



Bus



AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles



Pièce G.6. Compatibilité du projet avec les principaux documents de planification du territoire

Dossier d'enquête d'utilité publique



Sommaire - Pièce G.6

1. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE (SDRIF).....	3
1.1. Présentation et rôle du SDRIF	4
1.2. Objectifs généraux du SDRIF	4
1.3. Objectifs du SDRIF pour le secteur d'étude et sa compatibilité avec le projet	5
2. AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION DU TERRITOIRE	8
2.1. Le Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France (PDUIF)	9
2.2. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE)	10
2.3. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).....	10
2.4. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)	11
2.5. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)	11
2.6. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE).....	12
3. SCHEMAS DE COHERENCE TERRITORIALE.....	15
3.1. Introduction.....	16
3.2. SCoT de la Boucle de la Seine	16
3.3. SCoT de la Métropole du Grand Paris.....	18
4. PLANS LOCAUX D'URBANISME (PLU)	19
4.1. Introduction.....	20
4.2. PLU d'Argenteuil.....	21
4.3. PLU de Bezons	43
4.4. PLU de Sartrouville	64
4.5. PLU de Cormeilles-en-Parisis.....	80



1. Compatibilité du projet avec le schéma directeur de la région Ile de France (SDRIF)

1.1. Présentation et rôle du SDRIF	4
1.2. Objectifs généraux du SDRIF	4
1.3. Objectifs du SDRIF pour le secteur d'étude et sa compatibilité avec le projet	5

1.1. PRESENTATION ET ROLE DU SDRIF

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, document d'aménagement et d'urbanisme, est un outil de planification et d'organisation de l'espace francilien à l'horizon 2030. Le SDRIF a été élaboré par la Région Île-de-France en association avec l'Etat et le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) et en concertation avec les collectivités et les acteurs d'Île-de-France. Il a été approuvé par décret en Conseil d'Etat le 27 décembre 2013 et a fait l'objet d'une mise en compatibilité par arrêté préfectoral n° 2019-1904 du 15 juillet 2019.

L'article L.123-1 du code de l'urbanisme précise que « 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. ».

Plusieurs documents de planification et décisions doivent être compatibles avec le SDRIF et permettre sa mise en œuvre :

- Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) doit être compatible avec le SDRIF ;
- Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) doit respecter les orientations retenues par le SDRIF et le PDUIF ;
- Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et, en leur absence, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme locaux en tenant lieu, doivent être compatibles avec les dispositions du SDRIF.

Le SDRIF constitue ainsi un document de référence pour l'aménagement et le développement de la région.

1.2. OBJECTIFS GENERAUX DU SDRIF

L'objectif du SDRIF « Ile-de-France 2030 » est de planifier et organiser l'espace régional à l'horizon 2030.

Elaboré dans une logique de développement durable, il définit trois grands défis pour la Région :

- Agir pour une Ile-de-France plus solidaire ;
- Anticiper les mutations environnementales ;
- Conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie.

Ces défis correspondent aux enjeux de transitions climatique, énergétique, démographique, économique et sociale que la Région doit mener.

Il intervient dans le but de maîtriser la croissance urbaine et démographie et l'utilisation de l'espace de la région en s'organisant autour de 3 piliers :

- Relier et structurer ;
- Polariser et équilibrer ;
- Préserver et valoriser.

Il établit deux thèmes transversaux avec des objectifs précis :

- Améliorer la vie quotidienne des Franciliens :
 - Construire 70 000 logements par an et améliorer le parc existant ;
 - Créer 28 000 emplois par an et améliorer la mixité habitat/emploi ;
 - Garantir l'accès aux équipements et services publics ;
 - Concevoir des transports pour réduire la part d'utilisation de la voiture ;
 - Améliorer l'espace urbain et son environnement naturel.
- Améliorer le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France :
 - Refonder le dynamisme économique francilien ;
 - Proposer un système de transport porteur d'attractivité ;
 - Valoriser les équipements attractifs ;
 - Gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de la région.

1.3. OBJECTIFS DU SDRIF POUR LE SECTEUR D'ETUDE ET SA COMPATIBILITE AVEC LE PROJET

Les principes généraux du SDRIF trouvent leur déclinaison dans les différents territoires franciliens. Un zoom de la carte de destination sur le secteur d'étude est proposé ci-après.

Le SDRIF identifie différents enjeux sur le territoire :

- **Polariser et équilibrer**

Le SDRIF met en avant des secteurs à fort potentiel de densification : le long des berges de Seine à Bezons et Argenteuil, le long de la RD392 et au niveau des gares de Sartrouville et d'Argenteuil. Le territoire d'Argenteuil-Bezons est ciblé dans le SDRIF comme un secteur à forts enjeux et potentiel de renouvellement urbain. Il permet le développement d'une offre résidentielle en favorisant la réduction des inégalités dans l'accès au logement. Par ailleurs, c'est un territoire de développement et de structuration d'un réseau de parcs d'activités de PME-PMI complémentaire de l'offre tertiaire du territoire de la Seine permettant la diversification des emplois.

Le projet Bus Entre Seine va permettre d'offrir une offre de transport en commun performante dans un secteur d'ores et déjà densément peuplé et qui a vocation à se densifier avec les nombreux projets urbains en cours d'étude ou de réalisation (ZAC des Bords de Seine, ZAC Cœur de Ville, Porte Saint-Germain / Berges de Seine, ZAC des Bois Rochefort, secteur Lafarge, etc.) .

De même, il permettra d'assurer la desserte efficace des zones d'activités (ZAC des Bois Rochefort par exemple), parfois éloignées des pôles de transport majeurs et des centres urbains, favorisant ainsi le dynamisme du secteur.

La desserte plus efficace grâce aux transports en commun en site propre va enfin permettre de renforcer l'attractivité des principaux équipements du secteur (Hôpital Victor Dupouy, GARAC, etc.), dont le rayonnement dépasse l'échelle communale pour certains.

- **Relier et structurer**

Le SDRIF met en avant le renforcement de l'accessibilité francilienne et la préservation de la desserte locale. L'amélioration des transports doit s'accompagner d'une requalification des espaces urbains et d'une attractivité renforcée. Elle doit favoriser la solidarité entre le quartier d'affaires de La Défense-Seine Arche et l'ensemble des communes limitrophes avec le secteur Argenteuil-Bezons au nord-ouest.

A l'horizon 2030, le secteur d'étude a été ciblé pour le développement d'un TCSP en appui des projet urbains. Ces projets de TCSP accompagnent et structurent les projets de développement, de requalification et d'intensification urbaine prévus au SDRIF et assurent également un rôle essentiel de desserte visant à faciliter l'accès aux pôles de centralité. Le fascicule 5 « Propositions pour la mise en œuvre » du SDRIF fait référence à un projet de TCSP dans le « Secteur Argenteuil (dont RD311, RD392) ».

Le projet Bus Entre Seine améliorera les déplacements des voyageurs sur le territoire en apportant une solution de transport en commun structurante et performante à l'échelle du territoire et en accompagnant le développement des modes actifs, œuvrant ainsi pour la limitation de l'utilisation de la voiture.

Au travers des voies dédiées et des mesures d'accompagnement, le projet Bus Entre Seine va permettre de relier les principaux pôles d'échanges du secteur en améliorant la régularité et la fiabilité des lignes de bus et particulièrement les lignes 3 et 272. Les autres lignes du territoire pourront également bénéficier des avantages permis par l'infrastructure du projet Bus Entre Seine.

➔ *Fréquence de passage prévue pour la ligne 3 : 10 min en heures de pointe et 15 à 20 min en heures creuses*

➔ *Fréquence de passage prévue pour la ligne 272 : 6 min en heures de pointe et 8 à 15 min en heures creuses*

Les aménagements s'inscrivent sur les axes reliant les pôles d'échange majeurs du secteur : pont de Bezons (Tramway T2), gares d'Argenteuil (Transilien J), Sartrouville (RER A, Transilien L) et Cormeilles-en-Parisis (Transilien J). Le projet Bus Entre Seine permet un rabattement facilité vers le réseau structurant assurant un lien vers les secteurs économiques tels que La Défense.

➔ *Temps de parcours vers le pont de Bezons (correspondance avec le T2) :*

- *depuis la gare d'Argenteuil : 22 min*
- *depuis Berry : 12 min*
- *depuis la gare de Cormeilles : 23 min*
- *depuis Sartrouville RER : 32 min*

- **Préserver et valoriser**

Le SDRIF met en avant :

- La présence d'une continuité verte à préserver sur le secteur de Corneilles-en-Parisis et d'Argenteuil au sein de laquelle des espaces verts et de loisirs d'intérêt régional sont à créer ;
- Une continuité écologique à préserver grâce à la Seine.

En effet, le territoire possède des espaces verts et de loisirs regroupant des espaces d'emprise variable qui ont eu initialement une vocation sociale (détente, ressourcement, sport, etc.), et dont un grand nombre remplit aujourd'hui au titre d'espaces ouverts des fonctions environnementales importantes, telles que capacité d'expansion des crues, rafraîchissement des quartiers, préservation de la biodiversité en milieu urbain, etc. Ils sont un élément indispensable à la ville vivable et sont constitutifs de son intensité (square Pierre Joly, Jardin des Impressionnistes, Parc Bettencourt, coulée verte à Argenteuil, etc.).

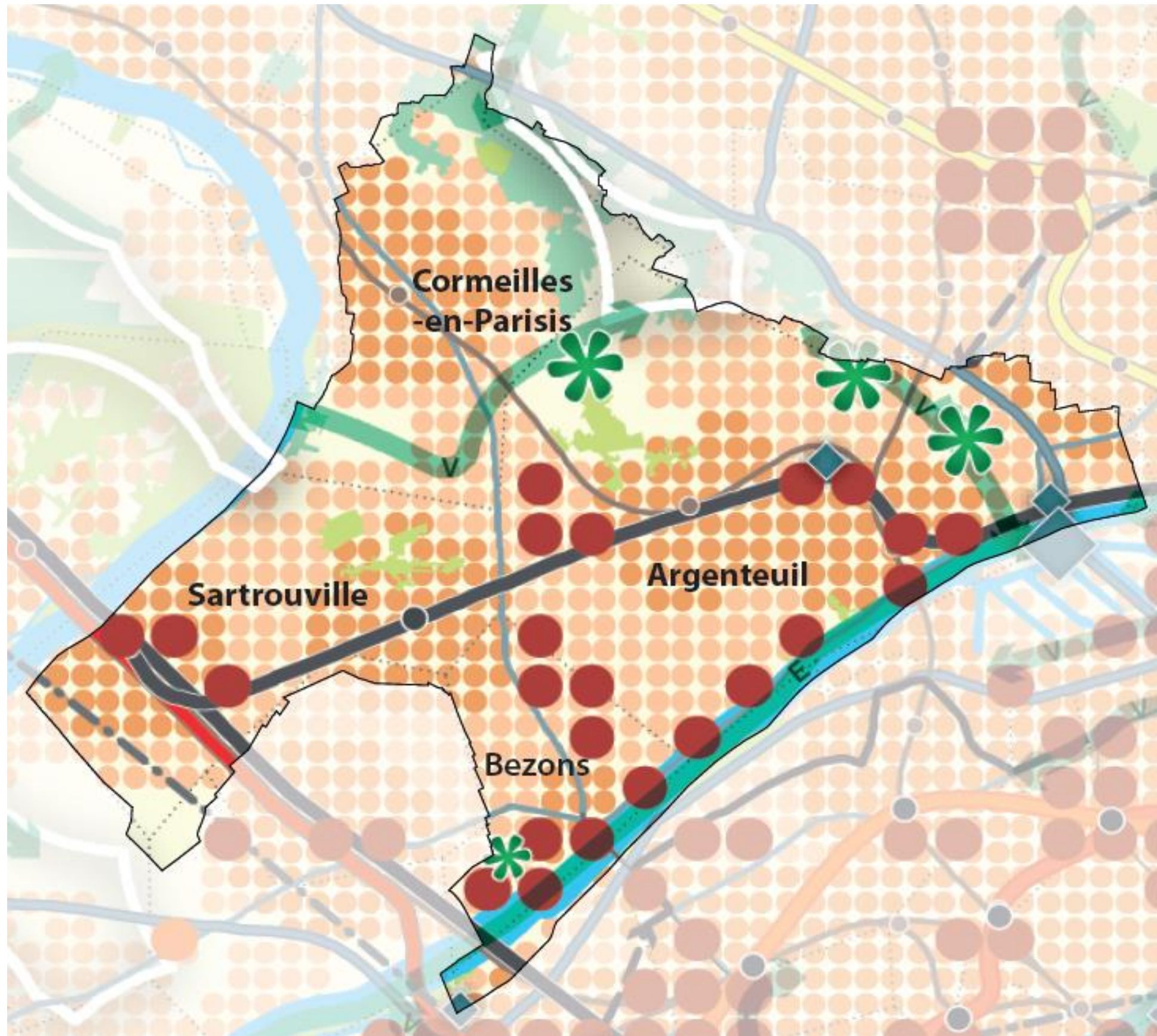
L'orientation générale envisagée par le SDRIF pour ces espaces est de « pérenniser la vocation des espaces verts publics existants » et « d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces ». Il ajoute que « l'accessibilité des espaces verts publics et des espaces de loisirs doit être améliorée ».

Le projet Bus Entre Seine permet une requalification des espaces publics, en élargissant les espaces publics en faveur des modes doux et bus, mais en proposant également des aménagements paysagers.

Il se caractérise par des aménagements qualitatifs permettant de créer une identité, tout en tenant compte des spécificités et des enjeux propres à chaque site traversé.

- *Conservation des espaces verts actuels*
- *Conservation/restitution des alignements qualitatifs sur les principaux axes (boulevards Gallieni, Jeanne d'Arc, Feix à Argenteuil, RD48)*
- *Végétalisation de l'axe Michel Carré en lien avec la Seine dans le cadre du projet Porte Saint-Germain / Berges de Seine*
- *Requalification de la RD392 en boulevard urbain avec la mise en place d'alignement d'arbres (respect du schéma environnemental de la ville de Bezons)*

Le projet Bus Entre Seine est compatible avec le SDRIF.



Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
 - Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

Pôle de centralité à conforter

Relier et structurer

Les infrastructures de transport

	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)	
Les réseaux de transports collectifs	Niveau de desserte national et international			
	Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	Nouveau Grand Paris tracé de référence tracé de référence tracé de référence tracé de référence	
	Niveau de desserte territoriale			
	Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris) Gare TGV	 	 	
Les réseaux routiers et fluviaux	Autoroute et voie rapide			
	Réseau routier principal			
	Franchissement			
	Aménagement fluvial			

Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

- Site multimodal d'enjeux nationaux
- Site multimodal d'enjeux métropolitains
- Site multimodal d'enjeux territoriaux

Figure 1 : Déclinaison du SDRIF sur le secteur d'étude (source : SDRIF)



2. Autres documents de planification du territoire

- 2.1. Le Plan de Déplacements Urbains Ile-de-France (PDUIF) 9
- 2.2. Le Schéma Régional du Climat, de l’Air et de l’Energie d’Ile-de-France (SRCAE)10
- 2.3. Le Plan de Protection de l’Atmosphère (PPA).....10
- 2.4. Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)11
- 2.5. Le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)11
- 2.6. Le Schéma Directeur d’Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)12

2.1. LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS ILE-DE-FRANCE (PDUIF)

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) fixe jusqu'en 2020, pour l'ensemble des modes de déplacements, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Le PDUIF vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie tout en tenant compte des contraintes financières.

Île-de-France Mobilités (anciennement STIF) a élaboré le PDUIF dans le cadre d'une large concertation qui a associé l'ensemble des acteurs de la mobilité francilienne. Le PDUIF a été approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional d'Île-de-France après enquête publique et avis de l'Etat.

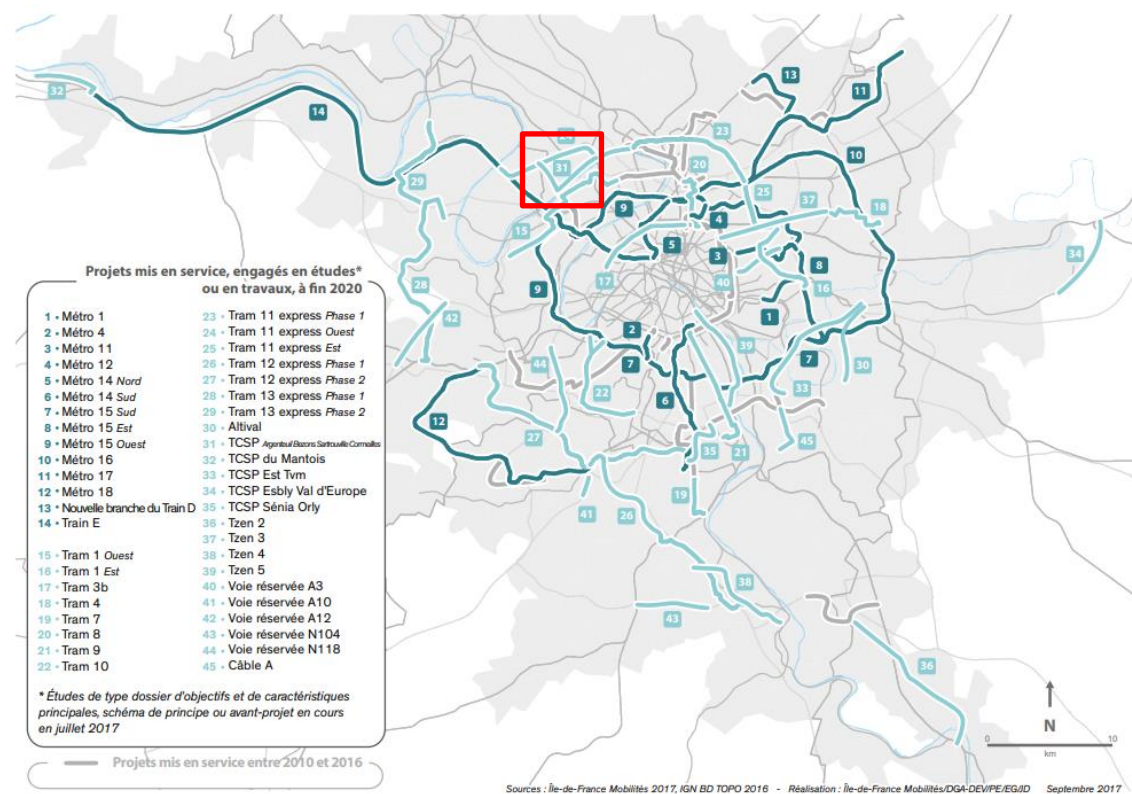


Figure 2 : Projet d'infrastructure de transports collectifs dans le cadre du PDUIF (Source : Feuille de route 2017-2020 – PDUIF)

> Les objectifs du PDUIF et sa compatibilité avec le projet

Le PDUIF a pour ambition de faire évoluer les pratiques de déplacements vers une mobilité plus durable sur la période 2010-2020 dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 %. Pour atteindre une diminution de 20 % des émissions de gaz à effet de serre, d'ici 2020, le PDUIF vise ainsi globalement :

- Une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- Une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo). Au sein des modes actifs, le potentiel de croissance du vélo est de plus grande ampleur que celui de la marche ;
- Une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF fixe neuf défis à relever pour y arriver ; les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements.

- Défi 1: Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2: Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défi 3 et 4: Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5: Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6: Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements ;
- Défi 7: Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 8: Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Depuis 2012, un projet de TCSP dans le secteur d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville, Enghien, Epinay-sur-Seine est inscrit au PDUIF 2010-2020. Sur la feuille de route 2017-2020 du PDUIF, le projet de TCSP Argenteuil / Bezons / Sartrouville / Corneilles est renseigné dans le cadre du défi n°2 (Rendre les transports collectifs plus attractifs).

Par ailleurs, le PDUIF souhaite orienter les déplacements vers une augmentation des transports collectifs et des modes actifs. La requalification des voies proposée dans le cadre du projet Bus Entre Seine permettra d'optimiser le partage de l'espace public en favorisant les modes actifs. La mise en place de continuités piétonnes et cyclistes qualitatives permettra des conditions de déplacements apaisées au sein d'un large territoire.

Le projet favorisera également l'accès et les correspondances en transport en commun : pont de Bezons (Tramway T2), gares d'Argenteuil (Transilien J), Sartrouville (RER A, Transilien L) et Corneilles-en-Parisis (Transilien J).

Le projet Bus Entre Seine met en œuvre les orientations du PDUIF.

Le projet est compatible avec le PDUIF.

2.2. LE SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, DE L'AIR ET DE L'ENERGIE D'ILE-DE-FRANCE (SRCAE)

Le SRCAE vaut schéma régional des énergies renouvelables prévu par l'article 19 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dite Grenelle 1. Il est décrit comme un document d'orientation, non prescriptif, qui 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 d'Ile-de-France a été approuvé par le Conseil Régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le préfet de la région Ile-de-France le 14 décembre 2012.

> Objectifs du SRCAE et compatibilité avec le projet

A l'horizon 2050, les objectifs du SRCAE sont de diviser par un facteur 4 les émissions nationales de gaz à effet de serre du niveau de 1990 d'ici 2050. Pour la thématique transport, les objectifs chiffrés sont :

- Réduire la portée moyenne des déplacements motorisés de 9 %,
- Augmenter le taux d'occupation des véhicules pour atteindre 1,7,
- Augmenter massivement l'usage des transports collectifs (augmentation du nombre de déplacements en transport collectifs de l'ordre de 50 %),
- Augmenter l'usage des modes actifs de près de 25 %,
- Agir sur le transport de marchandises, en réduisant de 70% les émissions par tonne-kilomètre.

Au sein des objectifs et orientations pour la thématique transport, le SRCAE propose 4 objectifs déclinés en 10 orientations. Le projet de Bus Entre Seine s'inscrit notamment dans l'objectif n°1 « Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés », via les 2 orientations « Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs » et « Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises ».

En prévoyant des aménagements dédiés aux modes doux (élargissement des trottoirs, installation d'arceaux vélo, etc.) il répond également à l'objectif d'augmenter l'usage des modes actifs.

Le projet est compatible avec le SRCAE.

2.3. LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA)

Le Plan de Protection de l'Atmosphère est régi par le Code de l'Environnement et permet de planifier des actions pour reconquérir et préserver la qualité de l'air sur le territoire francilien. Il définit des objectifs à atteindre ainsi que les mesures, réglementaires ou portées par les acteurs locaux, qui permettront de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par l'Union Européenne. Le dernier PPA en vigueur a été approuvé le 31 janvier 2018 et porte sur la période 2018-2025. Il est construit autour de 25 défis, déclinés en 46 actions concrètes et doit permettre de réduire très fortement, entre 40 et 70 % selon les polluants, le nombre de franciliens exposés à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air.

> Objectifs du PPA et compatibilité avec le projet

Il se compose de mesures réglementaires et d'actions incitatives, dans l'objectif d'agir sur tous les secteurs responsables d'émissions polluantes en Ile-de-France. Un des objectifs définis au sein du PPA est de « : promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixés par le PDUIF » dont une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs.

Le projet Bus Entre Seine a vocation à améliorer les conditions de déplacements des voyageurs en apportant une solution de transports en commun performante et propre (motorisation électrique ou GNV) à l'échelle du territoire. Une nouvelle hiérarchisation des modes de déplacements sera proposée, incitant au report modal : la place des véhicules routiers est repensée au profit de modes collectifs et apaisés (transports en commun, modes doux).

Les aménagements prévus (élargissement des trottoirs, installation d'arceaux vélo, etc.) répondent également au défi TRA8 « Favoriser l'usage des modes actifs ».

L'étude Air & Santé réalisée dans le cadre du projet conclut que le projet a peu d'incidence sur la qualité de l'air du secteur. Il induit une légère baisse des émissions du trafic routier. En termes de concentrations en polluants, les variations sont localement de l'ordre de -1 à +1 % en fonction des modifications du trafic. L'exposition générale de population à la pollution diminue en proportion des baisses de concentrations observées.

Le projet est compatible avec le PPA.

2.4. LE PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL (PCAET)

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), est un projet territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique, il est compatible avec le SRCAE et constitue un cadre d'engagement pour le territoire.

Le projet est concerné par deux PCAET différents : celui de la C.A. Saint Germain Boucles de Seine et celui du territoire Boucle Nord de Seine. Ces deux PCAET sont en cours d'élaboration (déclaration d'intention respectivement en 2018 et 2020).

Le Plan Climat Air Energie Territorial Métropolitain (PCAEM) du Grand Paris a été approuvé par le Conseil métropolitain en novembre 2018. La commune d'Argenteuil faisant partie de la métropole du Grand Paris, c'est au PCAEM qu'il faut se référer jusqu'à l'adoption du PCAET de l'EPT Boucle Nord de Seine. Ce dernier devant être compatible avec le PCAEM.

> Objectifs du PCAEM et compatibilité avec le projet

Le Plan Climat Air Énergie Métropolitain formalise l'engagement de la Métropole en matière d'atténuation et d'adaptation au changement climatique, de reconquête de la qualité de l'air et de transition énergétique, en cohérence avec les ambitions de l'Accord de Paris. Il s'articule autour des objectifs stratégiques et opérationnels suivants :

- Atteindre la neutralité carbone à 2050, c'est-à-dire zéro émission nette,
- Atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050,
- Accroître la résilience de la Métropole face aux effets du changement climatique,
- Ramener les concentrations en polluants atmosphériques à des niveaux en conformité avec les seuils fixés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS),
- Réduire massivement les consommations énergétiques finales,
- Obtenir un mix énergétique diversifié et décarboné.

L'étude air & santé réalisée dans le cadre du projet Bus entre Seine démontre que le projet ne dégrade pas la qualité de l'air du territoire. Les transports en commun qui circuleront sur le linéaire ciblé par le projet seront à motorisation électrique ou GNV, ce qui répond à l'objectif de mix énergétique diversifié et décarboné affiché dans le PCAEM.

Le projet est compatible avec les PCAET.

2.5. LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ÉCOLOGIQUE (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique constitue le volet régional de la Trame Verte et Bleue en Ile-de-France.

Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, il a été adopté par arrêté le 21 octobre 2013.

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 des milieux considérés ».

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.

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.

> Objectifs du SRCE et compatibilité avec le projet

Le SRCE comprend un plan d'actions stratégiques qui présente :

- Les objectifs de préservation et de restauration des continuités écologiques : les corridors à préserver ou restaurer, les éléments fragmentant à traiter prioritairement, les éléments à préserver, ainsi que les autres éléments d'intérêt majeur pour le fonctionnement des continuités ;
- Les actions prioritaires pour répondre à ces objectifs ;
- Les outils associés à la réalisation de ces objectifs, pour chaque type d'acteurs ;
- Les efforts de connaissance à mener, notamment en vue de l'évaluation et de la mise en œuvre du schéma.

Concernant le projet de Bus entre Seine, à l'échelle régionale, la synthèse cartographique du SRCE d'Ile-de-France a identifié la Seine et ses abords immédiats comme « corridors alluviaux multi trames en contexte urbains ». Il s'agit là d'un des principaux corridors à préserver et à restaurer.

En plus de ce corridor aquatique, un autre corridor a été identifié à l'échelle locale (il traverse les communes d'Argenteuil, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis). Il s'agit du corridor herbacé « Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes »

Cependant, le tracé de BES n'est concerné par aucune zone bénéficiant d'une protection réglementaire et aura un impact négligeable sur ces corridors identifiés au sein du SRCE.

Le projet est compatible avec le SRCE.

2.6. LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE)

Le SDAGE est un document de planification qui fixe, pour une période de 6 ans, les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre.

L'objectif est d'atteindre, de façon pragmatique sur l'ensemble du bassin versant, un bon état, voire un très bon état des eaux, qu'elles soient douces, saumâtres ou salées, superficielles ou souterraines, de transition ou côtières.

Les communes de la zone d'étude appartiennent au territoire couvert par le SDAGE du bassin Seine-Normandie. Pour rappel, le SDAGE 2016-2021 qui avait été adopté le 5 novembre 2015 a été annulé pour vice de forme en raison de la double compétence du préfet en tant qu'autorité environnementale et autorité décisionnaire. C'est donc le précédent SDAGE (2010-2015) qui s'applique.

Pour répondre aux enjeux du bassin, 8 orientations ont été définies :

- Défi 1 : diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques ;
- Défi 2 : diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- Défi 3 : réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- Défi 4 : réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
- Défi 5 : protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future ;
- Défi 6 : protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides ;
- Défi 7 : gérer la rareté de la ressource en eau ;
- Défi 8 : limiter et prévenir le risque d'inondation.

Ces 8 défis sont divisés en orientations et dispositions

À ce jour, le projet n'est concerné par aucun SAGE.

> Objectifs du SDAGE et compatibilité avec le projet

Le projet n'intercepte aucun cours d'eau et aucune zone humide. Il n'est pas de nature à impacter quantitativement les eaux superficielles ou souterraines (aucun pompage, etc.).

En ce qui concerne la qualité des eaux, la nature du projet et les mesures qui seront mises en place en phase travaux (bac de décantation, etc.) et en phase exploitation (dispositifs de collecte permettant la décantation des matières en suspension, etc.) permettront de respecter les objectifs inscrits au SDAGE.

