

LIGNE 15 : PONT DE SÈVRES < > SAINT-DENIS PLEYEL (LIGNE ROUGE)

LIGNE 15 OUEST DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Été 2015

PIÈCE
1.1.9

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Plan Local d'Urbanisme de la ville de L'Île-Saint-Denis

Sommaire

1	Préambule	5
2	Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme	9
2.1	La mise en compatibilité	11
2.1.1	Définition	11
2.1.2	Champ d'application	11
2.1.3	Objet	11
2.2	Le déroulement de la procédure	11
2.3	Le contenu du dossier de mise en compatibilité	12
2.4	Textes régissant la procédure de mise en compatibilité	12
2.4.1	Article L. 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	17
3.1	Le contexte administratif du projet	19
3.1.1	Généralités	19
3.1.2	Etat des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département de la Seine-Saint-Denis (93)	19
3.2	Présentation du projet soumis à l'enquête publique en vue de la Déclaration d'Utilité Publique	19
3.2.1	Le programme d'ensemble	19
3.2.2	Le projet : liaison en métro automatique entre Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel	21
3.2.3	Présentation technique du projet	22
3.2.4	Présentation du projet sur la ville de l'Ile-Saint-Denis	23
4	Incidences du projet sur les documents d'urbanisme s'appliquant sur la commune	25
4.1	Les documents supra-communaux	27
4.1.1	Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)	27
4.1.2	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)	27

4.2	Le PLU en vigueur	27
4.2.1	Le plan de zonage : la zone traversée	27
4.2.2	Autres éléments figurant sur le plan de zonage	27
4.2.3	Les contraintes réglementaires	27
4.2.4	Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables	29
4.2.5	Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	29
4.3	Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné	29
4.3.1	Principes retenus pour la mise en compatibilité	29
4.3.2	Compléments au rapport de présentation induits par le projet	30
4.3.3	Evolutions du règlement induites par le projet	30
4.3.4	Evolutions du règlement induites par le projet	30

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune 35

- A1. Extrait du rapport de présentation en vigueur
- A2. Extrait du rapport de présentation mis en compatibilité
- B1. Extrait du règlement en vigueur
- B2. Extrait du règlement mis en compatibilité
- C1. Extrait de l'aide au règlement en vigueur
- C2. Extrait de l'aide au règlement mis en compatibilité
- D1. Extrait du plan patrimoine en vigueur
- D2. Extrait du plan patrimoine mis en compatibilité

1 Preamble

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de l'ILE-SAINT-DENIS, en Seine-Saint-Denis, porte sur la prise en compte du projet de construction du tronçon Pont de Sèvres – 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 PLU approuvées de la commune de l'ILE-SAINT-DENIS ne permettent pas, en l'état, sa réalisation et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec le projet.

En effet, la ville de l'ILE-SAINT-DENIS est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2008.

Ce document a ensuite fait l'objet de plusieurs évolutions, la dernière procédure portant sur une modification par délibération du Conseil Municipal en date du 28 novembre 2012.

Ainsi, le document d'urbanisme de l'ILE-SAINT-DENIS ayant été institué après l'entrée en vigueur de la loi du 13 décembre 2000 « relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain » (SRU) modifiée notamment par loi du 12 juillet 2010, portant « Engagement National pour l'Environnement », instituant les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), son contenu est régi par les dispositions de l'article L. 123-1 du Code de l'Urbanisme.

La ville de l'ILE-SAINT-DENIS fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007. Il a fait l'objet d'une dernière modification approuvée le 15 décembre 2009 et a été mis en compatibilité le 17 décembre 2013 par délibération du Conseil Communautaire.

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.

2 Généralités : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

2.1 La mise en compatibilité

2.1.1 Définition

Conformément aux articles L. 123-14 et L. 123-14-2 du Code de l'Urbanisme, lorsque les dispositions du Plan d'Occupation des Sols (POS) ou du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ou d'un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) concerné ne permettent pas la réalisation d'une opération faisant l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci.

2.1.2 Champ d'application

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

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

2.1.3 Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation de tous les éléments en projet du **réseau de transport public du Grand Paris** faisant l'objet du présent dossier sur la ville de l'ILE-SAINT-DENIS. **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** : les tunnels de 10 m de diamètre environ mettant en liaison les gares et desservant les sites de maintenance.
- Les emprises des gares :
 - Les **gares souterraines** dont les dimensions sont de 110 x 30 m environ (en fonction du trafic prévu) et de profondeur 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 PLU approuvé de la ville de l'ILE-SAINT-DENIS. 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 PLU avec l'opération.

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

*Les dispositions proposées par l'Etat pour assurer la mise en compatibilité du PLU approuvé de la ville de l'ILE-SAINT-DENIS 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'État.***

3 - L'enquête publique

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité du PLU de la ville de l'ILE-SAINT-DENIS.

4 - L'avis du Conseil Municipal ou Communautaire

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

5 - La Déclaration d'Utilité Publique

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

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

2.3 Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Il comprend les documents suivants :

- Une **notice explicative de présentation**, définissant sur le territoire communal les caractéristiques essentielles du projet soumis à enquête et précisant dans quelle mesure la préservation de l'environnement est prise en compte dans le projet de mise en compatibilité du PLU au regard de la nouvelle opération. Elle aborde deux sujets :
 - La présentation du projet soumis à enquête (présentation générale, objectifs, présentation technique de l'infrastructure) et présentation des caractéristiques du projet sur la commune.
 - Les incidences du projet sur le PLU et la justification des évolutions nécessaires pour permettre sa réalisation.
- Les extraits du **rapport de présentation**, portant sur l'analyse de l'offre de transports collectifs sur la commune afin d'y ajouter un exposé des motifs des changements apportés en application de l'article R. 123-2 du Code de l'Urbanisme.
- Les extraits de la **pièce écrite du règlement du PLU** portant sur les zones concernées par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Cette dernière introduit, selon les besoins du projet sur la commune, les modifications de textes nécessaires dans les différents articles pour autoriser le projet et toutes ses composantes et en rendre possible sa réalisation.
- Deux extraits de la **pièce n°9 « Plan Patrimoine »** concerné par le projet : dans la version initiale du document en vigueur et dans la version revue pour être mise en compatibilité avec le projet. Ce dernier fait notamment apparaître les évolutions d'espace vert protégé.

Les autres pièces de ce document d'urbanisme 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. 123-23-1 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 contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

2.4.4 Autres dispositions

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

Par ailleurs, 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 « ALUR ». La loi ALUR modifie l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme régissant le contenu du règlement des PLU. Ainsi, ne sont plus en vigueur les dispositions :

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

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

En outre, la promulgation de la loi ALUR a modifié le contenu de l'article L. 123-1-5 du Code de l'Urbanisme. Ainsi, les anciennes dispositions de l'article L. 123-1-5, 7° visant à protéger des éléments pour des motifs d'ordre culturel, historique, architectural ou écologique, sont désormais codifiés au III-2e du même article. Dans un souci de lisibilité à l'égard des documents d'urbanisme concernés, la référence à l'ancien article L. 123-1-5, 7° est conservée dans les présents dossiers.

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.

Sur les onze communes concernées par l'implantation du projet de la Ligne rouge 15 Ouest, une seule commune est concernée par la présence d'un site Natura 2000. Il s'agit de la commune de l'ILE-SAINT-DENIS, qui compte sur son territoire communal le site Natura 2000 du parc départemental de l'ILE-SAINT-DENIS, situé à l'extrémité Nord du territoire communal, et appartenant à la zone de protection spéciale FR 1112013 « Sites de la Seine-Saint-Denis ».

2.5.1 Les sites Natura 2000

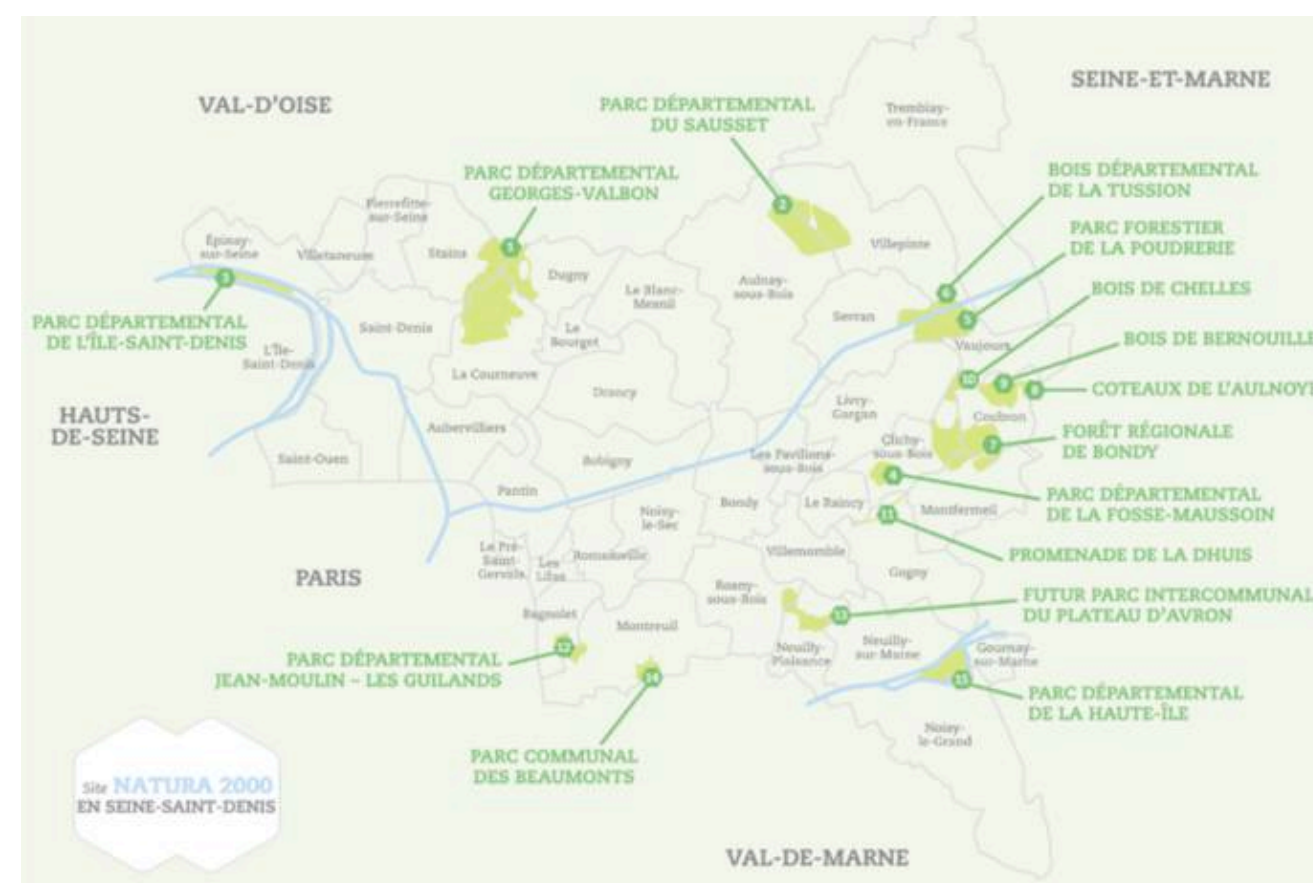
La politique de protection des sites Natura 2000, codifiée au sein du Livre IV du Code de l'Environnement, vise à préserver la diversité biologique et à valoriser le patrimoine naturel par la constitution d'un réseau de sites naturels protégés à l'échelle européenne.

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

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

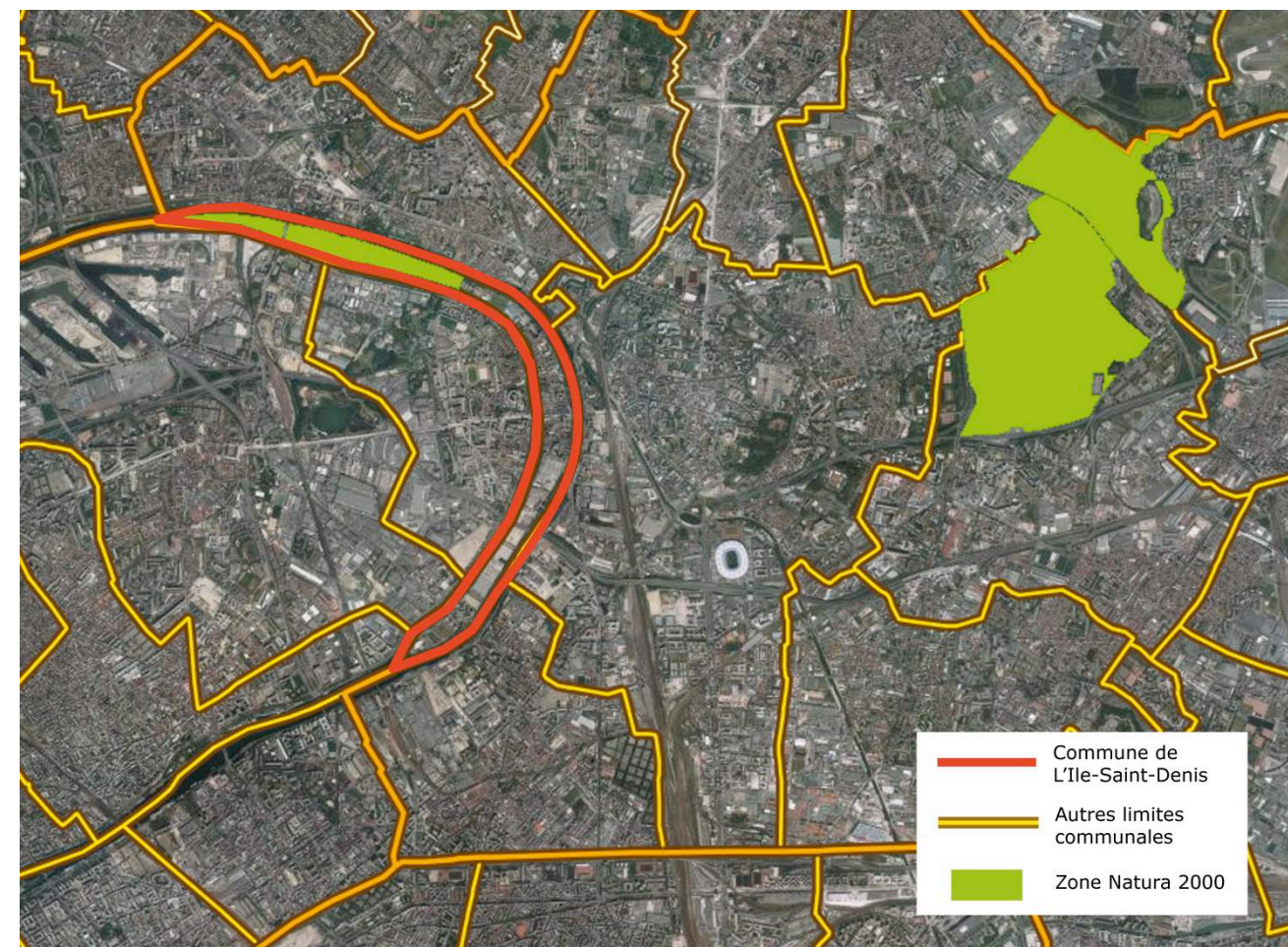
2.5.2 La Zone de protection Spéciale « Sites de la Seine-Saint-Denis »

Le département de la Seine-Saint-Denis se caractérise notamment par la présence de la Zone de Protection Spéciale (ZPS) « Sites de la Seine-Saint-Denis », regroupant 15 entités différentes, dont le parc départemental de l'ILE-SAINT-DENIS.



Les sites Natura 2000 en Seine-Saint-Denis
Source : Département de la Seine-Saint-Denis

Le document d'objectifs (DOCOB) Natura 2000 « Sites de la Seine-Saint-Denis », ZPS FR 1112013, a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 5 septembre 2011. Le DOCOB présente la ZPS de la manière suivante : « Ce site est caractérisé par sa petite taille et sa forte fragmentation, sa situation en zone urbaine dense, et la présence des populations d'oiseaux en faible voire très faible effectif, dont certaines espèces actuellement nicheuses sur le site. »



Les sites Natura 2000 à L'Île-Saint-Denis et dans les communes limitrophes
Source : Inventaire National du Patrimoine Naturel

Le territoire de la commune de L'ÎLE-SAINT-DENIS est concerné par la présence du Parc départemental de L'ÎLE-SAINT-DENIS, site de la ZPS « Sites de la Seine-Saint-Denis ». La commune de L'ÎLE-SAINT-DENIS est par ailleurs limitrophe de la commune de SAINT-DENIS accueillant, dans son extrémité Est, le Parc départemental Georges Valbon, appartenant également à la ZPS.

2.5.3 Le Parc Départemental de l’Ile-Saint-Denis

2.5.3.1 Présentation du site

Le Document d’objectif et le cahier relatif au parc départementale de L’ILE-SAINT-DENIS décrivent les milieux qui composent le site, ainsi que les espèces associées, inscrites à l’annexe I de la directive « Oiseaux » qui y sont recensés. Ces éléments sont les suivants :

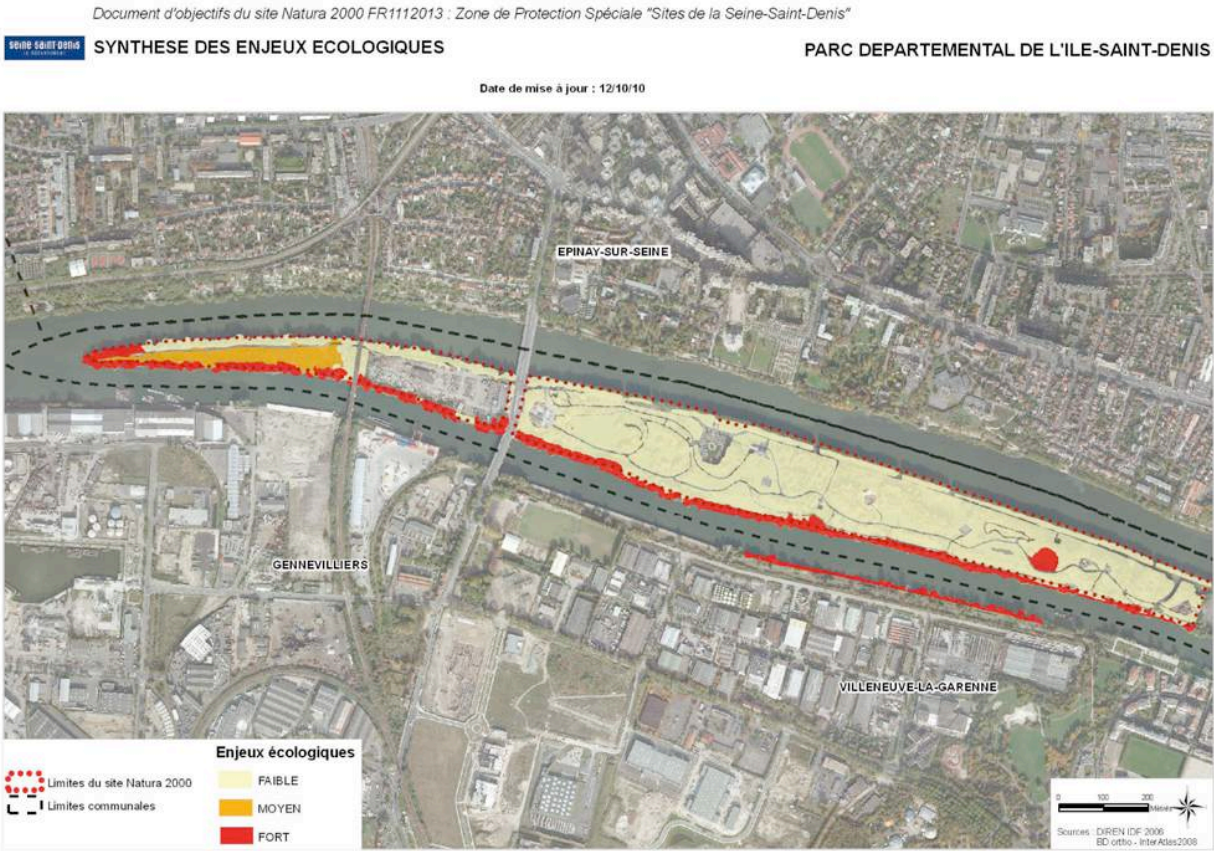
Types de milieux	Part du site concerné (%)	Espèces recensées
Milieux humides	1,1	Martin-pêcheur d’Europe Sterne pierregarin
Milieu humide	0,4	
Prairie humide	0,7	
Milieux forestiers	27,7	
Boisement de conifères jeunes	0,3	
Boisement de feuillus jeunes	16,1	
Boisement de feuillus jeunes et fourré arbustif	0,8	
Boisement de feuillus jeunes et pelouse de parc	0,1	
Ripisylve	10,3	
Pelouses et cultures	30,6	
Pelouse de parc	26,7	
Pelouse de parc et boisement de feuillus jeunes	3,6	
Pelouse de parc et fourré arbustif	0,3	
Milieux ouverts	20,4	
Fourré arbustif	6	
Fourré arbustif et boisement de conifères jeunes	2,3	
Fourré arbustif et prairie sèche	0,2	
Prairie	6,8	
Prairie améliorée	0,8	
Prairie sèche	4,2	
Autres (zones non végétalisées)	20,2	

2.5.3.2 Enjeux écologiques

L’analyse écologique présentée dans le DOCOB du site parc départemental de L’ILE-SAINT-DENIS, met en avant les enjeux écologiques suivants, par milieu et par espèce :

- Les milieux humides présentent des enjeux de conservation forts, notamment pour la préservation du Martin-pêcheur sur la rive Sud et la future mare ;
- Les milieux ouverts présentent des enjeux de conservation moyens qui se concentrent sur la pointe Ouest du site où la Pie-grièche écorcheur (non observée actuellement sur le site) pourrait nicher occasionnellement ;
- Les milieux boisés présentent un enjeu faible.

