

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

DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN
LOCAL D'URBANISME DE FONTENAY-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 Fontenay-sous-Bois	8
1.3. Incidence du projet sur l'environnement	9
2. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT	12
2.1. Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	12
2.2. Compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France (PDUIF)	12
2.3. Compatibilité avec les orientations du Plan Local d'Urbanisme de Fontenay-sous-Bois.....	12
3. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE FONTENAY-SOUS-BOIS.....	13
3.1. Contexte	13
3.2. Mise en compatibilité du règlement	13
3.3. Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés	13
3.4. Compatibilité avec les servitudes d'utilité publique et autres protections réglementaires.....	13
Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au PLU.....	13
Proximité aux abords des cimetières	13
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 réglementaires.

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 Fontenay-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

L'examen du dossier par le préfet

Le préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du PLU approuvé de la commune et engage la procédure régie par l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme.

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 doivent avoir fait l'objet d'un examen conjoint de :

- L'Etat.
 - La commune.
 - L'Etablissement 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.
 - A leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.
- A l'issue de cet examen conjoint, il sera dressé un procès verbal.

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 concernée dès lors que cette opération ne serait pas compatible avec les dispositions de ce plan.

L'avis du Conseil Municipal

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

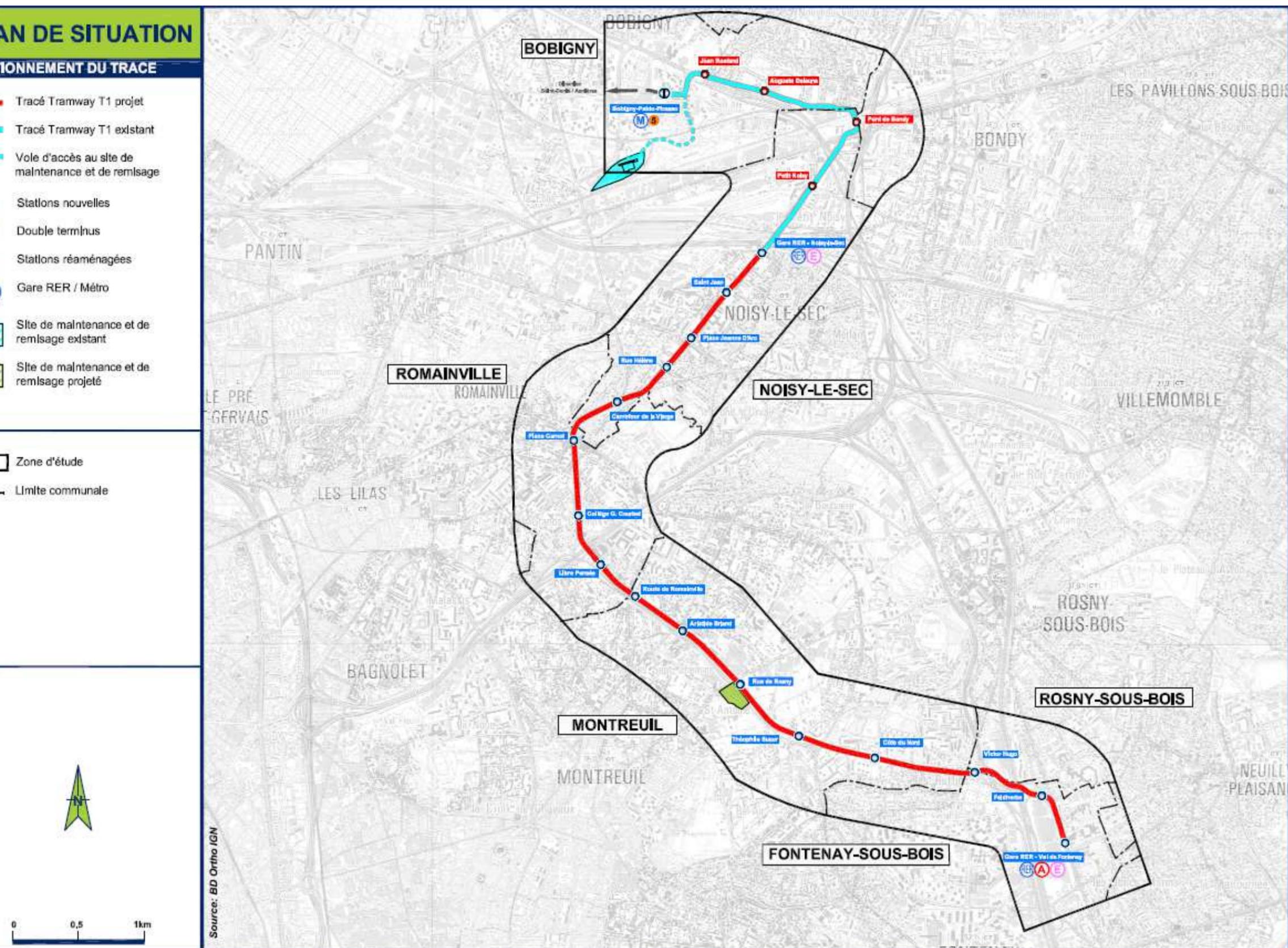
La déclaration d'Utilité Publique

A l'issue de l'enquête, la déclaration d'utilité publique du projet emportera mise en compatibilité du plan local d'urbanisme. Le PLU 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.

