

DOSSIER D'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

TANGENTIELLE OUEST (TGO) PHASE 1

SAINT-GERMAIN-EN-LAYE RER A – SAINT-CYR-L'ECOLE RER C

PIECE I : MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE BAILLY



SOMMAIRE

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE	3
1. Préambule	4
2. Présentation générale du projet	6
2.1. Rappel historique	6
2.2. Caractéristiques principales du projet.....	8
2.3. Les acteurs du projet	10
2.4. Les objectifs du projet.....	11
2.5. Les enjeux du projet.....	12
2.6. Calendrier prévisionnel.....	14
2.7. Plan général des travaux.....	15
3. Situation du projet vis-à-vis des documents d'urbanisme	21
3.1. Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)	21
3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme de Bailly.....	21
3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité.....	23
SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT ACTUEL.....	24
Règlement de la zone A actuelle non compatible avec le projet.....	25
SOUS DOSSIER 3 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR	29
Règlement de la zone A après mise en compatibilité.....	30

TABLE ILLUSTRATIONS

<i>Figure 1 : Localisation de la Grande Ceinture - Source : SNCF IGP.....</i>	<i>6</i>
<i>Figure 2 : Tangentielle Ouest-Sud.....</i>	<i>6</i>
<i>Figure 3 : Tracé issu du DOCP adopté par le STIF en 2006 (Source STIF).....</i>	<i>7</i>
<i>Figure 4 : Localisation du tronçon GCO exploité et du tracé de la TGO.....</i>	<i>8</i>
<i>Figure 5 : Schéma de l'entraxe entre deux voies parallèles.....</i>	<i>9</i>
<i>Figure 6 : Planning prévisionnel.....</i>	<i>14</i>

TABLEAUX

<i>Tableau 1 : Caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain.....</i>	<i>9</i>
<i>Tableau 2 : Principales caractéristiques de la TGO.....</i>	<i>9</i>

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE

1. PRÉAMBULE

Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le Plan Local d'Urbanisme est un document d'urbanisme destiné à définir plus simplement la destination générale des sols que ne le fait le plan d'occupation des sols (POS). Depuis le vote de la loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) par le Parlement le 13 décembre 2000, le PLU remplace le POS. Il définit les règles indiquant quelles formes doivent prendre les constructions, quelles zones doivent rester naturelles, quelles zones sont réservées pour les constructions futures, etc. Il doit notamment exposer clairement le projet global d'urbanisme ou PADD qui résume les intentions générales de la collectivité quant à l'évolution de l'agglomération.

Le présent dossier concerne la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Bailly.

Cette procédure de mise en compatibilité se réalise dans le cadre de l'enquête préalable d'utilité publique du projet de Tangentielle Ouest Phase 1 de Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER dans le département des Yvelines.

En effet, l'article L.123-14 du Code de l'Urbanisme stipule que :

« 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. »

L'article L.123.14-2 vient préciser que :

« **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. »

L'objectif de cette procédure est de rendre compatible les dispositions du PLU de la commune de Bailly avec le projet de Tangentielle Ouest Phase1 de Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER dans le département des Yvelines.

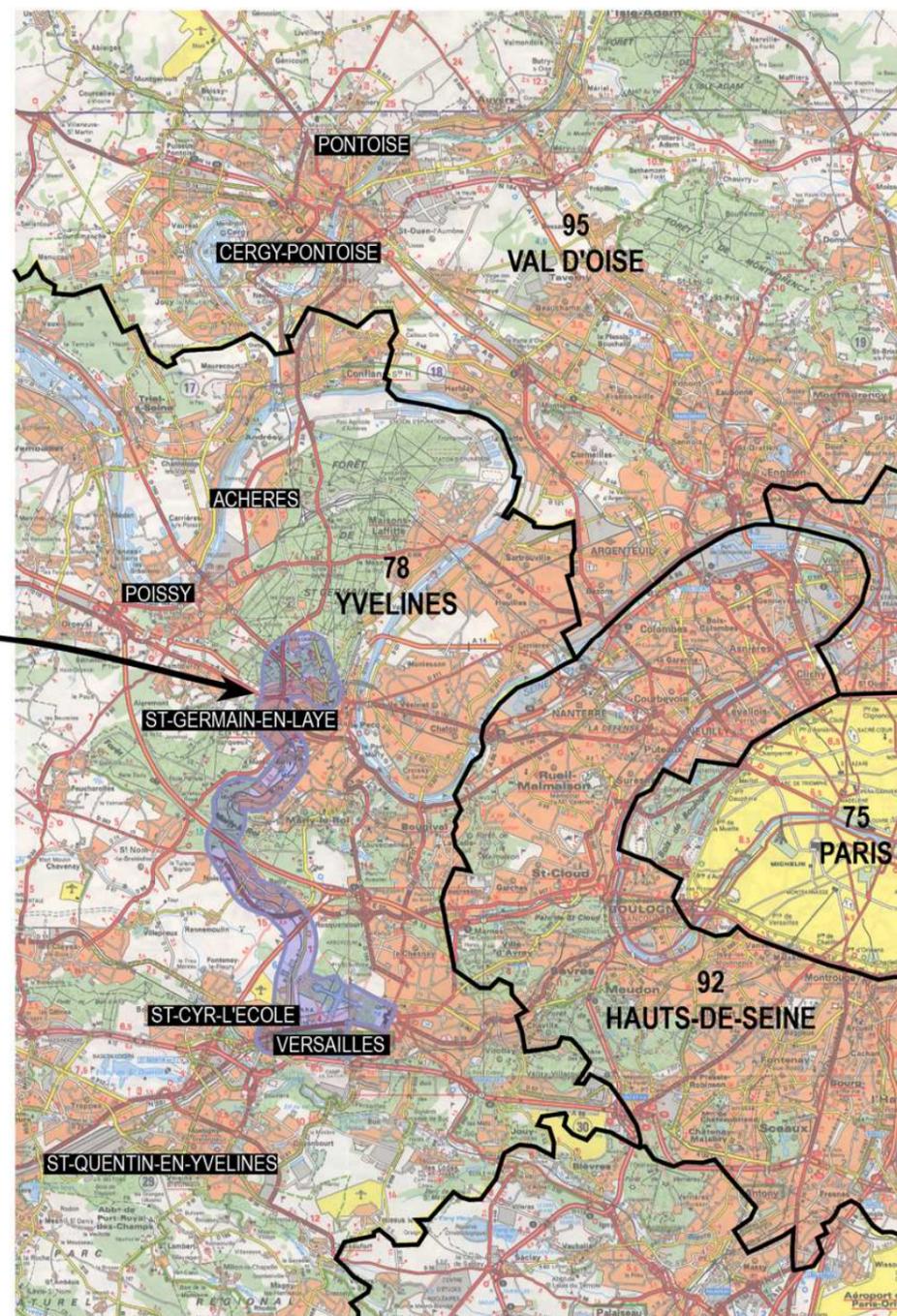
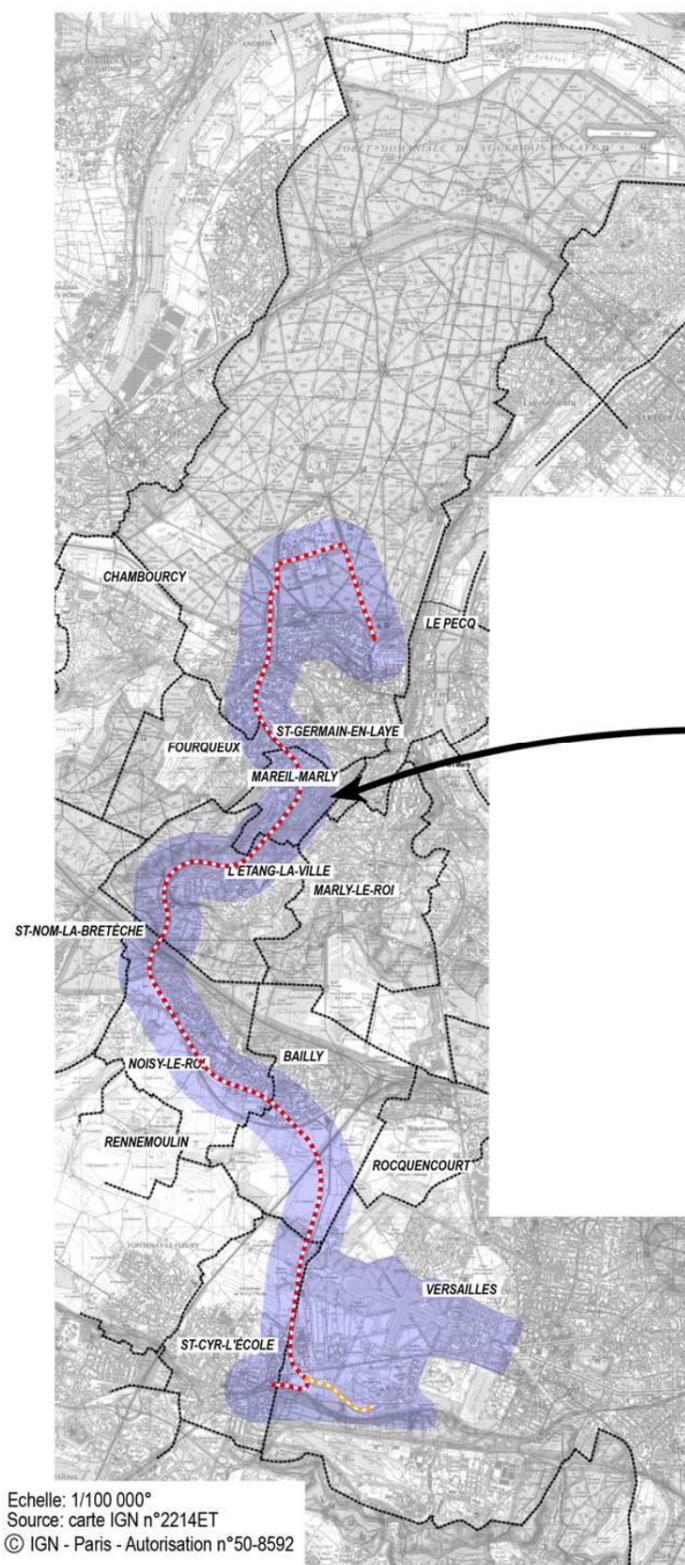
Les règlements des zonages concernés par les emprises du projet n'autorisent pas toujours la construction d'infrastructures ferroviaires et de ses ouvrages annexes (stations, sous-stations, centre de maintenance). **Dans une partie des zones traversées, il est donc nécessaire d'autoriser les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif.**

Aussi, de manière à prendre en compte les travaux et constructions nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune de Bailly s'avère indispensable en application de l'article L.123-14 du Code de l'Urbanisme.

Le présent dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une pièce à part entière du dossier d'enquête d'utilité publique du projet de Tangentielle Ouest Phase1 entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER.

Une étude d'impact est jointe à ce dossier (pièce F). Elle précise dans sa partie 4, les effets positifs et négatifs, directs et indirects, temporaires et permanents à court, moyen et long terme sur l'environnement et la santé et mesures pour éviter et réduire les effets négatifs.

PLAN DE SITUATION DU PROJET ET DE L'AIRE D'ETUDE



- Aire d'étude
- Projet de Tangentielle Ouest
- Liaison technique
- Limite départementale
- Limite communale



2. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

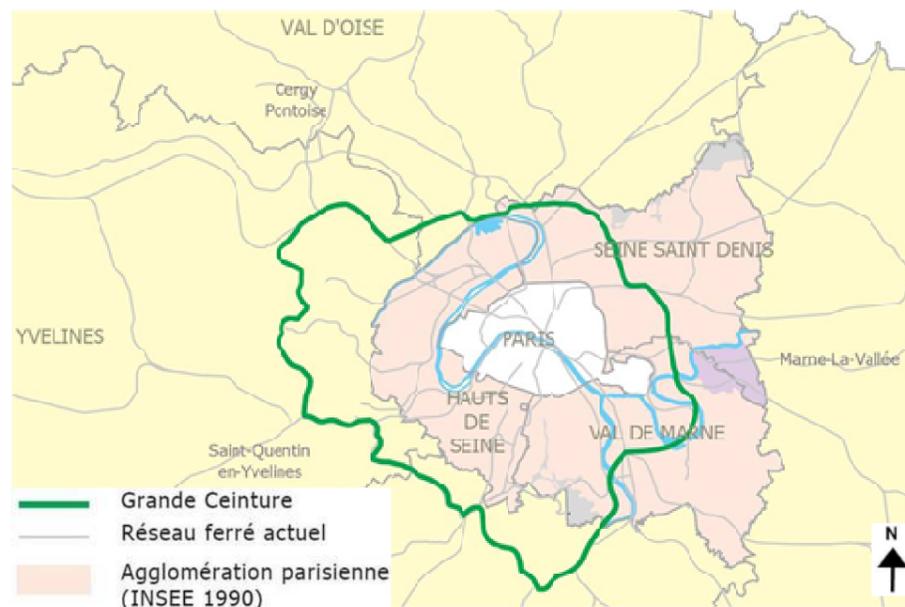
2.1. Rappel historique

2.1.1. Naissance du projet

Sur l'ensemble de l'Île-de-France, **les déplacements de banlieue à banlieue**, en augmentation forte depuis plusieurs décennies, **sont largement majoritaires**. Or, le réseau ferroviaire, structuré en une étoile centrée sur Paris, s'avère inadapté aux besoins de desserte des emplois situés en banlieue. De ce fait, son attractivité est faible par rapport au mode routier disposant de plusieurs rocade concentriques.