En raison de la valeur patrimoniale forte d’une espèce inscrite à l’annexe I de la directive « Oiseaux » (Martin-pêcheur d’Europe) et de sa présence sur le site du parc départemental de L’ILE-SAINT-DENIS, celui-ci présente donc des enjeux forts de conservation.



2.5.3.3 Enjeux et menaces potentielles

L'enjeu le plus fort sur ce site est lié à la présence du Martin-pêcheur. Le niveau de protection de la Sterne Pierregarin a été jugé faible par le DOCOB. Le tableau ci-après recense les menaces potentielles pesant sur les espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » :

Espèce	Menaces potentielles	Effets induits par la mise en compatibilité du PLU
Martin-pêcheur d'Europe (Nicheur occasionnel)	Colonisation naturelle par la végétation arbustive et arborée des berges à nu, modification du profil de la berge en face de la rive gauche, variation du niveau de l'eau en période de reproduction, pollutions de l'eau, état de conservation des berges (pollutions des sols), travaux d'aménagement des berges	Néant, la mise en compatibilité du PLU de L'ILE SAINT DENIS, du fait de la localisation des secteurs concernés par la procédure (à 3 km environ du site Natura 2000), comme du fait des caractéristiques des évolutions du droit du sol qu'elle génère (évolutions portant sur un secteur déjà urbanisé) n'aura aucun effet sur les espèces inscrites à l'annexe I de la Directive ni sur les menaces pouvant peser sur ces espèces (absence de destruction ou de dérangement d'individus et absence d'incidences directes potentielles sur leurs habitats).
Sterne pierregarin (Territoire de chasse associé à des zones de nidification potentielle)	Les pollutions accidentelles des eaux des plans d'eau et des rivières limitent la ressource alimentaire disponible. La variation du niveau de l'eau entre mai et août. Le dérangement et les risques de prédation (promeneurs, chiens, rats...)	

La mise en compatibilité du PLU de L'ILE-SAINT-DENIS n'a pas d'incidences sur ce site. En effet, celui-ci ne se situant pas dans les secteurs visés par la mise en compatibilité, elle ne modifie pas l'occupation du sol dans le site Natura 2000.

D'autre part, les adaptations apportées au PLU concernent des zones déjà urbanisées, ce qui signifie qu'à ces endroits les adaptations effectuées n'ont pas consisté en l'ouverture de nouveaux droits à construire. Les adaptations faites aux règlements de ces zones urbaines visent uniquement à autoriser une implantation d'un ouvrage annexe nécessaire au projet, dans un secteur déjà urbanisé. Elles n'ont donc pas d'incidences sur le site Natura 2000.

Ainsi, les incidences de la mise en compatibilité du PLU de L'ILE-SAINT-DENIS sur le parc départemental de L'ILE-SAINT-DENIS peuvent être considérées comme nulles.

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

Ainsi, la mise en compatibilité du PLU de L'ILE-SAINT-DENIS n'est pas soumise à la procédure d'évaluation environnementale.

3 Présentation générale du projet et de son contexte

3.1 Le contexte administratif du projet

3.1.1 Généralités

Le tracé du réseau de transport public du Grand Paris, sur le tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel, traverse **11 communes** toutes dotées d'un POS ou PLU. Neuf d'entre elles nécessitent une mise en compatibilité.

La répartition des communes dont les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité par département est, du Sud au Nord :

- Département des Hauts-de-Seine (92) : 8 communes (8 Plans Locaux d'Urbanisme).
- Département de la Seine-Saint-Denis (93) : une commune (un Plan Local d'Urbanisme).

Par ailleurs, la commune de Saint-Cloud est également couverte par le **SCoT des Coteaux et Val-de-Seine**. Celle de L'ILE-SAINT-DENIS est incluse dans le **SCoT de Plaine Commune**.

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 Etat des lieux des documents d'urbanisme des communes concernées dans le département de la Seine-Saint-Denis (93)

Dans le département de la Seine-Saint-Denis, 2 communes sont concernées par le projet.

Ces deux communes possèdent un Plan Local d'Urbanisme (PLU), conforme aux nouvelles dispositions du Code de l'Urbanisme.

Le PLU de Saint-Ouen ne nécessitant pas de mise en comptabilité dans le cadre de la ligne 15 Ouest, seul le PLU de L'ILE-SAINT-DENIS est concerné par la présente mise en compatibilité dans le département de la Seine-Saint-Denis.

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

3.2.1 Le programme d'ensemble

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

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

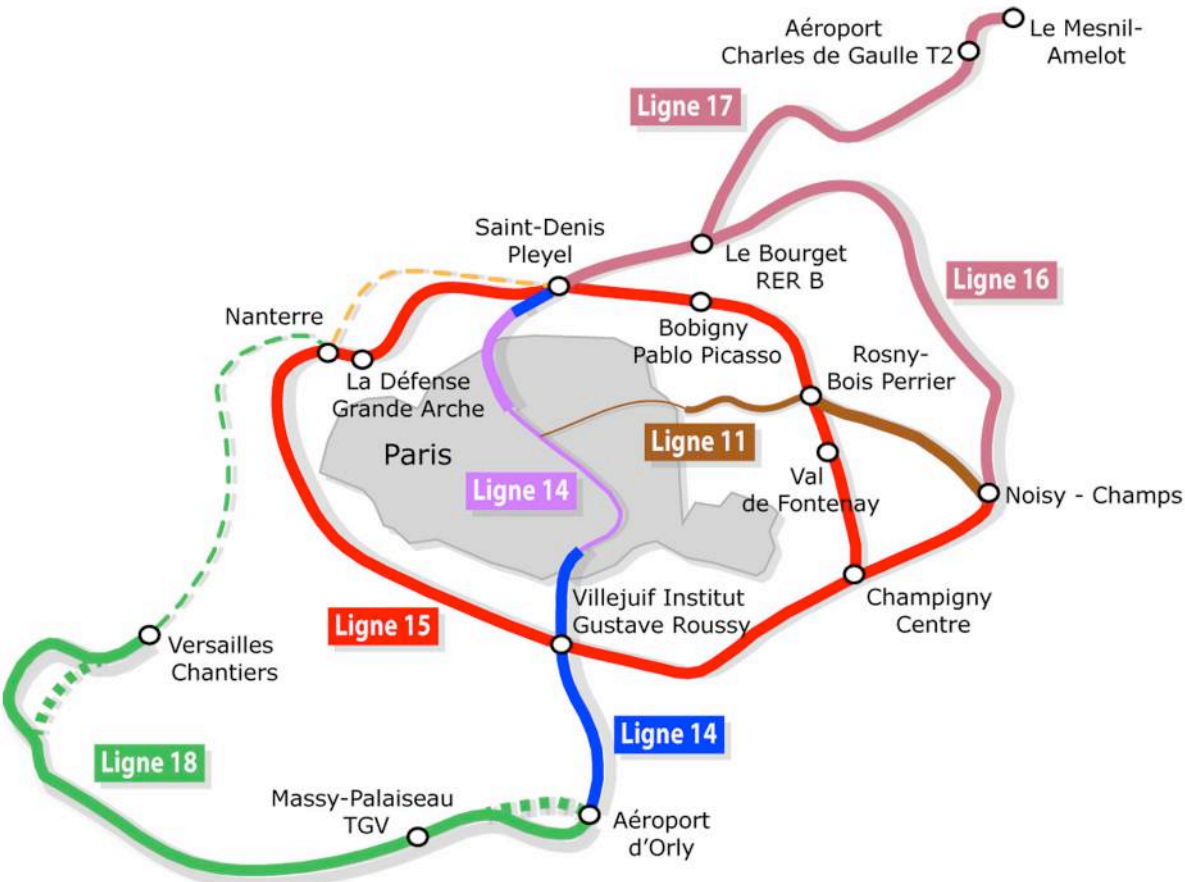
Le programme répond aux objectifs suivants :

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



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

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 Pont de Sèvres et Saint-Denis Pleyel

Compte tenu de l'ampleur du programme d'ensemble et de son étendue géographique, le réseau sous maîtrise d'ouvrage de la Société du Grand Paris (lignes bleue, rouge et verte) 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 autonome, cohérent en termes d'organisation des travaux.

Le tronçon objet de la présente enquête publique relie 9 gares nouvelles entre les gares de « Pont de Sèvres » et « Saint-Denis Pleyel ». Le projet représente environ 20,3 km de ligne nouvelle, insérés en souterrain.

Du Sud-Ouest au Nord-Est, les gares du projet sont présentées dans le tableau suivant :

Les 9 gares du projet
Saint-Cloud
Rueil - Suresnes « Mont Valérien »
Nanterre La Boule
Nanterre La Folie
La Défense
Bécon-les-Bruyères
Bois-Colombes
Les Agnettes
Les Grésillons

A terme, toutes les gares de la future ligne seront en correspondance avec des lignes de métro, RER, tramway et Transilien, à l'exception du secteur du Mont Valérien à Rueil Malmaison et Suresnes qui hébergera une gare nouvelle. Ainsi, sept de ces gares sont en correspondance avec le réseau lourd actuel de transport en commun ; la gare de « Nanterre La Boule » sera également en correspondance avec le futur prolongement du tramway T1 depuis Asnières-sur-Seine et Gennevilliers.

Le projet doit être exploité avec un métro automatique de grande capacité : trains d'une largeur d'au moins 2,80 m et d'une longueur de 108 m, sur roulement fer, avec une capacité d'environ 1 000 places par rame.

A la réalisation du tunnel et des nouvelles gares s'ajoute la réalisation 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 (ouvrages d'épuisement), ainsi que l'alimentation en électricité de la ligne et des équipements du tunnel, des gares et des ouvrages annexes.

3.2.3 Présentation technique du projet

3.2.3.1 Le tunnel

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 (la majorité du tunnel étant creusée au tunnelier),
- 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 : entre les gares de Saint-Cloud Transilien et Saint-Denis Pleyel, le niveau du rail évolue en moyenne entre 16 m et 40 m au-dessous du niveau du terrain naturel. A l'est, entre les deux bras de la Seine, à L'Ile-Saint-Denis, le tunnel atteint un point bas localisé à une profondeur de 48 m environ sous le niveau du terrain naturel. Le tunnel a un diamètre extérieur de 10 m environ.

Les puits d'entrée et de sortie des tunneliers sont des ouvrages de génie civil permettant le montage et le démontage des tunneliers en vue du creusement du tunnel. Ces puits sont creusés dans le sol, à l'intérieur d'une enceinte de parois moulées. Leur profondeur peut varier de 25 à 30 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. Cependant, il est parfois nécessaire d'implanter ces puits sur des emprises spécifiques.

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

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

Dans le cas de la Ligne 15 Ouest, les tunneliers utilisés seront à pression de terre, les terrains rencontrés étant essentiellement marneux ou en calcaire. De plus, les tunneliers à pression de terre sont plus adaptés au franchissement des parois moulées en entrée et sortie des gares.

En l'état actuel des études, deux puits d'entrée de tunneliers servant au montage des tunneliers, puis à la logistique de leur fonctionnement, sont aménagés pour la réalisation du tronçon Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel du réseau Grand Paris Express. Deux ouvrages permettront la sortie des tunneliers.

3.2.3.2 Les gares

La profondeur des gares sur ce tronçon est importante (entre 23 et 38 m de profondeur des quais), principalement à cause de la topographie et du type de zone traversée, le milieu urbain dense de la petite couronne. Cette conception permet de limiter les impacts du tunnel sur le bâti en surface. Par ailleurs, plusieurs ouvrages et réseaux souterrains existants (tunnels du RER et du métro, réseau du SIAAP) contraignent le passage du tunnel et imposent une profondeur plus importante pour éviter les interférences.

Les gares se composent de deux parties :

1. La partie souterraine de la gare (la station) dont les dimensions sont de 110 x 30 m en moyenne (en fonction du trafic prévu) et de profondeur variable, accueillant notamment les quais, mezzanines et circulations verticales (ascenseurs, escaliers mécaniques, escaliers fixes, etc.) 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'épuisement, postes de redressement pour l'alimentation électrique, etc.

PIECE I – MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

Les ouvrages de ventilation/désenfumage sont équipés de deux ventilateurs permettant l'extraction ou l'insufflation d'air dans le tunnel. L'air est extrait vers la surface via des gaines de ventilation et des grilles de rejet. Celles-ci ont une surface de l'ordre de 30 à 40 m² en cas de circulation possible, 20 m² lorsqu'elles sont protégées et inaccessibles au public. Généralement, les ouvrages de ventilation/désenfumage sont mutualisés avec les ouvrages d'accès pompiers.

Les accès aux ouvrages d'épuisement devront être réalisés entre chaque gare.

Ces accès représenteront une emprise au sol d'environ 30 m², sans élévation par rapport au niveau du sol.

Les postes de redressement seront réalisés tous les 2 km environ. En règle générale, les postes de redressement sont intégrés dans les espaces des gares et sur le domaine public. Lorsque les espaces gares ne le permettent pas, ils sont localisés à des emplacements mutualisés avec des puits d'accès de secours, dans des locaux de 150 m² situés en surface au niveau rez-de-chaussée. Ils pourront représenter une émergence significative (équivalent d'un R+1). Comme pour les gares, et en fonction de leur environnement patrimonial, paysager et urbain, des dispositions en matière de traitement paysager seront prises pour favoriser l'intégration des ouvrages techniques annexes.

3.2.4 Présentation du projet sur la ville de l'Ile-Saint-Denis

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le Sud du territoire de l'ILE-SAINT-DENIS en tunnel uniquement sur une longueur d'environ 400 m. Il présente les caractéristiques principales suivantes :

- Une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris entre le quai de l'Aérodrome et le quai Châtelier ;
- L'implantation d'un ouvrage technique annexe dans l'espace public de la cité Marcel Cachin.

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

4.1 Les documents supra-communaux

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

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

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

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

4.1.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La ville de L'ILE-SAINT-DENIS fait également partie du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Plaine Commune, approuvé le 23 octobre 2007. Il a fait l'objet d'une dernière modification approuvée le 15 décembre 2009 et a été mis en compatibilité le 17 décembre 2013 par délibération du Conseil Communautaire.

4.2 Le PLU en vigueur

4.2.1 Le plan de zonage : la zone traversée

Le tracé du futur tronçon du réseau de transport public du Grand Paris traverse le territoire de L'ILE-SAINT-DENIS sur une longueur totale d'environ **400 m**.

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

- D'une part, par une section de l'infrastructure courante souterraine du réseau de transport public du Grand Paris ;
- D'autre part, par l'implantation d'un ouvrage technique annexe.

Le tracé est implanté sur une seule zone du PLU de la ville de L'ILE-SAINT-DENIS : **la zone urbaine UB et ses secteurs UBa et UBc**. Cette zone est concernée à la fois :

- Par la longueur du tracé en tunnel, entre le quai de l'Aéropole et le quai Châtelier.
- Par un ouvrage technique annexe situé dans l'espace public de la cité Marcel Cachin.

Selon le Règlement d'Urbanisme, la zone UB correspond « **aux quartiers urbanisés sur la pointe Sud sous la forme de grands fragments « modernes », en particulier les grands ensembles.** »

Elle comprend trois sous-secteurs : UBa, UBb, UBc ».

4.2.2 Autres éléments figurant sur le plan de zonage

L'infrastructure souterraine passe sous plusieurs prescriptions autour du boulevard Marcel Paul, sans les remettre en cause. Il s'agit :

- D'une part, de la limite des 100 m qui fixe des règles spécifiques de stationnement.
- D'autre part, du périmètre d'interdiction de logements au rez-de-chaussée.
- Enfin, de la marge de recul de 7 mètres.

Le tracé en souterrain est implanté sous deux éléments identifiés au titre de l'article L. 123-1-5 III 2° (anciennement L.123-1 7°) du Code de l'Urbanisme : l'entrée de ville constituée par le boulevard Marcel Paul et les aménagements des berges de la Seine à conforter.

En l'espèce, si le tracé du tunnel du réseau de transport public du Grand Paris est prévu pour passer sous l'emprise de ces prescriptions, il reste que le tunnel doit s'implanter à une grande profondeur (plus de 15 m), si bien qu'il ne remet nullement en cause ces prescriptions de surface.

L'ouvrage technique annexe est implanté au sein de la Cité Marcel Cachin, protégé au titre de l'article L. 123-1-5 III 2° (anciennement L.123-1 7°) du Code de l'Urbanisme.

