JEUNES TYPE IV (600 m ² de plancher)	1.500 m ²	QUARTIER SUD (SOUS-SECTEUR D)
6	• MAISON DE JEUNES TYPE III (300 m ² de plancher)	600 m ²	QUARTIER NORD (SOUS-SECTEUR J)
	TOTAL	2.100 m ²	

IKT D

Planche: 0144.5-70A

TITRE III } DISPOSITIONS APPLICABLES AUX SECTEURS RESERVES
 ESSENTIELLEMENT A LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS

ARTICLE 7 - NATURE DE L'UTILISATION DU SOL

1 - Les secteurs réservés essentiellement à l'habitation figurent dans le document graphique n° 1 intitulé "SECTEURS AFFECTES A LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS".

Sont, notamment, autorisées les constructions de locaux à usage d'habitation ainsi que de locaux à usage d'activités commerciales, de services, d'équipements collectifs d'intérêt public, correspondant aux besoins du voisinage immédiat.

Sont, en outre, autorisées les implantations de services généraux d'entreprises, d'activités artisanales, les stations-services et parcs de stationnement permanents, dans la mesure compatible avec le caractère résidentiel du secteur.

2 - Sont interdites les constructions de locaux à usage d'industries de 1ère et 2ème catégories, ainsi que toute activité incompatible avec le caractère résidentiel du secteur.

Sont également proscrits les entrepôts, dépôts et décharges de toute nature, à l'exception des dépôts de combustibles autorisés au titre du 1 ci-dessus, les campings et aires de nomadisation.

Tout forage particulier, destiné à l'utilisation de l'eau, toute extraction sur place de matériaux pour chantier, sont interdits.

Les déblais provenant des terrassements généraux, et des excavations pour fondations des constructions, devront être évacués dans les décharges publiques à moins d'être utilisés sur place à l'aménagement de la parcelle acquise.

.../...

REFERE	NATURE DE L'EQUIPEMENT	SURFACE DE TERRAIN NECESSAIRE	LOCALISATION
1	SANTAIRES & SOCIAUX ENSEMBLE COMPRENANT : • 1 CENTRE SOCIAL TYPE C (553 m ² de plancher) • 1 CENTRE DE P.M.I. (250 m ² de plancher) • 1 CEECHE DE 40 BERCEAUX (690 m ² de plancher)	1.270 m ²	QUARTIER SUD
			SOUS-SECTEUR D
			QUARTIER SUD
			SOUS-SECTEUR I
			QUARTIER SUD
2	• 1 HALLE GARDERIE (141 m ² de plancher)	210 m ²	QUARTIER SUD
			SOUS-SECTEUR D
3	• 1 HALLE GARDERIE (141 m ² de plancher)	210 m ²	QUARTIER SUD
			SOUS-SECTEUR I
3	• 1 HALLE GARDERIE (141 m ² de plancher)	210 m ²	QUARTIER NORD
			SOUS-SECTEUR J
	TOTAL	3.400 m ²	
4	D I V E R S • ACTIVITES COMMERCIALES ET ARTISANALES	5.000 m ²	QUARTIER SUD
			SOUS-SECTEUR I
			QUARTIER SUD
7	• LIEU DE CULTE	2.000 m ²	QUARTIER SUD
			SOUS-SECTEUR D
	TOTAL	7.000 m ²	



.../...

Sous-Secteur	Surface de terrain affectée aux logements	Coefficient maximum d'occupation du sol (C.O.S.)	Hauteur maximum des constructions	Surfaces affectées aux commerces, ventes et réserves	Coefficient maximum d'emprise au sol (C.R.S.)
Sous-Secteur A1	97.440 m ²	0,90	R + 9	-	0,35
Sous-Secteur A2	46.060 m ²	1,40	R + 9	-	0,35
Sous-Secteur D	32.660 m ²	0,70	R + 4	-	0,50
Sous-Secteur D	9.570 m ²	1,50	R + 6	-	0,50
Sous-Secteur D	54.700 m ²	0,90	R + 9	-	0,40
Sous-Secteur D	18.650 m ²	1,40	R + 10	-	0,40
Sous-Secteur F	43.530 m ²	1,60	R + 16	2.850 m ²	0,50
Sous-Secteur G	66.450 m ²	0,90	R + 10	-	0,35

ARTICLE 9 - POSSIBILITES MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL
 Les possibilités d'occupation du sol sont définies à partir des éléments, ci-dessous, opératives à chacun des sous-secteurs.