La compatibilité du projet et du SDAGE est étudiée dans le tableau ci-après

Tableau 1 : Compatibilité avec les objectifs du SDAGE

Défi	Orientation et dispositions concernées	Projet	Compatibilité
1-Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	1. Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	Le report modal de la voiture vers les bus (motorisation « propre »), favorisé par le projet, va dans le sens de réduire les polluants classiques	Compatible
	2. Maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et palliatives (maîtrise de la collecte et des rejets).	<ul style="list-style-type: none"> - Collecte des eaux de ruissellement du projet : infiltration, assainissement conforme aux débits acceptés par les gestionnaires de réseaux - Mise en place de dispositifs de collecte permettant la décantation des matières en suspension - Dispositifs collectant les eaux de plateforme routière équipés d'éléments permettant la captation des hydrocarbures 	Compatible
2-Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	3. Diminuer la pression polluante par les fertilisants (nitrates et phosphore) en élevant le niveau d'application des bonnes pratiques agricoles.	Sans objet	Sans objet
	4. Adopter une gestion des sols et de l'espace agricole permettant de réduire les risques de ruissellement, d'érosion et de transfert des polluants vers les milieux aquatiques	Sans objet	Sans objet
	5. Maîtriser les pollutions diffuses d'origine domestique	Sans objet	Sans objet
3-Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses	6. Identifier les sources et parts respectives des émetteurs et améliorer la connaissance des substances dangereuses	Sans objet	Sans objet
	7. Adapter les mesures administratives pour mettre en œuvre des moyens permettant d'atteindre les objectifs de suppression et de réduction des substances dangereuses	Sans objet	Sans objet
	8. Promouvoir les actions à la source de réduction ou de suppression des rejets de substances dangereuses	Sans objet	Sans objet
	9. Substances dangereuses : soutenir les actions palliatives de réduction, en cas d'impossibilité d'action à la source	Sans objet	Sans objet
4-Réduire les pollutions microbiologiques des milieux	10. Définir la vulnérabilité des milieux en zone littorale	Sans objet	Sans objet
	11. Limiter les risques microbiologiques d'origine domestique et industrielle	Sans objet	Sans objet
	12. Limiter les risques microbiologiques d'origine agricole	Sans objet	Sans objet
5-Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	13. Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau souterraine destinée à la consommation humaine contre les pollutions diffuses	Pas d'aire d'alimentation de captage d'eau souterraine interceptée par le projet	Compatible
	14. Protéger les aires d'alimentation de captage d'eau de surface destinées à la consommation humaine contre les pollutions	Pas d'aire d'alimentation de captage d'eau souterraine interceptée par le projet	Compatible
6-Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides	15. Préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques continentaux et littoraux ainsi que la biodiversité	Le tracé ne coupe pas de cours d'eau	Sans objet
	16. Assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau	Sans objet	Sans objet
	17. Concilier lutte contre les émissions de gaz à effet de serre et le bon état	Sans objet	Sans objet
	18. Gérer les ressources vivantes en assurant la sauvegarde des espèces au sein de leur milieu	Sans objet	Sans objet
	19. Mettre fin à la disparition et à la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité	Aucune zone humide n'est présente sur l'aire d'étude	Compatible
	20. Lutter contre la faune et la flore invasive et exotique	Le chantier intègre la gestion des plantes invasives	Compatible

Défi	Orientation et dispositions concernées	Projet	Compatibilité
	21. Réduire l'incidence de l'extraction des granulats sur l'eau et les milieux aquatiques	Sans objet	Sans objet
	22. Limiter la création de nouveaux plans d'eau et encadrer la gestion des plans d'eau existants	Sans objet	Sans objet
7-Gérer la rareté de la ressource en eau	23. Anticiper et prévenir les surexploitations globales ou locales des ressources en eau souterraine	Sans objet	Sans objet
	24. Assurer une gestion spécifique par masse d'eau ou partie de masses d'eau souterraines	Sans objet	Sans objet
	25. Protéger les nappes à réserver pour l'alimentation en eau potable future	Sans objet	Sans objet
	26. Anticiper et prévenir les situations de pénuries chroniques des cours d'eau	Sans objet	Sans objet
	27. Améliorer la gestion de crise lors des étiages sévères	Sans objet	Sans objet
	28. Inciter au bon usage de l'eau	Sans objet	Sans objet
8-Limiter et prévenir le risque d'inondation	29. Améliorer la sensibilisation, l'information préventive et les connaissances sur le risque d'inondation	Information lors du chantier	Compatible
	30. Réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation	- Respect des réglementations des documents de gestion des eaux - Recherche de gestion alternative des eaux (chaussées et trottoirs réservoirs, infiltration)	Compatible
	31. Préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues	Sans objet	Sans objet
	32. Limiter les impacts des ouvrages de protection contre les inondations qui ne doivent pas accroître le risque à l'aval	Sans objet	Sans objet
	33. Limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation	- Respect des réglementations des documents de gestion des eaux - Recherche de gestion alternative des eaux (chaussées et trottoirs réservoirs, infiltration)	Compatible



3. Schémas de cohérence territoriale

3.1. Introduction.....	16
3.2. SCoT de la Boucle de la Seine.....	16
3.2.1. Rapport de présentation	16
3.2.2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD).....	17
3.2.3. Document d'orientation et d'objectifs (DOO)	17
3.3. SCoT de la Métropole du Grand Paris.....	18
3.3.1. Rapport de présentation	18
3.3.2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD).....	18
3.3.3. Document d'orientation et d'objectifs (DOO)	18

3.1. INTRODUCTION

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification stratégique intercommunale, à l'échelle d'un large bassin de vie ou d'une aire urbaine, dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilités, d'aménagement commercial, d'environnement, dont celles de la biodiversité, de l'énergie et du climat...

D'après l'article L.141-2 du code de l'urbanisme, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) se structure de la manière suivante :

- **Le rapport de présentation** est l'outil de partage de la connaissance et des enjeux du territoire. Il explique les choix d'aménagement retenus, notamment au regard de leur impact sur l'environnement.
- **Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)** permet aux élus de se projeter dans le temps long à travers la spatialisation d'un projet politique stratégique et prospectif à 20 ans environ. Il s'assure du respect des équilibres locaux et de la mise en valeur de l'ensemble du territoire par une complémentarité entre développement de l'urbanisation, système de mobilités et espaces à préserver.
- **Le document d'orientation et d'objectifs (DOO)** est le document opposable juridiquement. Il définit des orientations localisées et parfois chiffrées en matière de logements, de grands équipements, de mobilités, d'aménagement commercial... dans un objectif de protection de l'environnement, des terres naturelles, agricoles et forestières, en intégrant des enjeux de qualité urbaine et paysagère.



Figure 3 : Les trois documents d'un SCoT (métropole du Grand Paris)

Deux communes du projet sont concernées par un SCoT: Sartrouville, pour le SCoT de la Boucle de la Seine (approuvé le 28 octobre 2015), et Argenteuil, concernée par le SCoT de la Métropole du Grand Paris (en cours d'élaboration).

3.2. SCOT DE LA BOUCLE DE LA SEINE

Le SCoT de la Boucle de la Seine concerne 7 communes, dont Sartrouville. Il a été voté et adopté par le Conseil communautaire de la communauté d'agglomération Boucle de la Seine, le 28 octobre 2015, après enquête publique.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la communauté d'agglomération Boucle de la Seine a fusionné avec la communauté d'agglomération de Saint-Germain Seine et Forêts et la communauté de communes Maisons-Mesnil étendue à la commune de Bezons. Elles forment depuis la communauté d'agglomération Saint-Germain-Boucles de Seine. Le SCoT de la Boucle de la Seine est toujours en vigueur.



Figure 4 : La communauté d'agglomération Saint-Germain-Boucles de Seine. En couleur foncé l'ancienne communauté d'agglomération Boucle de la Seine

3.2.1. Rapport de présentation

Porte d'entrée de l'Île-de-France, le territoire est situé en lisière de la zone agglomérée dense, et est traversé par des flux qui conduisent à un engorgement des réseaux de transport, bien que la période récente n'ait pas abouti à la constitution d'un tissu économique fort et structuré. Cette situation, qui traduit l'orientation principalement résidentielle du territoire, présente des opportunités de fonctionnement apaisé, mais sans doute, des risques quant à l'équilibre à long terme.

3.2.2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet du territoire, tel qu'il est exposé dans le du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), vise principalement à :

- Mettre en valeur l'ensemble du territoire de la Boucle et notamment ses centres-villes, son patrimoine, ses sites inscrits et classés, son environnement et ses ressources naturelles, etc.
- Prendre en compte l'importance du facteur « transports et déplacements » dans le mode de fonctionnement du territoire et dans les objectifs du SCOT, ce qui impose à la fois :
 - une limitation des objectifs de développement résidentiel
 - un effort important pour ce qui concerne les développements économiques, afin de modérer l'ampleur des déplacements domicile-travail.
- Préserver le caractère agricole de la Plaine de Montesson et de la Plaine sur l'Eau à Carrières-sur-Seine, ce qui impose de continuer à disposer à long terme d'un espace agricole cohérent, donc effectivement productif.

Une des orientations du PADD concerne l'amélioration des déplacements et des transports. Le PADD établit un lien fort entre l'évolution démographique et résidentielle de la Boucle de la Seine et les capacités de transport internes et externes, en soulignant les incertitudes qui pèsent encore sur les transports externes de et vers la « Boucle ».

Le projet Bus entre Seine s'inscrit dans cette priorité. Il est à ce titre mentionné dans le PADD dans lequel il est indiqué « *Le développement des lignes spécifiques (notamment Bus en Seine et Air'Bus), constituent un mode de transport interne très performant, et qui sera adapté à la demande nouvelle résultant de nouvelles gares dans le territoire et à l'apparition de nouveaux besoins [...].* ».

Le projet ne va pas à l'encontre des autres orientations/objectifs définis dans le PADD. Il n'impacte pas le renouvellement urbain, le patrimoine bâti, patrimonial ou environnemental présent sur le territoire de la communauté d'agglomération.

Le projet est compatible avec les objectifs du PADD.

3.2.3. Document d'orientation et d'objectifs (DOO)

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (D.O.O.), qui constitue la partie opposable du SCOT, met en œuvre les principes issus du rapport de présentation et du PADD au travers de prescriptions précises.

Dans le cadre du SCoT de la Boucle de la Seine, le DOO s'appuie sur la stratégie du PADD pouvant être résumée en deux formules : « Améliorer la cohérence et affirmer l'identité de la Boucle de la Seine au travers d'une image environnementale et patrimoniale » et « Prévoir les conditions d'un renouvellement dynamique et d'une évolution mesurée de la Boucle de la Seine ». Cette stratégie prend en compte, comme donnée d'entrée, les contraintes liées aux transports et déplacements de et vers la Boucle de la Seine, qui constituent une limitation importante à son niveau de croissance quantitative pour la démographie et donc pour les logements. Le projet :

- ne recoupe pas de parcelles agricoles,
- n'est pas implanté sur la commune du Vésinet,
- n'impacte pas d'espaces verts ou de parcs urbains et conserve ou restitue les alignements qualitatifs sur les principaux axes,
- traverse le secteur du PRU et en améliore la desserte (stations créées et réaménagées),
- n'entrave pas l'évolution du tissu urbain existant le long de la RD308 (recoupée par le projet) ou autour des gares SNCF/RER actuelles ou à venir. Le projet consistant, au droit de ces dernières, uniquement à un renouvellement du mobilier urbain.

Le projet est compatible avec le DOO.

3.3. SCOT DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS

Le SCoT de la Métropole du Grand Paris, prescrit le 23 juin 2017, concerne la ville de Paris et 130 communes composant la métropole, dont la ville d'Argenteuil. Le SCoT s'élabore sous l'égide des élus métropolitains, en association avec les communes et les établissements public territoriaux (EPT), enrichi des contributions des habitants et des experts, ainsi que des avis des personnes publiques associées et du Conseil de Développement (CODEV).

Le SCoT met en cohérence les politiques publiques d'aménagement et de développement. À ce titre, ses domaines d'intervention sont vastes. Les élus ont défini trois grands objectifs au travers desquels sont abordés toutes les thématiques à traiter :

- Contribuer à la création de la valeur, conforter l'attractivité et le rayonnement métropolitain ;
- Améliorer la qualité de vie de tous les habitants, réduire les inégalités afin d'assurer les équilibres territoriaux et impulser des dynamiques de solidarité ;
- Construire une métropole résiliente.

Le projet du SCoT est, à ce jour, non arrêté. L'analyse ci-après est basée sur les documents provisoires publiés par la métropole du Grand Paris.

3.3.1. Rapport de présentation

Les grandes thématiques et leur contenu décrits dans le rapport de présentation sont présentés ci-après.

Tableau 2 : Grandes thématiques du rapport de présentation du SCOT de la Métropole du Grand Paris

Grandes thématiques	Thématiques
Les défis de l'attractivité et du rayonnement	Une métropole de rang mondial inscrite dans les dynamiques et échanges internationaux
	Une offre touristique riche concentrée et concurrencée
	Un réseau de transports majeur néanmoins saturé à renforcer
	La Métropole, place de l'innovation et des nouvelles économies
Les défis de la cohésion sociale et de la qualité de vie	Une métropole riche de son économie diversifiée et de ses spécificités territoriales
	Une artificialisation des sols très marquée, une dynamique de consommation d'espace à enrayer
	Des dynamiques démographiques métropolitaines contrastées
	D'importants déplacements quotidiens domicile-travail
	Une densité humaine très importante
	De fortes inégalités socio-spatiales
Les défis de la transition énergétique et de	Des besoins résidentiels impactés par la pression foncière et immobilière
	Un parc de 3,5 millions de logements qui doit répondre à une demande en expansion et des besoins de renouvellement et de réhabilitation
	Une métropole porteuse d'une forte ambition de réduction de gaz à effet de serre (GES)*
	Une métropole très exposée aux risques et aux nuisances, engagée vers plus de robustesse et de résilience

Grandes thématiques	Thématiques
l'adaptation au changement climatique	La nature dans la métropole, socle de l'atténuation à l'exposition aux risques et nuisance
	La transition énergétique, levier de la sobriété métropolitaine
	Une métropole fortement dépendante pour ses ressources en eau, matériaux, énergie, produits alimentaires, bois...

La Métropole se distingue par l'importance de l'usage des transports collectifs et de la marche. Près de la moitié des déplacements y sont réalisés à pied (45 %) et les transports collectifs sont majoritaires en termes de kilomètres parcourus (52 %), devant la voiture dont l'usage est en diminution continue (-13% en dix ans).

Le réaménagement des espaces publics, la transformation des anciennes routes nationales sous l'action de l'arrivée des tramways et des transports en site propre, ainsi que l'apaisement des centres villes et des quartiers résidentiels à 30 voire 20 km/h, participent d'un mouvement général en faveur du piéton et des usages locaux dans l'espace public. Mais de nombreux axes restent encore très routiers et accidentogènes, avec des trottoirs étroits non accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le projet Bus entre Seine n'apparaît pas dans le rapport de présentation mais s'inscrit dans la volonté affirmée par la métropole de répondre aux défis liés aux réseaux de transports fortement sollicités, à l'essor du vélo, etc.

3.3.2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Les orientations du PADD ont été débattues lors du conseil métropolitain du 12 novembre 2018. Douze orientations prioritaires ont été identifiées, dont deux concernent le projet Bus entre Seine :

- Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible,
- Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires.

Le projet s'inscrit pleinement dans les orientations fixées dans le PADD.

3.3.3. Document d'orientation et d'objectifs (DOO)

Le DOO du SCoT de la Métropole du Grand Paris est en cours d'élaboration.



4. Plans locaux d'urbanisme (PLU)

4.1. Introduction.....	20	4.5. PLU de Cormeilles-en-Parisis	80
4.2. PLU d'Argenteuil.....	21	4.5.1. Rapport de présentation	80
4.2.1. Rapport de présentation	21	4.5.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	80
4.2.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	21	4.5.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	81
4.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	23	4.5.4. Règlement	82
4.2.4. Règlement	29	4.5.4.1. Le plan de zonage.....	82
4.2.4.1. Le plan de zonage	29	4.5.4.2. Les Espaces Boisés Classés (EBC).....	82
4.2.4.2. Les Espaces Boisés Classés (EBC)	29	4.5.4.3. Les Emplacements Réservés	82
4.2.4.3. Les Emplacements Réservés	29	4.5.4.4. Le règlement de zonage	84
4.2.4.4. Le règlement de zonage.....	40		
4.3. PLU de Bezons	43		
4.3.1. Rapport de présentation	43		
4.3.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	43		
4.3.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	46		
4.3.4. Règlement	47		
Le	47		
4.3.4.1. plan de zonage	47		
4.3.4.2. Les Espaces Boisés Classés (EBC)	47		
4.3.4.3. Les Emplacements Réservés	47		
4.3.4.4. Le règlement de zonage.....	59		
4.4. PLU de Sartrouville	64		
4.4.1. Rapport de présentation	64		
4.4.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	66		
4.4.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	67		
4.4.4. Règlement	73		
4.4.4.1. Le plan de zonage	73		
4.4.4.2. Les Espaces Boisés Classés (EBC)	73		
4.4.4.3. Les Emplacements Réservés	73		
4.4.4.4. Le règlement	76		

4.1. INTRODUCTION

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été introduit par la loi de Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000. 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.). Le PLU prend en compte les dispositions, règles et servitudes de niveau supra communal.

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).

Le PLU est un document de planification à l'échelle locale qui traduit les objectifs d'aménagement et de développement. Le PLU retranscrit la vision globale de l'aménagement communal et la cohérence des politiques. Il est opposable à toutes les demandes d'occupation et d'utilisation des sols.

Les PLU comprennent (article L.151-1 à L.151-3 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 ;
- Un règlement ;
- Des annexes.

En Ile-de-France, les PLU doivent être compatibles avec le SDRIF. Les PLU sont des documents dont les dispositions réglementaires sont opposables aux tiers. Ainsi, les projets de construction ou d'occupation des sols doivent leur être conformes.

Le PLU contient les pièces suivantes :

- Le rapport de présentation ;
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- Le règlement de zonage et le plan de zonage (présentant notamment les Espaces Boisés Classés [EBC] et les emplacements réservés) ;
- Les annexes : servitudes d'utilité publique, etc.

En vertu de l'article L. 151-41 du Code de l'urbanisme, un emplacement réservé peut être décidé en vue de quatre séries de finalités :

- la réalisation de voies ou d'ouvrages publics ;
- la réalisation d'installations d'intérêt général ;
- la réalisation d'espaces verts ou d'espaces nécessaires aux continuités écologiques ;
- la réalisation en zones urbaines et à urbaniser de programmes de logements dans le respect des objectifs de mixité sociale.

Lorsqu'un projet déclaré d'utilité publique n'est pas conforme à un PLU, ce dernier doit faire l'objet d'une procédure de mise en compatibilité conformément aux articles L.153-54 et suivants, ainsi qu'à l'article R.153-14 du Code de l'Urbanisme afin de permettre la réalisation du projet. Le document de mise en compatibilité est joint au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le présent chapitre a pour objet d'identifier si le projet soumis à l'enquête publique est compatible avec les PLU des communes traversées par celui-ci et de justifier, le cas échéant, de la nécessité de réaliser une mise en compatibilité du document en question.

Les éléments des documents d'urbanisme mis en compatibilité sont présentés de manière détaillée dans les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme (pièces I). L'analyse de la compatibilité avec le rapport de présentation, les PADD, les OAP des communes et le règlement concernées est présenté ci-après.

Tableau 3 : Description des thèmes du PADD de la commune d'Argenteuil

Thèmes	Orientations générales	Compatibilité avec le projet
Rayonnement et attractivité	<ul style="list-style-type: none"> - Affirmer Argenteuil comme un pôle régional en jouant un plus grand rôle dans l'organisation de l'espace régional, en développant des synergies et des coopérations avec les collectivités locales de son bassin de vie notamment dans le domaine des transports et en mobilisant des moyens au plus régional, national et européen ; - Favoriser le renouveau urbain et économique en répondant à la dégradation de certains quartiers, en poursuivant l'effort de construction de nouveaux logements et en transformant certaines zones d'activités en véritables parcs d'activités. De plus, l'amélioration du niveau de service offert par les transports en commun et la requalification des grandes voies routières sont deux conditions essentielles au renouveau économique et urbain d'Argenteuil. 	<p>Le projet de Bus Entre Seine va participer à l'amélioration du niveau de service offert par les transports en commun ce qui va favoriser le rayonnement et l'attractivité de la commune.</p> <p>Le projet n'interfère pas avec les autres orientations générales de ce thème du PADD.</p> <p>Il est donc compatible avec les objectifs fixés dans la partie « Rayonnement et attractivité ».</p>
Cohésion et équilibre	<ul style="list-style-type: none"> - Préserver les espaces naturels et marquer clairement ses limites avec l'espace urbanisé : les cœurs d'îlot devront être préservés ou reconstitués notamment afin de limiter l'étalement urbain et de favoriser le renouvellement et l'utilisation du tissu urbain existant ; - Conforter le Cœur de ville au service de toute la population et mettre en valeur les pôles de quartier : le centre de la ville doit être attractif (lieu emblématique, nœud de transport, rôle culturel, etc.), des actions diversifiées de valorisation des pôles de quartier doivent être menées conjointement pour leur assurer une identité reconnue ; - Préserver l'identité, la continuité et la mixité des tissus urbains en conservant le caractère de chacun des tissus urbains, souvent issu du contexte naturel (topographie, eau...); - Participation de la voirie à la recomposition urbaine : le réseau routier d'Argenteuil doit participer à la requalification du tissu urbain, à réduire les coupures et à maintenir les grands équilibres du territoire. 	<p>Le projet va s'inscrire au cœur de zones urbanisées, sur une voirie déjà existante. Il va aussi assurer une meilleure desserte du cœur de ville et de deux pôles de quartiers. Enfin l'aménagement de ces voies de bus va participer à la recomposition urbaine en requalifiant le tissu urbain. Le partage modal de la voirie avec les autres fonctionnalités (circulation générale, modes actifs, stationnement, etc.) a été pensé de manière harmonieuse en répondant aux spécificités des territoires traversés. Ce travail a fait l'objet d'itérations avec les collectivités pour définir un plan de circulation partagé.</p> <p>Il est donc compatible avec les objectifs fixés dans la partie « Cohésion et équilibre ».</p>
Identité et qualité	<ul style="list-style-type: none"> - Retrouver la dimension fluviale de la ville : le fleuve fait partie de l'identité de la ville, il doit s'y inscrire dans les pratiques quotidiennes. Pour cela, la voie rapide sur berge doit être transformée en voie urbaine et l'accès aux berges assuré, de manière à développer les usages récréatifs et culturels et concevoir la Seine comme une réelle façade urbaine ; - Offrir aux habitants un environnement de qualité en donnant une image d'unité à travers la ville tout en conservant l'identité de chaque quartier où chacun accueillera des espaces verts de qualité, en allant à la reconquête des espaces délaissés de manière à améliorer et réglementer l'environnement visuel et des liaisons douces seront créées dans le cadre de la constitution d'un réseau vert sur toute la ville. 	<p>Le projet n'interfère pas avec les orientations générales de ce thème du PADD. Des aménagements paysagers seront réalisés (plantations en pleine-terre, arbres, etc.) dans le cadre du projet, notamment le long de la rue Michel Carré. Les aménagements paysagers qualitatifs existants sur les Gallieni et Léon Feix ont été conservés dans la mesure du possible et le cas échéant restitués.</p> <p>Il est donc compatible avec les objectifs fixés dans la partie « identité et qualité ».</p>

4.2.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Conformément aux articles L.151-6 à L.151-7 du code de l'urbanisme en vigueur, le PLU peut comporter des orientations d'aménagement et de programmation relatives à des quartiers ou à des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Ces orientations peuvent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre pour « *mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.* »

Selon l'article L.152-1 du code de l'urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation s'imposent aux futures opérations d'aménagement réalisées sur la commune, elles sont opposables en termes de compatibilité à « tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées », d'initiative publique ou privée.

La ville d'Argenteuil a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Le Cœur de ville
- Les berges de Seine
- Le Val Notre Dame et la Porte Saint Germain
- La Plaine d'Argenteuil
- Le Croissant ferré
- Les buttes du Parisis
- Le Val d'Argent
- Orgemont
- Les Coteaux et Volembert

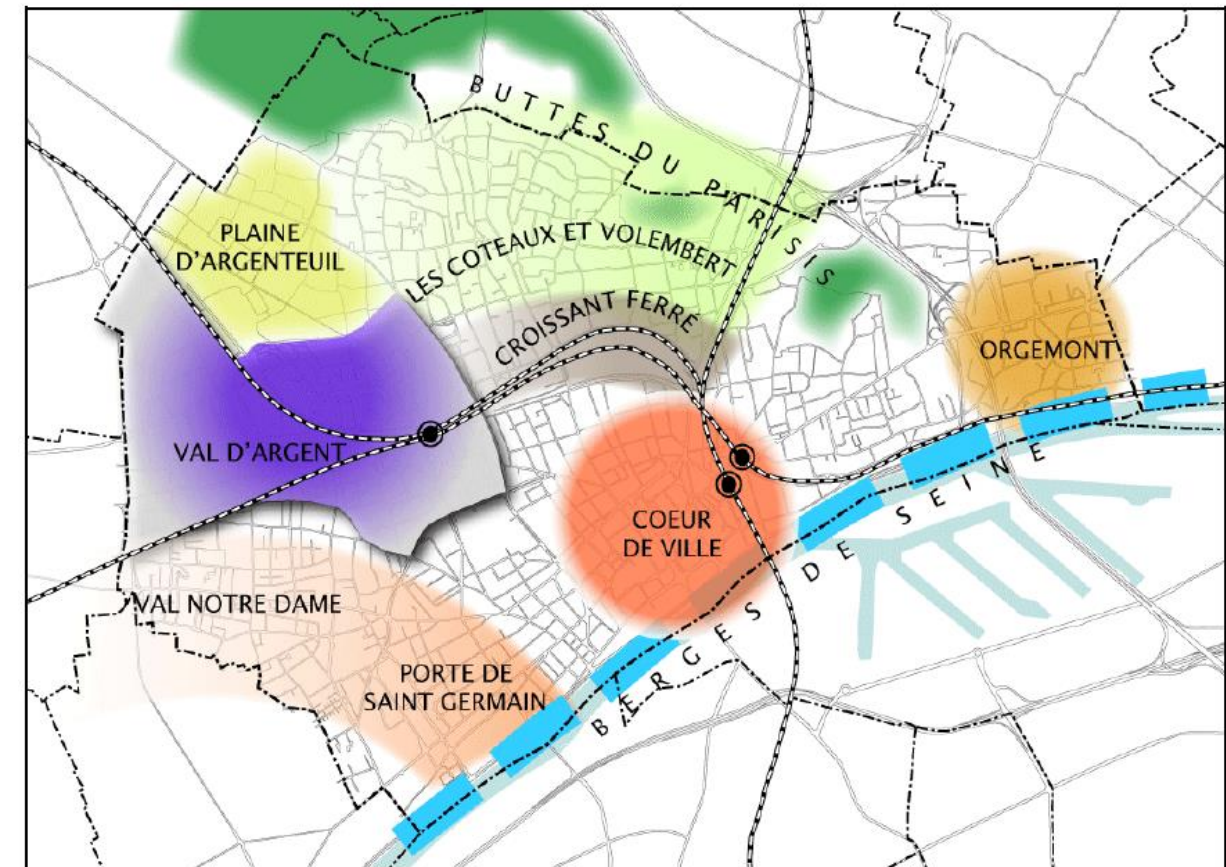


Figure 6 : Orientations d'aménagement de la ville d'Argenteuil.

Quatre de ces secteurs sont concernés par le projet de Bus Entre Seine. Il s'agit du Val d'Argent, du Val Notre-Dame et la Porte Saint Germain et le début du Cœur de ville, présentés dans le tableau suivant.

Tableau 4 : Orientations d'aménagement des secteurs du Val d'Argent, du Val Notre Dame et la Porte Saint Germain du Cœur de ville de la commune d'Argenteuil.