Afin de répondre efficacement à ces besoins de déplacements évolués, le renforcement des liaisons de transport collectif de rocade est prévu. Dans ce cadre, **les projets de Tangentielles Ouest (Achères – Versailles) et Sud (Versailles – Melun) ont été inscrits au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) dès 1994** : « Afin d'offrir d'autres parcours évitant la zone centrale, des liaisons ferrées en Tangentielle et en rocade seront réalisées ou réservées dans une optique de prévoyance ». Ces Tangentielles s'appuient sur l'opportunité que constituent les infrastructures existantes de la Grande Ceinture.

Cette inscription au SDRIF a été suivie par une étude, menée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France, reprenant toutes les liaisons Tangentielles autour de l'agglomération. Ce réseau de rocades est nommé LUTECE (Liaison Utilisation Tangentielle En Couronne Extérieure). L'étude de phasage de ce réseau LUTECE conduit à retenir pour le projet Tangentielle le scénario offrant le meilleur rapport coûts/avantages, tout en restant dans une fourchette d'investissements réaliste.



Le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 comprend la réalisation de la Tangentielle Ouest entre Achères et Versailles inscrite pour un montant de 76,2 M€ (y compris le pôle de Versailles- Chantiers) et de la tangentielle sud entre Versailles et Corbeil-Essonnes pour un montant de 304,9 M€.

Une première série d'études a été conduite en 2000-2001 sur une **ligne en un seul tenant reliant Achères et Melun via Corbeil-Essonnes, fusionnant les liaisons tangentielles ouest et sud**.

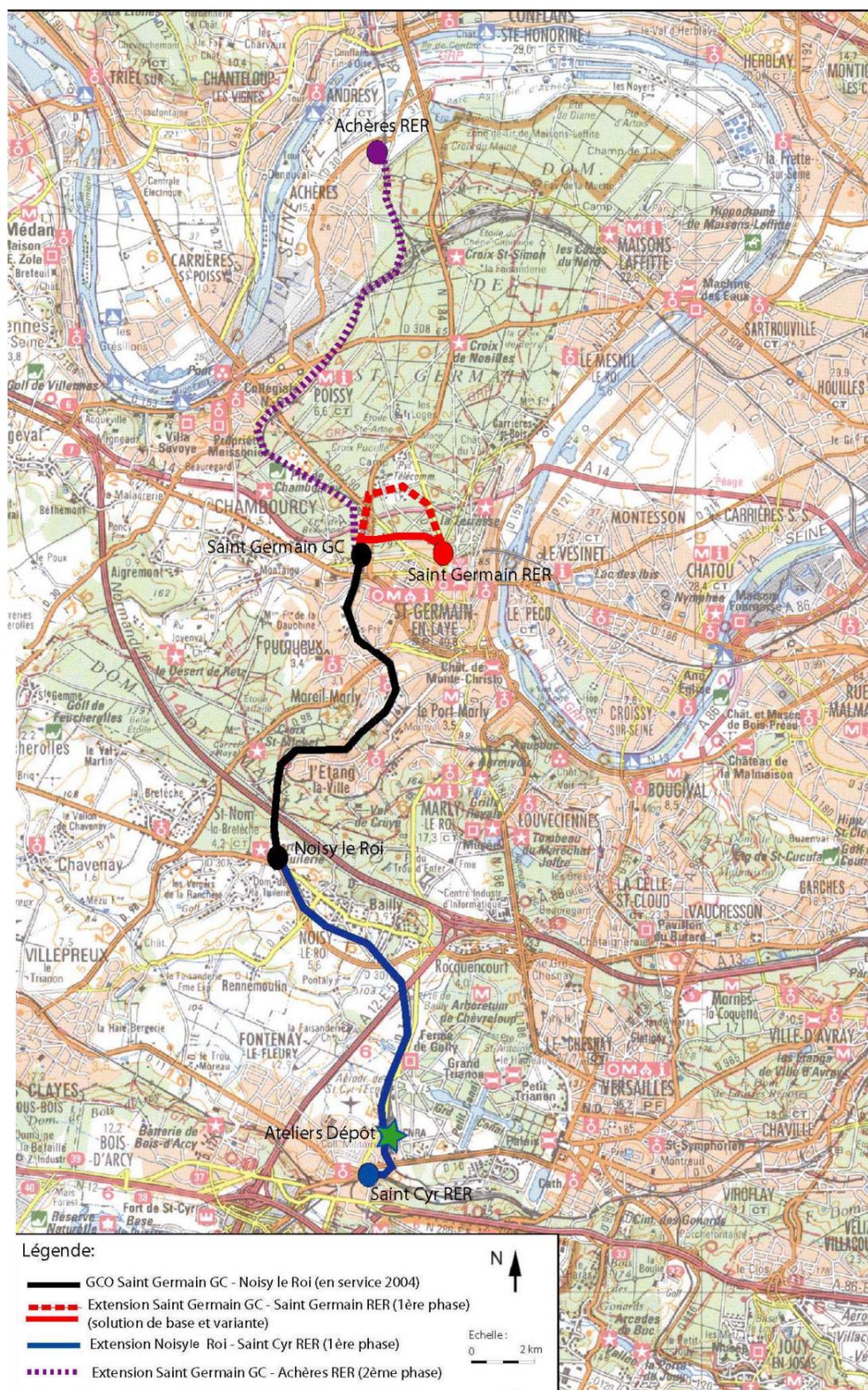
Ce projet a été soumis à une concertation en 2001. Des études ont estimé son coût à 1 500 millions d'euros, un montant qui s'est révélé trop élevé pour assurer sa viabilité.



(Source : RFF et SNCF - Rapport d'étape Tangentielle Ouest-Sud - Septembre 2002)

Au vu de ces résultats, le conseil d'administration du STIF a décidé, en décembre 2002, de revenir à des projets distincts (Tangentielle Ouest d'un côté et Tangentielle Sud de l'autre), avec pour chacun, un mode de transport et un phasage du projet mieux adapté aux besoins et aux contraintes.

Figure 3 : Tracé issu du DOCP adopté par le STIF en 2006
(Source STIF)



2.1.2. Le point de départ des études de la Tangentielle Ouest

De nouvelles études ont alors été lancées sur le projet de liaison Tangentielle Ouest avec :

- d'une part, des études conduites sous maîtrise d'ouvrage RFF/SNCF qui ont été menées sur des solutions insérées sur des infrastructures ferroviaires ou pouvant être considérées comme telles (tronçons neufs insérés hors voirie urbaine), exploitées en train ou en tram-train
- d'autre part, des études conduites sous maîtrise d'ouvrage STIF et menées sur des solutions exploitées en tram-train et envisageant des corridors de tracé ferroviaires aussi bien que des corridors urbains.

En mai 2005, les résultats de ces études ont permis la sélection d'une solution par la commission de suivi du projet, la description de cette solution faisant l'objet d'un **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** qui couvre le parcours Saint-Cyr RER à Achères Ville avec une branche de Saint-Germain Grande Ceinture (GC) à Saint-Germain RER. Ce DOCP a été approuvé par le conseil du STIF le 5 juillet 2006.

- **2008-2009 la concertation**

Une concertation sur la base du projet décrit dans le DOCP approuvé par le STIF en 2006, a été organisée par le STIF, en application de l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, de septembre 2008 à mars 2009, sur le tracé compris entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER (TGO phase 1).

- **2013 : l'enquête publique**

Des études approfondies (Schéma de Principe) ont été menées à partir de 2008 dans l'objectif d'arrêter un tracé définitif de la ligne. Des échanges avec les communes prochainement traversées par la ligne de tram-train, mais également avec les communautés d'agglomération, les organismes et syndicats concernés, et les services de l'état ont permis de déterminer le positionnement des futures stations, d'affiner l'insertion paysagère et architecturale de la ligne et d'intégrer les nombreux projets de développement urbains pour concevoir une ligne répondant au mieux aux attentes et besoins des différents acteurs.

A l'issue de ces échanges, un scénario a été retenu pour être présenté à l'enquête publique organisée en 2013.

2.2. Caractéristiques principales du projet

☞ Tram-train ?

Le tram-train est un véhicule dérivé du tramway, apte à circuler à la fois sur des voies de tramway en ville et sur le réseau ferroviaire.

☞ Grande Ceinture ferroviaire (GC) ?

La ligne de la grande ceinture de Paris dite Grande Ceinture est une ligne de chemin de fer française formant une boucle autour de Paris à une quinzaine de kilomètres en moyenne du boulevard périphérique. Sa construction fut décidée vers la fin du XIXe siècle pour assurer l'interconnexion des lignes radiales reliant la capitale à la province et soulager la ligne de Petite Ceinture créée précédemment.

☞ Grande Ceinture Ouest (GCO)

La Grande ceinture Ouest est un tronçon de la ligne ferroviaire de Grande Ceinture de Paris, situé dans les Yvelines et réouvert au public en décembre 2004. Elle fait partie de la ligne L du Transilien (Transilien L).

☞ Le centre de maintenance et de remisage ?

Il a pour fonctions principales le nettoyage, intérieur et extérieur des rames, la maintenance préventive et corrective, ainsi que le garage des rames en fin de service.

Le projet consiste à **prolonger la Grande Ceinture Ouest (GCO) jusqu'à Saint Germain-RER (RER A) au Nord, et Saint-Cyr-l'Ecole (RER C) au Sud**, afin d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales. Le projet réutilise en partie les voies de la Grande Ceinture (GC) non exploitées aujourd'hui.

Le projet s'inscrit intégralement dans le département des Yvelines.

Les **opérations majeures** du projet sont :

- **La création d'une voie de tramway nouvelle en milieu urbain** entre Saint-Germain RER et Saint-Germain GC, sur **3,6 km**, y compris la création de la station terminus et d'une station au niveau du Camp des Loges à Saint-Germain-en-Laye,
- **L'aménagement des gares existantes de la GCO** entre Noisy-le-Roi et Saint-Germain-GC (5 gares), avec la création d'une station supplémentaire à l'Etang-la-Ville,
- **La création de stations** entre Saint-Cyr RER et Noisy-le-Roi (Baillly, Saint-Cyr ZAC et à plus long terme Allée Royale de Villepreux) et **la rénovation des voies actuellement non exploitées de la Grande Ceinture entre Noisy-le-Roi et Saint-Cyr ZAC**,
- **La création d'une voie nouvelle** entre la gare de Saint-Cyr RER et le raccordement à la voie ferrée existante de la Grande Ceinture sur une **longueur de 0,7 km**,
- **La mise en place d'une voie de liaison de 1 km** (sur les emprises existantes de la Grande Ceinture) pour accéder au centre de maintenance projeté au niveau de Versailles-Matelots.

Ainsi, les tram-trains de la Tangentielle Ouest circuleront sur **une infrastructure de 18,8 km en un peu moins de 30 minutes** soit avec une vitesse commerciale de 39 km/h. **La TGO desservira 11 stations** dont 3 sont en correspondance directe avec des modes lourds (lignes RER à Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr-l'Ecole et Transilien à Saint-Nom-la-Bretèche et Saint-Cyr-l'Ecole).

Des mesures conservatoires sont prises pour créer **une douzième station** au droit de l'Allée Royale de Villepreux.

