



Bus



AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS

Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles



# Pièce G.9. Évaluation environnementale des Mises en Compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme

Dossier d'enquête d'utilité publique





# Sommaire - Pièce G.9

<b>1. PREAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>2. RESUME NON TECHNIQUE .....</b>	<b>5</b>
2.1. Présentation de l'évaluation environnementale des MECDU .....	6
2.2. Présentation des évolutions réglementaires nécessaires au projet de Bus Entre Seine .....	6
2.3. État initial de l'environnement des zones concernées par les évolutions réglementaires nécessaires au projet .....	8
2.4. Incidences de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'environnement et mesures associées .....	11
2.5. Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000.....	12
2.6. Présentation des variantes et justification de la mise en compatibilité	12
2.7. Définition de critères indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....	13
<b>3. PRESENTATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES MECDU ..</b>	<b>14</b>
3.1. Contexte réglementaire .....	15
3.2. Les PLU actuels et l'évaluation environnementale .....	15
3.3. Objectifs de l'évaluation environnemental des MECDU .....	15
3.4. Contenu de l'évaluation environnementale .....	15
<b>4. PRESENTATION DES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES NECESSAIRES AU PROJET DE BUS ENTRE SEINE .....</b>	<b>16</b>
4.1. Modifications nécessaires pour le projet par commune .....	17
4.2. Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes.....	18
<b>5. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DES ZONES CONCERNEES PAR LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES NECESSAIRES AU PROJET.....</b>	<b>20</b>
5.1. Aire d'étude.....	21
5.2. Enjeux relatifs à l'état initial de l'environnement.....	21

<b>6. INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES.....</b>	<b>26</b>
6.1. Mise en compatibilité du PLU d'Argenteuil.....	27
6.2. Mise en compatibilité du PLU de Bezons .....	30
6.3. Mise en compatibilité du PLU de Cormeilles-en-Parisis.....	32
6.4. Mise en compatibilité du PLU de Sartrouville .....	33
<b>7. INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR LES SITES NATURA 2000 .....</b>	<b>34</b>
<b>8. PRESENTATION DES VARIANTES ET JUSTIFICATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE .....</b>	<b>36</b>
<b>9. DEFINITION DE CRITERES INDICATEURS ET MODALITES RETENUES POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>38</b>



# 1. Préambule

En application des principes contenus dans les dispositions combinées du Code de l'Environnement et du Code de l'urbanisme, toute modification des documents de planification qui a donné lieu à une évaluation environnementale ; donne lieu à une nouvelle évaluation environnementale ou à une actualisation de celle réalisée lors de leur élaboration (art. L. 104-3 du code de l'urbanisme).

En outre, les projets soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet qui implique une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme, contiennent également une évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. L'évolution de cette évaluation environnementale peut faire l'objet d'une procédure communes (art .L 122-14 du code de l'environnement). Une autorité environnementale unique est consultée sur l'étude d'impact du projet et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme, la participation du public est également réalisée lors d'une enquête publique unique (art R.122-27 du code de l'environnement).

Les mises en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaires pour permettre la réalisation du projet de Bus Entre Seine entrent dans le champ d'application de ces dispositions. Ainsi, ce chapitre traite de l'évaluation environnementale des MECDU d'Argenteuil, Bezons, Corneilles-en-Parisis et Sartrouville, présentées en pièce I. Il a vocation à cibler les impacts spécifiques liés à la modification des documents d'urbanisme. L'intégration de l'évaluation environnementale des MECDU comme chapitre à part entière de l'étude d'impact a été retenu en concertation avec la DRIEE.



# 2. Résumé non technique

<b>2.1. Présentation de l'évaluation environnementale des MECDU .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Présentation des évolutions réglementaires nécessaires au projet de Bus Entre Seine .....</b>	<b>6</b>
2.2.1. Modifications nécessaires pour le projet par commune.....	6
2.2.1.1. Argenteuil.....	6
2.2.1.2. Bezons.....	6
2.2.1.3. Sartrouville.....	6
2.2.1.4. Cormeilles-en-Parisis.....	7
2.2.2. Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes.....	7
<b>2.3. État initial de l'environnement des zones concernées par les évolutions réglementaires nécessaires au projet .....</b>	<b>8</b>
<b>2.4. Incidences de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'environnement et mesures associées .....</b>	<b>11</b>
<b>2.5. Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000.....</b>	<b>12</b>
<b>2.6. Présentation des variantes et justification de la mise en compatibilité</b>	<b>12</b>
<b>2.7. Définition de critères indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement .....</b>	<b>13</b>

## 2.1. PRESENTATION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES MECDU

Dans le cadre d'une démarche volontaire, le Maître d'Ouvrage a décidé de réaliser directement une évaluation environnementale de la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme nécessaire au projet de Bus Entre Seine, sans déposer préalablement de demande d'examen au cas par cas.