Secteurs	Orientations d'Aménagement	Compatibilité avec le projet
Val d'Argent	<p>Les orientations mises en avant au sein de l'OAP du secteur Val d'Argent d'Argenteuil sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faire revenir le quartier dans le marché urbain en lui redonnant une qualification sociale, économique et urbaine - Amélioration des dessertes par les transports en commun et connexion des voies du quartier au réseau viaire de la commune - Regroupement de pôles de centralité (commerces, services, équipements...) - Création de la Zone Franche Urbaine (ZFU) pour offrir une gamme diversifiée de locaux et de foncier - Mise en valeur des équipements publics, faciliter les échanges interquartiers, diversifier l'offre en logements et en locaux d'activités 	<p>Le projet de Bus entre Seine va participer à l'amélioration des dessertes par les transports en commun et participera indirectement aux autres orientations de ce secteur, notamment en facilitant les échanges et par ce biais, l'économie.</p> <p>Le projet est compatible avec cette OAP.</p>
Val Notre-Dame et la Porte de Saint-Germain	<p>Les projets mis en avant au sein de l'OAP du secteur Val Notre Dame et la Porte Saint Germain d'Argenteuil sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rénovation du quartier de la porte Saint Germain pour assurer une zone de transition entre le nord du Val Notre Dame à dominante pavillonnaire et le sud dévolu aux activités de bureau - Accueil des équipements publics, développement des transports doux au sein des deux coulées vertes et prise en compte du passé historique au sein du secteur Marais – Gounod - Amélioration de l'entrée de ville en favorisant l'animation et création d'un petit pôle d'équipements publics sur l'avenue Jean Jaurès 	<p>Le projet n'interfère pas avec les orientations d'aménagement de ce secteur. Le projet Bus Entre Seine s'inscrit au cœur du quartier Porte Saint-Germain / Berges de Seine via la rue Michel Carré et le boulevard du Général Delambre. Il participera à la transformation de ce quartier via l'amélioration de sa desserte (stations Place du 11 novembre, Marais et Delambre). En concertation avec la Ville d'Argenteuil, le projet Bus Entre Seine participera à la requalification de la rue Michel Carré via le développement des modes alternatifs à la voiture (site propre bus, zone 30) et les aménagements paysagers prévus.</p> <p>Le projet est compatible avec cette OAP.</p>
Cœur de ville	<p>Les projets mis en avant au sein de l'OAP du secteur Cœur de ville d'Argenteuil sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Requalification urbaine du centre-ville - Requalification du parc d'activités de la Gare et du quartier de la Colonie - Insertion urbaine des gares dans les quartiers du centre-ville et de la Colonie et amélioration de la liaison entre les deux gares SNCF - Mise en valeur des pôles culturels et historiques - Amélioration de l'accessibilité et réaménagement de certains espaces verts du Cœur de ville et ouverture sur la Seine - Redynamisation des pôles commerciaux - Requalification et réaménagement de l'îlot Laugier et de l'ancienne île d'Argenteuil - Requalification de la voie sur berge en boulevard urbain et aménagement de carrefours - Cohabitation des différents modes de déplacements et différents usages au sein de l'axe historique et des espaces publics - Déploiement du réseau de liaisons douces 	<p>Le projet s'insère principalement à l'ouest du secteur Cœur de ville et ne rentre pas en interface immédiate avec tous les pôles présentés ci-contre. Cependant, il va participer à la redynamisation des pôles commerciaux en facilitant leur desserte, notamment un des secteurs d'étude (îlot Laugier) mais aussi l'axe historique et les espaces publics.</p> <p>Le projet est donc compatible avec cette OAP.</p>

Les cartes ci-après localisent ces orientations d'aménagement sur le territoire communal.

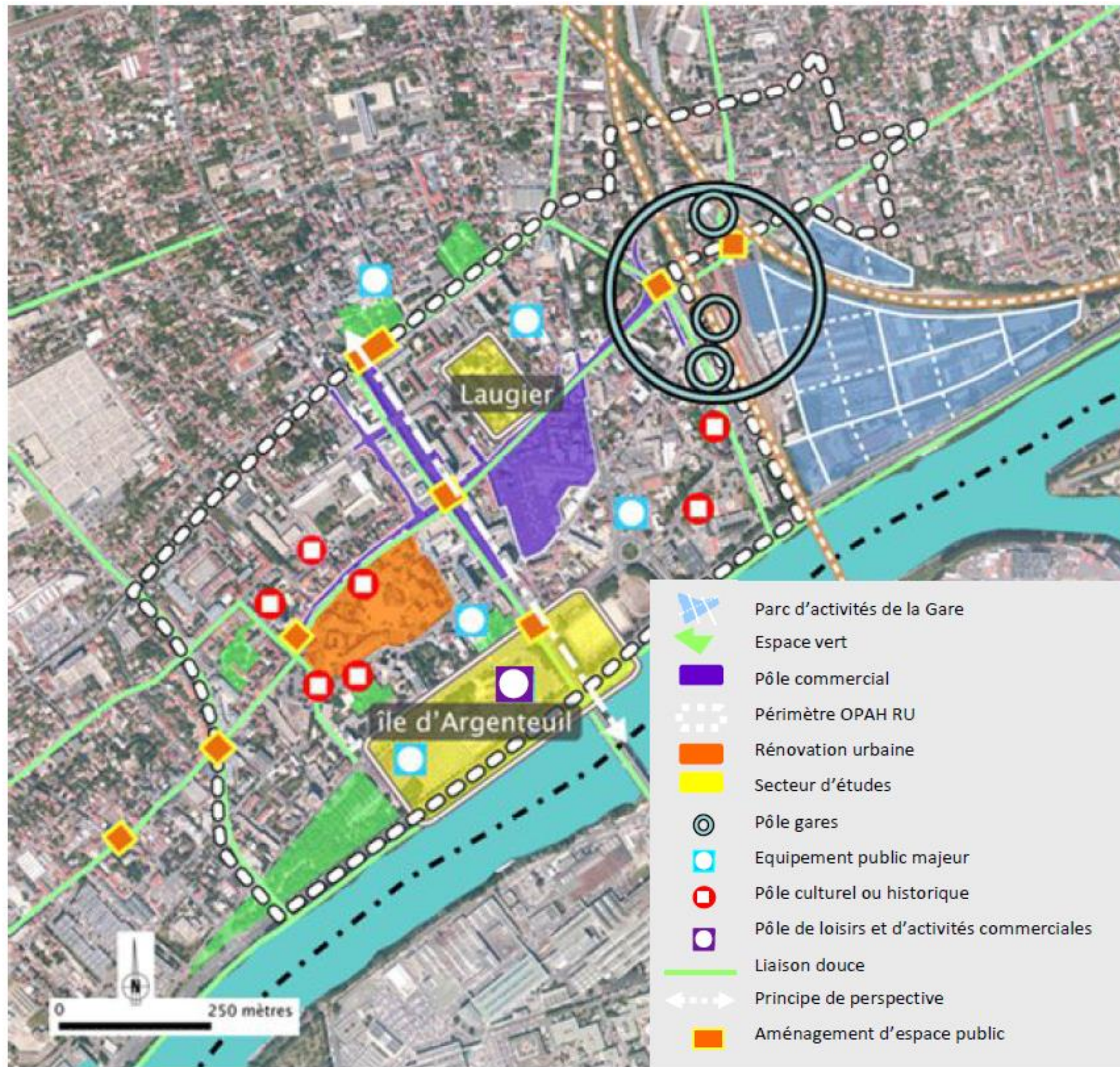


Figure 7 : OAP Cœur de Ville (source : PLU d'Argenteuil, 2019)

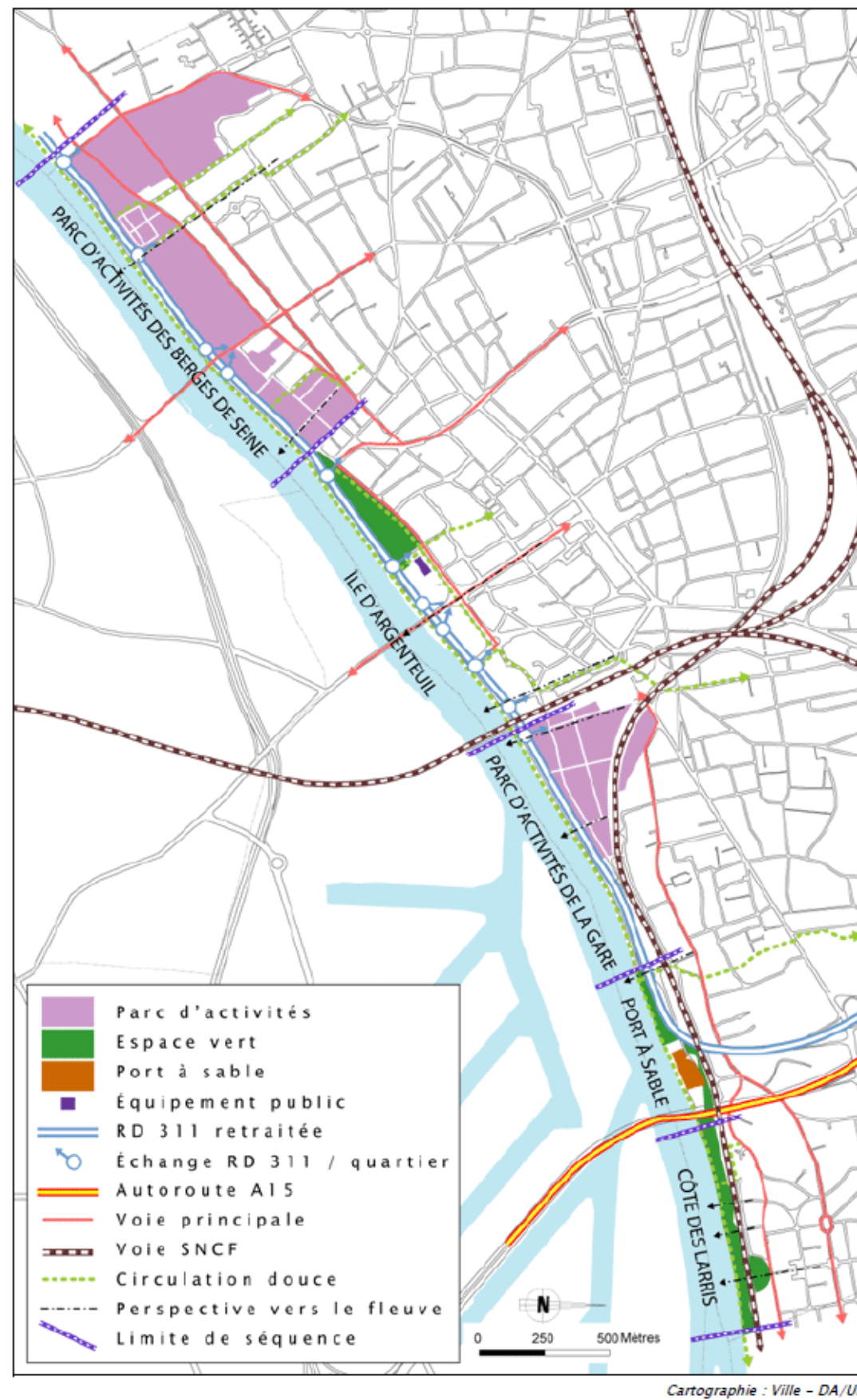
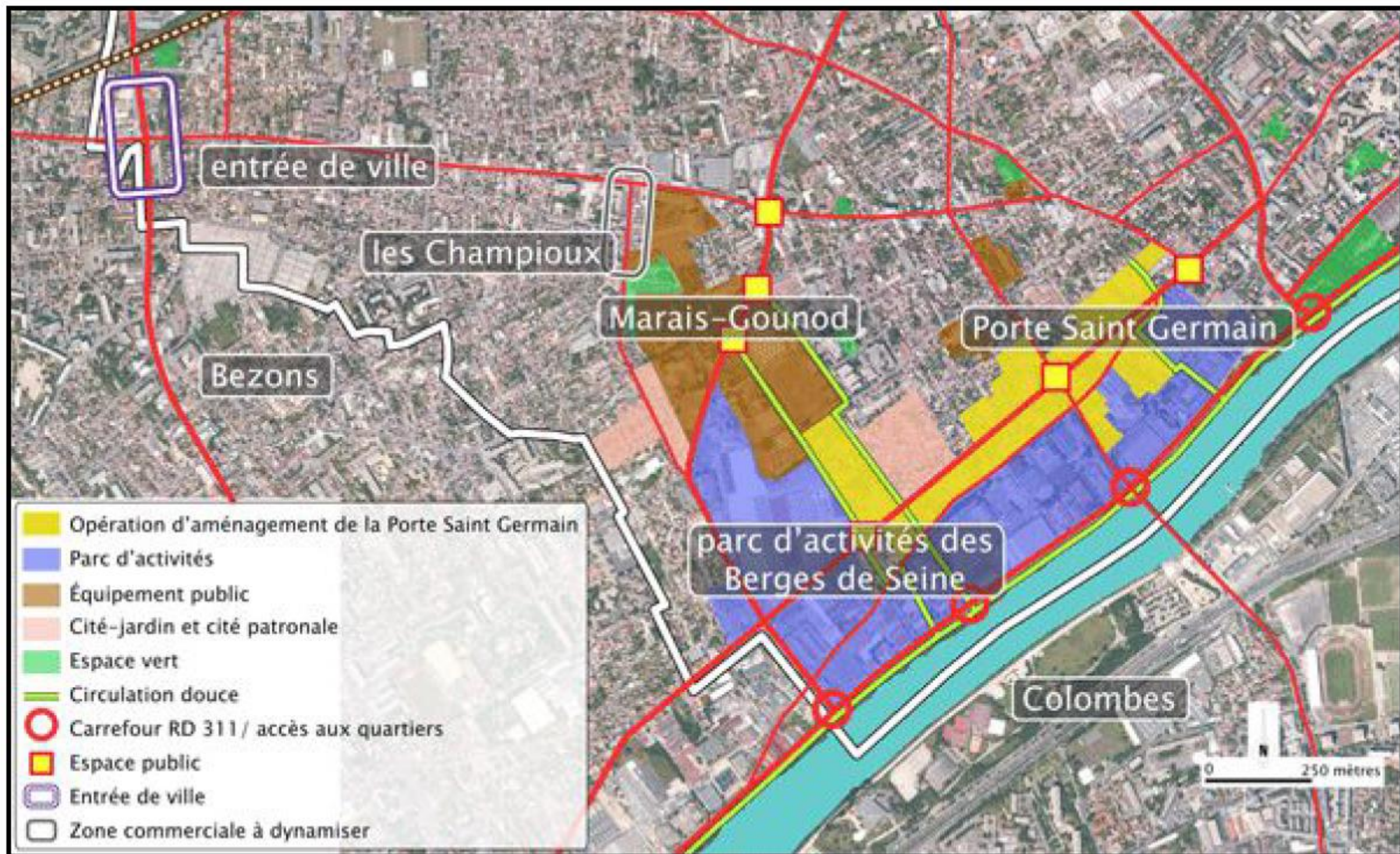
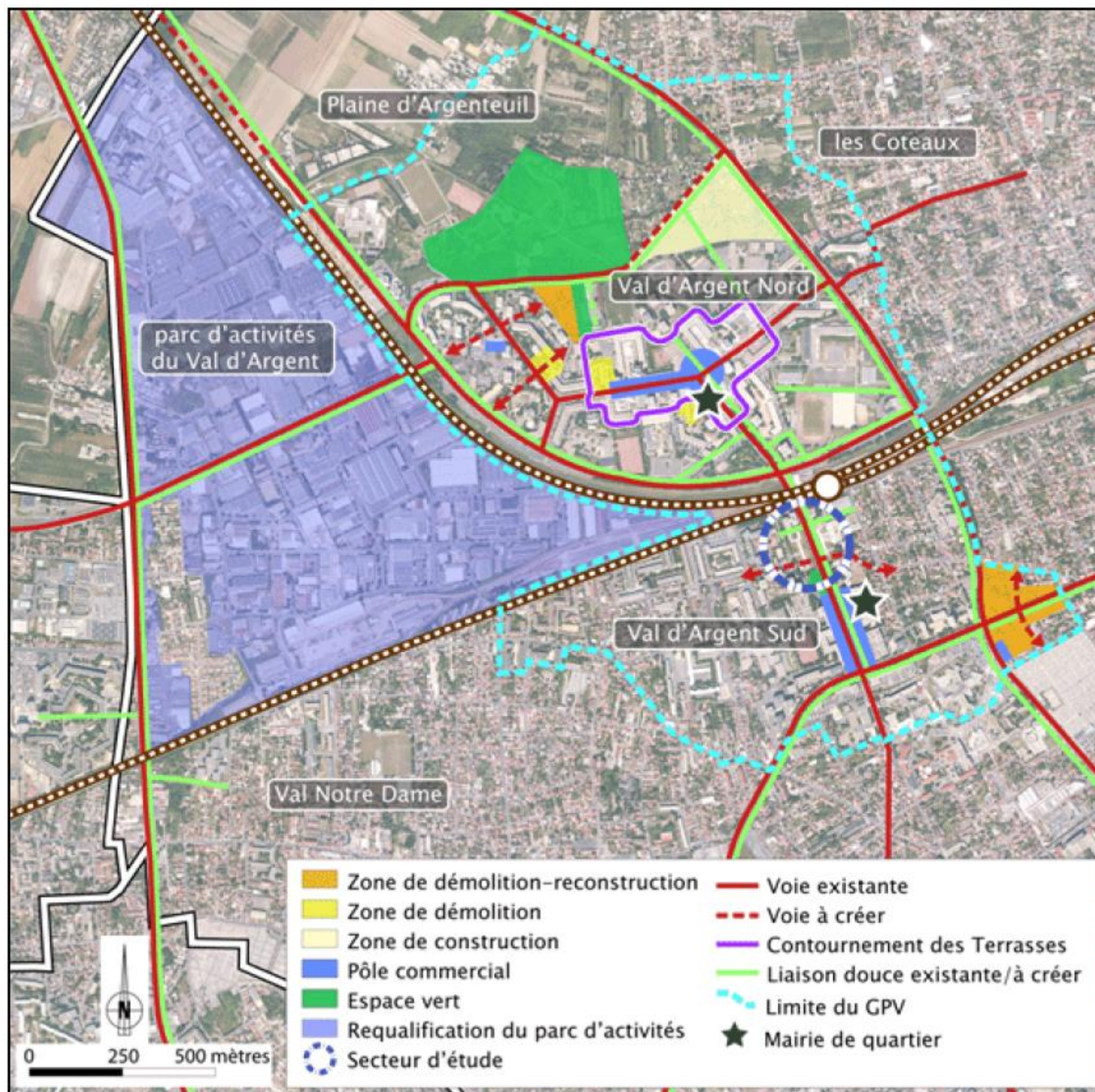


Figure 8 : OAP Berges de Seine (source : PLU d'Argenteuil, 2019)



Cartographie : Ville – DA/UR

Figure 9 : OAP Val Notre Dame - Porte Saint Germain (source : PLU d'Argenteuil, 2019)



Cartographie : Ville - DA/UR

Figure 10 : OAP Val d'Argent (source : PLU d'Argenteuil, 2019)

4.2.4. Règlement

4.2.4.1. LE PLAN DE ZONAGE

Sur la base du document opposable, les emprises du projet d'aménagement Bus entre Seine interceptent :

- UA, UAa : Zone mixte où les constructions sont implantées en ordre continu,
- UCa, UCb, UCc : Zone mixte de constructions basses,
- UE, UEb : Zone d'activité économique destinée à recevoir des établissements industriels, de l'artisanat, etc.,
- UGP1 : Zone urbaine destinée à devenir une zone de logements et d'activités.

La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de modification des zonages inscrits au PLU. En revanche, certains des emplacements réservés délimités au plan de zonage, seront supprimés.

X

La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de modification des zonages inscrits au PLU de la commune d'Argenteuil. En revanche, certains des emplacements réservés présents sur le plan de zonage devront être supprimés.

4.2.4.2. LES ESPACES BOISES CLASSES (EBC)

D'après l'article L.113-1 du Code de l'urbanisme : « Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ». Ils sont reportés sur le plan de zonage des communes.

✓

Le projet a été conçu de manière à ne pas impacter les EBC présents sur la commune. La présente mise en compatibilité ne prévoit donc pas de suppression ou réduction d'EBC sur la commune d'Argenteuil.

4.2.4.3. LES EMPLACEMENTS RESERVES

Plusieurs emplacements réservés au profit de la ville, du Conseil Départemental ou de Réseau Ferré de France sont recoupés par le projet :

- ER 3 : Maîtrise foncière de la voie (Avenue du Marais) ;
- ER 5 : Élargissement de la voie (Avenue Georges Clémenceau) ;
- ER 6 : Élargissement de la voie et amélioration du carrefour avec la rue des Liserons (Avenue Jean Jaurès) ;
- ER 14 : Réalisation d'une contre-allée (Pont aqueduc de Colombes) ;
- ER 17 : Élargissement de la voie (Route de Pontoise) ;
- ER 57 : Élargissement de la voie (Rue Henri Barbusse) ;

- ER 59 : Création d'une voie entre la rue Henri Barbusse et la rue du Pérouzet (Rue Henri Barbusse/rue du Pérouzet) ;
- ER 68 : Élargissement de la voie (Rue Michel Carré) ;
- ER 69 : Réalisation d'une circulation douce (Rue Michel Carré/rue du Pérouzet/quai de Bezons) ;
- ER 74 : Réalisation de la Tangentielle Nord (Route de Pontoise, rue des Courlis, rue des Érables, rue Louis Lhérault, rue Giot, boulevard Vercingétorix, boulevard Jean Allemane, rue Kléber, impasse Marceau, place Aristide Briand, rue d'Épinay, rue de la Voie des Bans, rue Claude Monet, rue des Grands Saules, rue des Déserts, rue des Béarnais, rue des Provençaux) ;
- ER 81 : Réalisation d'un équipement public lié à l'enfance et au scolaire (Rue Henri Barbusse et Rue Michel Carré) ;
- ER 86 : Équipements publics (Avenue Jean Jaurès).

Le détail de leur compatibilité avec le projet est présenté ci-après.

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du Plan Local d'Urbanisme ne mentionnent pas d'emplacement réservé pour le projet « Bus entre Seine ».

Il est proposé de mettre en place un nouvel emplacement réservé (emplacement réservé n°87), au bénéfice d'Ile de France Mobilités (IDFM) dans le cadre du dossier de mise en compatibilité du PLU afin qu'apparaissent explicitement les emprises du projet au plan de zonage.

La superficie de l'emprise nécessaire pour la réalisation du projet est estimée à 21 381 m². Cette surface correspond à l'emprise nécessaire à l'élargissement de voirie sur les voies dédiées.

X

La réalisation du projet nécessite la suppression ou la réduction de certains emplacements réservés existants au profit de la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine. La liste des emplacements réservés doit être modifiée en conséquence.

Tableau 5 : Présentation des ER concernés par le projet

Emplacement réservé	Localisation et interface avec les emprises projet	Destinataire	Superficie	Compatibilité
3 : Maîtrise foncière de la voie (Avenue du Marais)		Ville d'Argenteuil	1 762 m ²	<p>L'emprise du projet recoupe une petite partie de l'extrémité de l'emplacement réservé.</p> <p>Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 124 m² de ce dernier est à prévoir.</p> <p style="text-align: center;"></p>
5 : Élargissement de la voie (Avenue Georges Clémenceau)		Ville d'Argenteuil	230 m ²	<p>L'emprise du projet recoupe l'emplacement réservé au niveau de l'intersection avenue George Clémenceau / Avenue Jean-Pierre Bourquart.</p> <p>Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 97 m² de ce dernier est à prévoir.</p> <p style="text-align: center;"></p>
6 : Élargissement de la voie et amélioration du carrefour avec la rue des Liserons (Avenue Jean Jaurès)		Ville d'Argenteuil	621 m ²	<p>L'emprise du projet recoupe une petite partie de l'extrémité de l'emplacement réservé.</p> <p>Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 17 m² de ce dernier est à prévoir.</p> <p style="text-align: center;"></p>
86 : Équipements publics (Avenue Jean Jaurès)		Ville d'Argenteuil	8 596 m ²	<p>L'emprise du projet recoupe une petite partie de l'extrémité de l'emplacement réservé.</p> <p>Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 13 m² de ce dernier est à prévoir.</p> <p style="text-align: center;"></p>

14 : Réalisation d'une contre-allée (Pont aqueduc de Colombes)



Interfaces ER existants et emprises projet

Ville d'Argenteuil

768 m²

L'emprise du projet recoupe une petite partie de l'extrémité de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 67 m² de ce dernier est à prévoir.



Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



17 : Élargissement de la voie (Route de Pontoise)



Interfaces ER existants et emprises projet

CD95

5 321 m²

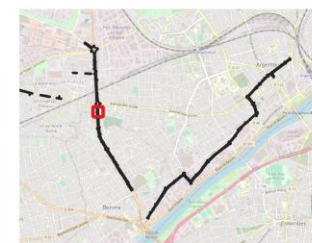
L'emprise du projet recoupe une grande partie de cet emplacement réservé morcelé.

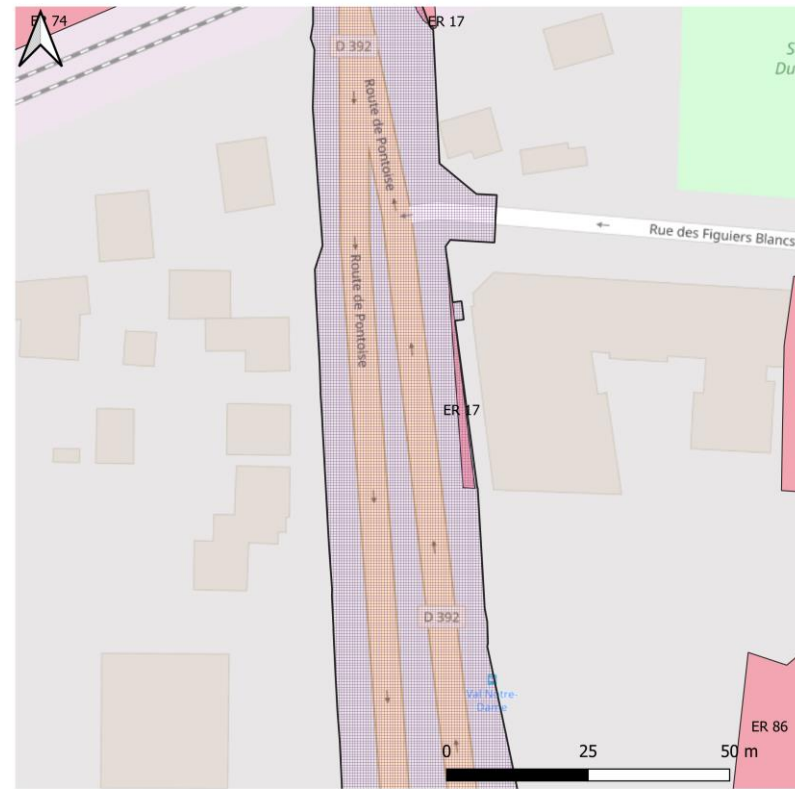
Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet

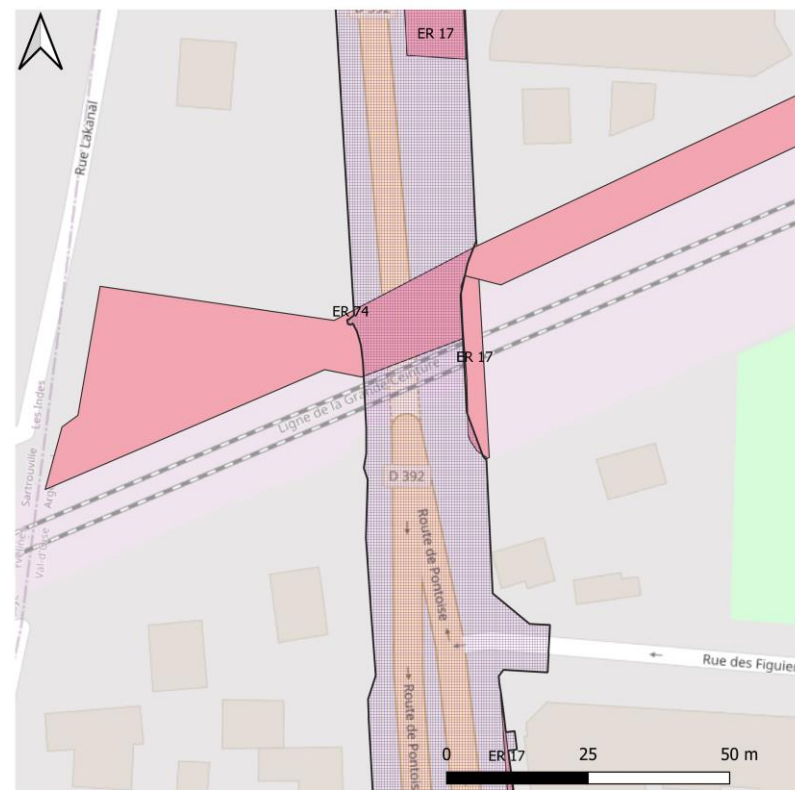




Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet

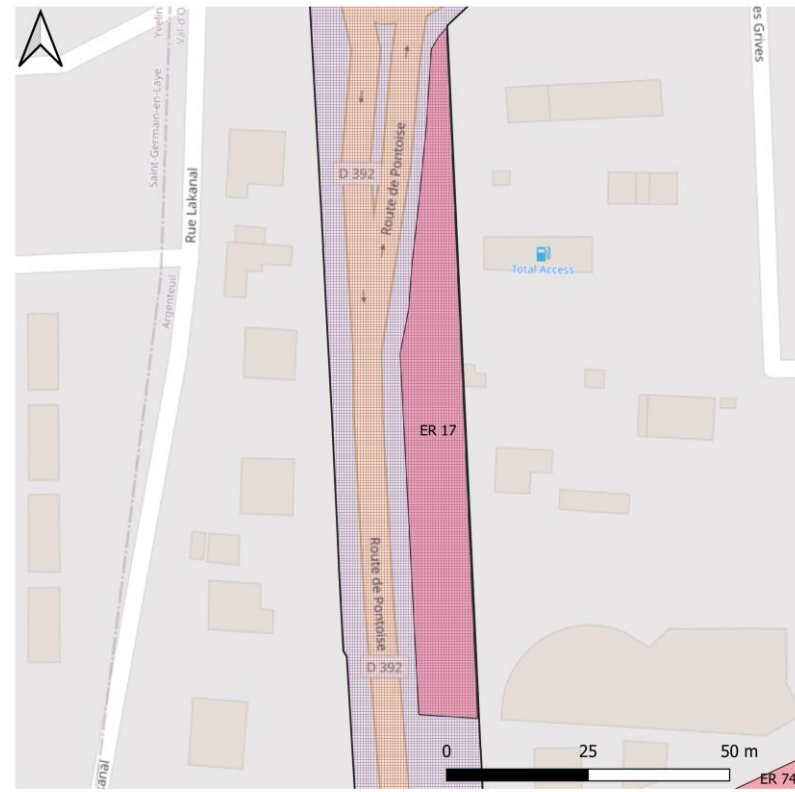


Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet

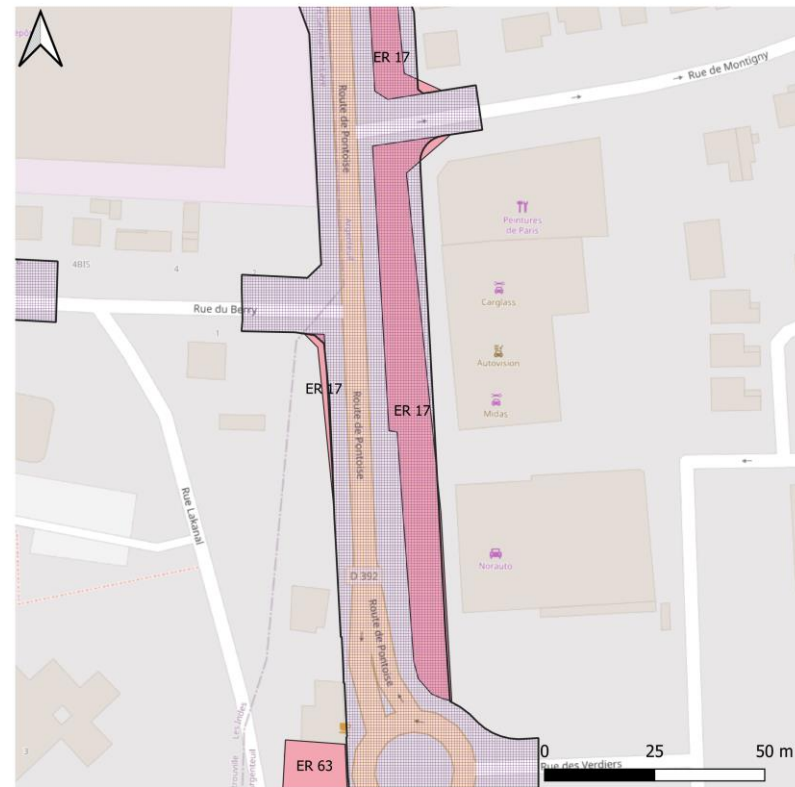




Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet





Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

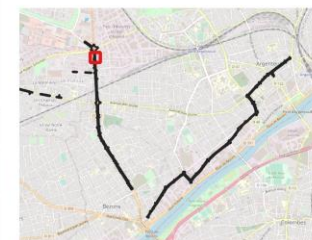
- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



57 : Élargissement de la voie (Rue Henri Barbusse)



Interfaces ER existants et emprises projet

Ville d'Argenteuil

496 m²

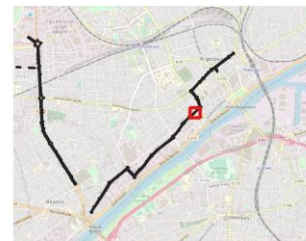
L'emprise du projet recoupe une grande partie de cet emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 292 m² de ce dernier est à prévoir.



Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



59 : Création d'une voie entre la rue Henri Barbusse et la rue du Pérouzet (Rue Henri Barbusse/rue du Pérouzet)



Interfaces ER existants et emprises projet

Ville d'Argenteuil

1 824 m²

L'emprise du projet recoupe une petite partie de l'extrémité de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 33 m² de ce dernier est à prévoir.

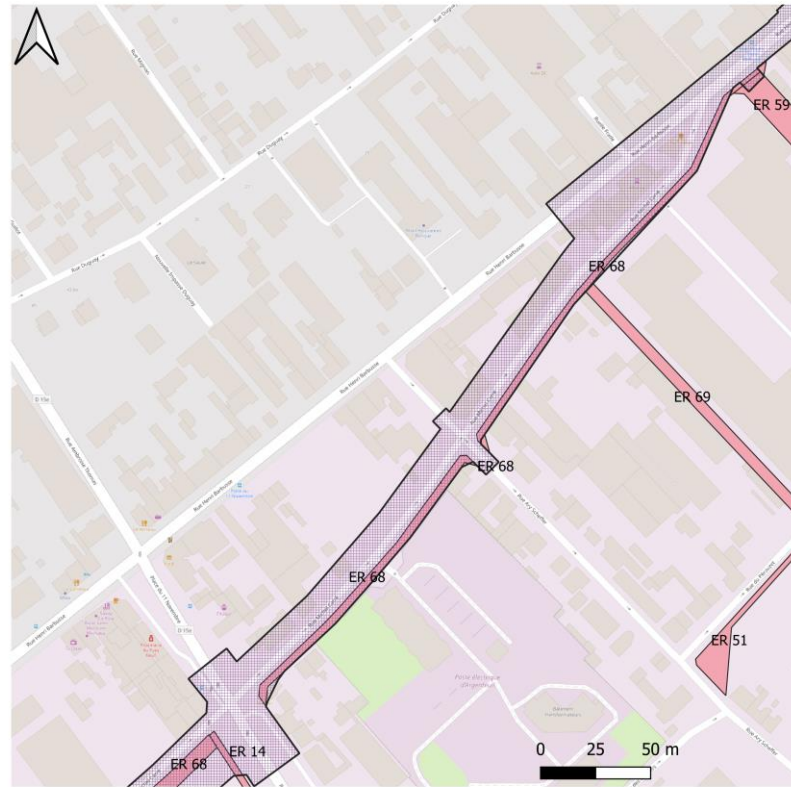


Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



68 : Élargissement de la voie (Rue Michel Carré)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



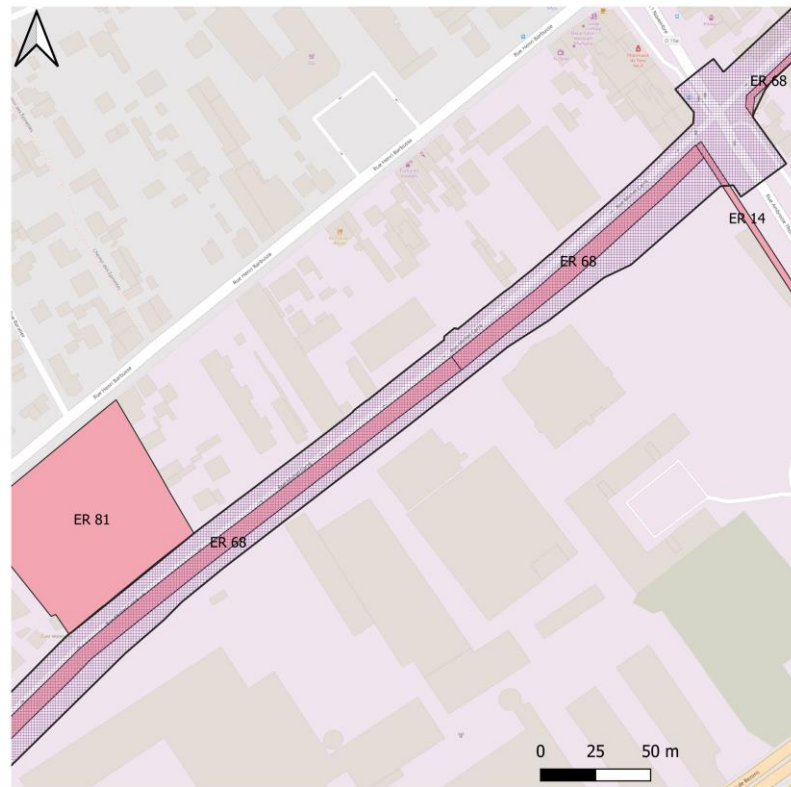
Ville d'Argenteuil

4 392 m²*

L'emprise du projet recoupe une grande partie de cet emplacement réservé morcelé.

*A noter que la surface de l'6 sur le plan de zonage est de 7 714 m² et non de 4 392 m² comme indiqué dans la liste des emplacements réservés présent à la page 255 du rapport de présentation du PLU.

Le projet BES interfère partiellement avec cet ER. Une réduction d'environ 3 351 m² de ce dernier est à prévoir.



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet

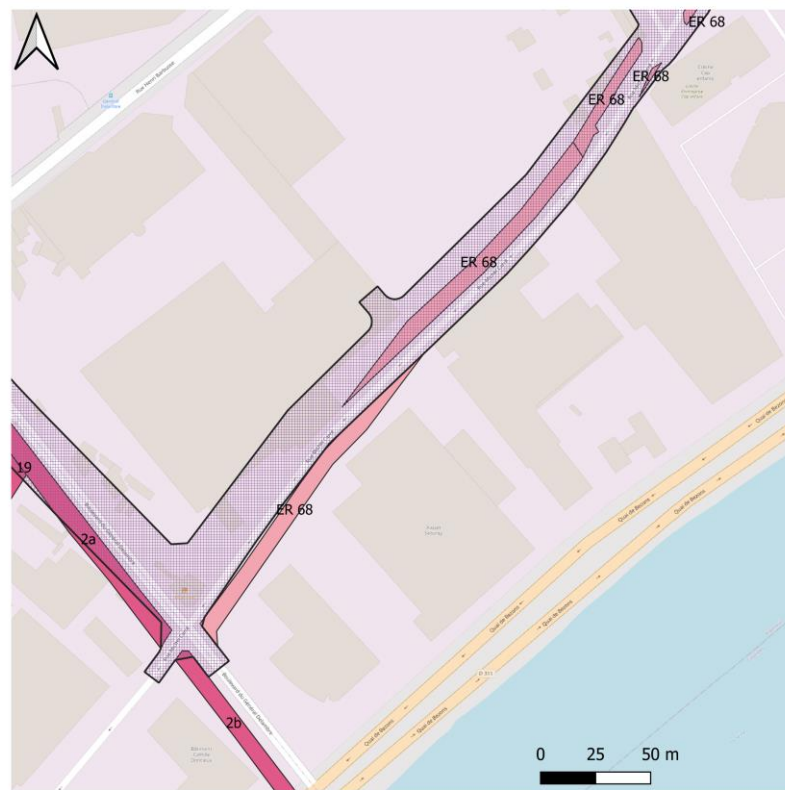




Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

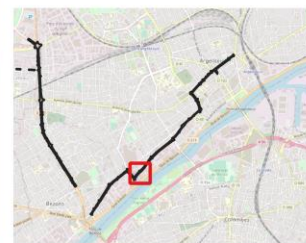
- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



69 : Réalisation d'une circulation douce (Rue Michel Carré/rue du Pérouzet/quai de Bezons)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende
 ■ Emplacements réservés (Argenteuil)
 ■ Emprises du projet



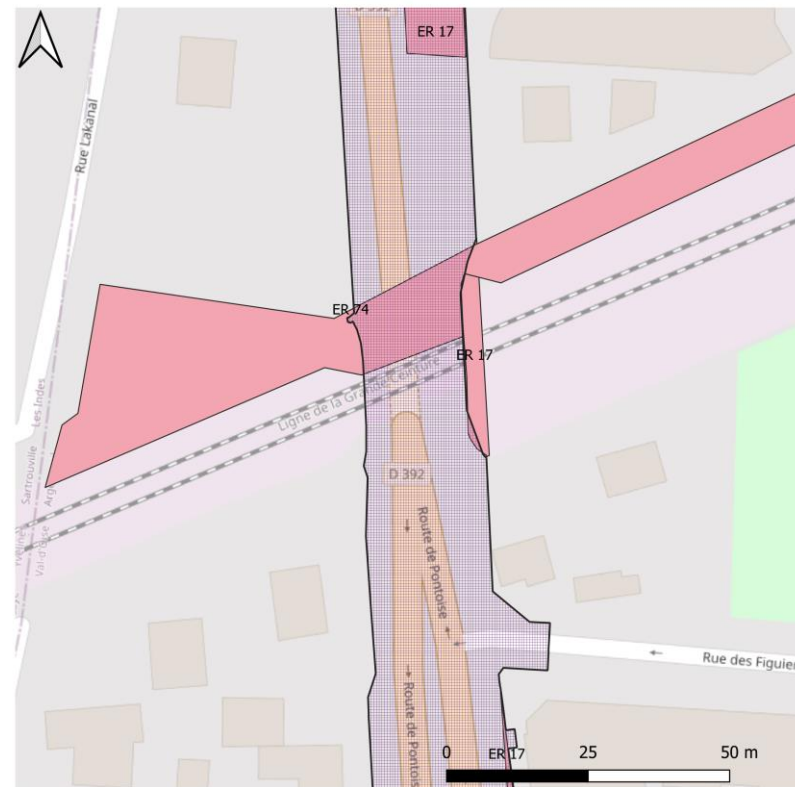
Ville d'Argenteuil

1 304 m²

L'emprise du projet recoupe une partie de l'extrémité de l'emplacement réservé inférieure à 1m². Le projet restera sur les emprises publiques et n'impactera pas cet ER.
Le projet BES est compatible avec cet ER.

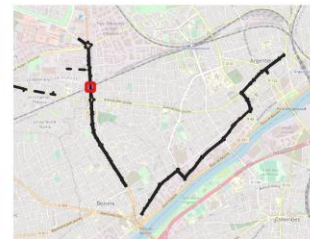


74 : Réalisation de la Tangentielle Nord (Route de Pontoise, rue des Courlis, rue des Érables, rue Louis Lhérault, rue Giot, boulevard Vercingétorix, boulevard Jean Allemane, rue Kléber, impasse Marceau, place Aristide Briand, rue d'Épinay, rue de la Voie des Bans, rue Claude Monet, rue des Grands Saules, rue des Déserts, rue des Béarnais, rue des Provençaux) ;



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende
 ■ Emplacements réservés (Argenteuil)
 ■ Emprises du projet



RFF

30 019 m²

Cet emplacement concerne la voie ferrée de la tangentielle nord.
Le projet passe en dessous de cette voie et est compatible avec cet ER. Aucune modification n'est à prévoir.



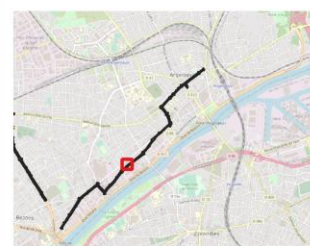
81 : Réalisation d'un équipement public lié à l'enfance et au scolaire (Rue Henri Barbusse et Rue Michel Carré)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Argenteuil)
- Emprises du projet



Ville d'Argenteuil

5 433 m²

L'emprise du projet recoupe une partie de l'extrémité de l'emplacement réservé inférieure à 1m². Le projet restera sur les emprises publiques et n'impactera pas cet ER.
Le projet BES est compatible avec cet ER.







4.2.4.4. LE REGLEMENT DE ZONAGE

Sur la base du document opposable, les emprises du projet d'aménagement Bus entre Seine interceptent les zones :

- UA, UAa,
- UCa, UCb, UCc,
- UE, UEb,
- UGP1.

Tableau 6 : Zonages concernés

Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)	Compatibilité	
<p>UA</p> <ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<ul style="list-style-type: none"> Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<p>Zone mixte où les constructions sont implantées en ordre continu. Leurs gabarits sont limités en fonction de la largeur des voies qui les bordent.</p> <p>Dans le secteur central (UA) correspondant au centre historique de la ville, les constructions sont implantées à l'alignement ; dans les secteurs d'axes de développement urbain (UAa) les constructions sont implantées en retrait sauf si des rez-de-chaussée commerciaux participent à l'animation du secteur.</p>	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UA les occupations et utilisations du sol suivantes : « [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> 1-2 Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations des carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ; 1-5 Le stockage à l'air libre de matériaux ou de véhicules (à partir de 5 véhicules) et le stationnement des caravanes. ». <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UA 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>En ce qui concerne l'article UA 2, aucune des dispositions énoncées n'est susceptibles de concerner une infrastructure routière. Le projet n'est pas concerné par les dispositions énoncées par l'article UA 2.</p>	<p>Le règlement de la zone UA actuellement en vigueur ne permet pas les affouillements et exhaussements de sols, ni les stockages et dépôts des matériaux de chantier nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p>Le projet est incompatible avec le règlement. L'article 1 sera modifié.</p>	
UAa					
<p>UCa</p> <ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<ul style="list-style-type: none"> Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<p>Zone mixte de constructions basses. Elle comprend six secteurs de typologies sensiblement distinctes, correspondant aux modes et époques d'implantations urbaines, dont les zones UCa, UCb et UCc :</p> <ul style="list-style-type: none"> le secteur UCa en périphérie directe du centre-ville composé essentiellement de villas, le secteur UCb issus des cités et lotissements ouvriers caractérisé par de petites maisons de ville avec une densité plus importante, le secteur UCc dont le développement plus tardif s'est fait sur d'anciennes friches agricoles et s'inscrivant dans la demande pavillonnaire de la fin du 20ème siècle 	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UC les occupations et utilisations du sol suivantes : « [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> 1-1 Les exploitations agricoles et forestières ainsi que les affouillements, exhaussements des sols, exploitations des carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ; 1-4 L'implantation de dépôts et le stockage à l'air libre de matériaux de toute nature ou de véhicules (à partir de 5 véhicules) ainsi que l'implantation d'entrepôts non liés à un usage commercial ou artisanal exercé sur la même unité foncière. ». <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UC 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>En ce qui concerne l'article UC 2, aucune des dispositions énoncées n'est susceptibles de concerner une infrastructure routière. Le projet n'est pas concerné par les dispositions énoncées par l'article UC 2.</p>	<p>Le règlement de la zone UC actuellement en vigueur ne permet pas les affouillements et exhaussements de sols, ni les stockages et dépôts des matériaux de chantier nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p>Le projet est incompatible avec le règlement. L'article 1 sera modifié.</p>	
UCb					
UCc					
<p>UE</p> <ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<ul style="list-style-type: none"> Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<p>Zone d'activité économique destinée à recevoir des établissements industriels, de l'artisanat, du bureau, des grandes surfaces commerciales et des complexes hôteliers. Un secteur spécifique (UEa) ne permet pas l'implantation des établissements industriels. Un secteur UEb permet l'implantation à l'alignement pour les commerces et le bureau.</p>	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UE les occupations et utilisations du sol suivantes : « [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> 1-2 Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations des carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction. ». <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UE 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p>	<p>Le règlement de la zone UE actuellement en vigueur ne permet pas les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p>Le projet est incompatible avec le règlement. L'article 1 sera modifié.</p>	
UEb					

Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)	Compatibilité
	<ul style="list-style-type: none"> Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés Présence potentielle de base vie 		En ce qui concerne l'article UE 2, aucune des dispositions énoncées n'est susceptibles de concerner une infrastructure routière. Le projet n'est pas concerné par les dispositions énoncées par l'article UE 2.	
UGP1	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés Présence potentielle de base vie 	Zone urbaine soumise à une servitude d'aménagement relative à l'article L123-2a du Code de l'Urbanisme. Destinée à devenir une zone de logements et d'activités où les constructions seront implantées en ordre continu et leurs gabarits limités. Les constructions seront implantées en retrait des alignements sauf si des rez-de-chaussée commerciaux participent à l'animation du secteur.	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UGP1 les occupations et utilisations du sol suivantes : « [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> 1-3 Les affouillements, exhaussements des sols, exploitations des carrières, qui ne sont pas nécessaires à des travaux de construction ; 1-6 Le stockage à l'air libre de matériaux ou de véhicules (à partir de 5 véhicules), le stationnement des caravanes ainsi que l'aménagement de terrains pour le camping ou le stationnement des caravanes ; 1-7 L'implantation d'entrepôts et de dépôts non liés à un usage commercial ou artisanal exercé sur la même unité foncière. ». <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UGP1 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>En ce qui concerne l'article UGP1 2, aucune des dispositions énoncées n'est susceptibles de concerner une infrastructure routière. Le projet n'est pas concerné par les dispositions énoncées par l'article UGP1 2.</p>	<p>Le règlement de la zone UGP1 actuellement en vigueur ne permet pas les affouillements et exhaussements de sols, ni ainsi que les stockages et dépôts nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p>Le projet est incompatible avec le règlement. L'article 1 sera modifié.</p> <div style="text-align: center;"></div>

4.3. PLU DE BEZONS

La commune de Bezons est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 9 décembre 2015. Il a ensuite fait l'objet d'une modification le 04 octobre 2017.

4.3.1. Rapport de présentation

Le rapport de présentation de la commune est constitué d'un état initial de l'environnement, d'un diagnostic territorial et de la présentation des choix retenus notamment pour établir le PADD et les OAP.

Le diagnostic met en évidence l'absence de réseau lourd de transport en commun, notamment des lignes transversales (est-ouest) ainsi que le peu de sections en site propre pour les bus. C'est pourquoi, le PLU se donne comme objectif de compléter et d'améliorer le réseau de déplacements. Il est par ailleurs indiqué dans la justification des choix retenus « préconiser une réorganisation des lignes de bus, le PADD vise à améliorer les liaisons, en termes de tracé et de fréquence, vers les gares (Argenteuil, Houilles, Sartrouville, Nanterre Université) et permettre un rabattement vers les stations de tramway. ».

Le projet de BES n'est pas mentionné mais est en cohérence avec les objectifs fixés par le PLU.

En revanche, il est mentionné p.108 du diagnostic territorial « La réalisation du tramway Trans Val de Seine fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 22 décembre 2004. L'emplacement réservé au PLU est à maintenir ». Or, le projet recoupe certains de ces emplacements réservés, dédiés à « l'élargissement pour transport en commun » soit le projet de prolongement du T2 (dit Trans Val de Seine).

La réalisation du projet nécessitant la suppression ou la réduction de certains de ces ER, la mention p.108 dans le diagnostic territorial doit être ôtée.

X

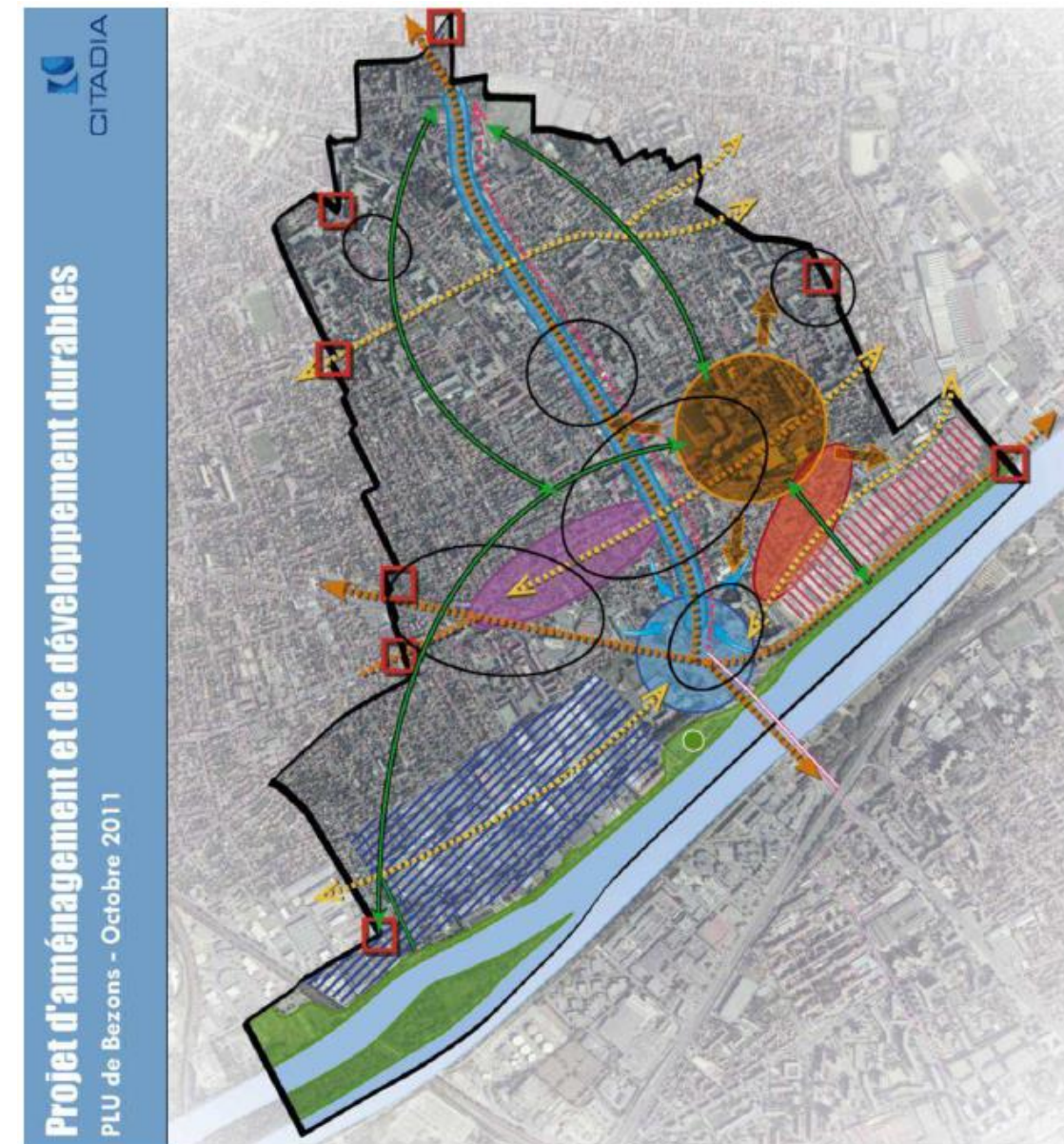
Le présent projet « Bus entre Seine » ne remet pas en cause le diagnostic et les objectifs établis pour le développement de la commune. Toutefois, la mention concernant la réalisation du tramway Val de Seine p.108 du diagnostic territorial doit être modifiée.

4.3.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD de la commune de Bezons s'articule autour de 6 grandes orientations :

- Une politique solidaire en matière d'habitat, de services, d'équipements et d'emploi ;
- Une croissance démographique modérée, en cohérence avec les capacités des équipements publics ;
- Amélioration du cadre et de la qualité de vie ;
- Compléter et améliorer le réseau de déplacements ;
- Diversification et renforcement des activités et services sur le territoire ;
- Poursuivre les actions engagées par la commune en faveur du développement durable.

Le projet de Bus entre Seine est en cohérence avec l'orientation n°4 « Compléter et améliorer le réseau de déplacements ». Cette orientation est détaillée dans le tableau suivant.