PLAN DE SITUATION

POSITIONNEMENT DU TRACÉ

-  Tracé Tramway T1 projet
 -  Tracé Tramway T1 existant
 -  Vole d'accès au site de maintenance et de remisage
 -  Stations nouvelles
 -  Double terminus
 -  Stations réaménagées
 -  Gare RER / Métro
 -  Site de maintenance et de remisage existant
 -  Site de maintenance et de remisage projeté
-
-  Zone d'étude
 -  Limite communale



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
Traffic 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 TRACÉ

-  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

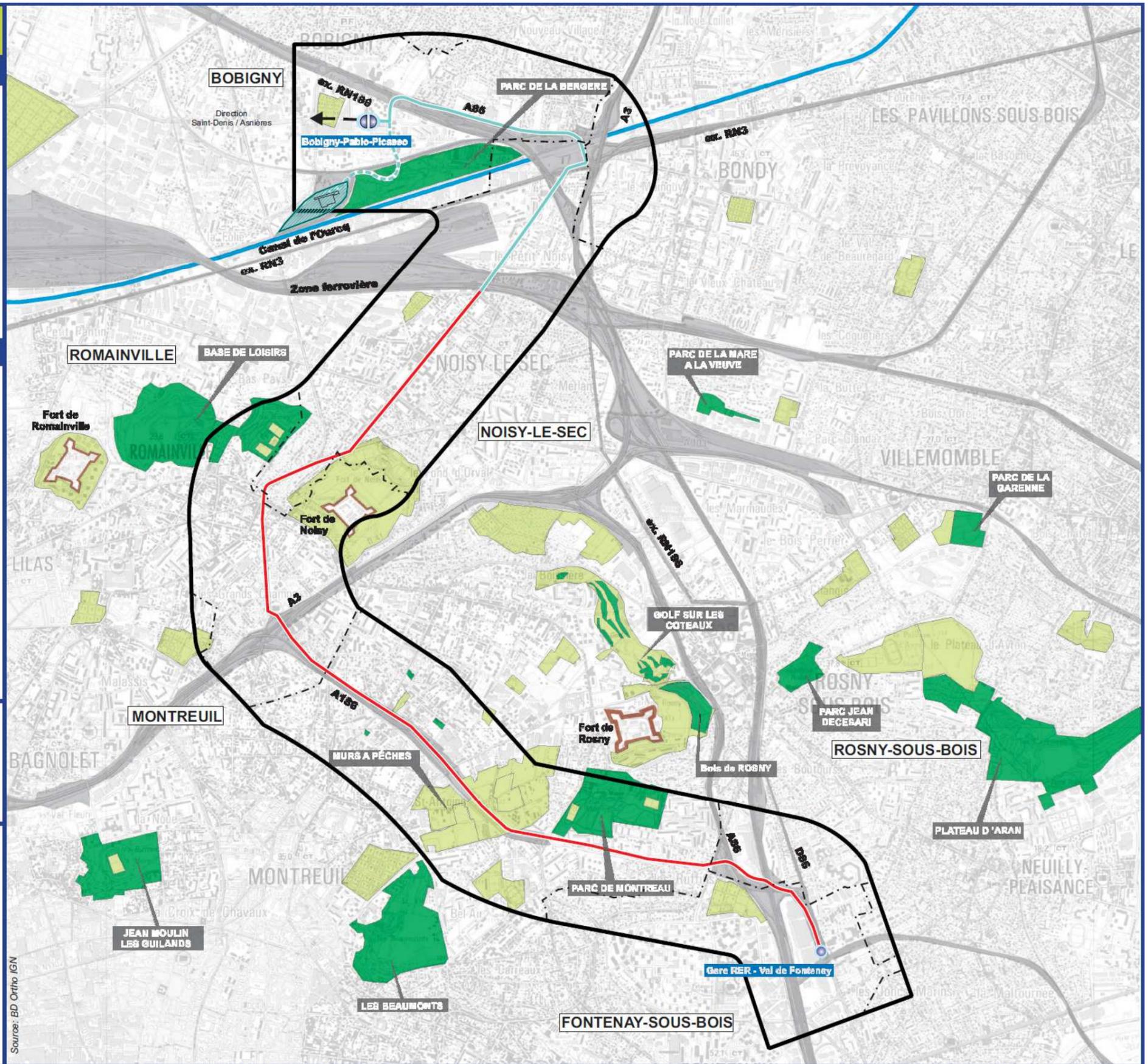
STRUCTURE PAYSAGERE

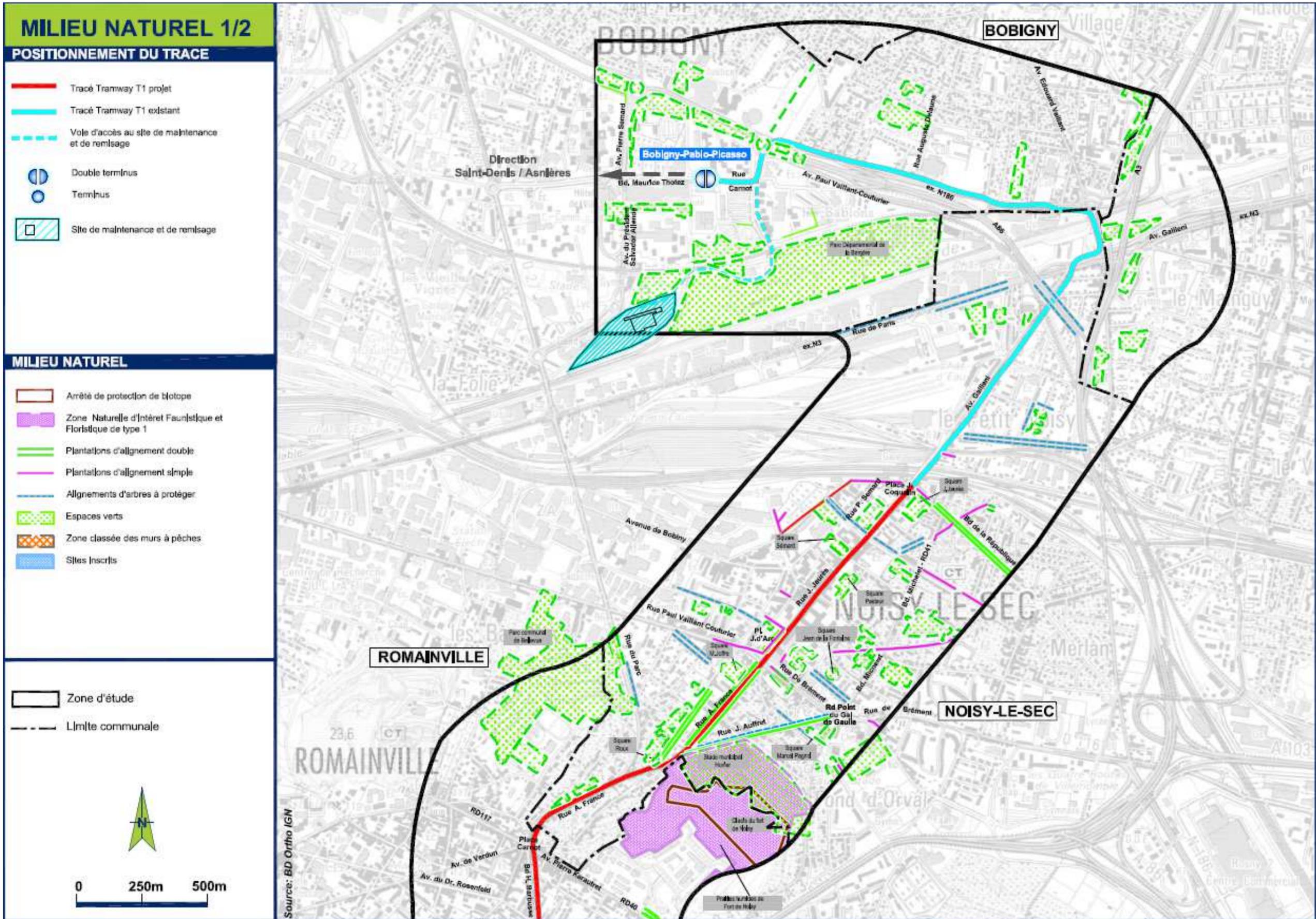
-  Infrastructures de transport
-  Espaces verts
-  Parcs
-  Canal

