EOLE - PROLONGEMENT DU RER E VERS L'OUEST

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PORTANT SUR LA DECLARATION DE PROJET ENTRAINANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE GRETZ-ARMAINVILLIERS

PIECE B : Mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Gretz-Armainvilliers

Vu pour être annexé au rapport de présentation du PLU mis en compatibilité 2020

Le Maire
Jean-Paul GARCIA ROBIN

MAIRIE DE GRETZ-ARMAINVILLIERS 77220

Eole

SNCF RESEAU

SOMMAIRE DE LA PIECE B

3 PIECE B : MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME DE GRETZ-ARMAINVILLIERS 75

3.1. PREAMBULE 75

3.2. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE 75

3.2.1. Définition 75

3.2.2. Champ d'application 75

3.2.3. Objet 76

3.2.4. Déroulement de la procédure de mise en compatibilité 76

3.2.5. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité 76

3.2.6. Avis simple de la CDPENAF 77

3.2.7. Contenu du dossier de mise en compatibilité du PLU 77

3.3. PRESENTATION DU PROJET 79

3.3.1. Présentation du faisceau de Gretz Salonique et des aménagements envisagés 81

3.3.2. Présentation de la Zone Gare et des aménagements envisagés 89

3.3.3. La piste bitumée 94

3.3.4. Justification du choix du projet retenu 94

3.4. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX 95

3.4.1. Analyse de la compatibilité avec le SDRIF 95

3.4.2. Analyse de la compatibilité du PDUIF 98

3.4.3. Analyse de la compatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie 100

3.4.4. Analyse de la compatibilité avec le SAGE de l'Yerres 106

3.4.1. Analyse de la compatibilité avec le SRCAE 107

3.4.2. Analyse de la prise en compte du PCET de Seine-et-Marne 108

3.4.1. Analyse de la prise en compte du SRCE d'Île-de-France 109

3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE GRETZ-ARMAINVILLIERS 113

3.5.1. Principes généraux 113

3.5.2. Présentation et composition du PLU de Gretz-Armainvilliers 113

3.5.3. Analyse de la compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable 115

3.5.4. Analyse de la compatibilité avec les Orientations d'Aménagement et Programmation 116

3.5.5. Analyse des pièces réglementaires 116

3.5.6. Bilan de l'analyse de compatibilité 137

3.6. EXPOSE DES CHANGEMENTS APPORTES AU PLU DE GRETZ-ARMAINVILLIERS 138
3.6.1. Compléments au rapport de présentation 138
3.6.2. Modification du plan de zonage 138
3.6.3. Modification des pièces réglementaires 140
3.6.4. Modification du plan des secteurs environnementaux 154
3.7. CONCLUSION 156
4 ANNEXES 159
4.1. ANNEXE 1 : REPONSE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE A LA DEMANDE DE COMPLETUDE EMISE PAR LA MRA 160
4.2. ANNEXE 2 : DECISION DE LA MRAE RELATIVE A LA SOUMISSION DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GRETZ-ARMAINVILLIERS A LA REALISATION D'UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE 161
4.3. ANNEXE 3 : AVIS SIMPLE DE LA CDPENAF DE SEINE-ET-MARNE 167
4.4. ANNEXE 4 : PROCES-VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT 171
4.5. ANNEXE 5 : DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE ET DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE MODIFICATIVE SUR LE SECTEUR DE MANTES-LA-JOLIE DU PROJET EOLE 173
4.6. ANNEXE 6 : DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS PREALABLE A LA REALISATION D'UNE ETUDE D'IMPACT 199
4.7. ANNEXE 7 : DOSSIER DE PRESENTATION DE PORTER A CONNAISSANCE AU DOSSIER DE DEROGATION ESPECES PROTEGEES DU PROJET EOLE 211

3 PIECE B : MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME DE GRETZ-ARMAINVILLIERS

3.1. PREAMBULE

Le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Gretz-Armainvilliers, en Seine-et-Marne, porte sur la prise en compte du projet ferroviaire de création d'aménagements nécessaires à l'exploitation du matériel roulant du projet EOLE et présente l'adaptation des dispositions du PLU nécessaire à sa réalisation.
Le projet ferroviaire, sous co-maitrise d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Mobilités, prévoit la réalisation de nouveaux bâtiments et nouvelles installations (Poste d'aiguillage, locaux administratifs et sanitaires, parkings, …) sur le faisceau Ferroviaire Gretz Salonique ainsi que dans la Zone Gare, à proximité immédiate de la gare RER E de Gretz.
Ces installations et bâtiments prennent place dans les emprises ferroviaires existantes et exploitées sur le territoire communal.
Les aménagements objets du présent dossier sont nécessaires à l'exploitation du projet EOLE afin d'assurer une capacité de garage suffisante des rames dès 2022.

Les dispositions actuelles du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Gretz-Armainvilliers ne permettent pas, en l'état, la réalisation de ces aménagements sur les deux emprises considérées. Pour réaliser le projet, une mise en compatibilité doit être réalisée. Elle permettra d'adapter les dispositions du PLU pour la réalisation du projet.

La procédure de mise en compatibilité a ainsi pour objet de faire évoluer le contenu du PLU afin que celui-ci permette la création des aménagements nécessaires au projet EOLE sur la commune de Gretz-Armainvilliers.

3.2. PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

3.2.1. Définition

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme est une procédure régie par le code de l'urbanisme. Conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, ainsi qu'aux articles R.153-13, R.153-15 à R.153-17 dudit code, lorsque les dispositions du Plan Local d'Urbanisme (PLU) approuvé d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération prononcée d'intérêt général par déclaration de projet (article L300-6 du Code de l'urbanisme), elles peuvent être adaptées pour être mises en compatibilité avec le projet, à condition que la déclaration de projet ne porte pas atteinte à l'économie générale du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

3.2.2. Champ d'application

La présente procédure doit, en l'espèce, avoir pour effet la mise en compatibilité du Plan local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Gretz-Armainvilliers, document approuvé par délibération du Conseil Municipal le 2 décembre 2015.
Un Plan Local d'Urbanisme est un document de gestion et de planification de l'occupation des sols qui s'applique, selon les cas, à un territoire communal ou intercommunal. Dans le cas présent, il a été réalisé à l'échelle communale, c'est-à-dire qu'il concerne l'ensemble du territoire de la commune de Gretz-Armainvilliers.
Parmi ses principales fonctions, le PLU :

- Définit le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) de son territoire d'application ;

- Découpe ce territoire en zones d'affectation gérées par un règlement spécifique ;
- Prévoit les futurs équipements publics ;
- Fixe les règles pour les constructions.

3.2.3. Objet

La procédure de mise en compatibilité, objet du présent dossier, doit permettre la réalisation de tous les éléments du projet ferroviaire de création d'aménagements nécessaires à l'exploitation du matériel roulant du projet EOLE sur Gretz-Armainvilliers. Elle a pour effet d'adapter les dispositions existantes dans les différentes pièces du document d'urbanisme en vigueur qui sont incompatibles avec le projet, et ne permettent donc pas sa réalisation, comme le démontre l'analyse de la compatibilité du projet avec le PLU de Gretz-Armainvilliers (présentée au Chapitre 3.5).

3.2.4. Déroulement de la procédure de mise en compatibilité

L'article L153-54 du code de l'urbanisme précise :

> « *Une opération faisant l'objet […] d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*
> *1° L'enquête publique concernant cette opération a porté* ***à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération*** *et* ***sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;***
> *2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un* ***examen conjoint*** *de l'Etat, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9.*
> *Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint.* »

Pour assurer la mise en compatibilité du PLU, il est donc nécessaire de mener une enquête publique, portant à la fois sur l'intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité.
À l'issue de l'enquête publique :

- La commune, après délibération de son conseil municipal, approuve la mise en compatibilité du PLU ;
- Le maître d'ouvrage se prononce par une déclaration de projet adoptée au titre de l'article L300-6 du code de l'urbanisme sur l'intérêt général du projet.

Préalablement à l'enquête publique, un examen conjoint est organisé par l'autorité en charge de la procédure de mise en compatibilité, à savoir le maître d'ouvrage coordonnateur SNCF Réseau, avec les personnes publiques prévues par les textes susvisés. Une réunion a été organisée à cet effet le 11 septembre 2019. Le procès-verbal de cette réunion est joint au présent dossier d'enquête publique (Annexe 4.4 du présent dossier).

3.2.5. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

Depuis le 1er février 2013, le décret n°2012-995 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est entré en vigueur. Ce décret implique que les procédures de mise en compatibilité peuvent éventuellement être soumises à une évaluation environnementale, de manière automatique ou suite à un examen au cas par cas effectué par l'Autorité environnementale compétente (Mission Régionale d'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable – MRAe).
L'article R.104-8 du code de l'Urbanisme précise que : « *Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :*

> *1° De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au*

cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;
2° De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ».

Ainsi, si la mise en compatibilité du PLU affecte de manière significative un site Natura 2000, une évaluation environnementale devra être automatiquement réalisée. Dans les autres cas, cette évaluation environnementale devra être réalisée seulement si, après une demande d'examen au cas par cas, la MRAe s'est prononcée en faveur de la réalisation de cette évaluation.
Dans le cas qui nous intéresse, la réalisation d'un dossier d'examen au cas par cas est donc nécessaire afin de statuer quant à la soumission de la mise en compatibilité du PLU de Gretz-Armainvilliers à évaluation environnementale.

Un premier formulaire d'examen au cas par cas a été produit et finalisé en décembre 2018. La demande de complétude émise par la MRAe dans un courrier du 27 décembre 2018 est disponible en Annexe 4.1.
La Maîtrise d'ouvrage a établi un dossier apportant les réponses et justifications demandées et, d'autre part, a pris acte des remarques de la MRAe et a décidé de modifier son projet de mise en compatibilité du PLU de Gretz-Armainvilliers afin d'en limiter les incidences sur l'environnement.
Etant donné ces modifications, la Maîtrise d'ouvrage a jugé pertinent de déposer une nouvelle demande d'examen au cas par cas portant sur l'actualisation du projet de mise en compatibilité.
C'est sur ce second formulaire, que la MRAe, a rendu la décision n°MRAe77-018-2019 le 22 mars 2019, dispensant de la réalisation d'une évaluation environnementale le projet de mise en compatibilité par déclaration de projet du plan local d'urbanisme de Gretz-Armainvilliers, en application de l'article R.104-28 du code de l'Urbanisme. Cette décision est présentée en Annexe 4.2.

Il est également à noter que les aménagements projetés sur le faisceau Gretz Salonique ont fait l'objet d'un examen au cas par cas au titre de l'article R.122-3 du code de l'environnement, qui a conduit l'Autorité Environnementale du CGEDD, par sa décision n° F-011-16-C-0003 du 24 février 2016, à déclarer que le projet d'« *aménagement du faisceau de voies de garage à Gretz-Armainvilliers (77)* » n'est pas soumis à étude d'impact.

Le formulaire d'examen au cas par cas a été produit et finalisé en janvier 2019. Dans sa décision rendue le 22 mars 2019, la MRAe d'Île-de-France a dispensé d'évaluation environnementale la procédure de mise en comptabilité du PLU de Gretz-Armainvilliers.

3.2.6. Avis simple de la CDPENAF

La Zone NFE créée dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLU de Gretz-Armainvilliers est assimilée à un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) défini à l'article L151-13 du code de l'urbanisme. En conséquence, l'avis simple de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) de Seine-et-Marne est requis (art. L151-13 du code de l'urbanisme).
La CDPENAF de Seine-et-Marne a été saisie avant la réunion d'examen conjoint. Elle a émis un avis favorable sur le STECAL NFE et son règlement le 28 mai 2019. L'avis simple est joint au dossier de mise en compatibilité en Annexe 4.3.

3.2.7. Contenu du dossier de mise en compatibilité du PLU

En l'absence d'étude d'impact environnementale, le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de Gretz-Armainvilliers comprend les documents suivants :

- Une présentation du projet, présentant ses caractéristiques essentielles ;
- Une analyse de la compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) ;
- Une analyse de la compatibilité avec le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) ;
- Une analyse de la compatibilité avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Île-de-France ;
- Une analyse de la compatibilité avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2016-2021 ;
- Une analyse de la compatibilité avec le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Yerres ;
- Une analyse de la compatibilité avec le Plan Climat Energie Territoire (PCET) de Seine-et-Marne ;
- Une analyse de la compatibilité avec le PLU (rapport de présentation, PADD, Orientations Particulières d'Aménagement et de Programmation, règlement, plan de zonage) ;
- L'exposé des changements qu'il est proposé d'apporter au PLU de Gretz-Armainvilliers ;
- Une conclusion ;
- Les annexes au dossier.

3.3. PRESENTATION DU PROJET

Le projet EOLE (Est-Ouest Liaison Express), a pour objet de relier l'Est à l'Ouest francilien via la gare souterraine de Haussmann-Saint-Lazare, d'une longueur totale de 55 km comprend la réalisation d'une infrastructure souterraine nouvelle d'environ 8 km, le réaménagement de la ligne existante sur 47 km et la création de trois nouvelles gares. Il se décompose en une cinquantaine de sous-projets à mettre en œuvre sur le domaine exploité.
Le projet de prolongement du RER E à l'ouest apportera une nouvelle grille de desserte avec une augmentation de l'offre de transport.

Figure 17 : Situation définitive du RER E d'Est en Ouest (Source : SNCF Réseau)

Les études d'exploitation ont démontré qu'il sera nécessaire de créer des garages de rames supplémentaires à proximité du terminus de Tournan. C'est le site du faisceau de Gretz Salonique qui a été retenu afin de gérer le remisage du quota de rames supplémentaires liées au prolongement des missions « Est ».
La localisation est généralement privilégiée au plus près des lieux d'origine et de terminus, afin de permettre une meilleure robustesse dans l'exploitation.
Le site de Gretz Salonique est idéalement placé, à proximité immédiate du terminus des missions « Est » de la ligne E de RER (Tournan) et le faisceau de voie est déjà existant, ce qui permet d'éviter l'acquisition et la consommation de nouvelles emprises. Ces garages permettront chaque matin l'injection des rames dans les missions de Tournan.
Il est nécessaire, pour permettre l'exploitation du site de Garages de Gretz Salonique, d'y implanter un bâtiment afin d'accueillir du personnel et un poste d'aiguillage permettant la commande automatisée des appareils de voie en remplacement d'un poste vétuste.
Ce remisage supplémentaire requiert aussi d'avoir à proximité des locaux pour les conducteurs, il est donc proposé d'implanter une Résidence Traction dans la Zone Gare existante (Gare RER E de Gretz).
Ces aménagements prennent place sur la commune de Gretz-Armainvilliers et seront reliés d'une piste..

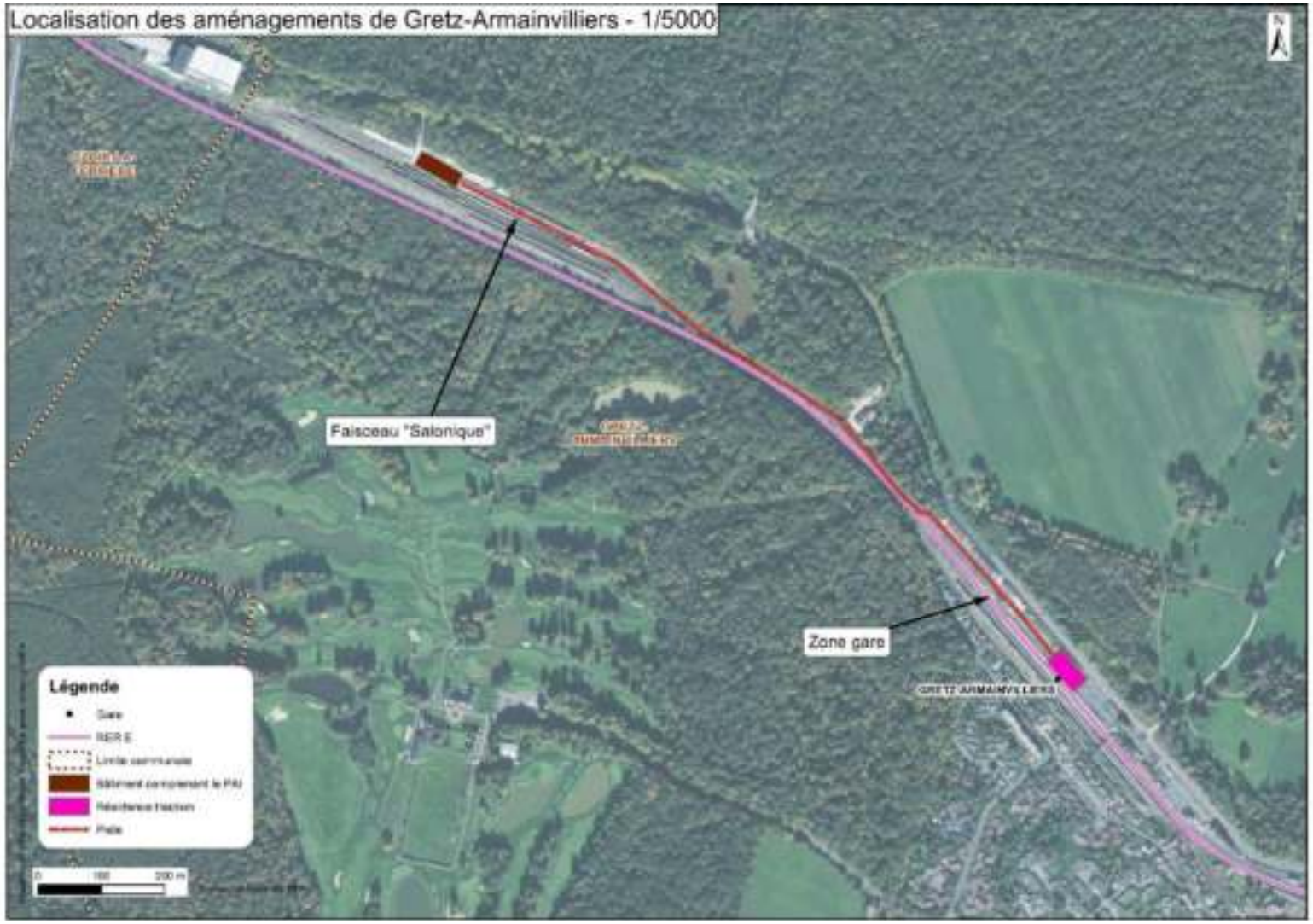


Figure 18 : Plan de situation des aménagements projetés – commune de Gretz-Armainvilliers (Source : SYSTRA)

3.3.1. Présentation du faisceau de Gretz Salonique et des aménagements envisagés

Situation actuelle sur le faisceau de Gretz Salonique

Le faisceau de Gretz Salonique est situé dans une zone très faiblement urbanisée, compris entre les massifs forestiers de la forêt d'Armainvilliers et de la forêt de La Léchelle.
L'accès au faisceau existant se fait à partir de l'avenue de la Liberté, sur la commune de Gretz-Armainvilliers.
Le faisceau est composé actuellement de 14 voies. Les voies 1F et 2F sont dédiées au Service Gestionnaire des Trafics et des Circulations (SGTC). Les voies 3F à 6F sont essentiellement utilisées pour le garage des trains fret et les voies 7F à 9F pour le garage des trains de l'INFRA. Le site présente 2 voies principales (V1, V2) et 3 voies de service notés 12F à 14F sur le schéma suivant.

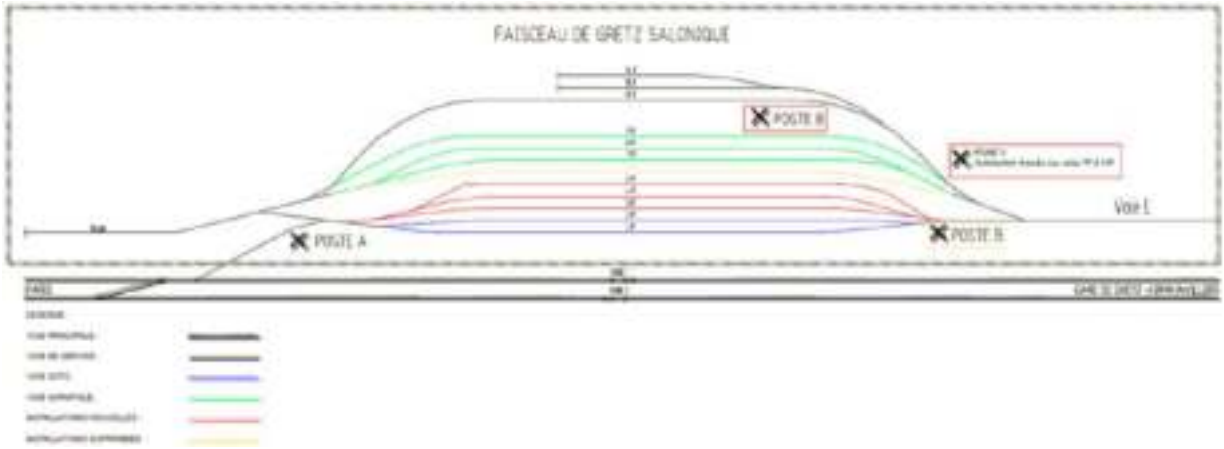


Figure 19 : Situation actuelle (Source : SNCF Réseau)

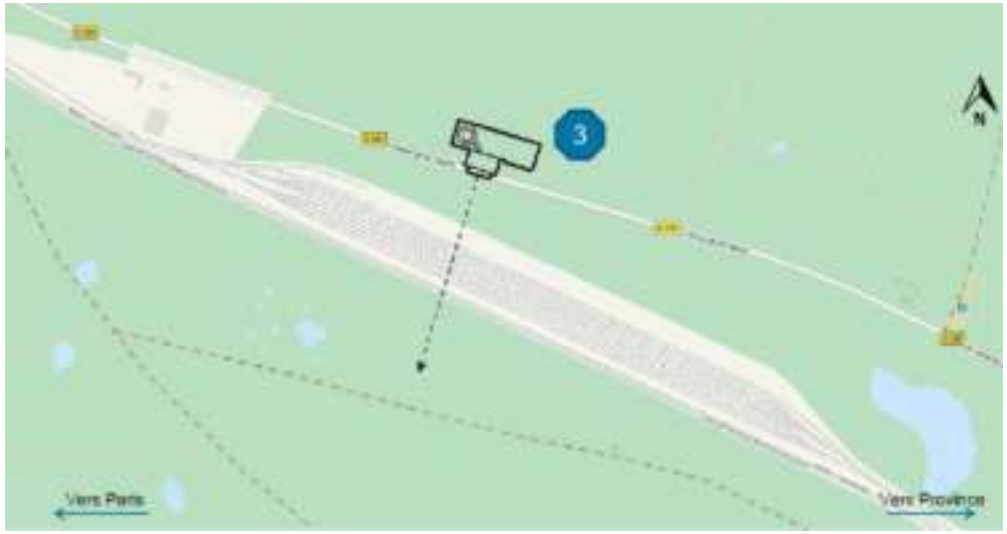
Comme le montre le reportage photographique ci-après, les emprises du faisceau, exploitées, font parties du domaine public ferroviaire et sont déjà largement artificialisées.