1. Une politique sociale solidaire en matière d'habitat, de services, d'équipements et d'emplois

2. Une croissance démographique modérée

3. Amélioration du cadre et qualité de la vie

Aménager les entrées de ville pour donner une image attractive de Bezons

Secteurs d'enjeux :

Zone de vigilance habitat et commerce Edouard Vaillant

Zone de vigilance habitat Jean Jaurès

Secteur RD 392 : spécificité transports

Projet de renouvellement urbain des berges de Seine

Opération Coeur de Ville

Reconquérir et revaloriser les berges de Seine, avec la création d'un équipement de loisirs

4. Compléter et améliorer le réseau de déplacements

Requalifier les grands axes structurants en boulevards urbains afin d'atténuer les coupures urbaines et de donner plus de place aux piétons et vélos

Améliorer les liaisons transversales avec les communes voisines

Développer des itinéraires modes doux entre les quartiers et vers les berges de Seine

Réorganiser les lignes de bus avec rabattement sur le tramway et développer des liaisons vers les gares voisines et l'Université de Nanterre

Arrivée du Tramway en provenance de la Défense

Prolongement du tramway jusqu'à la Tangentielle Nord

5. Densifier et renforcer les activités et services sur le territoire

Maintien de l'activité industrielle et artisanale

Secteurs de développement et de diversification

Structurer les polarités commerciales

6. Poursuivre les actions engagées en faveur du développement durable

Structurer les polarités commerciales


Poursuivre les actions engagées en faveur du développement durable

Figure 11 : PADD du PLU de Bezons

Tableau 7 : Orientation n°4 « Compléter et améliorer le réseau de déplacements » du PADD de la commune de Bezons

Orientation n°4	Orientations spécifiques	Compatibilité avec le projet
<p>Mieux hiérarchiser le réseau de voirie en améliorant notamment les liaisons transversales interquartiers et vers les communes voisines.</p>	<p>Il s'agit de revoir le plan de circulation afin d'établir une meilleure hiérarchie entre les voiries existantes sur la commune dans le but d'adapter les voiries à leurs usages et d'éviter notamment le débordement du trafic de transit au sein des quartiers.</p>	<p>L'aménagement de voies dédiées sur la RD392 s'inscrit dans un contexte de requalification de la RD392 en boulevard urbain avec pour objectif la valorisation de cet axe structurant permettant la desserte de différents quartiers (ZAC des Bords de Seine, centre-ville de Bezons, secteur Val Notre-Dame, quartier des Indes, ZAC des Bois Rochefort) et les liaisons en transport en commun (T2 au Pont de Bezons).</p> <p>La RD392 a été requalifiée en faveur des transports en commun et des modes actifs tout en respectant le gabarit routier et donc des conditions de circulation acceptables.</p> <p>L'insertion proposée impose toutefois la fermeture des carrefours automobiles de niveau secondaire sur la RD392, afin de garantir de bonnes performances pour les lignes de bus. Les demi-tours sont toutefois autorisés à certains carrefours pour assurer un bon niveau d'accessibilité aux quartiers adjacents à la RD392.</p> <p>Le plan de circulation sur de la rue Jean Jaurès a été proposé dans l'objectif d'éviter le trafic de transit sur cet axe et favoriser un report sur la RD311.</p> <p>Ce travail a fait l'objet d'itérations avec les collectivités pour définir un plan de circulation partagé.</p> <p>Il est donc compatible avec cet objectif.</p>
<p>Réorganisation de l'offre en stationnement pour l'adapter à la superposition des demandes dans l'espace</p>	<p>L'objectif est d'éviter les conflits parfois constatés aujourd'hui entre les demandes en stationnement résidentiel, visiteurs et chalands, accès aux emplois et commerces et le futur rabattement sur le tramway</p>	<p>Le projet Bus Entre Seine a recherché, dans la mesure du possible, le maintien des places de stationnement existantes (stationnement, livraisons, personnes à mobilité réduite, etc.). Les propositions ont été étudiées en cohérence avec les contraintes fonctionnelles et les enjeux de restitution de stationnement sur chaque secteur.</p> <p>Sur la RD392, les emprises confortables permettent de conserver ou restituer le stationnement actuel. Sur les rues Jean Jaurès et Danielle Casanova, l'élargissement en rive sud-est permet la mise en place de stationnement longitudinale, limitant ainsi l'impact sur le stationnement existant connaissant une forte pression.</p> <p>Il est compatible avec cet objectif.</p>
<p>Améliorer les conditions de circulation pour les vélos et piétons.</p>	<p>Il s'agit de recréer un réseau pacifié de circulations douces, d'une part sur les grands axes de circulation, mais également par un maillage interne qui irrigue les quartiers, notamment en direction de l'opération Cœur de Ville qui va accueillir de nouveaux logements, équipements, commerces, ainsi qu'entre les équipements publics.</p>	<p>Le tracé du futur projet est situé majoritairement sur la RD392, qui fait aussi partie des axes prioritaires à aménager pour les vélos. Le projet prévoit la création d'itinéraires cyclables sur l'ensemble des voies dédiées (bandes cyclables ou zone 30 selon les contraintes) en cohérence avec cette orientation.</p> <p>Le projet est compatible avec cette orientation.</p>
<p>Requalification des 3 grands axes (RD392, RD308, RD311) pour atténuer les coupures urbaines et améliorer la qualité urbaine de la ville.</p>	<p>Cet objectif implique des actions en matière de traitement paysager, de traitement des espaces publics, de réorganisation du partage de l'espace entre les différents usagers au profit notamment des piétons et vélos, voire de réhabilitation du bâti.</p>	<p>Le projet de BES s'inscrit sur la RD392 et va participer à la requalification de celui-ci au profit des transports en commun, piétons, cyclistes et aménagements paysagers.</p> <p>Le projet est compatible avec cette orientation.</p>
<p>Réorganisation des lignes de bus.</p>	<p>La réorganisation des lignes de bus devra œuvrer vers un rabattement sur le tramway et participer à l'amélioration des liaisons (tracé et fréquence) vers les gares d'Argenteuil de Houilles, Sartrouville ainsi que vers l'Université de Nanterre.</p>	<p>Le projet Bus Entre Seine améliorera de façon significative la qualité de service offerte aux voyageurs : des bus plus réguliers, plus rapides, plus fréquents et plus accessibles. Les aménagements des voies dédiées et mesures d'accompagnement s'inscrivent sur les axes reliant les pôles d'échange majeurs du secteur : pont de Bezons (Tramway T2), gares d'Argenteuil (Transilien J), Sartrouville (RER A, Transilien L) et Cormeilles-en-Parisis (Transilien J), pour un rabattement facilité vers le réseau structurant.</p>

		Le projet est compatible avec cette orientation.
Arrivée et prolongement du tramway T2 en provenance de la Défense.	Si le terminus provisoire sur le secteur Tête de Pont est réalisé, la prolongation du tramway jusqu'à la Tangentielle Nord, à terme, implique de prévoir l'évolution des abords sur l'ensemble du linéaire du boulevard Gabriel Péri.	<p>Sur la RD392, le projet Bus Entre Seine s'insère principalement dans les emplacements réservés pour la mise en place d'un transport en commun. Le site propre bidirectionnel axial est compatible avec une évolution en mode tramway. Des adaptations seront toutefois nécessaires (allongement des quais de station, adaptation des courbes, dévoiement de réseaux, implantation des postes de redressement, point dur sous le franchissement des voies ferrées, etc.) pouvant nécessiter des besoins fonciers ponctuels supplémentaires.</p> <p>Le projet est compatible avec cette orientation.</p>

 Le projet est compatible avec les orientations retenues dans le PADD. Aucune mise en compatibilité du PADD n'est nécessaire.

4.3.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

La ville de Bezons a fait le choix d'inscrire dans le PLU des orientations d'aménagement et de programmation relatives aux modalités d'aménagement des secteurs suivants :

- Secteur Jaurès Casanova ;
- Centre-ville ;
- Boulevard Gabriel Péri (RD392).


Dans le respect des orientations du PADD de la ville de Bezons, ces trois OAP visent à orienter l'aménagement de ces secteurs afin de :



- Mener une politique solidaire en matière d'habitat, de services, d'équipements et d'emploi ;
- Améliorer le cadre et la qualité de vie ;
- Compléter et améliorer le réseau de déplacements ;
- Diversifier en renforçant les activités et services sur le territoire.

Ces OAP sont toutes recoupées par le projet.

Le tableau ci-après présente les orientations d'aménagement des trois secteurs identifiés précédemment et spécifiques aux déplacements.

Tableau 8 : Orientations d'aménagements relatives aux déplacements de la commune de Bezons.

Secteurs	Orientations des aménagement futurs	Compatibilité avec le projet
<p>Secteur Jaurès Casanova</p>  <p>Localisation Secteur Jaurès Casanova</p>	<p><u>Déplacements</u></p> <p>Il s'agira de faciliter les déplacements des piétons sur l'ensemble du secteur et de sécuriser ces espaces de circulation en particulier le long de la rue Jean Jaurès. Le maillage de liaisons douces devra également être développé et être connecté avec celui du projet Cœur de Ville.</p>	<p>Le projet de BES va permettre le réaménagement de la rue Jean Jaurès et ainsi sécuriser ces espaces et faciliter les déplacements des piétons.</p> <p>Le projet est compatible avec cette OAP.</p>
<p>Centre-ville</p>	<p><u>Déplacements</u></p> <p>Les modes de déplacements doux doivent être développés notamment en lien avec le maillage des secteurs Cœur de</p>	<p>Le projet n'interfère pas avec l'orientation de cet aménagement.</p> <p>Il est donc compatible avec cette OAP.</p>

Secteurs	Orientations des aménagement futurs	Compatibilité avec le projet
 <p>Localisation Centre-ville</p>	<p>Ville et bords de Seine afin de créer une cohérence d'ensemble et des liaisons continues.</p>	
<p>Boulevard Gabriel Péri (RD392)</p>  <p>Localisation Boulevard Gabriel Péri</p>	<p><u>Déplacements</u></p> <p>L'objectif est de poursuivre l'élargissement de la voie (RD 392) en vue du prolongement du tramway et de l'aménagement d'itinéraires cyclables. Il s'agira également de favoriser le développement de liaisons transversales pour faciliter les interactions de part et d'autre du boulevard Gabriel Péri, notamment à proximité de l'Intermarché, afin de rejoindre le groupe scolaire.</p>	<p>Le projet va s'insérer sur la RD392 avec la mise en place d'un site propre bidirectionnel axial, favorable pour un potentiel prolongement du tramway T2 à terme. L'élargissement de la RD392 se poursuivra et favorisera le développement de liaisons transversales.</p> <p>Le projet est compatible avec cette OAP.</p>

La carte ci-après localise les objectifs spécifiques à l'OAP Boulevard Gabriel Péri.

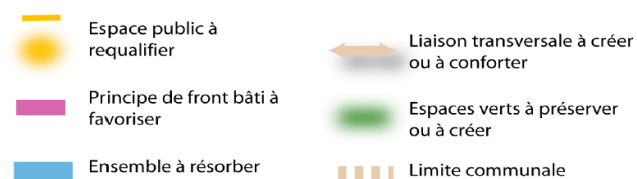
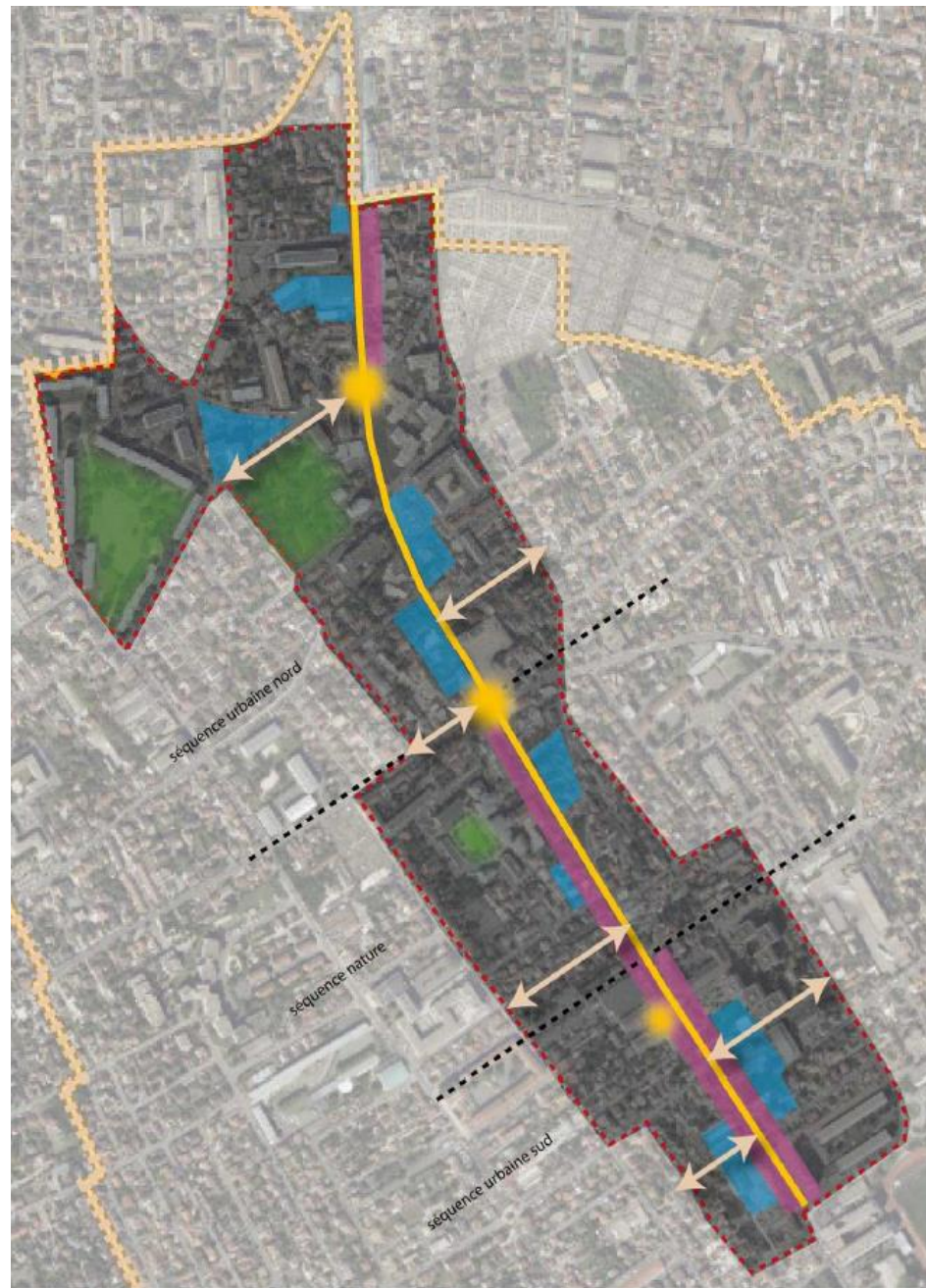


Figure 12 : OAP Boulevard Gabriel Péri (RD 392) (PLU de Bezens, 2017)

4.3.4. Règlement

4.3.4.1. LE PLAN DE ZONAGE

Sur la base du document opposable, les emprises du projet d'aménagement Bus entre Seine interceptent :

- UA, UAb, UAc : Zone correspondant au centre-ville et à des secteurs ciblés localisés le long de grands axes faisant l'objet d'une requalification,
- UC, UCa : Zone principalement constituée d'habitat collectif,
- UF : Zone regroupant les principaux équipements collectifs qui sont implantés sur de grandes emprises (établissements secondaires, stades, etc.),
- UG, UGa : Zone constituée d'habitat individuel isolé ou groupé et d'équipements publics ou privés,
- UIa, UIb : Zone consacrée aux activités économiques, principalement artisanales et industrielles,
- UP : Zone regroupant les principaux espaces verts de la commune,
- UR, UR1a : Zone dédiée aux activités économiques.



La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de modification des zonages inscrits au PLU de la commune de Bezens.

4.3.4.2. LES ESPACES BOISES CLASSES (EBC)

D'après l'article L.113-1 du Code de l'urbanisme : « Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ». Ils sont reportés sur le plan de zonage des communes.



La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de réduction ou de suppression d'EBC sur la commune de Bezens.

4.3.4.3. LES EMPLACEMENTS RESERVES

Plusieurs emplacements réservés sont recoupés par le projet :

- ER 2a : Élargissement de 8 mètres du Boulevard G. Delambre (Boulevard du Général Delambre),
- ER 3a : Élargissement de voirie (Rue Victor Hugo),
- ER 5b : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5c : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5d : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5e : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5f : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5g : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5h : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5i : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5j : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5k : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5l : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),



Le projet « Bus entre Seine » ne compromet aucune des orientations identifiées par les OAP. Il répond bien au projet d'amélioration des déplacements Aucune mise en compatibilité des OAP n'est nécessaire.

- ER 5m : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5n : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5o : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5p : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 5q : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri),
- ER 6 : Création de liaison verte et circulation douce (Liaison Gabriel Péri -Bonneff : emprise partielle sur parcelles AD0811 et AD1188),
- ER 12 : Création d'un espace vert (79 rue Jean Jaurès : emprise sur parcelle AL0018),
- ER 14 : Création d'un espace vert (173-177 Gabriel Péri : AB0122, AB0118, AB0364, AB0381 partiellement),
- ER 19 : Création d'équipements publics municipaux (Rue Danièle Casanova - Boulevard du Général Delambre : emprise partielle sur parcelle AL0064, AL0220, AL0221, AL022, AL0214, AL0068, AL0069, AL0071, AL0072, AL0242, emprise totale sur AL0205 et AL0193).

L'analyse de la compatibilité du projet avec ces ER est présentée ci-après.

Le plan des emplacements réservés du Plan Local d'Urbanisme ne mentionnent pas d'emplacement réservé pour le projet « Bus entre Seine ».

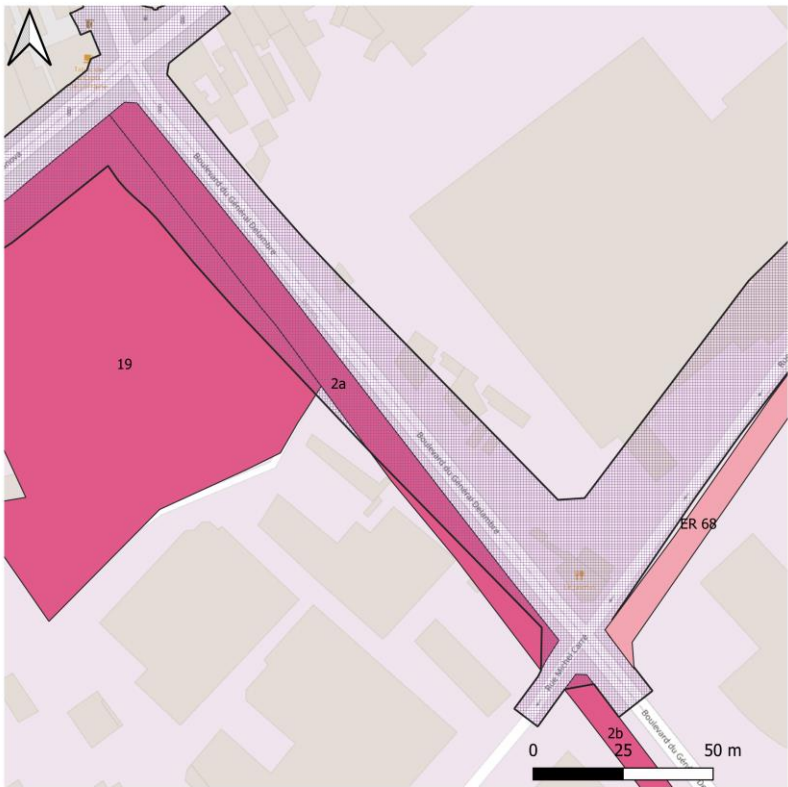
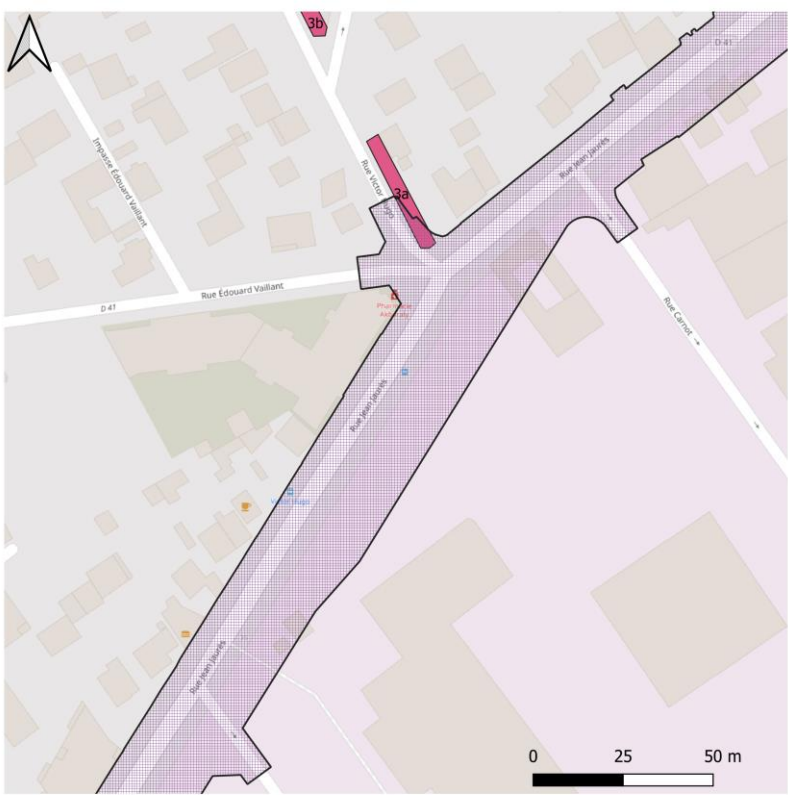
Toutefois, il est proposé de mettre en place un emplacement réservé (emplacement réservé n°21), au bénéfice d'Ile de France Mobilités (IDFM) dans le cadre du dossier de mise en compatibilité du PLU afin qu'apparaissent explicitement les emprises du projet au plan de zonage.

La superficie de l'emprise nécessaire pour la réalisation du projet est estimée à 27 153 m². Cette surface correspond à l'emprise nécessaire à l'élargissement de voirie sur les voies dédiées.

X

La réalisation du projet nécessite la suppression ou la réduction de certains emplacements réservés existants au profit de la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine. La liste des emplacements réservés doit être modifiée en conséquence.

Tableau 9 : ER concernés par le projet

Emplacement réservé	Localisation et interface avec les emprises projet	Destinataire	Superficie	Compatibilité
<p>2a : Élargissement de 8 mètres du Boulevard G. Delambre (Boulevard du Général Delambre)</p>	<p>Interfaces ER existants et emprises projet</p>  <p>Légende</p> <ul style="list-style-type: none"> Emplacements réservés (Bezons) Emprises du projet 	CG95	1673 m ²	<p>L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.</p> <p>Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 1 395 m² ce dernier est à prévoir.</p>
<p>3a : Élargissement de voirie (Rue Victor Hugo)</p>	<p>Interfaces ER existants et emprises projet</p>  <p>Légende</p> <ul style="list-style-type: none"> Emplacements réservés (Bezons) Emprises du projet 	Ville de Bezons	168 m ²	<p>L'emprise du projet recoupe une petite partie de l'emplacement réservé.</p> <p>Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 44 m² ce dernier est à prévoir.</p>



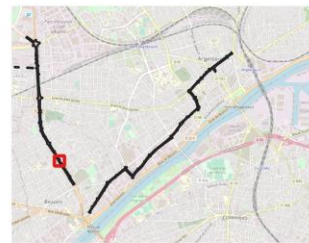
6 : Création de liaison verte et circulation douce (Liaison Gabriel Péri -Bonneff : emprise partielle sur parcelles AD0811 et AD1188)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



Ville de Bezons

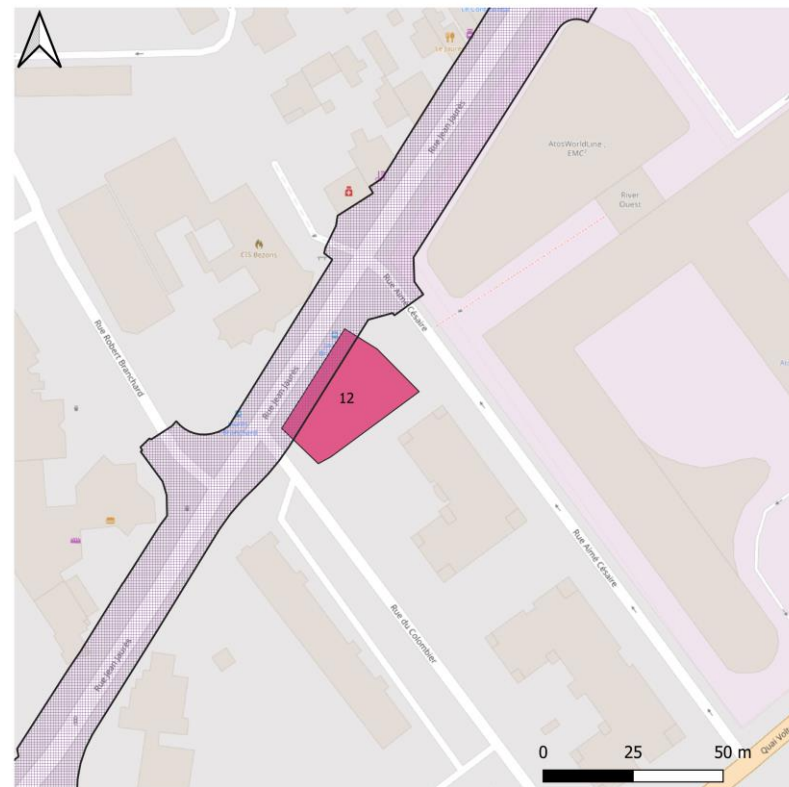
1310 m²

L'emprise du projet recoupe une petite partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES n'interfère pas avec cet ER. Le projet est compatible avec cet ER.



12 : Création d'un espace vert (79 rue Jean Jaurès : emprise sur parcelle AL0018)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



Ville de Bezons

703 m²

L'emprise du projet recoupe une partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 143 m² ce dernier est à prévoir.



14 : Création d'un espace vert (173-177 Gabriel Péri : AB0122, AB0118, AB0364, AB0381 partiellement)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende
 ■ Emplacements réservés (Bezons)
 □ Emprises du projet



Ville de Bezons

3000 m²

L'emprise du projet ne recoupe pas cet ER. Il restera sur les emprises publiques.
 Le projet est compatible avec cet ER.

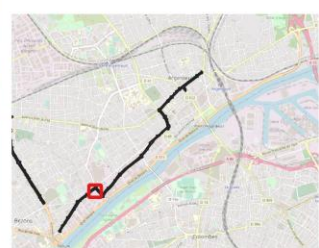


19 : Création d'équipements publics municipaux (Rue Danièle Casanova - Boulevard du Général Delambre : emprise partielle sur parcelle AL0064, AL0220, AL0221, AL022, AL0214, AL0068, AL0069, AL0071, AL0072, AL0242, emprise totale sur AL0205 et AL0193)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende
 ■ Emplacements réservés (Bezons)
 □ Emprises du projet



Ville de Bezons

8135 m²

L'emprise du projet recoupe une partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une réduction d'environ 1209 m² ce dernier est à prévoir.



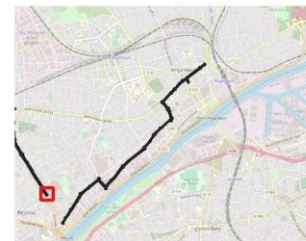
5b : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95

1000 m²

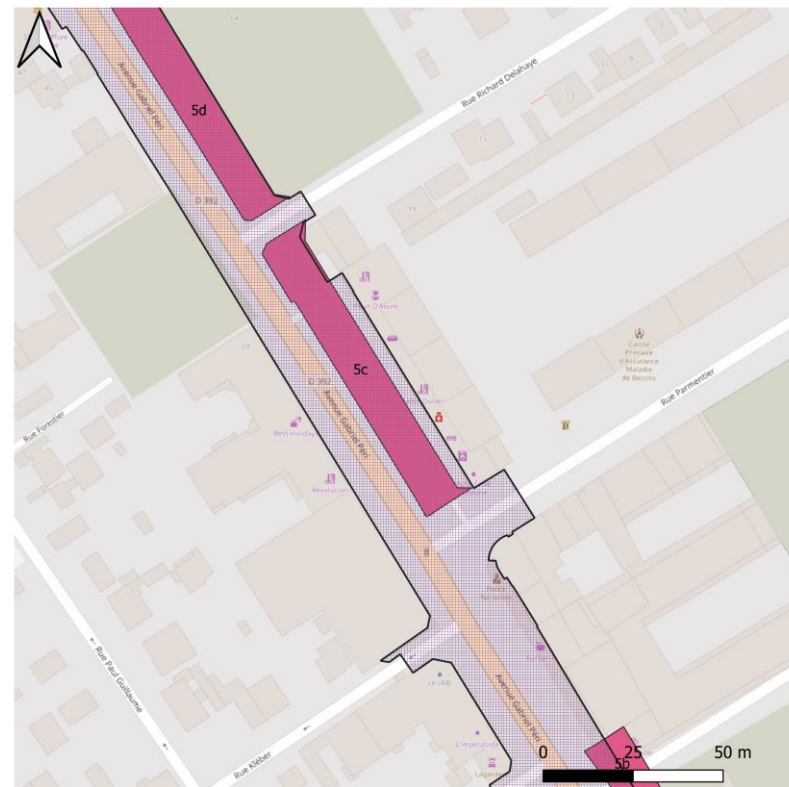
L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

5c : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95

927 m²

L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

5d : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95

2339 m²

L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

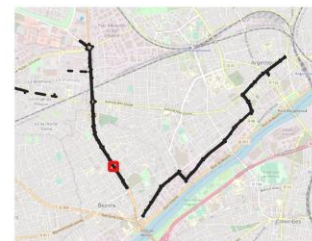
5e : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95

641 m²

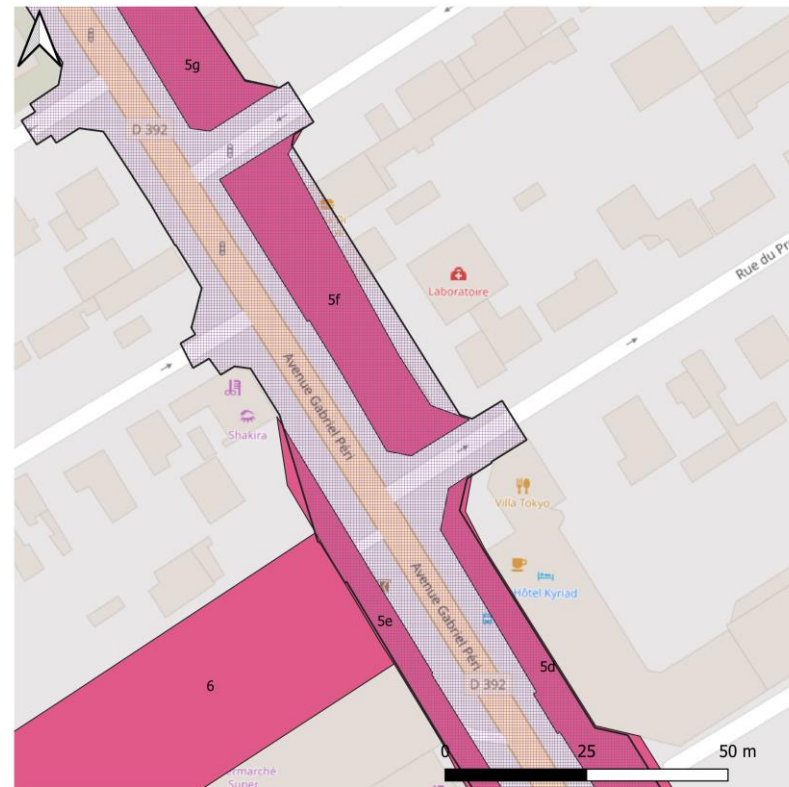
L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

5f: Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95

666 m²

L'emprise du projet recoupe la quasi-totalité de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

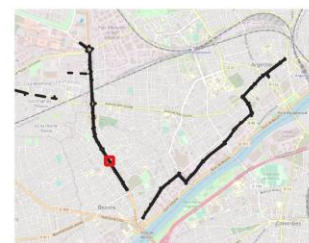
5g: Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95

592 m²

L'emprise du projet recouvre entièrement cet emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

5h : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende
 ■ Emplacements réservés (Bezons)
 ■ Emprises du projet



5i : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)

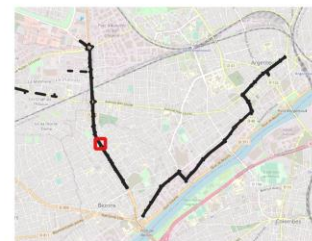
5j : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)

5k : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende
 ■ Emplacements réservés (Bezons)
 ■ Emprises du projet



CD95

564 m²

L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.
Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

CD95

2299 m²

L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.
Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

CD95

1549 m²

L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

CD95

264 m²

L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.