-  Zone d'étude
-  Limite communale

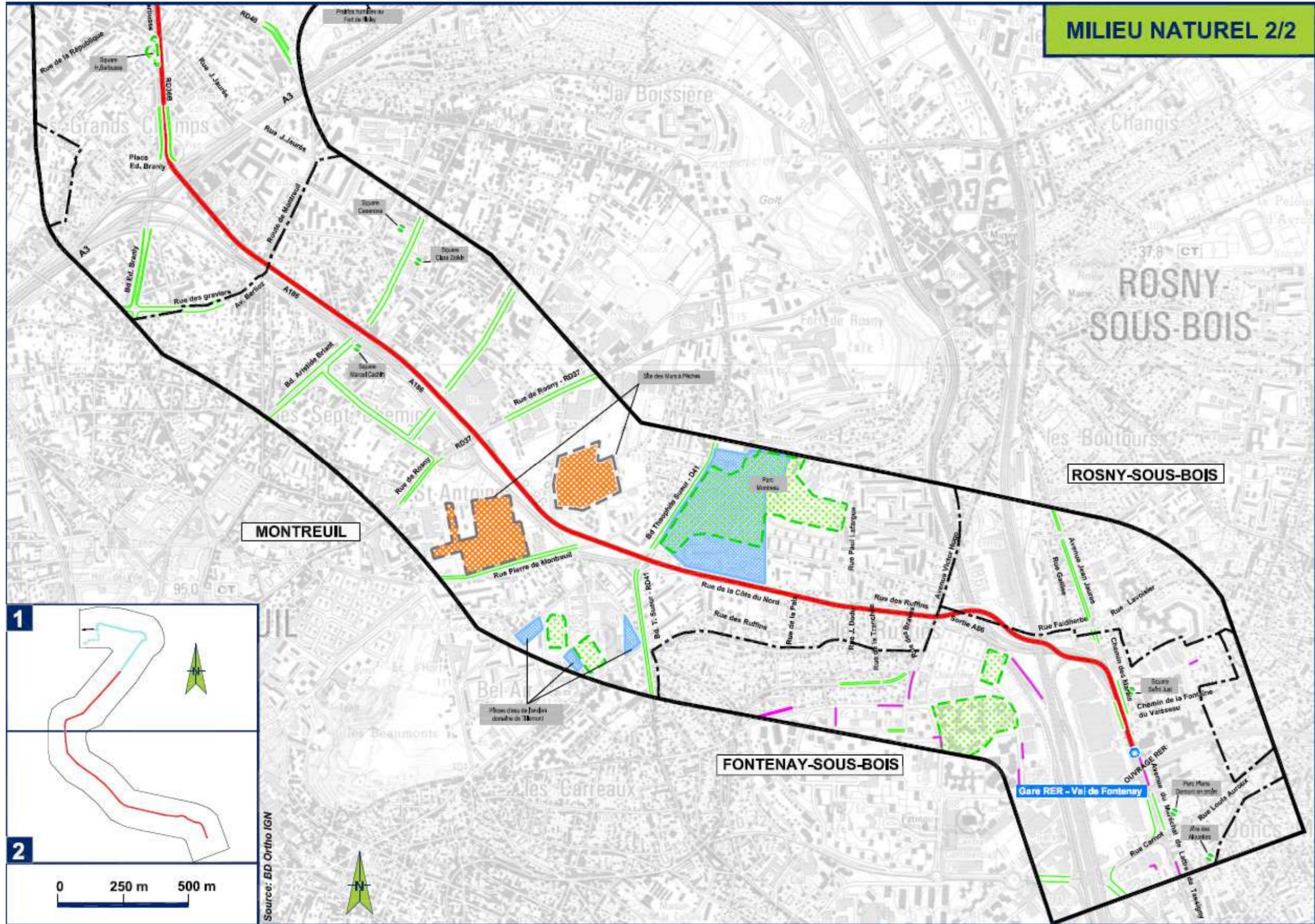


0 0.5 1km





MILIEU NATUREL 2/2



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.

Objectifs spécifiques

Le tramway T1 s'insère dans un territoire marqué par des infrastructures majeures de transport (A86, RER, route départementale 86 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.

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

Tracé

Le tracé du tramway T1 prend fin sur la commune de Fontenay-sous-Bois où se situe son terminus. En venant de Rosny-Sous-Bois, il emprunte l'avenue Faidherbe puis l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny (RD86) où se trouve son terminus.

Avec la station Victor Hugo, située partiellement sur le territoire de Fontenay-sous-Bois (à l'intersection de Montreuil et de Rosny-Sous-Bois), ce sont trois stations qui sont situées sur la commune (Faidherbe et Gare RER - Val-de-Fontenay).

Victor Hugo – le belvédère

Une station (Victor Hugo) est créée à l'intersection des trois communes (Montreuil, Rosny-sous-Bois 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.

L'arrivée sur l'avenue Maréchal Lattre de Tassigny

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 soutenue par un mûr de soutènement.

Le pont SNCF, situé en limite de commune avec Rosny-sous-Bois, marque le passage à une séquence plus urbaine. Les anciennes bretelles sont reconfigurées et redressées et débouchent sur un carrefour au sortir du pont RER.

La plate-forme tramway traverse ce nouveau carrefour et vient s'installer sur l'ancienne bretelle autoroutière de sortie de l'A86 extérieure. Des emprises sont ainsi libérées et permettent d'accueillir la station Faidherbe (ainsi que des futurs projets de développements urbains). La plate-forme se poursuit par une placette minérale jusqu'à l'intersection avec l'Avenue maréchal Lattre de Tassigny (RD86).

La nouvelle avenue, créée en parallèle de la plate-forme vient s'implanter dans le prolongement des bretelles d'autoroutes jusqu'au nouveau carrefour avec la RD86. Une allée piétonne crée un lien entre l'avenue Faidherbe et la nouvelle avenue en préfigurant des futurs îlots d'urbanisation.

L'avenue Maréchal Lattre de Tassigny

L'avenue Maréchal Lattre de Tassigny est une route départementale à fort trafic et classée à grande circulation. Les trottoirs sont étroits et la grande majorité des espaces est occupé par les 4 voies de circulation auxquelles vient s'ajouter le débouché de la bretelle de sortie de l'A86.

Depuis la nouvelle avenue urbaine créée dans le prolongement des anciennes bretelles de sortie de l'A86, la plateforme s'implante en position latérale sans jamais couper la RD86. Elle traverse l'entrée du centre logistique Péripôle et se prolonge (avec ses voies de retournement) jusqu'au pont du RER A. Le terminus du Tramway T1 s'implante le long de l'avenue, avant le pont du RER A et permet un raccordement piéton avec l'accès gare de Val-de-Fontenay. Les 280m du cheminement piéton reliant le terminus du Tramway T1 à la gare RER sont réaménagés et élargis le long du talus du RER.

Les locaux techniques (PR, LTS, local machiniste) nécessaires à l'exploitation du tramway viennent trouver leur place le long de la RD86 ou le long du talus du RER

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.

