

Ligne de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN
LOCAL D'URBANISME DE ROSNY-SOUS-BOIS

BOBIGNY, NOISY-LE-SEC, ROMAINVILLE, MONTREUIL, ROSNY-SOUS-BOIS
ET FONTENAY-SOUS-BOIS



seine-saint-denis

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DU PROJET	4
1.1. Contexte général	4
1.2. Insertion et aménagements majeurs du projet sur le territoire de la commune de Rosny-sous-Bois	8
1.3. Incidence du projet sur l'environnement	9
Incidences générales.....	9
Incidences sur le site Natura 2000	9
2. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT	11
2.1. Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	11
2.2. Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)	11
2.3. Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Rosny-sous-Bois	11
3. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE ROSNY-SOUS-BOIS	13
3.1. Contexte	13
3.2. Mise en compatibilité du règlement	13
▪ Compatibilité avec l'occupation des sols.....	13
3.3. Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés et du plan de zonage.....	14
3.4. Mise en compatibilité avec les contraintes réglementaires.....	14
▪ Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au PLU.....	14
▪ Proximité de cimetières.....	14
▪ Servitude liée à la présence de chemin de fer	14
▪ Canalisation de gaz.....	14
▪ Autres servitudes	14

PREAMBULE

L'insertion d'une infrastructure de transport de la nature d'un tramway a de fortes implications spatiales. Il convient d'en analyser les incidences et la compatibilité avec les orientations inscrites dans les documents d'urbanisme des territoires traversés et leurs traductions règlementaires.

Le présent dossier a pour objet la prise en compte du projet d'extension du tramway T1 entre le pôle Pablo Picasso de Bobigny et la gare RER de Val de Fontenay au sein des différents documents qui s'appliquent au territoire de la ville de Rosny-sous-Bois.

La commune dispose d'un Plan Local d'Urbanisme (PLU). Par ailleurs, le schéma directeur (SDRIF) et le Plan de Déplacements Urbains de la Région (PDUIF) sont des documents de référence qui s'applique sur le territoire communal. Le présent dossier reprend les extraits des documents précités et les dispositions qu'il est nécessaire de faire évoluer pour la réalisation de cette opération.

Le dossier examine :

- les principales caractéristiques du projet,
- la compatibilité avec les orientations générales d'aménagement,
- les incidences du projet sur le PLU en vigueur.

Compte tenu de la nature du projet, la procédure de mise en compatibilité est à l'initiative et sous la responsabilité du Préfet. L'utilité publique du projet et la compatibilité des dispositions du document d'urbanisme avec l'opération seront appréciées par cette autorité.

Conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants du Code de l'Urbanisme, les enquêtes publiques de mise en compatibilité du PLU et préalable à la déclaration d'utilité publique de l'opération sont menées conjointement. L'arrêté prononçant l'utilité publique emportera les nouvelles dispositions du PLU.

Déroulement de la procédure d'adoption du PLU mis en compatibilité

L'examen du dossier par le Préfet

Le Préfet détermine si le projet est compatible ou non avec les dispositions du PLU de la commune et engage la procédure régie par l'article L.123-14 et suivants du Code de l'Urbanisme si nécessaire.

L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec la déclaration d'utilité publique font l'objet d'un examen conjoint de :

- l'Etat ;
- la commune ;
- l'établissement public de coopération Intercommunal chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), lorsqu'il existe ;
- la Région ;
- le Département ;
- l'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, dans les périmètres de transports urbains ;
- les chambres consulaires.
- les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, à leurs demandes.

A l'issue de cet examen conjoint, un procès verbal est dressé.

L'enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune, dès lors que cette opération n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme.

L'avis du Conseil Municipal

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport, les conclusions de la commission d'enquête et le procès verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis au Conseil Municipal. Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

La déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique du projet emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. En conséquence, le PLU est modifié par la déclaration d'utilité publique. La mise en compatibilité est effective dès la publication de la déclaration d'utilité publique.

1. Présentation du projet

1.1. Contexte général

Description

Le prolongement de la ligne de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay relie le pôle multimodal de Bobigny Pablo-Picasso au quartier du Val-de-Fontenay à Fontenay-sous-Bois en desservant Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil et Rosny-sous-Bois.

D'une longueur totale de 11 km, le projet adapte 3 km de la ligne T1 existante. Un double terminus au pôle Pablo Picasso de Bobigny est créé. Les quais de stations sont allongés jusqu'au terminus actuel ; Noisy-Le Sec – gare RER.

8 km de ligne nouvelle sont créés en direction de Val de Fontenay. Pour assurer la continuité du tracé, deux ouvrages de franchissement des autoroutes A3 et A86 sont construits à Romainville et Fontenay-sous-Bois, l'autoroute A186 implantée sur Romainville et Montreuil est déconstruite, un site de maintenance est créé sur la commune de Montreuil.

S'ajoutent aux infrastructures nécessaires au système de transport, des aménagements d'insertion urbaine le long du tracé. Les espaces publics seront réaménagés et requalifiés dans le cadre de l'intégration du projet.