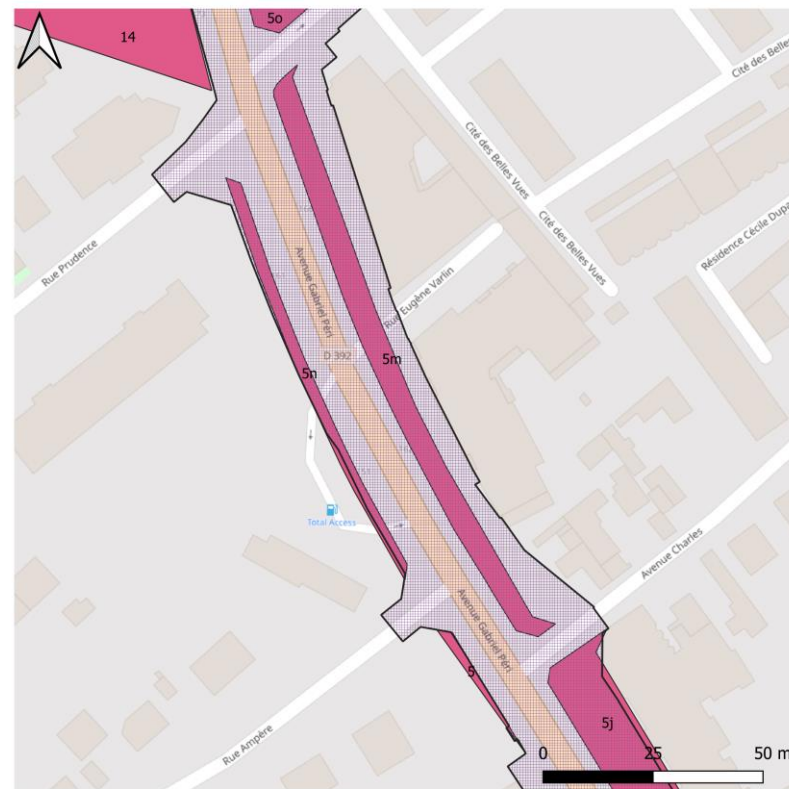


Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

5l : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)

5m : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)

5n : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95	31 m ²	L'emprise du projet recoupe une petite partie de l'emplacement réservé. Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.	
CD95	1465 m ²	L'emprise du projet recouvre entièrement cet emplacement réservé. Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.	
CD95	194 m ²	L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé. Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.	

5o : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95

1244 m²

L'emprise du projet recouvre entièrement cet emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

5p : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95

1664 m²

L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.

5q : Élargissement pour transport en commun (Avenue Gabriel Péri)



Interfaces ER existants et emprises projet

Légende

- Emplacements réservés (Bezons)
- Emprises du projet



CD95

399 m²

L'emprise du projet recoupe une grande partie de l'emplacement réservé.

Le projet BES interfère avec cet ER. Une suppression de cet ER est à prévoir.



Cet ER a été créé par le Département du Val d'Oise en prévision de la réalisation d'un TCSP. Le projet Bus entre Seine répond à cet objectif.




4.3.4.4. LE REGLEMENT DE ZONAGE

Sur la base du document opposable, les emprises du projet d'aménagement Bus entre Seine interceptent les zones :

- UA, UAb, UAc,
- UC, UCa,
- UF,
- UG, UGa,
- Ula, Ulb,
- UP,
- UR.

L'analyse de la compatibilité du projet avec le règlement de zonage est réalisée dans le tableau ci-après.

Tableau 10 : Zonages concernés par le projet

Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)	Compatibilité
<p>UA</p> <p>UAb</p> <p>UAc</p>	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<p>La zone UA et le secteur Uab correspondent :</p> <ul style="list-style-type: none"> au centre-ville de la commune : la rue Edouard Vaillant et ses abords, étendus jusqu'à la station de tramway, afin de créer une cohérence urbaine entre le centre-ville actuel et le quartier des Bords de Seine ; à des secteurs ciblés localisés le long de grands axes faisant l'objet d'une requalification : rue Jean Jaurès, RD 392 entre la place des Droits de l'Homme et la station de tramway, le boulevard Emile Zola. <p>Le secteur UAc marque l'élargissement des fonctions de centralités à l'Est de l'Avenue Gabriel Péri. Dans cette zone, la mixité des fonctions urbaines est encouragée.</p>	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UA les occupations et utilisations du sol suivantes : « [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de combustibles solides ou liquides, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures et de transformation de matériaux de récupération. » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UA 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>En ce qui concerne les affouillements et exhaussements de sol, l'article UA 2 précise : « [sont admis] les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> (...) à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public. » <p>Aucune des autres dispositions de UA 2 n'est susceptible de concerner une infrastructure routière.</p>	<p>Le règlement de la zone UA actuellement en vigueur ne permet pas les stockages et le dépôt du matériel nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p>Le projet est incompatible avec le règlement.</p> <p>L'article UA1 sera modifié.</p> 
<p>UC</p> <p>UCa</p>	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<p>La zone UC est principalement constituée d'habitat collectif. Elle accueille également des commerces et des équipements publics ou privés. Dans les secteurs Uca et UCb les règles de hauteur et d'implantation sont différentes de celles édictées sur la zone UC.</p> <p>Le secteur UCc est spécifique à l'opération Cœur de ville.</p>	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UC les occupations et utilisations du sol suivantes : « [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de combustibles solides ou liquides, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures et de transformation de matériaux de récupération. » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UC 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>En ce qui concerne les affouillements et exhaussements de sol, l'article UC 2 précise : « [sont admis] les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> (...) à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public. » <p>Aucune des autres dispositions de UC 2 n'est susceptible de concerner une infrastructure routière.</p>	<p>Le règlement de la zone UC actuellement en vigueur ne permet pas les stockages et le dépôt du matériel nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p>Le projet est incompatible avec le règlement.</p> <p>L'article UC1 sera modifié.</p> 
<p>UF</p>	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<p>La zone UF regroupe les principaux équipements collectifs qui sont implantés sur de grandes emprises (établissements secondaires, stades, etc.).</p>	<p>D'après l'article UF1, sont interdites dans la zone UF les occupations et utilisations du sol suivantes : « [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de combustibles solides ou liquides, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures et de transformation de matériaux de récupération. » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UF 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>En ce qui concerne les affouillements et exhaussements de sol, l'article UF 2 précise :</p>	<p>Le règlement de la zone UF actuellement en vigueur ne permet pas les stockages et le dépôt du matériel nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p>Le projet est incompatible avec le règlement.</p> <p>L'article UF1 sera modifié.</p> 

Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)	Compatibilité
			<p>« [sont admis] les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> (...) à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public. » <p>Aucune des autres dispositions de UF 2 n'est susceptible de concerner une infrastructure routière.</p>	
<p>UG</p> <p>UGa</p>	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<p>La zone UG est principalement constituée d'habitat individuel isolé ou groupé et des équipements publics ou privés.</p> <p>Elle comporte un secteur UG a permettant des hauteurs plus élevées à certains abords de l'avenue Gabriel Péri.</p>	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UG les occupations et utilisations du sol suivantes : « [...]</p> <ul style="list-style-type: none"> Les dépôts de ferrailles, de matériaux, de combustibles solides ou liquides, de déchets ainsi que les entreprises de cassage de voitures et de transformation de matériaux de récupération. » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UG 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>En ce qui concerne les affouillements et exhaussements de sol, l'article UG 2 précise : « [sont admis] les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> (...) à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public. » <p>Aucune des autres dispositions de UF 2 n'est susceptible de concerner une infrastructure routière.</p>	<p>Le règlement de la zone UG actuellement en vigueur ne permet pas les stockages et le dépôt du matériel nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p>Le projet est incompatible avec le règlement. L'article UG1 sera modifié.</p>
<p>UIa</p> <p>UIb</p>	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	<p>La zone UI est consacrée aux activités économiques, principalement artisanales et industrielles. Elle accueille également quelques habitations et équipements publics.</p> <p>Elle comporte deux secteurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> le secteur UIa, plus mixte, dans lequel peuvent s'implanter des bureaux, le secteur UIb, situé à proximité du secteur des « Bords de Seine », mixte également, où des hauteurs plus importantes sont admises. 	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UI les occupations et utilisations du sol suivantes : «</p> <ul style="list-style-type: none"> Les constructions et installations qui, par leur situation, leurs caractéristiques, leur importance ou leur implantation, seraient incompatibles avec le caractère du voisinage ou susceptibles de porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique. Les constructions et installations destinées à l'exploitation agricole ou forestière. Les caravanes isolées et les campings de toutes natures, et les terrains de stationnement des caravanes. Les constructions et installations à destination de bureau à l'exception de celles autorisés en UI 2. [dans les marges d'isolement] Toutes les constructions et aménagements, à l'exception de celles autorisées à l'article UI 2. » <p>Le projet n'est concerné par aucune de ces interdictions.</p> <p>En ce qui concerne les affouillements et exhaussements de sol, l'article UI 2 précise : « [sont admis] les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> (...) à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public. » 	<p>Le projet est compatible avec les articles 1 et 2 de la zone UI.</p>



Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)	Compatibilité
			Aucune des autres dispositions de UI 2 n'est susceptible de concerner une infrastructure routière.	
UP	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	La zone UP regroupe les principaux espaces verts de la commune : le parc Bettencourt, le parc Sacco, le square de la République et le parc des Bords de Seine ainsi que ceux de proximité.	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UP les occupations et utilisations du sol suivantes : «</p> <ul style="list-style-type: none"> Les constructions et installations qui, par leur situation, leurs caractéristiques, leur importance ou leur implantation, seraient incompatibles avec le caractère du voisinage ou susceptibles de porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique. Les constructions et installations destinées à l'exploitation agricole, à l'industrie, au commerce, à l'hébergement hôtelier, au bureau, ou à l'artisanat. Les entrepôts. L'ouverture et l'exploitation de carrières. Les caravanes isolées et les campings de toutes natures, et les terrains de stationnement des caravanes. Les installations classées pour la protection de l'environnement. » <p>Le projet n'est concerné par aucune de ces interdictions.</p> <p>En ce qui concerne les affouillements et exhaussements de sol, l'article UP 2 précise : « [sont admis] les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> aux occupations ou utilisations du sol autorisées sur la zone, ou à de aménagements paysagers. [...] ou à des travaux d'infrastructures de circulation douce ou d'aménagement d'espace public. » <p>L'article UP 2 n'autorise pas explicitement les affouillements et exhaussements de sols dans le cadre d'un projet de transport collectif et/ou de réaménagement d'infrastructure routière. Aucune des autres dispositions de UI 2 n'est susceptible de concerner le projet.</p>	<p>Le règlement de la zone UP actuellement en vigueur ne permet pas les affouillements et exhaussements de sols nécessaires à la réalisation du projet.</p> <p>Le projet est incompatible avec le règlement. L'article UP2 sera modifié.</p> 
UR	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	La zone UR correspond au périmètre de renouvellement urbain sur le quartier des « Bords de Seine » particulièrement dédiée aux activités économiques, dans la continuité des zones d'activités existantes.	<p>D'après l'article 1, sont interdites dans la zone UR les occupations et utilisations du sol suivantes : «</p> <ul style="list-style-type: none"> Les constructions et installations qui, par leur situation, leurs caractéristiques, leur importance ou leur implantation, seraient incompatibles avec le caractère du voisinage ou susceptibles de porter atteinte à la salubrité ou à la sécurité publique. Les constructions et installations destinées à l'exploitation agricole. Les constructions et installations destinées à l'industrie. Les entrepôts, à l'exception de ceux autorisés en UR2. L'ouverture et l'exploitation de carrières. Les caravanes isolées et les campings de toutes natures, et les terrains de stationnement des caravanes. Les constructions destinées à l'hébergement hôtelier. » <p>Le projet n'est concerné par aucune de ces interdictions.</p> <p>En ce qui concerne les affouillements et exhaussements de sol, l'article UR 2 précise :</p>	<p>Le projet est compatible avec les articles 1 et 2 de la zone UR.</p> 
UR1a	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station 			

Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)	Compatibilité
	<ul style="list-style-type: none"> • Piste/bande cyclable • Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 		<p>« [sont admis] les affouillements et exhaussements de sol à condition que leurs réalisations soient liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • (...) à des travaux d'infrastructures routières, de transports collectifs, de circulation douce ou d'aménagement d'espace public. » <p>Aucune des autres dispositions de UR 2 n'est susceptible de concerner une infrastructure routière.</p>	

4.4. PLU DE SARTROUVILLE

Le Plan Local d'Urbanisme actuellement en vigueur a été approuvé par délibération du conseil municipal le 15 avril 2021.

4.4.1. Rapport de présentation

Le rapport de présentation du PLU de Sartrouville présente l'offre en transports en commun de la commune :

- Une desserte ferrée relie rapidement Sartrouville aux grands pôles économiques de l'ouest francilien ainsi qu'à la capitale ;
- Le RER A relie Sartrouville à Cergy, Poissy ou Paris via la Défense ;
- Une ligne SNCF relie la commune à Mantes la Jolie, Cergy et Paris Saint-Lazare.

Dans le cadre du développement d'une liaison ferrée appelée « Tangentielle Nord » une nouvelle gare sera créée qui renforcera les liaisons entre les communes du Nord et de l'Ouest de la région.

Il est à noter que le projet de Bus entre Seine au sein de la commune de Sartrouville consiste en la mise en place de mesures d'accompagnement.

Onze lignes de bus desservent les différents quartiers et garantissent une liaison efficace entre ceux-ci. Elles permettent de desservir les communes voisines. Le réseau de bus de la commune de Sartrouville est présenté sur la figure ci-après. Sartrouville bénéficie du réseau intercommunal R-Bus aussi financé par les communes de Bezons et Argenteuil.

Le rapport de présentation ne fait pas mention du projet de Bus entre Seine mais celui-ci ne le remet pas en cause.

En revanche, le projet s'inscrit au droit de certains des emplacements réservés présentés dans cette pièce. Une liste des emplacements réservés est en effet présentée dans le rapport de présentation du PLU, p.137. La réalisation du projet nécessite la modification de cette liste.

X

La liste présentée p.137 dans le rapport de présentation sera modifiée dans le cadre de la présente mise en compatibilité.

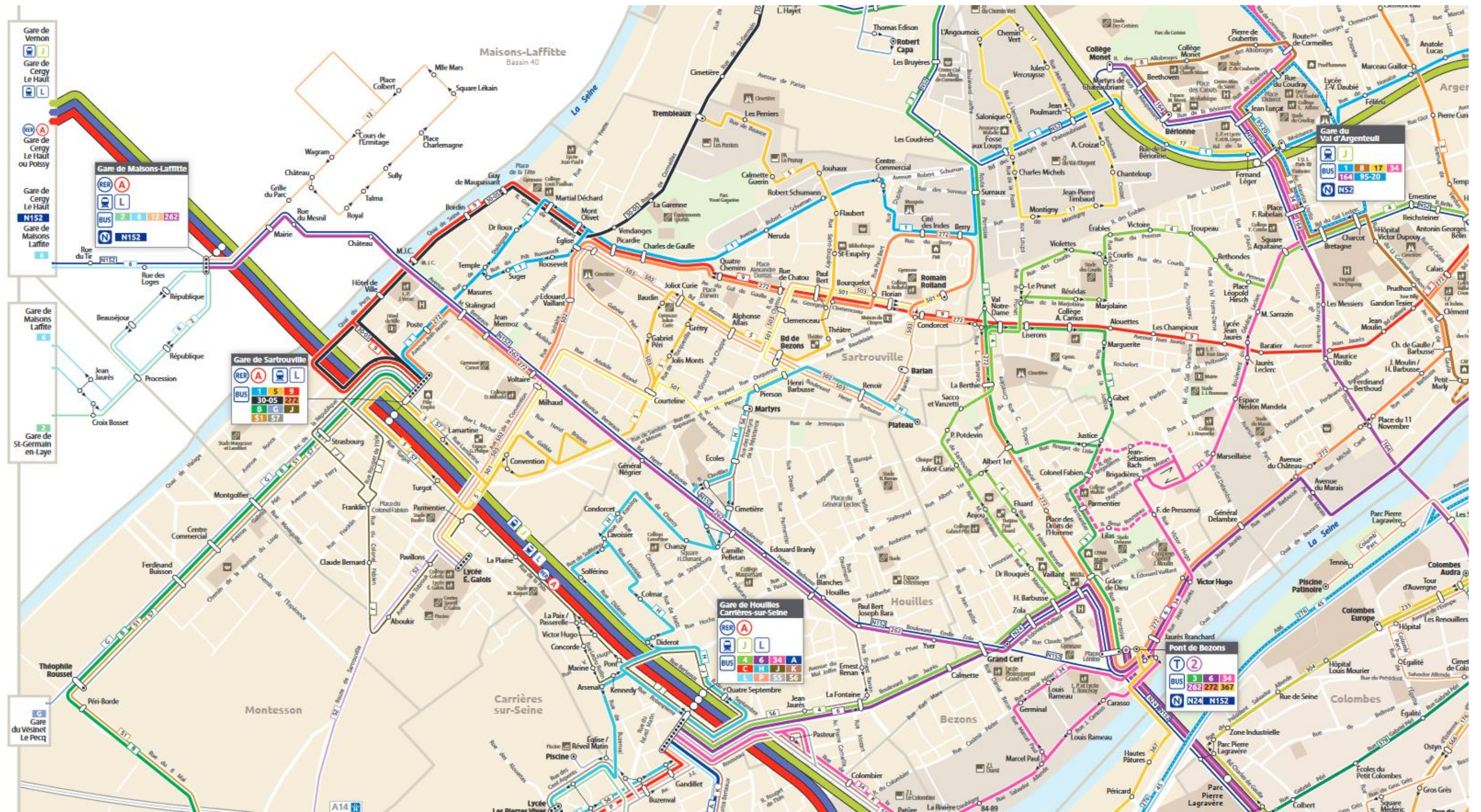


Figure 13 : Réseau de bus de Sartrouville (Source : Sartrouville.fr)

4.4.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD de la commune de Sartrouville s'articule autour de 7 grands thèmes, chacun porteur d'orientations :

- Urbanisme et occupation de l'espace ;
 - Revalorisation du centre-ville,
 - Amélioration du paysage urbain aux abords des grandes traversées de ville,
 - Réhabiliter le quartier du plateau,
 - Maintenir le cadre et la qualité de vie dans les quartiers d'habitation.
- Environnement ;
 - Protéger les quartiers d'habitations individuelles,
 - Améliorer la qualité architecturale des constructions nouvelles,
 - Protéger le patrimoine architectural bâti et le patrimoine naturel,
 - Etc.
- Démographie / Logement ;
 - Restructuration urbaine de certains secteurs,
 - Ouverture à l'urbanisation de petites zones (les Trembleaux, etc.).
- Développement économique : industrie, commerce, artisanat ;
 - Conforter les zones d'activités existantes,
 - Développer et étendre la zone d'activités des Trembleaux,
 - Favoriser le transfert d'activités industrielles ou d'entrepôts (les Sureaux, etc.),
 - Etc.
- Equipements publics ;
 - Reconstruction du centre de loisirs Youri Gagarine,
 - Extension du théâtre,
 - Etc.
- Transports, déplacements, circulation, stationnement ;
 - Développement d'un réseau cyclable structurant,
 - Amélioration et le développement des sentiers de promenade le long de la Seine,
 - Amélioration de l'offre en stationnement,
 - Etc.
- Espaces publics et vie quotidienne ;
 - Améliorer les espaces pour les piétons,
 - Réaménager les espaces publics de quartier (place Alexandre Dumas, etc.),
 - Poursuivre les aménagements de sécurité aux sorties des écoles,
 - -Construire de nouvelles salles de réunions.

Le projet BES n'est pas de nature à interférer avec les orientations retenues dans le thème « Urbanisme et occupation de l'espace ». Il est, au contraire, convergent avec l'orientation visant l'amélioration du paysage urbain en prévoyant l'élargissement des trottoirs sur des portions du linéaire et en réaménagement des stations existantes (nouveau mobilier urbain).

En ce qui concerne le thème « Environnement », le projet ne prévoit aucune destruction ou construction de bâtiment, n'impacte pas le patrimoine bâti ou naturel ou les espaces verts de la commune. Des aménagements dédiés aux circulations douces (installation d'arceaux et de SAS vélo, etc.) sont proposées dans le cadre du projet,

qui comprend également des aménagements paysagers (plantations, etc.). Le projet s'inscrit donc pleinement dans ce thème.


Le projet ne comporte pas de réalisation de logement. Il s'implante sur des voiries existantes et ne consomme ainsi pas d'espace au détriment de l'urbanisation futur de la commune. Il ne va pas à l'encontre des orientations retenues dans le thème « Démographie/Logement ».

Le projet Bus entre Seine n'impacte pas les zones et activités économiques de la commune. Il participera en revanche à améliorer la desserte d'une partie d'entre elles et conforte ainsi les objectifs déclinés dans le thème « Développement économique : industrie, commerce, artisanat ».

Les objectifs inscrits dans le thème « Équipements publics » portent sur la construction, la reconstruction, l'extension ou la démolition d'équipements publics. Le projet BES n'impacte aucun de ces équipements et n'entrave aucune des réalisations projetées.

Les orientations retenues pour le thème « Transports, déplacements, circulation, stationnement » sont déclinées autour de deux projets : la création d'une nouvelle voie départementale et la création d'une nouvelle gare et réouverture de la ligne dite « de grande ceinture ». Par ailleurs, il est indiqué au sein du PADD qu'un effort particulier devra être fait pour compléter les lignes de bus assurant les liaisons entre le Plateau et le centre-ville. Cette dernière précision s'inscrit dans le périmètre des mesures d'accompagnement portée par le projet de Bus entre Seine.

L'un des objectifs retenus dans la thématique « Espaces publics et vie quotidienne » vise à l'amélioration des espaces pour les piétons notamment dans le centre-ville : reprise et élargissement des trottoirs, reprise de l'éclairage, de la signalisation et du mobilier urbain. Le projet BES s'inscrit pleinement dans cet objectif. En effet, des élargissements de trottoirs et la pose d'un nouveau mobilier urbain au droit des stations de bus existantes (réaménagement) sont prévus.

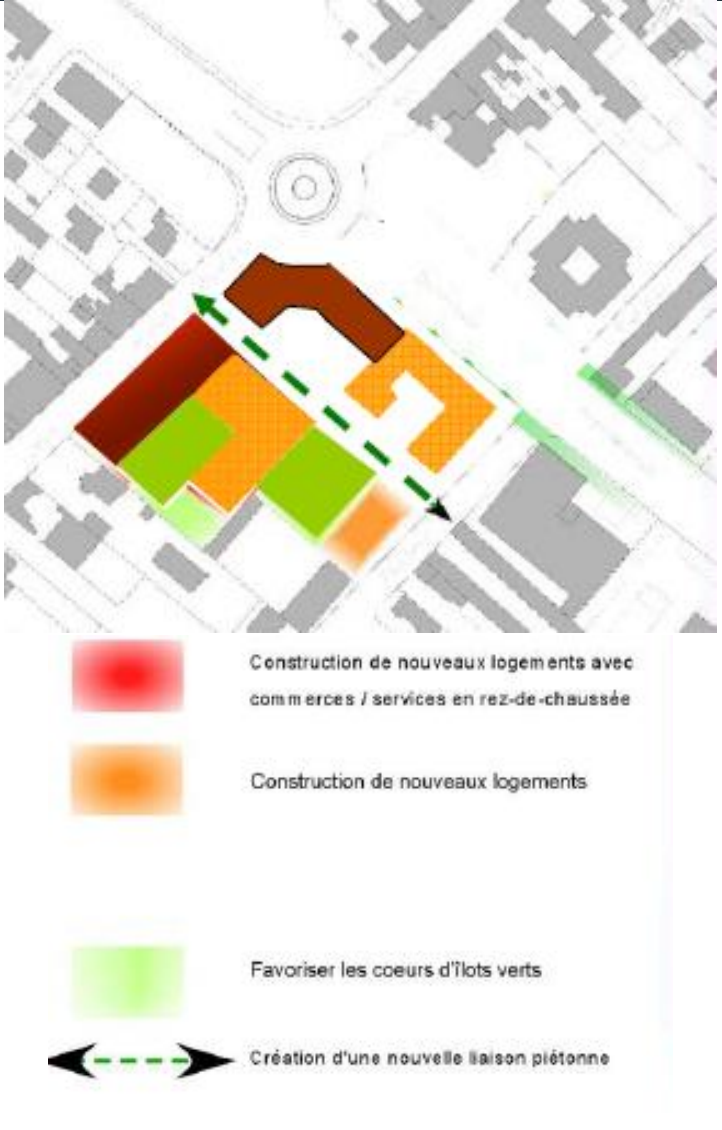
 Le projet est compatible avec les orientations retenues dans le PADD. Aucune mise en compatibilité du PADD n'est nécessaire.

4.4.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Les OAP de Sartrouville sont présentées dans les fiches thématiques ci-après.

Tableau 11 : OAP de Sartrouville

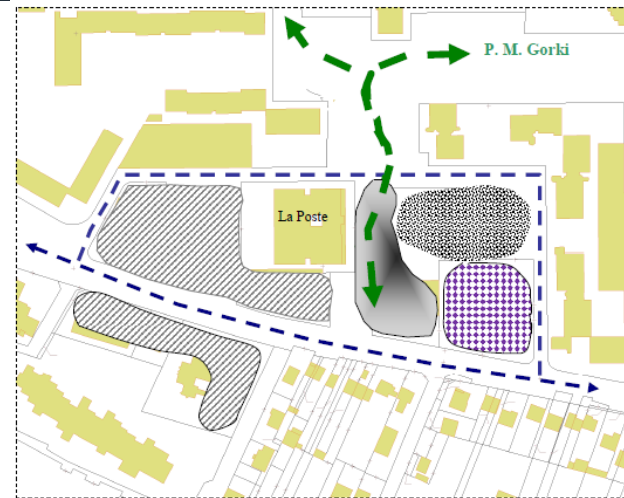
Orientations spécifiques	Compatibilité avec le projet
<p>I- REDYNAMISATION DU CENTRE-VILLE</p> <p>A- Le réaménagement de l'avenue Jean Jaurès et de ses abords : le cœur du centre-ville</p> <ul style="list-style-type: none"> o Aménagement des espaces publics notamment pour les piétons : élargissement des trottoirs, aménagement ponctuel de places ou placettes, o Augmentation de l'offre de places de stationnement avec la création de petits parkings de proximité, o Mise en place de règles qui favorisent une plus grande qualité architecturale, o Développement et revitalisation du commerce. 	<p>Au droit de l'avenue Jean Jaurès, le projet consiste à réaménagement des stations existantes et à la mise en place de la priorité aux carrefours. Ces aménagements ne modifient pas les voiries existantes et ne vont pas à l'encontre de ceux prévus par l'OAP (élargissement des trottoirs, aménagement de places de stationnement, etc.).</p> <p>Le projet est donc compatible avec cette OAP.</p>

Orientations spécifiques	Compatibilité avec le projet	
<p>B- La restructuration de l'îlot situé à la jonction des avenues Jean Jaurès et Maurice Berteaux</p> <ul style="list-style-type: none"> o L'éventuelle réhabilitation du bâti qui mérite d'être conservé, la démolition et la reconstruction du bâti trop dégradé pour être conservé. o La création d'un espace public piéton agréable et animé avec des commerces ou des terrasses, o L'aménagement de places de stationnement. 		<p>Le projet ne prévoit pas d'aménagements au droit de la jonction des avenues Jean-Jaurès et Maurice Berteaux. Il n'a aucun impact sur les bâtis existants ou la restructuration de l'îlot prévue par l'OAP.</p> <p>Le projet est donc compatible avec cette OAP.</p>
<p>C- Le réaménagement de l'îlot de la Police Municipale</p>		<p>Le projet ne prévoit pas d'aménagements au droit de l'îlot de la Police Municipale. Il n'a aucun impact sur le réaménagement de l'îlot prévue par l'OAP.</p> <p>Le projet est donc compatible avec cette OAP.</p>
<p>D- Le réaménagement et la mise en valeur des abords de l'avenue de la République de manière à améliorer la qualité architecturale et à rompre le caractère trop linéaire de l'avenue par des aménagements diversifiés.</p> <ul style="list-style-type: none"> o Certains secteurs ont un caractère commercial plus affirmé ; ils seront aménagés comme une rue principale de centre-ville. o Certains secteurs sont plus aérés avec des constructions en retrait. Ils pourraient faire l'objet d'aménagements plus paysagers. o Ponctuellement des places ou placettes pourraient être créées à certains carrefours. o L'entrée de ville vers Montesson sera mise en valeur. o Des règles plus précises seront mises en place afin de garantir la qualité architecturale des constructions nouvelles qui seront réalisées le long de l'avenue. 		<p>Le projet ne prévoit aucun aménagement sur l'avenue de la République.</p> <p>Le projet est donc compatible avec cette OAP.</p>

II- L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ ET DU CADRE DE VIE SUR LE QUARTIER DU PLATEAU

A- La restructuration de la place Alexandre Dumas et de ses abords

- o Donner un nouveau cœur au quartier dans la perspective du programme global mené par le projet ANRU.
- o Remplacer des espaces peu agréables, peu fonctionnels et peu attractifs par une véritable place commerçante fédératrice et animée.