L'objectif de la présente évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est de définir si :

- Les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement ;
- Les politiques portées sur la zone sont conciliables.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité permet de s'interroger sur l'étendue des incidences des modifications apportées au document d'urbanisme et d'adapter les modifications initiales afin qu'elles n'aient pas de répercussions plus larges que le projet.

**La présente évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions engendrées par la mise en compatibilité, et non sur l'ensemble des règles du document d'urbanisme.**

Conformément au code de l'urbanisme, la présente évaluation environnementale comprend :

- Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;
- Une analyse exposant :
  - Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
  - Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 du Code de l'Environnement ;
- L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document (ces éléments sont développés dans la pièce G.2 de l'étude d'impact) ;
- La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- La définition des critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;
- Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

## 2.2. PRESENTATION DES ÉVOLUTIONS RÉGLEMENTAIRES NÉCESSAIRES AU PROJET DE BUS ENTRE SEINE

### 2.2.1. Modifications nécessaires pour le projet par commune

#### 2.2.1.1. ARGENTEUIL

La mise en compatibilité du PLU d'Argenteuil porte sur :

- la modification du plan de zonage afin d'y ajouter un emplacement réservé (n°87) de 21 381 m<sup>2</sup>.au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) et de supprimer ou de réduire la surface de certains ER existants ;
- la modification de la liste des emplacements réservés figurant dans le rapport de présentation afin d'y ajouter le nouvel ER et de supprimer ou réduire la surface de certains des ER existants ;
- la modification du règlement des zones recoupées avec l'ajout des mentions « *ou à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » ou « à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » »* ».

#### 2.2.1.2. BEZONS

La mise en compatibilité du PLU de Bezons porte sur :

- La suppression de la mention « *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* » p.108 du diagnostic territorial ;
- la modification de la liste et du plan des emplacements réservés afin d'y ajouter un emplacement réservé (n°21) de 27 153 m<sup>2</sup>.au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) et de supprimer ou réduire la surface de certains des ER existants ;
- la modification du règlement des zones recoupées (UA, UC, UF, UG et UP) avec l'ajout des mentions « *et [de déchets] hors ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine »* ». *Sont également interdites* » ou « *ou à ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine »* ».

#### 2.2.1.3. SARTROUVILLE

La mise en compatibilité du PLU de Sartrouville porte donc sur la création d'un emplacement réservé (n°35) de 3 160 m<sup>2</sup>.au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) au plan de zonage et son ajout à la liste des emplacements réservés figurant dans le rapport de présentation à la page 137 et en annexe du PLU.

Le règlement écrit des zones recoupées sera modifié en ajoutant les phrases suivantes « *à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine »* » ou « *à l'exception des stockages nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine »* » ou « *ou autres que les stockages nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » sont interdites. Les opérations*

*d'affouillements et exhaussements de sol autres que celles nécessaires à la du projet de transport « Bus Entre Seine » sont interdites. ».*

#### **2.2.1.4. CORMEILLES-EN-PARISIS**

La mise en compatibilité du PLU de Cormeilles-en-Parisis porte donc sur la création d'un emplacement réservé (n°Bz) de 1 392 m<sup>2</sup>.au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) au plan de zonage et son ajout à la liste des emplacements réservés annexée au PLU.

### **2.2.2. Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes**

La mise en compatibilité des PLU d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis, et Sartrouville doit être compatible avec :

- Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) ;
- Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) ;
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) ;
- Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) ;

Les MECDU sont compatibles avec l'ensemble de ces documents. La compatibilité du projet avec les documents cités ci-dessus est détaillée dans les MECDU et dans la pièce G.6 de la présente étude d'impact.



## 2.3. ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT DES ZONES CONCERNEES PAR LES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES NECESSAIRES AU PROJET

L'état initial présenté dans ce chapitre se base sur l'analyse réalisée dans la pièce G.4 de l'étude d'impact. La zone d'étude est présentée sur la carte ci-après.