NOBRE MAXIMUM DE LOGEMENTS

- sous-secteur A-1 800 logement
- sous-secteurs A2-B-C 926 logement
- sous-secteurs D-E-F 1.260 logement
- sous-secteur G 570 logement
- total 3.656 logement

HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Les hauteurs maximales des constructions sont définies précédemment : toutefois, l'ensemble des constructions d'un secteur considéré ne pourra être réalisé à cette hauteur maximale.

Les volumes devront être décrochés en hauteur et étudiés dans l'esprit défini à l'article 9, paragraphe 5, ci-après.

Il ne pourra être construit de volume continu à hauteur constante de plus de 45 mètres de long sans décrochement.

ARTICLE 9 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

1 - ACCES ET VOIRIES

En général, les circulations seront périphériques, les espaces centraux étant réservés aux piétons.

Les circulations seront donc conçues pour ne permettre qu'un accès occasionnel des voitures à proximité des immeubles (pompiers, démnagements), sauf dans le cas de garages incorporés aux bâtiments d'habitation.

Dans cet esprit, les voies seront de 4 types suivant les fonctions à assurer, ces types pouvant se superposer.

Les voies intérieures à créer, non figurées au plan, seront librement ouvertes à la circulation publique.

a) - les voies d'accès automobiles

Ces voies auront des rétrécissements en hauteur et en largeur.

longueur, que possible, permettront l'accès des parkings et garages depuis la voie principale à laquelle elles se raccordent dans les conditions prévues à l'article 6 - 3^e du TITRE II.

Elles seront à l'écart des cheminements de piétons.

Les trottoirs seront revêtus ou traités en accotements engazonnés et plantés.

b) - voies pompiers et démnagements

Ainsi qu'il est exposé plus haut, ces voies ne sont destinées qu'à une desserte occasionnelle.

Leur nature sera étudiée de manière à placer l'automobiliste dans des conditions inhabituelles de circulation et en décourager ainsi l'usage sans nécessité impérieuse.

Leur traitement devra également permettre leur intégration aux espaces paysagés qu'elles emprunteront.

Elles devront, néanmoins, répondre aux caractéristiques techniques nécessitées par leurs fonctions qui sont : accès des services de sécurité incendie et des camions de démnagements, ambulances, ou voitures de livraison.

Des installations en interdisant l'accès aux véhicules particuliers doivent être établies en accord avec les services de sécurité.

c) - allées de piétons

Celles-ci seront à l'écart des voitures.

.../...

Elles seront traitées de manière rustique et de largeur variable suivant les endroits. Il n'y aura pas de bordurettes saillantes. Elles comporteront des élargissements formant mails où des arbres seront plantés dans les allées mêmes. Leur revêtement sera de couleur chaude, rose ou rouge (tarmac, asphalte, ou gravillon stabilisé) - voir croquis en annexe -.

d) - chemin de collecte des ordures

Les ordures ménagères seront recueillies en containers mobiles de type normalisé, ces récipients étant traçés jusqu'en des points de collecte situés à proximité des voies principales et d'accès facile pour les hommes de collecte publique.

Les chemins de collecte seront constitués par des chaussées étroites d'une largeur maximum de 2 mètres sans bordure saillante.

Les postes de collecte d'ordures seront dissimulés par des talus et des plantations denses : haies vivaces, arbustes à feuillage persistant.

2 - BRANCHEMENTS ET RESEAUX DIVERS

Les terrains doivent être desservis par des réseaux enterrés, établis en accord avec le SYNDICAT COMMUNAUTAIRE D'AMENAGEMENT DE L'AGGLOMERATION NOUVELLE DE MARNE LA VALLEE-VAL MAUREE; et les services concessionnaires, dans des conditions d'hygiène et de sécurité correspondant au mode d'occupation du sol prévu à l'article 6 ci-dessus.

3 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES

Les implantations des constructions, par rapport aux voies, devront respecter les servitudes non asséficandi

.../...

définies à l'article 6 - 1° ci-dessus.

4 - IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX CONSTRUCTIONS VOISINES

Les constructions implantées le long de la limite de la zone d'aménagement concerté respectent les conditions réglementaires de prospect du Règlement National d'Urbanisme à l'égard des fonds voisins extérieurs à la zone d'aménagement concerté.

A l'égard des fonds voisins intérieurs à la Z.A.C., les constructions établies de part et d'autre d'une limite séparative bénéficient, les unes par rapport aux autres, et en tant que de besoin, de dispositions de cour commune.

Les stipulations du Règlement National d'Urbanisme concernant les prospects entre bâtiments et les vues directes s'appliquent dans tous les cas.