Caractéristiques du Tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay

Longueur de la ligne	7,7 km de prolongement et 3 km de ligne existante
Villes concernées	Du nord au sud : Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil, Rosny-sous-Bois (93) et Fontenay-sous-Bois (94)
Départements	Seine-Saint-Denis (93) et Val-de-Marne (94)
Les stations	21 stations (y compris double terminus à Bobigny)
Correspondances	Correspondances existantes et futures : <ul style="list-style-type: none"> ■ RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, ■ RER A à Val de Fontenay, ■ Ligne 5 du métro à Bobigny Pablo Picasso, ■ Tangentielle légère Nord à Noisy-le-Sec, ■ Futurs prolongements des lignes de métro 11 à Rosny-sous-Bois par la place Carnot, et ultérieurement, M9 à Montreuil, M1 à Val de Fontenay, ■ Futur T Zen 3 de l'ex RN3, au niveau de la station Pont de Bondy ■ Dix-huit lignes de bus, dont les lignes Mobillien 105, 121, 143 et 318, ■ Futur prolongement du T4 à Noisy-le-Sec, ■ Gares prévues dans le Grand Paris Express notamment à Bobigny Pablo Picasso, à Pont de Bondy et Val de Fontenay, ■ Extension du TVM à Val de Fontenay.
Exploitation	Fréquence : 4 min aux heures de pointe/ 6 min aux heures creuses, vitesse commerciale de 16.8 km/h, le temps de parcours entre Bobigny et Val de Fontenay est estimé à 35 min
Trafic prévisionnel	50 300 voyageurs par jour
Matériel roulant	Matériel roulant nouvelle génération type 32 m de long x 2.40 m de large Capacité : 200 voyageurs
Nombres de rames	27 rames
Site de maintenance et de remisage	Montreuil - Murs à Pêches (22 000 m²)
Estimation	484 M€ pour la totalité de l'opération hors matériel roulant

Source : Département de la Seine-Saint-Denis

STRUCTURE PAYSAGERE

POSITIONNEMENT DU TRACE

-  Tracé Tramway T1 projet
-  Tracé Tramway T1 existant
-  Voie d'accès au site de maintenance et de remisage
-  Double terminus
-  Terminus
-  Site de maintenance et de remisage