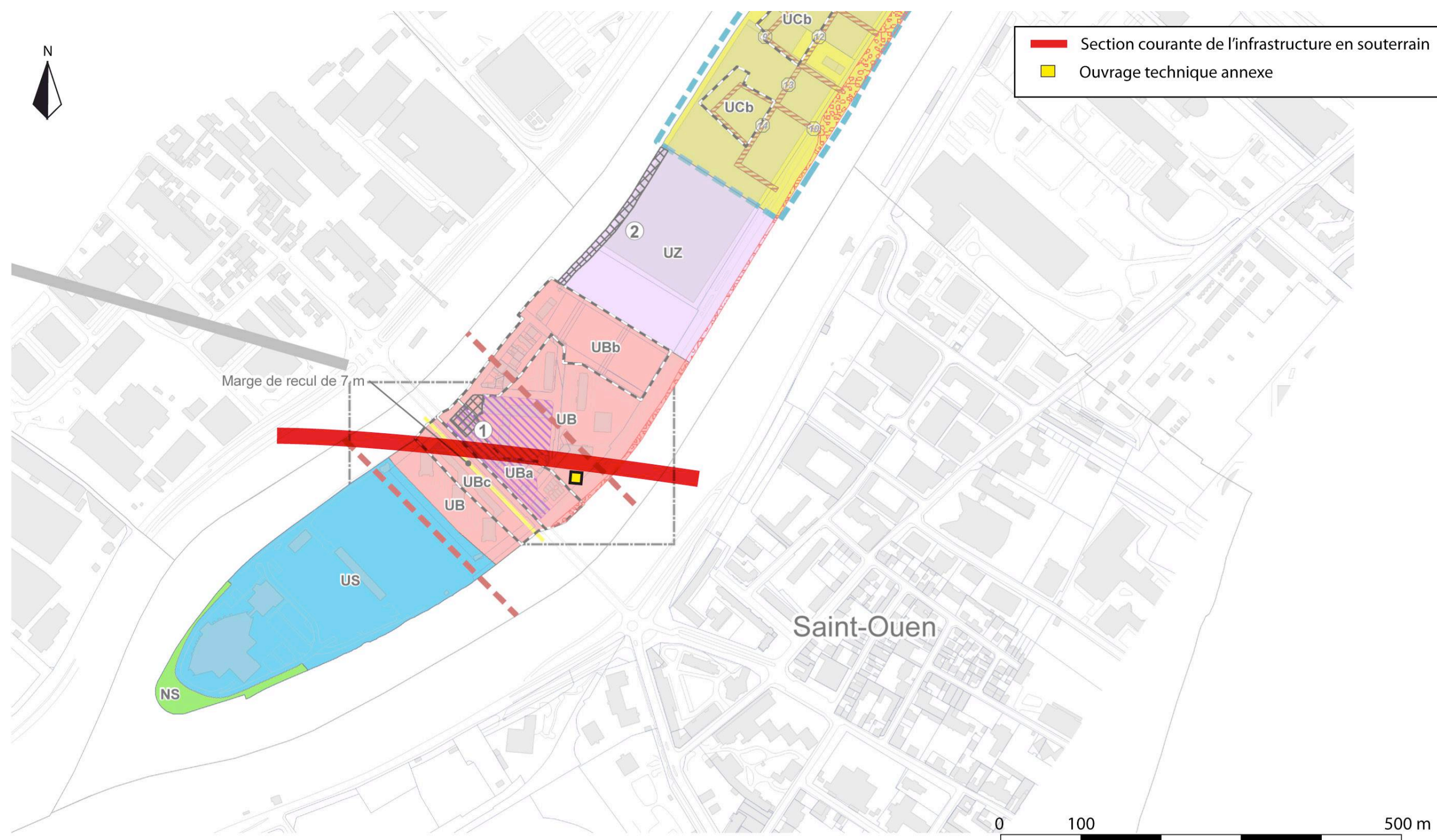
Toutefois, compte tenu des dispositions particulières relatives à cet espace, **l'implantation de l'ouvrage technique annexe sur l'emprise aménagée en parking nécessite une réduction ponctuelle de cette protection.**

4.2.3 Les contraintes réglementaires

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

- Monument historique classé et périmètre de protection de 500 m de rayon : château de Saint-Ouen, classé en date du 16 juin 1965.
- Monument historique inscrit et périmètre de protection de 500 m de rayon : église se Saint-Ouen le Vieux, inscrit en date du 6 juin 1933.
- Monument historique inscrit et périmètre de protection de 500 m de rayon : centre sportif municipal de Saint-Ouen et bâtiment B situé sur l'île de Vannes sur la commune de L'ILE-SAINT-DENIS, inscrit en date du 23 avril 2007.
- Servitude aéronautique de dégagement.
- Servitude de marchepied.
- Transmission radioélectrique – protection contre l'électromagnétisme.

**EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DE LA VILLE DE L'ILE-SAINT-DENIS
FAISANT APPARAÎTRE LES ÉLÉMENTS DU PROJET**



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

Les éléments du projet se situent également à proximité immédiate de la zone couverte par la servitude de protection des installations sportives liée au centre sportif municipal de l'Île de Vannes.

Toutefois, seules les servitudes imposant des dispositions particulières au niveau du sous-sol sont à prendre en considération pour les parties du projet en souterrain.

Néanmoins pour l'ouvrage technique annexe, les servitudes de surface sont également à prendre en compte.

Le projet est également concerné par le **Plan de Prévention des Risques d'Inondation** (PPRI) de la Seine approuvé le 21 juin 2007. La zone inondable concerne le projet sur les deux rives du fleuve.

Enfin, le projet traverse la zone archéologique couvrant le Sud de l'Île « *village, ferme et fortification médiévale* ».

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

4.2.4 Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables

L'orientation n°2 du PADD « *Retisser les liens entre les différents quartiers de l'Île-Saint-Denis et renforcer les échanges intercommunaux* » prend en compte le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

Le texte précise notamment : « *Promouvoir une circulation apaisée sur l'Île-Saint-Denis en minimisant le trafic de transit en traversée de l'Île (...) et en améliorant la desserte en transport en commun à l'intérieur et vers l'extérieur de l'Île* ».

La justification de cette orientation figurant dans la Rapport de Présentation est encore plus explicite :

« *La nécessité de déployer et de conforter les transports collectifs est un point de développement majeur du territoire, notamment en tenant compte des points de dessertes prioritaires comme les lieux de vie, de travail et de formation.*

A l'Île-Saint-Denis, le passage futur du tramway par le prolongement de la ligne T1 va contribuer à améliorer la desserte de la commune en transport en commun. Pour assurer la pérennité des transports à vocation collective, l'intermodalité entre une multitude de moyen de transport (vélo, marche à pied, voiture,...) doit être au cœur de tout nouveau projet de territoire. ».

Le réseau de transport public du Grand Paris participera à la réduction des trafics de transit sur l'Île, notamment par la proximité des gares de « Les Grésillons » sur la commune de GENNEVILLIERS et « Saint-Denis Pleyel » sur SAINT-DENIS.

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

4.2.5 Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

Aucune des Orientations d'Aménagement ne concerne directement le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

4.3 Mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné

Ce chapitre définit les différentes mesures qui vont permettre d'adapter les dispositions du PLU en vigueur de l'ÎLE-SAINT-DENIS au contenu du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

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

- **Le complément apporté au rapport de présentation pour y insérer un exposé des motifs des changements apportés.**
- **Le complément apporté à la pièce écrite du règlement d'urbanisme afin d'y introduire en tant que de besoin dans la zone traversée par le projet, les compléments nécessaires pour autoriser le projet dans toutes ses composantes.**
- **L'adaptation de la pièce n°9 « Plan Patrimoine » afin de réduire un espace vert protégé pour permettre la réalisation d'un ouvrage technique annexe.**

Les autres pièces n'appellent pas d'évolutions.

4.3.1 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 PLU de l'ÎLE-SAINT-DENIS donne une définition des équipements collectifs d'intérêt général, qui est cependant trop restrictive et qu'il faudra compléter pour la rendre compatible avec le projet.

4.3.2 Compléments au rapport de présentation induits par le projet

Conformément aux dispositions du Code de l'Urbanisme, un exposé des motifs des changements apportés est inséré dans le document, à la fin du chapitre « CHAPITRE 4 – JUSTIFICATION DES DISPOSITIONS DU PLAN LOCAL D'URBANISME » :

4.9 Mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la ligne 15 Ouest du Réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

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

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

- L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;
- L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;
- L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;
- L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

- L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;
- L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avèreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

4.3.3 Evolutions du règlement induites par le projet

Cette évolution résulte de la nécessité d'adapter une protection compte tenu de l'implantation d'un ouvrage technique annexe dans le parc de la cité Marcel Cachin, identifié comme espace vert protégé. **Cet espace vert protégé sera réduit d'une surface d'environ 400 m².**

4.3.4 Evolutions du règlement induites par le projet

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

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

- Dans l'aide au règlement : la définition des « équipements collectifs d'intérêt général ».
- Dans toutes les zones :
 - L'article 1 « Occupations et utilisations du sol interdites ».
 - L'article 2 « Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ».
- Pour les zones où seront localisés des ouvrages techniques annexes¹, c'est un ensemble plus large d'articles gérant l'implantation, l'emprise et le gabarit des constructions qui pourront être amenés à évoluer pour tenir compte des contraintes techniques propres au projet. Ces évolutions ne seront, bien sûr, proposées que lorsque ces différents éléments du projet seront implantés sur des parcelles cadastrées et soumis au régime des autorisations d'urbanisme :
 - L'article 6 « Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ».
 - L'article 7 « Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ».
 - L'article 9 « Emprise au sol ».
 - L'article 10 « Hauteur maximale des constructions ».
 - L'article 12 « Stationnement ».
 - L'article 13 « Espaces libres et plantations ».

¹ Rappelons qu'il s'agit des bouches d'aération, puits de ventilation, puits de secours, postes de redressement, sous-stations électriques, etc.

4.3.4.1 Les évolutions pouvant toucher les articles 1 et 2

Les articles 1 (« Occupations et utilisations du sol interdites ») et 2 (« Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières ») de toutes les zones traversées seront mis en compatibilité, si le besoin s'en fait sentir pour **lever les interdictions pouvant peser sur le projet lui-même** (cas de zones à vocation très spécialisées n'autorisant pas ce type d'infrastructure) ou sur certaines de ses composantes.

4.3.4.2 Les évolutions pouvant toucher les articles 6, 7, 9 et 13

Les éventuels besoins d'évolution de ces articles sont liés à la même problématique : **celle des terrains d'assiette des composantes au niveau du sol du réseau de transport public du Grand Paris, que sont les ouvrages techniques annexes.**

En effet, pour ceux-ci, la Société du Grand Paris se propose de **n'acquérir que les emprises strictement nécessaires à leur implantation, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles.** Ce choix est guidé par le souci d'impacter le moins possible le foncier public ou privé.

Les évolutions éventuelles de ces quatre articles auront donc pour objet d'autoriser ce mode d'implantation.

- **Pour les articles 6 et 7**, il s'agira d'adapter, dans le respect des obligations réglementaires¹, les règles imposant des reculs inapplicables dès lors qu'il est nécessaire d'occuper toute la parcelle.
- **Pour l'article 9**, si celui-ci est réglementé, il convient qu'il dispense les éléments du projet de la règle du coefficient d'emprise au sol ou qu'il permette une emprise au sol de 100 % autorisant ainsi la construction nécessaire au projet à occuper la totalité de la parcelle.
- **Pour l'article 13**, les dispositions imposant un pourcentage minimum de surface du terrain à conserver ou à traiter en espaces verts, empêchant les ouvrages techniques annexes d'occuper la totalité de leur terrain d'assiette, devront être adaptées.

4.3.4.3 Les évolutions pouvant toucher les articles 10 et 12

Les articles 10 et 12 pourront, également, être revus, chacun pour des raisons spécifiques :

- **Article 10** : La plupart des ouvrages techniques annexes sont sans élévation par rapport au niveau du sol. Toutefois, il convient de s'assurer que les dispositions de cet article autorisent bien la réalisation des émergences.
- **Article 12** : Dès lors que les règles de stationnement qu'il définit imposent, pour les véhicules automobiles comme pour les deux roues, des normes chiffrées, elles peuvent s'avérer incompatibles avec les contraintes propres du projet. Il sera donc nécessaire de s'assurer de leur compatibilité avec le projet.

Cela se comprend aisément pour les **ouvrages techniques annexes**, en raison de leur nature qui ne génère pas de besoins en places de stationnement.

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

¹ Rappelons que selon les dispositions de l'article R 123-9 du Code de l'Urbanisme (avant-dernier alinéa), ces deux articles doivent obligatoirement définir des règles de recul.

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Définition des CINASPIC dans le règlement	
Une définition figure dans la pièce 5 « Aide au règlement » : « Equipements collectifs d'intérêt général <i>Il s'agit des équipements publics ou privés destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général, notamment dans les domaines hospitaliers, sanitaires, sociaux, enseignements et services annexes, culturels, sportifs, culturels, défense et sécurité, ainsi que les services publics administratifs divers. »</i> Ce libellé étant trop restrictif, et ce même malgré la notion de « notamment », il est préférable d'indiquer explicitement les réseaux de transports publics.	La rédaction insérée est la suivante : « Equipements collectifs d'intérêt général <i>Il s'agit des équipements publics ou privés destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général, notamment dans les domaines hospitaliers, sanitaires, sociaux, enseignements et services annexes, culturels, sportifs, culturels, défense et sécurité, ainsi que les services publics administratifs divers <u>et les réseaux de transports publics.</u> »</i>
Zone UB	
Les articles UB 1, 2, 9, 10 et 12 sont compatibles avec le projet et ne sont pas concernés par la présente procédure de mise en compatibilité.	/
L'article UB 6 indique notamment : « 6.2 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone : <i>Les nouvelles constructions devront être implantées avec un recul minimal de 5 m par rapport à l'emprise publique.</i> (...) 6.6 Cas des terrains bordés par plusieurs voies : <i>Si un terrain est bordé par deux voies ou plus, le bâtiment principal doit être implanté dans le respect des règles applicables à une des voies bordant le terrain. Pour des raisons d'ordonnancement architectural et d'harmonie de la rue, le choix de la voie peut être imposé par l'autorité compétente ».</i> Les dispositions arrêtées par l'article 6 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	La rédaction insérée, en fin de paragraphe 6.7 « Cas particuliers et saillies », est la suivante : « <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées à l'alignement ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »
L'article UB 7 indique notamment : « 7.1 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone : <i>Les constructions doivent être édifiées en retrait de toutes les limites séparatives de propriétés.</i> <i>La marge d'isolement (L) d'un bâtiment doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq H/2$.</i> <i>Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 5 mètres.</i> Les dispositions arrêtées par l'article 7 imposent aux constructions des reculs qui peuvent se révéler incompatibles avec les contraintes d'implantation des ouvrages techniques annexes du projet (tels que les bouches d'aération, les puits de ventilations, les puits de secours, etc.). Il convient donc de les adapter au titre des « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ». Cet article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé.	La rédaction insérée, en fin de paragraphe 7.5 « Dispositions particulières », est la suivante : « <u>Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris peuvent être implantées en limites séparatives ou respecter un retrait de 1 m au minimum.</u> »

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UB (suite)	
L'article UB 13 indique notamment : « 13.2 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone <i>Afin de garantir la qualité paysagère de l'île et notamment la constitution de cœur d'îlot vert et planté participant à la mise en place de corridor écologique, à la biodiversité végétale et animale et à la qualité du cadre de vie, les superficies d'espaces libres sont fixées à 65% de la superficie totale de la parcelle dont 35% devront être réalisés en pleine terre. (...)</i> 13.2.1 Dispositions particulières <i>Pour les équipements publics d'intérêt collectif à vocation culturel ou scolaire, l'article 13.2 ne s'applique pas. (...) »</i> Cette disposition s'avère incompatible avec le projet. En effet, la Société du Grand Paris n'acquerra que les emprises strictement nécessaires à l'implantation des ouvrages techniques annexes du réseau de transport public du Grand Paris, si bien que ces constructions pourront utiliser la totalité de ces nouvelles parcelles. Cette partie de l'article peut s'avérer incompatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et nécessite une modification de son libellé. L'article UB 13 indique également : « 13.5 Dispositions particulières relatives au plan patrimoine 13.5.1 Les espaces verts protégés <i>Les espaces verts protégés au titre de l'article L.123-1 7° du code de l'urbanisme figurent au plan de patrimoine.</i> <i>Dans ces espaces des règles particulières s'appliquent :</i> - <i>L'abattage de tout arbre n'est admis que pour des motifs liés à son état phytosanitaire, l'âge ou le caractère dangereux des sujets ou lorsque ceux-ci empêche la réalisation d'un projet de restauration / valorisation de ces espaces et des paysages qu'ils déclinent. Tout arbre abattu doit être remplacé. Les sujets seront choisis parmi les essences proposés en annexe.</i> - <i>Seuls sont admis les travaux ne compromettant pas le caractère de ces espaces et ceux nécessaires à leur entretien ou à leur mise en valeur.</i> - <i>La constructibilité de ces espaces est limitée à la réalisation d'un abri ou annexe limité à une hauteur de 2 mètres et à une superficie de 15 m². »</i> Ces dispositions s'avèrent incompatibles avec le projet. En effet, l'implantation d'un ouvrage technique annexe du réseau de transport public du Grand Paris dans le parc de la cité Marcel Cachin, nécessitera des coupes d'arbres. De plus, cet ouvrage présentera une superficie supérieure à 15 m². Aussi, pour permettre la réalisation du projet, la pièce n°9 « Plan patrimoine » est modifiée afin de déclasser les emprises nécessaires à l'ouvrage technique annexe de la protection « espace vert protégé » au titre de l'article L.123-1-5 III 2° (anciennement L.123-1- 7°) du Code de l'Urbanisme. Une fois cette emprise déclassée, les règles fixées par l'alinéa 13.5.1 ne s'appliquent plus aux éléments de projet. Cette partie de l'article est donc compatible avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessite pas de modification de son libellé.	La rédaction insérée dans le paragraphe « 13.2.1. Dispositions particulières » est la suivante : « 13.2.1 Dispositions particulières <i>Pour les équipements publics d'intérêt collectif à vocation culturel ou scolaire <u>et pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris</u>, l'article 13.2 ne s'applique pas. »</i>

ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME	PROPOSITION DE NOUVELLE REDACTION
Zone UB (suite)	
L'article UB 13 indique enfin : « 13.5.2 Les aménagements des entrées de ville Les aménagements des entrées de ville à réaliser figurent au plan de patrimoine. Dans ces espaces des règles particulières s'appliquent : - Le traitement des espaces publics devra être cohérent et uniformisé sur l'ensemble de l'aménagement. - L'aménagement devra tenir compte de l'ensemble des modes de transport et offrir des espaces adaptés à leur pratique. (...) 13.5.5 Les aménagements de berges à conforter ou à créer Les aménagements de berges à conforter ou à créer au titre de l'article L.123-1 7° du code de l'urbanisme figurent au plan du patrimoine. Dans ces espaces, les berges devront faire l'objet d'un traitement paysager visant à : - Favoriser la biodiversité et les échanges écologiques par des plantations d'essences locales adaptées au milieu fluvial. - Minimiser les interventions d'entretiens et d'élagage. - Permettre une bonne visibilité des berges et de la Seine de puis l'île pour renforcer le lien avec le fleuve. » Les libellés liés aux aménagements des entrées de ville et aux aménagements de berges à conforter n'imposent pas de contraintes particulières au projet, puisque le territoire communal n'est concerné que par la section du tracé en souterrain sur ces secteurs. Ces parties de l'article sont donc compatibles avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris et ne nécessitent pas de modification de son libellé.	/

5 Extraits des documents d'urbanisme de la commune

A1.

Rapport de présentation Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de l'Ile-Saint-Denis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2008

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 novembre 2012

4.7 La préservation du patrimoine architectural et paysager de la commune

La préservation du patrimoine architectural et paysager de la commune explique l'inscription d'un certains nombre d'éléments et la délimitation d'un certain nombre de secteurs sur le plan patrimoine. La mise en valeur des caractéristiques principales du bâti, de la composition et de la morphologie urbaine, des éléments de paysages spécifiques au caractère insulaire de l'île a conduit à fixer des dispositions réglementaires dans le respect de ces éléments de valeur patrimoniale partagés renvoyant aux éléments identifiés au plan patrimoine.

Les articles du règlement concernés sont :

- article 6 : il établit les règles d'implantation par rapport aux voies et emprise publiques.
- article 7 : il traite de l'implantation d'une construction par rapport aux limites séparatives du terrain qui la supporte.
- article 10 : cet article indique pour chaque zone, une hauteur maximale de construction en tenant compte du caractère de la zone et des constructions existantes afin de préserver l'homogénéité du paysage urbain.
- article 11 : il traite de l'aspect extérieur des constructions. Aux termes de l'article R.123-11 du Code de l'Urbanisme, par leur situation, leur dimension, ou leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.
- article 13 : il fixe les obligations des constructeurs en matière de traitement des espaces libres, notamment en terme de plantations.

Une liste des immeubles protégés au titre de l'article L.123-1-7 figure en annexe du PLU.

De plus, les grandes entités naturelles de la commune : parc départementale et pointe nord de l'île sont protégées soit par un classement en zone naturelle.

Les éléments paysagers et espaces verts inscrit dans la trame urbaine (berges, parcs, jardins, boisements) sont protégés par l'intermédiaire du plan patrimoine.

4.8 Zone de préemption

Déjà institué dans le POS antérieur, le Droit de Préemption Urbain (DPU) sera consolidé dans le PLU afin d'accompagner la mise en oeuvre du projet de développement communal, notamment la mobilisation des dents creuses.

Il s'appliquera sur l'ensemble des zones urbaines.

Le tracé du périmètre d'application du DPU figurera sur les documents graphiques en annexe au PLU.

A2.