1
Vers Paris
Vers Province

Vue générale du faisceau de voies
1

2
Vers Paris
Vers Province

Vue sur les voies principales
2



Vue sur l'entrée du site (accès)

Objet du projet sur le faisceau de Gretz Salonique

Il est prévu d'aménager de manière pérenne les voies 3F à 5F du faisceau de Gretz Salonique, de façon à permettre le garage en simultané de 6 Unités Multiples, soit une capacité totale de 12 Unités Simples.
Le stockage de ce matériel roulant à Gretz Salonique a pour vocation d'assurer les missions au départ de Tournan.
Il convient aussi de créer un poste d'aiguillage informatisé qui permettra notamment de commander en lieu et place d'un poste à commande manuelle existant, de faciliter et fluidifier l'entrée/sortie des rames.
Les fonctionnalités recherchées sur le faisceau sont les suivantes :

- Garage de nuit et dégarage des rames afin d'assurer les pointes du matin ;
- Nettoyage intérieur sommaire (enlèvement des papiers et nettoyage localisé) et maintenance légère.

Afin d'assurer ces fonctionnalités, il est prévu de réaliser un bâtiment d'une superficie de 505 m². Ce bâtiment abritera :

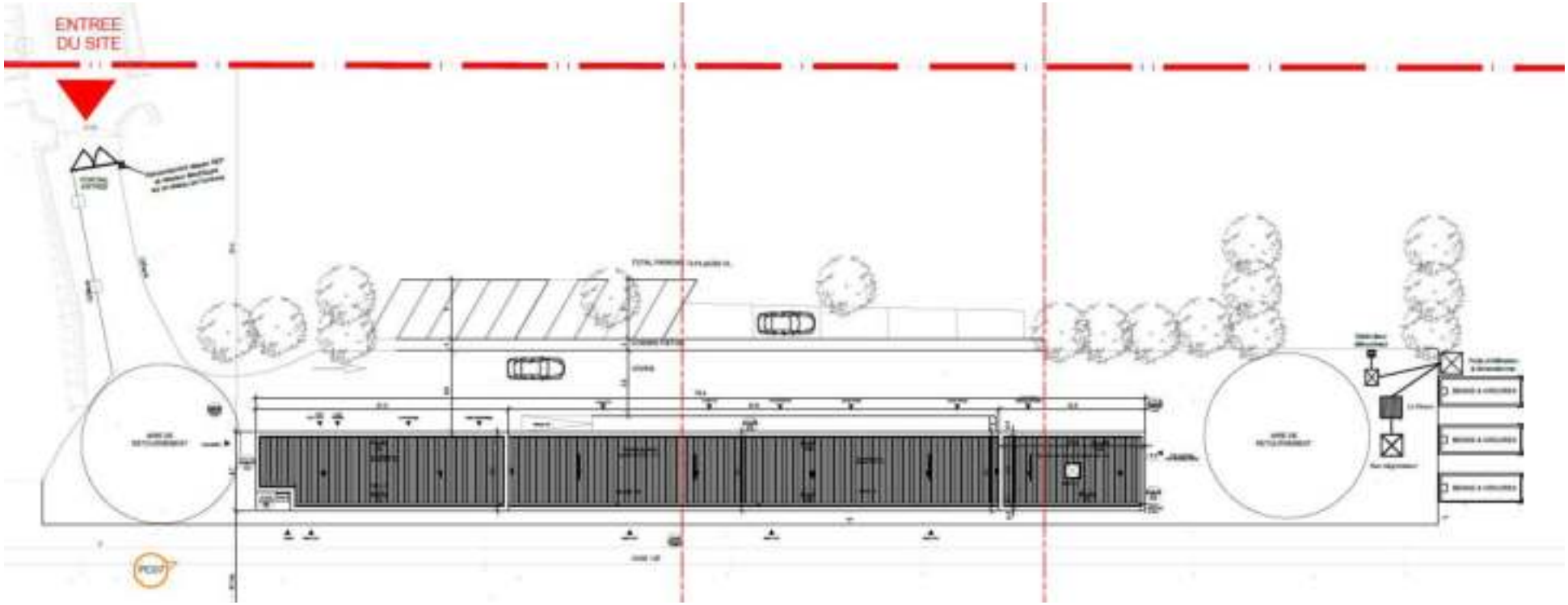
- Un Poste Automatique Informatisé (PAI) remplaçant le Poste B actuel ;
- Les locaux nécessaires à l'exploitation du site : les locaux de vie (vestiaires, réfectoire, sanitaires, …) pour le personnel d'exploitation et de nettoyage.

Le bâtiment s'insère entre les voies ferrées et la lisière forestière. Les toitures terrasses inaccessibles recevront les installations techniques de chauffage et refroidissement des salles techniques du poste d'aiguillage. Des garde-corps seront alignés sur les acrotères.
Ce bâtiment est nécessaire pour permettre l'exploitation du site de Garages de Gretz Salonique, site indispensable à la mise en œuvre du projet EOLE en 2022, afin d'assurer la capacité de garage nécessaire, et ce dès mi 2021, pour tenir compte de l'arrivée du nouveau matériel roulant.

A ce bâtiment seront associés une aire permettant le stockage de bennes de déchets (trois bennes aptes à l'évacuation vers les filières de traitement adaptées) et un parking 14 places en lisière de la forêt (comprenant des stationnements vélos et un emplacement pour véhicule électrique/hybride avec point de recharge).

Au stade actuel des études il est prévu que les eaux de ruissellement issues des surfaces imperméabilisées soient infiltrées vers un puits implanté dans la parcelle après passage dans un débourbeur-déshuileur.
L'assainissement des eaux usées domestiques produites sur le site sera assuré par un bac dégraisseur et un lit filtrant avant rejet vers le puits d'infiltration.
Conformément à l'arrêté interpréfectoral n°2017/DRIEE/SPE/173 et l'AIP n°2019/DRIEE/SPE/053, les éléments de principe et de dimensionnement de l'assainissement du projet seront communiqués à la Police de l'eau

L'accès existant au faisceau par l'avenue de la Liberté sera utilisé comme accès routier de chantier et sera maintenu au terme des travaux pour desservir les bâtiments et installations projetées.
Les clôtures du site seront renouvelées (selon leur état) soit créées afin de renforcer la sécurité (anti-tag) au périmètre immédiat des rames.



<u>Attention</u> : ce plan masse est donné à titre indicatif et certains détails sont susceptibles d'évoluer au cours des études techniques

Figure 20 : Plan masse des aménagements sur le site Gretz Salonique (Source : AREP - SNCF Réseau)

Figure 21 : Insertions paysagères nord-ouest et sud-est sur le site Gretz Salonique (Source : AREP - SNCF Réseau)

3.3.2. Présentation de la Zone Gare et des aménagements envisagés

Situation actuelle de la Zone Gare

La Zone Gare correspond aux emprises ferroviaires longeant le faisceau ferroviaire exploité comprenant la Gare RER E de Gretz (faisceau Gretz Local).
Cette zone se situe en milieu péri-urbain : au sud et au sud-est se situe le cœur urbain de la commune, le reste du faisceau le long duquel elle s'insère est bordé par des milieux naturels constitués de la forêt d'Armainvilliers et du domaine d'Armainvilliers. La zone est séparée du domaine par l'avenue de la Liberté.
Cette zone comprend entre autres la gare RER et son parking, des voies et le CER George Woldi (voir le reportage photographique ci-après).

Figure 22 : Vue de la Zone Gare depuis l'avenue de la Liberté (Source : SNCF Réseau)

Figure 23 : Détails du CER Georges Woldi (salle Gérard Michel) et de la Zone Gare (Source : SNCF Réseau)

Objet du projet prenant place dans le Zone Gare

Un bâtiment de 358 m² (5,61m de hauteur avec le garde-corps et 4,78m à l'acrotère) dit Résidence Traction (RT), sera implanté dans le prolongement du parking de la gare de Gretz. Il permettra d'accueillir pour leur prise de service une soixantaine de conducteurs et comprendra essentiellement :

- Des locaux administratifs comprenant des bureaux et une salle de réunion ;
- Un local d'astreinte ;
- Des locaux techniques ;
- Des vestiaires et sanitaires.

L'emprise retenue est bordée par l'avenue de la Liberté d'un côté et le réseau ferroviaire de l'autre. Elle se situe dans le prolongement du parking de la gare, à la place du CER George Woldi (salle Gérard Michel) ne répondant plus aux normes actuelles (ses matériaux de construction contiennent notamment de l'amiante) et qu'il faudra démolir.
L'accès au dépôt de la brigade voie sera déplacé ainsi qu'un des garages existants.

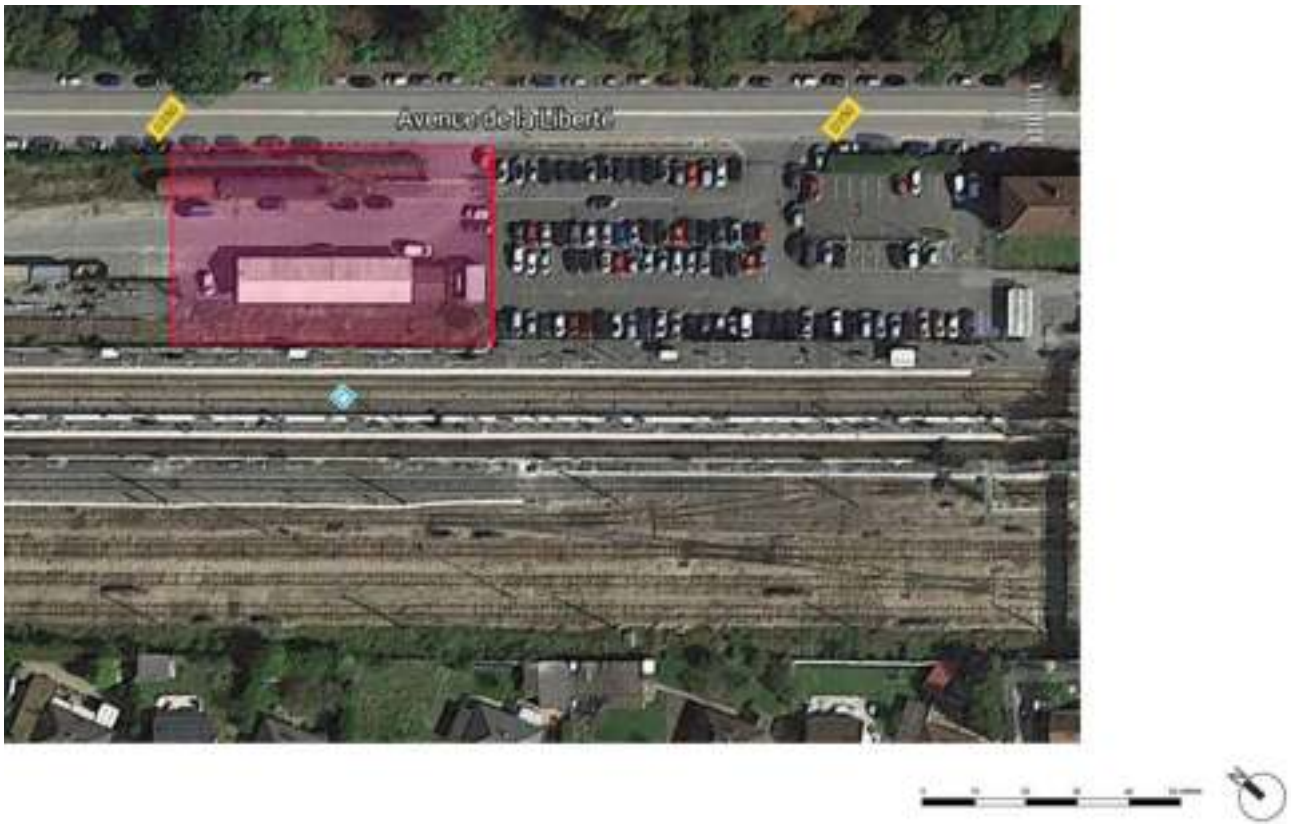


Figure 24 : Plan de situation de l'emprise retenue pour l'implantation de la Résidence Traction (Source : SNCF Réseau)

A ce bâtiment sera adjoint un parking de 18 places comprenant une place PMR, des stationnements vélos et un emplacement pour véhicule électrique/hybride avec point de recharge.

La Résidence Traction et ses aménagements connexes, implantée en Zone UB, respecteront les principes d'assainissement décrit dans son article UB4 : raccordement au réseau public des eaux usées domestiques et recours à l'infiltration des eaux pluviales privilégié après pré traitement et stockage si nécessaire. Le maîtrise d'ouvrage se rapprochera du gestionnaire du réseau d'assainissement afin d'obtenir les autorisations de rejet nécessaires.

3.3.3. La piste bitumée

Le cheminement existant d'environ 1m de large sur environ 1 km de long reliant les secteurs objets du projet sera bitumée. Cela permettra de circuler dans de meilleures conditions possibles pour le personnel. Par exemple pour les conducteurs munis de leur équipement, venant de la Résidence Traction et prenant leur service dans des rames remisées sur le faisceau Gretz Salonique.
Les eaux de ruissellement s'écouleront de part d'autre de la piste.

3.3.4. Justification du choix du projet retenu

Le projet de prolongement du RER E vers l'Ouest apporte une nouvelle grille de desserte avec une augmentation de l'offre de transport et l'augmentation des rames assurant le service.
Des études d'exploitation ont démontré qu'il était nécessaire de créer des garages de rames supplémentaires à proximité du terminus de Tournan en raison de l'augmentation des rames assurant le service.
Le choix des sites de garage et de maintenance pour le RER E s'intègre dans le cadre d'une réflexion globale menée par la SNCF sur les lieux de garage et de maintenance de l'ensemble du parc matériel Île-de-France. La localisation est généralement privilégiée au plus près des lieux d'origine et de terminus, afin de permettre une meilleure robustesse dans l'exploitation. Le niveau d'équipement des sites de garage est lié à la nature des opérations de nettoyage.
Le parc de matériel roulant nécessaire à la mise en service progressive est constitué de :

- 30 RER NG (nouvelle génération) en 2022 ;
- 116 RER NG en 2024.

Le site de Gretz Salonique est idéalement placé, à proximité immédiate du terminus des missions « Est » de la ligne E de RER (Tournan) et le faisceau de voie est déjà existant, ce qui permet d'éviter l'acquisition et la consommation de nouvelles emprises. Ces garages permettront chaque matin l'injection des rames dans les missions de Tournan.
De même, la Résidence Traction s'implante en lieu et place d'un bâtiment vétuste et amianté dans des emprises artificialisées dédiées à l'infrastructure ferroviaire. En outre, la vocation même de ce bâtiment nécessite sa proximité avec le site de garage de Gretz Salonique, où les conducteurs prendront leur service.
Enfin, la piste envisagée existe déjà et il est prévu de la remettre en état afin de la rendre plus praticable et pérenne.

Les aménagements projetés prennent place dans des emprises ferroviaires existantes et exploitées. Leur mise en œuvre ne nécessite aucune consommation d'espace naturel supplémentaire et aucune atteinte aux massifs forestiers classés en Espaces Boisés Classés et hébergeant des espèces faunistiques protégées. En outre, les espaces boisés présents dans l'emprise du faisceau Gretz Salonique sont préservés par la rédaction du règlement de la Zone NFE créée dans le cadre de la procédure menée.

Le projet proposé permet garanti la fonctionnalité de l'exploitation d'EOLE en minimisant les incidences environnementales.

3.4. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX

3.4.1. Analyse de la compatibilité avec le SDRIF

Présentation du document

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) a été adopté par le Conseil Régional d'Île-de-France le 18 Octobre 2013, approuvé par décret en Conseil d'Etat le 27 Décembre 2013 et publié au Journal Officiel le 28 Décembre 2013.
Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Comme le prévoit l'article L.123-1 du code de l'Urbanisme, *« le schéma directeur de la région d'Ile-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région. Il détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques* ».
Cette approche spatiale de l'aménagement s'inscrit dans une approche plus stratégique du développement francilien. Le SDRIF 2030 promeut la solidarité et l'attractivité de l'Île-de-France dans le respect des ressources territoriales. Cette vision stratégique de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- **Relier-structurer** : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité ;
- **Polariser-équilibrer** : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire ;
- **Préserver-valoriser** : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées. Le SDRIF met l'accent sur les continuités vertes et la création de nouveaux espaces verts (parcs régionaux et de loisirs), ainsi que sur la délimitation du front bâti de l'aire urbaine de Paris, en corrélation avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique entré en vigueur le 21 octobre 2013.

Plus particulièrement, parmi les objectifs du SDRIF, figure la volonté de concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile, en faisant du réseau de transport collectif un atout premier de la Région Ile-de-France. Cette politique doit permettre d'améliorer la qualité de vie des franciliens et réduire les nuisances atmosphériques et sonores.
Ainsi, l'adaptation du système de transports collectifs dense aux nouveaux besoins de déplacements passe par la désaturation des tronçons les plus fréquentés du métro parisien, le développement de l'ensemble des lignes de tramway et de TCSP à l'échelle de la région, les nouveaux projets de lignes en rocade (notamment le métro automatique du Grand Paris Express et les lignes de tram-train), complétés de quelques prolongements ou création de lignes radiales associées à un jeu de correspondances efficaces.
Pour respecter les objectifs modaux et environnementaux fixés dans le SDRIF (et le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France – PDUIF), une profonde remise en cause de la place de la voiture dans l'espace public est indispensable. Le partage multimodal de la voirie est donc une des composantes essentielles du modèle urbain, compact et intense voulu par le SDRIF. La promotion des modes actifs s'insère bien évidemment dans ces politiques renouvelées de conception, d'aménagement et de requalification de l'espace public de voirie.
Un des autres objectifs du SDRIF correspond à la valorisation des équipements attractifs, site d'enseignement supérieur, Palais des Congrès, notamment par une amélioration de leur accès en transports collectifs ou en modes actifs.

L'ensemble des documents de planification et d'urbanisme d'échelle géographique plus restreinte (SCoT, POS/PLU, etc.) doit nécessairement lui être compatible. La carte de destination des sols du SDRIF définit des orientations pour les collectivités territoriales franciliennes (communes, intercommunalités, ETP, etc.).

Analyse de la compatibilité du projet avec le SDRIF 2030

Le SDRIF 2030 a pour objectif l'amélioration de la qualité de la mobilité avec des transports collectifs qui seront renforcés et développés. Les infrastructures de transports doivent permettre de se déplacer à l'échelle francilienne comme à l'échelle locale, en améliorant les déplacements de banlieues à banlieues et en assurant le désenclavement de certains territoires.
Ainsi, le SDRIF fixe comme objectifs majeurs l'amélioration du Réseau Express Régional (RER) et du réseau du métro, comme la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express. Les déplacements locaux doivent être autant développés, avec un effort massif en faveur des tramways, des bus à haut niveau de service, des bus en site propre, mais aussi des liaisons douces déployées en maillages fins, afin de favoriser les modes actifs de déplacements (marche, cycles, etc.).
C'est dans cette optique que le réseau structurant existant, essentiellement radial, sera considérablement renforcé et complété et permettra l'émergence de pôles urbains et économique forts, autour de l'amélioration de la fiabilité, de l'optimisation et du prolongement des lignes RER et de métros, complétés d'ici 2030 par la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express.
Par conséquent, le SDRIF 2030 fait de la modernisation des lignes RER, et plus généralement des lignes du réseau ferré francilien, une priorité majeure.
Dans ce document, il est établi la nécessité de fiabilisé le réseau existant, notamment par l'intermédiaire du prolongement du RER E vers l'ouest qui permettra d'améliorer la desserte du Mantois.

Les aménagements projetés, permettant de garantir et de fiabilité la robustesse de l'exploitation du projet EOLE, contribueront à améliorer la qualité de la mobilité des habitants de la commune vers l'ouest francilien. En cela ils participeront à la réalisation des objectifs portés par le SDRIF 2030.
La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements compatibles avec le SDRIF, elle est elle-même compatible avec le SDRIF.