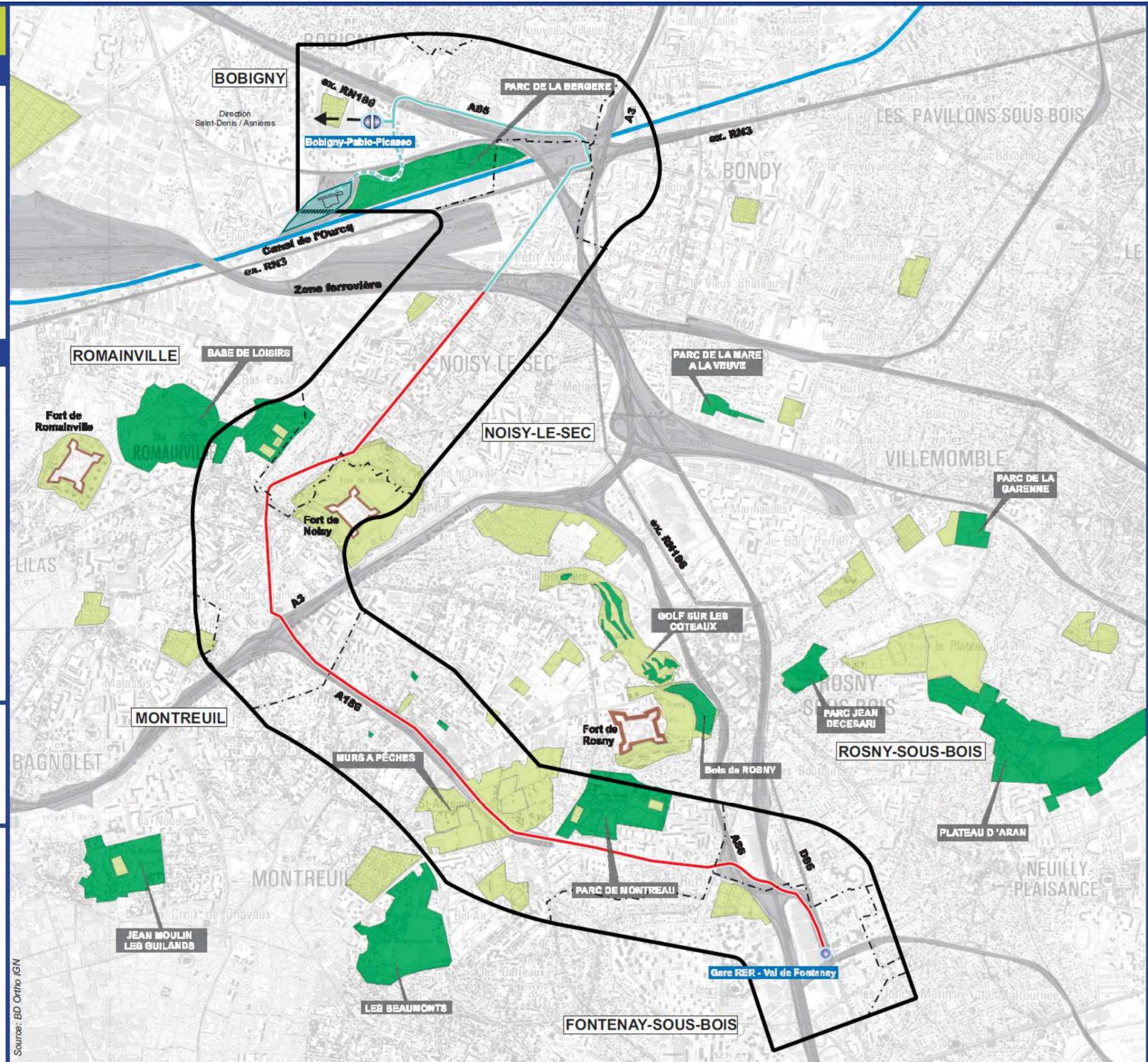
STRUCTURE PAYSAGERE

-  Infrastructures de transport
-  Espaces verts
-  Parcs
-  Canal

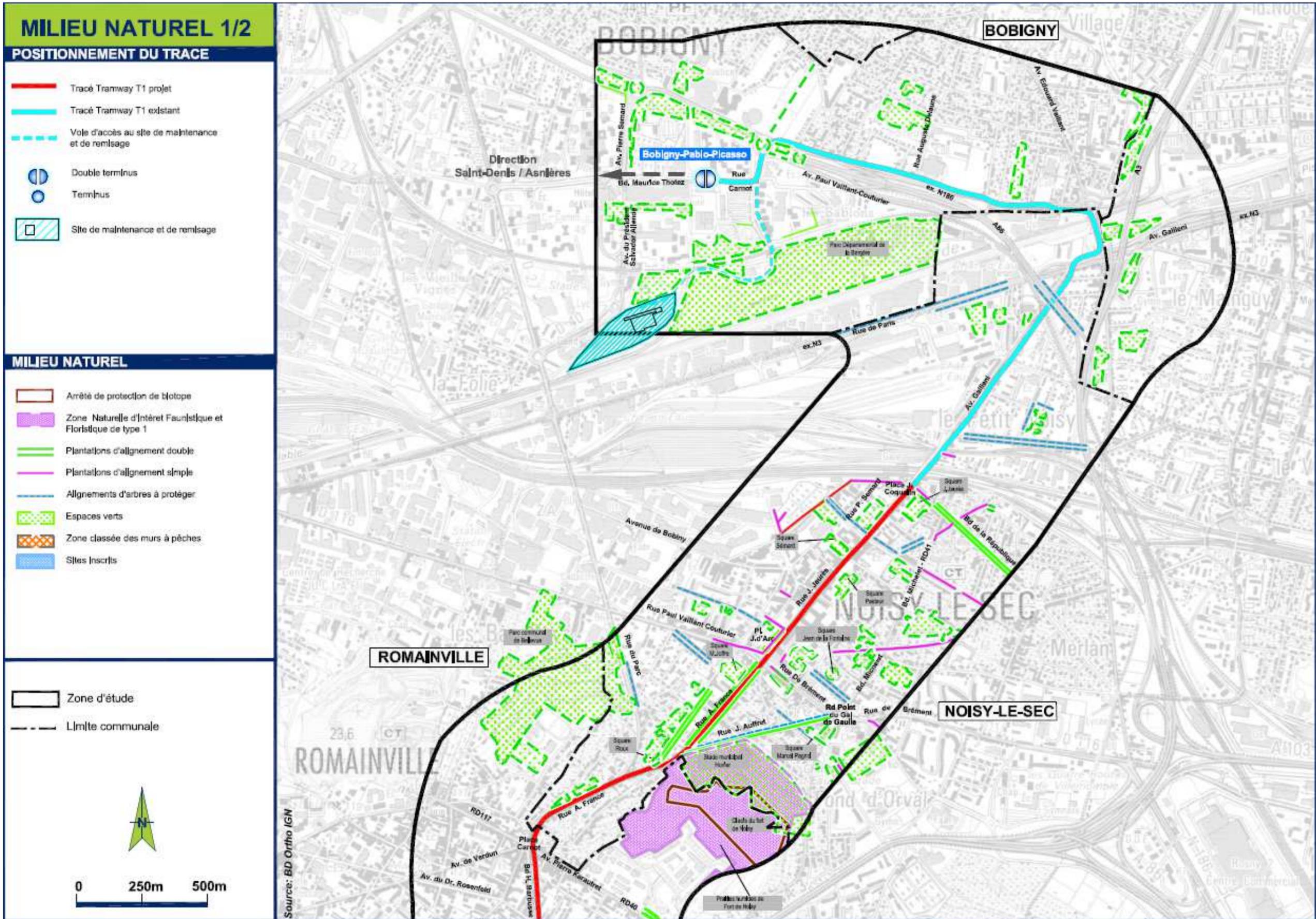
-  Zone d'étude
-  Limite communale

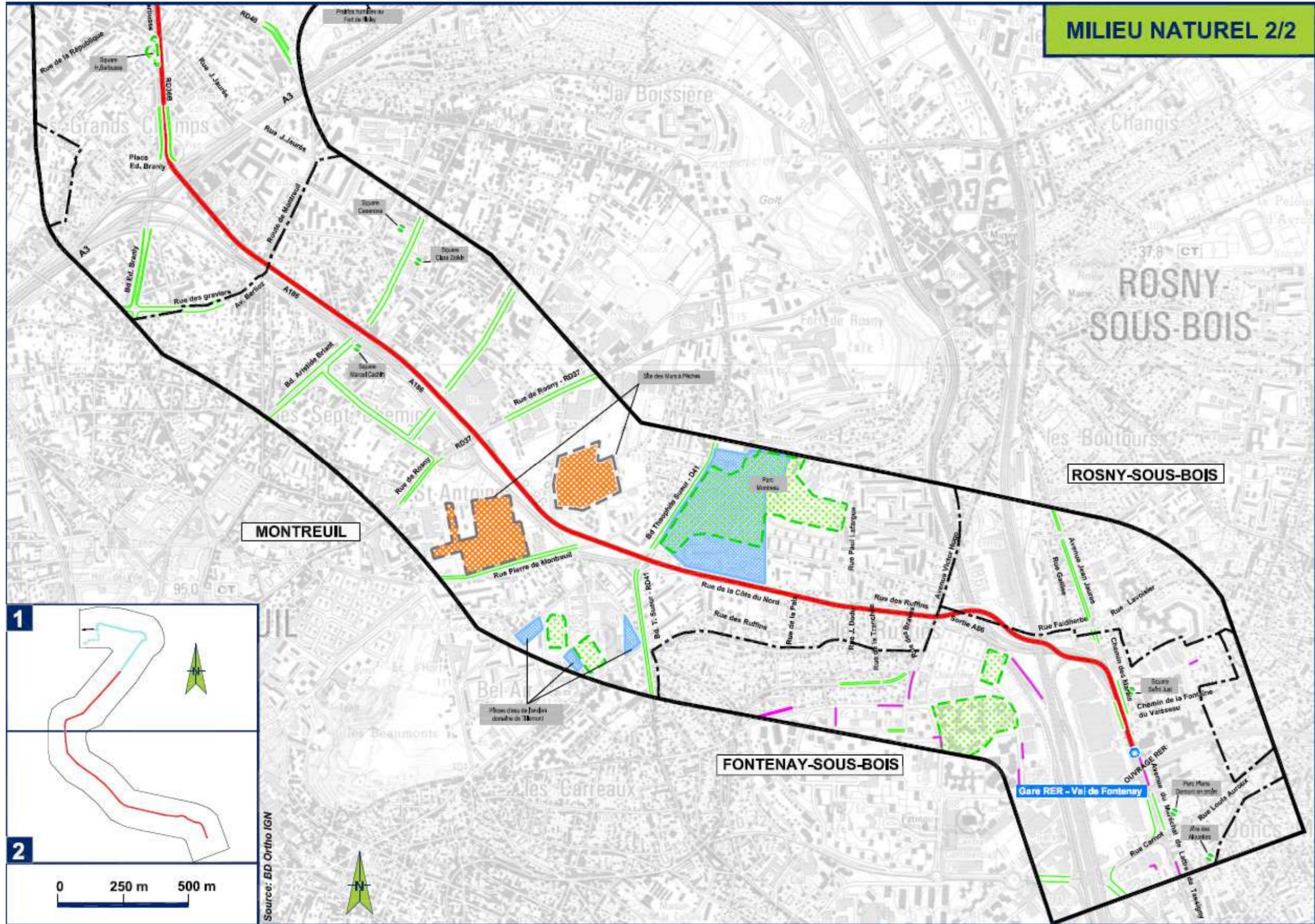


0 0.5 1km



Source: BD Ortho IGN





Objectifs

Le projet de tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay répond à plusieurs objectifs :

- un objectif de transport visant à améliorer le maillage et la desserte en transports en commun de l'Est parisien, en reliant les centres urbains et les quartiers entre eux ;
- un objectif d'aménagement en accompagnant le projet d'une requalification de l'espace public et en contribuant à faire éclore des projets nouveaux de construction.

Les principaux enjeux identifiés à partir des carences et dysfonctionnements du secteur (repris ci-après) ont motivé ce projet :

- un maillage en transport en commun de l'Est parisien avec des correspondances possibles avec le métro 5, le futur T Zen 3, le RER E, le futur prolongement du T4, le Nouveau Grand Paris, le futur prolongement du métro ligne 11, le pôle RER A et E,
- une meilleure liaison entre les quartiers
- une amélioration du traitement des circulations douces et de la prise en compte des personnes à mobilité réduite
- un réaménagement dans les centres urbains denses
- une requalification de l'A186
- une rénovation du quartier des Ruffins à Montreuil
- une entrée de ville paysagère à Rosny-sous-Bois et Fontenay-sous-Bois.

1.2. Insertion et aménagements majeurs du projet sur le territoire de la commune de Rosny-sous-Bois

Objectifs spécifiques

Le tramway T1 s'insère dans un territoire marqué par des infrastructures majeures de transport (A86, RER, route départementale classée à grande circulation...). En compactant les échangeurs autoroutiers, en dégagant du foncier, en favorisant le développement d'opération d'aménagement, le T1 permet de structurer l'espace public et de le rendre plus visible, notamment à l'échelle du piéton.

Tracé

Le tramway parcourt un itinéraire d'environ 700m sur la commune de Rosny-sous-Bois.