La carte suivante fait apparaître la portion de la Grande Ceinture ferroviaire (GC) qui est actuellement en exploitation : il s'agit de la Grande Ceinture Ouest (GCO) qui a été mise en service en 2004 en reliant Noisy-le-Roi à Saint-Germain GC. Le projet TGO va donc reprendre l'infrastructure existante de la GCO pour étendre sa desserte jusqu'à Saint-Germain RER au Nord et Saint-Cyr RER au Sud.

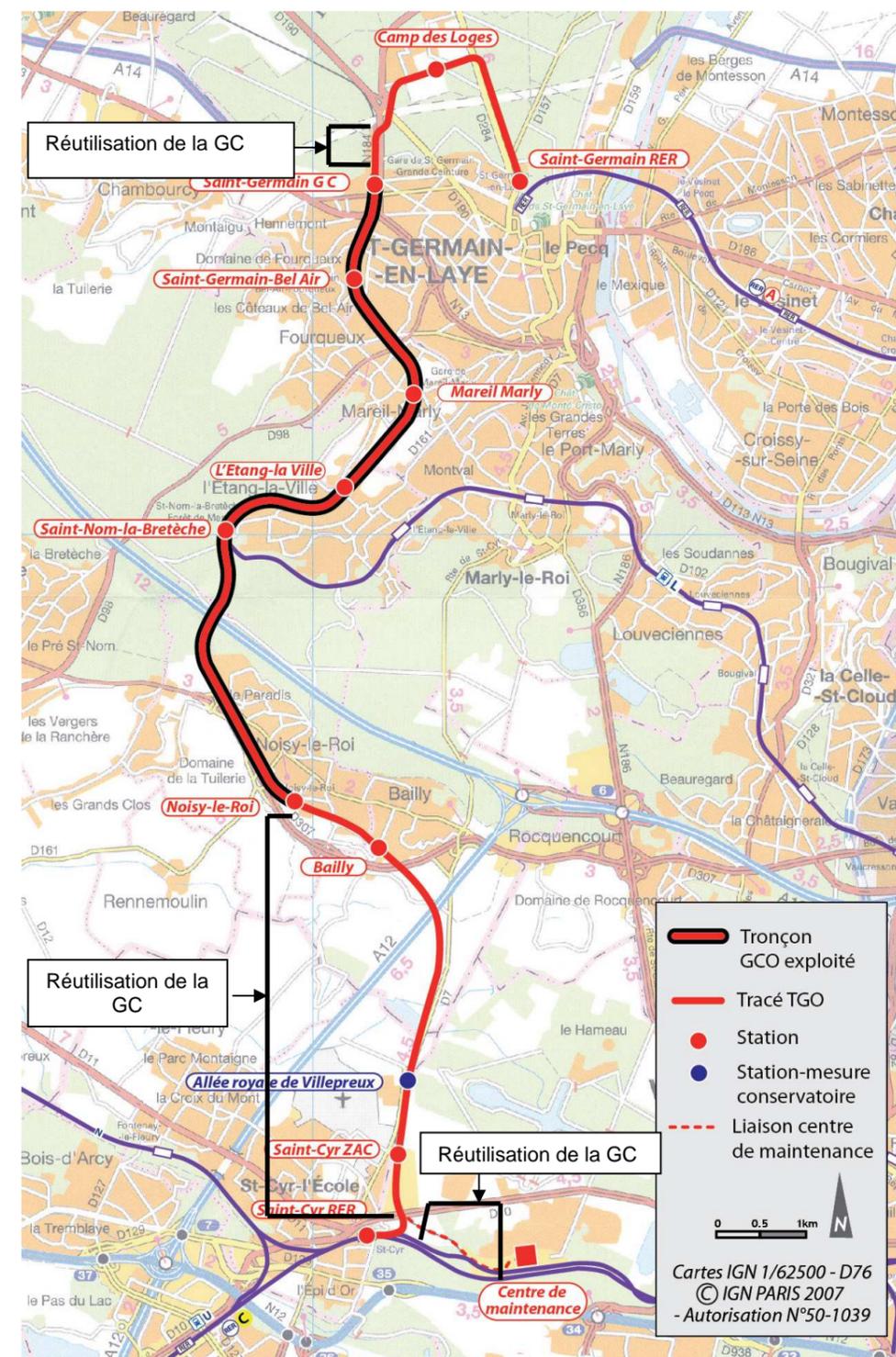


Figure 4 : Localisation du tronçon GCO exploité et du tracé de la TGO

Les communes traversées sont du Nord au Sud:

- Saint-Germain-en-Laye,
- Mareil-Marly,
- L'Etang-la-Ville,
- Noisy-le-Roi,
- Bailly,
- Versailles,
- Saint-Cyr-l'Ecole.

☞ La virgule de Saint-Cyr ?

Il s'agit de la section de voie créée dans le cadre du projet pour relier la ligne de la Grande Ceinture à la gare de Saint-Cyr-l'Ecole.

D'un point de vue de l'offre de transport, la TGO apporte une amélioration du service offert par rapport à la situation actuelle (Grande Ceinture Ouest):

- par **une amplitude horaire augmentée** : de 6h du matin jusqu'à minuit (au lieu de 6h15 à 22 h) tous les jours sauf les dimanches et jours de fêtes,
- par **une fréquence améliorée** en heures de pointe (10 minutes au lieu de 15),
- par **une zone desservie plus étendue** et des connexions directes avec les modes lourds.

☞ Entraxe ?

Il s'agit de la distance entre les axes des voies

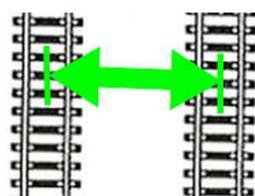


Figure 5 : Schéma de l'entraxe entre deux voies parallèles

Une dizaine de rames de tram-train pouvant circuler sur le Réseau Ferroviaire National (RFN) comme en milieu urbain seront nécessaires pour effectuer le service.

La TGO sera exploitée comme une voie ferrée classique sur la GC qui appartient au Réseau Ferré National (RFN). La nouvelle branche créée entre Saint-Germain GC et de Saint-Germain RER sera exploitée comme une ligne de tramway où les rames circulent en milieu urbain.

Sur sa partie urbaine (Saint-Germain-en-Laye), le tram-train de la TGO s'intègre au milieu urbain : les rails sont noyés dans la chaussée, permettant sa traversée par les modes actifs, et ponctuellement par les véhicules routiers via un carrefour à feu. Le tram-train circule à droite et sur une emprise dédiée. L'antenne urbaine est alimentée électriquement sous 750V.

Les caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain sont résumées ci-dessous :

Emprise en alignement droit (avec poteaux latéraux)	6,50 m
Rayon minimum admissible	25 m
Pente maximale admissible	6%
Entraxe (avec poteaux latéraux)	3,30 m

Tableau 1 : Caractéristiques d'insertion du système tram-train en milieu urbain

Sur sa partie ferroviaire, de Saint-Germain GC à Saint-Cyr RER, le tram-train circule comme un train classique, sur la voie de gauche, en emprise protégée par des clôtures et jusqu'à une vitesse maximale de 100km/h. Cette section est alimentée en 25 KV. Ainsi, le caractère ferroviaire de la ligne est conservé pour ne pas hypothéquer la possibilité de passage, à un horizon futur et indéterminé, d'autres véhicules que les tram-trains, à savoir des trains de fret, des trains de travaux ou des trains militaires.

Sur cette partie, la voie est dédiée au tram-train et la Grande Ceinture conserve le gabarit ferroviaire.

Le centre de maintenance et de remisage sera situé sur le site de Versailles Matelots à l'extrémité Sud de la ligne, relié aux voies principales par une voie unique d'un kilomètre.

En station, les quais ne sont pas équipés de lignes de contrôle automatique. **La vente de titres de transport s'effectue grâce à des automates placés sur les quais.** Les bâtiments voyageurs seront fermés aux voyageurs. Les quais et les abords des stations sont équipés de systèmes de vidéosurveillance. Les stations sont traitées de manière à assurer confort et sécurité aux passagers (abris, bancs, information voyageur nouvelle génération, bornes, alarmes...). Elles s'intègrent dans le paysage urbain tout en affichant l'identité visuelle des stations des transports en commun franciliens.

Toute la ligne est conforme aux exigences d'accessibilité, notamment celles permettant l'utilisation des tram-trains et des infrastructures par des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Les principales caractéristiques de la Tangentielle Ouest sont résumées dans le tableau ci-dessous (selon les chiffres issus du schéma de principe) :

Longueur totale de la ligne	19,8 kilomètres
------------------------------------	-----------------

Longueur selon l'usage	
Section commerciale (parcourue par un passager d'un terminus à l'autre)	18,8 kilomètres
Accès au centre de maintenance	1 kilomètre

Longueur selon l'insertion	
Section urbaine	3,6 kilomètres
Section du Réseau Ferré National	14,5 kilomètres
Virgule de Saint-Cyr	0,7 kilomètre
Accès au centre de maintenance	1 kilomètre

Tableau 2 : Principales caractéristiques de la TGO

2.3. Les acteurs du projet

2.3.1. Les porteurs du projet

☛ **Contrat de Projet Etat-Région (CPER)?**

Le Contrat de Projet État-région (CPER) est un document par lequel l'État et une région s'engagent sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants tels que la création d'infrastructures ou le soutien à des filières d'avenir. D'une durée de sept ans, les Contrats de Projets État-région succèdent aux Contrats de Plan.

☛ **Contrat Particulier Région-Département (CPRD)?**

Le Contrat Particulier Région-Département est un outil de programmation financière, complémentaire du Contrat de Projets État-Région.

Ce partenariat entre la Région et un département permet de développer et de financer un programme d'actions adapté aux spécificités des territoires. Chaque contrat, en Ile-de-France, répond néanmoins à des objectifs communs : l'aménagement durable, le rayonnement de l'Île-de-France et le développement de la solidarité.

Trois entités différentes ont porté depuis 2008 les études relatives à la première phase de la Tangentielle Ouest jusqu'à l'élaboration du présent dossier : le STIF, RFF et SNCF. Les co-maitres d'ouvrage, RFF et SNCF, ont confié au STIF la maîtrise d'ouvrage unique des études pour la réalisation du dossier d'enquête et les procédures réglementaires préalables à l'enquête d'utilité publique.



Le STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France), autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, est co-maître d'ouvrage avec Réseau Ferré de France et la SNCF de l'opération.

Le STIF est un établissement public à caractère administratif. Réunissant la Région Ile-de-France, la ville de Paris et les 7 départements de petite et grande couronne, il est présidé par le président du Conseil régional. Le STIF est l'autorité organisatrice des transports publics de voyageurs en Ile-de-France : à ce titre, il fixe l'offre de service et la subventionne ; il améliore le système de transport en approuvant le contenu des projets d'investissements et leur financement.

Le STIF sera maître d'ouvrage pour la réalisation de la partie urbaine (entre le débranchement de la plateforme de la Grande Ceinture au nord de Saint-Germain GC et Saint-Germain RER) et de la virgule de Saint-Cyr (entre le débranchement de la Grande Ceinture et la gare de Saint-Cyr RER). Il assurera en outre la coordination d'ensemble du projet.



RFF est propriétaire et gestionnaire du Réseau Ferré National. Il a pour missions principales l'organisation de l'ensemble des circulations sur le réseau ainsi que la modernisation et le développement du réseau existant. En Ile-de-France, RFF doit veiller à la répartition de la capacité disponible sur le réseau entre les nombreuses circulations qui utilisent les voies : le trafic des RER et des trains de banlieue, mais aussi les trains grandes lignes et TER accédant aux gares parisiennes, les trains de fret desservant les activités économiques, les trains vides, les trains d'essais et de travaux.

RFF sera maître d'ouvrage sur le RFN. Cela porte sur la voie ferrée existante entre Saint-Germain GC et Noisy-le-Roi et sur la réhabilitation de la voie entre Noisy-le-Roi et le centre de maintenance des Matelots.



SNCF Transilien, une des activités de SNCF, transporte quotidiennement 2,7 millions de Franciliens et exploite le réseau ferroviaire de l'Ile-de-France. Il est l'exploitant actuel de la ligne de la Grande Ceinture Ouest. La SNCF assure la maîtrise d'ouvrage des opérations concernant les dépendances du domaine public ferroviaire qui lui a été confiée, en particulier celles de la rénovation et de la modernisation des bâtiments-gare, ainsi que celles de la construction, de l'entretien et du garage du matériel roulant ferroviaire.