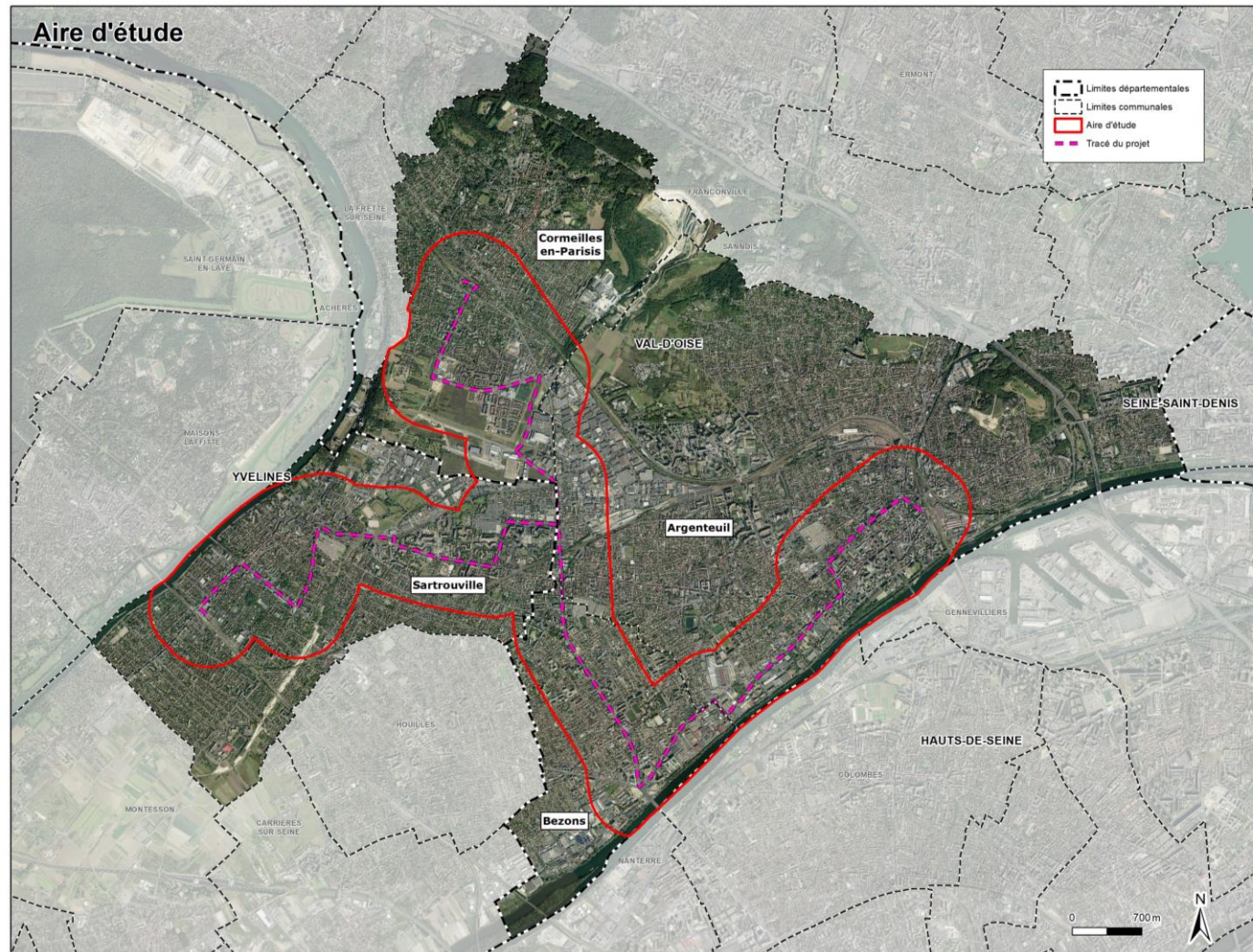


Figure 1 : Aire d'étude de l'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme

Les thématiques pour lesquelles la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est susceptible d'avoir des incidences sont présentés ici, à savoir :

- Vulnérabilité du territoire aux risques naturels
- Transport et déplacements
- Milieu naturel
- Milieu humain
- Patrimoine



Tableau 1 : Enjeux environnementaux de l'aire d'étude des mises en compatibilité des documents d'urbanisme