- Création d'un nouvel espace public de qualité : la nouvelle place A. Dumas.
- Construction de nouveaux bâtiments accueillant des commerces et services en RDC et des logements et bureaux en étages
- Création d'un parking paysager.
- Équipement
- Réaménagement de la voirie
- Création de circulations douces de qualité. Liaison avec la PMG.

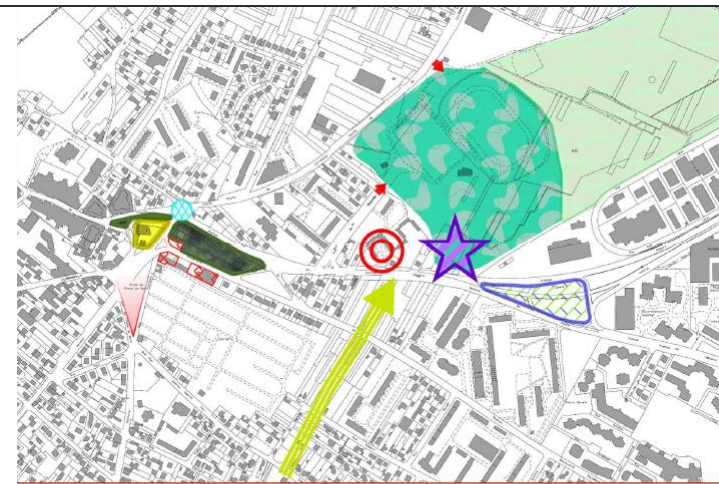
La restructuration de la place Alexandre Dumas et de ses abords, mentionnée dans l'OAP n°2, est en partie achevée (partie sud réalisée). Les aménagements restants (Construction de nouveaux bâtiments accueillant des commerces et services, etc.) ne sont pas compromis par le projet Bus entre Seine. Le projet ne modifiant pas la voirie existante et n'impactant pas les bâtiments existants au droit de cette place.

Le projet desservira, via un réseau de bus performant, l'arrêt "Rue du Chatou », favorisant ainsi la desserte de cette place structurante.

Le projet est donc compatible avec cette OAP

B- Le réaménagement de l'entrée du parc Youri Gagarine et du carrefour du grand V, la mise en valeur des abords du cimetière et de l'église Saint Martin

- o Le réaménagement du carrefour du grand V,
- o La création d'une nouvelle entrée du Parc Youri Gagarine en liaison avec la création de nouveaux équipements culturels et associatifs (centre de loisirs sans hébergement et école d'arts plastiques),
- o Le remplacement des constructions existantes les plus dégradées et la mise en valeur des éléments de patrimoine paysager existants au voisinage de l'église Saint Martin.



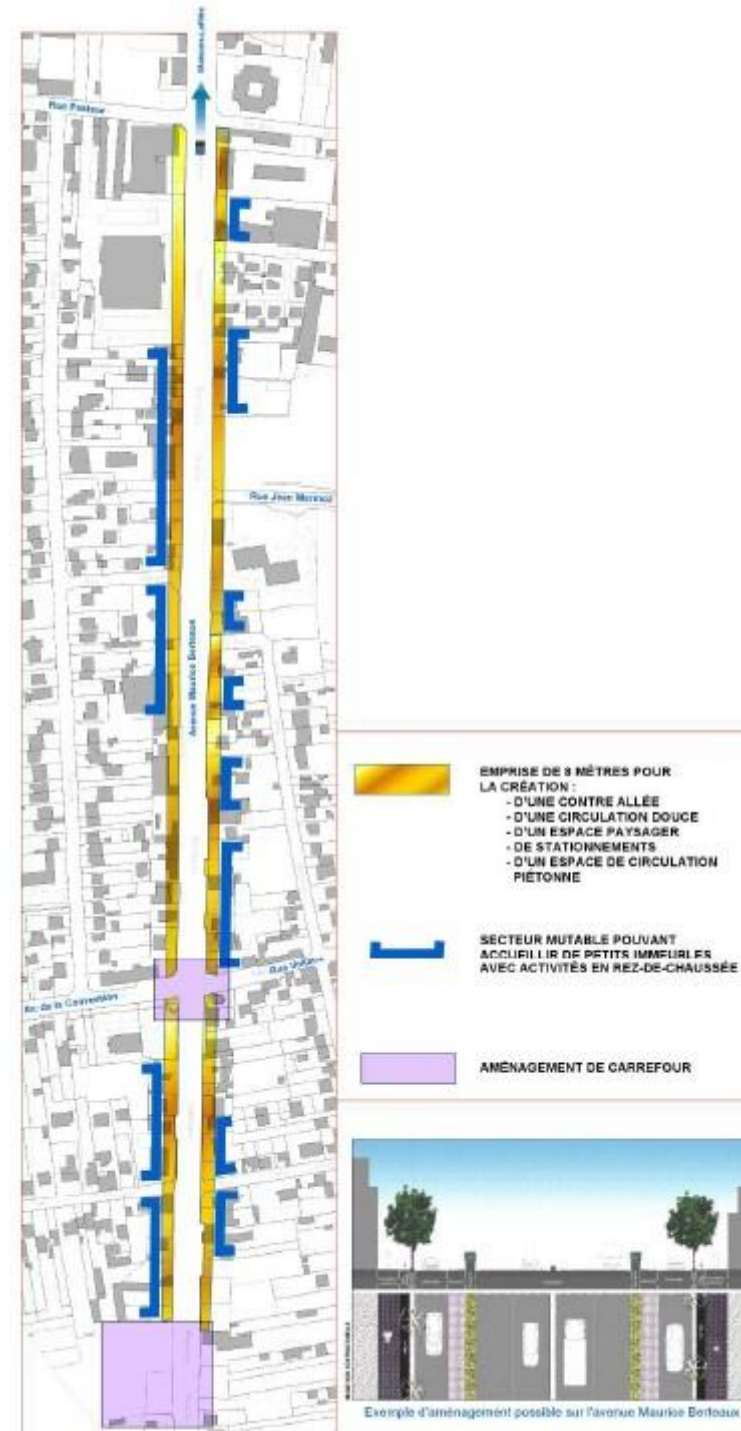
- RECONSTRUCTION DU NOUVEAU CENTRE DE LOISIRS ET DE L'ÉCOLE DES ARTS PLASTIQUES
- NOUVELLE ENTRÉE
- DÉMOLITION DE HANGARS
- CONTINUITÉ DE LA COULÉE VERTE AVEC CIRCULATION DOUCE. ESPACES VERTS DE QUARTIER, JARDINS FAMILIAUX
- RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR DU GRAND V
- RÉAMÉNAGEMENT DU CARREFOUR
- MISE EN VALEUR DE L'ÉGLISE SAINT MARTIN
- PRÉSERVATION ET MISE EN VALEUR DES VIGNES
- PRÉSERVATION DU CÔNE DE VUE
- PARC GAGARINE
- ENTRÉE ACTUELLE DU PARC

Il en va de même pour le réaménagement de l'entrée du parc Youri Gagarine et du carrefour du grand V et la mise en valeur des abords du cimetière et de l'église Saint Martin, également mentionnés dans l'OAP n°2. Les aménagements prévus dans le cadre du projet Bus entre Seine (réaménagement d'une station existante et mise en place de la priorité au carrefour) n'ont aucun impact sur les aménagements prévus dans cette OAP (création d'une nouvelle entrée du parc, etc.). Le projet desservira, via un réseau de bus performant, le parc, favorisant ainsi la desserte de ce dernier.

Le projet est donc compatible avec cette OAP

III- L'AVENUE MAURICE BERTEAUX ET SES ABORDS

- o Améliorer le paysage urbain dans cette traversée de Sartrouville empruntée quotidiennement par une importante circulation de transit, qui constitue de ce fait une vitrine de la ville vis-à-vis de l'extérieur.
- o Donner à cet axe un caractère plus urbain et plus fonctionnel en améliorant la desserte des constructions qui la bordent.
- o Tirer un meilleur parti des emprises situées de part et d'autre, souvent peu ou mal occupées, en favorisant les opérations de renouvellement urbain

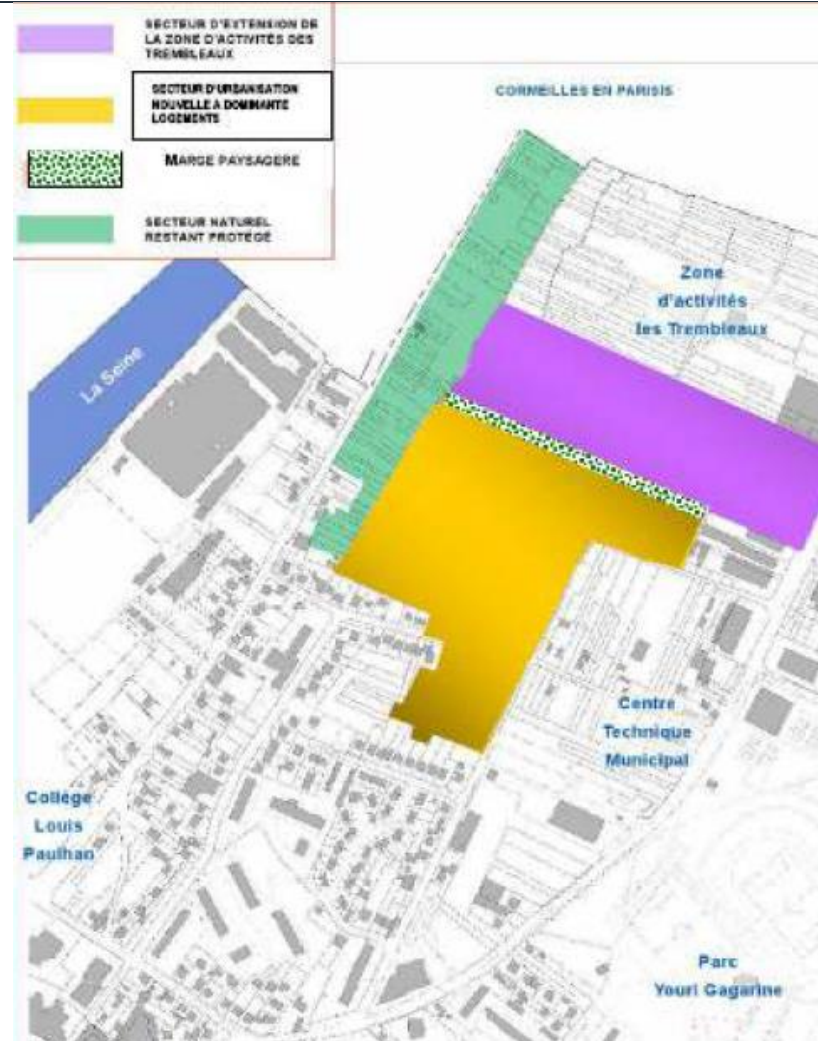


Le réaménagement de l'avenue Maurice Berteaux et de ses abords, faisant l'objet de l'OAP n°3, vise notamment à améliorer la desserte des constructions qui la bordent. Le projet, en participant également à la desserte de la zone, s'inscrit dans les objectifs de cette OAP. Les aménagements prévus dans le cadre du projet, déjà indiqués précédemment, n'impactent pas les aménagements prévus dans l'OAP (création de stationnements, aménagement de carrefour, etc.).

Le projet est donc compatible avec cette OAP.

IV- LE SITE DES TREMBLEAUX

- o La poursuite de l'aménagement de la zone d'activités en continuité de la zone actuelle, pour favoriser l'implantation de nouvelles entreprises.
- o L'aménagement de deux petites zones qui pourront accueillir des programmes de logements adaptés au site et au contexte :
 - maisons individuelles en partie haute du coteau
 - maisons individuelles, maisons groupées ou petits immeubles collectifs en bordure de la route de la Frette.

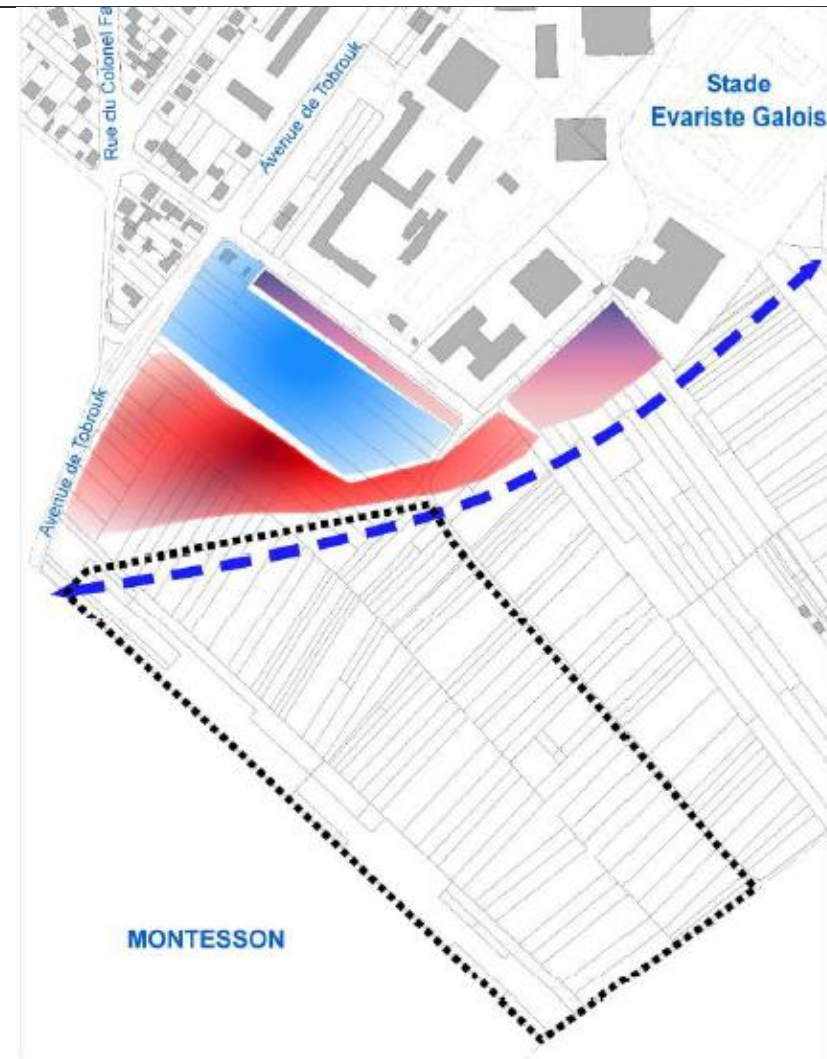


Le site des Trembleaux, concerné par l'OAP n°4, est situé au Nord-Ouest de la commune. Le projet Bus entre Seine ne recoupe pas ce site et ne s'inscrit pas à proximité immédiate de ce dernier. Il n'a aucun impact sur les aménagements prévus dans le cadre de cette OAP (aménagement de la zone d'activités, etc.).

Le projet est donc compatible avec cette OAP.

V- SUR LES FRANGES DE LA PLAINE DE MONTESSON

- o Un programme d'équipements publics avec notamment la construction de la nouvelle piscine et la création d'aires de stationnement paysagées.
- o L'implantation de surfaces commerciales en bordure de la future voie en coordination avec les réalisations prévues sur la commune de Montesson.
- o Un programme de quelques logements pourrait compléter l'aménagement du secteur.



L'OAP n°5 « Sur les franges de la plaine de Montesson » porte sur un site situé à l'extrémité Sud-Est de la commune. Le projet Bus entre Seine ne recoupe pas ce site et ne s'inscrit pas à proximité de ce dernier. Il n'a aucun impact sur les aménagements prévus dans le cadre de cette OAP (implantation de surfaces commerciales, etc.).

Le projet est donc compatible avec cette OAP.



Le projet « Bus entre Seine » ne compromet aucune des OAP du PLU de Sartrouville. Aucune mise en compatibilité des OAP n'est nécessaire.

4.4.4. Règlement

4.4.4.1. LE PLAN DE ZONAGE

Sur la base du document opposable, les emprises du projet d'aménagement Bus entre Seine interceptent les zones :

- UA, UAb : Zones de quartiers d'habitat ancien ou de renouvellement urbain ;
- UAcpm : Zone du secteur de la place Alexandre Dumas et l'îlot Picardie ;
- UB : Zone des abords de l'avenue Maurice Berteaux, aux fonctions mixtes : habitation et activités.
- UC : Zone d'habitat collectif entourés d'espaces libres ;
- UCpm : Zone des secteurs de renouvellement urbain et politique de la ville ;
- UG : Zone d'habitat individuel de type pavillonnaire, avec des équipements, activités et services compatibles avec le voisinage résidentiel ;
- Ulc : Zone d'activités économiques ;
- N : Zone d'espaces naturels qui doivent être préservés de toute urbanisation.



La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de modification des zonages inscrits au PLU de la commune de Sartrouville.

4.4.4.2. LES ESPACES BOISES CLASSES (EBC)

D'après l'article L.113-1 du Code de l'urbanisme : « Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés¹, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attenant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ». Ils sont reportés sur le plan de zonage des communes.

Dans le cadre du projet « Bus entre Seine », aucun EBC ne sera impacté sur la commune de Sartrouville.



La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de réduction ou de suppression d'EBC sur la commune de Sartrouville.

4.4.4.3. LES EMPLACEMENTS RESERVES

Quatre emplacements réservés (ER) sont concernés par les emprises du projet Bus entre Seine :

- 11 : ER destiné à l'élargissement sur 8 m de large de la rue Maurice Berteaux au bénéfice de la commune, d'une superficie de 12 850 m².
- 17 : ER destiné au service public ferroviaire, au bénéfice de l'État, d'une superficie de 1 537 m².
- 26 : ER pour la création ou l'élargissement de voies, au bénéfice de la commune, d'une superficie d'environ 2000 m².

¹ Les bois classés « espaces boisés classés » ne peuvent pas faire l'objet d'autorisation de défrichement sans avoir été déclassés auparavant, par procédure de mise en compatibilité du document d'urbanisme.

L'analyse de la compatibilité du projet avec ces emplacements réservés est présentée ci-après.

Les mesures d'accompagnement nécessaires au projet Bus entre Seine ne sont pas incompatibles avec la présence des emplacements réservés 11, 17 et 26.

Toutefois, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du Plan Local d'Urbanisme ne mentionnent pas d'emplacement réservé pour le projet « Bus entre Seine ».

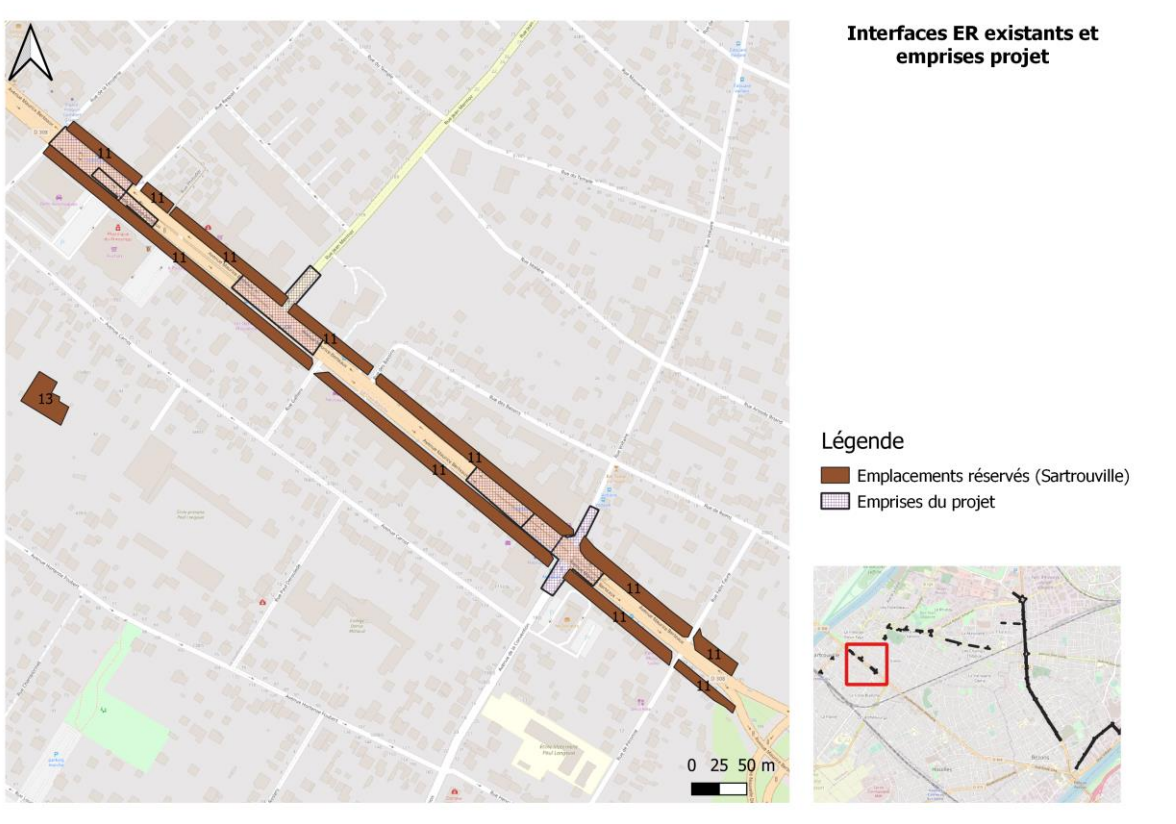

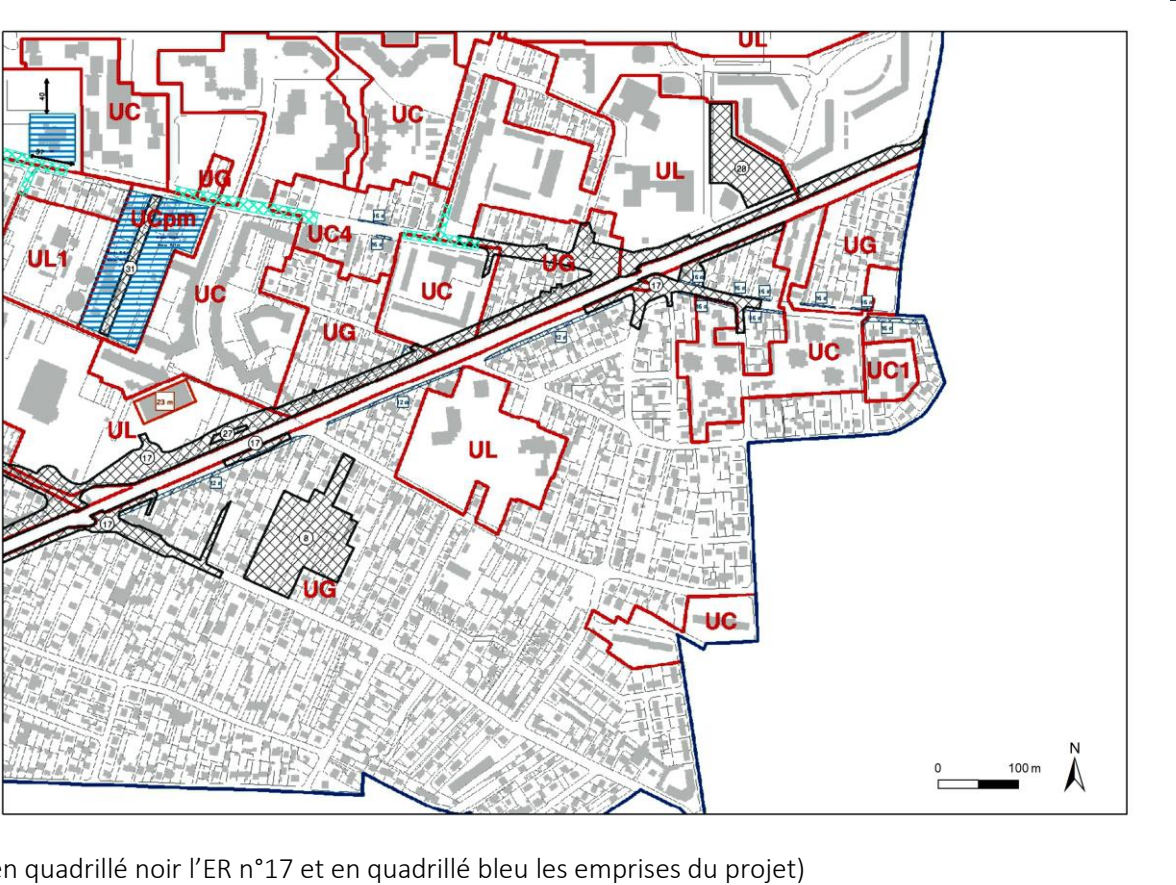

Il est donc proposé de mettre en place un emplacement réservé (emplacement réservé n°35), au bénéfice de Ile de France Mobilités dans le cadre du dossier de mise en compatibilité du PLU afin qu'apparaissent explicitement les emprises du projet au plan de zonage.

La superficie de l'emprise nécessaire pour la réalisation du projet est estimée à 3 160 m². Cette surface correspond à l'emprise nécessaire à l'élargissement de voirie sur les voies dédiées.



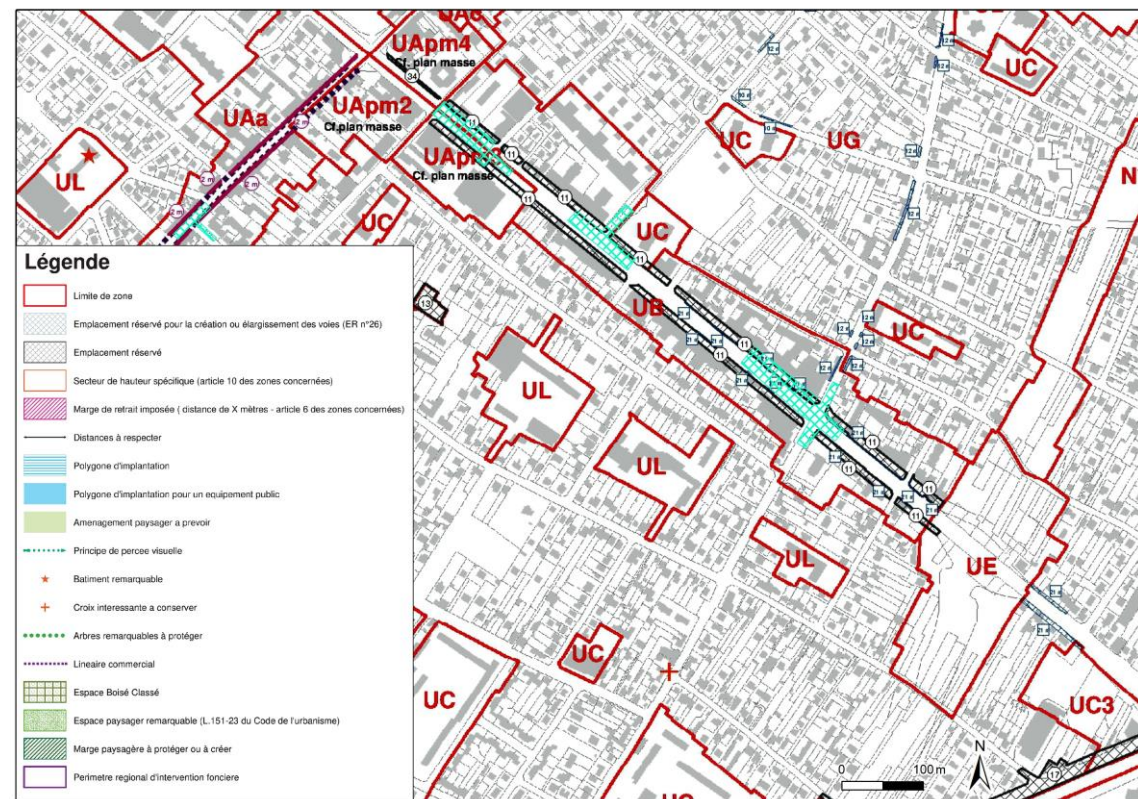
La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine. La liste des emplacements réservés doit être modifiée en conséquence.

Tableau 12 : Présentation des ER concernés par le projet

Emplacement réservé	Localisation et interface avec les emprises projet	Destinataire	Superficie	Compatibilité
<p>11 : Av. Maurice Berteaux (élargissement sur 8 m de large)</p>	 <p>Interfaces ER existants et emprises projet</p> <p>Légende Emplacements réservés (Sartrouville) Emprises du projet</p>	<p>Ville de Sartrouville</p>	<p>12 850 m²</p>	<p>Les emprises projet recoupant en partie cet ER consistent en la mise aux normes et l’allongement de quais des stations Stalingrad et voltaire et en la mise en place de priorités en faveur des bus au droit des carrefours « Rue Voltaire / Avenue Maurice Berteaux », « Avenue Maurice Berteaux / Rue Jean Mermoz » et « Avenue Maurice Berteaux / Accès Auchan »</p> <p>Le projet est compatible avec cet ER.</p> <div style="text-align: right;">  </div>
<p>17 : Service public ferroviaire</p>	 <p>(en quadrillé noir l’ER n°17 et en quadrillé bleu les emprises du projet)</p>	<p>État</p>	<p>1 537 m²</p>	<p>Les emprises projet recoupant en partie cet ER consiste en la mise en place d’une priorité en faveur des bus au droit du carrefour « Rue Paul Bert / Avenue Georges Clémenceau »</p> <p>Le projet est compatible avec cet ER.</p> <div style="text-align: right;">  </div>

26 : Élargissement de voies

La largeur future est indiquée par un chiffre entouré d'un rond. Cette largeur future correspond à la largeur totale prévue après la mise à l'alignement, elle prévaut sur l'indication graphique reportée sur le plan qui n'est qu'indicative.