Rapport de présentation Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de l'Ile-Saint-Denis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2008

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 novembre 2012

4.7 La préservation du patrimoine architectural et paysager de la commune

La préservation du patrimoine architectural et paysager de la commune explique l'inscription d'un certains nombre d'éléments et la délimitation d'un certain nombre de secteurs sur le plan patrimoine. La mise en valeur des caractéristiques principales du bâti, de la composition et de la morphologie urbaine, des éléments de paysages spécifiques au caractère insulaire de l'île a conduit à fixer des dispositions réglementaires dans le respect de ces éléments de valeur patrimoniale partagés renvoyant aux éléments identifiés au plan patrimoine.

Les articles du règlement concernés sont :

- article 6 : il établit les règles d'implantation par rapport aux voies et emprise publiques.
- article 7 : il traite de l'implantation d'une construction par rapport aux limites séparatives du terrain qui la supporte.
- article 10 : cet article indique pour chaque zone, une hauteur maximale de construction en tenant compte du caractère de la zone et des constructions existantes afin de préserver l'homogénéité du paysage urbain.
- article 11 : il traite de l'aspect extérieur des constructions. Aux termes de l'article R.123-11 du Code de l'Urbanisme, par leur situation, leur dimension, ou leur aspect extérieur, les constructions et autres occupations du sol ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.
- article 13 : il fixe les obligations des constructeurs en matière de traitement des espaces libres, notamment en terme de plantations.

Une liste des immeubles protégés au titre de l'article L.123-1-7 figure en annexe du PLU.

De plus, les grandes entités naturelles de la commune : parc départementale et pointe nord de l'île sont protégées soit par un classement en zone naturelle.

Les éléments paysagers et espaces verts inscrit dans la trame urbaine (berges, parcs, jardins, boisements) sont protégés par l'intermédiaire du plan patrimoine.

4.8 Zone de préemption

Déjà institué dans le POS antérieur, le Droit de Préemption Urbain (DPU) sera consolidé dans le PLU afin d'accompagner la mise en oeuvre du projet de développement communal, notamment la mobilisation des dents creuses.

Il s'appliquera sur l'ensemble des zones urbaines.

Le tracé du périmètre d'application du DPU figurera sur les documents graphiques en annexe au PLU.

4.9 Mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la réalisation de la ligne 15 Ouest du Réseau de transport public du Grand Paris : exposé des motifs des changements apportés

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

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

► L'article 1, afin de ne pas interdire les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

► L'article 2 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris ;

► L'article 6 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter à l'alignement ou à respecter un retrait de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

► L'article 7 afin d'autoriser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris à s'implanter en limites séparatives ou à respecter un recul de 1 m au minimum, afin de ne pas contraindre l'implantation des éléments du projet en surface par des normes de retrait qui ne seraient pas compatibles avec les spécificités techniques de l'infrastructure de transport ;

► L'article 9 afin de porter pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le coefficient d'emprise au sol à 100 %, afin de tenir compte des contraintes techniques d'insertion des éléments du projet en surface en leur permettant d'occuper toute la surface du terrain d'assiette sur laquelle ils seront implantés ;

► L'article 10 afin de ne pas contraindre les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris implantées en surface par des règles de hauteur qui ne permettraient pas l'implantation du projet ;

► L'article 12 afin de permettre, pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, d'évaluer le nombre de places de stationnement créé pour les véhicules motorisés et deux roues en fonction des besoins de la construction ;

► L'article 13 afin de dispenser les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris des obligations de cet article, qui s'avéreraient incompatibles avec les caractéristiques techniques des ouvrages du réseau de transport public du Grand Paris présents en surface.

B1.

Règlement d'urbanisme
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de l'Ile-Saint-Denis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2008

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 novembre 2012

Zone UB

La zone UB correspond aux quartiers urbanisés sur la pointe sud sous la forme de grands fragments « modernes », en particulier les grands ensembles. Elle comprend trois sous-secteurs : UBa, UBb et UBc.

La réglementation édictée permet l'évolution du tissu vers une véritable mixité des types construits (individuel, collectif...) et par la possibilité d'implantations d'activités permettant d'améliorer la mixité nécessaire au bon fonctionnement du quartier.

Ainsi, la zone est destinée à accueillir de l'habitat, des activités commerciales, artisanales, de services et équipements tout en favorisant l'ouverture du tissu urbain. Du fait de son actuel éloignement du centre ville et de sa situation périphérique, la densité de la forme urbaine sera plus faible qu'en zone UA.

Des périmètres ont été identifiés sur les documents graphiques du règlement au titre de l'article L. 123-1 7è du Code de l'urbanisme en raison de l'intérêt architectural, patrimonial ou paysager d'un certain nombre d'espaces, bâtiments ou tissu bâti. Ces derniers ainsi que des éléments du paysage urbain de nature minéral ou végétal ont été repérés spécifiquement sur les documents graphiques du règlement. Une réglementation particulière est appliquée à l'intérieur de ce périmètre afin d'en assurer la protection et la mise en valeur.

Article UB-1 – Occupations et utilisations des sols interdites

1.1 Dans les secteurs classés en zone rouge au PPRI sont interdits :

Tous types d'occupations des sols à l'exception de ceux mentionnés à l'article UB-2.

1.2 Dans les autres secteurs, sont interdits :

L'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, **enregistrement** ou déclaration préalable préfectorale sauf celles indiquées à l'article UB-2.

L'ouverture et l'exploitation des carrières, les affouillements et exhaussements de sol nécessitant une autorisation au titre de l'article R 442.2 du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ou d'aménagement

Les dépôts et stockage de ferrailles, de véhicules usagés destinés à la casse, de matériaux, de combustibles solides ou liquides, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et de transformation de matériaux de récupération.

Dans le « périmètre d'interdiction des logements au rez-de-chaussée », sont interdits les créations de logements et les changements de destination en logement au rez-de-chaussée du boulevard Marcel Paul côté pair. (cf plan)

Les constructions à usage d'activités commerciales ou artisanales de plus de 1200 m² **Surface de plancher** (surface de vente et de réserve), à l'exception de ceux mentionnés à l'article UB-2.

Les constructions à usage d'entrepôt et de dépôt, à l'exception de celles liées à une activité admise à l'article UB-2 ou à une activité non autorisée mais existante à l'approbation du plan local d'urbanisme.

Les terrains de camping et de caravaning. Le stationnement des caravanes à usage d'habitation.

Article UB-2 – Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières

Rappel : Dans les parties de zones repérées au plan de zonage du Plan de Prévention des Risques d'Inondation, la nature de l'occupation et de l'utilisation du sol est subordonnée aux dispositions du Plan de Prévention des Risques d'Inondations approuvé par arrêté Préfectoral du 21 juin 2007.

Article UB-3 – Accès et voirie

3.1 Accessibilité des voiries ouvertes à la circulation publique aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite

Il est rappelé que la création ou l'aménagement des voiries ouvertes au public doivent respecter les prescriptions stipulées par la loi et notamment les décrets n°99-756, n°99-757 et n° 2006-1658 et aux arrêtés du 31 août 1999 et du 15 janvier 2007.

3.2 Accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins, éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil.

L'accès doit présenter les caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Les accès ne doivent présenter aucun risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou privées ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de leur nature et de l'intensité du trafic.

Lorsqu'un terrain est desservi par plusieurs voies, toute construction ou extension ne peut être autorisée que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation est moindre.

Les accès sont limités au strict besoin de l'opération.

Tout nouvel accès ne peut avoir moins de 3 mètres de large.

Les caractéristiques des accès doivent être soumises à l'avis du gestionnaire de la voirie concernée.

Les aires de stationnement et les batteries de plus de deux garages sur une même unité foncière ne doivent présenter qu'une seule issue sur une même voie publique.

3.3 Voirie

Les caractéristiques des voies doivent être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions projetées, et doivent notamment permettre l'approche de matériel de lutte contre l'incendie, des services de sécurité et d'enlèvement des ordures ménagères. Elles doivent également permettre d'assurer la sécurité et le confort des piétons.

Par conséquent, la destination et l'importance des constructions ou installations doivent être compatibles avec la capacité de la voirie qui les dessert.

3.4 Les voies en impasse

Les voies en impasse doivent être aménagées de telle façon à permettre aux véhicules de faire demi-tour.

3.5 Dispositions particulières relatives aux sentes et cheminements piétons

Les cheminements figurant au plan de zonage (ER) ou au plan patrimoine selon la légende seront aménagés à partir de matériaux perméables.

Article UB-4 – La desserte par les réseaux

4.1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle qui, de par sa destination, nécessite une utilisation d'eau potable, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable par un branchement sous pression de caractéristiques suffisantes.

La protection des réseaux d'eau publics et privés doit être assurée par des dispositifs de non retours conformes à la norme antipollution.

4.2 Assainissement

Tout projet d'opération devra faire l'objet, dans le cadre de l'instruction du permis de construire, d'un avis des gestionnaires de réseaux d'assainissement.

Les usagers prendront connaissance du règlement du service d'assainissement de la communauté d'agglomération de Plaine Commune, autorité compétente.

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent respecter les dispositions ci-dessous, ainsi que le cahier des charges du gestionnaire en annexe du présent règlement.

4.2.1 Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit garantir le libre écoulement des eaux pluviales. Afin de limiter les apports et le débit de fuite vers le réseau public des eaux pluviales provenant des surfaces imperméabilisées, des techniques de rétention et/ou d'infiltration doivent être privilégiées en fonction des caractéristiques du sol (noues, fossés, systèmes drainants, pavés non joints, ...). Les eaux pluviales rejetées dans le réseau collecteur doivent respecter les normes de rejet qualitatives et quantitatives adaptées aux caractéristiques des réseaux.

En l'absence de réseau collecteur, ou en cas d'incapacité du collecteur existant à recevoir l'excédent d'eaux de l'opération ou de prescriptions liées à la Loi sur l'Eau, il est obligatoire de réaliser les aménagements nécessaires et adaptés à l'opération et au terrain pour traiter les eaux pluviales sur site conformément à la réglementation en vigueur.

En cas de balcon ou de terrasse, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur les emprises publiques ou espaces ouverts au public. Les surverses sont autorisées.

Toute surface nouvellement imperméabilisée, ou espace accessible par véhicule motorisé, doit être équipée d'un débourbeur déshuileur installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales.

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur, ...) ne devront en aucun cas être déversées dans les réseaux. Les eaux issues des parkings à ciel ouverts subiront un traitement de débouage déshuilage avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

4.2.2 Récupération des eaux de toiture.

Toute construction nouvelle devra étudier la possibilité d'intégrer un système de récupération, stockage et réutilisation des eaux de toiture.

Les eaux pluviales peuvent être utilisées pour l'arrosage des espaces verts, l'alimentation des WC, des laves linge, etc. dans le respect des législations sanitaires en vigueur.

4.2.3 Branchements particuliers

Tout raccordement au réseau collectif fera l'objet d'une demande du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

4.2.4 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement, soit de façon gravitaire, soit après relèvement individuel.

Les eaux industrielles transportées par les collecteurs d'eaux usées doivent être prétraitées et conformes aux normes de rejets. Les eaux usées rejetées dans le réseau collecteur doivent respecter les normes de rejet qualitatives et quantitatives adaptées aux caractéristiques des réseaux.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un déboureur déshuileur.

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

4.3 Réseaux électriques et de télécommunications

Lorsque les lignes électriques, téléphoniques et câblées sont enterrées, ou lorsque leur enfouissement est prévu par la commune, les branchements privés à ces réseaux doivent l'être également.

4.4 Entreposage des ordures ménagères et des encombrants

Dans l'ensemble de la zone et quelle que soit la destination des constructions (habitat, activités, équipements...), celles-ci devront intégrer des locaux spécifiquement destinés au stockage des déchets ménagers et/ou industriels banals (DIB) **et encombrants. Toute construction nouvelle doit prévoir le stockage et l'intégration des conteneurs à déchets sur le terrain du projet. Ses locaux seront conçus en rez-de-chaussée et seront munis d'un point d'eau entièrement carrelé pour faciliter l'entretien et** de manière à permettre le tri sélectif conformément au dispositif mis en place par l'autorité compétente en matière de collecte des déchets (cf. annexes sanitaires).

Article UB-5 – Caractéristique des terrains

Il n'est pas fixé de règles.

Article UB-6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

① Illustrations 6.1 à 6.4 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

6.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux voies ouvertes à la circulation automobile ainsi qu'aux emprises publiques (jardin, parc public, place....) et non aux emprises publiques piétonnes ou cyclables, ni aux voies de statut privé donnant accès, au plus, à deux constructions.

6.2 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone

Les nouvelles constructions devront être implantées avec un recul minimum de 5 m par rapport à l'emprise publique.

6.3 Dispositions applicables à la zone UBa

Les nouvelles constructions doivent être édifiées à l'alignement. Un retrait ponctuel de la façade peut être autorisé, jusqu'à 20% au maximum pour des motifs de composition architecturale et peut atteindre 70% dans le cadre de la réalisation de balcons et loggias.

6.4 Dispositions applicables à la zone UBb

Les nouvelles constructions doivent être soit implantées à l'alignement, soit avec un recul d'au moins 2,50 mètres par rapport à l'alignement.

6.5 Dispositions applicables à la zone UBc

Les nouvelles constructions doivent être soit implantées à l'alignement, soit avec un recul d'au moins 5 mètres par rapport à l'alignement. Le long du boulevard Marcel Paul, les constructions devront respecter la marge de reculement telle qu'elle figure sur le plan de zonage.

6.6 Cas des terrains bordés par plusieurs voies

Si le terrain est bordé par deux voies ou plus, le bâtiment principal doit être implanté dans le respect des règles applicables à une des voies bordant le terrain. Pour des raisons d'ordonnancement architectural et d'harmonie de la rue, le choix de la voie peut être imposé par l'autorité compétente.

6.7 Cas particuliers et saillies

Des retraits de la totalité de la construction par rapport à l'alignement peuvent être admis dans les cas suivants :

- lorsque la parcelle supporte déjà un bâti empêchant la construction à l'alignement,

- dans le cas de parcelles en drapeau n'ayant qu'un accès sur la voie publique,
- dans le cas d'opérations comprenant plusieurs bâtiments à la condition qu'un des bâtiments soit à l'alignement,

Des éléments architecturaux et des balcons peuvent être admis en saillie par rapport au front continu ou à l'alignement à condition de respecter le règlement général de la voirie départementale figurant au titre V.

Les fondations et sous-sols des constructions ne doivent comporter aucune saillie par rapport à l'alignement.

6.8 Cas des bâtiments existants

6.8.1 Cas où l'alignement par rapport à l'emprise public est imposé

Les bâtiments existants à la date d'approbation du présent PLU qui ne sont pas conformes aux règles édictées par le présent article peuvent faire l'objet d'extension et de surélévation dans le prolongement des murs existants.

6.8.2 Cas où un retrait par rapport à l'emprise public est imposé

Les extensions et surélévations de bâtiments existants à la date d'approbation du présent PLU devront s'effectuer dans le respect des règles du présent article.

Article UB-7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives de propriétés

7.1 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone

Les constructions doivent être édifiées en retrait de toutes les limites séparatives de propriétés.

La marge d'isolement (L) d'un bâtiment doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq H/2$.

Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 5 mètres.

① Illustrations 7.4 et 7.5 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.2 Dispositions applicables à la zone UBa

7.2.1 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales

Les constructions doivent être édifiées d'une limite séparative latérale à l'autre.

7.2.2 Implantation des constructions par rapport à la limite séparative de fond de parcelle

Les constructions doivent être implantées en retrait de la limite séparative en fonds de parcelles.

Sur toute la longueur en la limite de fond de parcelle, la marge d'isolement (L) d'un bâtiment qui ne serait pas édifié sur ces limites, doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq H/2$

Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 3 mètres.

① Illustration 7.5 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.3 Dispositions applicables à la zone UBb

7.3.1 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales

Les nouvelles constructions doivent être implantées soit sur les limites séparatives latérales, soit avec une marge d'isolement.

Dans le dernier cas, la marge d'isolement (L) d'un bâtiment doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative soustraite de 3 mètres n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq (H-3)/2$

Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 3 mètres.

① Illustration 7.4 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.3.2 Implantation des constructions par rapport à la limite séparative de fond de parcelle

Les constructions doivent être implantées en retrait de la limite séparative en fonds de parcelles.

Sur toute la longueur en la limite de fond de parcelle, la marge d'isolement (L) d'un bâtiment qui ne serait pas édifié sur ces limites, doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative soustraite de 3 mètres n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq (H-3)/2$.

Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 3 mètres.

① Illustration 7.5 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.4 Réalisation de cours communes

Lorsque les propriétaires voisins s'obligent réciproquement, par acte authentique publié et enregistré à la Conservation des hypothèques, à créer une servitude de cour commune, les constructions pourront être implantées à des distances moindres avec un minimum de 2 mètres. En l'absence d'accord amiable, il pourra être fait application des dispositions de l'article R.451-1 du Code de l'urbanisme.

① Illustration 7.6 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.5 Dispositions particulières

En cas de bâtiment voisin implanté en limite séparative et dont le pignon est aveugle, il peut être imposé pour des motifs d'architecture et d'urbanisme que les nouveaux bâtiments s'adossent sur tout ou partie du pignon.

⑩ Illustration 7.7 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.6 Cas des bâtiments existants

Les bâtiments existants à la date d'approbation du présent PLU qui ne sont pas conformes aux règles édictées par le présent article peuvent faire l'objet d'extension et de surélévation à condition que la construction n'aggrave pas la situation existante par rapport aux limites séparatives.

Article UB-8 – Implantation des constructions les unes par rapports aux autres sur une même propriété

La distance entre bâtiments non contigus doit respecter les règles suivantes :

8.1 Dans le sous-secteur UBc

En tout point de chaque élément de façade, la distance mesurée perpendiculairement à celui-ci et le séparant d'un élément de façade d'un autre bâtiment, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment le plus bas ($L=H/2$), avec un minimum de 5 mètres.

8.2 Sur le reste de la zone UB

En tout point de chaque élément de façade, la distance mesurée perpendiculairement à celui-ci et le séparant d'un élément de façade d'un autre bâtiment, doit être au moins égale à :

- la hauteur de l'élément de façade le plus haut, diminué de 3 m, avec un minimum de 8 m, si l'élément de façade le plus bas comporte des baies principales ;

⑩ Illustration 8.2 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

- la hauteur de l'élément de façade le plus bas diminué de 3 m, avec un minimum de 8 m, si ce dernier ne comporte pas de baies principales et que l'élément de façade le plus haut en comporte ;

⑩ Illustration 8.3 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

- la moitié de la hauteur de l'élément de façade le plus haut si les deux façades ne comportent pas de baies principales.

⑩ Illustration 8.4 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

Article UB-9 – Emprise au sol

Il n'est pas fixé de règles. **L'emprise au sol résulte de l'application de l'ensemble des articles de la zone.**

Article UB-10 – Hauteur maximale des constructions

⑩ Illustration 10.1 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

10.1 Principe général.

Les constructions doivent respecter la hauteur maximale **et** le nombre de niveaux (attique compris) figurant au document graphique référencé « Plan de Velum de l'Île Saint Denis ».

La hauteur maximale des constructions est mesurée à partir du point le plus haut du terrain naturel au pied de la construction jusqu'au faîtage de la toiture.

10.2 Dispositions particulières

10.2.1 Pour les édifices d'ascenseurs et éléments techniques

Les dispositions relatives à la hauteur maximale et au nombre de niveaux admis figurant au document graphique référencé « Plan de Velum de l'Île Saint Denis » ne s'appliquent pas pour les édifices d'ascenseurs et éléments techniques à condition qu'ils mesurent moins de 3 mètres de haut et qu'ils ne représentent pas plus de 20% de l'emprise du toit de la construction.

10.2.2 Dans les secteurs soumis au PPRI

Il est autorisé une majoration de hauteur de 1 mètre maximum si la construction fait l'objet d'une élévation obligatoire par rapport à la cote de référence des plus hautes eaux connues.