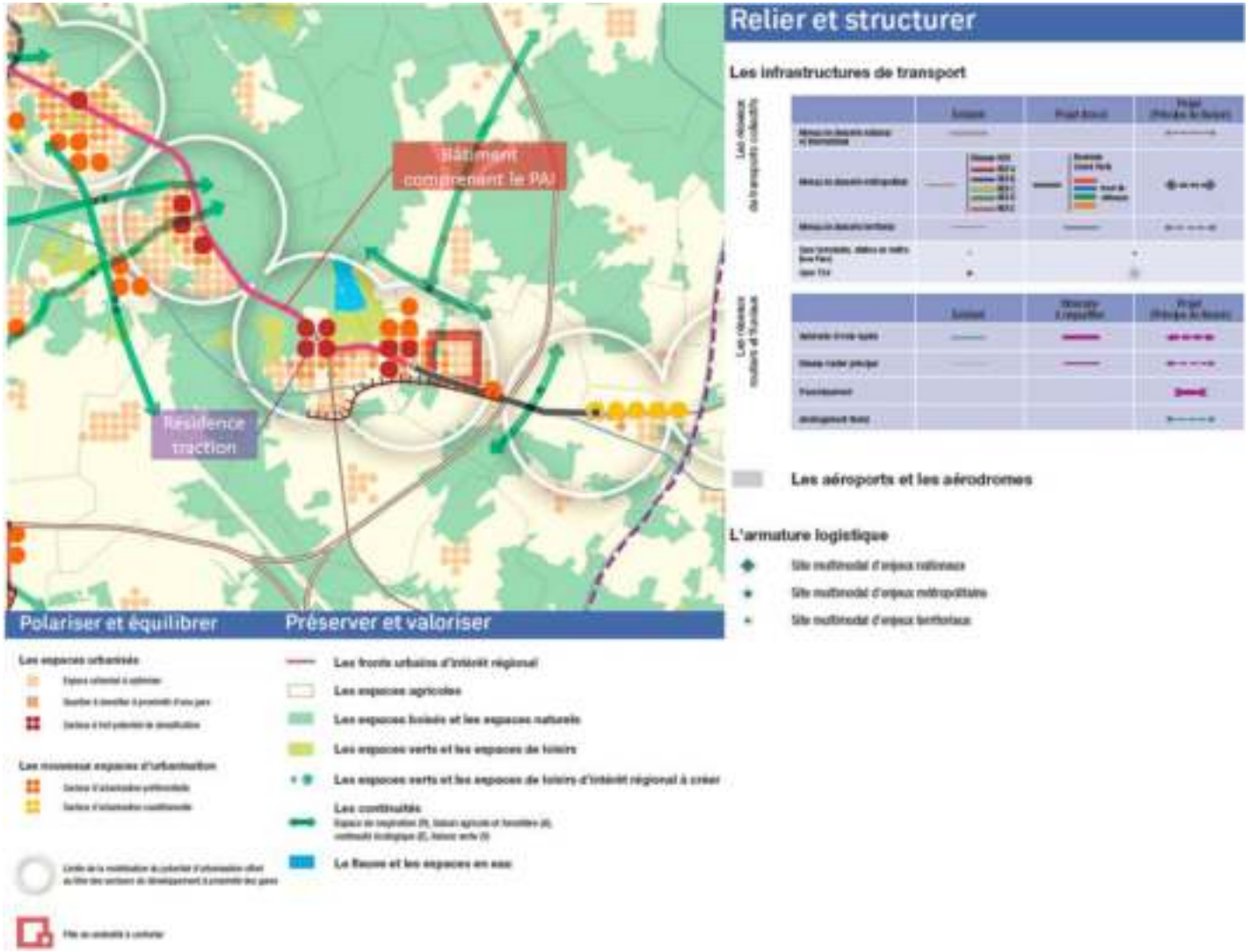


Figure 25 : Extrait de la Pièce 3b – Carte de destination générale présente les objectifs du SDRIF 2030 au niveau de Gretz-Armainvilliers (Source : SDRIF 2030)

3.4.2. Analyse de la compatibilité du PDUIF

Présentation du document

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) est un document de planification qui définit les principes de l'action publique permettant d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité et les enjeux de protection de l'environnement et de la santé. Pour cela, il coordonne les politiques de déplacements tant des personnes que des marchandises à l'échelle de la région. Aux termes de l'article L.1214-10 du Code des Transports, le PDUIF doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) prévu à l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme. Au titre de l'article L131-4 du code de l'Urbanisme, le PLU doit être compatible avec le PDUIF.
Le Conseil Régional a arrêté un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020 le 16 février 2012. Soumis à enquête publique du 15 avril 2013 au 18 mai 2013, le projet de PDUIF a reçu un avis favorable de la commission d'enquête en septembre 2013. Le projet, modifié suite à l'enquête publique, a été soumis à l'avis de l'Etat. Le Préfet de région a signé l'avis favorable de l'État, le 5 juin 2014. Le PDUIF a été définitivement approuvé à 19 juin 2014 par le Conseil Régional.
Dans un contexte d'une croissance des déplacements estimée à 7% d'ici 2020, le PDUIF vise :

- Une réduction de l'usage de la voiture et des deux-roues motorisés de 2% ;
- Une croissance de l'usage des transports collectifs de 20% ;
- Une croissance de l'usage de la marche et du vélo de 10%.

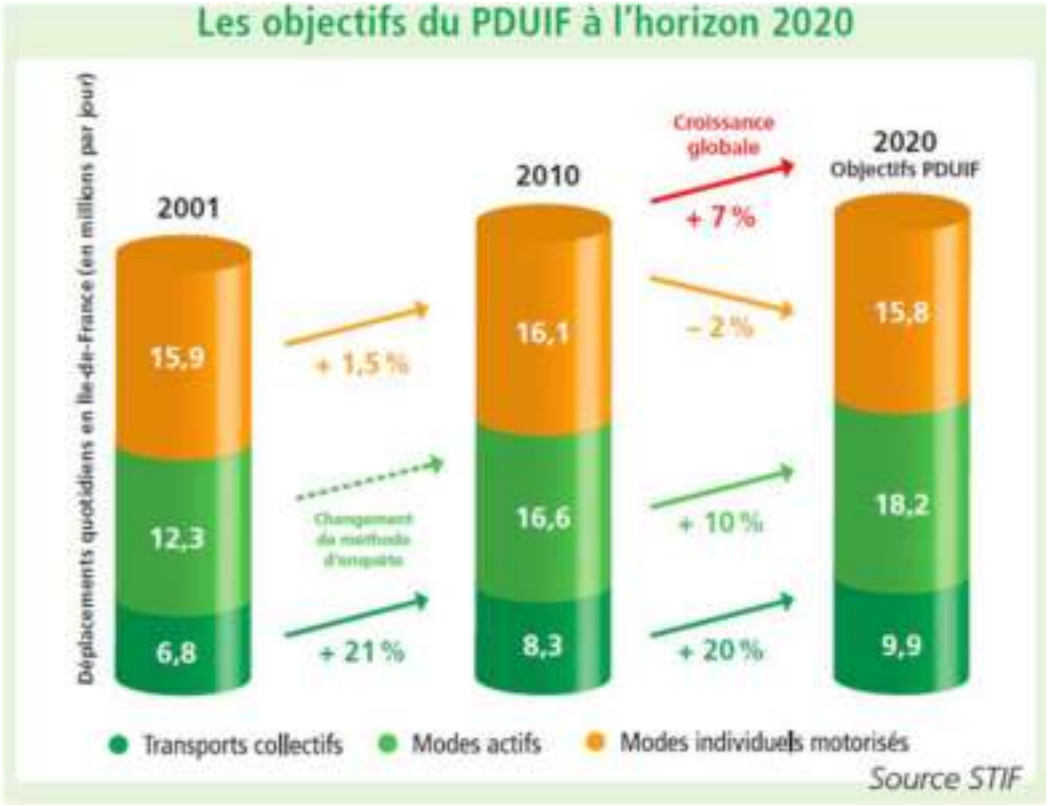


Figure 26 : Objectifs du PDUIF à l'horizon 2020 (source : PDUIF)

Pour répondre aux différents défis identifiés dans le PDUIF, celui-ci décline un plan d'actions concernant l'ensemble des modes de transport (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo), les politiques de stationnement ou d'exploitation et de sécurité routière, ainsi que le transport de marchandises.
Les actions ainsi identifiées dans le PDUIF constituent des leviers tant à l'échelle de la région métropolitaine qu'à une échelle de proximité. L'enjeu est de favoriser les mobilités qui répondent au

mieux aux besoins des usagers et de favoriser les changements de comportements au profit d'une mobilité durable.
À chaque action de ce plan sont associés un chef de file institutionnel, un calendrier de mise en œuvre ainsi que des modalités de financements précises. Les projets et dispositifs qu'il cite ont vocation à se réaliser à l'horizon 2020. Le PDUIF constitue en cela une déclinaison aboutie du volet déplacements du SDRIF, dès à présent en cours de mise en œuvre.

Analyse de la compatibilité du projet avec le PDUIF

Le prolongement du RER E vers l'Ouest est un des projets de l'action 2.1 « *Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant* ». Le projet EOLE répond au développement nécessaire de l'offre en proposant plus d'arrêts en Seine Aval, en donnant un accès direct au secteur d'emploi de La Défense Seine Arche. Il permet aussi d'améliorer la régularité des dessertes et le confort du voyage.
Le prolongement du RER E vers l'Ouest permettra également selon le PDUIF de diminuer la charge du tronçon central du RER A d'environ 15%. Il aura aussi un fort effet de décharge du RER B et du pôle de correspondance de Châtelet-les-Halles.
Par ailleurs, le projet concerne deux territoires faisant l'objet d'une Opération d'Intérêt National : La Défense – Seine-Arche et Seine Aval. Ces opérations ont pour objectif de créer de véritables pôles de développement en générant des emplois et en accueillant des populations nouvelles. Le RER E prolongé à l'Ouest accompagnera l'évolution de ces territoires et répondra aux nouveaux besoins de déplacements correspondants. Il favorisera le développement économique de la région.
Enfin, le projet prend en compte les mobilités moins émettrices de GES en mettant en œuvre, au niveau des stationnements créés, des emplacements vélos et des points des recharges électriques/hybrides.

Les aménagements projetés, permettant de garantir et de fiabilité la robustesse de l'exploitation du projet EOLE, contribueront à améliorer la qualité de la mobilité des habitants de la commune vers l'ouest francilien. En cela ils participeront à la réalisation des objectifs portés par le PDUIF.
La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements compatibles avec le PDUIF, elle est elle-même compatible avec le PDUIF.

3.4.3. Analyse de la compatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie

Présentation du document

La loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 dite loi sur l'eau affirme la nécessité d'une gestion équilibrée de l'eau et institue le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) qui fixe pour chaque grand bassin versant les orientations fondamentales de cette gestion équilibrée. Le SDAGE est un document de planification élaboré à l'initiative du préfet, coordonnateur de bassin, par le comité de bassin compétent en coopération avec les services de l'Etat, les conseils régionaux et généraux concernés.
Afin de permettre cette gestion équilibrée, le SDAGE définit 188 dispositions réparties dans 43 orientations permettent de répondre aux 10 orientations fondamentales réparties comme suit :

- 8 défis :
  - Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants « classiques » ;
  - Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
  - Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
  - Réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
  - Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
  - Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ;
  - Gérer la rareté de la ressource en eau ;
  - Limiter et prévenir le risque inondation.
- 2 leviers :
  - Acquérir et partager les connaissances ;
  - Développer la gouvernance et l'analyse économique.

Ainsi, les grandes orientations du SDAGE concernant les eaux sont les suivantes :

- La gestion qualitative des eaux souterraines passant par la non-dégradation des eaux et l'inversion de tendance. Notamment, l'atteinte du « bon état » chimique et quantitatif en 2015 pour la masse d'eau souterraine de l'Eocène du Valois concernée par l'aire d'étude ;
- La gestion quantitative des eaux superficielles et souterraines, pour les périodes d'inondation et d'étiage afin de tenter d'atteindre l'équilibre quantitatif (particulièrement pour les eaux souterraines).

Le SDAGE Seine-Normandie, pour la période de 2016 à 2021, a été adopté le 5 novembre 2015 par le Comité de bassin et est entré en vigueur le 22 décembre 2015. À noter que le SDAGE 2016-2021 est l'actualisation/révision du précédent SDAGE mis en œuvre sur le bassin, le SDAGE 2010-2015.

Cependant, dans son jugement n°1608995 du 26 décembre 2018, le Tribunal Administratif de Paris a annulé l'arrêté du Préfet de Région Ile-de-France approuvant le SDAGE 2016-2021 Seine et des cours d'eau côtiers normands.
Dans cette même décision, il est considéré que les anciennes dispositions du SDAGE 2009-2015 ne sont pas de nature à apporter une protection insuffisante de la ressource en eau du bassin Seine-

Normandie au regard des objectifs de l'Union européenne pour la période en cours. **Par conséquent, l'ancien SDAGE 2010-2015 est revenu en vigueur sur le bassin Seine-Normandie.**

Analyse de la compatibilité du projet avec le SDAGE

Le tableau suivant présente l'analyse de la compatibilité du projet avec les enjeux du SDAGE Seine-Normandie 2016-2021.

Enjeux du SDAGE 2016-2021	Analyse de la compatibilité	Justification
Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	Compatible	**En phase travaux** Aucun rejet au milieu naturel sans décantation (MES) ou traitement préalable (bacs de décantation, débourbeurs/déshuileurs, …). Ces systèmes permettront de limiter toute pollution ponctuelle par les polluants classiques. De plus les chantiers seront organisés de manière à réaliser les ouvrages de collecte et d'assainissement le plus tôt possible. Respect des normes en vigueur et d'admission dans les réseaux. **En phase d'exploitation** Les voies du RER E étant empruntées exclusivement par des rames électriques, la pollution chronique engendrée par l'usure du matériel sera faible. L'augmentation du trafic n'aura pas d'impact significatif sur ces pollutions. Tous les raccordements aux réseaux font l'objet d'accord avec le gestionnaire et dans le respect des règlements d'assainissements locaux. Le bâtiment situé sur le faisceau Gretz Salonique recourra à un pré-traitement par bac dégraisseur et lit filtrant avant rejet vers le puits d'infiltration pour assurer l'assainissement des eaux usées domestiques. Les eaux pluviales seront infiltrées via un puits implanté dans la parcelle après passage dans un débourbeur-déshuileur. La Résidence Traction et ses aménagements connexes respecteront les principes d'assainissement décrits par le PLU de la commune : raccordement au réseau public des eaux usées domestiques et le recours à l'infiltration des eaux pluviales sera privilégié. Les eaux pluviales ruisselant sur la piste bitumée, uniquement emprunté par du personnel à pied, seront infiltrées. La Maîtrise d'ouvrage réalisera les études nécessaires afin de s'assurer de la faisabilité de l'infiltration des eaux dans les conditions requises de sécurité vis-à-vis des sols et des eaux.
Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	Compatible	**En phase travaux** Aucun rejet au milieu naturel sans décantation (MES) ou traitement préalable (bacs de décantation, débourbeurs/déshuileurs…) Ces systèmes permettront de limiter toute pollution ponctuelle par les polluants classiques. De plus les chantiers seront organisés de manière à réaliser les ouvrages définitifs de collecte et d'assainissement le plus tôt possible. **En phase d'exploitation** Une politique de réduction des quantités de produits phytosanitaires utilisés est menée par SNCF Réseau, elle fait l'objet d'un accord cadre, signé le 16 mars 2007. Seuls des produits homologués sont

Enjeux du SDAGE 2016-2021	Analyse de la compatibilité	Justification
		utilisés et aucun traitement n'est effectué en période pluvieuse ou venteuse. Le matériel roulant ne sera pas équipé de toilettes, empêchant ainsi toute contamination d'origine fécale. Le bâtiment situé sur le faisceau Gretz Salonique recourra à un pré-traitement par bac dégraisseur et lit filtrant avant rejet vers le puits d'infiltration pour assurer l'assainissement des eaux usées domestiques. Les eaux pluviales seront infiltrées via un puits implanté dans la parcelle après passage dans un débourbeur-déshuileur. La Résidence Traction et ses aménagements connexes respecteront les principes d'assainissement décrits par le PLU de la commune : raccordement au réseau public des eaux usées domestiques et le recours à l'infiltration des eaux pluviales sera privilégié. Les eaux pluviales ruisselant sur la piste bitumée, uniquement emprunté par du personnel à pied, seront infiltrées après prétraitement si nécessaire. La Maîtrise d'ouvrage réalisera les études nécessaires afin de s'assurer de la faisabilité de l'infiltration des eaux dans les conditions requises de sécurité vis-à-vis des sols et des eaux.
Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses	Compatible	**En phase travaux** Des mesures spécifiques de prévention et d'intervention seront mises en œuvre au regard d'une pollution accidentelle. Ces mesures feront l'objet d'un Plan d'Organisation et d'Intervention élaboré par les entreprises en charge des travaux et transmis à la Police de l'Eau. Les eaux seront traitées pour répondre aux normes en vigueur et d'admission dans les réseaux d'assainissement, de même pour les eaux de ruissellement. Des sanitaires chimiques pourront être mis en place dont la gestion des effluents et l'entretien seront à la charge d'un prestataire de service. Aucun rejet direct d'eaux usées ne sera entrepris vers le milieu naturel. **En phase d'exploitation** Le prolongement du RER E n'entrainera pas d'augmentation du trafic de fret, seules des rames électriques circuleront sur ces voies. Un plan de gestion des pollutions accidentelles sera mis en œuvre. Le matériel roulant ne sera pas équipé de toilettes, empêchant ainsi toute contamination d'origine fécale. Le bâtiment situé sur le faisceau Gretz Salonique recourra à un pré-traitement par bac dégraisseur et lit filtrant avant rejet vers le puits d'infiltration pour assurer l'assainissement des eaux usées domestiques. Les eaux pluviales seront infiltrées via un puits implanté dans la parcelle après passage dans un débourbeur-déshuileur. La Résidence Traction et ses aménagements connexes respecteront les principes d'assainissement décrits par le PLU de la commune : raccordement au réseau public des eaux usées domestiques et le recours à l'infiltration des eaux pluviales sera privilégié.

Enjeux du SDAGE 2016-2021	Analyse de la compatibilité	Justification
		Les eaux pluviales ruisselant sur la piste bitumée, uniquement emprunté par du personnel à pied, seront infiltrées après prétraitement si nécessaire. La Maîtrise d'ouvrage réalisera les études nécessaires afin de s'assurer de la faisabilité de l'infiltration des eaux dans les conditions requises de sécurité vis-à-vis des sols et des eaux.
Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Non concerné	Le périmètre du projet n'intercepte aucune zone de protection liée aux captages d'eau pour l'alimentation en eau potable.
Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	Compatible	**En phase travaux** Les habitats potentiellement humides identifiés au nord du faisceau ferroviaire de Gretz Salonique et présentés dans le dossier de présentation de Porter à connaissance au dossier CNPN EOLE ne seront pas directement impactés par le projet. En outre, les mesures décrites dans ce dossier permettent de ne pas avoir d'impacts résiduels significatifs sur les espèces inféodées à ces habitats. Au nord du faisceau Gretz Salonique, un cours d'eau intermittent est identifié sur les cartes IGN, devant correspondre à un fossé de drainage. Il suit les limites cadastrales des emprises ferroviaires existantes. L'assainissement provisoire mis en en place sur les emprises travaux ainsi que les mesures prises pour limiter les pollutions aquatiques décrites ci-avant (dont l'absence de rejet au milieu naturel) permettent de préserver ces habitats potentiellement humides ainsi que la qualité de l'eau s'écoulant dans ce fossé. **En phase d'exploitation** Le dossier de présentation de Porter à connaissance au dossier CNPN EOLE a montré que les aménagements projetés sur le faisceau Gretz Salonique ne sont pas de nature à avoir des impacts résiduels sur les espèces protégées et habitats potentiellement humides identifiée moyennant les mesures d'évitement et de réduction prises par la Maîtrise d'ouvrage.
Gestion de la rareté de la ressource en eau	Compatible	**En phase travaux** Le projet ne prévoit pas de prélèvement d'eau dans le milieu naturel pendant les travaux. **En phase d'exploitation** Aucun rabattement de nappe n'est nécessaire lors de l'exploitation de la ligne RER et des bâtiments créés sur la commune. Ces bâtiments seront raccordés au réseau d'eau potable desservant la commune. La Maîtrise d'ouvrage réalisera les études nécessaires afin de s'assurer de la faisabilité de l'infiltration des eaux dans les conditions requises de sécurité vis-à-vis des sols et des eaux.

Enjeux du SDAGE 2016-2021	Analyse de la compatibilité	Justification
Limiter et prévenir le risque d'inondation	Non concerné	Le projet ne prend pas place dans des secteurs soumis à un risque inondation.
Acquérir et partager les connaissances	Non concerné	/
Développer la gouvernance et l'analyse économique	Non concerné	/

Les aménagements projetés sont compatibles avec le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021.
La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements compatibles avec le SDAGE, elle est elle-même compatible avec le SDAGE 2016-2021.

Le SDAGE 2010-2015 identifiait huit défis à relever, comprenant 43 orientations déclinées en 188 dispositions accompagnés de 2 leviers :

- 8 défis :
  - Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants « classiques » ;
  - Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
  - Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
  - Réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
  - Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
  - Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ;
  - Gérer la rareté de la ressource en eau ;
  - Limiter et prévenir le risque inondation ;
- 2 leviers :
  - Acquérir et partager les connaissances pour relever les défis ;
  - Développer la gouvernance et l'analyse économique pour relever les défis

Etant donné la similarité des défis et leviers entre les deux documents et l'ensemble des mesures de préservation de la ressource en eau et des milieux aquatiques prises dans le cadre du projet, on peut conclure que les aménagements projetés sont aussi compatibles avec le SDAGE 2010-2015, de même que la mise en compatibilité projetée.

3.4.4. Analyse de la compatibilité avec le SAGE de l'Yerres

Présentation du document

Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) est un document de planification élaboré de manière collective, par les acteurs locaux (élus, usagers, associations, représentants de l'Etat, ...) réunis au sein de la Commission Locale de l'Eau (CLE), pour un périmètre hydrographique plus restreint que le SDAGE (bassin versant, aquifère, …) mais compatible avec ce dernier. Il a pour but de déterminer, avec l'ensemble des usagers et des responsables des politiques de l'eau, les objectifs de qualité, de protection et de répartition quantitative de toutes les richesses aquatiques sans porter d'atteinte irréversible à l'environnement. Il est doté d'une portée juridique car les décisions dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendues compatibles avec ses dispositions. Les autres décisions administratives doivent prendre en compte les dispositions des SAGE.