La procédure de DUP est portée conjointement par le STIF, RFF et la SNCF.

2.3.2. Les financeurs

Trois entités différentes financent le projet de Tangentielle Ouest : l'Etat, la région Ile-de-France et le département des Yvelines.



Soucieux d'améliorer les déplacements quotidiens des Franciliens et de favoriser un aménagement durable du territoire, l'Etat participe financièrement au développement des transports collectifs : il est co-financeur de l'opération TGO au travers le Contrat de Projet Etat Région 2007-2013 qui prévoit « la réalisation d'études et premiers travaux de transport en commun », pour la Tangentielle Ouest, dans une enveloppe de 50M€, partagée avec plusieurs opérations.



Enjeu de dynamisme économique et de qualité de vie, la Région Ile-de-France a fait des transports une de ses priorités, notamment pour les déplacements de banlieue à banlieue. Afin d'accélérer le développement des transports au service des Franciliens, la Région a également lancé dès juin 2009 un Plan de mobilisation ambitieux. Son objectif : réaliser d'ici 2020 les projets indispensables au développement de l'Île-de-France, notamment l'opération TGO. La Région est également co-financeur du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 et du Contrat Particulier Région-Département des Yvelines (CPRD78).



Yvelines
Conseil général

Le département des Yvelines est le propriétaire et gestionnaire de voiries. Il est également co-financeur de l'opération au travers du Contrat Particulier Région – Département 2007 - 2013. Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs. Il participe au financement de nombreux projets de transports en commun en site propre.

2.4. Les objectifs du projet

Afin de répondre au déficit structurel du réseau ferroviaire d'Ile-de-France pour les liaisons banlieue à banlieue, **le développement des liaisons structurantes de rocade a été inscrit au Schéma Directeur d'Ile-de-France de 1994.**

Le projet de Tangentielle Ouest Phase 1 entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER, et son prolongement jusqu'à Achères (phase 2), issu du projet de création d'une Tangentielle Sud reliant Achères à Melun via Corbeil, et son prolongement jusqu'à Cergy-Pontoise s'inscrit dans cette optique en permettant de relier plusieurs pôles économiques de la région Ile-de-France.

L'objectif principal du projet est de répondre à la demande croissante de déplacements de rocade. En effet, le réseau ferré régional est constitué essentiellement de lignes radiales et il paraît nécessaire de compléter son offre par la mise en œuvre de liaisons de banlieue à banlieue, afin d'assurer la desserte de pôles urbains de moyenne et grande couronne avec la mise en place de correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales.

L'étude du secteur du projet de Tangentielle Ouest de Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER a mis en évidence de nombreux besoins sur le territoire :

- des besoins de liaisons internes,
- des besoins de liaison avec les pôles périphériques voisins,
- des besoins de liaison de raccordement aux liaisons ferroviaires radiales.

Ce projet de Tangentielle Ouest (ou TGO) répond donc **aux objectifs généraux suivants** :

- **Favoriser le développement des transports en commun** pour satisfaire et fluidifier les échanges locaux.

Le diagnostic du territoire concerné par le projet a mis en évidence trois pôles de vie générateurs de la majorité des déplacements que sont le pôle de Saint-Germain-en-Laye, au Nord, le pôle Médian (l'Etang la Ville, Saint-Nom-la-Bretèche, Marly-le-Roi, Noisy-le-Roi et Bailly) et le pôle de Versailles/Saint Cyr au Sud.

Pourtant malgré la présence de la GCO, permettant de relier le pôle médian et le pôle de Saint Germain, cette dernière est peu utilisée et globalement l'utilisation des transports en commun est faible malgré la prédominance des déplacements Nord/Sud au sein du secteur d'étude et l'importance des déplacements internes à la zone d'étude.

Le prolongement de la GCO permettra de favoriser l'utilisation des transports en commun en répondant efficacement aux déplacements Nord/Sud.

- **Améliorer le maillage du réseau de transports en commun**

Le projet de prolongement de la Grande Ceinture Ouest permet d'assurer des correspondances efficaces avec le réseau ferré francilien existant au niveau des gares RER de Saint-Germain-en-Laye (RER A) et Saint-Cyr-L'Ecole (RERC), la ligne Transilien L à Saint-Nom-la-Bretèche, les lignes Transilien U et N à Saint-Cyr-l'Ecole.

- **Faciliter les déplacements vers les pôles d'activités.**

Les déplacements depuis et vers les pôles d'activités majeurs tels Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise depuis la zone d'étude sont peu efficace et nécessitent souvent de transiter par Paris.

Le projet permettra d'une part de faciliter les déplacements, vers les pôles d'activités d'importance et d'autre part de les relier entre eux.

En outre le projet de Tangentielle Ouest entre Saint-Germain-RER et Saint-Cyr-RER permettra également :

- **D'accompagner le développement de la zone d'étude.**

En effet, plusieurs projets générateurs de logements et d'emplois sont recensés à proximité du tracé. Leur accès sera facilité.

- **De proposer une alternative à l'utilisation de la voiture particulière.**

Un des constats du diagnostic est que l'accès au pôle de Saint-Germain-en-Laye, générateur d'une part importante de déplacements au sein de la zone d'étude s'effectue essentiellement en voiture particulière.

D'une manière générale, le projet favorisera l'utilisation des transports en commun, plutôt que de la voiture particulière, dans une logique de développement durable.

De même, le lourd trafic supporté sur la RD7 qui longe la TGO entre Marly-le-Roi et Saint-Cyr-l'Ecole en particulier aux heures de pointe illustre la nécessité de prolonger la GCO vers le Sud afin de reporter une partie du trafic routier vers les transports en commun.

2.5. Les enjeux du projet

Le projet Tangentielle Ouest entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER s'inscrit dans un contexte précis et est contraint par son environnement, ses interactions et les exigences environnementales applicables à tous les projets d'infrastructures lourdes. Le projet doit prendre en compte tous ces enjeux et s'adapter à son environnement.

De manière synthétique les différents enjeux qui s'appliquent au projet sont les suivants :

2.5.1. Enjeux techniques

- Nécessité de **s'insérer à la fois sur le réseau ferré national** et dans un **contexte urbain**, avec une section de débranchement du réseau ferré national existant vers des voies nouvelles insérées comme des voies de tramway,
- Création **d'ouvrage de franchissement (RD7)** et **reprise d'ouvrages d'art existants** de franchissement d'infrastructures routières (RD10, A12, chemin des Princes),
- **Correspondance** entre la TGO et la gare du RER A à Saint-Germain-en-Laye.

2.5.2. Enjeux d'insertion

- Insertion de la plateforme dans **un territoire urbain à Saint-Germain-en-Laye**,
- Insertion en **lisière de forêt domaniale** à Saint-Germain-en-Laye,
- Insertion de **la plateforme sur un terrain à fort dénivelé entre la gare de Saint-Cyr RER et la Grande Ceinture**,
- Insertion dans des **carrefours sur des voiries** fortement circulées (RN184, RD190),
- Insertion du **centre de maintenance** sur un site compatible avec les projets d'urbanisation et fonctionnel pour son exploitation, dans un secteur générant le moins de nuisances possibles pour les riverains.

2.5.3. Enjeux d'intégration et de préservation du patrimoine

- Le site de maintenance se trouve dans le périmètre de protection autour **du Château de Versailles**. Ce centre de maintenance devra donc être le moins visible possible depuis le **château et respecter au mieux le paysage**, tout en intégrant les fonctions qu'il lui est indispensable d'assurer (remisage et maintenance de tram trains) et les contraintes qui sont inhérentes à ce type d'activité (proximité nécessaire de certaines fonctions, disposition relatives des zones, rayons minimaux, longueur de raccordement entre courbes et appareils de voie etc...).
- Le passage de la TGO dans **la perspective du château de Versailles, au sein de la Plaine de Versailles**, site classé, est un enjeu important pour le projet, qui doit répondre d'une part aux contraintes de dessertes des aménagements alentours et permettre **une continuité physique et visuelle de l'Allée Royale de Villepreux au sein du site classé**,
- L'arrivée **devant le Château de Saint-Germain-en-Laye** est également un point particulièrement sensible du projet, car il s'insère dans le prolongement des terrasses classées du château,
- De manière générale, l'insertion de la plateforme et des stations devra être soignée étant donné la sensibilité paysagère et patrimoniale des sites traversés.

2.5.4. Enjeux environnementaux

L'ensemble des contraintes environnementales sont décrites dans l'étude d'impact (Pièce F) du projet sur l'environnement. Cette étude d'impact sur l'environnement vise à analyser les conséquences négatives et positives, indirectes et indirectes, à court moyen et long termes du projet susmentionné sur l'environnement et sur la santé, à présenter les mesures de suppression, de réduction et le cas échéant, de compensation des impacts négatifs, et à évaluer son utilité pour la collectivité.

Les principales contraintes environnementales qui ont été identifiées sont les suivantes :

- Les travaux de la ligne vont se traduire par une gêne temporaire de la **circulation, du stationnement, de la fonctionnalité des gares actuelles** ou encore de l'accessibilité aux habitations riveraines.
- La mise en service du tram-train aura un impact sur l'**environnement sonore et vibratoire**. Les seuils réglementaires devront être respectés. Par contre, le projet aura un impact positif sur la qualité de l'air, le report modal (de la voiture particulière vers les transports collectifs) permettant une réduction des quantités de polluants et de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère.
- Le projet conduit à **déboiser une surface estimée à environ 2,3 ha** dans la forêt de Saint-Germain (ZNIEFF II, forêt domaniale et Espace Boisé Classé). **L'impact est jugé fort**. Dans le cadre d'une négociation engagée avec l'ONF (gestionnaire) et la DRIAAF (propriétaire), il sera nécessaire de compenser l'impact généré par le défrichement et de prévoir des mesures d'accompagnement pour atténuer les effets indirects générés par la réduction des emprises de la forêt.

2.5.5. Compatibilité avec les documents de planification urbaine :

- Etre compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) qui promeut une nouvelle approche stratégique des transports visant à développer une métropole accessible, dense et durable en étendant et diversifiant le réseau de transports collectifs et particulièrement de réaliser des rocade et tangentiels ferrés à grand gabarit.
- Participer à la mise en œuvre des documents de planification régionale, comme les schémas directeurs et les schémas de cohérence territoriale qui sont réglementairement compatibles au SDRIF.
- Mettre en compatibilité les documents d'urbanisme locaux (PLU) des communes traversées par le projet.

2.5.6. Enjeux socio-économiques et de desserte

- Le site du centre de Maintenance se trouve proche de terrains militaires non loin de la plaine des Mortemets. Ces zones sont susceptibles de se développer ou de voir leurs activités évoluer. Un des enjeux de conception et de localisation des emprises du centre de maintenance a été d'éviter de créer des zones de délaissés qui seraient rendues inutilisables ou dévalorisées du fait de leur enclavement. Le site du centre de maintenance se trouve ainsi cantonné aux abords de la grande ceinture et le long d'un site d'activités ferroviaires, sans cloisonner les espaces valorisables.
- Participer au développement et à l'attractivité des zones traversées et desservies par le projet.
- Améliorer la desserte en transports en commun et les déplacements de banlieue à banlieue.
- Concernant les circulations douces, le tracé emprunte des sentiers forestiers habituellement utilisés par les promeneurs et les deux-roues. La restitution de ces itinéraires, le nouveau balisage ainsi que la gestion des traversées forestières de la plate-forme tram-train doivent être pris en charge par le projet.

2.5.7. Enjeux économiques

- Optimisation du coût d'investissement, d'exploitation et de matériel roulant, et objectif de respect du coût estimatif du Schéma de Principe.
- Maximisation de la rentabilité interne du projet.

2.6. Calendrier prévisionnel

Le planning ci-dessous présente les différentes étapes du projet permettant une mise en service pour décembre 2018.