10.2.3 Pour les constructions existantes à la date d'approbation du plan local d'urbanisme,

Les dispositions relatives à la hauteur maximale et au nombre de niveaux admis figurant au document graphique référencé « Plan de Velum de l'Île Saint Denis » ne s'appliquent que pour les projets de travaux et aménagements produisant une **Surface de plancher** nouvelle d'une superficie supérieure à 100 m² et entraînant une modification significative du gabarit et de la volumétrie de la construction existant.

Article UB-11 – Aspect extérieur et clôtures

11.1 Dispositions générales applicables à la construction neuve.

L'implantation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

L'aspect extérieur des constructions est travaillé en fonction des caractéristiques morphologiques du secteur en prenant en compte les ensembles bâtis homogènes, l'ordonnement architectural, la qualité et la spécificité des constructions avoisinantes.

Les constructions doivent présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect et de matériaux.

Est interdite l'utilisation en couverture de matériaux ondulés opaques ou translucides (tels tôles plastiques, plaques en ciment), à l'exception des bacs acier.

Les balcons et loggias, à condition d'offrir un espace de vie suffisant correspondant à une profondeur minimum d'1m50.

11.2 Clôtures

Toutes les clôtures doivent s'insérer harmonieusement dans le paysage urbain. Le choix du style, des couleurs, des dimensions et des matériaux tiendra compte de l'aspect et des dimensions des clôtures avoisinantes.

Par leur aspect, leur proportion et le choix des matériaux, les clôtures doivent participer à l'ordonnement du front bâti en s'harmonisant avec la construction principale et les clôtures avoisinantes.

Les clôtures doivent être constituées :

- soit d'un mur bahut n'excédant pas 0,80 m de hauteur maximale surmonté d'un dispositif à claire-voie,
- soit d'un dispositif à claire-voie (grille) et / ou d'une haie vive,
- soit d'un mur s'il prolonge le bâti, présente une unité d'aspect avec celui-ci et s'harmonise avec le paysage.

La hauteur totale ne devra pas dépasser 1,90 m. Une hauteur différente peut être autorisée pour la reconstruction ou la restauration d'une clôture existante ou pour permettre le prolongement ou le raccordement à une clôture existante ou pour des motifs de sécurité liés au type d'activités autorisées dans la zone.

Le mur bahut de la clôture pourra être composé avec des pilastres pour le portail et les angles. Dans ce cas, le mur bahut et les pilastres devront former un ensemble homogène et cohérent au niveau des matériaux choisis.

11.3 Antennes et paraboles privatives de télévision

Les antennes et paraboles doivent être implantées de manière à être le moins visibles possible de l'espace public.

11.4 Combles

Les combles aménageables ne peuvent pas constituer plus d'un étage.

11.5 Locaux et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans la construction ou les clôtures en s'implantant selon une logique de dissimulation qui tienne compte des modénatures et des matériaux constitutifs.

Les locaux techniques doivent être intégrés au bâti principal ou faire l'objet d'une recherche prenant en compte le bâti annexe, les constructions voisines, la structure végétale existante et les plantations à créer.

Toute construction nouvelle doit prévoir le stockage et l'intégration des conteneurs à déchets sur le terrain du projet.

11.6 Traitement des façades

Dans le périmètre d'interdiction des logements au rez-de-chaussée, les façades aveugles des locaux à rez-de-chaussée sont interdites. Ces locaux doivent être traités comme des vitrines ou façades dialoguant avec la rue, et donc partiellement ouvertes.

Article UB-12 – Stationnement

12.1 Modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.2 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- ne sont comptabilisées pour le calcul des places que les tranches entières
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la **Surface de plancher**, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m²; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur **Surface de plancher** respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- il est demandé un minimum de 12,50 m² par place de stationnements hors place handicapée (soit 2,50 m x 5,00 m).
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :
 - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
 - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.

- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.2 Normes de stationnement véhicules pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

HABITAT	Une place de stationnement par habitation . 15% des places créées devront être réservées pour l'usage des visiteurs pour les opérations de plus de 10 logements. 0,8 place de stationnement par habitation pour les habitations situées à moins de 100 m de part et d'autre de l'axe du boulevard Marcel Paul (cf plan)
HABITAT SOCIAL	0,8 place de stationnement par habitation. 15 % des places créées devront être réservées pour l'usage des visiteurs pour les opérations de plus de 10 logements.
HEBERGEMENT HOTELIER	Une place pour trois chambres.
BUREAUX	La surface de stationnement doit être égale à 25% de la surface de plancher si l'opération est située dans un périmètre inférieur à 500 m d'un arrêt de transports collectifs en site propre (trains, tramway, RER, etc.) et à 40% de la surface de plancher dans le cas contraire.
INDUSTRIE, ARTISANAT ET ENTREPOT	La surface de stationnement doit être égale à 15% de la surface de plancher
COMMERCE	Pas de place pour les locaux situés à moins de 100 m de part et d'autre de l'axe du boulevard Marcel Paul (cf plan) ou pour les locaux présentant une surface de plancher inférieure à 200 m ² . Sinon, une place de stationnement par tranche de 50 m ² de surface de plancher supplémentaire au-delà de 200 m ²
INSTALLATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES PUBLICS OU D'INTERET COLLECTIF	Pas de place pour les locaux situés à moins de 100 m de part et d'autre de l'axe du boulevard Marcel Paul . Dans le cas contraire, le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation, des besoins de l'opération de construction et de la proximité des transports en commun.

12.3 Normes de stationnement vélos pour les opérations de construction neuve

Des espaces de stationnement suffisant de vélos correspondant aux besoins doivent intégrer les constructions de logements, d'équipements scolaires, culturels sportifs ou d'administration, ainsi que les constructions à usage d'activités.

Pour les opérations d'habitat, il est fixé un minimum d'une demi-place de stationnement par logements. Le nombre global devant être arrondi à l'entier supérieur.

Pour les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, **le nombre de places de stationnement vélos doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation, des besoins de l'opération de construction et de la proximité des transports en commun.**

Pour les bureaux, hébergement hôtelier, commerces, industrie, artisanat et entrepôt, il est fixé un minimum d'une place de stationnement vélo par place de stationnement véhicule.

Les aires de stationnement de plus de 5 emplacements devront être closes et couvertes.

12.4 Cas particuliers

12.4.1 En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur est autorisé à aménager sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du premier les surfaces de stationnement qui lui font défaut à condition qu'il apporte la preuve qu'il réalise ou fait réaliser lesdites places.

Il peut être également tenu quitte de ses obligations lorsqu'il est fait application de l'article L. 421-3 du Code de l'Urbanisme.

12.4.2 Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

12.5 Règles applicables aux constructions existantes

12.5.1 Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles. **Cette disposition ne s'applique pas aux installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs, où le nombre de places de stationnement de véhicules et de vélos doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation, des besoins de l'opération de construction et de la proximité des transports en commun.**

12.5.2 Les opérations d'amélioration, d'extension ou de surélévation de constructions existantes à usage d'habitation ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article dans la limite de 200 m² de **surface de plancher**.

12.5.3 Pour les opérations de division de construction existante à usage d'habitation une place de stationnement sera créée pour chaque logement créé

Article UB-13 – Espaces libres et plantations

13.1 Définition

Les espaces libres sont les espaces ne comportant aucun ouvrage au dessus du sol. Ils comprennent : des espaces minéraux (allées, cours, esplanades, coursives, etc.), des jardins, des éléments techniques à la condition qu'aucun bâti ou édicule ne leur soient associés, des places de stationnement.

13.2 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone

Afin de garantir la qualité paysagère de l'île et notamment la constitution de cœur d'îlot vert et planté participant à la mise en place de corridor écologique, à la biodiversité végétale et animale et à la qualité du cadre de vie, les superficies d'espaces libres sont fixées à 65% de la superficie totale de la parcelle dont 35 % devront être réalisés en pleine terre. Jusqu'à 5 % de la superficie totale de la parcelle dévolue aux espaces libres ou de pleine terre pourront être remplacé par leur équivalent en « surface bio-énergétique » suivant la formule suivante :

« Surface bio-énergétique » = 1 x surface panneaux solaires + 0.8 x surface de toiture végétalisée + 0.5 x surface de mur végétalisée.

13.2.1 Dispositions particulières

Pour les équipements publics d'intérêt collectif à vocation culturel ou scolaire, l'article 13.2 ne s'applique pas.

Toutefois en cas de création d'espace libre, leur aménagement devra se conformer à l'article 13.4.

13.3 Dispositions applicables au sous-secteurs UBa et UBb

Afin de garantir la qualité paysagère de l'île et notamment la constitution de cœur d'îlot vert et planté participant à la mise en place de corridor écologique, à la biodiversité végétale et animale, et à la qualité du cadre de vie, les superficies d'espaces libres sont fixées à 30% de la superficie totale de la parcelle dont 50 % devront être réalisés en pleine terre. Jusqu'à 10 % de la superficie totale de la parcelle dévolue aux espaces libres ou de pleine terre pourront être remplacé par leur équivalent en « surface bio-énergétique » suivant la formule suivante :

« Surface bio-énergétique » = 1 x surface panneaux solaires + 0.8 x surface de toiture végétalisée + 0.5 x surface de mur végétalisée.

13.4 Traitement des espaces libres

Les espaces libres doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants. Cette composition privilégiera la contiguïté avec les espaces libres des terrains voisins. Les espaces libres devront comporter au minimum :

- un arbre de basse tige (moins de 7 m à l'état adulte) par unité foncière lorsque la surface plantée est inférieure à 100 m²
- un arbre de haute tige (plus de 7 m à l'état adulte) par 75 m² de surface plantée lorsqu'elle est supérieure à 100 m². A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2 m.

Les espaces minéraux doivent être sablés, dallés ou enrobés selon les règles de l'art (voir charte d'écologie urbaine). Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, les espaces bitumés ou enrobés seront limités.

Les aires de stationnement de plus de 4 places seront plantées d'arbres et d'arbustes. Les plantations sont réparties sur l'ensemble de l'aire ou regroupées pour former une entité végétale.

Les essences plantées seront choisies de préférence parmi les essences locales détaillées au titre IV du présent document.

13.5 Dispositions particulières relatives au plan patrimoine

13.5.1 Les espaces verts protégés

Les espaces verts protégés au titre de l'article L.123-1- 7° du code de l'urbanisme figurent au plan de patrimoine.

Dans ces espaces des règles particulières s'appliquent :

- l'abattage de tout arbre n'est admis que pour des motifs liés à son état phytosanitaire, l'âge ou le caractère dangereux des sujets ou lorsque ceux-ci empêche la réalisation d'un projet de restauration / valorisation de ces espaces et des paysages qu'ils déclinent. Tout arbre abattu doit être remplacé. Les sujets seront choisis parmi les essences proposées en annexe.
- seuls sont admis les travaux ne compromettant pas le caractère de ces espaces et ceux nécessaires à leur entretien ou à leur mise en valeur.
- la constructibilité de ces espaces est limitée à la réalisation d'un abri ou annexe limité à une hauteur de 2 mètres et à une superficie de 15 m².

13.5.2 Les aménagements des entrées de ville

Les aménagements des entrées de ville à réaliser figurent au plan de patrimoine.

Dans ces espaces des règles particulières s'appliquent :

- Le traitement des espaces publics devra être cohérent et uniformisé sur l'ensemble de l'aménagement
- L'aménagement devra tenir compte de l'ensemble des modes de transport et offrir des espaces adaptés à leur pratique

13.5.3 Les alignements d'arbres à créer

Les alignements d'arbres à créer au titre de l'article L.123-1- 7° du code de l'urbanisme figurent au plan de patrimoine.

Le réaménagement de la voie devra se traduire par la création d'un alignement d'arbres choisis parmi les essences figurant en annexes.

L'espacement entre chaque arbre sera compris entre 10 et 15 m. L'espace alloué à la plantation devra être suffisant pour assurer le développement et la croissance des arbres.

13.5.4 Les aménagements de berges à conforter ou à créer

Les aménagements de berges à conforter ou à créer au titre de l'article L.123-1- 7° du code de l'urbanisme figurent au plan de patrimoine.

Dans ces espaces, les berges devront faire l'objet d'un traitement paysager visant à :

- Favoriser la biodiversité et les échanges écologiques par des plantations d'essences locales adaptées au milieu fluvial.
- Minimiser les interventions d'entretiens et d'élagage.
- Permettre une bonne visibilité des berges et de la Seine depuis l'île pour renforcer le lien avec le fleuve.

Article UB-14 – Les possibilités maximales d'occupation des sols

Les possibilités maximales d'occupation des sols résultent de l'application des articles 3 à 13 du règlement.

B2.

Règlement d'urbanisme Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de l'Ile-Saint-Denis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2008

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 novembre 2012

Zone UB

La zone UB correspond aux quartiers urbanisés sur la pointe sud sous la forme de grands fragments « modernes », en particulier les grands ensembles. Elle comprend trois sous-secteurs : UBa, UBb et UBc.

La réglementation édictée permet l'évolution du tissu vers une véritable mixité des types construits (individuel, collectif...) et par la possibilité d'implantations d'activités permettant d'améliorer la mixité nécessaire au bon fonctionnement du quartier.

Ainsi, la zone est destinée à accueillir de l'habitat, des activités commerciales, artisanales, de services et équipements tout en favorisant l'ouverture du tissu urbain. Du fait de son actuel éloignement du centre ville et de sa situation périphérique, la densité de la forme urbaine sera plus faible qu'en zone UA.

Des périmètres ont été identifiés sur les documents graphiques du règlement au titre de l'article L. 123-1 7è du Code de l'urbanisme en raison de l'intérêt architectural, patrimonial ou paysager d'un certain nombre d'espaces, bâtiments ou tissu bâti. Ces derniers ainsi que des éléments du paysage urbain de nature minéral ou végétal ont été repérés spécifiquement sur les documents graphiques du règlement. Une réglementation particulière est appliquée à l'intérieur de ce périmètre afin d'en assurer la protection et la mise en valeur.

Article UB-1 – Occupations et utilisations des sols interdites

1.1 Dans les secteurs classés en zone rouge au PPRI sont interdits :

Tous types d'occupations des sols à l'exception de ceux mentionnés à l'article UB-2.

1.2 Dans les autres secteurs, sont interdits :

L'implantation, l'extension ou la modification des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, **enregistrement** ou déclaration préalable préfectorale sauf celles indiquées à l'article UB-2.

L'ouverture et l'exploitation des carrières, les affouillements et exhaussements de sol nécessitant une autorisation au titre de l'article R 442.2 du Code de l'Urbanisme et qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ou d'aménagement

Les dépôts et stockage de ferrailles, de véhicules usagés destinés à la casse, de matériaux, de combustibles solides ou liquides, ainsi que les entreprises de cassage de voitures et de transformation de matériaux de récupération.

Dans le « périmètre d'interdiction des logements au rez-de-chaussée », sont interdits les créations de logements et les changements de destination en logement au rez-de-chaussée du boulevard Marcel Paul côté pair. (cf plan)

Les constructions à usage d'activités commerciales ou artisanales de plus de 1200 m² **Surface de plancher** (surface de vente et de réserve), à l'exception de ceux mentionnés à l'article UB-2.

Les constructions à usage d'entrepôt et de dépôt, à l'exception de celles liées à une activité admise à l'article UB-2 ou à une activité non autorisée mais existante à l'approbation du plan local d'urbanisme.

Les terrains de camping et de caravaning. Le stationnement des caravanes à usage d'habitation.

Article UB-2 – Occupations et utilisations des sols soumises à conditions particulières

Rappel : Dans les parties de zones repérées au plan de zonage du Plan de Prévention des Risques d'Inondation, la nature de l'occupation et de l'utilisation du sol est subordonnée aux dispositions du Plan de Prévention des Risques d'inondations approuvé par arrêté Préfectoral du 21 juin 2007.

Article UB-3 – Accès et voirie

3.1 Accessibilité des voiries ouvertes à la circulation publique aux handicapés et aux personnes à mobilité réduite

Il est rappelé que la création ou l'aménagement des voiries ouvertes au public doivent respecter les prescriptions stipulées par la loi et notamment les décrets n°99-756, n°99-757 et n° 2006-1658 et aux arrêtés du 31 août 1999 et du 15 janvier 2007.

3.2 Accès

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un passage aménagé sur fonds voisins, éventuellement obtenu par l'application de l'article 682 du Code Civil.

L'accès doit présenter les caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Les accès ne doivent présenter aucun risque pour la sécurité des usagers des voies publiques ou privées ou pour celle des personnes utilisant ces accès. Cette sécurité doit être appréciée compte tenu notamment de la position des accès, de leur configuration ainsi que de leur nature et de l'intensité du trafic.

Lorsqu'un terrain est desservi par plusieurs voies, toute construction ou extension ne peut être autorisée que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation est moindre.

Les accès sont limités au strict besoin de l'opération.

Tout nouvel accès ne peut avoir moins de 3 mètres de large.

Les caractéristiques des accès doivent être soumises à l'avis du gestionnaire de la voirie concernée.

Les aires de stationnement et les batteries de plus de deux garages sur une même unité foncière ne doivent présenter qu'une seule issue sur une même voie publique.

3.3 Voirie

Les caractéristiques des voies doivent être adaptées à l'importance ou à la destination des constructions projetées, et doivent notamment permettre l'approche de matériel de lutte contre l'incendie, des services de sécurité et d'enlèvement des ordures ménagères. Elles doivent également permettre d'assurer la sécurité et le confort des piétons.

Par conséquent, la destination et l'importance des constructions ou installations doivent être compatibles avec la capacité de la voirie qui les dessert.

3.4 Les voies en impasse

Les voies en impasse doivent être aménagées de telle façon à permettre aux véhicules de faire demi-tour.

3.5 Dispositions particulières relatives aux sentes et cheminements piétons

Les cheminements figurant au plan de zonage (ER) ou au plan patrimoine selon la légende seront aménagés à partir de matériaux perméables.

Article UB-4 – La desserte par les réseaux

4.1 Alimentation en eau potable

Toute construction ou installation nouvelle qui, de par sa destination, nécessite une utilisation d'eau potable, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable par un branchement sous pression de caractéristiques suffisantes.

La protection des réseaux d'eau publics et privés doit être assurée par des dispositifs de non retours conformes à la norme antipollution.

4.2 Assainissement

Tout projet d'opération devra faire l'objet, dans le cadre de l'instruction du permis de construire, d'un avis des gestionnaires de réseaux d'assainissement.

Les usagers prendront connaissance du règlement du service d'assainissement de la communauté d'agglomération de Plaine Commune, autorité compétente.

A l'intérieur d'un même terrain, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent respecter les dispositions ci-dessous, ainsi que le cahier des charges du gestionnaire en annexe du présent règlement.

4.2.1 Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit garantir le libre écoulement des eaux pluviales. Afin de limiter les apports et le débit de fuite vers le réseau public des eaux pluviales provenant des surfaces imperméabilisées, des techniques de rétention et/ou d'infiltration doivent être privilégiées en fonction des caractéristiques du sol (noues, fossés, systèmes drainants, pavés non joints, ...). Les eaux pluviales rejetées dans le réseau collecteur doivent respecter les normes de rejet qualitatives et quantitatives adaptées aux caractéristiques des réseaux.

En l'absence de réseau collecteur, ou en cas d'incapacité du collecteur existant à recevoir l'excédent d'eaux de l'opération ou de prescriptions liées à la Loi sur l'Eau, il est obligatoire de réaliser les aménagements nécessaires et adaptés à l'opération et au terrain pour traiter les eaux pluviales sur site conformément à la réglementation en vigueur.

En cas de balcon ou de terrasse, les eaux pluviales doivent être récupérées afin d'éviter tout ruissellement sur les emprises publiques ou espaces ouverts au public. Les surverses sont autorisées.

Toute surface nouvellement imperméabilisée, ou espace accessible par véhicule motorisé, doit être équipée d'un débourbeur déshuileur installé en sortie d'ouvrage de régulation de débit des eaux pluviales.

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur, ...) ne devront en aucun cas être déversées dans les réseaux. Les eaux issues des parkings à ciel ouverts subiront un traitement de débouage déshuilage avant rejet dans le réseau d'eaux pluviales.