(en quadrillé noir l'ER n°26 et en quadrillé bleu les emprises du projet)

Ville de Sartrouville

2 000 m² environ

Les emprises projet recoupant en partie cet ER consistent en la mise aux normes et l'allongement de quais de la station Voltaire et en la mise en place d'une priorité en faveur des bus au droit du carrefour Rue Voltaire / Avenue Maurice Berteaux.

Le projet est compatible avec cet ER.



4.4.4.4. LE REGLEMENT

Sur la base du document opposable, les emprises du projet d'aménagement Bus entre Seine interceptent les zones :

- UA, UAb ;
- UAcpm ;
- UB ;
- UC ;
- UCpm ;
- UG ;
- Uic ;
- N.

Tableau 13 : Zonages concernés par le projet

Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)
<p>UA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création/aménagement de station • Mise en place de la priorité aux carrefours à feux priorité aux carrefours à feux 		<p>Les zones UAa et UAb couvrent des quartiers d'habitat ancien ou de renouvellement urbain, accueillant également des équipements, activités et services compatibles avec le voisinage résidentiel. Cette zone correspond au centre-ville linéaire qui s'étend de part et d'autre de l'avenue Jean Jaurès et de l'avenue de la République.</p>	<p>D'après l'article UAa et UAb 1, sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction » • « Les décharges, et dépôts de toute nature (véhicules, matériaux ...) » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UAa et UAb 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p>
<p>UAb</p>			
<p>UAcpm</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création/aménagement de station • Mise en place de la priorité aux carrefours à feux 		<p>Cette zone regroupe le secteur de la place Alexandre Dumas (autour de cette place et de part et d'autre de l'avenue du Général de Gaulle), et l'îlot Picardie (à l'angle de la rue de Picardie et de l'avenue du général de Gaulle).</p>	<p>D'après l'article UAcpm 1, sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction » • « Les décharges, et dépôts de toute nature (véhicules, matériaux ...) » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UAcpm 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>L'article UAcpm2 autorise sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « les affouillements et exhaussements de sol, sous réserve qu'il s'agisse d'installations non nuisantes, non bruyantes et compatibles avec la vocation générale de la zone » <p>L'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet Bus entre Seine analyse les effets du projet sur l'environnement et précisera les mesures prises pour les éviter, réduire ou compenser le cas échéant.</p> <p>Aucune des dispositions de l'article UAcpm 2 n'est susceptible de concerner le projet.</p>
<p>UB</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création/aménagement de station • Mise en place de la priorité aux carrefours à feux 		<p>Cette zone correspond aux abords de l'avenue Maurice Berteaux. Elle accueille des fonctions mixtes : habitation et activités. Elle est principalement destinée à accueillir des immeubles d'habitation, avec, éventuellement des activités implantées en rez-de-chaussée des immeubles.</p>	<p>D'après l'article UB 1, sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction » • « Les décharges, et dépôts de toute nature (véhicules, matériaux ...) » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UB1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>L'article UB2 autorise sous conditions :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « les affouillements et exhaussements de sol, sous réserve qu'il s'agisse d'installations non nuisantes, non bruyantes et compatibles avec la vocation générale de la zone » <p>L'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet Bus entre Seine analyse les effets du projet sur l'environnement et précisera les mesures prises pour les éviter, réduire ou compenser le cas échéant.</p> <p>Aucune des dispositions de l'article UB2 n'est susceptible de concerner le projet.</p>

Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)
UC	<ul style="list-style-type: none"> • Création/aménagement de station • Mise en place de la priorité aux carrefours à feux 	Cette zone correspond aux ensembles d'habitat collectif entourés d'espaces libres. Les constructions sont généralement implantées en retrait des voies et des limites séparatives. Les espaces libres en dehors de la voirie et du stationnement sont généralement traités en espaces verts.	<p>D'après l'article UC 1, sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction » • « Les décharges, et dépôts de toute nature (véhicules, matériaux ...) » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UC 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>Aucune des dispositions de l'article UC2 n'est susceptible de concerner le projet.</p>
UCpm	<ul style="list-style-type: none"> • Création/aménagement de station • Mise en place de la priorité aux carrefours à feux 	Cette zone correspond à des secteurs de renouvellement urbain et politique de la ville. Elle inclut les Quatre Chemins, le Grand V, l'îlot Thannet le site du foyer de l'Union.	<p>D'après l'article UCpm 1, sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction » • « Les décharges, et dépôts de toute nature (véhicules, matériaux ...) » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UCpm 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>Aucune des dispositions de l'article UCpm 2 n'est susceptible de concerner le projet.</p>
UG	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'aménagements de voie de bus en site propre • Création/aménagement de station • Mise en place de la priorité aux carrefours à feux • Piste/bande cyclable • Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	Cette zone couvre l'ensemble des quartiers d'habitat individuel de type pavillonnaire, accueillant également des équipements, activités et services compatibles avec le voisinage résidentiel. Elle a été délimitée à la suite d'une analyse fine des caractéristiques du bâti et des espaces verts. Les contours de la zone correspondent au périmètre des différents quartiers	<p>D'après l'article UG 1, sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction » • « Les décharges, et dépôts de toute nature (véhicules, matériaux ...) » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UG 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>Aucune des dispositions de l'article UG 2 n'est susceptible de concerner le projet.</p>
Ulc	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'aménagements de voie de bus en site propre • Création/aménagement de station • Mise en place de la priorité aux carrefours à feux • Piste/bande cyclable • Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés 	Les zones UI sont des zones réservées à l'accueil d'activités économiques de vocations différentes suivant les secteurs UIa, UIb et UIc.	<p>D'après l'article UIa, UIb et UIc 1, sont interdits :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Les affouillements et exhaussements des sols qui n'ont pas de rapport direct avec les travaux de construction » • « Les décharges, et dépôts de toute nature (véhicules, matériaux ...) » <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UIa, UIb et UIc 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>Aucune des dispositions de l'article UIa, UIb et UIc 2 n'est susceptible de concerner le projet.</p>
N	<ul style="list-style-type: none"> • Création/aménagement de station • Mise en place de la priorité aux carrefours à feux 	La zone N couvre des espaces naturels qui doivent être préservés de toute urbanisation. Elle correspond aux espaces boisés du coteau qui borde la route de la Frette, au Parc Youri Gagarine car il est classé d'intérêt paysager dans le SDRIF ; il a une fonction de loisirs, au lit et les berges de la Seine, aux espaces verts (parc du Dispensaire, parc Léo Lagrange...) et aux emprises de la coulée verte. Ces espaces doivent conserver leur vocation naturelle mais il est possible d'y édifier des équipements	<p>D'après l'article N1 Toutes les occupations et utilisations du sol autres que celles existantes, ou autres que celles autorisées par l'article N2, sont interdites.</p> <p>Les mesures d'accompagnements nécessaires au projet Bus entre Seine au droit de la zone N seront réalisés sur des voiries existantes. Elles sont donc sans effets sur la pérennité des espaces naturels et compatibles avec cet article.</p> <p>Cependant, les éventuels stockages ou affouillements et exhaussements nécessaires à la réalisation du projet devront être autorisés.</p> <p>Aucune des dispositions de l'article N2 n'est susceptible de concerner le projet.</p>

Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)
		<p>légers de loisirs et d'accueil des promeneurs. D'une manière générale, toutes les constructions nouvelles sont interdites dans la zone N pour assurer la protection du caractère naturel de la zone, tout en permettant des constructions et petites installations nécessaires à la détente et aux loisirs.</p>	

4.5. PLU DE CORMEILLES-EN-PARISIS

Le Plan Local d'Urbanisme actuellement en vigueur a été approuvé le 17 octobre 2019.

4.5.1. Rapport de présentation

Les orientations générales inscrites au sein du PLU sont les suivantes :

- Permettre l'évolution du tissu urbain constitué ;
- Favoriser le renouvellement urbain et la densification des secteurs centraux traversant, entre la RD392 et la RD121 dans le respect de la forme urbaine actuelle ;
- Poursuivre les programmes engagés, notamment celui de la ZAC des Bois Rochefort, qui comprend dans son programme des éléments répondant aux besoins décrits dans les points précédents ;
- Rendre possible la construction de logements supplémentaires par l'ouverture à l'urbanisation de quelques secteurs, par l'aménagement de dents creuses et du tissu urbain ;
- Adapter les règles d'urbanisme afin de renouveler le tissu ancien.

Le projet bus entre Seine est mentionné dans le rapport de présentation au chapitre 4. Projets en cours : « Le projet "Bus entre Seine" (Argenteuil, Bezons-Sartrouville-Cormeilles) vise à améliorer les déplacements des voyageurs en aménageant des voies de bus dédiées ou grâce à des mesures d'accompagnement permettant d'améliorer la performance des bus dans la circulation générale.

Il va renforcer la régularité des lignes et réduira les temps de trajet entre le pont de Bezons (tramway T2) et les gares d'Argenteuil (Transilien J), Sartrouville (RER A, Transilien L) et Cormeilles-en-Parisis (Transilien J). La création de voies réservées aux bus s'accompagnera d'une requalification des espaces publics : itinéraires cyclables, cheminements piétons, aménagements paysagers. ».

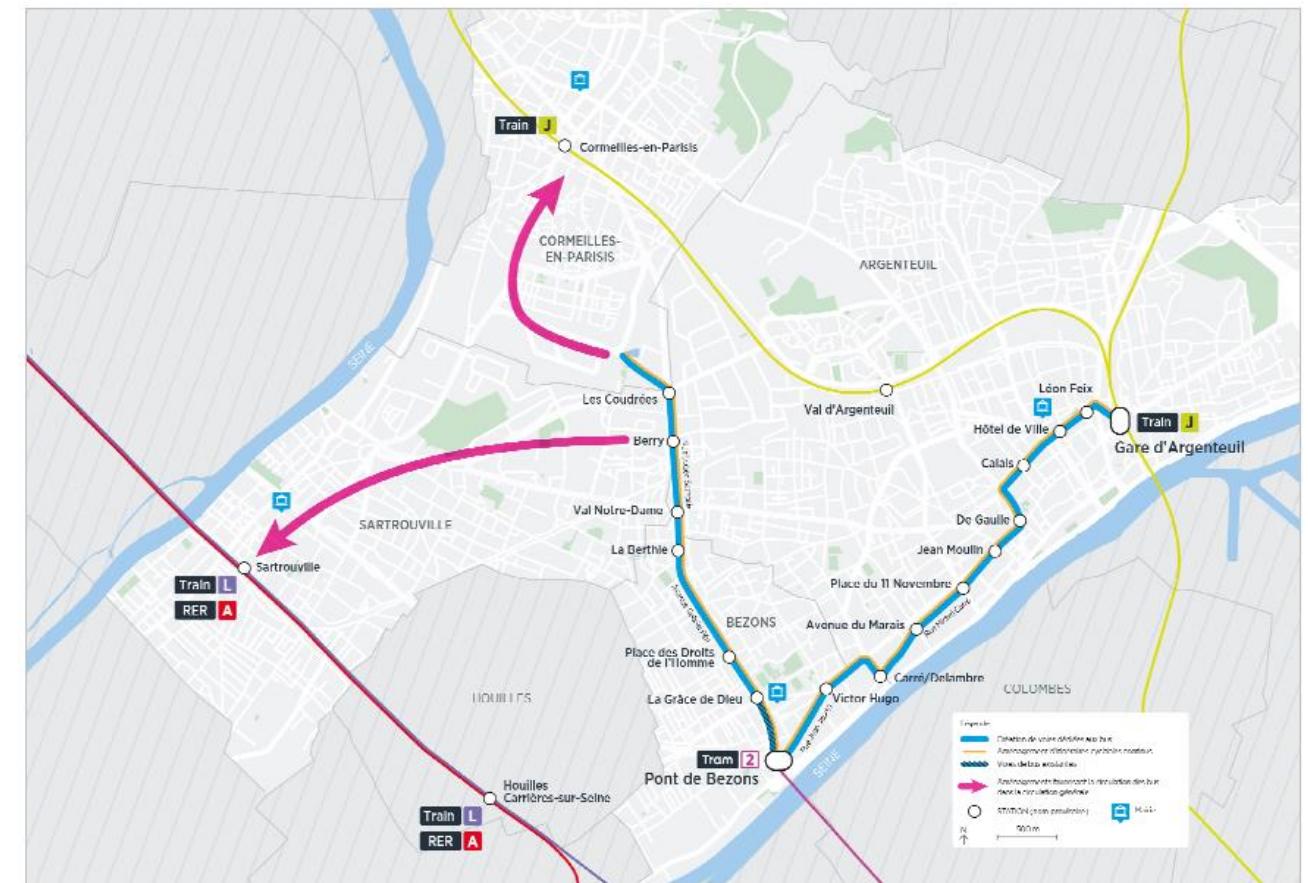
Le projet est explicitement cité dans le rapport de présentation du PLU. Il participera à la desserte des secteurs entre la RD392 et la RD121, notamment la ZAC des Bois de Rochefort. Il renforcera l'attractivité et accompagnera le développement d'un territoire en mutation, grâce à une desserte plus efficace.

Le projet est compatible avec le rapport de présentation.



Le présent projet « Bus entre Seine » est explicitement mentionné dans le rapport de présentation du PLU de Cormeilles-en-Parisis. Il ne remet pas en cause le diagnostic et les objectifs établis pour le développement de la commune. Il participera à la desserte des secteurs entre la RD392 et la RD121, notamment la ZAC des Bois de Rochefort. Il renforcera l'attractivité et accompagnera le développement d'un territoire en mutation, grâce à une desserte plus efficace.

Aucune mise en compatibilité du rapport de présentation n'est nécessaire.



La station « **Les Coudrées** » permettra de desservir les commerces, services et restaurants autour du giratoire Schuman.

Intention d'aménagement boulevard de Paris – station Les Coudrées
Source plan et image : site internet <http://bus-entre-seine.fr>



Figure 14 : Extrait du rapport de présentation du PLU de Cormeilles-en-Parisis mentionnant le projet Bus entre Seine

4.5.2. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD de la commune de Cormeilles-en-Parisis s'articule autour de 5 grands axes :

- Le meilleur pour Cormeilles ! ;
- Pour que la ville retrouve un centre ! ;
- N'oublier personne ;
- Être fier de son histoire ;
- Pour un avenir serein.

Le projet de Bus entre Seine est inscrit au sein de l'axe 3 « N'oublier personne » et est en cohérence avec les orientations présentées au sein de l'axe 5 « Pour un avenir serein ». Le détail de celles-ci est présenté dans le tableau suivant :

Tableau 14 : Orientations d'aménagement de la commune de Cormeilles-en-Parisis : axe 3 et 5


Axe	Orientations spécifiques	Compatibilité avec le projet
Axe 3 : N'oublier personne	<ul style="list-style-type: none"> - Développer le taux de logement social pour atteindre 25 %, - Assurer la mixité et la cohésion sociale - Maintenir une activité agricole péri-urbaine de proximité, - Encadrer l'accueil des gens du voyage - Organiser les déplacements. Le projet de Bus entre Seine est inscrit au sein de cette orientation. Il permettra d'améliorer les déplacements des voyageurs. - Permettre la requalification de la RD392 - Organiser des liaisons entre espaces naturels et des liaisons douces à travers la ville : sentes, pistes cyclables - Améliorer le stationnement - Moderniser les liaisons numériques 	<p>Comme indiqué au sein de l'axe 3, le projet de Bus entre Seine va améliorer et faciliter les déplacements des voyageurs.</p> <p>Il n'impacte pas les activités agricoles et les stationnements existants sur la commune. Le projet n'est pas susceptible d'affecter le taux des logements sociaux ou la mixité et la cohésion sociale.</p> <p>Le projet est compatible avec cette orientation.</p>
Axe 5 : Pour un avenir serein	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter l'exposition aux risques industriels - Limiter l'exposition aux risques naturels - Gérer les eaux de ruissellement - Garantir un développement durable du territoire, notamment en développant les modes de transport alternatifs. 	<p>La commune souhaite favoriser un renouvellement urbain du tissu notamment en tenant compte des contraintes environnementales et en garantissant un développement durable du territoire. En l'occurrence, le développement des transports en commun est en cohérence avec le développement durable.</p> <p>Le projet de Bus entre Seine est compatible avec cette orientation.</p>


✓ Le projet est compatible avec les orientations retenues dans le PADD. Aucune mise en compatibilité du PADD n'est nécessaire.

4.5.3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Le cahier d'orientations particulières d'aménagement de la commune de Cormeilles-en-Parisis présente les orientations d'aménagement relatives à certains secteurs d'extension de l'urbanisation :

- Secteur du Clos Garnier : il n'est pas situé au sein de la zone d'étude du projet et est donc compatible avec celle-ci ;
- Secteur des Battiers ;
- Secteur des Bois Rochefort.

Secteurs	Orientations des aménagement futurs	Compatibilité avec le projet
Secteur des Battiers	 <p style="text-align: center;"><i>Secteur des Battiers _ Cormeilles-en-Parisis</i></p> <p>Ce secteur est situé au croisement des rues Riera et Christy, de Saint-Germain et de l'avenue Louis Hayet. Il comprend l'aménagement de serres municipales, d'un pôle culturel, de commerces et logements de fonctions, d'un gymnase ainsi qu'un complexe sportif et enfin des espaces publics paysagés.</p>	<p>Le projet prévoit des aménagements au droit de ce secteur : aménagements paysagers, réaménagement d'une station rue de Saint-Germain, etc. Il va assurer à terme une meilleure desserte de ce secteur et n'interfère pas de façon négative avec les aménagements prévus : il n'empiète pas sur les futures zones d'implantation de bâti et des aménagements paysagers sont également prévus au droit de la rue de Saint-Germain.</p> <p>Il est compatible avec cette OAP.</p>

Secteurs	Orientations des aménagement futurs	Compatibilité avec le projet
Secteur des Bois Rochefort	 <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de parcs urbains et de liaisons douces ; - Création de logements ; - Accueil d'activités économiques variées ; - Implantation de noues. 	<p>Le projet de Bus entre Seine facilitera l'accessibilité de ce secteur (deux stations réaménagées et une mise en place de la priorité aux carrefours) et n'aura pas d'influence sur son aménagement. Il accompagnera le développement de ce secteur.</p> <p>Il est compatible avec cette OAP.</p>

✓ Le projet « Bus entre Seine » ne compromet aucune des orientations identifiées par les OAP « Secteur du clos Garnier », « Secteur des Battiers », « Secteur des bois Rochefort ». Aucune mise en compatibilité des OAP n'est nécessaire.

4.5.4. Règlement

4.5.4.1. LE PLAN DE ZONAGE

Sur la base du document opposable, les emprises du projet d'aménagement Bus entre Seine interceptent les zones :

- UB, UBb : Zone à vocation principale d'habitat, permettant également une mixité de fonction,
- UL : Zone réservée pour les équipements publics et d'intérêt collectif,
- UI : Zone à caractère d'activités.

La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de modification des zonages inscrits au PLU. En revanche, un emplacement réservé sera créé dans le cadre du projet.

X La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de modification des zonages inscrits au PLU de la commune de Cormeilles-en-Parisis. En revanche, un emplacement réservé sera créé dans le cadre du projet. Le plan de zonage doit être modifié.

4.5.4.2. LES ESPACES BOISES CLASSES (EBC)

D'après l'article L.113-1 du Code de l'urbanisme : « Les plans locaux d'urbanisme peuvent classer comme espaces boisés, les bois, forêts, parcs à conserver, à protéger ou à créer, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, enclos ou non, attendant ou non à des habitations. Ce classement peut s'appliquer également à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements ». Ils sont reportés sur le plan de zonage des communes.

Dans le cadre du projet « Bus entre Seine », aucun EBC ne sera impacté sur la commune de Cormeilles-en-Parisis.

✓ La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de suppression ou de réduction d'EBC sur la commune de Cormeilles-en-Parisis.

4.5.4.3. LES EMPLACEMENTS RESERVES

Un emplacement réservé est recoupé par les emprises du projet bus entre Seine, au niveau du carrefour rue Saint-Germain / rue du Général Sarrail :

- Ss : élargissement à 16 m rue de Saint-Germain, au bénéfice de la commune, d'une superficie de 890 m².

L'analyse de la compatibilité du projet avec cet ER est présentée ci-après.

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du Plan Local d'Urbanisme ne mentionnent pas d'emplacement réservé pour le projet « Bus entre Seine ».

Il est proposé de mettre en place un nouvel emplacement réservé (emplacement réservé n°Bz), au bénéfice de Ile de France Mobilités (IDFM) dans le cadre du dossier de mise en compatibilité du PLU afin qu'apparaissent explicitement les emprises du projet au plan de zonage.

La superficie de l'emprise nécessaire pour la réalisation du projet est estimée à environ 1 392 m². Cette surface correspond à l'emprise nécessaire à l'élargissement de voirie sur les voies dédiées.

X La réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine. La liste des emplacements réservés doit être modifiée en conséquence.

Tableau 15 : Présentation des ER concernés par le projet



Emplacement réservé	Localisation et interface avec les emprises projet	Destinataire	Superficie	Compatibilité
Ss : élargissement à 16 m rue de Saint-Germain	<p data-bbox="1359 254 1605 300">Interfaces ER existants et emprises projet</p> 	Corneilles-en-Parisis	890 m ²	<p data-bbox="2021 233 2778 300">L'aménagement nécessaire au droit de ce carrefour consistera en la mise en place de la priorité aux feux pour les bus.</p> <p data-bbox="2021 306 2778 373">Le projet est compatible avec la présence de l'emplacement réservé Ss et ne nécessite ni sa modification, ni sa suppression.</p> <div data-bbox="2347 453 2451 552" style="text-align: center;">  </div>

4.5.4.4. LE REGLEMENT DE ZONAGE

Sur la base du document opposable, les emprises du projet d'aménagement Bus entre Seine interceptent les zones :

- UB, UBb ;
- UL ;
- UI.

Tableau 16 : Zonages concernés par le projet

Zonage concerné	Travaux prévus	Caractère de la zone	Extraits du règlement (Articles 1 et 2)	Compatibilité
UB UBb	<ul style="list-style-type: none"> Création/aménagement de station Mise en place de la priorité aux carrefours à feux 	<p>Zone à caractère résidentiel mixte comprenant principalement des habitations individuelles, des collectifs bas et pouvant accueillir des services, bureaux, commerces, activités et équipements publics compatibles avec la fonction résidentielle.</p> <p>Le secteur UBb en particulier correspond au secteur de la ZAC des Bois Rochefort, avec des dispositions particulières aux articles 7, 9, 10, 12 et 13.</p>	<p>D'après l'article UB1, « <i>Sont interdits [...] les dépôts de toute nature (véhicules, matériaux...)</i> ».</p> <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UB1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>Par ailleurs, l'article UB2 précise que « <i>Les installations et occupations du sol de toute nature, non interdites à l'article 1, peuvent être autorisées si elles n'ont pas pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, de provoquer des risques en matière de sécurité et de salubrité publique et si elles n'apportent pas une gêne qui excède les inconvénients normaux de voisinage.</i> » Les articles UB2-1 à UB2-11 précisent ces dispositions.</p> <p>L'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet Bus entre Seine analyse les effets du projet sur l'environnement et précisera les mesures prises pour les éviter, réduire ou compenser le cas échéant.</p>	<p>Il n'est pas prévu de stockage de matériaux pour les besoins du projet sur la commune de Cormeilles-en-Parisis. Le règlement de la zone UB n'est pas modifié.</p> <p>Le projet est compatible avec le règlement.</p> 
UL	<ul style="list-style-type: none"> Création/aménagement de station Mise en place de la priorité aux carrefours à feux 	<p>Zone d'équipements publics ou d'intérêt collectif.</p> <p>Une partie de la zone UL est concernée par les orientations d'aménagement et de programmation définies dans la pièce n°4 du PLU pour les secteurs des Battiers, des Bois Rochefort et des berges de Seine.</p>	<p>D'après l'article UL1, « <i>Sont interdits [...] les dépôts de toute nature (véhicules, matériaux...)</i> ».</p> <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UL 1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>Par ailleurs, l'article UL2 précise que « <i>Les installations et occupations du sol de toute nature, non interdites à l'article 1, peuvent être autorisées si elles n'ont pas pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, de provoquer des risques en matière de sécurité et de salubrité publique et si elles n'apportent pas une gêne qui excède les inconvénients normaux de voisinage.</i> » Les articles UL2-1 à UL2-9 précisent ces dispositions.</p> <p>L'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet Bus entre Seine analyse les effets du projet sur l'environnement et précisera les mesures prises pour les éviter, réduire ou compenser le cas échéant.</p>	<p>Il n'est pas prévu de stockage de matériaux pour les besoins du projet sur la commune de Cormeilles-en-Parisis. Le règlement de la zone UL n'est pas modifié.</p> <p>Le projet est compatible avec le règlement.</p> 
UI	<ul style="list-style-type: none"> Création d'aménagements de voie de bus en site propre Création/aménagement de station Piste/bande cyclable <p>Aménagement des trottoirs et des espaces paysagers associés</p>	<p>Zone d'activités économiques réservée aux établissements industriels commerciaux, aux entrepôts et aux activités artisanales.</p> <p>Une partie de la zone UI est concernée par les orientations d'aménagement et de programmation définies dans la pièce n°4 du PLU pour le secteur des Bois Rochefort.</p>	<p>D'après l'article UI1, « <i>Sont interdits [...] les dépôts de toute nature non liés aux activités</i> ».</p> <p>Aucune des autres interdictions énoncées dans l'article UI1 n'est susceptible de concerner le projet.</p> <p>Par ailleurs, l'article UI2 précise que « <i>Les installations et occupations du sol de toute nature, non interdites à l'article 1, peuvent être autorisées si elles n'ont pas pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, de provoquer des risques en matière de sécurité et de salubrité publique et si elles n'apportent pas une gêne qui excède les inconvénients normaux de voisinage.</i> » Les articles UI2-1 à UI2-9 précisent ces dispositions.</p> <p>L'étude d'impact réalisée dans le cadre du projet Bus entre Seine analyse les effets du projet sur l'environnement et précisera les mesures prises pour les éviter, réduire ou compenser le cas échéant.</p>	<p>Il n'est pas prévu de stockage de matériaux pour les besoins du projet sur la commune de Cormeilles-en-Parisis. Le règlement de la zone UI n'est pas modifié.</p> <p>Le projet est compatible avec le règlement.</p> 





Liste des tableaux

Tableau 1 : Compatibilité avec les objectifs du SDAGE	13
Tableau 2 : Grandes thématiques du rapport de présentation du SCOT de la Métropole du Grand Paris	18
Tableau 3 : Description des thèmes du PADD de la commune d'Argenteuil	22
Tableau 4 : Orientations d'aménagement des secteurs du Val d'Argent, du Val Notre Dame et la Porte Saint Germain du Cœur de ville de la commune d'Argenteuil	24
Tableau 5 : Présentation des ER concernés par le projet	30
Tableau 6 : Zonages concernés	41
Tableau 7 : Orientation n°4 « Compléter et améliorer le réseau de déplacements » du PADD de la commune de Bezons	44
Tableau 8 : Orientations d'aménagements relatives aux déplacements de la commune de Bezons	46
Tableau 9 : ER concernés par le projet	49
Tableau 10 : Zonages concernés par le projet	60
Tableau 11 : OAP de Sartrouville	67
Tableau 12 : Présentation des ER concernés par le projet	74
Tableau 13 : Zonages concernés par le projet	77
Tableau 14 : Orientations d'aménagement de la commune de Cormeilles-en-Parisis : axe 3 et 5	81
Tableau 15 : Présentation des ER concernés par le projet	83
Tableau 16 : Zonages concernés par le projet	85

Liste des figures

Figure 1 : Déclinaison du SDRIF sur le secteur d'étude (source : SDRIF)	7
Figure 2 : Projet d'infrastructure de transports collectifs dans le cadre du PDUIF (Source : Feuille de route 2017-2020 – PDUIF)	9
Figure 3 : Les trois documents d'un SCOT (métropole du Grand Paris)	16
Figure 4 : La communauté d'agglomération Saint-Germain-Boucles de Seine. En couleur foncé l'ancienne communauté d'agglomération Boucle de la Seine	16
Figure 5 : Le réseau bus d'Argenteuil. Source : Rapport de présentation – PLU d'Argenteuil.	21
Figure 6 : Orientations d'aménagement de la ville d'Argenteuil	23
Figure 7 : OAP Cœur de Ville (source : PLU d'Argenteuil, 2019)	25
Figure 8 : OAP Berges de Seine (source : PLU d'Argenteuil, 2019)	26
Figure 9 : OAP Val Notre Dame - Porte Saint Germain (source : PLU d'Argenteuil, 2019)	27
Figure 10 : OAP Val d'Argent (source : PLU d'Argenteuil, 2019)	28
Figure 11 : PADD du PLU de Bezons	43
Figure 12 : OAP Boulevard Gabriel Péri (RD 392) (PLU de Bezons, 2017)	47
Figure 13 : Réseau de bus de Sartrouville (Source : Sartrouville.fr)	65
Figure 14 : Extrait du rapport de présentation du PLU de Cormeilles-en-Parisis mentionnant le projet Bus entre Seine	80