Une station (Victor Hugo) est créée à Rosny-Sous-Bois à l'intersection des trois communes (Montreuil et Fontenay-sous-Bois), au croisement des Avenues de la République, Victor Hugo et de la rue des Ruffins. Un belvédère est créé au sud de la station, offrant une mise en scène du paysage caractérisé par ses nombreuses infrastructures.

Le pont existant dit Faidherbe est un ouvrage construit au-dessus de l'autoroute A86 permettant actuellement le franchissement des véhicules, des vélos et des piétons entre Rosny-sous-Bois et Montreuil.

Dans ce secteur contraint par les infrastructures autoroutières, cet ouvrage d'entrée de ville est réaménagé dans le cadre de l'arrivée du Tramway T1. La circulation emprunte le pont existant dans la même configuration que l'existant. La suppression des accotements permet l'élargissement du trottoir sud qui accueille la piste cyclable. Le parcours piétons en sortie de la station vers l'autre rive de l'A86 traverse la piste cyclable et la chaussée pour rejoindre le trottoir nord.

Parallèlement au pont Faidherbe, un nouvel ouvrage est créé afin d'accueillir les infrastructures nécessaires au tramway. A la sortie de Victor Hugo, le tramway longe l'avenue Faidherbe et franchit l'autoroute A86 sur un nouveau pont au sud de l'ouvrage existant.

Il est composé d'une succession de trois ouvrages différents formant un dispositif de 75m de long pour environ 8m de large :

- En direction de Val-de-Fontenay, après la station Victor Hugo, le premier ouvrage a une portée de 14m qui lui permet de franchir la bretelle de sortie de l'A86 bidirectionnelle, vers Montreuil et Fontenay-sous-Bois.
- Le deuxième ouvrage permet de passer au dessus du terre-plein séparatif entre la bretelle de sortie et les voies de l'A86.
- Le troisième ouvrage, d'une portée de 51m permet la traversée des 2 x 2 voies de l'A86.

Entre le troisième ouvrage et la ligne RER E, sur un linéaire d'environ 200m, la plateforme du tramway est réalisée en tête du talus surplombant l'A86, lequel est soutenu par un mûr de soutènement.

Un poste de redressement (PR5) est créé sur la frange Nord de l'Avenue Faidherbe, au carrefour de la voie de desserte de la ZAC de la Garenne (avant le pont SNCF).