Thématique environnementale	Enjeux environnementaux
<b>Vulnérabilité du territoire aux risques naturels</b>	<p><u>Risques mouvements de terrain et risque sismique</u>                      Les communes de l'aire d'étude sont soumises :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• au risque de mouvement de terrain lié à d'anciennes cavités souterraines et, pour Cormeilles-en-Parisis et Argenteuil, lié à la dissolution du gypse ;</li> <li>• à l'aléa retrait-gonflement des argiles, qui est moyen sur la quasi-totalité de l'aire d'étude ;</li> <li>• à un risque sismique faible.</li> </ul> <p>L'aire d'étude est partiellement couverte par un Plan de Prévention des Risques Naturels "Mouvement de terrain ».</p> <p><u>Risque inondation</u>                      Un risque d'inondation modéré est présent sur les quatre communes. Trois PPRI sont en vigueur. Le risque d'inondation par remontée de nappe est particulièrement présent sur les communes d'Argenteuil et de Bezons, tandis que le risque inondation par ruissellement pluvial concerne essentiellement la commune d'Argenteuil.</p> <p><u>Risques climatiques</u>                      La région est que peu soumise aux risques climatiques (tempête, foudre et risque d'incendie).</p>
<b>Transport et déplacements</b>	<p><u>Plans de déplacements urbains</u>                      Le PDUIF et un PLD (PLD de la communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine) concernent l'aire d'étude. Les principes de ces documents sont à respecter dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.</p> <p><u>Réseau routier</u>                      Le secteur est marqué par : une forte congestion routière aux heures de pointe avec des flux vers l'agglomération parisienne en matinée et vers l'extérieur le soir. Les traversées de Seine (pont de Bezons, etc.) concentrent le trafic et génèrent des remontées de file.                      Le projet Bus Entre Seine est en interface avec des projet de requalification ou restructuration de voiries dans le cadre de projets urbains.                      La pression sur le stationnement est importante sur le secteur des voies dédiées.</p> <p><u>Réseau de transports en commun</u>                      Le secteur d'étude est desservi par plusieurs lignes de transport collectif structurant (RER, Transilien, tramway) mais les déplacements internes au périmètre et entre ces modes lourds se font uniquement via le mode bus. Les lignes de bus connaissent des difficultés d'exploitation liées à la congestion routière générale, peu d'aménagements existent pour faciliter leur circulation.</p> <p><u>Modes actifs</u>                      Le territoire est faiblement équipé en infrastructures à destination des cyclistes. Plusieurs projets sont programmés dans les documents de planification.</p> <p><u>Déplacements</u>                      La majorité des déplacements se font en dehors de l'aire d'étude.                      Afin de faciliter les déplacements extérieurs, un rabattement optimal vers les lignes structurantes en lien avec la métropole (T2, Transilien J et L, RAR A) est nécessaire. Des liaisons internes efficaces sont également nécessaires afin d'améliorer l'usage des transports collectifs sur ces types de déplacements, largement effectués en automobile aujourd'hui.</p>
<b>Milieu naturel</b>	<p><u>Contexte Naturel</u>                      Milieu fortement urbanisé, non concerné par des zones de protection particulière. L'aire d'étude est en partie concernée par une continuité écologique identifiée au SRCE (« Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes » ) sur les communes de Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis. L'enjeu est faible.</p> <p><u>Résultats des inventaires faune/flore</u>                      Une espèce floristique « en danger » a été recensée (le Gnaphale blanc-jaunâtre) le long de la Seine en bordure Nord de l'aire d'étude. Elle n'est pas directement concernée par le projet. Les enjeux peuvent être ponctuellement forts en ce qui concerne l'avifaune. Les autres espèces faunistiques ne présentent pas particulièrement d'enjeux. Les différents enjeux sont détaillés dans la pièce G.4, §Milieu Naturel.</p> <p><u>Zone humide</u>                      L'aire d'étude n'est pas concernée par la problématique zone humide.</p>

Diagnostic phytosanitaire

De nombreux arbres d'alignement sont présents au sein de l'aire d'étude. Leur état phytosanitaire est variable (de très correct à mauvais). Leur préservation constitue un enjeu pour la diminution de l'îlot de Chaleur Urbain.

Documents de planification du territoire

De nombreux documents de planification couvrent l'aire d'étude. Bien que tous n'aient pas une portée réglementaire, il existe un fort enjeu de compatibilité et de cohérence de la MECDU avec l'aménagement du territoire.

**Milieu humain**

Les PLU des communes traversées comportent des emplacements réservés, notamment liés à l'élargissement ou la création de voiries, la construction d'équipements publics, la création de voies de circulation douce, la création d'espaces verts. On note également la présence d'espace boisés classés, majoritairement sur la commune d'Argenteuil et un sur la commune de Bezons. Certains de ces EBC sont situés à proximité immédiate du tracé, notamment à l'extrémité est de la ligne.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme constitue un enjeu fort.

Équipements publics

Ils sont localisés en majorité dans les centres-villes. L'amélioration de leur accessibilité, notamment pour ceux dont le rayonnement dépasse l'échelle communale, pourrait leur apporter une attractivité supplémentaire

**Patrimoine**

Plusieurs périmètres de protection de monuments inscrits et classés sont interceptés par l'aire d'étude. Cependant, la plupart ne s'inscrivent pas en interface directe avec le projet, à l'exception de trois sites :

- À Argenteuil, la Chapelle Saint-Jean classée en 1945, et le château du Marais inscrit en 1931.
- À Bezons, l'oratoire du Val Notre-Dame, inscrit en 1984.

Il y a un enjeu faible de conservation et de covisibilité.