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 Fontenay-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.

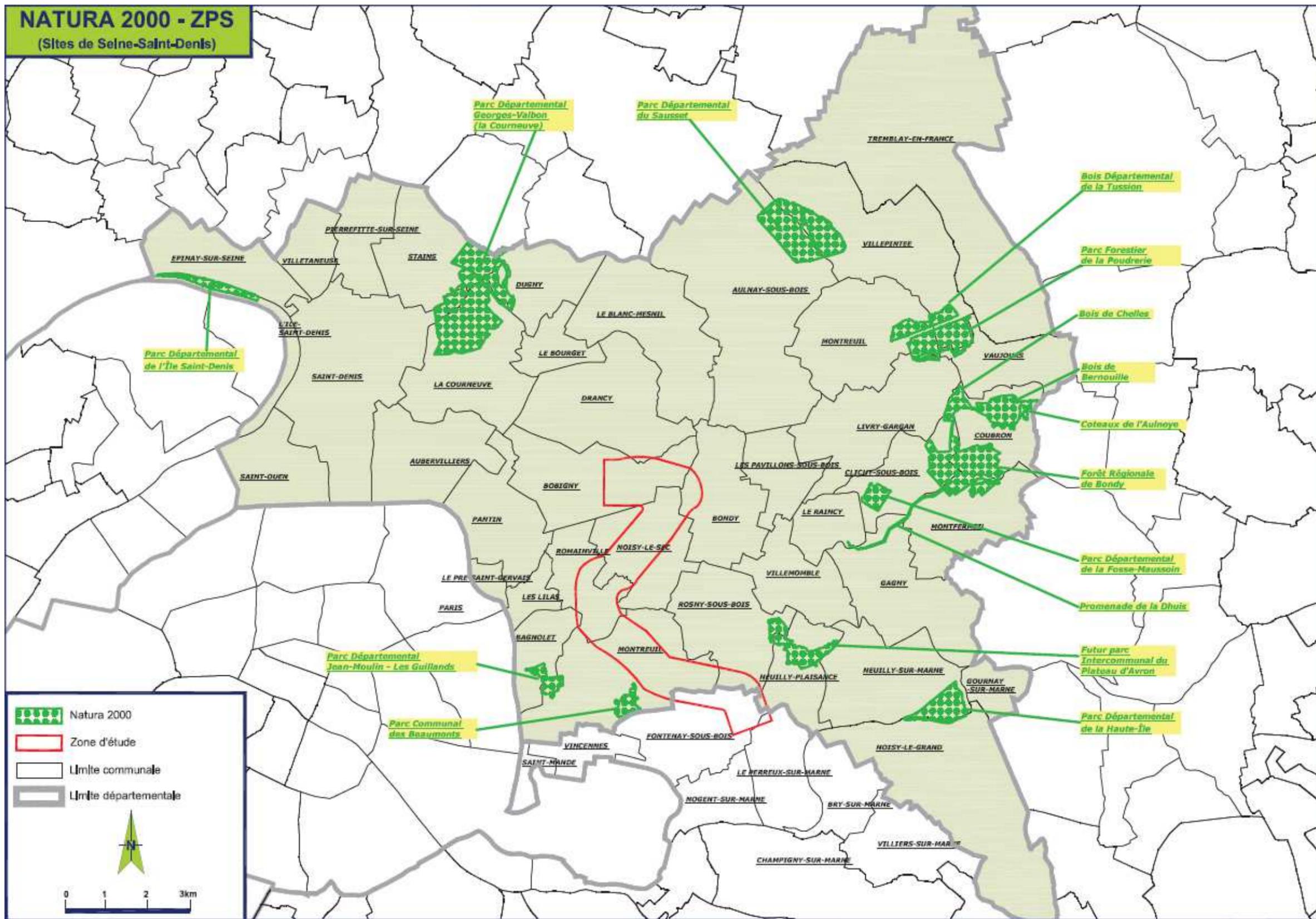
En vertu de l'article R. 121-16 du code de l'urbanisme, « une évaluation environnementale est réalisée à l'occasion des procédures d'évolution suivantes : 1° Les procédures d'évolution des documents d'urbanisme mentionnés à l'article R.121-14 qui permettent la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages 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.

NATURA 2000 - ZPS
(Sites de Seine-Saint-Denis)



Natura 2000
 Zone d'étude
 Limite communale
 Limite départementale

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 rocades 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 Fontenay-sous-Bois

Le document en vigueur est le Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé par délibération du Conseil Municipal du 26 octobre 2007 et modifié en juin 2011.

Le tramway T1 est évoqué au sein du rapport comme l'un des projets d'aménagement qui devrait permettre une meilleure liaison urbaine du secteur des Alouettes au reste de la ville.

Il s'inscrit dans les enjeux thématiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durable au sein de trois thématiques :

- favoriser l'intégration urbaine au moyen d'une politique d'équipements publics et d'espaces publics.
- faciliter les déplacements et développer les modes alternatifs à la voiture.
- penser aux générations futures. Une ville saine et respectueuse de l'environnement.