	2012			2013			2014			2015			2016	2017	2018
Procédure d'enquête publique															
Etablissement du dossier d'enquête															
Instruction du dossier d'enquête															
Enquête d'utilité publique															
Rapport du commissaire enquêteur															
Déclaration d'Utilité Publique (DUP)*															
Etudes d'Avant-projet															
Convention de financement des études AVP															
Préparation, consultation Moe et études géotechniques															
Avant-projet (AVP)															
Sous réserve de l'obtention de la DUP :															
Etudes PRO															
Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE)															
Acquisitions foncières															
Saisine du préfet, arrêté préfectoral et notification															
Enquêtes parcellaires et rapport commission d'enquête															
Saisine du préfet et arrêté préfectoral de cessibilité															
Phase judiciaire d'expropriation															
Travaux															

*Sous réserve Avis favorable de la Commission d'Enquête et Arrêté Préfectoral

Figure 6 : Planning prévisionnel

2.7. Plan général des travaux

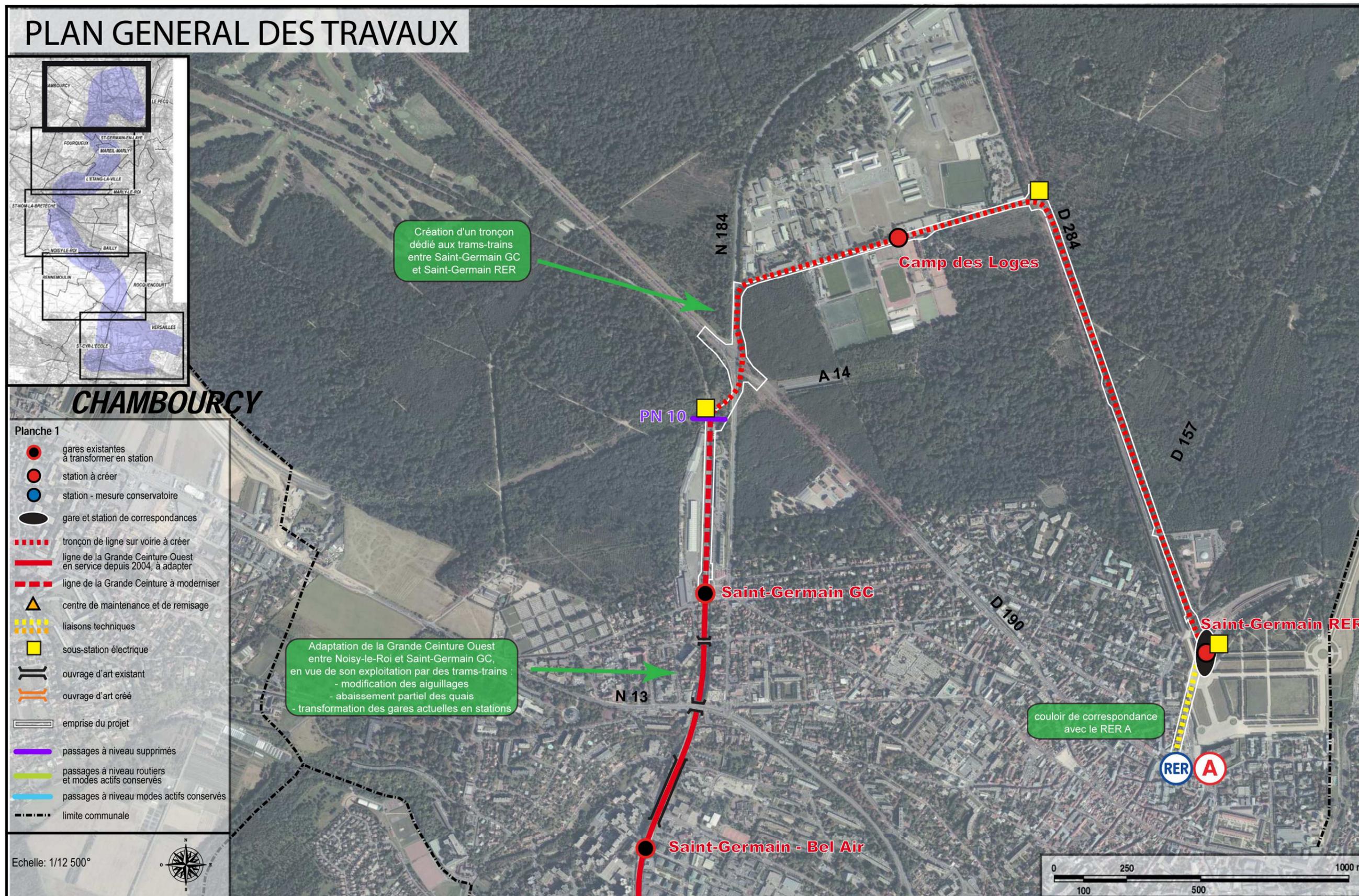
Le plan ci-après correspond au Plan Général des Travaux issu de la Pièce C du dossier d'enquête d'utilité publique.

Il met en évidence les principaux travaux liés au projet de Tangentielle Ouest Phase 1, ainsi que les emprises sur lesquelles il s'insère.

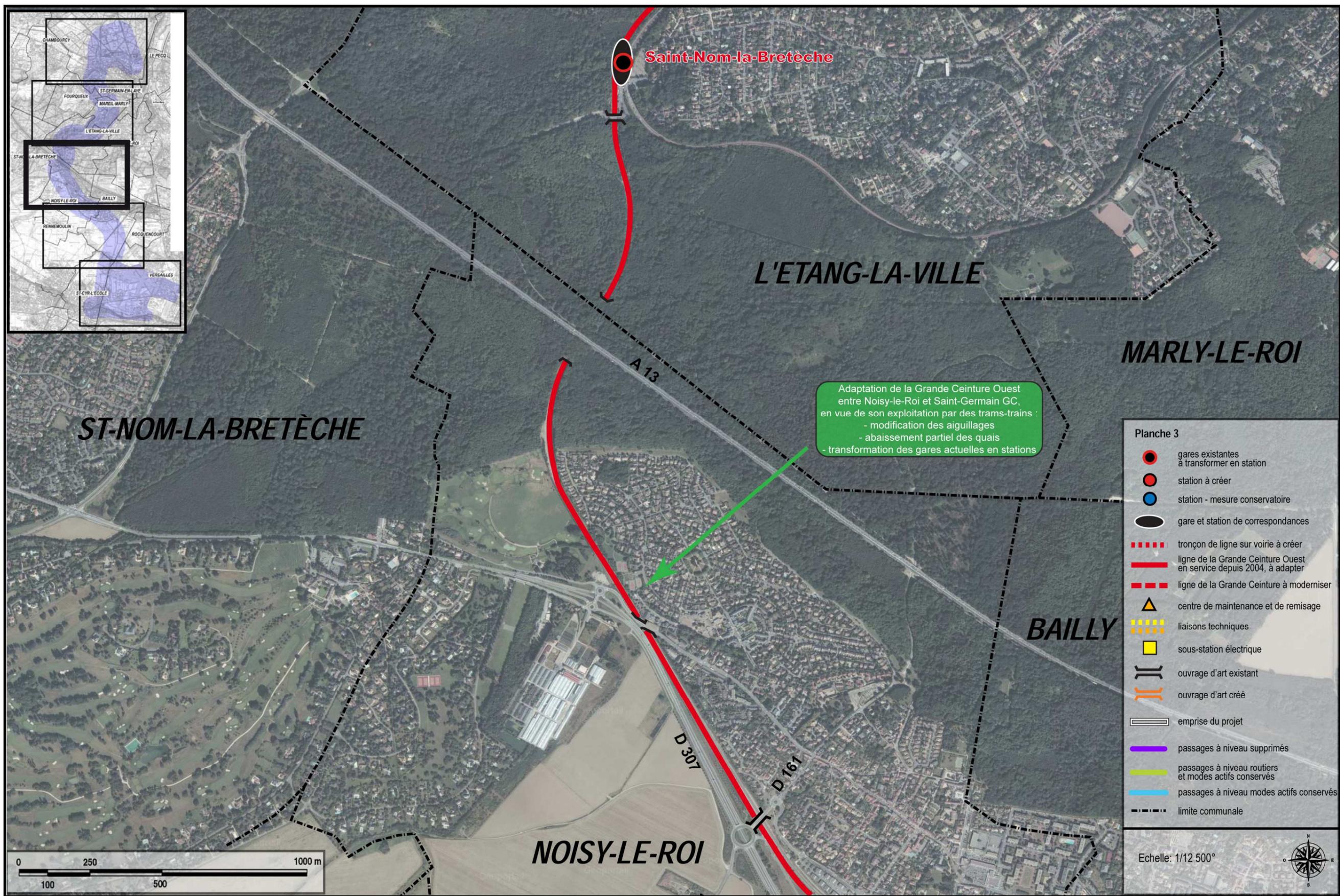
Concernant spécifiquement la commune de Bailly, les travaux liés au projet de Tangentielle Ouest apparaissent en Planche 4.

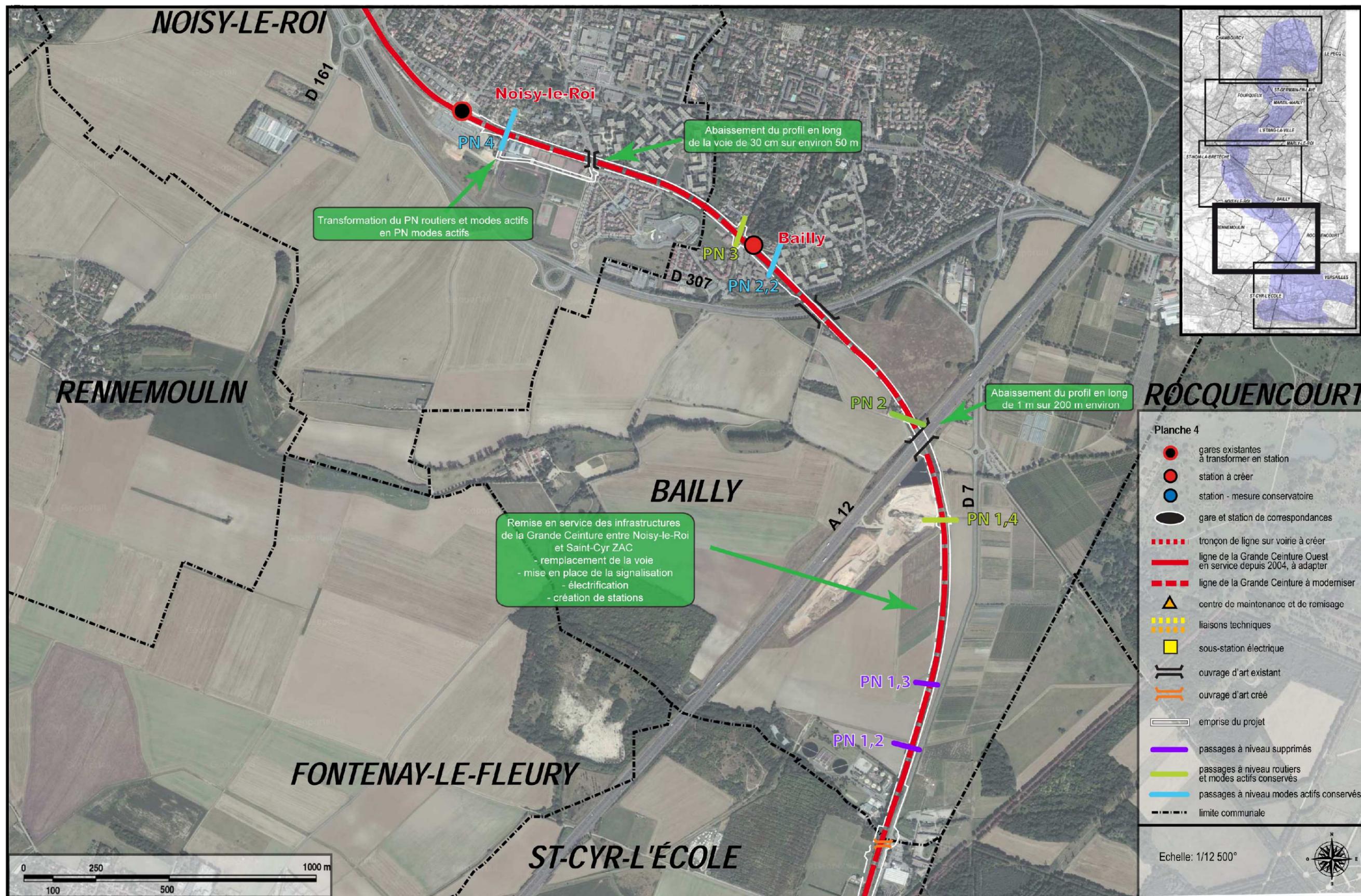
Il s'agira de remettre en service la ligne existante de la Grande Ceinture. Une station sera créée à proximité du PN 2.2. Le profil des voies existantes de la Grande Ceinture sera abaissé au droit de l'ouvrage de franchissement de l'A12.