## 2.4. INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ASSOCIEES

Les incidences de la mise en compatibilité sur l'environnement et les mesures associées ont été analysées par rapport aux thématiques suivants :

- Vulnérabilité du territoire aux risques naturels ;
- Transport et déplacements ;
- Milieu naturel ;
- Milieu humain ;
- Patrimoine.

Les incidences induites par les MECDU sont plus nombreuses sur les communes de Bezons et Argenteuil, concernées par la majorité des aménagements prévus (dont les voies dédiées) dans le cadre du projet Bus entre Seine. Ces incidences sont donc présentées sous forme de tableau pour ces deux communes.

Tableau 2 : Incidences et mesures pour la commune d'Argenteuil

Argenteuil		
Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences et mesures prévues le cas échéant
Création d'un ER	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Les ER s'inscrivent partiellement sur des secteurs concernés par des PPRN (dont PPRI). Ils sont majoritairement créés en dehors des zones soumises au risque inondation. Les contraintes réglementaires découlant de ces plans sont prises en compte dans la conception du projet et dans la réalisation des travaux. Le projet n'induit pas d'augmentation du risque d'inondation pour les terrains riverain.
	Transport et déplacements	Incidences positives du fait des aménagements prévus (élargissement des voies pour les transports en commun, etc.).
	Milieu naturel	ER s'inscrivant en milieu urbain. Certains jouxtent un espace boisé classé. - le projet a été conceptualisé de façon à éviter tout EBC, - une attention particulière est portée à la biodiversité, particulièrement l'avifaune avec plusieurs mesures ERC dont l'adaptation de la période des travaux sur l'année et la protection des arbres existants.
	Milieu humain	Les ER créés nécessitent la réduction ou la suppression de certains ER existants recoupés.

Argenteuil		
Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences et mesures prévues le cas échéant
		Les contraintes réglementaires liées aux servitudes et aux réseaux ont été intégrées dans la conception du projet. Les réseaux seront déviés.
	Patrimoine	ER dans des périmètres de protection de monuments historiques. Du fait du caractère fortement urbanisé du secteur, covisibilités limitées.
Suppression totale / partielle d'emplacements réservés	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	Une majeure partie des emplacements réservés concernés par une suppression totale ou partielle ont pour objet des élargissements de voiries. Le projet consistant également en des élargissements de voiries, aucune mesure n'est nécessaire.
	Milieu naturel	<i>Sans objet</i>
	Milieu humain	Un échange entre la commune et le Maître d'Ouvrage a permis de cibler les emplacements réservés devant être maintenus et ceux pouvant être réduits ou supprimés. L'ER supprimé (création d'une contre-allée) n'est pas préjudiciable pour la commune qui a validé cette suppression et la vocation des ER réduits n'est pas remise en cause du fait de la réduction (ER destinés à des élargissements de voirie, réalisés dans le cadre du projet, et/ou faible réduction de surface).
	Patrimoine	<i>Sans objet</i>
Modification du règlement écrit	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Les zones recoupées s'inscrivent partiellement sur des secteurs concernés par des PPRN (dont PPRI). Le projet et les aménagements liés (dont les dépôts) autorisés dans le cadre de la modification du règlement respecteront les préconisations des PPRN.
	Transport et déplacements	La modification du règlement va permettre la réalisation d'un projet de transport en commun en site propre, de pistes cyclables et une requalification de l'espace piéton. L'impact est positif.
	Milieu naturel	<i>Sans objet</i>
	Milieu humain	
	Patrimoine	<i>Sans objet</i>



Tableau 3 : Incidences et mesures pour la commune de Bezons

Bezons		
Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences et mesures prévues le cas échéant
Création d'un ER	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Même incidence que pour Argenteuil
	Transport et déplacements	Même incidence que pour Argenteuil
	Milieu naturel	Même incidence que pour Argenteuil
	Milieu humain	Même incidence que pour Argenteuil
	Patrimoine	Même incidence que pour Argenteuil
Suppression totale / partielle d'emplacements réservés	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Sans objet
	Transport et déplacements	Même incidence que pour Argenteuil
	Milieu naturel	Sans objet
	Milieu humain	La volonté, dans le cadre du projet, est d'impacter le moins possible les ER et de préférer une réduction à une suppression. La réduction se cantonne aux emprises strictement nécessaires pour la réalisation de l'aménagement du projet. Le projet ne remet pas en question la vocation des ER supprimés (ayant pour vocation le passage d'un TCSP, devenir du projet) ou réduits (ER destinés à des élargissements de voirie, réalisés dans le cadre du projet, et/ou faible réduction de surface).
	Patrimoine	Sans objet
Modification du règlement écrit	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Même incidence que pour Argenteuil
	Transport et déplacements	Même incidence que pour Argenteuil
	Milieu naturel	Sans objet
	Milieu humain	Même incidence que pour Argenteuil
	Patrimoine	Sans objet

Pour la commune de Corneilles-en-Parisis, la MECDU (consistant en la création d'un ER) aura incidence positive sur les transports et déplacements via l'élargissement des voies pour les transports en commun et création de voies mode doux. Elle n'a pas d'incidence sur les autres thématiques.