1.3. Incidence du projet sur l'environnement

Incidences générales

De manière générale, le tramway est un mode de transport en commun pratique, régulier et accessible aux personnes à mobilité réduite. Efficace pour concurrencer la voiture lors de déplacements de banlieue à banlieue, il offre également un maillage avec les lignes de transport en commun existantes et en projet.

Le tramway influence la circulation générale notamment du fait des reports des automobilistes vers les transports en commun et de la réduction du nombre de bus en circulation. L'utilisation de l'énergie électrique diminue les émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants émis par les véhicules utilisant des carburants fossiles. Il participe ainsi à une diminution des pollutions dans l'air. De plus, ce mode de transport est peu bruyant et peut contribuer à l'amélioration générale du niveau sonore.

À terme, le paysage urbain est destiné à évoluer. La réalisation du prolongement du tramway T1 s'accompagne d'aménagement de voiries dont les ambitions sont de proposer la meilleure intégration possible du tramway et permettre parfois de repenser l'organisation spatiale jusqu'aux alignements. C'est une opportunité pour reconnecter des secteurs et créer des aménagements en faveur d'une meilleure accessibilité et de repenser la place des piétons et cycles.

L'arrivée du tramway T1 dans le secteur contribue à dynamiser la réflexion urbaine sur les ensembles immobiliers existants d'une part et d'autre part requalifier l'espace public traversé. Le projet s'articule avec les projets de rénovation urbaine, et de recomposition des espaces extérieurs engagés sur les cités limitrophes, favorisant ainsi la recomposition urbaine et la réouverture sur l'espace public.

Incidences sur le site Natura 2000

Un site Natura 2000, comprenant 15 grandes entités regroupées sous l'appellation « Sites de Seine-Saint-Denis » (ZPS n°FR1112013), a été identifié sur le département de Seine-Saint-Denis. Le département du Val de Marne n'est quant à lui concerné par aucun site Natura 2000.

L'infrastructure de tramway projetée ne s'inscrit pas à l'intérieur du site Natura 2000. Néanmoins, trois entités sont localisées à proximité de la zone d'étude, sur le territoire des communes de Montreuil (Parc Communal des Beaumonts et Parc Départemental Jean-Moulin – Les Guillands) et de Rosny-Sous-Bois (Futur Parc Intercommunal du Plateau d'Avron).

L'entité la plus proche du tracé du T1 à Rosny-Sous-Bois est le futur parc intercommunal du plateau d'AVron, situé à plus de 1500 mètres du projet, au Nord-Est de la zone d'étude (cf. carte Natura 2000 – ZPS, p7), sur le territoire des communes de Rosny-sous-Bois et de Neuilly-Plaisance.

En vertu de l'article R. 121-16 du code de l'urbanisme, « une évaluation environnementale est réalisée à l'occasion des procédures d'évolution suivantes : 1° Les procédures d'évolution des documents d'urbanisme mentionnés à l'article R.121-14 qui permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ; »

L'article R. 414-23 du code de l'environnement décrit les modalités d'évaluation des incidences Natura 2000. Cette évaluation a été réalisée et intégrée dans le dossier d'enquête publique (pièce G – Etude d'impact).

L'évaluation des incidences Natura 2000 conclut que les entités Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » restant relativement éloignées du prolongement du tramway T1, elles ne constituent pas une contrainte importante dans le cadre de la réalisation de la ligne de tramway T1 Bobigny et Val de Fontenay. En ce sens, le projet tramway T1 entre Bobigny et Val de Fontenay n'affecte pas de manière significative les sites Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis ».

C'est pourquoi, la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme n'est pas susceptible d'avoir un impact sur Natura 2000 et à ce titre, n'est pas soumise à évaluation environnementale. L'étude d'impact du projet, incluse dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, présente plus précisément les mesures prises au titre de l'environnement.

2. Situation du projet vis-à-vis des orientations générales d'aménagement

2.1. Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le prolongement du T1 répond aux objectifs du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé en avril 1994. Il prévoit :

- «d'étendre et diversifier le réseau de transports collectifs» et notamment de réaliser des rocade et tangentiels ferrées.
- la création, en proche et moyenne couronne, d'un transport en commun de rocade en site propre, grâce à l'extension à l'Ouest et à l'Est, de la ligne de tramway Saint-Denis / Noisy-le-Sec.

2.2. Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)

Le projet doit s'inscrire dans le Plan de Déplacements Urbains de la Région, approuvé en décembre 2000, qui définit les principes permettant d'organiser les déplacements des personnes et des marchandises et coordonne l'usage des différents modes de déplacements en privilégiant les modes de transports les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie (transports collectifs, vélos, notamment).

Le tramway T1, répond aux orientations du PDUIF :

- en poursuivant la réalisation de liaisons en transports en commun de rocade en proche banlieue, afin d'aboutir à la mise en place du Grand Tram ;
- en améliorant la desserte en transport en commun des communes avoisinantes ;
- garantit par le site propre, un bon niveau de régularité et de vitesse commerciale pour le tramway ;
- en assurant le maillage de la ligne de tramway T1 avec le RER E à Noisy-le-Sec et Val de Fontenay, le RER A à Val de Fontenay, les futurs prolongements des lignes de métro 11 à Romainville place Carnot et 9 à Montreuil, de la TLN à Noisy-le-Sec, le futur TZen 3 à la station Pont de Bondy, les futures stations de l'arc orange du Grand Paris Express ;
- en reliant les centres urbains entre eux, recréer les liaisons entre quartiers ;
- en aidant au développement social des quartiers en rompant leur isolement par un accès direct et rapide aux transports collectifs.

Le projet est donc conforme aux orientations régionales.

2.3. Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Rosny-sous-Bois

Le document en vigueur est le PLU approuvé en date du 24 septembre 2009.