4.2.2 Récupération des eaux de toiture.

Toute construction nouvelle devra étudier la possibilité d'intégrer un système de récupération, stockage et réutilisation des eaux de toiture.

Les eaux pluviales peuvent être utilisées pour l'arrosage des espaces verts, l'alimentation des WC, des laves linge, etc. dans le respect des législations sanitaires en vigueur.

4.2.3 Branchements particuliers

Tout raccordement au réseau collectif fera l'objet d'une demande du pétitionnaire intéressé auprès du gestionnaire du réseau.

4.2.4 Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle ou existante doit être raccordée par une canalisation souterraine au réseau collectif d'assainissement, soit de façon gravitaire, soit après relèvement individuel.

Les eaux industrielles transportées par les collecteurs d'eaux usées doivent être prétraitées et conformes aux normes de rejets. Les eaux usées rejetées dans le réseau collecteur doivent respecter les normes de rejet qualitatives et quantitatives adaptées aux caractéristiques des réseaux.

Les aires de lavage de véhicules et de matériel industriel doivent être couvertes afin que les eaux de toiture non polluées soient dirigées vers le réseau d'eaux pluviales et que les eaux de lavage soient évacuées vers le réseau d'eaux usées après passage dans un déboureur déshuileur.

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

4.3 Réseaux électriques et de télécommunications

Lorsque les lignes électriques, téléphoniques et câblées sont enterrées, ou lorsque leur enfouissement est prévu par la commune, les branchements privés à ces réseaux doivent l'être également.

4.4 Entreposage des ordures ménagères et des encombrants

Dans l'ensemble de la zone et quelle que soit la destination des constructions (habitat, activités, équipements...), celles-ci devront intégrer des locaux spécifiquement destinés au stockage des déchets ménagers et/ou industriels banals (DIB) **et encombrants. Toute construction nouvelle doit prévoir le stockage et l'intégration des conteneurs à déchets sur le terrain du projet. Ses locaux seront conçus en rez-de-chaussée et seront munis d'un point d'eau entièrement carrelé pour faciliter l'entretien et** de manière à permettre le tri sélectif conformément au dispositif mis en place par l'autorité compétente en matière de collecte des déchets (cf. annexes sanitaires).

Article UB-5 – Caractéristique des terrains

Il n'est pas fixé de règles.

Article UB-6 – Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

① Illustrations 6.1 à 6.4 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

6.1 Champ d'application

Les dispositions du présent article s'appliquent aux voies ouvertes à la circulation automobile ainsi qu'aux emprises publiques (jardin, parc public, place....) et non aux emprises publiques piétonnes ou cyclables, ni aux voies de statut privé donnant accès, au plus, à deux constructions.

6.2 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone

Les nouvelles constructions devront être implantées avec un recul minimum de 5 m par rapport à l'emprise publique.

6.3 Dispositions applicables à la zone UBa

Les nouvelles constructions doivent être édifiées à l'alignement. Un retrait ponctuel de la façade peut être autorisé, jusqu'à 20% au maximum pour des motifs de composition architecturale et peut atteindre 70% dans le cadre de la réalisation de balcons et loggias.

6.4 Dispositions applicables à la zone UBb

Les nouvelles constructions doivent être soit implantées à l'alignement, soit avec un recul d'au moins 2,50 mètres par rapport à l'alignement.

6.5 Dispositions applicables à la zone UBc

Les nouvelles constructions doivent être soit implantées à l'alignement, soit avec un recul d'au moins 5 mètres par rapport à l'alignement. Le long du boulevard Marcel Paul, les constructions devront respecter la marge de reculement telle qu'elle figure sur le plan de zonage.

6.6 Cas des terrains bordés par plusieurs voies

Si le terrain est bordé par deux voies ou plus, le bâtiment principal doit être implanté dans le respect des règles applicables à une des voies bordant le terrain. Pour des raisons d'ordonnancement architectural et d'harmonie de la rue, le choix de la voie peut être imposé par l'autorité compétente.

6.7 Cas particuliers et saillies

Des retraits de la totalité de la construction par rapport à l'alignement peuvent être admis dans les cas suivants :

- lorsque la parcelle supporte déjà un bâti empêchant la construction à l'alignement,

- dans le cas de parcelles en drapeau n'ayant qu'un accès sur la voie publique,
- dans le cas d'opérations comprenant plusieurs bâtiments à la condition qu'un des bâtiments soit à l'alignement,

Des éléments architecturaux et des balcons peuvent être admis en saillie par rapport au front continu ou à l'alignement à condition de respecter le règlement général de la voirie départementale figurant au titre V.

Les fondations et sous-sols des constructions ne doivent comporter aucune saillie par rapport à l'alignement.

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

6.8 Cas des bâtiments existants

6.8.1 Cas où l'alignement par rapport à l'emprise public est imposé

Les bâtiments existants à la date d'approbation du présent PLU qui ne sont pas conformes aux règles édictées par le présent article peuvent faire l'objet d'extension et de surélévation dans le prolongement des murs existants.

6.8.2 Cas où un retrait par rapport à l'emprise public est imposé

Les extensions et surélévations de bâtiments existants à la date d'approbation du présent PLU devront s'effectuer dans le respect des règles du présent article.

Article UB-7 – Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives de propriétés

7.1 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone

Les constructions doivent être édifiées en retrait de toutes les limites séparatives de propriétés.

La marge d'isolement (L) d'un bâtiment doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq H/2$.

Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 5 mètres.

① Illustrations 7.4 et 7.5 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.2 Dispositions applicables à la zone UBa

7.2.1 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales

Les constructions doivent être édifiées d'une limite séparative latérale à l'autre.

7.2.2 Implantation des constructions par rapport à la limite séparative de fond de parcelle

Les constructions doivent être implantées en retrait de la limite séparative en fonds de parcelles.

Sur toute la longueur en la limite de fond de parcelle, la marge d'isolement (L) d'un bâtiment qui ne serait pas édifié sur ces limites, doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq H/2$

Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 3 mètres.

① Illustration 7.5 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.3 Dispositions applicables à la zone UBb

7.3.1 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales

Les nouvelles constructions doivent être implantées soit sur les limites séparatives latérales, soit avec une marge d'isolement.

Dans le dernier cas, la marge d'isolement (L) d'un bâtiment doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative soustraite de 3 mètres n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq (H-3)/2$

Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 3 mètres.

① Illustration 7.4 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.3.2 Implantation des constructions par rapport à la limite séparative de fond de parcelle

Les constructions doivent être implantées en retrait de la limite séparative en fonds de parcelles.

Sur toute la longueur en la limite de fond de parcelle, la marge d'isolement (L) d'un bâtiment qui ne serait pas édifié sur ces limites, doit être telle que la différence de niveau entre tout point haut de la construction projetée (H) mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère et le point bas le plus proche de la limite séparative soustraite de 3 mètres n'excède pas deux fois la distance comptée horizontalement entre ces deux points : $L \geq (H-3)/2$.

Dans tous les cas la marge d'isolement ne peut être inférieure à 3 mètres.

① Illustration 7.5 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.4 Réalisation de cours communes

Lorsque les propriétaires voisins s'obligent réciproquement, par acte authentique publié et enregistré à la Conservation des hypothèques, à créer une servitude de cour commune, les constructions pourront être implantées à des distances moindres avec un minimum de 2 mètres. En l'absence d'accord amiable, il pourra être fait application des dispositions de l'article R.451-1 du Code de l'urbanisme.

① Illustration 7.6 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.5 Dispositions particulières

En cas de bâtiment voisin implanté en limite séparative et dont le pignon est aveugle, il peut être imposé pour des motifs d'architecture et d'urbanisme que les nouveaux bâtiments s'adossent sur tout ou partie du pignon.

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

① Illustration 7.7 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

7.6 Cas des bâtiments existants

Les bâtiments existants à la date d'approbation du présent PLU qui ne sont pas conformes aux règles édictées par le présent article peuvent faire l'objet d'extension et de surélévation à condition que la construction n'aggrave pas la situation existante par rapport aux limites séparatives.

Article UB-8 – Implantation des constructions les unes par rapports aux autres sur une même propriété

La distance entre bâtiments non contigus doit respecter les règles suivantes :

8.1 Dans le sous-secteur UBc

En tout point de chaque élément de façade, la distance mesurée perpendiculairement à celui-ci et le séparant d'un élément de façade d'un autre bâtiment, doit être au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment le plus bas ($L=H/2$), avec un minimum de 5 mètres.

8.2 Sur le reste de la zone UB

En tout point de chaque élément de façade, la distance mesurée perpendiculairement à celui-ci et le séparant d'un élément de façade d'un autre bâtiment, doit être au moins égale à :

- la hauteur de l'élément de façade le plus haut, diminué de 3 m, avec un minimum de 8 m, si l'élément de façade le plus bas comporte des baies principales ;

① Illustration 8.2 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

- la hauteur de l'élément de façade le plus bas diminué de 3 m, avec un minimum de 8 m, si ce dernier ne comporte pas de baies principales et que l'élément de façade le plus haut en comporte ;

① Illustration 8.3 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

- la moitié de la hauteur de l'élément de façade le plus haut si les deux façades ne comportent pas de baies principales.

① Illustration 8.4 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

Article UB-9 – Emprise au sol

Il n'est pas fixé de règles. **L'emprise au sol résulte de l'application de l'ensemble des articles de la zone.**

Article UB-10 – Hauteur maximale des constructions

① Illustration 10.1 « Aide à la lecture et modalités d'application du règlement »

10.1 Principe général.

Les constructions doivent respecter la hauteur maximale **et** le nombre de niveaux (attique compris) figurant au document graphique référencé « Plan de Velum de l'Île Saint Denis ».

La hauteur maximale des constructions est mesurée à partir du point le plus haut du terrain naturel au pied de la construction jusqu'au faîtage de la toiture.

10.2 Dispositions particulières

10.2.1 Pour les édifices d'ascenseurs et éléments techniques

Les dispositions relatives à la hauteur maximale et au nombre de niveaux admis figurant au document graphique référencé « Plan de Velum de l'Île Saint Denis » ne s'appliquent pas pour les édifices d'ascenseurs et éléments techniques à condition qu'ils mesurent moins de 3 mètres de haut et qu'ils ne représentent pas plus de 20% de l'emprise du toit de la construction.

10.2.2 Dans les secteurs soumis au PPRI

Il est autorisé une majoration de hauteur de 1 mètre maximum si la construction fait l'objet d'une élévation obligatoire par rapport à la cote de référence des plus hautes eaux connues.

10.2.3 Pour les constructions existantes à la date d'approbation du plan local d'urbanisme,

Les dispositions relatives à la hauteur maximale et au nombre de niveaux admis figurant au document graphique référencé « Plan de Velum de l'Île Saint Denis » ne s'appliquent que pour les projets de travaux et aménagements produisant une **Surface de plancher** nouvelle d'une superficie supérieure à 100 m² et entraînant une modification significative du gabarit et de la volumétrie de la construction existant.

Article UB-11 – Aspect extérieur et clôtures

11.1 Dispositions générales applicables à la construction neuve.

L'implantation des constructions, leur architecture, leurs dimensions, leur aspect extérieur doivent être adaptés au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

L'aspect extérieur des constructions est travaillé en fonction des caractéristiques morphologiques du secteur en prenant en compte les ensembles bâtis homogènes, l'ordonnement architectural, la qualité et la spécificité des constructions avoisinantes.

Les constructions doivent présenter une simplicité de volume, une unité d'aspect et de matériaux.

Est interdite l'utilisation en couverture de matériaux ondulés opaques ou translucides (tels tôles plastiques, plaques en ciment), à l'exception des bacs acier.

Les balcons et loggias, à condition d'offrir un espace de vie suffisant correspondant à une profondeur minimum d'1m50.

11.2 Clôtures

Toutes les clôtures doivent s'insérer harmonieusement dans le paysage urbain. Le choix du style, des couleurs, des dimensions et des matériaux tiendra compte de l'aspect et des dimensions des clôtures avoisinantes.

Par leur aspect, leur proportion et le choix des matériaux, les clôtures doivent participer à l'ordonnement du front bâti en s'harmonisant avec la construction principale et les clôtures avoisinantes.

Les clôtures doivent être constituées :

- soit d'un mur bahut n'excédant pas 0,80 m de hauteur maximale surmonté d'un dispositif à claire-voie,
- soit d'un dispositif à claire-voie (grille) et / ou d'une haie vive,
- soit d'un mur s'il prolonge le bâti, présente une unité d'aspect avec celui-ci et s'harmonise avec le paysage.

La hauteur totale ne devra pas dépasser 1,90 m. Une hauteur différente peut être autorisée pour la reconstruction ou la restauration d'une clôture existante ou pour permettre le prolongement ou le raccordement à une clôture existante ou pour des motifs de sécurité liés au type d'activités autorisées dans la zone.

Le mur bahut de la clôture pourra être composé avec des pilastres pour le portail et les angles. Dans ce cas, le mur bahut et les pilastres devront former un ensemble homogène et cohérent au niveau des matériaux choisis.

11.3 Antennes et paraboles privatives de télévision

Les antennes et paraboles doivent être implantées de manière à être le moins visibles possible de l'espace public.

11.4 Combles

Les combles aménageables ne peuvent pas constituer plus d'un étage.

11.5 Locaux et équipements techniques

Les coffrets, compteurs, boîtes aux lettres doivent être intégrés dans la construction ou les clôtures en s'implantant selon une logique de dissimulation qui tienne compte des modénatures et des matériaux constitutifs.

Les locaux techniques doivent être intégrés au bâti principal ou faire l'objet d'une recherche prenant en compte le bâti annexe, les constructions voisines, la structure végétale existante et les plantations à créer.

Toute construction nouvelle doit prévoir le stockage et l'intégration des conteneurs à déchets sur le terrain du projet.

11.6 Traitement des façades

Dans le périmètre d'interdiction des logements au rez-de-chaussée, les façades aveugles des locaux à rez-de-chaussée sont interdites. Ces locaux doivent être traités comme des vitrines ou façades dialoguant avec la rue, et donc partiellement ouvertes.

Article UB-12 – Stationnement

12.1 Modalités d'application des normes

Les normes fixées au paragraphe 12.2 doivent être appliquées selon les modalités suivantes :

- ne sont comptabilisées pour le calcul des places que les tranches entières
- quand la détermination des places est issue d'un pourcentage de la **Surface de plancher**, le nombre d'emplacement de stationnement est déterminé en fonction de la division de cette surface par tranches de 25 m²; le ratio de 25 m² par place inclut les aires de manœuvre et les voiries desservant les places de stationnement ; le calcul doit être arrondi à la tranche supérieure.
- lorsqu'une opération comporte plusieurs destinations, le nombre d'emplacements de stationnement doit correspondre à la somme des résultats issus du mode de calcul approprié à chacune de ces destinations et appliqué à leur **Surface de plancher** respective.
- les besoins en stationnement des opérations de constructions, des établissements ou des installations non prévues par les normes énoncées doivent être calculés en fonction des normes auxquelles ils sont les plus directement assimilables.
- les établissements industriels, commerciaux ou les bureaux doivent réserver à l'intérieur de leur propriété les emplacements nécessaires à toutes leurs opérations de déchargement, de chargement, et de manutention sans encombrer la voirie publique.
- il est demandé un minimum de 12,50 m² par place de stationnements hors place handicapée (soit 2,50 m x 5,00 m).
- les rampes d'accès nécessaires aux parcs de stationnement doivent présenter :
 - pour l'habitat individuel (pavillon), une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 3,50 m.
 - pour toute autre opération, une pente de 5% maximum depuis l'alignement sur une longueur de 5 m.

- quand les places de stationnement sont créées à l'extérieur, les surfaces qui leur sont consacrées doivent être matérialisées ; elles ne peuvent pas être intégrées dans les surfaces réservées aux espaces verts.
- les locaux destinés au stationnement des deux-roues doivent être dimensionnés sur une base de 2 m² par place, arrondie à la tranche supérieure.

12.2 Normes de stationnement véhicules pour les opérations de construction neuve

Sous réserve de l'application des articles R 111-4 et L 421-3 du Code de l'urbanisme, les espaces à réserver dans les opérations de construction neuve doivent être suffisants pour assurer les manœuvres et le stationnement des véhicules selon les normes suivantes :

HABITAT	Une place de stationnement par habitation . 15% des places créées devront être réservées pour l'usage des visiteurs pour les opérations de plus de 10 logements. 0,8 place de stationnement par habitation pour les habitations situées à moins de 100 m de part et d'autre de l'axe du boulevard Marcel Paul (cf plan)
HABITAT SOCIAL	0,8 place de stationnement par habitation. 15 % des places créées devront être réservées pour l'usage des visiteurs pour les opérations de plus de 10 logements.
HEBERGEMENT HOTELIER	Une place pour trois chambres.
BUREAUX	La surface de stationnement doit être égale à 25% de la surface de plancher si l'opération est située dans un périmètre inférieur à 500 m d'un arrêt de transports collectifs en site propre (trains, tramway, RER, etc.) et à 40% de la surface de plancher dans le cas contraire.
INDUSTRIE, ARTISANAT ET ENTREPOT	La surface de stationnement doit être égale à 15% de la surface de plancher
COMMERCE	Pas de place pour les locaux situés à moins de 100 m de part et d'autre de l'axe du boulevard Marcel Paul (cf plan) ou pour les locaux présentant une surface de plancher inférieure à 200 m ² . Sinon, une place de stationnement par tranche de 50 m ² de surface de plancher supplémentaire au-delà de 200 m ²
INSTALLATIONS NECESSAIRES AUX SERVICES PUBLICS OU D'INTERET COLLECTIF	Pas de place pour les locaux situés à moins de 100 m de part et d'autre de l'axe du boulevard Marcel Paul . Dans le cas contraire, le nombre de places de stationnement doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation, des besoins de l'opération de construction et de la proximité des transports en commun.

12.3 Normes de stationnement vélos pour les opérations de construction neuve

Des espaces de stationnement suffisant de vélos correspondant aux besoins doivent intégrer les constructions de logements, d'équipements scolaires, culturels sportifs ou d'administration, ainsi que les constructions à usage d'activités.

Pour les opérations d'habitat, il est fixé un minimum d'une demi-place de stationnement par logements. Le nombre global devant être arrondi à l'entier supérieur.

Pour les installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, **le nombre de places de stationnement vélos doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation, des besoins de l'opération de construction et de la proximité des transports en commun.**

Pour les bureaux, hébergement hôtelier, commerces, industrie, artisanat et entrepôt, il est fixé un minimum d'une place de stationnement vélo par place de stationnement véhicule.

Les aires de stationnement de plus de 5 emplacements devront être closes et couvertes.

12.4 Cas particuliers

12.4.1 En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur est autorisé à aménager sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du premier les surfaces de stationnement qui lui font défaut à condition qu'il apporte la preuve qu'il réalise ou fait réaliser lesdites places.

Il peut être également tenu quitte de ses obligations lorsqu'il est fait application de l'article L. 421-3 du Code de l'Urbanisme.

12.4.2 Dans le cadre d'un permis groupé ou d'un lotissement, il peut être satisfait aux besoins en stationnement de l'ensemble de l'opération sous la forme d'un parc de stationnement commun détaché des parcelles issues de la division du terrain en lots.

12.5 Règles applicables aux constructions existantes

12.5.1 Pour les opérations d'extension de constructions existantes à usage autre que d'habitation, les besoins en stationnement doivent être calculés sur la base du total cumulé des surfaces existantes et nouvelles. **Cette disposition ne s'applique pas aux installations nécessaires aux services publics ou d'intérêts collectifs, où le nombre de places de stationnement de véhicules et de vélos doit être estimé en fonction de l'importance, de la vocation, des besoins de l'opération de construction et de la proximité des transports en commun.**

12.5.2 Les opérations d'amélioration, d'extension ou de surélévation de constructions existantes à usage d'habitation ainsi que les opérations de changement de destination ne sont pas soumises aux dispositions du présent article dans la limite de 200 m² de **surface de plancher**.