Gretz-Armainvilliers est située dans le périmètre du SAGE de l'Yerres approuvé par arrêté inter préfectoral le 13 octobre 2011.
Le document décline 5 enjeux :

- Améliorer la fonctionnalité écologique des cours d'eau et des milieux associe ;
- Améliorer la qualité des eaux superficielles et souterraines et prévenir toute dégradation ;
- Maitriser le ruissellement et améliorer la gestion des inondations ;
- Améliorer la gestion quantitative de la ressource ;
- Restaurer et valoriser le patrimoine et les usages lies au tourisme et aux loisirs.

Analyse de la compatibilité du projet avec le SAGE

Les éléments de justification permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec le SDAGE Seine-Normandie permettent également de justifier de la compatibilité du projet avec le SAGE de l'Yerres.
La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements compatibles avec le SAGE de l'Yerres, elle est elle-même compatible avec le SAGE de l'Yerres.

3.4.1. Analyse de la compatibilité avec le SRCAE

Présentation du document

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie d'Ile-de-France (SRCAE) a été élaboré conjointement par les services de l'État (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie - DRIEE), du Conseil régional et de l'ADEME, en associant de multiples acteurs du territoire dans un riche processus de concertation. Il a été publié par arrêté le 14 décembre 2012.
Le SRCAE fixe 17 objectifs et 58 orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.
Le SRCAE définit les trois grandes priorités régionales pour 2020 :

- Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel ;
- Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logement raccordé ;
- La réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

La priorité Transports s'articule autour de 4 objectifs :

- Réduire de 2 % les trajets en voiture particulière et en deux-roues motorisés ;
- Augmenter de 20 % les trajets en transports en commun ;
- Augmenter de 10 % les trajets en modes de déplacement actifs (marche, vélo…) ;
- Passer à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

Analyse de la compatibilité du projet avec le SRCAE

Dans sa partie transport, le SRCAE propose 4 objectifs déclinés en 10 orientations. A cet égard, le projet EOLE répond particulièrement à l'objectif TR1 « *Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés* » et aux orientations suivantes :

- TR 1.1 : Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs ;
- TR 1.2 : Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises.

Constituant un projet de développement des transports en communs, le projet EOLE contribue naturellement à la réalisation des objectifs du SRCAE.

Les aménagements projetés, permettant de garantir et de fiabilité la robustesse de l'exploitation du projet EOLE, participeront donc à la réalisation des objectifs portés par du SRCAE.
La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements compatibles avec le SRCAE, elle est elle-même compatible avec le SRCAE.

3.4.2. Analyse de la prise en compte du PCET de Seine-et-Marne

Présentation du document

Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) est un projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique. Il est compatible avec le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) et constitue un cadre d'engagement pour le territoire. Le PCET vise deux objectifs :

- L'atténuation, il s'agit de limiter l'impact du territoire sur le climat en réduisant les émissions de gaz à effet de serre dans la perspective du facteur 4 (diviser par 4 ces émissions d'ici 2050) ;
- L'adaptation, il s'agit de réduire la vulnérabilité du territoire puisqu'il est désormais établi que les impacts du changement climatique ne pourront plus être intégralement évités.

Le département de Seine-et-Marne a engagé en décembre 2008 l'élaboration d'un Plan Climat Energie Territorial associant une stratégie (programme cadre du PCE adopté en séance publique du 24 septembre 2010) et des plans d'actions révisés régulièrement sur la base du bilan du plan d'actions précédent (2011 ; 2012/2013 ; 3ème plan d'actions 2014/2015 approuvé le 27 juin 2014).
Le plan oriente l'action du département vers 4 grands objectifs :

- Réduire ses émissions de gaz à effet de serre (ou mitigation) ;
- Lutter contre sa vulnérabilité énergétique ;
- Faire évoluer ses services et politiques pour renforcer le territoire et l'adapter aux impacts du changement climatique pour en atténuer les effets néfastes ;
- Partager ces objectifs avec les parties prenantes du territoire afin de les mobiliser et de les inciter à agir.

Ce plan décline ces objectifs en sept axes stratégiques en deux volets d'actions :

- Un volet institutionnel qui correspond aux leviers directs dont dispose le département pour agir à travers son patrimoine et ses activités de fonctionnement, ses politiques et service rendus sur le territoire et auprès des habitants. Les axes stratégiques constituant ce volet sont :
  - Axe 1 - Un patrimoine départemental sobre, efficace, producteur d'énergies renouvelables ;
  - Axe 2 - Des déplacements optimisés, voire réduits, et plus « propres » ;
  - Axe 3 - Une commande publique raisonnée aux impacts Carbone réduits ;

- Axe 4 - Inciter chacun à réduire ses émissions à travers ses actes et ses pratiques professionnelles ;
- Axe 5 - Promouvoir l'efficacité carbone / énergie par les services rendus et les politiques publiques ;
- Axe 6 - Préserver les seine-et-marnais et l'économie locale de la vulnérabilité énergétique, des risques naturels et sanitaires et préserver les milieux et les ressources.

♦ Un volet territorial défini par le mode partenarial d'actions à mettre en œuvre, compte tenu de l'absence de leviers directs sur les différentes fonctions et secteurs d'activité du territoire. Cet axe est intitulé comme suit :

- Axe 7 - Assurer la pérennité du plan climat énergie départemental au niveau de l'organisation interne et sa viabilité financière.

Analyse de la prise en compte du PCET

EOLE, en permettant d'améliorer la situation existante sur le RER E et en répondant aux nouveaux besoins de déplacements régionaux, répond aux enjeux portés par le PCET.
En effet, EOLE encourage le report modal en proposant un moyen de transport efficace alternatif à la voiture. De plus, le transport ferroviaire étant un mode de transport sobre en émission de gaz à effet de serre, il contribue à la lutte contre le changement climatique.

Les aménagements projetés permettent de garantir la fiabilité et la robustesse de l'exploitation du projet EOLE, ils prennent donc en compte le PCET.
La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements prenant en compte le PCET, elle prend elle aussi en compte le PCET.

3.4.1. Analyse de la prise en compte du SRCE d'Île-de-France

Présentation du document

Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) constitue le volet régional de la trame verte et bleue nationale. Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. Lancé en octobre 2010, le SRCE d'Ile-de-France a été soumis à enquête publique entre le 15 mai et le 19 juin 2013 et a été adopté le 21 octobre 2013 par arrêté préfectoral.
La démarche d'élaboration du SRCE repose dans un premier temps sur la définition de sous-trames écologiques fonctionnelles. Celles-ci représentent « *l'ensemble des espaces constitués par un même type de milieu et le réseau que constituent ces espaces plus ou moins connectés. Ils sont composés de réservoirs de biodiversité, de corridors et autres espaces fréquentés régulièrement par les espèces typiques de la sous-trame considérée* » (source : Résumé non technique SRCE page 11 ; 2013).
Quatre sous-trames principales ont été identifiées en Ile-de-France :

♦ La sous-trame arborée correspondant à l'ensemble des formations végétales ligneuses arborées ou arbustives (forêts, bosquets, haies, alignements d'arbres et arbustes, arbres isolés, etc.) ;

♦ La sous-trame herbacée qui comprend toutes les végétations pérennes dominées par des herbes (en-dehors des cultures) ;

♦ La sous-trame « grandes cultures » qui est composée des milieux agricoles cultivés en grandes cultures et des cultures maraîchères ;

♦ La sous-trame bleue, qui comprend les eaux courantes et stagnantes, ainsi que les zones humides herbacées et arborées.

Dans un second temps, le SRCE s'articule autour de la définition des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques qui, associés, forment les continuités écologiques.
Les réservoirs de biodiversité sont définis comme « *des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie et où les habitats naturels peuvent assurer leur fonctionnement, en ayant notamment une taille suffisante. Ces espaces peuvent abriter des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou accueillir de nouvelles populations.* » (Source : Résumé non technique SRCE page 12 ; 2013). Parmi ces réservoirs, certains sont d'importance nationale, régionale ou interrégionale.
Leur composition est codifiée aux articles L.371-1 et R.371-21 du Code de l'Environnement. Ils s'appuient sur les contours des zonages existants, de manière obligatoire ou après examen au cas par cas. En Ile-de-France, ils comprennent :

- Le socle des espaces à considérer obligatoirement : Réserve Naturelle Nationale, Réserve Naturelle Régionale, Arrêté de Protection Biotope et Réserve Biologique Forestière ;
- Des entités complémentaires retenues, après examen, par le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) d'Ile-de-France : ZNIEFF de type I et II, sites Natura 2000 et réservoirs biologiques du SDAGE.

Les corridors écologiques assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité. Ils offrent aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Ils correspondent aux voies de déplacement préférentielles empruntées par la faune et la flore. Ces liaisons fonctionnelles entre écosystèmes ou habitats d'une espèce permettent sa dispersion et sa migration. Leur identification a été fondée en Ile-de-France sur l'étude des possibilités de déplacement de certaines espèces animales, au regard des habitats naturels dans lesquels ils évoluent et qui correspondent aux différentes sous-trames identifiées.
Dans les sous-trames « bleue » et « grandes cultures », la notion de continuum a été utilisée pour désigner les territoires dans lesquels les espèces circulent librement sans axe préférentiel de déplacement.
Un niveau de fonctionnalité a été attribué à chaque corridor, en distinguant les corridors dits « fonctionnels » des corridors « à fonctionnalité réduite ». Les premiers sont empruntés ou susceptibles d'être empruntés par l'ensemble des espèces ou guildes d'espèces de la sous-trame concernée, tandis que les seconds ne peuvent être empruntés que par une partie des espèces ou guildes d'espèces, généralement les moins exigeantes ou à dispersion aérienne.
Enfin, l'enjeu du SRCE étant d'assurer la préservation des continuités écologiques, les éléments fragmentant à traiter pour rétablir la fonctionnalité des corridors ont également été mis en évidence. Ceux-ci correspondent aux « obstacles et points de fragilité situés sur les corridors et au sein des réservoirs de biodiversité ». Deux catégories d'éléments fragmentant ont été distinguées selon l'intensité de leurs effets :

- Les obstacles, qui ont un fort effet de coupure sur les continuités ou induisent une importante fragmentation de l'espace ;
- Les points de fragilité, qui réduisent l'étendue des fonctionnalités de la continuité bien que celle-ci reste fonctionnelle pour les espèces les moins sensibles.

L'ensemble de ces éléments (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, éléments fragmentant) sont représentés dans le SRCE sur une carte des composantes, exploitable au 1/100 000ème, qui constitue un état initial de la fonctionnalité des continuités écologiques d'Ile-de-France.

Analyse de la prise en compte du SRCE

Le faisceau Gretz Salonique et la Zone Gare se situent à la charnière entre le tissu urbain et les milieux boisés considérés comme des réservoirs de biodiversité d'échelle régionale : Forêts de Ferrières et d'Armainvilliers (par ailleurs ZNIEFF de type II). Ces réservoirs sont principalement reliés entre eux par des corridors à fonctionnalité réduite en raison d'un enclavement de ces derniers dans une trame urbaine dense. Un corridor nord-sud de la sous-trame arboré reliant les deux massifs boisés, réservoirs

de biodiversité, coupe les voies ferrées entre les deux faisceaux ferroviaires et un point de rupture de continuité est identifié par le schéma au niveau des voies.
On note un important continuum de la sous-trame bleue caractérisée par un réseau de mares et zones humides forestières au niveau des réservoirs de biodiversité que sont le bois Saint-Martin et de Célie, la forêt de Ferrières et d'Armainvilliers. Ces secteurs de concentration de mares représentent des éléments majeurs de la trame régionale à préserver ou restaurer. Certaines de ces mares sont présentes en limite immédiate du faisceau Gretz Salonique.
Les aménagements projetés ne remettent pas en cause les objectifs de préservation portés par le SRCE.

Les aménagements projetés prennent en compte le SRCE.
La mise en compatibilité du document d'urbanisme ayant pour objet de permettre la réalisation d'aménagements prenant en compte le SRCE, elle prend elle aussi en compte le SRCE.

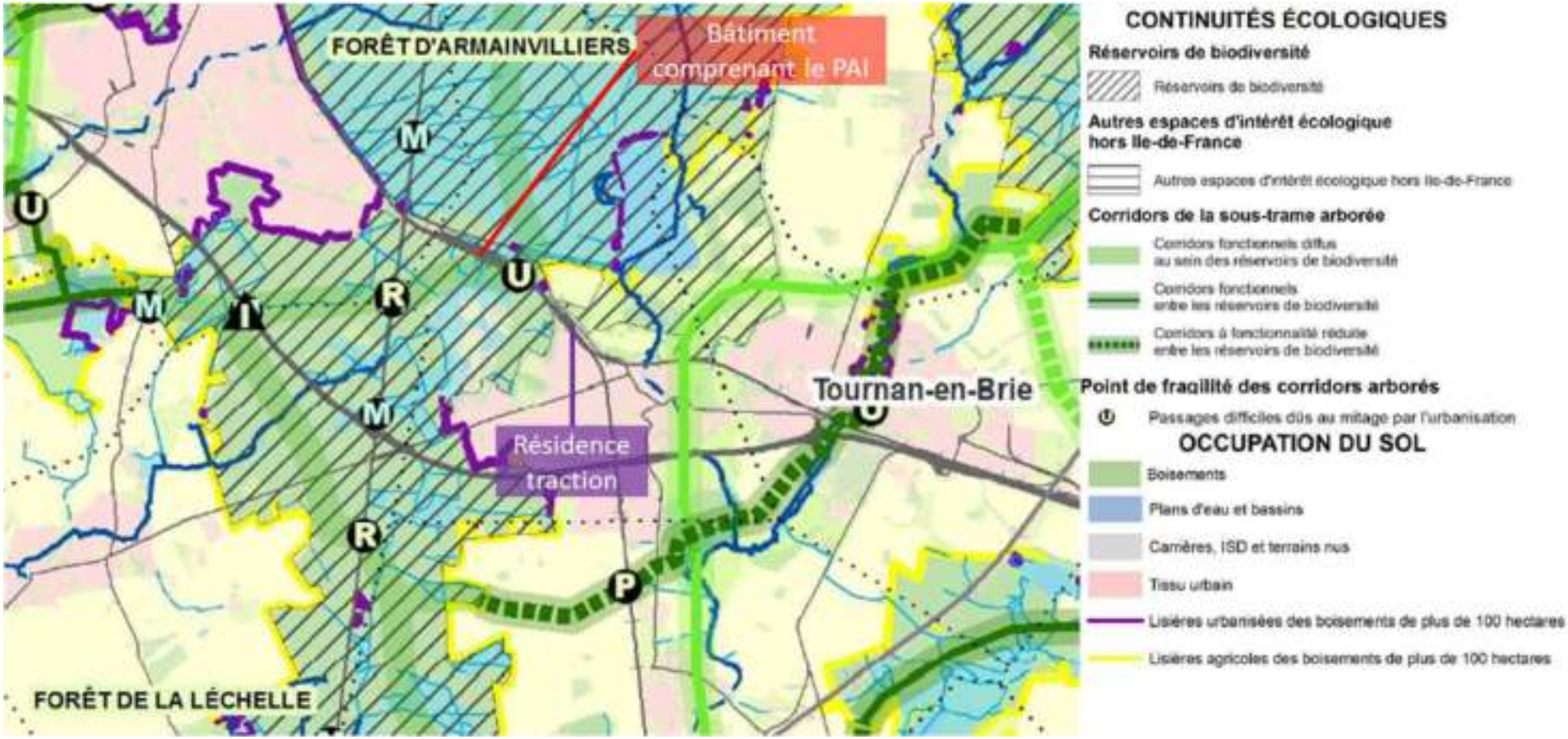


Figure 27 : Carte des composantes de la Trame Verte et Bleue (Source : SRCE Île-de-France)

3.5. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE GRETZ-ARMAINVILLIERS

3.5.1. Principes généraux

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU), introduit par la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, remplace le Plan d'Occupation des Sols (POS). Il détermine l'affectation principale des sols par zone et définit les règles qui s'appliquent de manière générale et spécifique dans chaque zone (espaces dédiés à l'urbanisation d'habitat ou d'activités, préservation des espaces agricoles ou forestiers de toute évolution non désirée, etc.). Ce document constitue le socle sur lequel s'appuient les demandes d'autorisation ou d'utilisation du sol (permis de construire, d'aménager, de démolir).
C'est un document d'urbanisme opérationnel, soumis à enquête publique, permettant de :
Simplifier les procédures pour réduire les risques de contentieux liés à la forme ;

- Renforcer la participation des habitants à la définition des enjeux et des objectifs locaux ;
- Donner à la planification locale une autre dimension que la réglementation de l'occupation des sols, le PLU devant traduire la vision globale de l'aménagement communal et la cohérence des politiques.

Les PLU comprennent (l'article L.151-2 du Code de l'Urbanisme) :

- Un rapport de présentation ;
- Un Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ;
- Des Orientations d'Aménagement et de Programmation ;

(Le PADD et les orientations d'aménagement et de programmation ont été instituées avec la loi Grenelle en juillet 2010. Par conséquent, les PLU datant d'avant 2010 ne comprennent pas ces deux documents.)

- Un règlement ;
- Des annexes.

Lorsque le PLU tient lieu de Programme Local de l'Habitat ou de Plan de Déplacements Urbains, il comprend également un programme d'orientations et d'actions. Par ailleurs, en Ile-de-France, les PLU doivent être compatibles avec le SDRIF (et avec les Schémas de COhérence Territoriale si existants).
Les PLU sont des documents dont les dispositions graphiques et réglementaires sont opposables à toute personne publique ou privée. L'article 152-1 du code de l'Urbanisme précise que « *L'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques. Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation* ».

3.5.2. Présentation et composition du PLU de Gretz-Armainvilliers

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Gretz-Armainvilliers est le document d'urbanisme actuellement en vigueur sur le territoire du projet. Il s'agit du document visé par le présent dossier de mise en compatibilité.
Le Plan Local d'Urbanisme actuellement en vigueur de Gretz-Armainvilliers fait suite à une évolution du PLU adopté le 25 avril 2006 dont la dernière révision a été arrêté par le Conseil Municipal le 2 décembre 2015. Le document n'a pas fait l'objet d'une évaluation environnementale.

Le PLU de Gretz-Armainvilliers est composé des pièces suivantes :

- Le Rapport de Présentation ;

- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OPAP) ;
- Les Plans de Zonage :
  - Le plan de zonage à l'échelle 1/2 500ième ;
  - Le plan de zonage à l'échelle 1/7 500ième ;
  - Les Secteurs Environnementaux
- Le Règlement ;
- La liste des servitudes d'utilité publique (plan et pièce écrite) ;
- Le droit de préemption urbain et le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures des transports terrestres (plan et pièce écrite) ;
- Les réseaux (plan et pièce écrite) : réseaux d'eau et assainissement ;
- Enquête publique :
  - Le rapport d'enquête publique
  - Les conclusions motivées du Commissaire enquêteur ;
  - Les annexes ;
  - Les pièces jointes
- Annexes : les annexes sanitaires : Note sur les systèmes d'élimination des déchets

3.5.3. Analyse de la compatibilité avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est une pièce fixant les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels et forestiers à l'échelle de la commune, avec lesquelles les autres pièces du PLU devront être cohérentes.
En application de l'article L.300-6 du code de l'urbanisme, aucune déclaration de projet ne peut intervenir si elle porte atteinte à l'économie générale du PADD.

Les orientations du PADD s'articulent autour des thématiques suivantes :

- **L'aménagement** : inscrire la commune dans la ceinture verte francilienne, conforter le bourg dans son cadre naturel, organiser le renouvellement urbain, conforter les pôles économiques surtout au sud de la RN4, prendre en compte les nuisances sonores ;
- **L'environnement** : préserver les ressources sylvicoles, maintenir les derniers espaces agricoles au sud de la RN4, protéger les boisements et leurs lisières, préserver le patrimoine des grands parcs, sauvegarder le réseau hydrographique et les milieux humides, préserver les espaces verts et plantés privés et publics ;
- **Le développement urbain** : œuvrer pour la densification en centre-bourg en appui des pôles commerciaux, freiner le développement dans les secteurs isolés, maintenir le parcours résidentiel, préserver l'hétérogénéité du bâti à l'échelle de la ville, protéger la spécificité de certains quartiers, conforter les pôles économiques existants, finaliser la ZAC Pillet, conforter les noyaux commerciaux du bourg, s'ouvrir vers les activités touristiques ;
- **Les équipements** : aménager une maison des jeunes, réserver les derniers espaces libres pour des équipements d'intérêt communal, renforcer l'attrait de l'arboretum, répartir les stationnements entre espaces publics et privés dans les secteurs centraux, améliorer l'accessibilité à la gare, se protéger des nuisances sonores, améliorer l'accessibilité aux zones d'activités, assurer l'accès à un réseau de télécommunication performant sur l'ensemble de la commune ;
- **La modération de la consommation de l'espace**.

Parmi les orientations susceptibles d'intéresser les aménagements projetés, la commune prévoit de « *protéger les boisements et leurs lisières* ». Dans le détail de l'orientation, il est précisé que « *les lisières de ces massifs, qui constituent des secteurs d'échanges écologiques majeurs, sont également protégés* ».
En outre, au titre de la modération de la consommation de l'espace, il est prévu que la consommation d'espaces agricoles ou naturels ne devra pas excéder 20 ha.

Les aménagements projetés n'impacteront pas les lisères de boisement, elles seront donc protégées. Le PADD est donc respecté sur ce point. Par ailleurs ils prennent place uniquement dans des emprises ferroviaires existantes déjà exploitées.
Les aménagements projetés sur le faisceau Gretz Salonique prennent place en Zone N, il peut donc être considéré que ceux-ci consommeront de l'espace naturel. Toutefois, ils prennent place sur des emprises ferroviaires existantes et artificialisées. Ils n'entraineront donc pas de consommation d'espace naturel *stricto sensu*, par ailleurs les espaces boisés présents sur l'emprise sont préservés en application de l'article NFE 13 créé.