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

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

3.1. Contexte

La présente partie du dossier de mise en compatibilité relatif au PLU, approuvé le 26 octobre 2007 et modifié en juin 2011, 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 Fontenay-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

Zonage du PLU

Le prolongement du tramway s'inscrira dans les zones :

- UFb : zone à vocation économique située à l'Est de la commune dans les quartiers du Val-de-Fontenay
- UG : tissu mixte, d'habitat individuel et d'activités économiques. Elle occupe une partie du quartier des Alouettes.
- périmètre d'étude.

Le règlement des zones UFb et UG est compatible avec le projet du T1 entre Bobigny et Val-de-Fontenay. Il ne nécessite pas de modification.

Le périmètre d'étude est fixé pour faire l'objet d'une étude d'aménagement détaillée, « dès que les emprises du tramway et du TVM seront définitivement fixées, dans la perspective d'une opération d'aménagement » (rapport de présentation du PLU). A l'intérieur de ce périmètre, l'autorité compétente peut sursoir à statuer sur les demandes d'autorisation en application des articles L.111-10 et R123-13 du code de l'urbanisme.

Le projet est compatible avec les dispositions qui s'appliquent au sein de ces secteurs. En conséquence, il ne nécessite pas de modification.

3.3. Mise en compatibilité de la liste des emplacements réservés

Aucun emplacement réservé n'est inscrit dans le Plu en vigueur au profit du projet de prolongement du tramway T1. La liste des emplacements réservés figurant en annexe II du règlement du PLU de Fontenay-sous-Bois doit être modifiée en correspondance avec les reports graphiques effectués sur le plan de zonage afin de créer les emprises, situées sur des parcelles privées, nécessaires au projet.

Les modifications apportées consiste à :

- Créer un emplacement réservé numéro 11 au profit du Département pour l'aménagement de l'espace public dans le cadre de l'opération de tramway T1 sur une partie des avenues Victor Hugo, Louis Faidherbe et Jean Jaurès.
- Ajouter un emplacement réservé numéro 12 au profit de la RATP nommé « aménagements liés au tramway », pour la création de la ligne de tramway, son terminus et la liaison avec la gare RER.

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. Des extraits du plan de zonage sont ainsi présentés en annexes 2 et 3.

La mise en compatibilité modifie le tableau en créant deux nouveaux emplacements réservés au profit du Département et de la RATP.

3.4. Compatibilité avec les servitudes d'utilité publique et autres protections réglementaires

Protections du patrimoine bâti et naturel inscrit au PLU.

Sans objet.

Proximité aux abords des cimetières

Le projet passe à proximité du cimetière de Vincennes. 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 est compatible avec le projet.**

Servitude liée à la présence de chemin de fer

Le tracé se situe à proximité d'une emprise SNCF. **Le projet tient compte de l'existence d'une zone en bordure de laquelle peut s'appliquer la servitude liée à la présence du chemin de fer, celle-ci ne remet pas en cause le projet.**

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 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 (protections contre les obstacles ; faisceau Chennevières/Andilly (largeur 200 m – altitude 160 m NGF et faisceau Chennevières/Fort de Romainville (largeur 100 m- altitude 215 m NGF)
- stations hertziennes : contre les perturbations électromagnétiques – station de Fontenay Télécom, zone de garde (R 1000 m) et zone de protection (R 3000 m)
- lignes de télécommunication empruntant le domaine public relatives aux réseaux de télécommunications
- servitudes relatives aux transmissions radioélectriques.