12.5.3 Pour les opérations de division de construction existante à usage d'habitation une place de stationnement sera créée pour chaque logement créé

Article UB-13 – Espaces libres et plantations

13.1 Définition

Les espaces libres sont les espaces ne comportant aucun ouvrage au dessus du sol. Ils comprennent : des espaces minéraux (allées, cours, esplanades, coursives, etc.), des jardins, des éléments techniques à la condition qu'aucun bâti ou édicule ne leur soient associés, des places de stationnement.

13.2 Dispositions applicables à l'ensemble de la zone

Afin de garantir la qualité paysagère de l'île et notamment la constitution de cœur d'îlot vert et planté participant à la mise en place de corridor écologique, à la biodiversité végétale et animale et à la qualité du cadre de vie, les superficies d'espaces libres sont fixées à 65% de la superficie totale de la parcelle dont 35 % devront être réalisés en pleine terre. Jusqu'à 5 % de la superficie totale de la parcelle dévolue aux espaces libres ou de pleine terre pourront être remplacé par leur équivalent en « surface bio-énergétique » suivant la formule suivante :

« Surface bio-énergétique » = 1 x surface panneaux solaires + 0.8 x surface de toiture végétalisée + 0.5 x surface de mur végétalisée.

13.2.1 Dispositions particulières

Pour les équipements publics d'intérêt collectif à vocation culturelle ou scolaire et pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, l'article 13.2 ne s'applique pas.

Toutefois en cas de création d'espace libre, leur aménagement devra se conformer à l'article 13.4.

13.3 Dispositions applicables au sous-secteurs UBa et UBb

Afin de garantir la qualité paysagère de l'île et notamment la constitution de cœur d'îlot vert et planté participant à la mise en place de corridor écologique, à la biodiversité végétale et animale, et à la qualité du cadre de vie, les superficies d'espaces libres sont fixées à 30% de la superficie totale de la parcelle dont 50 % devront être réalisés en pleine terre. Jusqu'à 10 % de la superficie totale de la parcelle dévolue aux espaces libres ou de pleine terre pourront être remplacé par leur équivalent en « surface bio-énergétique » suivant la formule suivante :

« Surface bio-énergétique » = 1 x surface panneaux solaires + 0.8 x surface de toiture végétalisée + 0.5 x surface de mur végétalisée.

13.4 Traitement des espaces libres

Les espaces libres doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants. Cette composition privilégiera la contiguïté avec les espaces libres des terrains voisins. Les espaces libres devront comporter au minimum :

- un arbre de basse tige (moins de 7 m à l'état adulte) par unité foncière lorsque la surface plantée est inférieure à 100 m²
- un arbre de haute tige (plus de 7 m à l'état adulte) par 75 m² de surface plantée lorsqu'elle est supérieure à 100 m². A la plantation, ces arbres devront avoir une hauteur au moins égale à 2 m.

Les espaces minéraux doivent être sablés, dallés ou enrobés selon les règles de l'art (voir charte d'écologie urbaine). Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, les espaces bitumés ou enrobés seront limités.

Les aires de stationnement de plus de 4 places seront plantées d'arbres et d'arbustes. Les plantations sont réparties sur l'ensemble de l'aire ou regroupées pour former une entité végétale.

Les essences plantées seront choisies de préférence parmi les essences locales détaillées au titre IV du présent document.

13.5 Dispositions particulières relatives au plan patrimoine

13.5.1 Les espaces verts protégés

Les espaces verts protégés au titre de l'article L.123-1- 7° du code de l'urbanisme figurent au plan de patrimoine.

Dans ces espaces des règles particulières s'appliquent :

- l'abattage de tout arbre n'est admis que pour des motifs liés à son état phytosanitaire, l'âge ou le caractère dangereux des sujets ou lorsque ceux-ci empêche la réalisation d'un projet de restauration / valorisation de ces espaces et des paysages qu'ils déclinent. Tout arbre abattu doit être remplacé. Les sujets seront choisis parmi les essences proposées en annexe.
- seuls sont admis les travaux ne compromettant pas le caractère de ces espaces et ceux nécessaires à leur entretien ou à leur mise en valeur.
- la constructibilité de ces espaces est limitée à la réalisation d'un abri ou annexe limité à une hauteur de 2 mètres et à une superficie de 15 m².

13.5.2 Les aménagements des entrées de ville

Les aménagements des entrées de ville à réaliser figurent au plan de patrimoine.

Dans ces espaces des règles particulières s'appliquent :

- Le traitement des espaces publics devra être cohérent et uniformisé sur l'ensemble de l'aménagement
- L'aménagement devra tenir compte de l'ensemble des modes de transport et offrir des espaces adaptés à leur pratique

13.5.3 Les alignements d'arbres à créer

Les alignements d'arbres à créer au titre de l'article L.123-1- 7° du code de l'urbanisme figurent au plan de patrimoine.

Le réaménagement de la voie devra se traduire par la création d'un alignement d'arbres choisis parmi les essences figurant en annexes.

L'espacement entre chaque arbre sera compris entre 10 et 15 m. L'espace alloué à la plantation devra être suffisant pour assurer le développement et la croissance des arbres.

13.5.4 Les aménagements de berges à conforter ou à créer

Les aménagements de berges à conforter ou à créer au titre de l'article L.123-1- 7° du code de l'urbanisme figurent au plan de patrimoine.

Dans ces espaces, les berges devront faire l'objet d'un traitement paysager visant à :

- Favoriser la biodiversité et les échanges écologiques par des plantations d'essences locales adaptées au milieu fluvial.
- Minimiser les interventions d'entretiens et d'élagage.
- Permettre une bonne visibilité des berges et de la Seine depuis l'île pour renforcer le lien avec le fleuve.

Article UB-14 – Les possibilités maximales d'occupation des sols

Les possibilités maximales d'occupation des sols résultent de l'application des articles 3 à 13 du règlement.

C1.

Aide au règlement
Document en vigueur



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de l'Ile-Saint-Denis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2008

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 novembre 2012

Lexique

Ces définitions doivent être prises en compte pour l'application du présent règlement et de ses documents graphiques.

A

Acrotère

Élément d'une façade situé au-dessus du niveau de la toiture ou de la terrasse, pour constituer des rebords ou des gardes corps.

Affouillement de sol

Ravinement de terrain par l'action de l'eau.

Alignement

L'alignement est la délimitation du domaine public de voirie au droit des terrains riverains. L'alignement de fait est la délimitation des voiries privées au droit des terrains riverains.

Alignement d'arbres

Arbres plantés en ligne et espacés régulièrement l'un de l'autre.

Annexe

Bâtiment accolé ou séparé d'un bâtiment principal, ayant une fonction de service (garage, abri de jardin, etc.).

Arbre isolé

Se dit d'un arbre qui a grandi seul au milieu d'un espace plus ou moins étendu, sans former de bosquet, ni d'alignement, ni de boisement avec d'autres arbres. Les arbres isolés ont eu l'espace nécessaire au développement de leur forme naturelle, ainsi ce sont souvent des arbres remarquables lorsqu'ils ont atteint un âge avancé.

Arbre-tige

Arbre avec un tronc sans ramifications latérales à la base. Les premières ramifications en branches partent à une certaine hauteur du sol (au moins 2,5 mètres) et forment le houppier.

Arbuste

Végétal ligneux à tige simple et nue à la base (au moins lorsqu'il est âgé) mais n'atteignant pas 7 mètres de hauteur à l'état adulte.

B

Baie

Ouverture dans un mur.

Balcon

Plate-forme à hauteur de plancher, formant saillie sur une façade, et fermée par une balustrade ou un garde-corps.

Bâtiment

Tout ouvrage durable édifié au-dessus du niveau du sol et ayant une fonction d'abri ; ainsi on ne peut pas appeler bâtiment, un mur de clôture ou une piscine. La notion de bâtiment est moins large que celle de construction.

Bâtiment principal

Bâtiment ayant la fonction principale dans un ensemble de constructions ; bâtiment le plus important dans un ensemble de constructions ayant la même fonction.

Bâtiment protégé, élément particulier protégé

Les documents graphiques identifient des bâtiments ou parties de bâtiments, ainsi que des éléments particuliers, que le PLU protège en application de l'article L. 123-1 § 7° du Code de l'urbanisme parce qu'ils possèdent une qualité architecturale remarquable, ou constituent un témoignage de la formation et de l'histoire de la ville ou d'un quartier, ou assurent par leur volumétrie un repère particulier dans le paysage urbain, ou appartiennent à une séquence architecturale remarquable par son homogénéité.

Bordure

Limite parcellaire sur voie publique ou privée. Lorsque la voie est publique, la bordure de voie équivaut à l'alignement.

Bosquet

Groupe d'arbres et/ou d'arbustes disposés de manière non régulière formant un massif assez dense, à la manière d'un micro-boisement spontané (Petit Larousse).

C

Changement de destination

Modification de l'usage des locaux.

Constructions

Les constructions visées par le présent règlement sont celles définies par l'article L. 421-1 du Code de l'urbanisme. En particulier, deux bâtiments, pour faire partie

de la même construction, doivent être reliés par des éléments construits créant de la SHOB au sens de l'article R. 112-2 du Code de l'urbanisme.

Constructions annexes

Sont considérées comme constructions annexes, pour bénéficier de certaines règles qui leur sont propres, les locaux de faibles dimensions ayant un caractère accessoire au regard de l'usage de la construction principale, tels que remises, abris de jardin, garages, local à vélo, celliers...

La notion de construction, au sens des dispositions du Code de l'urbanisme, doit être prise dans une acception relativement large. Elle recouvre :

- toute construction à usage d'habitation ou non, même ne comportant pas de fondation (article L. 421-1 du Code de l'urbanisme) et en particulier la construction de bâtiments, c'est-à-dire d'édifices qui présentent un espace intérieur utilisable ;
- les installations, outillages et ouvrages, qui impliquent une implantation au sol, une occupation du sous-sol en surplomb du sol.

Coupe et abattage d'arbres

La coupe est l'opération présentant un caractère régulier, se rattachant à l'idée de sylviculture. L'abattage a un caractère plus exceptionnel. Contrairement au défrichement, la coupe ou l'abattage d'arbres n'ont pas pour effet de détruire l'état boisé du terrain à destination forestière.

D

Défrichement

Toute opération qui a pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière, sans qu'il y ait lieu de prendre en considération les fins en vue desquelles ces opérations sont entreprises ou les motifs de celui qui en prend l'initiative. Le défrichement peut être direct ou indirect :

- Il y a défrichement direct lorsque l'état boisé a été supprimé par abattage des arbres et destruction des souches et qu'un autre usage que la forêt a été donné au sol ;
- Il y a défrichement indirect lorsque des opérations volontaires ont eu pour conséquence d'entraîner la destruction de l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière. Il ne faut pas confondre cette notion avec le débroussaillage qui consiste à nettoyer et à entretenir des sous-bois.

Destinations des locaux

La liste des destinations est fixée à l'article R. 123-9 du Code de l'Urbanisme.

- **Habitation**
Cette destination comprend tous les logements, y compris les logements de fonction et les chambres de service.
- **Hébergement hôtelier**
Cette destination comprend les établissements commerciaux d'hébergement classés de type hôtels et résidences de tourisme définies par l'arrêté du 14 février 1986 ou tout texte qui s'y substituera.
- **Bureaux :**

Cette destination comprend les locaux et annexes dépendant d'organismes publics ou privés ou de personnes physiques et où sont exercées des fonctions telles que : direction, gestion, études, conception, informatique, recherche et développement.

- **Commerce :**
Cette destination comprend les locaux affectés à la vente de produits ou de services et accessibles à la clientèle, et leurs annexes (à l'exception des locaux relevant de la destination artisanat définie ci-après).
- **Artisanat :**
Cette destination comprend les locaux et leurs annexes où sont exercées des activités de fabrication artisanale de produits, vendus ou non sur place.
- **Industrie :**
Cette destination comprend les locaux principalement affectés à la fabrication industrielle de produits.
- **Entrepôt :**
Cette destination comprend les locaux d'entreposage et de reconditionnement de produits ou de matériaux.
- **Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :**
Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :
 - les locaux affectés aux services publics municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux qui accueillent le public ;
 - les crèches et haltes garderies ;
 - les établissements d'enseignement maternel, primaire et secondaire ;
 - les établissements universitaires, y compris les locaux affectés à la

- recherche, et à l'enseignement supérieur ;
- les établissements pénitentiaires ;
- les établissements de santé : hôpitaux (y compris les locaux affectés à la recherche), cliniques, dispensaires, centres de court et moyen séjour, résidences médicalisées... ;
- les établissements d'action sociale ;
- les résidences sociales ;
- les établissements culturels et les salles de spectacle spécialement aménagées de façon permanente pour y donner des concerts, des spectacles de variétés ou des représentations d'art drama-tique, lyrique ou chorégraphique ;
- les établissements sportifs à caractère non commercial ;
- les lieux de culte ;
- les parcs d'exposition ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transports, postes, fluides, énergie, télécommunications, ...) et aux services urbains (voirie, assainissement, traitement des déchets, centres cuisers...).

(alignement, limite de construction, limite séparative).

Dispositif décanteur-déshuileur

Dispositif permettant d'une part de débarrasser les eaux de ruissellement de leurs impuretés en les laissant se déposer au fond du dispositif et d'autre part d'éliminer les huiles de vidange.

Distances

Les distances sont comptées perpendiculairement à la ligne de référence

E

Égout du toit

Elément recueillant les eaux pluviales de la toiture.

Emplacement réservé

En application de l'article L.123-1 § 8° du Code de l'urbanisme, les documents graphiques du règlement délimitent des emplacements réservés sur des terrains sur lesquels sont interdits toute construction ou aménagement autre que ceux prévus par le document d'urbanisme (équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général, espace vert public, voirie publique). Les propriétaires des terrains concernés peuvent exercer le droit de délaissement relevant des articles L.123-17 et L.230-1 du Code de l'urbanisme auprès de la collectivité ou du service public bénéficiaire. Les emplacements réservés pour espaces verts, équipements et ouvrages publics sont recensés dans le livret annexe du dossier de PLU.

Emprises publiques : Cette notion recouvre tous les espaces publics qui ne peuvent être qualifiés de voies publiques, mais qui donnent accès directement aux terrains riverains. En effet, les règles de l'article 6 doivent être conçues pour ordonnancer les constructions par rapport aux lieux publics ouverts à la circulation. Toutefois, bien qu'elles ne donnent pas accès directement aux propriétés riveraines, certaines emprises publiques nécessitent un ordonnancement d'implantation, et sont assujetties aux dispositions de l'article 6. Il s'agit notamment :

- des voies ferrées ;
- des cours d'eaux domaniaux.

Enduit

Revêtement que l'on étend sur les parois de maçonnerie brute d'un bâtiment, en général pour leur donner une surface uniforme et plane et pour les protéger des intempéries.

Équipements collectifs d'intérêt général

Il s'agit des équipements publics ou privés destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général, notamment dans les domaines hospitaliers, sanitaires, sociaux, enseignements et services annexes, culturels, sportifs, culturels, défense et sécurité, ainsi que les services publics administratifs divers.

Espace boisé classé

Les espaces boisés classés indiqués aux documents graphiques du règlement sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Espace libre

Il s'agit de la partie non construite de l'îlot de propriété.

Il peut être aménagé par des aires de stationnement en surface, des jardins. Les rampes de parking peuvent être intégrées dans l'espace libre. Le traitement de l'espace libre peut être de type végétal (jardin...) ou minéral (terrasse...).

Espace végétalisé

Espace planté de végétaux. Selon le contexte, ces végétaux peuvent être des arbres, des arbustes, des vivaces ou de la prairie.

Espace vert protégé

Ces espaces à protéger sont répertoriés sur les documents graphiques au titre de l'article L. 123-1-7°. Ils sont constitués d'un ensemble planté intéressant sur un ou plusieurs terrains.

Exhaussement de sol

Remblaiement de terrain qui doit faire l'objet d'une autorisation si sa superficie est supérieure à 100m² et si la hauteur excède 2m.

Extension

Construction augmentant l'emprise au sol du bâtiment principal.

F

Façades

Les façades sont des faces verticales en élévation d'un bâtiment (en élévation signifie généralement à l'exclusion des soubassements et parties enterrées).

H

Haie

Plantation harmonieuse d'arbres et/ou d'arbustes en une ou plusieurs lignes parallèles.

I

Imperméabilisation

Protection contre le passage de l'eau à travers une paroi ou une revêtement.

Installations classées pour la protection de l'environnement

Sont soumis aux dispositions de la loi du 19 juillet 1976 : les usines, ateliers, dépôts, chantiers et d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et de l'environnement.

L

Limite séparative : Les limites séparatives peuvent être différenciées en deux catégories :

- » les limites latérales aboutissant à une voie ou une emprise publique.

Il s'agit des limites latérales du terrain qui ont un contact en un point avec la limite riveraine d'une voie ou d'une emprise publique. Elles sont mitoyennes avec une autre propriété publique ou privée.

- » les limites de fond de terrain.

Ce sont les limites d'un terrain qui n'ont aucun contact avec une voie ou une emprise publique. Leur tracé caractérise les

coeurs d'îlots. Elles sont situées à l'opposé de la voie.

M

Marges de reculement portées aux documents graphiques

Dès lors qu'une marge de recul est portée au document graphique, les constructions ou parties de construction doivent être implantées sur ou au-delà de cette limite dans le respect des dispositions de l'article 6 de la zone considérée.

Toutefois, des éléments de construction, tels qu'auvents, portiques, avancées de toiture, les équipements techniques liés aux différents réseaux, les saillies traditionnelles, les éléments architecturaux, les balcons... ainsi que les parcs publics souterrains de stationnement peuvent être admis dans la marge de recul.

P

Plaine-terre : Absence de tout revêtement ou construction quelque soit la profondeur.

S

Saillie

Partie d'un bâtiment avançant sur la façade ou dépassant le plan d'un mur, comme le versant d'une toiture, une corniche, un balcon.

Sous-sol

Couche du sol qui se trouve au-dessous de la couche arable (Petit Larousse).

V

Végétalisé

Voir espace végétalisé.

Versant

Pente d'une toiture.

Voie

Passage desservant plusieurs constructions.

Voie en impasse : Petite rue sans issue.

Surface hors oeuvre nette (S.H.O.N.) :

La surface hors oeuvre nette est définie par l'article L.112-1 du Code de l'urbanisme et les décrets en Conseil d'Etat s'y rapportant (notamment l'article R.112-2 du Code de l'urbanisme).

Surface végétalisée

Voir espace végétalisé.

T

Terrain

Un terrain est une propriété foncière d'un seul tenant, composé d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles appartenant à un même propriétaire.

U

Unité foncière

il s'agit d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles contiguës appartenant à une même propriétaire. Elle constitue le terrain au sens du présent règlement.

C2.

Aide au règlement Document mis en compatibilité



Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de l'Ile-Saint-Denis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2008

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 novembre 2012

Lexique

Ces définitions doivent être prises en compte pour l'application du présent règlement et de ses documents graphiques.

A

Acrotère

Élément d'une façade situé au-dessus du niveau de la toiture ou de la terrasse, pour constituer des rebords ou des gardes corps.

Affouillement de sol

Ravinement de terrain par l'action de l'eau.

Alignement

L'alignement est la délimitation du domaine public de voirie au droit des terrains riverains. L'alignement de fait est la délimitation des voiries privées au droit des terrains riverains.

Alignement d'arbres

Arbres plantés en ligne et espacés régulièrement l'un de l'autre.

Annexe

Bâtiment accolé ou séparé d'un bâtiment principal, ayant une fonction de service (garage, abri de jardin, etc.).

Arbre isolé

Se dit d'un arbre qui a grandi seul au milieu d'un espace plus ou moins étendu, sans former de bosquet, ni d'alignement, ni de boisement avec d'autres arbres. Les arbres isolés ont eu l'espace nécessaire au développement de leur forme naturelle, ainsi ce sont souvent des arbres remarquables lorsqu'ils ont atteint un âge avancé.

Arbre-tige

Arbre avec un tronc sans ramifications latérales à la base. Les premières ramifications en branches partent à une certaine hauteur du sol (au moins 2,5 mètres) et forment le houppier.