Les aménagements projetés s'inscrivent dans les orientations du PADD de la commune et ils ne portent pas atteinte à l'économie générale du document.
La mise en compatibilité du document d'urbanisme, ayant pour unique objet de permettre la réalisation de ces aménagements dans leurs emprises, n'est donc pas de nature à remettre en cause ces orientations. Elle est compatible avec le PADD.

3.5.4. Analyse de la compatibilité avec les Orientations d'Aménagement et Programmation

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont relatives à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager et prévoient, en cohérence avec le PADD, les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Ces orientations se présentent, pour chaque secteur concerné, sous la forme de schémas d'aménagement composés d'un texte explicatif et d'un document cartographique qui fournissent les informations nécessaires à la compréhension du projet d'aménagement décidé par l'autorité municipale.

Le PLU de Gretz-Armainvilliers ne présente qu'une seule OAP prenant place en Zone AU et localisée au niveau du quartier d'activité en cours de réalisation au sud de la RN4.

Les aménagements projetés ne prennent pas place dans cette zone.
La mise en compatibilité du document d'urbanisme, ayant pour unique objet de permettre la réalisation de ces aménagements dans leurs emprises, elle n'est donc pas de nature à remettre en cause l'OAP de la commune.

3.5.5. Analyse des pièces réglementaires

Dans le cadre du projet, cette analyse porte sur le plan de zonage, le règlement des zones interceptées par le projet, à savoir les zones N et UB. L'analyse porte également sur le respect des Servitudes d'Utilité Publiques, des Emplacements Réservés, des Espaces Boisés Classés et autres éléments protégés au titre du Code de l'Urbanisme ainsi que sur les Secteurs Environnementaux définis par le PLU de la commune.

Analyse du Plan de Zonage du PLU au droit du projet

Tous les aménagements projetés s'insèrent dans les emprises ferroviaires existantes et interceptent deux zones du PLU de la commune :

- Le bâtiment situé sur l'emprise Gretz Salonique comprenant le Poste Automatique Informatisé et les locaux nécessaires à l'exploitation du site ainsi que ces aménagements connexes sont situés en Zone Naturelle N ;
- La Résidence Traction et ses aménagements connexes sont situés dans la Zone Gare sont en Zone Urbaine UB ;
- La piste bitumée reliant ces deux bâtiments est comprise pour moitié en Zone N et pour moitié en Zone UB.

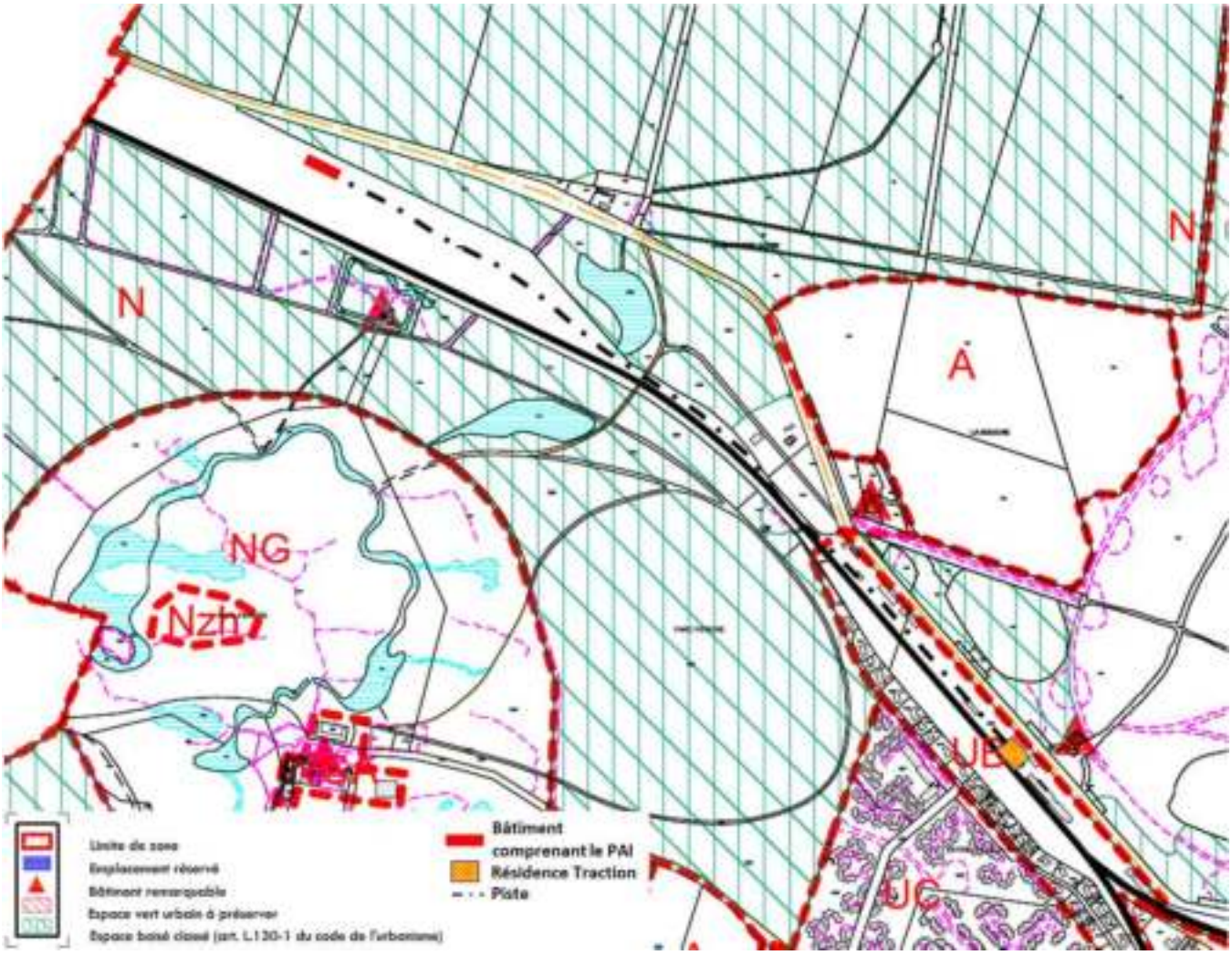


Figure 28 : Implantation des aménagements sur le plan de zonage du PLU (Source : PLU de Gretz-Armainvilliers, 1/7500e, 16/11/2015)

Analyse des dispositions règlementaires de la Zone N

Le tableau suivant présente et analyse chaque article du règlement de la Zone N au regard des aménagements projetés sur la zone, à savoir :

- Un bâtiment de 505 m² abritant un Poste Automatique Informatisé (PAI) et des locaux nécessaires à l'exploitation du site : les locaux de vie (vestiaires, réfectoire, sanitaires, …) pour le personnel d'exploitation et de nettoyage ;
- Une aire permettant le stockage de bennes de déchets ;
- Un parking 14 places ;
- Une section de la piste bitumée de 1m de large.

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
N 1 - Occupations du sol interdites	Toutes les occupations du sol à l'exception de celles figurant à l'article N2	Voir Art. N2
	DANS LES SECTEURS DE CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE Les imperméabilisations du sol en dehors de l'emprise des constructions.	**Incompatible** L'aire de stockage pour les bennes déchets, le parking et la piste bitumée constituent des imperméabilisations en dehors de l'emprise de la construction projetée
	SUR LES BÂTIMENTS REMARQUABLES Cet ouvrage est soumis a permis de démolir. Toute démolition qui porterait atteinte à son homogénéité est interdite, sauf si la partie à démolir rend au bâtiment un aspect originel ou supprime un anachronisme.	**Compatible / Non concerné** Le projet ne prévoit pas de porter atteinte à un bâtiment remarquable
N 2 – Occupations du sol soumises à conditions	Les extensions et annexes des habitations existantes à condition qu'elles n'induisent pas un changement de destination.	**Incompatible** Le projet n'est pas une extension ou une annexe d'habitation existante
	DANS LES SECTEURS DE NUISANCES Les exhaussements de sol à condition : - qu'ils se situent entre la RN 4 et les limites de l'urbanisation, - qu'ils aient pour objet de constituer un dispositif de protection contre le bruit des véhicules terrestres, - qu'ils ne soient pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole.	**Compatible / Non concerné** Projet en secteur de nuisances ne nécessitant pas d'exhaussements de sol - Projet non situé au droit de la RN4 - Projet ne consistant en une protection acoustique - Absence d'activité agricole sur la zone concernée
	DANS LES SECTEURS DE CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE Les affouillements et exhaussements de sol à condition que, - Soit, ils soient nécessaires à la restauration d'un milieu humide, - Soit ils constituent la création d'un merlon dans les secteurs de nuisances et dans les conditions définies ci-après, - Soit ils n'excèdent pas + 50 cm de hauteur au point le plus haut de l'exhaussement ou -50 cm au point le plus bas de l'affouillement.	**Incompatible** Projet en secteur de continuité écologique nécessitant des affouillements pour la réalisation de ses fondations - Projet ne participant pas à la restauration de zones humides - Projet ne consistant en une protection acoustique - Projet avec des affouillements et des exhaussements supérieurs à 50cm ➔ affouillements nécessaires aux fondations

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
N 3 - Accès et desserte	/	/
N 4 – Desserte par les réseaux publics	/	/
N 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	Les extensions et annexes des habitations existantes ne peuvent s'implanter à moins de 8 m des voies Toutefois les extensions des habitations existantes qui ne respectent pas ces règles, peuvent s'implanter avec un recul au moins égal à celui de l'habitation existante. Les annexes ne peuvent s'implanter à moins de 75 m de l'axe de la RN4	**Incompatible** Les aménagements respectent ces contraintes d'implantation cependant le projet n'est pas une extension ou annexe d'une habitation existante ➔ Cf Art. N2
N 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	Les extensions des habitations existantes et leurs annexes doivent être implantées en respectant une marge de retrait minimum de 4 m. Toutefois les extensions peuvent réduire ce retrait minimal, à celui observé par l'habitation existante. Dans ce cas, la création d'une nouvelle baie doit respecter la règle générale.	**Incompatible** Les aménagements respectent ces contraintes d'implantation cependant le projet n'est pas une extension ou annexe d'une habitation existante ➔ Cf Art. N2
N 8 - Implantation des constructions sur une même propriété	La distance entre une annexe et une habitation existante ne peut excéder 20m. Les constructions ne peuvent s'implanter à l'intérieur d'une bande de 6 m de part et d'autre des rives des rus. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.	**Incompatible** Le projet, nécessaire au service public d'intérêt collectif, n'est pas situé en bordure du ru Cependant le projet n'est pas une extension ou annexe d'une habitation existante ➔ Cf Art. N2
N 9 - Emprise au sol	L'emprise au sol de l'habitation y compris ses éventuelles extensions et ses annexes (hors piscine), ne peut excéder : - ni 30% de la superficie du terrain - ni 250 m² Les constructions ne peuvent s'implanter à l'intérieur d'une bande de 6 m de part et d'autre des rives des rus. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.	**Incompatible** Le projet, nécessaire au service public d'intérêt collectif, n'est pas situé en bordure du ru Le projet ne respecte pas les limites d'emprises au sol imposées et il ne consiste pas en une extension ou annexe d'une habitation existante ➔ Cf Art. N2

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
N 10 - Hauteur maximale des constructions	Les extensions des habitations existantes ne peuvent excéder la hauteur de la construction existante. Les annexes des habitations existantes ne peuvent excéder 2,5m à l'égout du toit ou acrotère et 4 m au faîtage.	**Incompatible** Cependant le projet n'est pas une extension ou annexe d'une habitation existante ➔ Cf Art. N2
N 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords	/	/
N 12 - Stationnement	/	/
N 13 -Espaces libres et plantations	Les exhaussements doivent être plantés en alternant des types de végétation divers en essences et en hauteur de végétaux.	**Compatible / Non concerné** Aucun exhaussement n'est requis
N15 - Performances énergétiques et environnementales	/	/
N16 - Communications électroniques	/	/

Les aménagements projetés sur la Zone N n'étant pas compatibles avec les dispositions réglementaires de cette zone, le PLU doit être mis en compatibilité.

Analyse des dispositions règlementaires de la Zone UB

Le tableau suivant présente et analyse chaque article du règlement de la Zone UB au regard des aménagements projetés sur la zone, à savoir :

- Un bâtiment de 358 m² (5,61m de hauteur avec le garde-corps et 4,78m à l'acrotère) dit Résidence Traction (RT) permettant d'accueillir pour leur prise de service une soixantaine de conducteurs et comprenant notamment des locaux administratifs, des locaux d'accompagnements, des vestiaires et sanitaires ;
- Un parking 18 places ;
- Une section de la piste bitumée de 1m de large.

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
UB 1 - Occupations du sol interdites	Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, le caractère du voisinage ou la capacité des infrastructures et autres équipements collectifs existants.	**Compatible** Le projet ne rentre dans aucune catégorie exclue.
	Les occupations et utilisations du sol produisant des nuisances en proportion incompatible avec la proximité de l'habitat.	
	Les constructions à destination de : - Commerce, - Artisanat, - Industrie, - Entrepôt, - Agricole ou forestières, - Hébergement. Les installations classées nouvelles et l'extension des installations classées existantes. Les aménagements suivants : - terrains de camping, - parcs résidentiels de loisirs, - sports ou loisirs motorisés, - parc d'attraction et aires de jeux ou de sport, - installation de caravanes quelle qu'en soit la durée, y compris pour une durée de moins de 3 mois, - dépôts de véhicules et les garages collectifs de caravanes.	
UB 2 – Occupations du sol soumises à conditions	Les bureaux à condition que leur superficie soit inférieure à 50 m². Les exhaussements de sol ne sont autorisés que dans les espaces verts urbains dans le cadre de la protection contre les nuisances sonores de la RN4.	**Compatible**

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
	DANS LES SECTEURS DE NUISANCES Les habitations, les bureaux et les services publics ou d'intérêt collectif accueillant du public à condition qu'ils respectent les normes édictées dans l'arrêté préfectoral du 19 avril 1999 relatif à l'isolement acoustique contre les bruits de l'espace extérieur. Les exhaussements de sol et les murs de plus de 2 m de hauteur à condition : - qu'ils se situent entre la RN 4 et les limites de l'urbanisation, - qu'ils aient pour objet de constituer un dispositif de protection contre le bruit des véhicules terrestres.	**Compatible** Le projet n'est pas formellement autorisé mais il consiste en la réalisation de bureaux et locaux de repos nécessaires à l'exploitation d'un service public d'intérêt collectif. Il est tout de même proposé d'apporter une clarification afin de clairement autoriser les aménagements ferroviaires au sein des emprises existantes.
UB 3 – Voies et Accès	Les terrains se desservant sur la RN4 ne sont pas constructibles sauf pour les services publics ou d'intérêt collectif nécessaires à la gestion du domaine routier. Tout terrain pour être constructible, doit être accessible d'une voie dans des conditions répondant à l'importance de la destination de la construction ou de l'ensemble de constructions à édifier, en bon état de viabilité et présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité de la circulation et des accès, de la protection civile et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie. La largeur des voies d'accès ne peut être inférieure à 5 m. Lorsque les voies se termineront en impasse, celles-ci doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour. En cas de présence sur une même propriété d'unités d'habitations, et si la limitation à un seul accès n'en permet pas le fonctionnement ou l'exploitation normale, il peut être prévu un accès supplémentaire, à condition que celui-ci ne nuise ni aux impératifs d'intérêt général ni aux nécessités de la circulation. A l'inverse, le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera moindre. Cet accès doit satisfaire aux exigences de la sécurité de la circulation et des accès, de la protection civile et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.	**Compatible** Les emprises concernées sont déjà accessibles. La piste bitumée d'1m de large est préexistante et n'a pas vocation à être circulée par des véhicules, elle uniquement piétonne.

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
UB 4 – Desserte par les réseaux publics	Pour être constructible, le terrain doit être desservi en électricité avec des caractéristiques compatibles avec le projet. Les raccordements eaux doivent comprendre un clapet anti-retour.	**<u>Compatible</u>** Le bâtiment sera raccordé à tous les réseaux nécessaires en respectant les prescriptions édictées. La Résidence Traction et ses aménagements connexes respecteront les principes d'assainissement décrits. Les eaux pluviales ruisselant sur la piste bitumée, uniquement empruntée par du personnel à pied, seront infiltrées. La Maîtrise d'ouvrage réalisera les études nécessaires afin de s'assurer de la faisabilité de l'infiltration des eaux dans les conditions requises de sécurité vis-à-vis des sols et des eaux. Elle instruira les conventions d'autorisation de rejet des eaux dans les réseaux nécessaires.
	EAU Le branchement sur le réseau public existant est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.	
	ASSAINISSEMENT Toute construction rejetant des eaux usées domestiques doit être raccordée obligatoirement par des canalisations parfaitement étanches souterraines au réseau public. Dans le cas où le réseau public ne collecte que les eaux usées, il n'est possible de ne raccorder que celles-ci. Toute opération doit respecter les prescriptions imposées par le « plan de zonage d'assainissement » joint en annexe du présent dossier de P.L.U.. Le traitement et l'élimination des effluents autres que domestiques doivent être adaptés à l'importance et à la nature de l'activité afin d'assurer une protection suffisante du milieu naturel. A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les eaux pluviales collectées, y compris sur les balcons, à partir des constructions et aménagements nouveaux, ne peuvent être rejetées sur la voie publique. Les eaux pluviales doivent être infiltrées sur le terrain par un dispositif approprié et proportionné en fonction de l'opération projetée et du terrain et permettant l'évacuation, soit directement, soit après prétraitement ou après stockage préalable. Toutefois lorsque la nature du sol ou l'implantation des constructions ne permet pas cette infiltration, les eaux pluviales peuvent être : - soit raccordées au réseau public s'il existe et s'il est destiné à recevoir des eaux pluviales, - soit rejetées à un émissaire naturel. Le rejet des eaux pluviales des surfaces imperméabilisées doit être régulé avec un débit maximum de 1 l par seconde et par hectare. Les systèmes de collecte des eaux pluviales provenant des voiries et aires de stationnement de plus de 150 m², doivent être pourvus d'un système d'épuration.	

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
	Les eaux de piscine ne peuvent être déversées dans le réseau d'eaux usées. Elles ne peuvent être rejetées dans le milieu naturel, l'émissaire ou le réseau d'eau pluviale qu'après avoir subi un traitement visant à supprimer les substances de nature à porter atteinte au milieu naturel.	
	ORDURES MÉNAGÈRES Les constructions ou installations soumises à permis de construire doivent comporter un espace de stockage des déchets dimensionnés de manière à recevoir et permettre de sortir sans difficulté sur la voie, tous les récipients nécessaires à la collecte sélective des déchets qu'ils génèrent.	
	DANS LE SECTEUR À RISQUE NATUREL Les dispositions concernant l'infiltration des eaux pluviales ci-dessus ne sont pas applicables. L'infiltration des eaux pluviales devra être exclue s'il existe un réseau de collecte des eaux pluviales ou une possibilité de rejet à un émissaire naturel.	
UB 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	Les équipements publics ou d'intérêt collectifs doivent s'implanter avec un recul minimal de 1 m de la voie. Les autres constructions principales doivent être implantées dans une bande de 4 à 25 m de la voie. Les constructions principales doivent aussi respecter un recul de 10 m de la limite avec le domaine public ferré. Lorsque le terrain est à l'angle de plusieurs voies, les dispositions générales s'appliquent à la voie pour lesquelles elles sont le plus appropriées. Par rapport aux autres voies, la construction doit s'implanter avec retrait minimum fixé ci-dessus. Les constructions dont la desserte par la voie ferrée est nécessaire ainsi que celles indispensables au fonctionnement du service public ferroviaire et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation, peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait, sans distance imposée.	**Compatible** La Résidence Traction, indispensable à l'exploitation ferroviaire, respecte ces contraintes.

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
UB 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives	Les distances fixées dans le présent règlement s'imposent et doivent être respectées nonobstant toute convention ayant pour objet de constituer une servitude de cour commune ou de servitude de vue notamment. Les constructions ou ensemble de constructions accolées peuvent s'implanter sur, au plus, l'une des deux limites séparatives latérales. Toutefois les équipements publics ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter soit en limite séparative, soit en respectant les règles ci-après Les parties de constructions qui ne sont pas en limite séparative doivent respecter un retrait minimal de : - 2,50 m, - 8 m face à une baie Les abris de jardin non maçonnés doivent respecter un retrait minimum de 1 m. Les piscines et leur(s) dispositif(s) technique(s) doivent respecter un retrait d'au moins 3 m. Par rapport à la limite du fond de parcelle avec le domaine ferré, les constructions doivent s'implanter en un retrait minimum de 15 m. Cette mesure ne s'applique pas aux constructions annexes d'une hauteur totale inférieure ou égale à 3,50 m, qui peuvent s'implanter soit en limites séparatives, soit en respectant un retrait d'au moins 1,50 m. Les extensions peuvent réduire les distances minimales imposées par les dispositions générales, à condition qu'elles n'aggravent pas l'écart à la règle observée par le bâtiment existant. Dans ces cas, la création d'une nouvelle baie doit respecter la règle générale.	**Compatible** La Résidence Traction, indispensable à l'exploitation ferroviaire, respecte ces contraintes.
UB 8 - Implantation des constructions sur une même propriété	La distance minimale entre deux bâtiments non contigus sur une même propriété ne peut être inférieure à 2,50 m et 8 m face à une baie. Il n'est pas fixé de règle entre un bâtiment principal et ses annexes.	**Compatible** La Résidence Traction respecte ces contraintes.
UB 9 - Emprise au sol	Les constructions ne peuvent s'implanter à l'intérieur d'une bande de 6 m de part et d'autre des rives des rus. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif. L'emprise des bâtiments ne peut dépasser 40% de la superficie du terrain. Chaque bâtiment ou ensemble de bâtiments contigus ne peut excéder une emprise au sol de 200 m². L'emprise au sol des bâtiments annexes isolés ne peut excéder 10% de l'emprise au sol du bâtiment principal. Les constructions annexes doivent être regroupées en un seul bâtiment.	**Incompatible** Le projet, nécessaire au service public d'intérêt collectif, n'est pas situé en bordure du ru. La Résidence Traction de 358m² ne respecte pas la limite d'emprise au sol imposée.