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.....16

2. ANNEXE 2 : EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE EN L'ETAT ACTUEL.....18

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

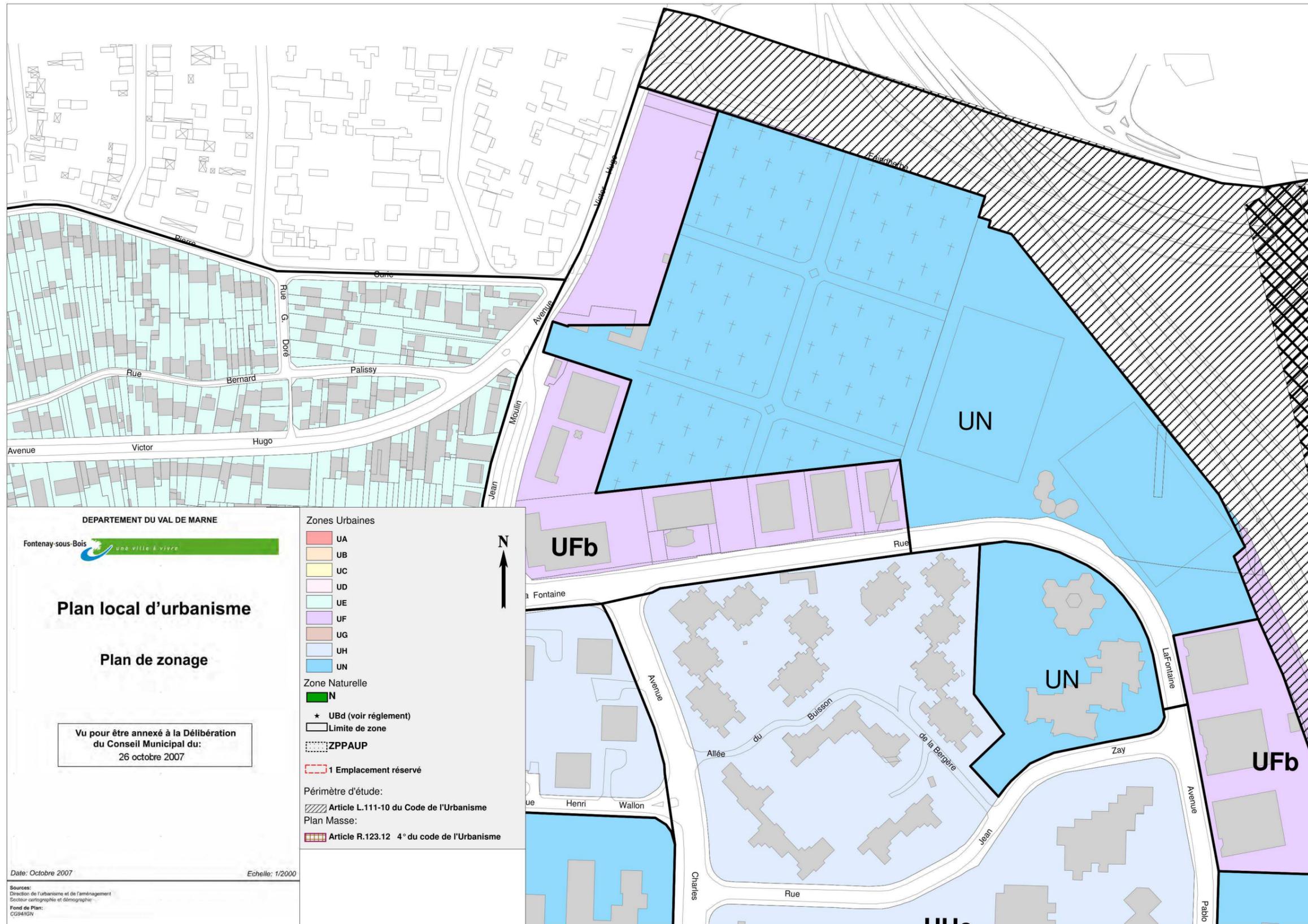
LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES AU PLU – Etat actuel

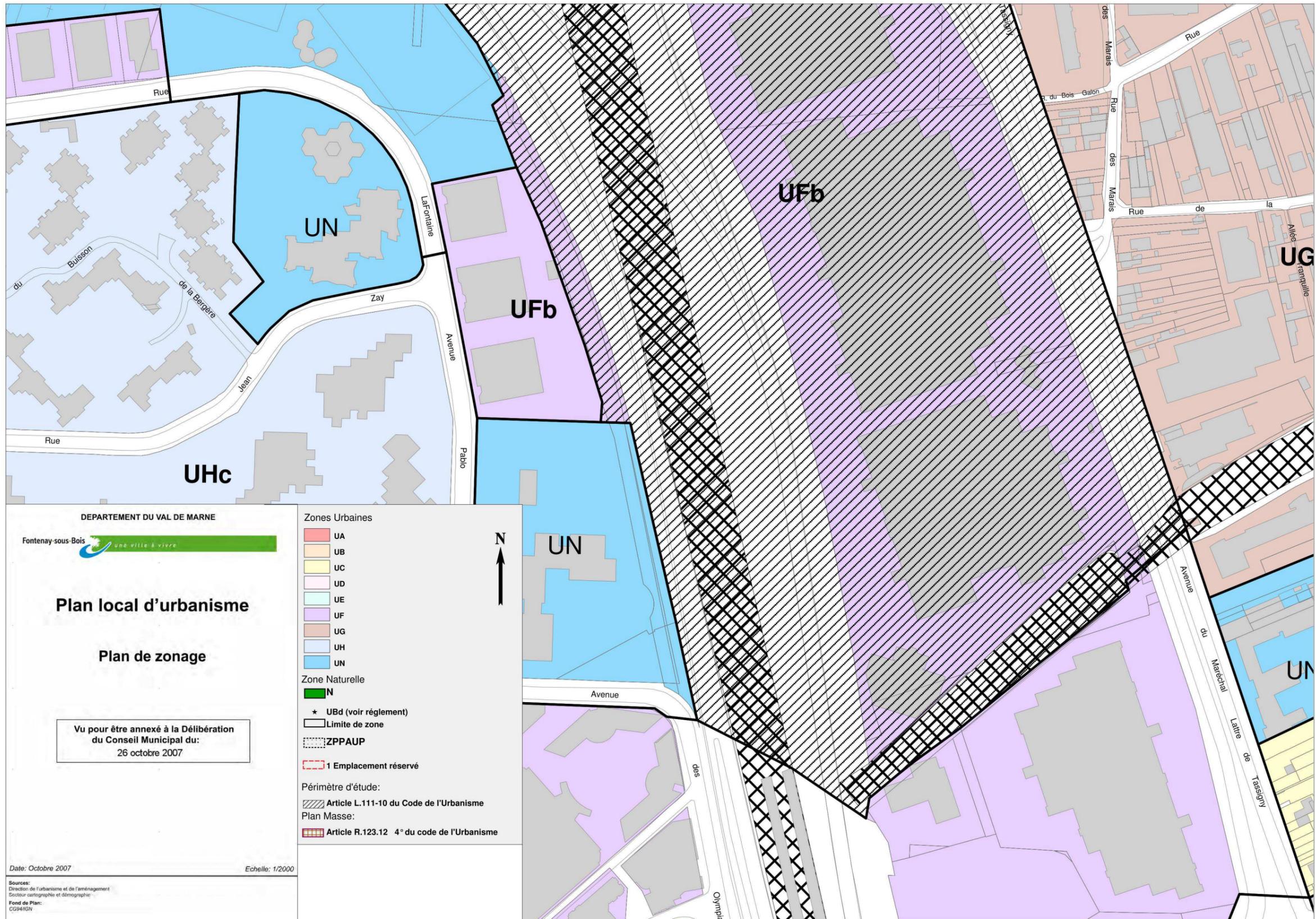
Numéro	localisation	destination	parcelles	superficie totale (m ²)	bénéficiaire
1	Avenue de Neuilly	Jardins des Epivans	BH0077 à BH0080 BH0083 / BH0084 / BH0090 BH0094 à BH0125 BH0139 / BH0141 / BH0143 BH0146 / BH0148 / BH0153 BH0155 / BH0157 / BH0159 BH0161	10 967	commune
2	rue de la Matène	Parc des Carrières	AB0091 / AB0090 / AB0098p AB0087 / AB0101 / AB0085	22 287	commune
3	2 Bd Henri Ruel école Jeanne d'Albret	Equipement enfance	BV0001	1 549	commune
4	rue Mot et 12 bis rue de Joinville	Extension parking Mot	BE0155 / BE0171 / BE0159 BE0160 / BE0149 / BE0157 BE0158 / BE0161 / BE0152 BE0153 / BE0041 / BE0042	3 910	commune
5	8 - 10 rue de Trucy et 13 - 19 rue d'Estienne d'Orves	Equipement polyvalent social / enfance / jeunesse	V0269 / V0217 / V0218/ V0342	2 216	commune
6	43 à 47 rue Edouard Maury	Equipement polyvalent social / personnes âgées / citoyenneté	Q0405 / Q0117 / Q0121	3 158	commune
7	46 - 48 rue des Quatre Ruelles et 104 rue Gabriel Péri	Equipement enseignement	T0052 / T0042 / T0041/ T0147 / T0146p	3 970	commune
8	46 rue du Cdt Jean Duhail et Villa Saint Louis	Résidence étudiants	BP0151 / BP0225	2 950	commune
9	11 Bd du Vingt cinq Aout 44	Equipement pour Services municipaux espaces verts	BK0010	4 015	commune
10	40 rue Pasteur	Agrandissement de l'Ecole Pasteur	BC0113 / BC0103	2 431	commune
	total en m ²			57 453	