En particulier, la longueur des vues directes des pièces habitables ne peut être inférieure à 8 mètres ; leur largeur doit être au moins égale à 5 mètres sans être, toutefois, inférieure à la largeur des baies correspondantes.

Les vues directes ainsi définies sont réciproques pour les façades des bâtiments se faisant face, qu'ils appartiennent ou non au même propriétaire.

5 - INTEGRATION AU SITE - CARACTERISTIQUES DES CONSTRUCTIONS

Les constructions à plusieurs niveaux doivent comporter des escaliers anti-fumées conformes aux règles de protection contre l'incendie et établies en accord avec les services intéressés.

.../...

a) - Composition des plans de masse

Les plans de masse devront répondre aux données générales suivantes.

L'intégration au site impose des constructions de hauteur décroissante du sud vers le nord ainsi que du centre des îlots vers la coulée verte centrale du centre des îlots vers le lotissement de CHAMPS-GOURNAY, et du centre des îlots vers les bois de Grèce, et l'implantation en suivant les courbes de niveaux.

On sera donc amené à concevoir des plans respectant les paysages naturels pour s'ouvrir de manière souple sur l'espace paysagé central.

On recherchera une composition variée, ouverte, et offrant des perspectives contrastées, avec les surprises, des biais, etc..., pour permettre la pénétration des espaces verts.

Le tracé de circulation sera souple, les implantations parallèles aux courbes de niveaux.

Les immeubles seront en général traités de manière ponctuelle pour laisser des percées. Les grandes longueurs de construction seront évitées.

Pour le traitement des circulations, l'attention est attirée sur le fait que la voiture doit être exclue du centre des compositions, pour le laisser au piéton.

Les voitures seront groupées soit en parkings

.../...

extérieurs au sol, soit sous dalle dans les centres d'îlots.

Les dessertes vraiment obligatoires telles que : ordures, papiers, démenagements, seront assurées soit par des voies "pompier", traitées de façon paysagée, et interdites en principe à la circulation, et en tous cas au parking, soit par des chemins de piétons largement reliés aux voies périphériques.

Les ordures seront collectées par les chemins de piétons dans des dépôts situés à proximité des voies.

Enfin, la composition des volumes devra garder une échelle humaine et un caractère gai et attrayant ; il y aura donc des immeubles de différentes hauteurs sans rigidité ni systématisme.

La liberté de plans sera au contraire recherchée au maximum.

b) - Aspect extérieur des constructions

En corollaire de ce qui précède, on recherchera le caractère attrayant des façades qui devront être animées le plus possible.

Les grandes surfaces plates seront évitées. Il y aura des décrochements, balcons, loggias, jardinières, etc... cette description étant donnée à titre indicatif pour marquer le caractère attrayant recherché.

Les revêtements de façades, recherchant les contrastes et évitant la monotonie, utiliseront si possible des matériaux de couleurs naturelles. Les matériaux naturels seront également recherchés dans le traitement des éléments de menuiserie. Il n'y aura pas de couleurs violentes.

.../...

On recherchera l'emploi des éléments en bois, volets, persiennes, balcons, etc...

c) - Intégration des constructions à leur environnement

Le plus grand soin sera apporté au traitement architectural et paysagé des espaces extérieurs en liaison avec les constructions.

La transition entre les immeubles et le sol ne devra jamais être brutale.

Elle sera ménagée par l'emploi et l'agencement des dallages et revêtements de sols colorés, de talus et perrés, d'éléments minéraux et végétaux, d'éléments de mobilier urbain et sculpturaux.

6 - STATIONNEMENT

a) - Organisation générale

Le Parti adopté par le Plan d'Aménagement est basé sur le principe de la séparation des circulations et des aires affectées aux piétons et aux voitures, la zone urbanisée étant, dans toute la mesure du possible, réservée à l'homme à pied tandis que la voiture est retenue à la périphérie.

Les espaces intérieurs et le cœur des îlots seront donc aménagés pour le piéton (promenades et jeux).

Les voies indispensables au service : pompiers, démenagements, ambulances, services des équipements, seront traitées de façon à ne permettre ni le stationnement (voies étroites), ni la traversée (voies en cul de sac) du quartier.

.../...

Les ouvrages pourront être prévus à un ou plusieurs niveaux ; les parkings enterrés seront conçus de telle sorte que, dans toute la mesure du possible, leur terrasse puisse être directement accessible du sol environnant.

Dans tous les cas, la dalle de couverture devra être conçue pour être aménagée en jardins et aires de jeux, ce qui représente une surcharge minimum de 500 kgs par m².