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
UB 10 - Hauteur maximale des constructions	La hauteur ne peut excéder : - 6 m à l'égout du toit ou à l'acrotère - 11 m au faîtage. La hauteur totale des annexes isolées ne peut excéder 3,50 m. La dalle du rez-de-chaussée ne peut se situer à plus de 0,4 m du sol naturel.	**Compatible** La Résidence Traction sera un bâtiment de 5,61m de hauteur avec le garde-corps et de 4,78m à l'acrotère.
UB 11 - Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords	Cet article ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif qui peuvent avoir une architecture contemporaine s'insérant de façon harmonieuse dans leur environnement et contexte urbain. En fonction de leur architecture, de leurs dimensions ou de leur aspect extérieur, les constructions, les extensions de bâtiments ainsi que les réalisations d'ouvrages et de clôtures ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages, ainsi qu'à la conservation des perspectives de la ville. Les travaux et aménagements concernant des bâtiments d'intérêt architectural, patrimonial ou paysager figurés aux documents graphiques doivent faire l'objet de réflexions particulières visant à prendre en compte leurs caractéristiques actuelles ou passées. A ce titre, il ne sera fait aucune atteinte pouvant dénaturer leur caractère. Leurs démolitions totales sont interdites. En cas d'implantation d'antennes ou de pylônes nécessaire à l'amélioration des accès aux réseaux de téléphonie mobile, ces installations doivent faire l'objet de mesures d'insertion optimales dans les paysages et l'environnement.	**Compatible** La Résidence Traction est une construction nécessaire à l'exploitation d'un service public d'intérêt collectif.

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
	MATÉRIAUX Les matériaux et les couleurs employés pour les constructions doivent être choisis dans le souci de s'intégrer et de mettre en valeur les paysages urbains. Les couleurs autorisées pour les enduits de façade sont couleur claire. Les matériaux tels que carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures. Les matériaux tels que bardages métalliques, en fibrociment ou en PVC en façade et les enduits à gros grains projetés ou non sont proscrits. Toutefois, les matériaux nouveaux mis en œuvre dans le cadre du développement durable tels que panneaux solaires, vêtures, parement bois, etc., sont autorisés sous réserve qu'ils répondent aux obligations d'intégration dans le paysage urbain. Dans le cadre de la restauration d'un bâtiment, il convient de préserver et de mettre en valeur les éléments architecturaux intéressants du bâti ancien.	
	FAÇADES Il convient de traiter avec un soin particulier le dimensionnement et le rythme des ouvertures ainsi que les matériaux et les couleurs des enduits et des huisseries. Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et être en harmonie avec elles. L'implantation d'antennes paraboliques est interdite sur les façades.	

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
	TOITURES Les toitures sont composées d'un ou plusieurs éléments à versants, d'une inclinaison minimale de 35°. Les toitures ne doivent comporter aucun débord en limites séparatives. Les toitures terrasse sont interdites sauf : - en cas de mise en place de dispositifs d'économie de gaz à effet de serre, - pour les constructions contemporaines à condition que celles-ci s'intègrent parfaitement bien dans l'environnement urbain existant et qu'elles aient fait l'objet d'une étude particulière d'insertion visant à cette intégration. Les constructions annexes isolées sont couvertes par une toiture à versants dont les pentes peuvent être inférieures à 35°. L'utilisation de matériaux, pour la réalisation des couvertures, dont la qualité et l'aspect extérieur seraient de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, peut être interdite. Les matériaux de couverture doivent avoir l'aspect et la couleur de la tuile vieillie ou de l'ardoise. L'implantation de panneaux solaires est autorisée s'ils sont intégrés dans la couverture et ne créent pas de saillies. En revanche, sont interdites les couvertures apparentes en tôle ondulée, fibrociment, papier goudronné. L'éclairement éventuel des combles sera assuré par des ouvertures en lucarnes, lucarnes rampantes ou châssis de toit dont la somme des largeurs ne doit pas excéder la moitié de la longueur de la toiture.	

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
	CLÔTURES Un grand soin doit être apporté au traitement de la clôture et notamment son aspect et sa hauteur doivent s'harmoniser avec la façade du bâtiment et les volumes des constructions avoisinantes. Elles doivent former des bandes composées : - soit de surfaces unies (haies, grillage, etc.), - soit d'assemblages d'éléments horizontaux ou verticaux de même matériau (barreaudage, bois ou métal, claustra), apposé sur un muret. Les murs et murets ne peuvent excéder 1,5 m. La hauteur totale de la clôture ne peut excéder 2 m Les piliers intermédiaires ou montants verticaux importants sont prohibés. Les clôtures sur limites séparatives peuvent être composées de maçonnerie pleine ou de grillage d'une hauteur n'excédant pas 2 mètres.	
UB 12 - Stationnement	Afin d'assurer en dehors des voies et emprises publiques le stationnement des véhicules correspondant aux besoins générés par les constructions et installations, il est exigé la réalisation d'aires de stationnement dont le nombre et les superficies sont calculés de la façon détaillée ci-après : **Définitions** : Lors de toute opération de construction neuve ou de travaux sur des constructions existantes, il doit être réalisé des aires de stationnement répondant aux besoins nouveaux engendrés par leur utilisation et dont les caractéristiques et les normes minimales sont définies ci-après : Dimensions des places : longueur : 5 m largeur : 2,70 m pour les places en épi ou perpendiculaires à la voie Stationnements Il est imposé une place par tranche de 60m² de surface de plancher quelle que soit la destination de la construction, avec un minimum de 1 place par logement. Seuls sont comptabilisés les stationnements non fermés. En cas d'extension le ratio est appliqué à la surface totale de plancher de la construction. Ces ratios ne sont pas applicables aux équipements publics ou d'intérêt collectif, s'il est patent qu'ils sont excessifs eu égard à la vocation de l'équipement.	**Compatible** La Résidence Traction est une construction nécessaire à l'exploitation d'un service public d'intérêt collectif, le stationnement définit respecte les ratios.

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
UB 13 -Espaces libres et plantations	DANS LES SECTEURS DE RISQUE NATUREL Les constructions doivent être implantées à au moins 20 m d'un arbre à haute tige et aucun arbre à haute tige ne doit être planté à moins de 20 m d'une construction.	**Compatible** Aucun exhaussement n'est requis. La Résidence Traction, située en secteur de nuisances, est une construction nécessaire à l'exploitation d'un service public d'intérêt collectif.
	DANS LES SECTEURS DE NUISANCES Les exhaussements doivent être plantés en alternant des types de végétation divers en essences et en hauteur de végétaux.	
	DANS LE RESTE DE LA ZONE 40% au moins de la superficie du terrain doit être traité en espaces verts. Les surfaces dédiées au stationnement et à la circulation des véhicules ne sont pas prises en compte dans le calcul de ces surfaces d'espaces verts. Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent. L'espace libre créé par le retrait d'implantation de la construction doit être obligatoirement planté, sauf aux emplacements de stationnement ou d'accès aux constructions. Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ne sont pas concernées par cet article.	
UB 15 - Performances énergétiques et environnementales	Les eaux pluviales provenant des toitures ou autres surfaces non accessibles aux véhicules motorisés, doivent être dirigées vers un dispositif de stockage pour une utilisation à des fins non alimentaires	**Compatible** Le bâtiment sera raccordé à tous les réseaux nécessaires en respectant les prescriptions édictées. La Résidence Traction et ses aménagements connexes respecteront les principes d'assainissement décrit. Les eaux pluviales ruisselant sur la piste bitumée, uniquement emprunté par du personnel à pied, seront infiltrées. La Maîtrise d'ouvrage réalisera les études nécessaires afin de s'assurer de la faisabilité de l'infiltration des eaux dans les conditions requises de sécurité vis-à-vis des sols et des eaux. Elle instruira les conventions d'autorisation de rejet des eaux dans les réseaux nécessaires
	DANS LES SECTEURS DE NUISANCES SONORES Les constructions à usage d'habitation, de bureau et de services publics ou d'intérêt collectif accueillant des personnes à la journée ou sur un plus long terme doivent satisfaire les exigences d'isolation acoustiques imposées par la réglementation.	**Compatible** La Résidence Traction est une construction nécessaire à l'exploitation d'un service public d'intérêt collectif accueillant des gens à la journée. Elle respectera ces exigences.

Article	Dispositions	Analyse de la compatibilité et justification
UB 16 - Communications électroniques	RÉSEAUX DE TÉLÉCOMMUNICATIONS Pour toute construction principale nouvelle, il doit être réalisé des fourreaux pour les réseaux de télécommunications entre la voie et la construction. Les immeubles neufs groupant plusieurs logements doivent être équipés d'une infrastructure intérieure permettant le raccordement de chacun des logements aux réseaux de télécommunications. Les réseaux de télécommunications internes aux lotissements, groupes d'habitations ou collectifs sont obligatoirement réalisés en souterrain.	**Compatible** Le bâtiment sera raccordé à tous les réseaux nécessaires en respectant les prescriptions édictées.

Les aménagements projetés sur la Zone UB n'étant pas compatibles avec les dispositions réglementaires de cette zone, le PLU doit être mis en compatibilité.

Analyse du respect des prescriptions associées aux Secteurs Environnementaux définis par le PLU

Le PLU identifie des secteurs présentant une sensibilité environnementale particulière. Les infrastructures ferroviaires dans lesquelles prennent place les aménagements projetés sont ainsi identifiées dans un :

- Secteur de nuisances : en l'occurrence les nuisances acoustiques liées aux voies ferrées ;
- Secteur de continuité écologique longeant notamment les voies principales et traversant les emprises ferroviaires du faisceau Gretz Salonique ;
- Enfin, ils se situent en limite de secteur paysager ou culturel, secteur correspondant au site inscrit.

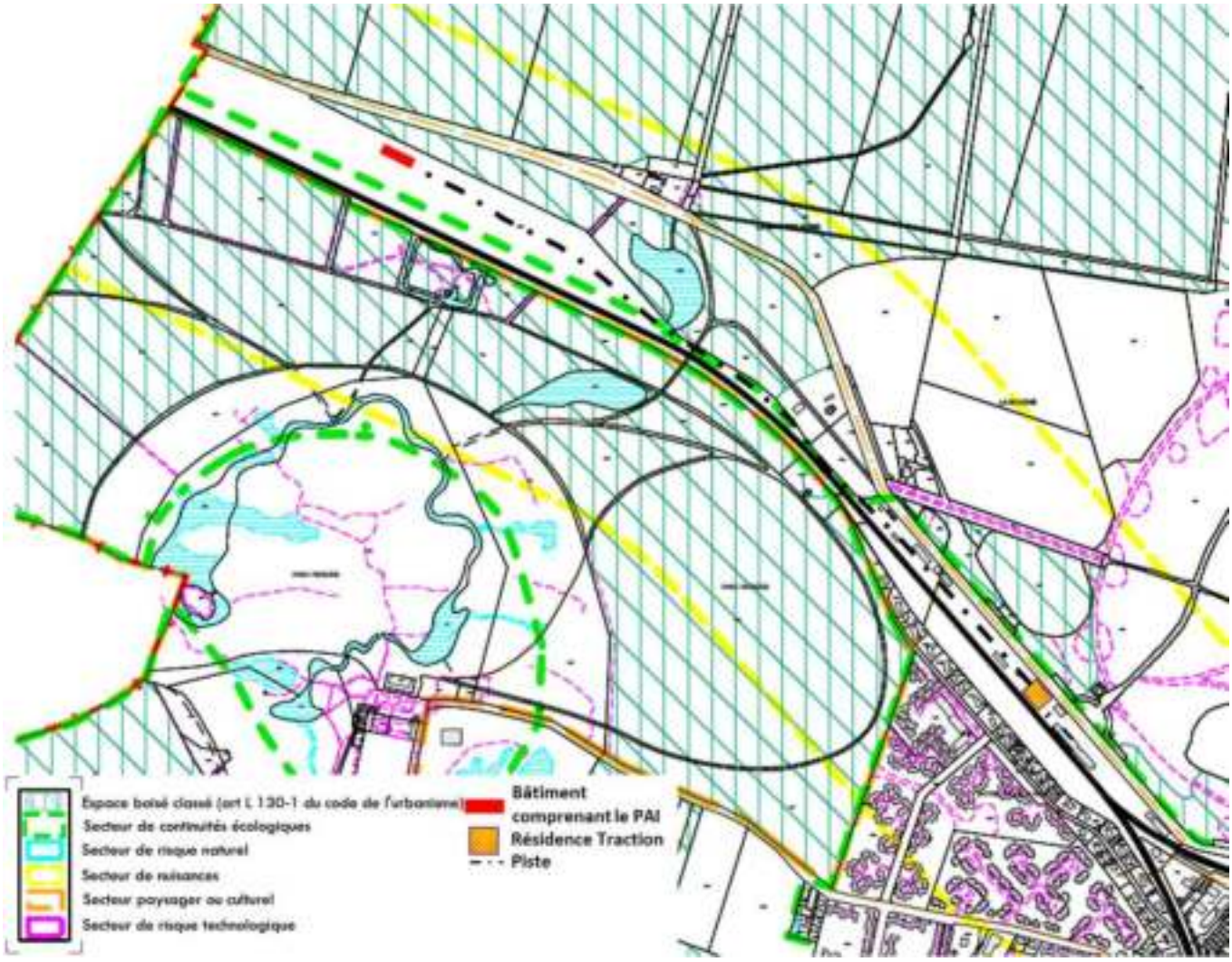


Figure 29 : Implantation des aménagements sur le plan des secteurs environnementaux (Source : PLU de Gretz-Armainvilliers, 1/7500e, 16/11/2015)

Les règles associées aux Secteurs Environnementaux sont intégrées aux règlements des Zone N et UB, dans divers articles.
Concernant spécifiquement les secteurs de continuités écologiques, des règles sont édictées uniquement dans le règlement de la Zone N, dans ses articles N1 et N2 (Voir le détail du règlement de la Zone N au Chapitre 3.5.5.2).
Eu égard à la rédaction de ces deux articles, les aménagements projetés sur le faisceau Gretz Salonique ne sont pas autorisés dans les limites définies par ce secteur de continuité écologique.

Ce secteur a été défini dans le PLU afin de rendre ce document compatible avec le SDRIF 2030. En effet, le Rapport de Présentation du PLU de Gretz (page 100) précise que, compte tenu du SDRIF 2030[2], les lisères des massifs couvrent **une bande d'au moins 50 m d'épaisseur** et, lorsqu'elles présentent un intérêt réel, sont protégées au titre de l'article R123-11 du code de l'urbanisme, recodifié à l'article R151-31 du même code. Cet article précise que « *dans les zones U, AU, A et N, les documents graphiques du règlement font apparaître, s'il y a lieu :*

1° Les espaces boisés classés définis à l'article L. 113-1 ;

2° Les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, de l'hygiène, de la protection contre les nuisances et ***de la préservation des ressources naturelles*** *ou l'existence de risques naturels, de risques miniers ou de risques technologiques* ***justifient que soient interdites les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, dépôts, affouillements, forages et exhaussements des sols*** . »

Cette lisère a été prise en compte à l'intérieur du golf, en frange de la voie ferrée, à ouest du bois de Maison Rouge.
Toutefois, le Rapport de Présentation précise aussi que ces continuités et lisières **n'ont pas été instaurées** sur « *l'emprise des grandes infrastructures et voies ferrées qui sont des espaces déjà fortement aménagés et sur lesquels il convient, pour assurer le service public ou collectif, de permettre la destruction des arbustes de lisères*. »
Cela parait en outre cohérent avec les éléments renseignés dans la Carte des composantes de la Trame Verte et Bleue du SRCE Île-de-France (Figure 27) qui ne fait pas figurer de « *Lisières urbanisées des boisements de plus de 100 ha* » le long des infrastructures ferroviaires sur la commune.

Ainsi, cette bande de retrait de 50m n'apparait pas comme étant applicable en bordure des voies et faisceaux ferroviaires dans lesquels prennent place les aménagements projetés. En outre, la réalisation du bâtiment contenant le PAI et de ses aménagements connexes n'implique pas la destruction de la lisière existante, par ailleurs protégée au titre des Espaces Boisés Classés.
Enfin, il faut noter qu'aucune retranscription de cette bande de retrait de 50m n'a été trouvée dans le règlement de la Zone N.

Le tracé de ce secteur de continuité écologique, ayant pour vocation la préservation des lisères des massifs boisés de plus de 100 ha, apparait donc erroné au regard de son objectif et des justifications présentées dans le PLU en vigueur. Il s'agit ici d'une erreur matérielle.

Il est donc proposé de réparer cette erreur matérielle de tracé du secteur de continuité écologique en le modifiant dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité réalisée. Cette modification se fera en accord avec les objectifs de préservation du milieu naturel portés par le PLU et le SDRIF.

Analyse du respect des Servitudes d'Utilité Publiques, des Emplacements Réservés, des Espaces Boisés Classés et autres éléments protégés au titre du code de l'urbanisme

En application de l'article L113-1 du code de l'urbanisme, les PLU peuvent classer en Espaces Boisés Classés (EBC - souvent représentés sur le plan de zonage) certaines emprises du territoire communal. Le classement en EBC interdit les changements d'affectation ou les modes d'occupation des sols de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ;
Le PLU peut aussi définir des Emplacements Réservés (ER - souvent représentés sur le plan de zonage). Ces emplacements sont au nombre des zones spéciales susceptibles d'être délimitées par les PLU en application de l'article L151-41 du code de l'urbanisme. Réservés aux voies et ouvrages publics,

[2] Le Chapitre 3.3 des Orientations réglementaires du SDRIF 2030 précise que « *les lisières des espaces boisés doivent être protégées. En dehors des sites urbains constitués, à l'exclusion des bâtiments à destination agricole, toute nouvelle urbanisation ne peut être implantée qu'à une distance d'au moins 50 mètres des lisières des massifs boisés de plus de 100 hectares*. »

aux installations d'intérêt général, aux espaces verts ou aux programmes de logement social, ces emplacements traduisent un engagement des collectivités publiques relatif aux équipements publics projetés sur leur territoire

Outre les EBC et les monuments historiques classés et inscrits, les PLU peuvent aussi identifier des éléments bâtis et paysagers à préserver au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme.

Enfin, des Servitudes d'Utilités Publiques (SUP) affectent l'utilisation des sols des communes et sont transposées dans les PLU. Elles constituent des limitations administratives au droit de propriété. Elles sont instituées par une autorité publique dans un but d'intérêt général. Elles sont créées par des lois et règlements particuliers, codifiés ou non et ont un caractère d'ordre public interdisant aux particuliers d'y déroger unilatéralement.

Comme présenté à la Figure 28, les aménagements projetés prennent entièrement place dans les emprises ferroviaires existantes et :

- N'interceptent pas les EBC identifiés sur le plan de zonage ;
- N'interceptent pas d'emplacements réservés ;
- Prennent place à proximité de deux bâtiments remarquables à protéger au niveau de la Zone Gare et situés dans le domaine d'Armainvilliers. Ces deux maisons de gardes aux entrées du parc du domaine ne sont pas impactées par les aménagements projetés.

Par ailleurs, les aménagements n'interceptent pas la « SUP AC2 - protection des sites et monuments naturels ». Cette servitude correspond au site inscrit au titre du code de l'environnement Parc et Château du Domaine Pereire. Les aménagements projetés ne prennent pas place dans ce site inscrit, classé en EBC.

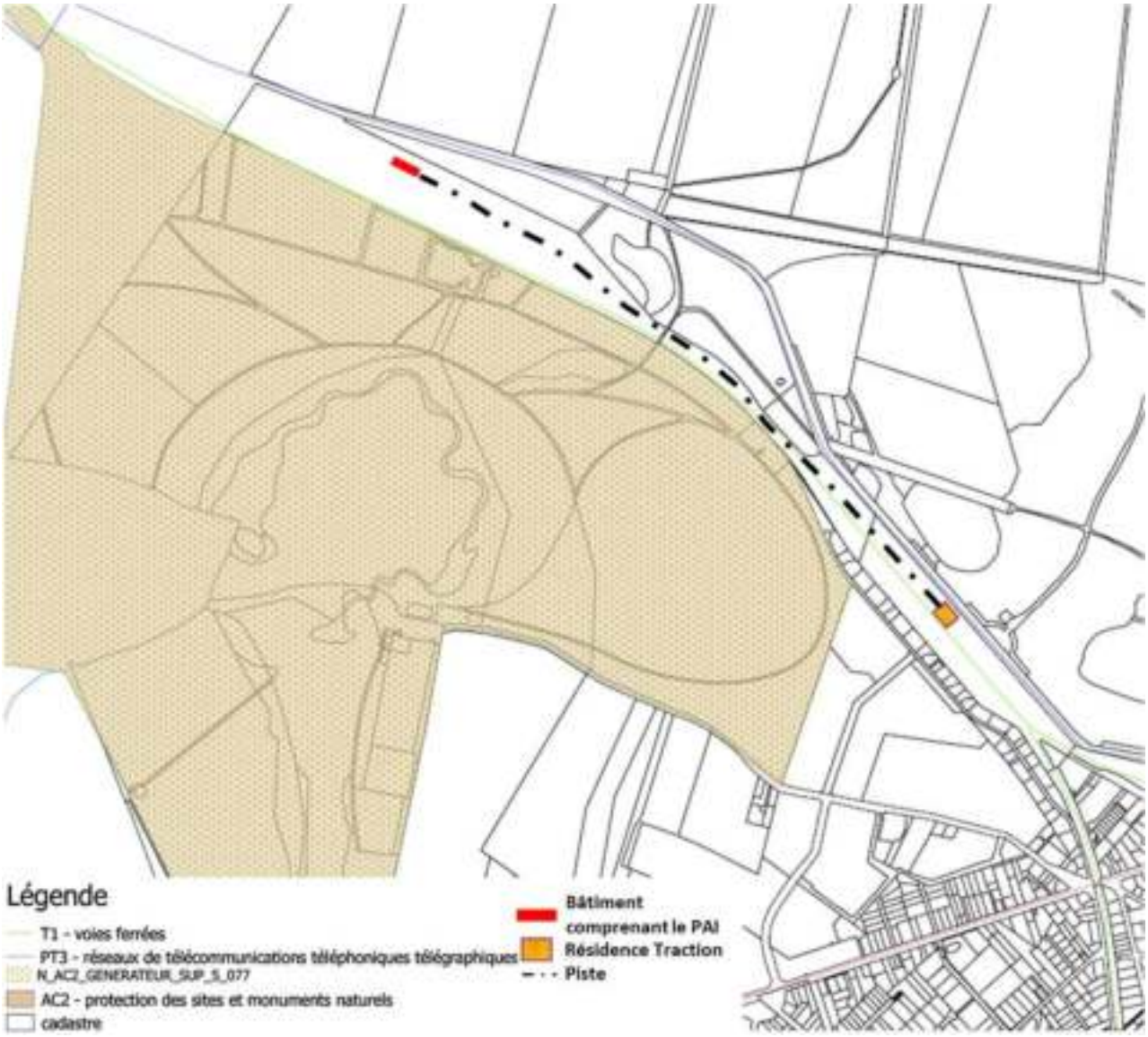


Figure 30 : Implantation des aménagements sur le plan des servitudes d'utilité publique du PLU (Source : PLU de Gretz-Armainvilliers, 1/7500e, 16/11/2015)

Cependant, la servitude « T1 – voies ferrées » s'applique dans les emprises considérées par les aménagements. Ces servitudes permettent de garantir la pérennité et la sécurité d'exploitation au propriétaire et à l'exploitant du réseau ferroviaire.
Les aménagements projetés s'intègrent donc parfaitement à cette servitude.