La MECDU du PLU de la commune de Sartrouville consiste en la création d'un ER et la modification du règlement d'urbanisme. Tout comme la commune de Corneilles-en-Parisis, la création d'un ER a une incidence positive sur les transports et aménagements via les aménagements prévus. En ce qui concerne la modification du règlement, elle aura également un impact positif sur cette thématique en permettant la réalisation d'un projet de transport en commun en site propre, de pistes cyclables et une requalification de l'espace piéton. Elle n'a pas d'impact sur les autres thématiques hormis pour la vulnérabilité du territoire aux risques naturels, pour laquelle une attention particulière sera portée au respect des préconisations des PPRN en vigueur sur les secteurs recoupés, pour toutes les phases du projet.

## 2.5. INCIDENCES DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR LES SITES NATURA 2000

Compte tenu de l'éloignement et de l'absence de connectivités entre le projet et les zones du site Natura 2000 les plus proches, aucune incidence directe de destruction ou de dégradation n'est attendue sur les habitats naturels d'intérêt communautaire, les habitats d'espèces et les espèces d'intérêt communautaire au sein du site Natura 2000.

## 2.6. PRESENTATION DES VARIANTES ET JUSTIFICATION DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Aucune variante n'a été étudiée dans le cadre de la mise en compatibilité en tant que telle. Toutefois, les modifications réalisées dans les PLU ont été réduites au minimum pour le projet et se limitent à la modification/création des emplacements réservés et adaptation du règlement écrit. Le projet correspond au meilleur compromis répondant aux objectifs du projet et à la prise en compte des enjeux techniques, fonctionnels et environnementaux.

Les modifications du règlement ciblent spécifiquement la réalisation du projet et concernent uniquement les zones ci-dessous :

Tableau 4 : Zonages concernés par les MECDU

	Argenteuil	Bezons	Corneilles-en-Parisis	Sartrouville
Zones concernées par les MECDU	UA, UC, UE et UGP1	UA, UC, UF, UG et UP	-	UA, UAb, UAcpm, UB, UC, UCpm, UG, UIC et N

Pour les articles présentant des dispositions incompatibles avec le projet, les phrases suivantes sont généralement ajoutées pour permettre :

- Les travaux des projets d'infrastructures de transport « Les travaux, affouillements et exhaussement des sols nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » sont autorisés. »
- Les Bases vies des projets d'infrastructures de transport : « Les dépôts ou stockage de matériaux à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » sont interdits ».

Les documents graphiques du PLU seront également modifiés afin d'intégrer plusieurs modifications nécessaires à la compatibilité entre le projet et les documents d'urbanismes :

- la création d'emplacements réservés d'une superficie totale de 53 086 m<sup>2</sup> défini par l'élargissement de voiries en dehors des emprises publiques pour les voies dédiées,
- la suppression/réduction d'emplacements réservés.

Ces modifications sont présentées dans le tableau ci-après.

Tableau 5 : Modifications d'ER concernées par les MECDU

	Argenteuil	Bezons	Corneilles-en-Parisis	Sartrouville	Total
ER créées	21 381	27 153	1 392	3 160	53 086
ER réduits/modifiés	9 191	18 629	-	-	27 820

Compte tenu de la solution d'aménagement retenue pour le projet, il n'y a pas d'autre moyen que de réduire l'emprise de ces ER situés à proximité des voiries nécessitant l'élargissement de voirie.

## 2.7. DEFINITION DE CRITERES INDICATEURS ET MODALITES RETENUES POUR SUIVRE LES EFFETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE SUR L'ENVIRONNEMENT

L'objectif du suivi de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier a posteriori la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude. Ces indicateurs permettent aussi, le cas échéant, d'intervenir à un stade précoce pour prévenir les impacts négatifs imprévus par les mesures appropriées, et ce, neuf ans au plus après l'approbation du document (L.153-27 du code de l'urbanisme).

Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

A ce titre, un ensemble d'indicateurs a été défini sur les communes d'Argenteuil, Bezons, Corneilles-en-Parisis, et Sartrouville.