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES AU PLU – Etat après mise en compatibilité

Numéro	localisation	destination	parcelles	superficie totale (m ²)	bénéficiaire
1	Avenue de Neuilly	Jardins des Epivans	BH0077 à BH0080 BH0083 / BH0084 / BH0090 BH0094 à BH0125 BH0139 / BH0141 / BH0143 BH0146 / BH0148 / BH0153 BH0155 / BH0157 / BH0159 BH0161	10 967	commune
2	rue de la Matène	Parc des Carrières	AB0091 / AB0090 / AB0098p AB0087 / AB0101 / AB0085	22 287	commune
3	2 Bd Henri Ruel école Jeanne d'Albret	Equipement enfance	BV0001	1 549	commune
4	rue Mot et 12 bis rue de Joinville	Extension parking Mot	BE0155 / BE0171 / BE0159 BE0160 / BE0149 / BE0157 BE0158 / BE0161 / BE0152 BE0153 / BE0041 / BE0042	3 910	commune
5	8 - 10 rue de Trucy et 13 - 19 rue d'Estienne d'Orves	Equipement polyvalent social / enfance / jeunesse	V0269 / V0217 / V0218/ V0342	2 216	commune
6	43 à 47 rue Edouard Maury	Equipement polyvalent social / personnes âgées / citoyenneté	Q0405 / Q0117 / Q0121	3 158	commune
7	46 - 48 rue des Quatre Ruelles et 104 rue Gabriel Péri	Equipement enseignement	T0052 / T0042 / T0041/ T0147 / T0146p	3 970	commune
8	46 rue du Cdt Jean Duhail et Villa Saint Louis	Résidence étudiants	BP0151 / BP0225	2 950	commune
9	11 Bd du Vingt cinq Aout 44	Equipement pour Services municipaux espaces verts	BK0010	4 015	commune
10	40 rue Pasteur	Agrandissement de l'Ecole Pasteur	BC0113 / BC0103	2 431	commune
11	Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny – Rue des Marais - Rue Faidherbe – Avenue Victor Hugo	Aménagements liés au tramway T1	D n°94 / 95 / 100 / 155 F n° 355 / 356 I n°85 / 88 / 89 / 97 / 98 / 99 / 107 / 108	646	Département
12	Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	Aménagements liés au tramway T1	I n° 545 / 560 / 561 / 562 / 656 / 635 / 636 / 653 / 655 AK n°291 / 359 / 346	2948	RATP
	total en m ²			60 696	

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





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