Le tramway T1 s'inscrit dans les enjeux thématiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) :

- faciliter les déplacements
- poursuivre un développement équilibré et durable.

Evoqué au sein des différents documents composant le PLU, l'arrivée du tramway est un vecteur :

- de renforcement de l'accessibilité de Rosny-sous-Bois « *La qualité de la desserte par les transports en commun (...) est un atout qui sera encore renforcé par les prochains prolongements des lignes de métro (...) et tramway (Extrait du diagnostic activités économiques et environnement).*

- de valorisation et du rayonnement commercial de Rosny-sous-Bois, « *Il est souhaitable de renouveler l'image économique de Rosny sur la scène économique du grand Est francilien. La commune bénéficie d'un contexte favorable avec l'arrivée de nouvelles dessertes transports (tramway et métro) pour améliorer et recycler ses espaces économiques (Extrait des orientations du PADD).*

- de diversification de l'activité économique, de requalification et restructuration des entrées de ville peu attractives
Deux paramètres peuvent permettre à ce secteur (Val de Fontenay et Jaurès (tramway) : « Porte de Fontenay/ Montreuil ») d'évoluer : l'arrivée du T1 avec une station de tram reliant directement le RER Val de Fontenay d'une part (...). (Extrait des orientations du PADD)

Par ailleurs, le PLU a intégré la temporalité du projet de tramway en optant pour des dispositions différenciant les possibilités de construction aux abords des stations.

« *Les infrastructures de transport sont des vecteurs de valorisation des quartiers desservis. Elles justifient des approches urbaines spécifiques pour évaluer les besoins et le potentiel de renouvellement.* » (rapport de présentation).

« *La commune souhaite retarder la réalisation d'opérations d'envergure, afin de pouvoir ultérieurement réaliser un projet qui intègre la station de tramway. Cette zone évoluera avec l'arrivée du tramway.* » (Extrait des orientations du PADD)

« Le territoire situé au sud de la commune, à proximité de la future station de tramway, a été re-classé en zone UD afin d'éviter la réalisation d'opérations importantes profitant de cette opportunité. La commune souhaite pouvoir, au moment où le projet se concrétisera, pouvoir réaliser une opération en cohérence avec ce nouvel élément. (Justification des dispositions du PLU – rapport de présentation)

Le projet est donc compatible avec les orientations générales du PLU inscrites dans le PADD.

3. Mise en compatibilité du PLU de Rosny-sous-Bois

3.1. Contexte

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au PLU, approuvé le 24 septembre 2009, vérifie la compatibilité de l'opération avec les éléments réglementaires constituant le PLU (zonage, servitudes, emplacements réservés) présents sur le tracé et aux alentours du tramway.

Les mises en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et notamment celui de Rosny-sous-Bois seront effectués, conformément aux dispositions des articles L.123-14 et suivants, L.123-15, L.123-19 du Code de l'Urbanisme.

3.2. Mise en compatibilité du règlement

▪ Compatibilité avec l'occupation des sols

Le prolongement du tramway traverse les zones :

- UA(a), zone qui couvre les principaux grands axes en lien avec le centre-ville, et qui font l'objet d'une requalification et d'une densification, bien que moins importante que dans le centre-ville (COS). Les percées visuelles sur les cœurs d'îlots végétalisés sont privilégiées.
- UD(a), zone urbaine à dominante pavillonnaire du fort de Rosny
- UF(a), zone d'activités à dominante économique et logistique
- la Zac de la garenne créée le 24/10/72.

L'article UA 1 énumère les occupations et utilisations du sol interdites dans cette zone et délimitent les exceptions qui permettent leur réalisation. Ainsi, les installations classées pour la protection de l'environnement ou les affouillements et exhaussements de sol sont autorisées s'ils répondent aux critères énumérés au sein de l'article UA 2.

Les dépôts de toute nature sont autorisés s'ils sont nécessaires à l'exécution des services publics ou d'intérêt collectif.

Par ailleurs, l'article UA 2 autorise les aménagements ferroviaires, à condition qu'ils soient liés à l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire.

Le projet est compatible avec ces articles.

L'article UD 1 énumère les occupations et utilisations du sol interdites dans cette zone et délimitent les exceptions qui permettent leur réalisation. Ainsi, les installations classées pour la protection de l'environnement ou les affouillements et exhaussements de sol sont autorisées s'ils répondent aux critères énumérés au sein de l'article UD 2.

Les dépôts de toute nature ne sont pas interdits s'ils sont nécessaires à l'exécution des services publics ou d'intérêt collectif.

Le projet est compatible avec ces articles.

Enfin, l'article UF 1 énumère les occupations et utilisations du sol interdites dans cette zone et délimitent les exceptions qui permettent leur réalisation. Ainsi, les installations classées pour la protection de l'environnement ou les affouillements et exhaussements de sol sont autorisées s'ils répondent aux critères énumérés au sein de l'article UF 2.

Les dépôts de toute nature ne sont pas interdits s'ils sont nécessaires à l'exécution des services publics ou d'intérêt collectif.

Par ailleurs, l'article UF 2 autorise les aménagements ferroviaires, à condition qu'ils soient liés à l'exploitation, l'entretien, la rénovation, l'extension ou la construction d'installations techniques nécessaires à l'activité ferroviaire.

Le projet est compatible avec ces articles.

Le projet traverse la Zac de la garenne créée le 24/10/72 dont les règles d'urbanisme sont désormais incluses dans le plan local d'urbanisme.

Les équipements du système de transport et en particulier le poste de redressement, sont compatibles avec les contraintes des règlements des zones et notamment UF(a) sur lesquels ils s'implanteront. La création de la ligne de tramway et l'aménagement de ses abords est donc conforme aux règles d'occupations et d'utilisations du sol.