Les aménagements projetés n'ont aucune incidence sur des Espaces boisés Classés, des Emplacements Réservés ou d'autres éléments protégés au titre du code de l'urbanisme.
La nature des aménagements projetés est compatible avec la seule Servitude d'Utilité Publique interceptée.

Analyse des autres annexes du PLU

Les aménagements projetés n'engendreront pas de modification des autres annexes du PLU de Gretz-Armainvilliers.

3.5.6. Bilan de l'analyse de compatibilité

En conclusion de l'ensemble des analyses effectuées dans les chapitres précédents, une mise en compatibilité du PLU de Gretz-Armainvilliers est nécessaire en raison :

- De l'incompatibilité des aménagements projetés avec le règlement de la Zone N ;
- De l'incompatibilité des aménagements projetés avec les restrictions associées au secteur de continuité écologiques définies dans le règlement de la Zone N. Toutefois, cela est dû à la présence d'une erreur matérielle dans le tracé de ce secteur ;
- De l'incompatibilité des aménagements projetés avec le règlement de la Zone UB.

3.6. EXPOSE DES CHANGEMENTS APPORTES AU PLU DE GRETZ-ARMAINVILLIERS

Dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité menée, en réponse au bilan effectué au Chapitre 3.5.6 et suite à la prise en compte des remarques émises par la MRAe lors du dépôt du premier formulaire d'examen au cas par cas, il est proposé de :

- Créer une Zone NFE correspondant aux emprises ferroviaires existantes du faisceau Gretz Salonique hors voies principales et voies de garage sur une surface d'environ 4,6 ha et situées actuellement en Zone N ;
- Dézoner les emprises ferroviaires exploitées de la Zone Gare (en Zone UB) en Zone UB_F sur une surface de 5,8 ha environ. Il s'agit d'un secteur de Zone UB créé dans le cadre de la procédure et autorisant les activités ferroviaires (les pavillons donnant rue d'Alsace restent en Zone UB) ;
- Réparer l'erreur matérielle concernant la définition du secteur de continuité écologique, en le faisant suivre les emprises cadastrales du faisceau Gretz Salonique : cela revient à en déplacer son tracé nord, en limite de lisière du massif de la Forêt d'Armainvilliers, classé en Espace Boisé Classé.

Le rapport de présentation du PLU sera lui aussi modifié pour prendre cette procédure. Il en va de même du sommaire du règlement du PLU.

3.6.1. Compléments au rapport de présentation

En application de l'article R.151-5 du code de l'urbanisme, le présent document complète le rapport de présentation du PLU de Gretz-Armainvilliers. Il permet ainsi d'exposer les motifs des changements apportés au PLU de Gretz-Armainvilliers. Le présent dossier sera, à ce titre, annexé au rapport de présentation.

3.6.2. Modification du plan de zonage

Le plan de zonage du PLU de Gretz-Armainvilliers est modifié afin de prendre en compte :

- Le dézonage des emprises ferroviaires de Gretz Salonique de la Zone N en Zone NFE, créée dans le cadre de la présente procédure ;
- Le dézonage des emprises ferroviaires de la Zone Gare de la Zone UB en secteur de Zone UB autorisant les activités ferroviaires : il s'agit de la création du secteur UB_F dit « Zone UB_F ».

Sur la page suivante, à gauche, l'extrait du plan de zonage au 1/7500^{ième} existant et à droite le plan de zonage modifié.

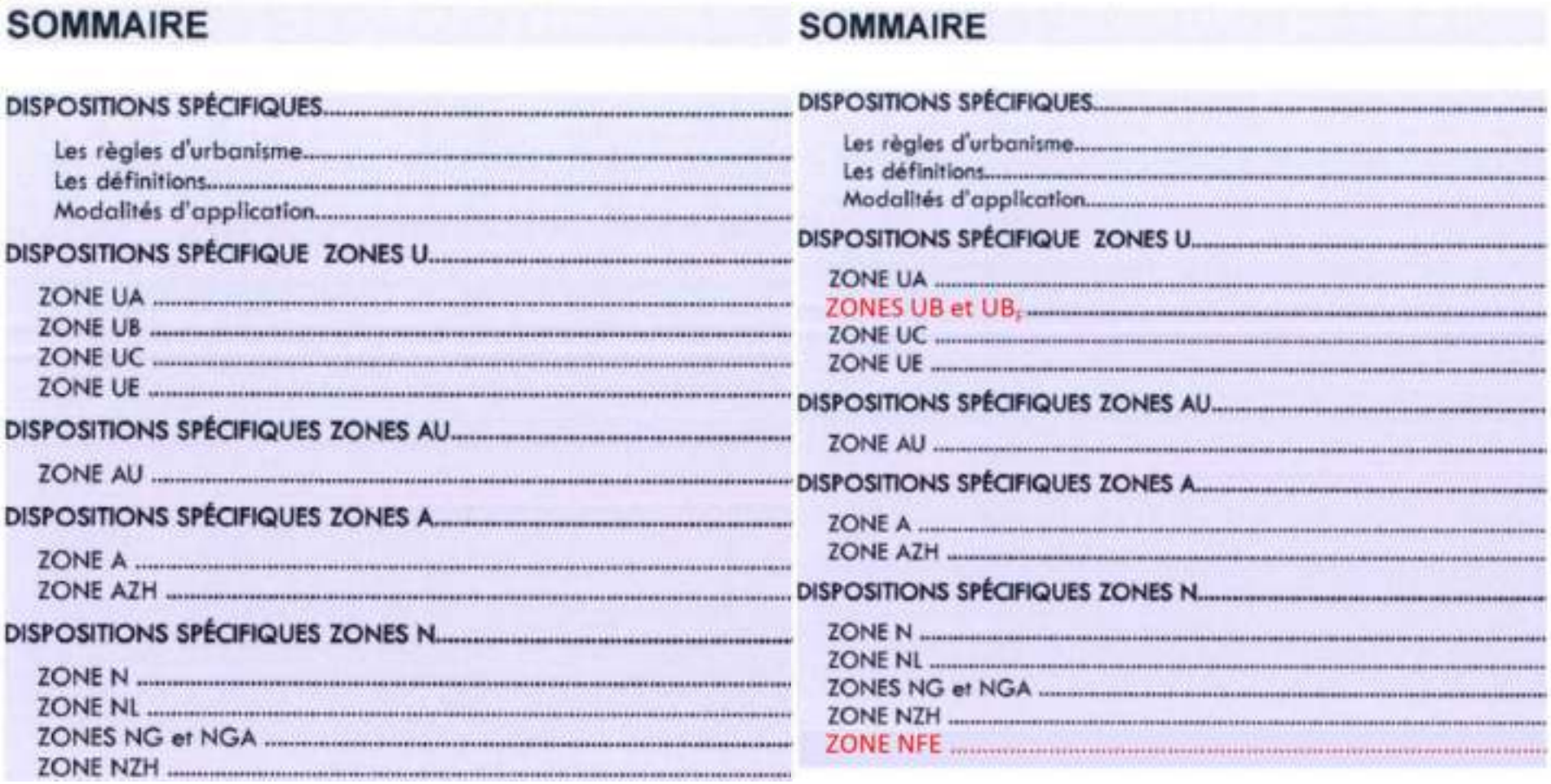
A noter que les pavillons donnant sur la rue d'Alsace et accolés à l'emprise ferroviaire de la Zone Gare restent en Zone UB.

Figure 31 : Extrait du plan de zonage actuel du PLU de Gretz-Armainvilliers (Source : Plan de zonage - PLU de Gretz-Armainvilliers, 1/7500e, 16/11/2015) en haut et plan de zonage modifié dans le cadre de la procédure en bas

3.6.3. Modification des pièces réglementaires

Modification du sommaire du règlement du PLU

Au sommaire du règlement du PLU de Gretz-Armainvilliers est ajouté en rouge la mention des nouvelles Zones NFE et UB_F crées dans le cadre de la présente procédure.



SOMMAIRE

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES
Les règles d'urbanisme
Les définitions
Modalités d'application
DISPOSITIONS SPÉCIFIQUE ZONES U
ZONE UA
ZONE UB
ZONE UC
ZONE UE
DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ZONES AU
ZONE AU
DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ZONES A
ZONE A
ZONE AZH
DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ZONES N
ZONE N
ZONE NL
ZONES NG et NGA
ZONE NZH

SOMMAIRE

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES
Les règles d'urbanisme
Les définitions
Modalités d'application
DISPOSITIONS SPÉCIFIQUE ZONES U
ZONE UA
ZONES UB et UB$_i$
ZONE UC
ZONE UE
DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ZONES AU
ZONE AU
DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ZONES A
ZONE A
ZONE AZH
DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ZONES N
ZONE N
ZONE NL
ZONES NG et NGA
ZONE NZH
ZONE NFE

Figure 32 : Sommaire actuel du règlement du PLU (Source : PLU de Gretz-Armainvilliers, 23/11/2015) à gauche et sommaire modifié dans le cadre de la procédure à droite

Règlement de la nouvelle Zone NFE

Cette nouvelle zone est circonstanciée aux emprises ferroviaires hors voies principales et voies de garage du faisceau Gretz Salonique en Zone N du PLU de Gretz-Armainvilliers.
Sa rédaction présentée ci-après est notamment basée sur celle des règlements des Zones N et NG du PLU en vigueur afin de préserver la cohérence rédactionnelle du règlement.
Cette solution permet en outre de garder un zonage naturel dans les emprises considérées tout en garantissant l'exploitation ferroviaire.

La Zone NFE créée est entièrement située en secteur de nuisances acoustique défini dans le PLU (Voir Chapitre 3.5.5.4). L'emprise de la Zone NFE telle que définie dans la procédure de mise en compatibilité autorise donc, de fait, les constructions dans ce secteur de nuisances car c'est l'objet même de la procédure de mise en compatibilité. Elles sont toutefois subordonnées au respect de la réglementation de protection acoustique en vigueur comme précisé dans la rédaction de son article NFE 2.

Cette zone constitue un Secteur de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) tel que défini à l'article L151-13 du code de l'urbanisme.

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES ZONES N

ZONE NFE

NFE 1 – OCCUPATIONS DU SOL INTERDITES

Toutes les occupations du sol à l'exception de celles figurant à l'article NFE 2

DANS LES SECTEURS DE CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE

Les imperméabilisations du sol en dehors de l'emprise des constructions

SUR LES BÂTIMENTS REMARQUABLES

Cet ouvrage est soumis à permis de démolir.
Toute démolition qui porterait atteinte à son homogénéité est interdite, sauf si la partie à démolir rend au bâtiment un aspect originel ou supprime un anachronisme.

NFE 2 – OCCUPATIONS DU SOL SOUMISES A CONDITIONS

Les constructions, installations, dépôts de toute nature nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire, sont autorisés à condition qu'ils respectent les normes édictées relatives à l'isolement acoustique contre les bruits de l'espace extérieur.

DANS LES SECTEURS DE CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE

Les affouillements et exhaussements de sol à condition que,
- soit, ils soient nécessaires à la restauration d'un milieu humide,
- soit ils constituent la création d'un merlon dans les secteurs de nuisances et dans les conditions définies ci-après,
- soit ils n'excèdent pas + 50 cm de hauteur au point le plus haut de l'exhaussement ou -50 cm au point le plus bas de l'affouillement.

NFE 3 - ACCÈS ET DESSERTE

Pour être constructible et aménageable, le terrain doit être accessible par une voie, dans des conditions répondant à l'importance de la destination de la construction à édifier, en bon état de viabilité et présentant les caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité de la circulation et des accès, de la protection civile et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.
La largeur des voies d'accès ne peut être inférieure à 5m.
Lorsque les voies se terminent en impasse, celles-ci doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.

NFE 4 – DESSERTE PAR LES RÉSEAUX PUBLICS

EAU

Le terrain doit être desservi directement par un réseau public ou par l'intermédiaire d'un réseau privé sous pression présentant des caractéristiques suffisantes pour l'alimentation du projet pour être constructible et aménageable.

RESEAU D'ASSAINISSEMENT

Un terrain, pour recevoir une construction ou un aménagement, doit obligatoirement rejeter ses eaux usées domestiques dans un réseau raccordé :

- soit au réseau public de collecte des eaux usées, directement ou par l'intermédiaire d'un réseau privé
- soit à un assainissement individuel

Ces dispositifs doivent être conçus et localisés de façon à être inspectés facilement et accessibles par engins.

EAUX PLUVIALES

Les eaux pluviales doivent être infiltrées sur le terrain propre à l'opération.
Lorsque la nature du sol ne le permet pas, les eaux pluviales peuvent être rejetées dans le réseau collectif lorsqu'il existe ou dans un émissaire naturel.
Le rejet dans le réseau collectif ou dans l'émissaire naturel devra alors se faire avec un débit et une qualité compatibles avec les caractéristiques de l'émissaire.
Les eaux pluviales des toitures ou autres surfaces non accessibles, lorsqu'elles sont collectées séparément peuvent être dirigées vers un dispositif de stockage à condition qu'elles soient utilisées à des fins non alimentaires.

NFE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions, installations, dépôts de toute nature nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ne peuvent s'implanter à moins de 8 m des voies.
Toutefois les extensions des constructions existantes qui ne respectent pas ces règles, peuvent s'implanter avec un recul au moins égal à celui de la construction existante

NFE 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

Les constructions, installations, dépôts de toute nature nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire doivent être implantées en respectant une marge de retrait minimum de 4 m.

Toutefois les extensions peuvent réduire ce retrait minimal, à celui observé par la construction existante.

NFE 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

La distance entre une annexe et une construction nécessaire au fonctionnement du service public ferroviaire existante ne peut excéder 20m.
Les constructions ne peuvent s'implanter à l'intérieur d'une bande de 6 m de part et d'autre des rives des rus. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

NFE 9 - EMPRISE AU SOL

Les constructions, installations, dépôts de toute nature nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ne peuvent excéder 800m².
Les constructions ne peuvent s'implanter à l'intérieur d'une bande de 6 m de part et d'autre des rives des rus. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.

NFE 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

Les constructions, installations, dépôts de toute nature nécessaires au fonctionnement service public ferroviaire ne peuvent excéder 6m.
Les extensions des constructions existantes ne peuvent excéder la hauteur de la construction existante.
Les annexes des constructions existantes ne peuvent excéder 2,5m à l'égout du toit ou acrotère et 4 m au faîtage.

NFE 11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMÉNAGEMENT DE LEURS ABORDS

Il n'est pas fixé de règle

NFE 12 - STATIONNEMENT

Il n'est pas fixé de règle

NFE 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Aucun déboisement ou défrichement n'est autorisé dans les boisements existants sur la zone.
Seul est autorisé l'entretien courant des emprises ferroviaires existantes afin de permettre l'exploitation du service public ferroviaire.

NFE 15 - PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

Il n'est pas fixé de règle

NFE 16 - COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

Il n'est pas fixé de règle

Modifications du règlement de la Zone UB pour y intégrer la Zone UB_F

Les modifications apportées au règlement de la Zone UB sont indiquées ci-après en rouge (articles UB2, UB9 et UB13). Celles-ci permettent de prendre en compte le secteur UB_F (nommé ci-après Zone UB_F en cohérence avec les autres pièces réglementaires du PLU en vigueur).

DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES - ZONES U

ZONES UB ET UB$_F$

En application de l'article R.123-10-1 du code de l'urbanisme, il est précisé que dans le cas de lotissement ou permis devant faire l'objet de divisions en propriété ou en jouissance, les règles édictées par le présent P.L.U. sont applicables à chaque parcelle ainsi divisée.

UB-UB$_F$ 1 – OCCUPATIONS DU SOL INTERDITES

Les constructions ou installations qui, par leur nature, leur importance ou leur aspect seraient incompatibles avec la sécurité, la salubrité, le caractère du voisinage ou la capacité des infrastructures et autres équipements collectifs existants.
Les occupations et utilisations du sol produisant des nuisances en proportion incompatible avec la proximité de l'habitat.
Les constructions à destination de :

- Commerce,
- Artisanat,
- Industrie,
- Entrepôt,
- Agricole ou forestières,
- Hébergement.

Les installations classées nouvelles et l'extension des installations classées existantes.
Les aménagements suivants :

- terrains de camping,
- parcs résidentiels de loisirs,
- sports ou loisirs motorisés,
- parc d'attraction et aires de jeux ou de sport,
- installation de caravanes quelle qu'en soit la durée, y compris pour une durée de moins de 3 mois,
- dépôts de véhicules et les garages collectifs de caravanes.

UB-UB$_F$ 2 – OCCUPATIONS DU SOL SOUMISES À CONDITIONS

DANS TOUTE LA ZONE

- Les bureaux à condition que leur superficie soit inférieure à 50 m².
- Les exhaussements de sol ne sont autorisés que dans les espaces verts urbains dans le cadre de la protection contre les nuisances sonores de la RN4.

DANS LA ZONE UB$_F$

Les constructions, installations, dépôts de toute nature nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire sont autorisés.

DANS LES SECTEURS DE NUISANCES

Les habitations, les bureaux et les services publics ou d'intérêt collectif accueillant du public à condition qu'ils respectent les normes édictées dans l'arrêté préfectoral du 19 avril 1999 relatif à l'isolement acoustique contre les bruits de l'espace extérieur.
Les exhaussements de sol et les murs de plus de 2 m de hauteur à condition :

- qu'ils se situent entre la RN 4 et les limites de l'urbanisation,
- qu'ils aient pour objet de constituer un dispositif de protection contre le bruit des véhicules terrestres.

UB-UB$_F$ 3 – VOIES ET ACCÈS

Les terrains se desservant sur la RN4 ne sont pas constructibles sauf pour les services publics ou d'intérêt collectif nécessaires à la gestion du domaine routier.
Tout terrain pour être constructible, doit être accessible d'une voie dans des conditions répondant à l'importance de la destination de la construction ou de l'ensemble de constructions à édifier, en bon état de viabilité et présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité de la circulation et des accès, de la protection civile et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.
La largeur des voies d'accès ne peut être inférieure à 5 m.
Lorsque les voies se termineront en impasse, celles-ci doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour.
En cas de présence sur une même propriété d'unités d'habitations, et si la limitation à un seul accès n'en permet pas le fonctionnement ou l'exploitation normale, il peut être prévu un accès supplémentaire, à condition que celui-ci ne nuise ni aux impératifs d'intérêt général ni aux nécessités de la circulation.
A l'inverse, le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera moindre.
Cet accès doit satisfaire aux exigences de la sécurité de la circulation et des accès, de la protection civile et des moyens d'approche permettant une lutte efficace contre l'incendie.

UB-UB$_F$ 4 – DESSERTE PAR LES RÉSEAUX PUBLICS

Pour être constructible, le terrain doit être desservi en électricité avec des caractéristiques compatibles avec le projet.
Les raccordements eaux doivent comprendre un clapet anti-retour.

EAU

Le branchement sur le réseau public existant est obligatoire pour toute construction nouvelle qui requiert une alimentation en eau.

ASSAINISSEMENT

Toute construction rejetant des eaux usées domestiques doit être raccordée obligatoirement par des canalisations parfaitement étanches souterraines au réseau public.
Dans le cas où le réseau public ne collecte que les eaux usées, il n'est possible de ne raccorder que celles-ci.
Toute opération doit respecter les prescriptions imposées par le « plan de zonage d'assainissement » joint en annexe du présent dossier de P.L.U..
Le traitement et l'élimination des effluents autres que domestiques doivent être adaptés à l'importance et à la nature de l'activité afin d'assurer une protection suffisante du milieu naturel.
A l'intérieur d'une même propriété, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément.
Les eaux pluviales collectées, y compris sur les balcons, à partir des constructions et aménagements nouveaux, ne peuvent être rejetées sur la voie publique.
Les eaux pluviales doivent être infiltrées sur le terrain par un dispositif approprié et proportionné en fonction de l'opération projetée et du terrain et permettant l'évacuation, soit directement, soit après prétraitement ou après stockage préalable.
Toutefois lorsque la nature du sol ou l'implantation des constructions ne permet pas cette infiltration, les eaux pluviales peuvent être :

- soit raccordées au réseau public s'il existe et s'il est destiné à recevoir des eaux pluviales,
- soit rejetées à un émissaire naturel.