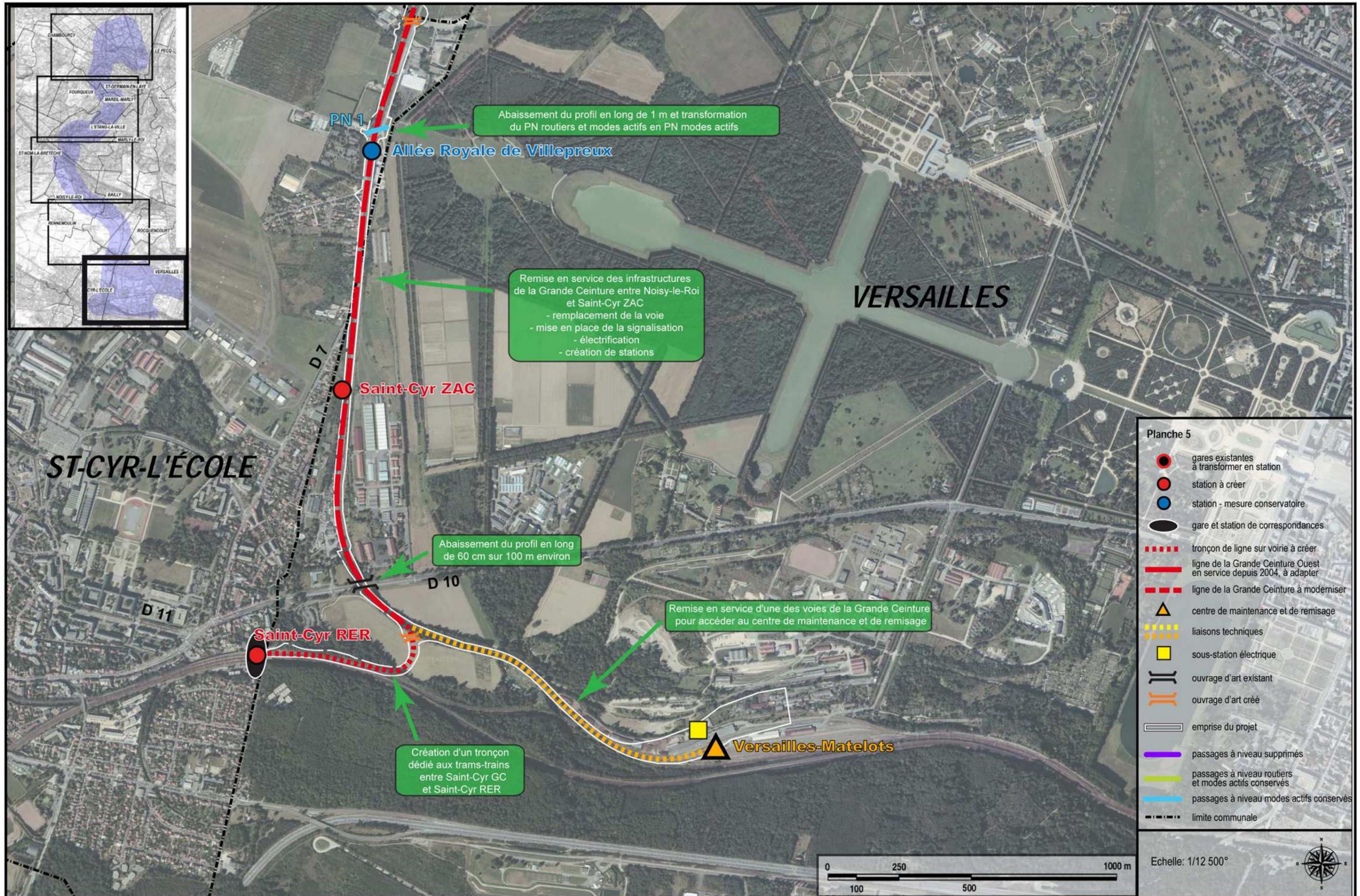
La RD7 sera abaissé au Sud de la commune afin de permettre son franchissement par la voie ferrée sur la commune de Saint-Cyr-l'Ecole où un ouvrage sera créé.











3. SITUATION DU PROJET VIS-À-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

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

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) de 1994 est actuellement en vigueur. Il a fait l'objet d'une révision, approuvée le 25 septembre 2008 par le Conseil Régional d'Ile de France mais n'a pas fait l'objet d'une approbation finale par décret en Conseil d'Etat.

Le 27 octobre 2010, le Conseil d'État a rendu un avis défavorable sur le projet de décret d'approbation du SDRIF, au motif principal que le Schéma Directeur n'était pas compatible avec la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

En parallèle, a été examinée sa compatibilité avec les lois « Grenelle I » et « Grenelle II », le Conseil d'État ayant considéré en revanche que les effets éventuels de ces lois sur le projet de SDRIF de 2008 pourraient être intégrés lors d'une modification ou d'une révision ultérieures du document.

Une nouvelle procédure de révision a été lancée par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 approuvant le schéma de transport du Grand Paris, valant nouvelle mise en révision du SDRIF. **En attendant, le SDRIF de 1994 reste en vigueur.**

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) de 1994 préconise la réalisation des rocade tangentielle s'appuyant sur les lignes ferroviaires. **Parmi l'ensemble des rocade préconisées par le SDRIF, celles s'appuyant sur la Grande Ceinture ont été identifiées** comme idéalement situées pour irriguer à la fois des zones denses de l'agglomération et à son pourtour des zones en croissance ayant la plus forte progression de déplacements. **Le projet de Tangentielle Ouest apparaît dans de nombreux chapitres du SDRIF.**

Le projet s'avère donc compatible avec ce document d'urbanisme.

Le projet de Tangentielle Ouest entre Saint-Germain RER et Saint-Cyr RER est par ailleurs inscrit au projet de SDRIF 2012 arrêté par le Conseil Régional du 25 octobre 2012 qui sera soumis à enquête publique en 2013.

3.2. Compatibilité avec le Plan Local de l'Urbanisme de Bailly

3.2.1. Composition du PLU de Bailly

Le Plan Local d'Urbanisme de Bailly a été approuvé le 17 décembre 2012 suite à la révision de son Plan d'Occupation des Sols.

Ce document est composé des pièces suivantes :

- Pièces 1 : Documents administratifs.
- Pièce 2 : Rapport de présentation.
- Pièce 3 : Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).
- Pièce 4 : Orientations d'Aménagement et de Programmation.
- Pièces 5 : Documents graphiques.
- Pièce 6 : Règlement.
- Pièces 7 : Annexes.

3.2.2. Rapport de présentation et Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le rapport de présentation mentionne le projet de prolongement de la Grande Ceinture Ouest jusqu'à Saint-Cyr-l'Ecole en pages 110 et 164.

Le projet de Tangentielle Ouest n'y est pas détaillé.

Il n'est pas mentionné dans le PADD mais n'est pas incompatible avec ce document, ni avec les orientations d'aménagements qui concernent deux secteurs bien précis du territoire de la commune, éloignés du projet.

3.2.3. Zonages réglementaires

Les zonages du Plan Local d'Urbanisme de Bailly concernés par le projet de Tangentielle Ouest Phase 1 de Saint-Germain RER à Saint-Cyr RER sont les suivants : UA, UC, UF, UX, A et Ae.

Seul le règlement du zonage A (y compris sous-zonage Ae) nécessite d'être modifié afin d'être rendu compatible avec le projet.

Les règlements des autres zones concernées permettent la réalisation du projet.

En accord avec la ville de Bailly, le plan de zonage n'est pas modifié (réunion du 08/11/2012).

3.2.4. Emplacements réservés

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du Plan Local d'Urbanisme ne mentionnent pas d'emplacement réservé pour le projet de Tangentielle Ouest. En outre, aucun emplacement réservé pour un autre projet ne concerne les emprises du projet.

La liste des emplacements réservés actuelle reste donc compatible avec le projet de Tangentielle Ouest.

3.2.5. Espaces Boisés classés

D'après l'article L.130 du Code de l'Urbanisme :

« Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements.

Le classement interdit tout changement d'affectation ou tout mode d'occupation du sol de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements. »

Aucun Espace Boisé Classé n'est situé au droit des emprises du projet.

3.2.6. Espaces paysagers au titre de l'article L123.1.5-7 du code de l'urbanisme

D'après l'article L123.1.5 du Code de l'Urbanisme, le règlement peut

« Identifier et localiser les éléments de paysage et délimiter les quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger, à mettre en valeur ou à requalifier pour des motifs d'ordre culturel, historique ou écologique et définir, le cas échéant, les prescriptions de nature à assurer leur protection ».

Ainsi, sont reportés au plan de zonage de Bailly, des éléments de paysage à préserver et mettre en valeur identifiés P1, P2 et P3.

La plateforme et/ou les abords de l'ancienne voie ferrée qui sera réutilisée dans le cadre du projet de la Tangentielle Ouest sont identifiés en « P2 » au sein du zonage A de la partie non urbanisée de Bailly. En effet, la végétation a repris ses droits sur cette ancienne ligne de chemin de fer et constitue aujourd'hui une continuité écologique. Le règlement de la zone A vient préciser les constructions autorisées et interdites dans de tels secteurs.

3.2.7. Mise en compatibilité

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Bailly, il apparaît qu'il est nécessaire de modifier les règlements de la zone A.

Ces modifications sont présentées dans le sous-dossier 3 page 29.

3.3. Aspects réglementaires concernant la mise en compatibilité

3.3.1. Objectif

La mise en compatibilité d'un Plan Local d'Urbanisme a pour objectif de permettre la réalisation de l'opération sur laquelle porte la Déclaration d'Utilité Publique. S'agissant d'un équipement public d'infrastructure, elle peut se traduire dans certaines communes par la création d'un emplacement réservé dans les zones intéressées par le projet et/ou par une adaptation de toutes les dispositions concernées dans les documents d'urbanisme, tels que les règlements des zones traversées, les espaces boisés, etc.

Dans le cas du projet de Tangentielle Ouest, il a été décidé de ne pas créer d'emplacements réservés au profit du projet mais de **simplement rendre les règlements des zonages compatibles lorsque cela est nécessaire.**

3.3.2. Procédure

Conformément aux dispositions de la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (Loi SRU), la mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L.123.14 et R.123.23 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123.14 prévoit que **la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.**

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec le projet doivent faire l'objet d'un examen conjoint par l'ensemble des personnes publiques associées (État, Région, Département, EPCI chargé du suivi du SCOT, commune, autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains, les chambres consulaires et le cas échéant des organismes de gestion des parcs naturels régionaux). Cet examen conjoint, pris à l'initiative du Préfet, a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique et se traduit par l'organisation d'une réunion.

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L.121.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée, en application des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

La mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme est approuvée par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise (article L.123.14-2).

SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT ACTUEL

RÈGLEMENT DE LA ZONE A ACTUELLE NON COMPATIBLE AVEC LE PROJET

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

CHAPITRE I : DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE A

La zone A se compose d'un secteur Ae.

La zone A comprend un secteur particulier qui fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation présentée dans la pièce n°4 du dossier de PLU et délimitée dans les documents graphiques du PLU. Les occupations et utilisations du sol de ce secteur devront respecter les règles du PLU et être compatibles avec cette orientation d'aménagement.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article A1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Dans toute la zone

- Dans une bande de 5 mètres de part et d'autre des cours d'eau et des milieux humides (bassins, mares, étangs) :
 - . Toute construction
 - . L'entreposage de matériel
 - . Les affouillements et exhaussements de sol
- L'ouverture de terrains de camping et de caravanage, visés à l'article à l'article R. 111-38 du code de l'urbanisme ainsi que ceux affectés à l'implantation d'habitations légères de loisirs* dans le cadre des articles R. 111-39, R. 111-40 et R. 111-42 du code de l'urbanisme.
- Le stationnement des caravanes isolées au sens des articles R. 443-4 et 5 du code de l'urbanisme, ainsi que les garages collectifs de caravanes.

Dans toute la zone à l'exception du secteur Ae

- Toute construction, reconversion ou installation qui n'est pas destinée à l'exploitation agricole et qui ne répond pas aux conditions fixées à l'article A.2.

Dans le secteur Ae

- Toute construction ou installation qui n'est pas destinée à l'exploitation agricole ou aux services publics ou d'intérêt collectif et qui ne répond pas aux conditions fixées à l'article A.2.