3.3. Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés et du plan de zonage

Aucun emplacement réservé n'est inscrit au sein du PLU au profit du projet de prolongement de la ligne de tramway T1. La liste des emplacements réservés est modifiée pour intégrer les emprises nécessaires au projet.

La mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés consiste à :

- créer un emplacement réservé D4 au bénéfice du Département et mettre à jour la liste des ER correspondante avec la superficie correspondante. Cette surface correspond à une régularisation du domaine routier de l'avenue Faidherbe et un élargissement de cette avenue dans le cadre de son réaménagement et à une division en volume sous le pont SNCF.
- créer un emplacement RATP1 de 244 m² au bénéfice de la RATP destiné à accueillir un poste de redressement, nécessaire à l'alimentation électrique du tramway
- réduire la superficie de l'emplacement E1 existant de 1614 m², les emplacements D4 et RATP1 nouvellement créés se substituant à l'E1 qui correspondait à l'aménagement de l'échangeur autoroutier et du rétablissement de la liaison RD43/ rue Victor Hugo, anciens projets de l'Etat.

L'annexe 1 du présent dossier présente la liste des emplacements réservés actuelle, puis la liste des emplacements réservés mise à jour dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU. Les nouvelles emprises nécessaires à la réalisation du projet de prolongement du T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay sont reportées sur le plan de zonage. Des extraits du plan de zonage sont ainsi présentés en annexes 3 et 4.

3.4. Mise en compatibilité avec les contraintes réglementaires

- Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au PLU.

Sans objet.

- Proximité de cimetières

Le projet passe à proximité du cimetière de Vincennes situé à Fontenay-sous-Bois. L'article L.2223-5 du code général des collectivités territoriales soumet à autorisation du maire les

habitations, puits, restauration et augmentation de bâtiments existants situés dans la bande de 100 m des nouveaux cimetières, transférés hors des communes. **Cette servitude nommée Int1 développée au sein de l'annexe 4-4-1 est compatible avec le projet.**

- Servitude liée à la présence de chemin de fer

Le tracé croise une emprise SNCF et la zone en bordure de laquelle peut s'appliquer une servitude liée à la présence du chemin de fer. **Le projet tient compte de son existence et des contraintes rappelées au sein de l'annexe 4-4-1 et ne remet pas en cause le projet. Elle ne compromet pas l'opération.**

- Canalisation de gaz

Le projet est dans le périmètre d'une servitude de canalisation de transports de gaz haute pression en service. Ce dossier n'a pas pour vocation de modifier la servitude relative à l'établissement des canalisations de transport et de distribution du gaz. **Le projet tient compte de son existence, développée en annexe 4-4-1 sous la servitude I3 et des démarches à entreprendre. Elle ne compromet pas l'opération.**

- Autres servitudes

Sont comprises dans le secteur les servitudes :

- aéronautiques de dégagement de l'aéroport d'Orly, relative aux faisceaux hertziens « Les Lilas – Fort de Romainville – Cucharmoy » (côte NGF 185 m sur 200 m de large),
- de protection des installations sportives.

Le projet tient compte de leurs existences et des démarches à entreprendre. Elles ne compromettent pas l'opération

ANNEXES

1. ANNEXE 1 : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES EN L'ETAT ACTUEL ET APRES MISE EN COMPATIBILITE	17
2. ANNEXE 2 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN L'ETAT ACTUEL.....	19
3. ANNEXE 3 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE.....	21

1. ANNEXE 1 : LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES EN L'ETAT ACTUEL ET APRES MISE EN COMPATIBILITE

LISTE ER ROSNY-SOUS-BOIS – ETAT ACTUEL

Emplacements réservés (au titre de l'article L.123-8 du Code de l'Urbanisme)

ETAT

E1 / Aménagement de l'échangeur autoroutier et rétablissement de la liaison RD43 / Rue Victor Hugo

E2 / Réalisation de l'autoroute A103 et des échanges avec la voirie

DEPARTEMENT

D1 / Elargissement de la rue du 4^{ème} Zouaves

D2 / Elargissement de la rue du Général Leclerc

D3 / Elargissement de la rue du Général Leclerc

D5 / Elargissement de la rue Jules Ferry

COMMUNE

C1 / Elargissement de la rue Richard Gardebled

C2 / Elargissement de la rue Paul Cavaré

C8 / Prolongement de la rue Roger Salengro

C9 / Passage du Tunnel

C10 / Descente Gabriel Péri

LISTE ER ROSNY-SOUS-BOIS – ETAT APRES MISE EN COMPATIBILITE

Emplacements réservés (au titre de l'article L.123-8 du Code de l'Urbanisme)

ETAT

E1 / Aménagement de l'échangeur autoroutier et rétablissement de la liaison RD43 / Rue Victor Hugo

E2 / Réalisation de l'autoroute A103 et des échanges avec la voirie

DEPARTEMENT

D1 / Elargissement de la rue du 4^{ème} Zouaves

D2 / Elargissement de la rue du Général Leclerc

D3 / Elargissement de la rue du Général Leclerc

D4 / Aménagements liés au tramway T1 – Avenue Faidherbe - Superficie de 1 614 m²

D5 / Elargissement de la rue Jules Ferry

COMMUNE

C1 / Elargissement de la rue Richard Gardebled

C2 / Elargissement de la rue Paul Cavaré

C8 / Prolongement de la rue Roger Salengro

C9 / Passage du Tunnel

C10 / Descente Gabriel Péri

RATP

RATP1 / Aménagements liés au tramway T1 - Avenue Faidherbe – Superficie de 244 m²