Les indicateurs suivants semblent pertinents pour évaluer l'impact des MECDU sur l'environnement. Il s'appuie sur les grandes orientations des PADD du PLU de chaque commune. Entre parenthèses, les tendances souhaitées :

- Pour Argenteuil :
  - L'amélioration du niveau de service des transports en commun et la création d'un TCSP (diminution des temps de parcours) ;
  - La desserte du Cœur de ville (augmentation de la desserte);
  - Ratio arbres abattus/arbres replantés sur le linéaire du projet (ratio positif) ;
  - Création de pistes cyclables et requalification de l'espace piéton (augmentation des modes doux).
- Pour Bezons :
  - Création de pistes cyclables et requalification de l'espace piéton (augmentation des modes doux) ;
  - Ratio arbres abattus/arbres replantés sur le linéaire du projet (ratio positif) ;
  - Amélioration de l'offre de transport en commun (diminution des temps de parcours).
- Pour Corneilles-en-Parisis :
  - Amélioration du niveau de service des transports en commun (diminution des temps de parcours) ;
  - Création de pistes cyclables et requalification de l'espace piéton (augmentation des modes doux) ;
  - Amélioration de l'offre de transport en commun (diminution des temps de parcours).

- Pour Sartrouville :
  - Création de pistes cyclables (augmentation des modes doux) ;
  - Requalification de l'espace piéton (augmentation des modes doux).



# 3. Présentation de l'évaluation environnementale des MECDU

3.1. Contexte réglementaire .....	15
3.2. Les PLU actuels et l'évaluation environnementale .....	15
3.3. Objectifs de l'évaluation environnemental des MECDU .....	15
3.4. Contenu de l'évaluation environnementale .....	15



## 3.1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Dans le cadre d'une démarche volontaire, le Maître d'Ouvrage a décidé de réaliser directement une évaluation environnementale de la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme nécessaire au projet de Bus Entre Seine, sans déposer préalablement de demande d'examen au cas par cas.

L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et son décret d'application n°2016-1110 du 11 août 2016 modifié par le décret n°2017-626 du 25 avril 2017 offrent la possibilité de réaliser une évaluation environnementale dite commune.

Cette procédure est codifiée à l'article R.122-27 du code de l'environnement : « *une procédure d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre, à l'initiative du maître d'ouvrage concerné pour un projet subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet impliquant soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme soit la modification d'un plan ou programme également soumis à évaluation environnementale, lorsque l'étude d'impact du projet contient l'ensemble des éléments mentionnés à l'article R.122-20* ». Ces éléments et leur localisation dans l'étude d'impact, sont précisés dans la pièce G.1. Préambule de l'étude d'impact.

## 3.2. LES PLU ACTUELS ET L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Les PLU d'Argenteuil, de Bezons, de Corneilles-en-Parisis et de Sartrouville ont fait l'objet d'une évaluation environnementale lors de leur élaboration.

## 3.3. OBJECTIFS DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTAL DES MECDU

Selon le Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie : « *L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est une démarche qui contribue au développement durable des territoires. Le fait d'interroger l'opportunité des décisions d'aménagement en amont de la réalisation des projets s'inscrit dans un objectif de prévention des impacts environnementaux et de cohérence des choix. À l'échelle d'un Schéma de Cohérence Territoriale ou d'un Plan Local d'Urbanisme, l'évaluation environnementale s'intéresse à l'ensemble des potentialités ou décisions d'aménagement concernant le territoire, et donc à la somme de leurs incidences environnementales, contrairement à l'étude d'impact qui analysera ensuite chaque projet individuellement.* »

L'objectif de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est de définir si :

- Les enjeux environnementaux de la zone sont compatibles avec l'utilisation du sol proposée dans le zonage et le règlement ;
- Les politiques portées sur la zone sont conciliables.

L'évaluation environnementale de la mise en compatibilité permet de s'interroger sur l'étendue des incidences des modifications apportées au document d'urbanisme et d'adapter les modifications initiales afin qu'elles n'aient pas de répercussions plus larges que le projet.

**La présente évaluation environnementale ne porte que sur les évolutions engendrées par la mise en compatibilité, et non sur l'ensemble des règles du document d'urbanisme.**

## 3.4. CONTENU DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Le contenu de la présente évaluation environnementale de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme s'appuie sur le contenu réglementé du rapport environnemental réalisé dans le cadre de l'élaboration d'un document d'urbanisme.

Le contenu défini par l'article R.104-18 du code de l'urbanisme est le suivant :

- Une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;
- Une analyse exposant :
  - Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
  - Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 du Code de l'Environnement ;
- L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document (ces éléments sont développés dans la pièce G.2 de l'étude d'impact) ;
- La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
- La définition des critères, indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;
- Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

Il est à noter que comme défini à l'article R.104-19 du code de l'urbanisme, le rapport est proportionné à l'importance du document d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. Par ailleurs, ce même article indique que le rapport peut se référer aux renseignements relatifs à l'environnement figurant dans d'autres études, plans ou documents.