Arbuste

Végétal ligneux à tige simple et nue à la base (au moins lorsqu'il est âgé) mais n'atteignant pas 7 mètres de hauteur à l'état adulte.

B

Baie

Ouverture dans un mur.

Balcon

Plate-forme à hauteur de plancher, formant saillie sur une façade, et fermée par une balustrade ou un garde-corps.

Bâtiment

Tout ouvrage durable édifié au-dessus du niveau du sol et ayant une fonction d'abri ; ainsi on ne peut pas appeler bâtiment, un mur de clôture ou une piscine. La notion de bâtiment est moins large que celle de construction.

Bâtiment principal

Bâtiment ayant la fonction principale dans un ensemble de constructions ; bâtiment le plus important dans un ensemble de constructions ayant la même fonction.

Bâtiment protégé, élément particulier protégé

Les documents graphiques identifient des bâtiments ou parties de bâtiments, ainsi que des éléments particuliers, que le PLU protège en application de l'article L. 123-1 § 7° du Code de l'urbanisme parce qu'ils possèdent une qualité architecturale remarquable, ou constituent un témoignage de la formation et de l'histoire de la ville ou d'un quartier, ou assurent par leur volumétrie un repère particulier dans le paysage urbain, ou appartiennent à une séquence architecturale remarquable par son homogénéité.

Bordure

Limite parcellaire sur voie publique ou privée. Lorsque la voie est publique, la bordure de voie équivaut à l'alignement.

Bosquet

Groupe d'arbres et/ou d'arbustes disposés de manière non régulière formant un massif assez dense, à la manière d'un micro-boisement spontané (Petit Larousse).

C

Changement de destination

Modification de l'usage des locaux.

Constructions

Les constructions visées par le présent règlement sont celles définies par l'article L. 421-1 du Code de l'urbanisme. En particulier, deux bâtiments, pour faire partie

de la même construction, doivent être reliés par des éléments construits créant de la SHOB au sens de l'article R. 112-2 du Code de l'urbanisme.

Constructions annexes

Sont considérées comme constructions annexes, pour bénéficier de certaines règles qui leur sont propres, les locaux de faibles dimensions ayant un caractère accessoire au regard de l'usage de la construction principale, tels que remises, abris de jardin, garages, local à vélo, celliers...

La notion de construction, au sens des dispositions du Code de l'urbanisme, doit être prise dans une acception relativement large. Elle recouvre :

- toute construction à usage d'habitation ou non, même ne comportant pas de fondation (article L. 421-1 du Code de l'urbanisme) et en particulier la construction de bâtiments, c'est-à-dire d'édifices qui présentent un espace intérieur utilisable ;
- les installations, outillages et ouvrages, qui impliquent une implantation au sol, une occupation du sous-sol en surplomb du sol.

Coupe et abattage d'arbres

La coupe est l'opération présentant un caractère régulier, se rattachant à l'idée de sylviculture. L'abattage a un caractère plus exceptionnel. Contrairement au défrichage, la coupe ou l'abattage d'arbres n'ont pas pour effet de détruire l'état boisé du terrain à destination forestière.

D

Défrichement

Toute opération qui a pour effet de détruire l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière, sans qu'il y ait lieu de prendre en considération les fins en vue desquelles ces opérations sont entreprises ou les motifs de celui qui en prend l'initiative. Le défrichement peut être direct ou indirect :

- Il y a défrichement direct lorsque l'état boisé a été supprimé par abattage des arbres et destruction des souches et qu'un autre usage que la forêt a été donné au sol ;
- Il y a défrichement indirect lorsque des opérations volontaires ont eu pour conséquence d'entraîner la destruction de l'état boisé d'un terrain et de mettre fin à sa destination forestière. Il ne faut pas confondre cette notion avec le débroussaillage qui consiste à nettoyer et à entretenir des sous-bois.

Destinations des locaux

La liste des destinations est fixée à l'article R. 123-9 du Code de l'Urbanisme.

- **Habitation**
Cette destination comprend tous les logements, y compris les logements de fonction et les chambres de service.
- **Hébergement hôtelier**
Cette destination comprend les établissements commerciaux d'hébergement classés de type hôtels et résidences de tourisme définies par l'arrêté du 14 février 1986 ou tout texte qui s'y substituera.
- **Bureaux :**

Cette destination comprend les locaux et annexes dépendant d'organismes publics ou privés ou de personnes physiques et où sont exercées des fonctions telles que : direction, gestion, études, conception, informatique, recherche et développement.

- **Commerce :**
Cette destination comprend les locaux affectés à la vente de produits ou de services et accessibles à la clientèle, et leurs annexes (à l'exception des locaux relevant de la destination artisanat définie ci-après).
- **Artisanat :**
Cette destination comprend les locaux et leurs annexes où sont exercées des activités de fabrication artisanale de produits, vendus ou non sur place.
- **Industrie :**
Cette destination comprend les locaux principalement affectés à la fabrication industrielle de produits.
- **Entrepôt :**
Cette destination comprend les locaux d'entreposage et de reconditionnement de produits ou de matériaux.
- **Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif :**
Elles recouvrent les destinations correspondant aux catégories suivantes :
 - les locaux affectés aux services publics municipaux, départementaux, régionaux ou nationaux qui accueillent le public ;
 - les crèches et haltes garderies ;
 - les établissements d'enseignement maternel, primaire et secondaire ;
 - les établissements universitaires, y compris les locaux affectés à la

- recherche, et à l'enseignement supérieur ;
- les établissements pénitentiaires ;
- les établissements de santé : hôpitaux (y compris les locaux affectés à la recherche), cliniques, dispensaires, centres de court et moyen séjour, résidences médicalisées... ;
- les établissements d'action sociale ;
- les résidences sociales ;
- les établissements culturels et les salles de spectacle spécialement aménagées de façon permanente pour y donner des concerts, des spectacles de variétés ou des représentations d'art drama-tique, lyrique ou chorégraphique ;
- les établissements sportifs à caractère non commercial ;
- les lieux de culte ;
- les parcs d'exposition ;
- les constructions et installations techniques nécessaires au fonctionnement des réseaux (transports, postes, fluides, énergie, télécommunications, ...) et aux services urbains (voirie, assainissement, traitement des déchets, centres cuisers...).

(alignement, limite de construction, limite séparative).

Dispositif décanteur-déshuileur

Dispositif permettant d'une part de débarrasser les eaux de ruissellement de leurs impuretés en les laissant se déposer au fond du dispositif et d'autre part d'éliminer les huiles de vidange.

Distances

Les distances sont comptées perpendiculairement à la ligne de référence

E

Égout du toit

Élément recueillant les eaux pluviales de la toiture.

Emplacement réservé

En application de l'article L.123-1 § 8° du Code de l'urbanisme, les documents graphiques du règlement délimitent des emplacements réservés sur des terrains sur lesquels sont interdits toute construction ou aménagement autre que ceux prévus par le document d'urbanisme (équipement public, ouvrage public ou installation d'intérêt général, espace vert public, voirie publique). Les propriétaires des terrains concernés peuvent exercer le droit de délaissement relevant des articles L.123-17 et L.230-1 du Code de l'urbanisme auprès de la collectivité ou du service public bénéficiaire. Les emplacements réservés pour espaces verts, équipements et ouvrages publics sont recensés dans le livret annexe du dossier de PLU.

Emprises publiques : Cette notion recouvre tous les espaces publics qui ne peuvent être qualifiés de voies publiques, mais qui donnent accès directement aux terrains riverains. En effet, les règles de l'article 6 doivent être conçues pour ordonnancer les constructions par rapport aux lieux publics ouverts à la circulation. Toutefois, bien qu'elles ne donnent pas accès directement aux propriétés riveraines, certaines emprises publiques nécessitent un ordonnancement d'implantation, et sont assujetties aux dispositions de l'article 6. Il s'agit notamment :

- des voies ferrées ;
- des cours d'eaux domaniaux.

Enduit

Revêtement que l'on étend sur les parois de maçonnerie brute d'un bâtiment, en général pour leur donner une surface uniforme et plane et pour les protéger des intempéries.

Équipements collectifs d'intérêt général

Il s'agit des équipements publics ou privés destinés à accueillir des fonctions d'intérêt général, notamment dans les domaines hospitaliers, sanitaires, sociaux, enseignements et services annexes, culturels, sportifs, culturels, défense et sécurité, ainsi que les services publics administratifs divers. et les réseaux de transports publics.

Espace boisé classé

Les espaces boisés classés indiqués aux documents graphiques du règlement sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Espace libre

Il s'agit de la partie non construite de l'îlot de propriété.

Il peut être aménagé par des aires de stationnement en surface, des jardins. Les rampes de parking peuvent être intégrées dans l'espace libre. Le traitement de l'espace libre peut être de type végétal (jardin...) ou minéral (terrasse...).

Espace végétalisé

Espace planté de végétaux. Selon le contexte, ces végétaux peuvent être des arbres, des arbustes, des vivaces ou de la prairie.

Espace vert protégé

Ces espaces à protéger sont répertoriés sur les documents graphiques au titre de l'article L. 123-1-7°. Ils sont constitués d'un ensemble planté intéressant sur un ou plusieurs terrains.

Exhaussement de sol

Remblaiement de terrain qui doit faire l'objet d'une autorisation si sa superficie est supérieure à 100m² et si la hauteur excède 2m.

Extension

Construction augmentant l'emprise au sol du bâtiment principal.

F

Façades

Les façades sont des faces verticales en élévation d'un bâtiment (en élévation signifie généralement à l'exclusion des soubassements et parties enterrées).

H

Haie

Plantation harmonieuse d'arbres et/ou d'arbustes en une ou plusieurs lignes parallèles.

I

Imperméabilisation

Protection contre le passage de l'eau à travers une paroi ou une revêtement.

Installations classées pour la protection de l'environnement

Sont soumis aux dispositions de la loi du 19 juillet 1976 : les usines, ateliers, dépôts, chantiers et d'une manière générale, les installations exploitées ou détenues par toute personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et de l'environnement.

L

Limite séparative : Les limites séparatives peuvent être différenciées en deux catégories :

- les limites latérales aboutissant à une voie ou une emprise publique.

Il s'agit des limites latérales du terrain qui ont un contact en un point avec la limite riveraine d'une voie ou d'une emprise publique. Elles sont mitoyennes avec une autre propriété publique ou privée.

- les limites de fond de terrain.

Ce sont les limites d'un terrain qui n'ont aucun contact avec une voie ou une emprise publique. Leur tracé caractérise les

coeurs d'îlots. Elles sont situées à l'opposé de la voie.

M

Marges de reculement portées aux documents graphiques

Dès lors qu'une marge de recul est portée au document graphique, les constructions ou parties de construction doivent être implantées sur ou au-delà de cette limite dans le respect des dispositions de l'article 6 de la zone considérée.

Toutefois, des éléments de construction, tels qu'auvents, portiques, avancées de toiture, les équipements techniques liés aux différents réseaux, les saillies traditionnelles, les éléments architecturaux, les balcons... ainsi que les parcs publics souterrains de stationnement peuvent être admis dans la marge de recul.

P

Plaine-terre : Absence de tout revêtement ou construction quelque soit la profondeur.

S

Saillie

Partie d'un bâtiment avançant sur la façade ou dépassant le plan d'un mur, comme le versant d'une toiture, une corniche, un balcon.

Sous-sol

Couche du sol qui se trouve au-dessous de la couche arable (Petit Larousse).

V

Végétalisé

Voir espace végétalisé.

Versant

Pente d'une toiture.

Voie

Passage desservant plusieurs constructions.

Voie en impasse : Petite rue sans issue.

Surface hors oeuvre nette (S.H.O.N.) :

La surface hors oeuvre nette est définie par l'article L.112-1 du Code de l'urbanisme et les décrets en Conseil d'Etat s'y rapportant (notamment l'article R.112-2 du Code de l'urbanisme).

Surface végétalisée

Voir espace végétalisé.

T

Terrain

Un terrain est une propriété foncière d'un seul tenant, composé d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles appartenant à un même propriétaire.

U

Unité foncière

il s'agit d'une parcelle ou d'un ensemble de parcelles contiguës appartenant à une même propriétaire. Elle constitue le terrain au sens du présent règlement.

D1.

Plan du patrimoine
Document en vigueur

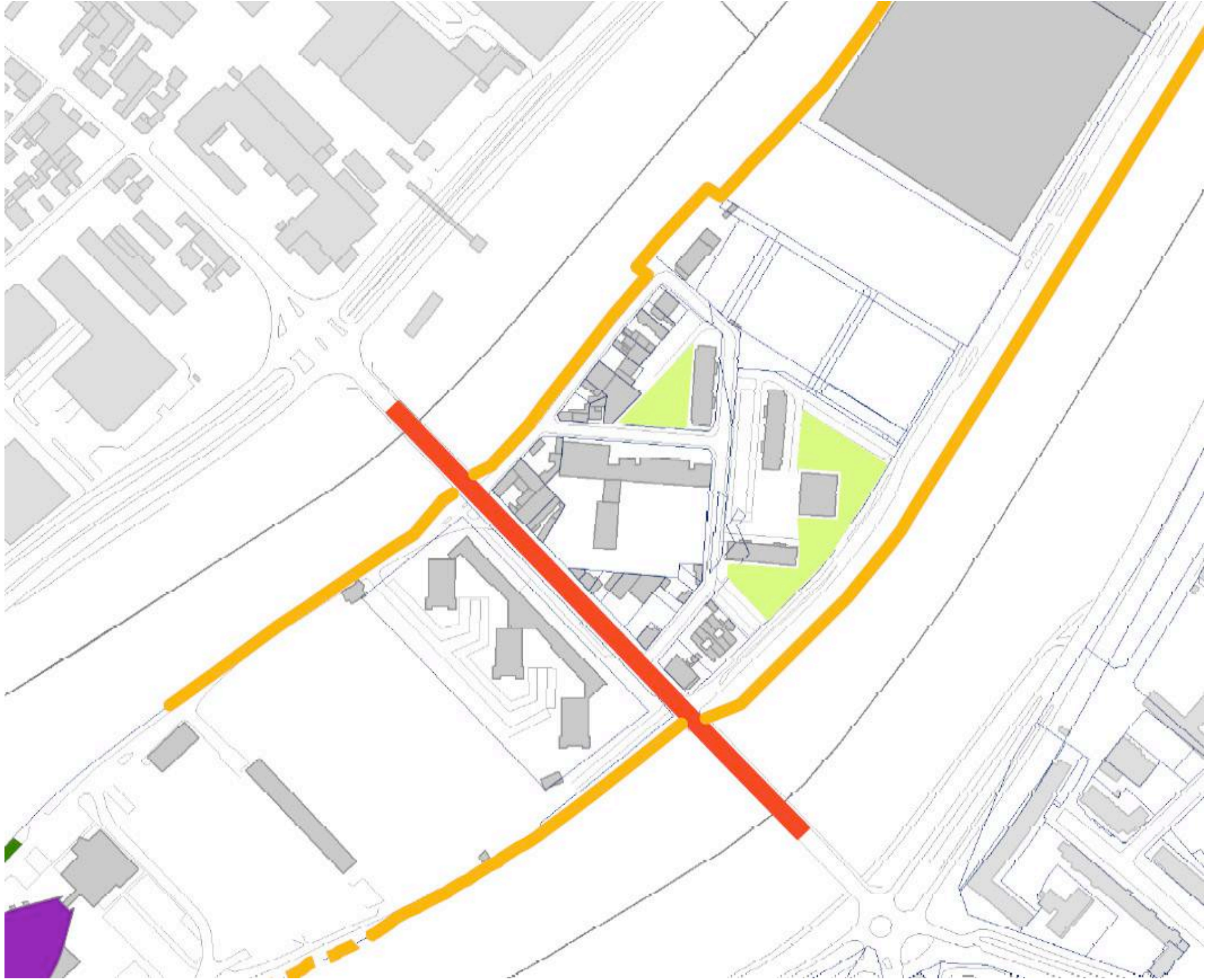


Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de l'Ile-Saint-Denis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2008

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 novembre 2012





D2.

Plan du patrimoine Document mis en compatibilité

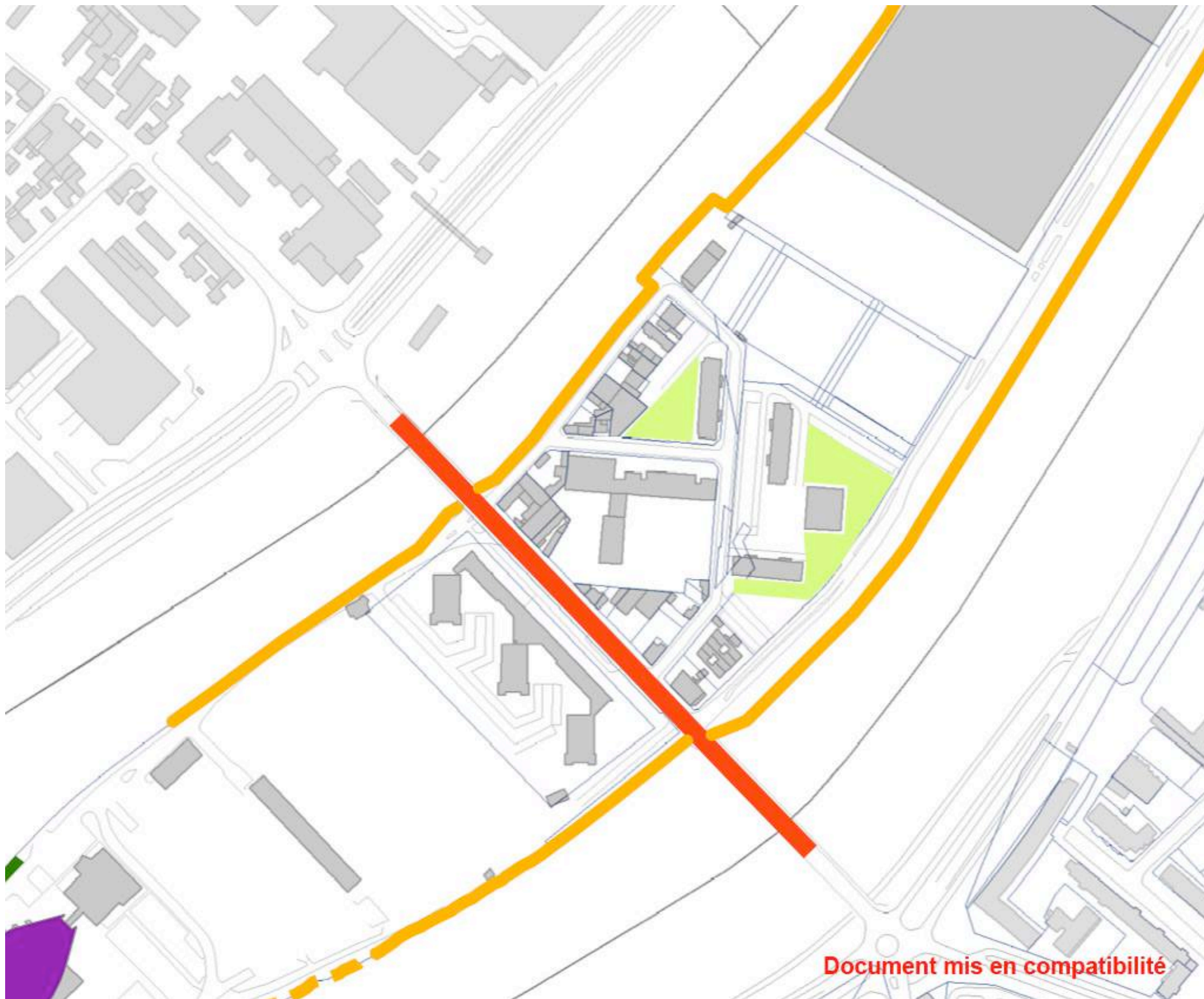


Extrait

Plan Local d'Urbanisme de la ville de l'Ile-Saint-Denis

PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2008

Dernière modification approuvée par délibération du Conseil Municipal du 28 novembre 2012



Document mis en compatibilité



Document mis en compatibilité



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

www.societedugrandparis.fr