2. ANNEXE 2 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN L'ETAT ACTUEL

DEPARTEMENT DE SEINE SAINT DENIS
 COMMUNE DE ROSNY SOUS BOIS

PROJET DE PLU
 Plan Local d'Urbanisme

PLAN DE ZONAGE
 SUD



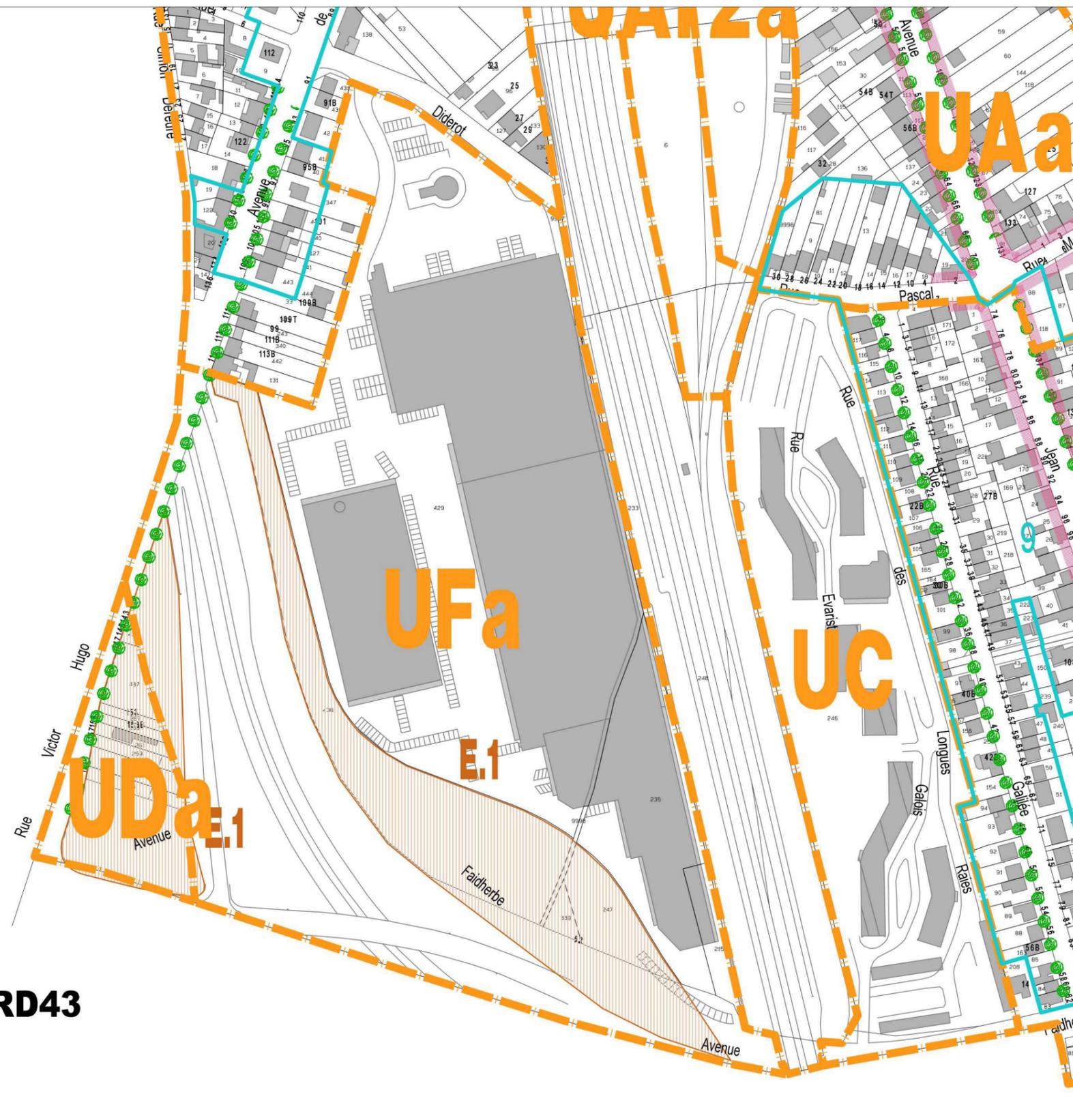
DATE :
 24 Septembre 2009
 ECHELLE : 1/2000

3 . 1

VILLE DE ROSNY SOUS BOIS
 DIRECTION DE L'AMENAGEMENT ET DE L'URBANISME
 BUREAU D'ETUDES - SIG

-  Secteur à mettre en valeur au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme.
-  Constructions à protéger au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme.
-  Espaces boisés classés au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme.
-  Filet de hauteur correspondant à un niveau supplémentaire (R+6) lorsque la construction comprend des commerces
-  Alignement d'arbres à protéger au titre de l'article L.123-1,7° du code de l'urbanisme.
-  Alignement obligatoire dans une marge de recul comprise entre 0 et 4m

RD43



3. ANNEXE 3 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE

DEPARTEMENT DE SEINE SAINT DENIS

COMMUNE DE ROSNY SOUS BOIS

PROJET DE PLU Plan Local d'Urbanisme

PLAN DE ZONAGE SUD



DATE :
24 Septembre 2009

3.1

VILLE DE ROSNY SOUS BOIS
DIRECTION DE L'AMENAGEMENT ET DE L'URBANISME
BUREAU D'ETUDES - SIC

- Secteur à mettre en valeur au titre de l'article L.123-17° du code de l'urbanisme.
- Constructions à protéger au titre de l'article L.123-17° du code de l'urbanisme.
- Espaces boisés classés au titre de l'article L.130-1 du code de l'urbanisme.
- Filet de hauteur correspondant à un niveau supplémentaire (R+6) lorsque la construction comprend des commerces.
- Alignement d'arbres à protéger au titre de l'article L.123-17° du code de l'urbanisme.
- Alignement obligatoire dans une marge de recul comprise entre 0 et 4m.

Légende ER à modifier

- Emplacements réservés à abriter ou à modifier