Parkings en surfaces

Ils seront réalisés conformément aux prescriptions de l'article 6 - 2° ci-dessus.

7 - ESPACES LIBRES ET PLANTÉS

Tous les espaces non construits, autres que ceux affectés aux voies et parkings, seront traités en jardins plantés.

Ces espaces libres seront conçus de telle sorte qu'ils constituent un prolongement naturel des espaces verts publics mentionnés au titre II ci-dessus, et sont soumis à la même réglementation : article 6 - 4°.

Les éléments de mobilier urbain, notamment bancs, signalisation, éclairage public, seront traités de manière identique à ceux des espaces publics.

Dans chacun des sous-secteurs, la superficie d'espaces libres devra représenter au minimum 10 % de la superficie des terrains affectés à la construction de logements.

Les clôtures sont interdites à l'exception de celles entourant certains équipements pour lesquels elles sont obligatoires.

.../...

Elles seront alors relativement basses et bordées de haies vives.

Les clôtures à poteaux béton, les clôtures à soubassement, seront coartées.

Elles seront constituées soit par des lisses en bois ou en béton, soit par des planches béton plantées dans le sol, soit par des clôtures métalliques sans soubassement suivant croquis joints en annexe.

Aires de jeux pour enfants

Celles-ci seront soit isolées, soit situées sur les dalles supérieures de parkings.

Elles seront bordées d'arbustes. Les garde-corps, s'il y a lieu, seront traités en prolongement de l'architecture des parkings.

Elles comporteront les aménagements nécessaires pour les grands et les petits.

Les installations fixes, telles que : agrès, mobilier de jeux, seront de modèle rustique, en bois, en maçonnerie, etc... à l'exception de modèles métalliques.

Les sols seront, dans toute la mesure du possible, colorés.



.../...

TITRE IV DISPOSITIONS AFFILIÉES AU SECTEUR PRINCIPALMENT APPLIQUÉ AUX ACTIVITÉS COMMERCIALES ET ARTISANALES

ARTICLE 10 - NATURE DE L'OCCUPATION DU SOL

(document graphique n° 1)

1°) - Dans les secteurs (I partiel et J) affectés aux activités commerciales et artisanales, sont autorisées les constructions de locaux commerciaux à usage de bureaux et de ventes, expositions, stockage et traitement des marchandises, les implantations d'activités de services et d'activités artisanales, de laboratoires, de stations-services, et parcs de stationnement permanent.

2°) - Dans les mêmes secteurs sont interdites les constructions à usage industriel, les entrepôts et dépôts autres que ceux nécessaires aux activités autorisées ci-dessus et les décharges de toute nature.

Tout forage particulier, destiné à l'utilisation de l'eau, toute extraction sur place de matériaux pour chantier, sont interdits.

ARTICLE 11 - POSSIBILITE MAXIMUM D'OCCUPATION DU SOL

	SOUS-SECTEUR I	SOUS-SECTEUR J
• surface de terrain affectée aux activités commerciales et artisanales	5.000 m ²	24.760 m ²
• coefficient d'occupation du sol (C.O.S.)	1	1
• hauteur maximum constructions	R + 3 = 12 m	R + 3 = 12 m

Toutefois, l'ensemble des constructions d'un secteur ne pourra être élevé à cette hauteur maxima. Les volumes devront être décrochés en hauteur et étudiés dans l'esprit défini à l'article 9 paragraphe 5 ci-avant. Il ne sera pas admis de volumes continus à hauteur constante de plus de 45 mètres de long sans décrochement.

ARTICLE 12 - CONDITIONS D'OCCUPATION DU SOL

Les dispositions de l'article 9 du TITRE III sont applicables aux "secteurs d'activités commerciales et artisanales", objet du présent titre, à l'exception du paragraphe 6 qui est remplacé par les dispositions suivantes.

STATIONNEMENT

La superficie minimum offerte aux emplacements de stationnement doit permettre la définition de 1 place par 10 m² de plancher consacré aux activités commerciales, et de 1 place par 30 m² de plancher consacré aux activités artisanales ou de bureau à l'exclusion des surfaces de dépôts autorisés.

Ces emplacements de stationnement ne peuvent être établis au niveau du sol naturel que dans la limite des superficies restant disponibles après qu'aient été réservés les terrains nécessaires aux constructions autorisées.

Les emplacements ne trouvant pas place en surface seront établis en excavation couverte ou en élévation dans les limites de hauteur indiquées à l'article 11 ci-avant.

Les parcs de stationnement aménagés au niveau du sol naturel devront être plantés.