Le rejet des eaux pluviales des surfaces imperméabilisées doit être régulé avec un débit maximum de 1 l par seconde et par hectare.
Les systèmes de collecte des eaux pluviales provenant des voiries et aires de stationnement de plus de 150 m², doivent être pourvus d'un système d'épuration.
Les eaux de piscine ne peuvent être déversées dans le réseau d'eaux usées. Elles ne peuvent être rejetées dans le milieu naturel, l'émissaire ou le réseau d'eau pluviale qu'après avoir subi un traitement visant à supprimer les substances de nature à porter atteinte au milieu naturel.

ORDURES MÉNAGÈRES

Les constructions ou installations soumises à permis de construire doivent comporter un espace de stockage des déchets dimensionnés de manière à recevoir et permettre de sortir sans difficulté sur la voie, tous les récipients nécessaires à la collecte sélective des déchets qu'ils génèrent.

DANS LE SECTEUR À RISQUE NATUREL

Les dispositions concernant l'infiltration des eaux pluviales ci-dessus ne sont pas applicables.
L'infiltration des eaux pluviales devra être exclue s'il existe un réseau de collecte des eaux pluviales ou une possibilité de rejet à un émissaire naturel.

UB-UBF 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les équipements publics ou d'intérêt collectifs doivent s'implanter avec un recul minimal de 1 m de la voie.
Les autres constructions principales doivent être implantées dans une bande de 4 à 25 m de la voie.
Les constructions principales doivent aussi respecter un recul de 10 m de la limite avec le domaine public ferré.
Lorsque le terrain est à l'angle de plusieurs voies, les dispositions générales s'appliquent à la voie pour lesquelles elles sont le plus appropriées. Par rapport aux autres voies, la construction doit s'implanter avec retrait minimum fixé ci-dessus.
Les constructions dont la desserte par la voie ferrée est nécessaire ainsi que celles indispensables au fonctionnement du service public ferroviaire et dont l'implantation est commandée par les impératifs techniques de l'exploitation, peuvent être implantées à l'alignement ou en retrait, sans distance imposée.

UB-UBF 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SÉPARATIVES

Les distances fixées dans le présent règlement s'imposent et doivent être respectées nonobstant toute convention ayant pour objet de constituer une servitude de cour commune ou de servitude de vue notamment.
Les constructions ou ensemble de constructions accolées peuvent s'implanter sur, au plus, l'une des deux limites séparatives latérales.
Toutefois les équipements publics ou d'intérêt collectif peuvent s'implanter soit en limite séparative, soit en respectant les règles ci-après
Les parties de constructions qui ne sont pas en limite séparative doivent respecter un retrait minimal de :

- 2,50 m,
- 8 m face à une baie

Les abris de jardin non maçonnés doivent respecter un retrait minimum de 1 m.
Les piscines et leur(s) dispositif(s) technique(s) doivent respecter un retrait d'au moins 3 m.
Par rapport à la limite du fond de parcelle avec le domaine ferré, les constructions doivent s'implanter en un retrait minimum de 15 m.
Cette mesure ne s'applique pas aux constructions annexes d'une hauteur totale inférieure ou égale à 3,50 m, qui peuvent s'implanter soit en limites séparatives, soit en respectant un retrait d'au moins 1,50 m.
Les extensions peuvent réduire les distances minimales imposées par les dispositions générales, à condition qu'elles n'aggravent pas l'écart à la règle observée par le bâtiment existant. Dans ces cas, la création d'une nouvelle baie doit respecter la règle générale.

UB-UBF 8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS SUR UNE MÊME PROPRIÉTÉ

La distance minimale entre deux bâtiments non contigus sur une même propriété ne peut être inférieure à 2,50 m et 8 m face à une baie.
Il n'est pas fixé de règle entre un bâtiment principal et ses annexes.

UB-UBF 9 - EMPRISE AU SOL

DANS TOUTE LA ZONE

Les constructions ne peuvent s'implanter à l'intérieur d'une bande de 6 m de part et d'autre des rives des rus. Cette disposition ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif.
L'emprise des bâtiments ne peut dépasser 40% de la superficie du terrain.
Chaque bâtiment ou ensemble de bâtiments contigus ne peut excéder une emprise au sol de 200 m².
L'emprise au sol des bâtiments annexes isolés ne peut excéder 10% de l'emprise au sol du bâtiment principal. Les constructions annexes doivent être regroupées en un seul bâtiment.

DANS LA ZONE UB_F

Les constructions, installations, dépôts de toute nature nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire ne peuvent excéder une emprise au sol de 800m².

UB-UB_F 10 - HAUTEUR MAXIMALE DES CONSTRUCTIONS

La hauteur ne peut excéder :
- 6 m à l'égout du toit ou à l'acrotère
- 11 m au faîtage.

La hauteur totale des annexes isolées ne peut excéder 3,50 m.
La dalle du rez-de-chaussée ne peut se situer à plus de 0,4 m du sol naturel.

UB-UB_F 11 - ASPECT EXTÉRIEUR DES CONSTRUCTIONS ET AMÉNAGEMENT DE LEURS ABORDS

Cet article ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au service public ou d'intérêt collectif qui peuvent avoir une architecture contemporaine s'insérant de façon harmonieuse dans leur environnement et contexte urbain.
En fonction de leur architecture, de leurs dimensions ou de leur aspect extérieur, les constructions, les extensions de bâtiments ainsi que les réalisations d'ouvrages et de clôtures ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages, ainsi qu'à la conservation des perspectives de la ville.
Les travaux et aménagements concernant des bâtiments d'intérêt architectural, patrimonial ou paysager figurés aux documents graphiques doivent faire l'objet de réflexions particulières visant à prendre en compte leurs caractéristiques actuelles ou passées. A ce titre, il ne sera fait aucune atteinte pouvant dénaturer leur caractère. Leurs démolitions totales sont interdites.
En cas d'implantation d'antennes ou de pylônes nécessaire à l'amélioration des accès aux réseaux de téléphonie mobile, ces installations doivent faire l'objet de mesures d'insertion optimales dans les paysages et l'environnement

MATÉRIAUX

Les matériaux et les couleurs employés pour les constructions doivent être choisis dans le souci de s'intégrer et de mettre en valeur les paysages urbains. Les couleurs autorisées pour les enduits de façade sont couleur claire.
Les matériaux tels que carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings, destinés à être recouverts d'un parement ou d'un enduit, ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions, ni sur les clôtures.
Les matériaux tels que bardages métalliques, en fibrociment ou en PVC en façade et les enduits à gros grains projetés ou non sont proscrits. Toutefois, les matériaux

nouveaux mis en œuvre dans le cadre du développement durable tels que panneaux solaires, vêtures, parement bois, etc., sont autorisés sous réserve qu'ils répondent aux obligations d'intégration dans le paysage urbain.
Dans le cadre de la restauration d'un bâtiment, il convient de préserver et de mettre en valeur les éléments architecturaux intéressants du bâti ancien.

FAÇADES

Il convient de traiter avec un soin particulier le dimensionnement et le rythme des ouvertures ainsi que les matériaux et les couleurs des enduits et des huisseries.
Les façades latérales et postérieures des constructions doivent être traitées avec le même soin que les façades principales et être en harmonie avec elles.
L'implantation d'antennes paraboliques est interdite sur les façades.

TOITURES

Les toitures sont composées d'un ou plusieurs éléments à versants, d'une inclinaison minimale de 35°.
Les toitures ne doivent comporter aucun débord en limites séparatives.
Les toitures terrasse sont interdites sauf :

- en cas de mise en place de dispositifs d'économie de gaz à effet de serre,
- pour les constructions contemporaines à condition que celles-ci s'intègrent parfaitement bien dans l'environnement urbain existant et qu'elles aient fait l'objet d'une étude particulière d'insertion visant à cette intégration.

Les constructions annexes isolées sont couvertes par une toiture à versants dont les pentes peuvent être inférieures à 35°.
L'utilisation de matériaux, pour la réalisation des couvertures, dont la qualité et l'aspect extérieur seraient de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains, peut être interdite. Les matériaux de couverture doivent avoir l'aspect et la couleur de la tuile vieillie ou de l'ardoise. L'implantation de panneaux solaires est autorisée s'ils sont intégrés dans la couverture et ne créent pas de saillies.
En revanche, sont interdites les couvertures apparentes en tôle ondulée, fibrociment, papier goudronné.
L'éclairement éventuel des combles sera assuré par des ouvertures en lucarnes, lucarnes rampantes ou châssis de toit dont la somme des largeurs ne doit pas excéder la moitié de la longueur de la toiture.

CLÔTURES

Un grand soin doit être apporté au traitement de la clôture et notamment son aspect et sa hauteur doivent s'harmoniser avec la façade du bâtiment et les volumes des constructions avoisinantes.
Elles doivent former des bandes composées :

- soit de surfaces unies (haies, grillage, etc.),
- soit d'assemblages d'éléments horizontaux ou verticaux de même matériau (barreaudage, bois ou métal, claustra), apposé sur un muret.

Les murs et murets ne peuvent excéder 1,5 m.
La hauteur totale de la clôture ne peut excéder 2 m
Les piliers intermédiaires ou montants verticaux importants sont prohibés.
Les clôtures sur limites séparatives peuvent être composées de maçonnerie pleine ou de grillage d'une hauteur n'excédant pas 2 mètres.

UB-UBF 12 - STATIONNEMENT

Afin d'assurer en dehors des voies et emprises publiques le stationnement des véhicules correspondant aux besoins générés par les constructions et installations, il est exigé la réalisation d'aires de stationnement dont le nombre et les superficies sont calculés de la façon détaillée ci-après :

Définitions : Lors de toute opération de construction neuve ou de travaux sur des constructions existantes, il doit être réalisé des aires de stationnement répondant aux besoins nouveaux engendrés par leur utilisation et dont les caractéristiques et les normes minimales sont définies ci-après :

Dimensions des places :

longueur : 5 m

largeur : 2,70 m pour les places en épi ou perpendiculaires à la voie

Stationnements

Il est imposé une place par tranche de 60m² de surface de plancher quelle que soit la destination de la construction, avec un minimum de 1 place par logement.

Seuls sont comptabilisés les stationnements non fermés.

En cas d'extension le ratio est appliqué à la surface totale de plancher de la construction.

Ces ratios ne sont pas applicables aux équipements publics ou d'intérêt collectif, s'il est patent qu'ils sont excessifs eu égard à la vocation de l'équipement.

UB-UBF 13 - ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

DANS LES SECTEUR DE RISQUE NATUREL

Les constructions doivent être implantées à au moins 20 m d'un arbre à haute tige et aucun arbre à haute tige ne doit être planté à moins de 20 m d'une construction.

DANS LES SECTEUR DE NUISANCES

Les exhaussements doivent être plantés en alternant des types de végétation divers en essences et en hauteur de végétaux.

DANS LES SECTEUR DE NUISANCES EN ZONE UBF

Les constructions, installations, dépôts de toute nature nécessaires au fonctionnement du service public ferroviaire sont exemptées de contraintes de plantations.

DANS LE RESTE DE LA ZONE

40% au moins de la superficie du terrain doit être traité en espaces verts. Les surfaces dédiées au stationnement et à la circulation des véhicules ne sont pas prises en compte dans le calcul de ces surfaces d'espaces verts.

Les plantations existantes doivent être maintenues ou remplacées par des plantations en nombre équivalent.

L'espace libre créé par le retrait d'implantation de la construction doit être obligatoirement planté, sauf aux emplacements de stationnement ou d'accès aux constructions.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ne sont pas concernées par cet article.

UB-UB$_F$ 15 - PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES ET ENVIRONNEMENTALES

Les eaux pluviales provenant des toitures ou autres surfaces non accessibles aux véhicules motorisés, doivent être dirigées vers un dispositif de stockage pour une utilisation à des fins non alimentaires

DANS LES SECTEURS DE NUISANCES SONORES

Les constructions à usage d'habitation, de bureau et de services publics ou d'intérêt collectif accueillant des personnes à la journée ou sur un plus long terme doivent satisfaire les exigences d'isolation acoustiques imposées par la réglementation.

UB-UB$_F$ 16 - COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

RÉSEAUX DE TÉLÉCOMMUNICATIONS

Pour toute construction principale nouvelle, il doit être réalisé des fourreaux pour les réseaux de télécommunications entre la voie et la construction.
Les immeubles neufs groupant plusieurs logements doivent être équipés d'une infrastructure intérieure permettant le raccordement de chacun des logements aux réseaux de télécommunications.
Les réseaux de télécommunications internes aux lotissements, groupes d'habitations ou collectifs sont obligatoirement réalisés en souterrain. Si le raccordement à ces réseaux n'est pas prévu à court terme, il est néanmoins exigé du constructeur la pose préalable en souterrain de gaines (avec des fourreaux aiguillés permettant de tirer les câbles) permettant un raccordement ultérieur des constructions.

3.6.4. Modification du plan des secteurs environnementaux

Afin de réparer l'erreur matérielle du tracé de secteur de continuité écologique, le plan des secteurs environnementaux est modifié dans le cadre de la procédure.
Le nouveau tracé proposé suit la lisière de la forêt d'Armainvilliers classée en Espace Boisé Classé.

Sur la page suivante, à gauche, l'extrait du des secteurs environnementaux au 1/7500 ième existant et à droite le plan de zonage modifié.

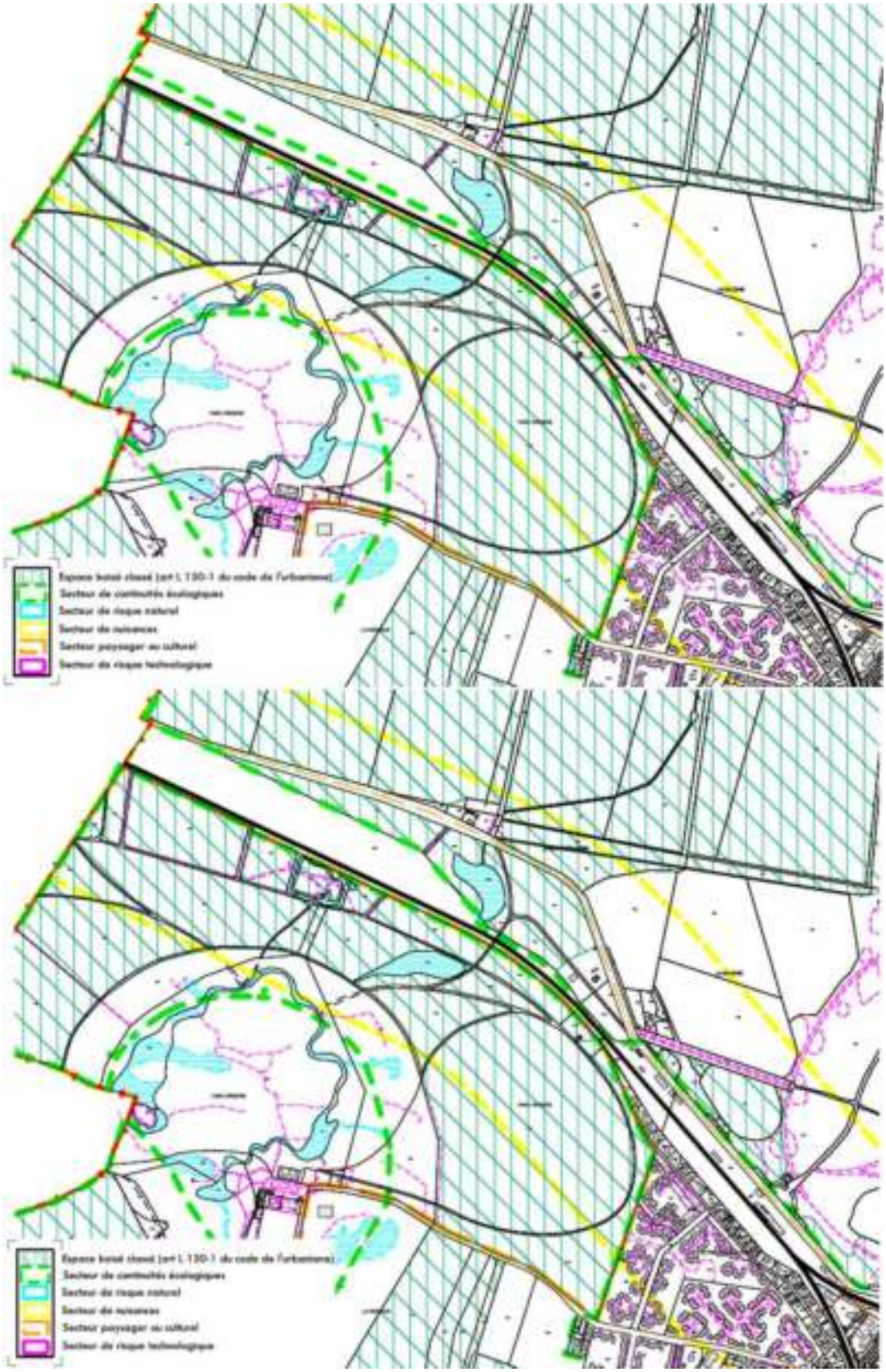


Figure 33 : Extrait du plan des secteurs environnementaux actuel du PLU de Gretz-Armainvilliers (Source : PLU de Gretz-Armainvilliers, 1/7500e, 16/11/2015) en haut et plan des secteurs environnementaux modifié dans le cadre de la procédure en bas

3.7. CONCLUSION

Le projet de mise en compatibilité a fait l'objet d'un examen au cas par cas de la part de MRAe d'Île-de-France afin de savoir si ce dernier devait être soumis à évaluation environnementale. Dans sa décision n°MRAe77-018-2019 du 22 mars 2019, la MRAe a dispensé d'évaluation environnementale la mise en compatibilité du PLU de Gretz-Armainvilliers.
Par ailleurs, les éléments de mise en compatibilité du PLU ont fait l'objet d'une instruction auprès de la CDPENAF pour avis simple conformément à l'article L151-13 du code de l'urbanisme. La CDPENAF a rendu un avis favorable le 28 mai 2019. Enfin, ils ont fait l'objet d'une présentation aux personnes publiques associées, dont la mairie de Gretz-Armainvilliers, dans le cadre de la réunion d'examen conjoint organisée le 11 septembre 2019 conformément à l'article L.153-54 du code de l'Urbanisme.

Les études d'exploitation ont démontré qu'il sera nécessaire de créer des garages de rames supplémentaires à proximité du terminus de Tournan afin d'assurer l'exploitation du projet EOLE. C'est le site du faisceau de Gretz Salonique qui a été retenu afin de gérer le remisage du quota de rames supplémentaires liées au prolongement des missions « Est ».
Le site de Gretz Salonique est idéalement placé, à proximité immédiate du terminus des missions « Est » de la ligne E de RER (Tournan) et le faisceau de voie est déjà existant, ce qui permet d'éviter l'acquisition et la consommation de nouvelles emprises. Ces garages permettront chaque matin l'injection des rames dans les missions de Tournan.
Il est nécessaire, pour permettre l'exploitation du site de Garages de Gretz Salonique, d'y implanter un bâtiment afin d'accueillir du personnel et un poste d'aiguillage permettant la commande automatisée des appareils de voie en remplacement d'un poste vétuste.
Ce remisage supplémentaire requiert aussi d'avoir à proximité des locaux pour les conducteurs, il est donc proposé d'implanter une Résidence Traction dans la Zone Gare existante (Gare RER E de Gretz).
Ces aménagements prennent place sur la commune de Gretz-Armainvilliers et seront reliés d'une piste.

L'analyse des documents de planification supra-communaux a permis de vérifier la compatibilité du projet avec les documents suivants :

- Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) ;
- Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2016-2021 et 2010-2015;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) de l'Yerres ;
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE) ;

ainsi que sa prise en compte du :

- Plan Climat Energie de Seine-et-Marne.
- Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France.

L'analyse du Plan Local d'Urbanisme de Gretz-Armainvilliers a permis de mettre en exergue plusieurs incompatibilités vis-à-vis du projet. À ce titre, le présent document a présenté les modifications à apporter pour mettre le PLU en compatibilité avec le projet.

En application de l'article R.151-5 du code de l'urbanisme, le présent dossier de mise en compatibilité du PLU de Gretz-Armainvilliers avec le projet sera annexé au rapport de présentation actuel du PLU de Gretz-Armainvilliers, afin de compléter ce rapport et de présenter les aménagements projetés sur le faisceau Gretz Salonique et la Zone Gare.
Le projet est compatible avec les dispositions liées au Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD). Aucune modification n'est effectuée sur ce document.

Le projet n'est pas concerné par l'OAP définie au PLU. Aucune modification n'est effectuée sur ce document.
Une nouvelle zone, la Zone NFE, est créée dans le cadre de la procédure ainsi qu'un secteur de Zone UB, la Zone UB_F.
Par conséquent :

- Un règlement pour la Zone naturelle NFE est créé ;
- De légères modifications du règlement de la Zone UB sont réalisées pour y intégrer les éléments requis au titre de la Zone UB_F.

Le plan de zonage est modifié afin localiser la Zone NFE correspondant aux emprises ferroviaires existantes, hors voies principales et de garage, du faisceau Gretz Salonique (actuellement en Zone N) et de dézoner les emprises ferroviaires exploitées de la Zone Gare (actuellement en Zone UB) en Zone UB_F (les pavillons donnant rue d'Alsace resteront en Zone UB).

Enfin, la procédure de mise en compatibilité permet de réparer une erreur matérielle du tracé de secteur de continuité écologique défini dans le plan des secteurs environnementaux.

L'ensemble de ces modifications permettent la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gretz-Armainvilliers en vigueur (PLU de 2015) avec le projet de création d'aménagements nécessaires à l'exploitation du matériel roulant du projet EOLE sur la commune de Gretz-Armainvilliers dont la co-maitrise d'ouvrage est assurée par SNCF Réseau et SNCF Mobilités.