Dans les espaces paysagers végétalisés protégés au titre de l'article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme repérés aux documents graphiques du PLU sous la dénomination P2 :

- Toute construction
- Tout aménagement entraînant une obstruction totale ou partielle ou un changement des écoulements (hors dispositif de régulation).
- Le comblement des fossés et de tout aménagement existant permettant la libre circulation des écoulements.

Article A2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

Dans toute la zone :

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

75

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

- Les constructions destinées à l'exploitation agricole* à condition que leur inscription dans l'environnement soit particulièrement étudiée.
- Les dispositifs techniques nécessaires aux activités agricoles* à condition que le site et le milieu soient respectés (implantation, qualité architecturale...).

Dans toute la zone à l'exception du secteur Ae :

- Les constructions destinées à l'habitation* à condition :
 - . qu'elles soient strictement nécessaires au fonctionnement de l'exploitation,
 - . qu'elles s'implantent en continuité ou à proximité immédiate des constructions existantes à la date d'approbation du présent P.L.U.,
 - . et qu'elles utilisent le même accès routier que celui du bâtiment agricole.
- Les constructions destinées à l'hébergement hôtelier* à condition :
 - . qu'elles constituent une réutilisation des bâtiments actuels,
 - . qu'elles s'inscrivent dans le volume existant,
 - . et qu'elles soient le complément d'une activité agricole.
- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à condition :
 - . qu'elles ne compromettent pas le caractère agricole de la zone,
 - . et que leur inscription dans l'environnement soit particulièrement étudiée.
- La reconversion des bâtiments existants à condition qu'ils soient destinés à un projet en lien avec la valorisation du site classé de la Plaine de Versailles.
- Les installations classées* soumises à autorisation ou à déclaration à condition qu'elles soient nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ou au fonctionnement des exploitations agricoles.

Dans le secteur Ae :

- Les constructions destinées à l'habitation* et aux bureaux* à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement ou au gardiennage des activités agricoles ou des services publics ou d'intérêt collectif autorisés.
- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à condition que leur inscription dans l'environnement soit particulièrement étudiée.
- Les installations classées* soumises à autorisation ou à déclaration à condition qu'elles soient nécessaires aux activités agricoles ou aux services publics ou d'intérêt collectif et que leur inscription dans l'environnement soit particulièrement étudiée.

Dans les espaces paysagers végétalisés protégés au titre de l'article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme repérés aux documents graphiques du PLU sous la dénomination P2 :

Sont uniquement autorisés, sous condition d'un aménagement paysager qualitatif :

- . l'aménagement d'accès aux constructions* de nature perméable.
- . les cheminements piétons et/ou cycles de nature perméable ou végétalisée.

Dans le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation délimité sur les documents graphiques du PLU et présenté en pièce n°4 du dossier de PLU :

La programmation et les modes d'implantation des constructions définis dans l'orientation d'aménagement et de programmation seront impérativement respectés.

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

76

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION AU SOL**Article A3 - ACCES ET VOIRIE**

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie* ouverte à la circulation automobile et en bon état de viabilité ; cette voie avec ses carrefours devra présenter des caractéristiques suffisantes au regard de la circulation des engins de lutte contre l'incendie, de la sécurité des usagers de la voie publique et des engins agricoles.

Article A4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX**Alimentation en eau potable**

Toute extension* ou construction autorisée qui implique une utilisation d'eau potable doit être obligatoirement raccordée au réseau public d'eau potable et alimentée par branchement à un réseau collectif de distribution sous pression présentant des caractéristiques suffisantes.

Lorsqu'il est envisagé d'utiliser l'eau potable pour alimenter un réseau ou un circuit fermé pouvant présenter des risques particuliers pour la distribution située en amont, tout particulier et toute activité doit respecter les consignes de sécurité vis-à-vis du réseau en disposant des disconnecteurs ou des réservoirs de coupures ou des bacs de disconnexions pour pallier à d'éventuels retours vers celui-ci.

Assainissement**a) Eaux usées :**

Toute construction ou installation devra :

- soit être raccordée au réseau public d'assainissement de caractéristiques appropriées ;
- soit, à défaut de ce dernier, être équipée d'un assainissement non collectif conformément à la réglementation en vigueur. Toutes les eaux usées devront être dirigées par des canalisations souterraines sur des dispositifs autonomes de traitement et d'évacuation conformes à la réglementation sanitaire et aux éventuelles contraintes particulières qui pourraient être imposées par les services compétents en fonction de la nature du sol ou du sous-sol. Ces dispositifs devront être conçus de manière à pouvoir être mis hors circuit et la construction directement raccordée au réseau lorsqu'il sera réalisé.

b) Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales. Le rejet en rivière de ces eaux doit faire l'objet de l'autorisation des services compétents. Les infiltrations d'eaux pluviales à proximité des fondations seront évitées.

Pour les projets concernant un terrain de plus de 1 000 m², les eaux pluviales seront régulées sur la parcelle. Les demandes de dérogation (impossibilité liée au site, contraintes techniques particulières,...) sont sollicitées auprès de la commune.

Desserte téléphonique, électrique, télédistribution et gaz

Le raccordement des constructions au réseau téléphonique, électrique, télédistribution et gaz devra être en souterrain jusqu'à la limite du domaine public en un point à déterminer en accord avec les services techniques des concessionnaires.

Article A5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

77

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

Il n'est pas fixé de règle.

Article A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions s'implanteront :

- soit à l'alignement* de la voie,
- soit en retrait de l'alignement* d'une distance au moins égale à 5 mètres.

Article A7 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions s'implanteront sur la ou les limites séparatives* de propriété ou en retrait.

En cas de retrait, la marge de reculement sera au moins égale à 5 mètres.

Article A8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MEME PROPRIETE

Il n'est pas fixé de règle.

Article A9 - EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

Article A10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions est fixée à :

- 11 mètres pour les constructions à usage agricole ;
- 8 mètres pour les autres constructions autorisées dans la zone.

Pour l'aménagement ou l'extension* des constructions existantes, la hauteur maximale de la construction restera inchangée.

Article A11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS**1 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites et des paysages. Elles devront prendre en compte dans la mesure du possible les objectifs du développement durable et la préservation de l'environnement

Les bâtiments de volume imposant, notamment les hangars agricoles, seront de teinte foncée afin de minimiser leur impact visuel dans le paysage.

Dispositions spécifiques applicables aux éléments du patrimoine bâti remarquable

Pour assurer la protection des éléments du patrimoine bâti repérés aux documents graphiques, pièces n°5 du dossier de P.L.U., et protégés au titre de l'article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme, les prescriptions suivantes leurs sont applicables :

- Les modifications de volume et notamment les surélévations* et les adjonctions de ces constructions sont interdites. A l'occasion de ces travaux de transformation, la démolition d'annexes* dommageables pourra être demandée.

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

78

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

- Les travaux de restauration ou d'entretien (avec ou sans changement de destination) devront être réalisés en maintenant les percements ou en restituant, le cas échéant, les percements d'origine.
- Ils seront exécutés avec des matériaux analogues à ceux d'origine et avec les mêmes mises en œuvre notamment en ce qui concerne les façades, les couvertures, les souches de cheminée, les lucarnes et les menuiseries.
- Les motifs décoratifs, sculptés ou moulurés devront être conservés. En cas d'altération profonde, ces motifs seront consolidés ou remplacés à l'identique.

D'autres dispositions que celles figurant ci-dessus pourront être adoptées, s'il s'agit de projets d'architecture contemporaine*, et/ou utilisant des technologies énergétiques nouvelles sous réserve toutefois qu'ils soient de nature à valoriser le patrimoine bâti remarquable.

2 - AMENAGEMENT DES ABORDS DES CONSTRUCTIONS

Clôtures

Les clôtures seront constituées de haies vives d'essences indigènes adaptées aux conditions bioclimatiques doublées ou non de grillage (vert foncé ou brun) maintenu par des piquets métalliques de la même tonalité.

Les coffrets des concessionnaires ainsi que la boîte à lettres doivent s'intégrer de façon harmonieuse dans la composition de la clôture.

Les murs pleins en maçonnerie traditionnelle seront impérativement maintenus et réhabilités à l'identique. Les portails et portillons inscrits dans ces murs seront en bois plein, sur toute hauteur, soit en serrurerie avec grille en partie haute. Ces éléments seront peints. La découpe supérieure, sauf exception justifiée par l'harmonisation de l'existant, sera rectiligne et horizontale.

Les portes, portails et portillons seront de même hauteur que les piliers qui les maintiennent, seront traités avec la plus grande simplicité. Ils seront en bois ou métal peint de couleur sombre, en harmonie avec les éléments de clôture. Les teintes employées devront respecter les nuanciers de couleurs de la commune.

Les portes de garage seront pleines, en bois ou métal peint. Les teintes employées devront respecter les nuanciers de couleurs de la commune.

3 - DISPOSITIONS DIVERSES

Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout, les citernes de stockage des eaux pluviales et les installations similaires

Elles seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles du domaine public.

Les équipements du type transformateur électrique ou de détente de gaz ainsi que les paraboles, puits canadiens, ventilations, climatiseurs, pompes à chaleur ...

Ils prendront en compte par leur implantation et/ou leur traitement la qualité de l'environnement dans lequel ils s'insèrent.

Les capteurs solaires (ou de cellules photovoltaïques)

Ils seront de teinte sombre uniforme, y compris les supports et cadres visibles.

Sur les toitures à pente, leur pose se fera sans saillie par rapport à la couverture et le plus près possible de la ligne d'égout.

Sur les toitures terrasse, les capteurs solaires (ou de cellules photovoltaïques) s'intégreront de façon à ne pas être visible du domaine public.

Article A12 - OBLIGATIONS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules de toute nature correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré sur la parcelle, en dehors de la voie publique.

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

79

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

Article A13 - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

Paysagement des abords des constructions destinées à l'exploitation agricole* :

Une haie ou un bosquet composite, mélangeant arbres* de haut jet et arbustes, d'essences indigènes adaptées aux conditions bioclimatiques*, doit être maintenue, remplacée ou créée aux abords directs de la construction destinées à l'exploitation agricole.

Dans les espaces paysagers végétalisés protégés au titre de l'article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme repérés aux documents graphiques du PLU sous la dénomination P2 :

En dehors des occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières définies à l'article A.2, les plantations existantes, notamment les arbres de haute tige*, doivent être impérativement maintenues ou remplacées par des plantations d'essences indigènes adaptées aux conditions bioclimatiques* en nombre équivalent.

Ils doivent être conservés en pleine terre*.

Sur les terrains en bordure des cours d'eau et des milieux humides (bassins, mares, étangs) :

Les arbres* existants doivent être maintenus ou remplacés par des arbres* d'essence locale et adaptée. Les espèces à planter conseillées pour les parcelles en bordure de cours d'eau sont mentionnées dans la « liste des espèces locales » au « Titre V : Lexique » du présent document.

Dans le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation délimité sur les documents graphiques du PLU et présenté en pièce n°4 du dossier de PLU :

Les principes de paysage définis dans l'orientation d'aménagement et de programmation seront impérativement respectés.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article A14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de C.O.S.*.

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

80

SOUS DOSSIER 3 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR

RÈGLEMENT DE LA ZONE A APRÈS MISE EN COMPATIBILITÉ

RÈGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

CHAPITRE I : DISPOSITIONS PROPRES A LA ZONE A

La zone A se compose d'un secteur Ae.

La zone A comprend un secteur particulier qui fait l'objet d'une orientation d'aménagement et de programmation présentée dans la pièce n°4 du dossier de PLU et délimitée dans les documents graphiques du PLU. Les occupations et utilisations du sol de ce secteur devront respecter les règles du PLU et être compatibles avec cette orientation d'aménagement.

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

Article A1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Dans toute la zone

- Dans une bande de 5 mètres de part et d'autre des cours d'eau et des milieux humides (bassins, mares, étangs) :
 - . Toute construction hormis celles nécessaires aux services publics ou équipements collectifs
 - . L'entreposage de matériel
 - . Les affouillements et exhaussements de sol sauf ceux liés aux équipements collectifs
- L'ouverture de terrains de camping et de caravanage, visés à l'article à l'article R. 111-38 du code de l'urbanisme ainsi que ceux affectés à l'implantation d'habitations légères de loisirs* dans le cadre des articles R. 111-39, R. 111-40 et R. 111-42 du code de l'urbanisme.
- Le stationnement des caravanes isolées au sens des articles R. 443-4 et 5 du code de l'urbanisme, ainsi que les garages collectifs de caravanes.

Dans toute la zone à l'exception du secteur Ae

- Toute construction, reconversion ou installation qui n'est pas destinée à l'exploitation agricole et qui ne répond pas aux conditions fixées à l'article A.2.

Dans le secteur Ae

- Toute construction ou installation qui n'est pas destinée à l'exploitation agricole ou aux services publics ou d'intérêt collectif et qui ne répond pas aux conditions fixées à l'article A.2.

Dans les espaces paysagers végétalisés protégés au titre de l'article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme repérés aux documents graphiques du PLU sous la dénomination P2 :

- Toute construction hormis celles nécessaires aux services publics ou équipements collectifs
- Tout aménagement entraînant une obstruction totale ou partielle ou un changement des écoulements (hors dispositif de régulation).
- Le comblement des fossés et de tout aménagement existant permettant la libre circulation des écoulements.

Article A2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS PARTICULIERES

Dans toute la zone :

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

75

RÈGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

- Les constructions destinées à l'exploitation agricole* à condition que leur inscription dans l'environnement soit particulièrement étudiée.
- Les dispositifs techniques nécessaires aux activités agricoles* à condition que le site et le milieu soient respectés (implantation, qualité architecturale...).

Dans toute la zone à l'exception du secteur Ae :

- Les constructions destinées à l'habitation* à condition :
 - . qu'elles soient strictement nécessaires au fonctionnement de l'exploitation,
 - . qu'elles s'implantent en continuité ou à proximité immédiate des constructions existantes à la date d'approbation du présent P.L.U.,
 - . et qu'elles utilisent le même accès routier que celui du bâtiment agricole.
- Les constructions destinées à l'hébergement hôtelier* à condition :
 - . qu'elles constituent une réutilisation des bâtiments actuels,
 - . qu'elles s'inscrivent dans le volume existant,
 - . et qu'elles soient le complément d'une activité agricole.
- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à condition :
 - . qu'elles ne compromettent pas le caractère agricole de la zone,
 - . et que leur inscription dans l'environnement soit particulièrement étudiée.
- La reconversion des bâtiments existants à condition qu'ils soient destinés à un projet en lien avec la valorisation du site classé de la Plaine de Versailles.
- Les installations classées* soumises à autorisation ou à déclaration à condition qu'elles soient nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ou au fonctionnement des exploitations agricoles.

Dans le secteur Ae :

- Les constructions destinées à l'habitation* et aux bureaux* à condition qu'elles soient nécessaires au fonctionnement ou au gardiennage des activités agricoles ou des services publics ou d'intérêt collectif autorisés.
- Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à condition que leur inscription dans l'environnement soit particulièrement étudiée.
- Les installations classées* soumises à autorisation ou à déclaration à condition qu'elles soient nécessaires aux activités agricoles ou aux services publics ou d'intérêt collectif et que leur inscription dans l'environnement soit particulièrement étudiée.

Dans les espaces paysagers végétalisés protégés au titre de l'article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme repérés aux documents graphiques du PLU sous la dénomination P2 :

Sont uniquement autorisés, sous condition d'un aménagement paysager qualitatif :

- . l'aménagement d'accès aux constructions* de nature perméable,
- . les cheminements piétons et/ou cycles de nature perméable ou végétalisée.

Dans le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation délimité sur les documents graphiques du PLU et présenté en pièce n°4 du dossier de PLU :

La programmation et les modes d'implantation des constructions définis dans l'orientation d'aménagement et de programmation seront impérativement respectés.

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

76

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

SECTION II - CONDITIONS DE L'OCCUPATION AU SOL**Article A3 - ACCES ET VOIRIE**

Pour être constructible, un terrain doit avoir un accès à une voie* ouverte à la circulation automobile et en bon état de viabilité ; cette voie avec ses carrefours devra présenter des caractéristiques suffisantes au regard de la circulation des engins de lutte contre l'incendie, de la sécurité des usagers de la voie publique et des engins agricoles.

Article A4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX**Alimentation en eau potable**

Toute extension* ou construction autorisée qui implique une utilisation d'eau potable doit être obligatoirement raccordée au réseau public d'eau potable et alimentée par branchement à un réseau collectif de distribution sous pression présentant des caractéristiques suffisantes.

Lorsqu'il est envisagé d'utiliser l'eau potable pour alimenter un réseau ou un circuit fermé pouvant présenter des risques particuliers pour la distribution située en amont, tout particulier et toute activité doit respecter les consignes de sécurité vis-à-vis du réseau en disposant des disconnecteurs ou des réservoirs de coupures ou des bacs de disconnexions pour pallier à d'éventuels retours vers celui-ci.

Assainissement**a) Eaux usées :**

Toute construction ou installation devra :

- soit être raccordée au réseau public d'assainissement de caractéristiques appropriées ;
- soit, à défaut de ce dernier, être équipée d'un assainissement non collectif conformément à la réglementation en vigueur. Toutes les eaux usées devront être dirigées par des canalisations souterraines sur des dispositifs autonomes de traitement et d'évacuation conformes à la réglementation sanitaire et aux éventuelles contraintes particulières qui pourraient être imposées par les services compétents en fonction de la nature du sol ou du sous-sol. Ces dispositifs devront être conçus de manière à pouvoir être mis hors circuit et la construction directement raccordée au réseau lorsqu'il sera réalisé.

b) Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés sur un terrain ne doivent pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales. Le rejet en rivière de ces eaux doit faire l'objet de l'autorisation des services compétents. Les infiltrations d'eaux pluviales à proximité des fondations seront évitées.

Pour les projets concernant un terrain de plus de 1 000 m², les eaux pluviales seront régulées sur la parcelle. Les demandes de dérogation (impossibilité liée au site, contraintes techniques particulières,...) sont sollicitées auprès de la commune.

Desserte téléphonique, électrique, télédistribution et gaz

Le raccordement des constructions au réseau téléphonique, électrique, télédistribution et gaz devra être en souterrain jusqu'à la limite du domaine public en un point à déterminer en accord avec les services techniques des concessionnaires.

Article A5 - SUPERFICIE MINIMALE DES TERRAINS

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

77

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

Il n'est pas fixé de règle.

Article A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions s'implanteront :

- soit à l'alignement* de la voie,
- soit en retrait de l'alignement* d'une distance au moins égale à 5 mètres.

Article A7 - IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions s'implanteront sur la ou les limites séparatives* de propriété ou en retrait.

En cas de retrait, la marge de reculement sera au moins égale à 5 mètres.

Article A8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MEME PROPRIETE

Il n'est pas fixé de règle.

Article A9 - EMPRISE AU SOL

Il n'est pas fixé de règle.

Article A10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

La hauteur maximale des constructions est fixée à :

- 11 mètres pour les constructions à usage agricole ;
- 8 mètres pour les autres constructions autorisées dans la zone.

Pour l'aménagement ou l'extension* des constructions existantes, la hauteur maximale de la construction restera inchangée.

Article A11 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMENAGEMENT DE LEURS ABORDS**1 - ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

Les constructions doivent présenter un aspect compatible avec le caractère ou l'intérêt des lieux avoisinants, des sites et des paysages. Elles devront prendre en compte dans la mesure du possible les objectifs du développement durable et la préservation de l'environnement

Les bâtiments de volume imposant, notamment les hangars agricoles, seront de teinte foncée afin de minimiser leur impact visuel dans le paysage.

Dispositions spécifiques applicables aux éléments du patrimoine bâti remarquable

Pour assurer la protection des éléments du patrimoine bâti repérés aux documents graphiques, pièces n°5 du dossier de P.L.U., et protégés au titre de l'article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme, les prescriptions suivantes leurs sont applicables :

- Les modifications de volume et notamment les surélévations* et les adjonctions de ces constructions sont interdites. A l'occasion de ces travaux de transformation, la démolition d'annexes* dommageables pourra être demandée.

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

78

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

- Les travaux de restauration ou d'entretien (avec ou sans changement de destination) devront être réalisés en maintenant les percements ou en restituant, le cas échéant, les percements d'origine.
- Ils seront exécutés avec des matériaux analogues à ceux d'origine et avec les mêmes mises en œuvre notamment en ce qui concerne les façades, les couvertures, les souches de cheminée, les lucarnes et les menuiseries.
- Les motifs décoratifs, sculptés ou moulurés devront être conservés. En cas d'altération profonde, ces motifs seront consolidés ou remplacés à l'identique.

D'autres dispositions que celles figurant ci-dessus pourront être adoptées, s'il s'agit de projets d'architecture contemporaine*, et/ou utilisant des technologies énergétiques nouvelles sous réserve toutefois qu'ils soient de nature à valoriser le patrimoine bâti remarquable.

2 - AMENAGEMENT DES ABORDS DES CONSTRUCTIONS

Clôtures

Les clôtures seront constituées de haies vives d'essences indigènes adaptées aux conditions bioclimatiques doublées ou non de grillage (vert foncé ou brun) maintenu par des piquets métalliques de la même tonalité.

Les coffrets des concessionnaires ainsi que la boîte à lettres doivent s'intégrer de façon harmonieuse dans la composition de la clôture.

Les murs pleins en maçonnerie traditionnelle seront impérativement maintenus et réhabilités à l'identique. Les portails et portillons inscrits dans ces murs seront en bois plein, sur toute hauteur, soit en serrurerie avec grille en partie haute. Ces éléments seront peints. La découpe supérieure, sauf exception justifiée par l'harmonisation de l'existant, sera rectiligne et horizontale.

Les portes, portails et portillons seront de même hauteur que les piliers qui les maintiennent, seront traités avec la plus grande simplicité. Ils seront en bois ou métal peint de couleur sombre, en harmonie avec les éléments de clôture. Les teintes employées devront respecter les nuanciers de couleurs de la commune.

Les portes de garage seront pleines, en bois ou métal peint. Les teintes employées devront respecter les nuanciers de couleurs de la commune.

3 - DISPOSITIONS DIVERSES

Les citernes à gaz liquéfié ou à mazout, les citernes de stockage des eaux pluviales et les installations similaires

Elles seront implantées de telle manière qu'elles ne soient pas visibles du domaine public.

Les équipements du type transformateur électrique ou de détente de gaz ainsi que les paraboles, puits canadiens, ventilations, climatiseurs, pompes à chaleur ...

Ils prendront en compte par leur implantation et/ou leur traitement la qualité de l'environnement dans lequel ils s'insèrent.

Les capteurs solaires (ou de cellules photovoltaïques)

Ils seront de teinte sombre uniforme, y compris les supports et cadres visibles.

Sur les toitures à pente, leur pose se fera sans saillie par rapport à la couverture et le plus près possible de la ligne d'égout.

Sur les toitures terrasse, les capteurs solaires (ou de cellules photovoltaïques) s'intégreront de façon à ne pas être visible du domaine public.

Article A12 - OBLIGATIONS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules de toute nature correspondant aux besoins des constructions et installations doit être assuré sur la parcelle, en dehors de la voie publique.

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

79

REGLEMENT

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

Article A13 - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS

Paysagement des abords des constructions destinées à l'exploitation agricole* :

Une haie ou un bosquet composite, mélangeant arbres* de haut jet et arbustes, d'essences indigènes adaptées aux conditions bioclimatiques*, doit être maintenue, remplacée ou créée aux abords directs de la construction destinées à l'exploitation agricole.

Dans les espaces paysagers végétalisés protégés au titre de l'article L. 123-1-5 7° du code de l'urbanisme repérés aux documents graphiques du PLU sous la dénomination P2 :

En dehors des occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières définies à l'article A.2, les plantations existantes, notamment les arbres de haute tige*, doivent être impérativement maintenues ou remplacées par des plantations d'essences indigènes adaptées aux conditions bioclimatiques* en nombre équivalent.

Ils doivent être conservés en pleine terre*.

Sur les terrains en bordure des cours d'eau et des milieux humides (bassins, mares, étangs) :

Les arbres* existants doivent être maintenus ou remplacés par des arbres* d'essence locale et adaptée. Les espèces à planter conseillées pour les parcelles en bordure de cours d'eau sont mentionnées dans la « liste des espèces locales » au « Titre V : Lexique » du présent document.

Dans le périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation délimité sur les documents graphiques du PLU et présenté en pièce n°4 du dossier de PLU :

Les principes de paysage définis dans l'orientation d'aménagement et de programmation seront impérativement respectés.

SECTION III - POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

Article A14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de C.O.S.*.

Plan Local d'Urbanisme de BAILLY

80