# 4. Présentation des évolutions réglementaires nécessaires au projet de Bus Entre Seine

<b>4.1. Modifications nécessaires pour le projet par commune .....</b>	<b>17</b>
4.1.1. Argenteuil .....	17
4.1.2. Bezons .....	17
4.1.3. Sartrouville .....	17
4.1.4. Cormeilles-en-Parisis.....	18
<b>4.2. Articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes.....</b>	<b>18</b>

## 4.1. MODIFICATIONS NECESSAIRES POUR LE PROJET PAR COMMUNE

### 4.1.1. Argenteuil

Le projet est compatible avec le Plan d'Aménagement et de Développement Durable et les Orientations de d'Aménagement et de Programmation du PLU en vigueur. Il ne recoupe aucun Espace Boisé Classé ou élément remarquable présent sur la commune et n'est pas de nature à compromettre ou rendre les opérations concernées par les périmètres d'étude recoupés plus coûteuses.

En revanche, la réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé (ER) dédié au projet Bus entre Seine, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du PLU en vigueur n'en mentionnant pas. La réalisation du projet nécessite également la suppression d'un ER et la réduction de surface d'ER existants. Ces modifications induisent de modifier la liste des emplacements réservés présentée dans le rapport de présentation.

En ce qui concerne le règlement écrit, le projet n'est pas compatible avec le règlement des zones recoupées. Le règlement ne permettant pas les stockages et dépôts et/ou les affouillements/exhaussements nécessaires à la réalisation du projet.

La mise en compatibilité du PLU d'Argenteuil porte donc sur :

- la modification du plan de zonage afin d'y ajouter un emplacement réservé (n°87) de 21 381 m<sup>2</sup>.au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) et de supprimer ou de réduire la surface de certains ER existants ;
- la modification de la liste des emplacements réservés figurant dans le rapport de présentation afin d'y ajouter le nouvel ER et de supprimer ou réduire la surface de certains des ER existants ;
- la modification du règlement des zones recoupées avec l'ajout des mentions « *ou à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » ou « à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine ».*

### 4.1.2. Bezons

Le projet est compatible avec le Plan d'Aménagement et de Développement Durable et les Orientations de d'Aménagement et de Programmation du PLU en vigueur. Il ne recoupe aucun Espace Boisé Classé ou élément remarquable présent sur la commune.

En revanche, la réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé (ER) dédié au projet Bus entre Seine, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du PLU en vigueur n'en mentionnant pas. La réalisation du projet nécessite également la suppression de plusieurs ER et la réduction de surface d'ER existants. Ces modifications induisent de modifier la liste et le plan des emplacements réservés présentée dans le rapport de présentation.

Certains des ER recoupés et supprimés dans le cadre du projet sont dédiés à « l'élargissement pour transport en commun » soit le projet de prolongement du T2 (dit Trans Val de Seine). Or 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* ». La suppression de cette mention est nécessaire pour assurer la compatibilité du projet avec le PLU de Bezons.

En ce qui concerne le règlement écrit, le projet n'est pas compatible avec le règlement de cinq des sept zones recoupées. Le règlement ne permettant pas les stockages et dépôts ou les affouillements/exhaussements nécessaires à la réalisation du projet.

La mise en compatibilité du PLU de Bezons porte donc sur :

- La suppression de la mention « *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* » p.108 du diagnostic territorial ;
- la modification de la liste et du plan des emplacements réservés afin d'y ajouter un emplacement réservé (n°21) de 27 153 m<sup>2</sup>.au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) et de supprimer ou réduire la surface de certains des ER existants ;
- la modification du règlement des zones recoupées (UA, UC, UF, UG et UP) avec l'ajout des mentions « *et [de déchets] hors ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » sont également interdites* » ou « *ou à ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine ».*

### 4.1.3. Sartrouville

Le projet est compatible avec le Plan d'Aménagement et de Développement Durable et les Orientations de d'Aménagement et de Programmation du PLU en vigueur. Il ne recoupe aucun Espace Boisé Classé ou élément remarquable présent sur la commune et ne nécessite pas la modification ou la suppression des emplacements réservés recoupés.

En revanche, la réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du PLU en vigueur n'en mentionnant pas. Cet ajout induit de modifier la liste des emplacements réservés présentée dans le rapport de présentation, p.137.

En ce qui concerne le règlement écrit, le projet n'est pas compatible avec le règlement des zones recoupées. Le règlement ne permettant pas les stockages et/ou les affouillements/exhaussements nécessaires à la réalisation du projet.

La mise en compatibilité du PLU de Sartrouville porte donc sur la création d'un emplacement réservé (n°35) de 3 160 m<sup>2</sup>.au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) au plan de zonage et son ajout à la liste des emplacements réservés figurant dans le rapport de présentation à la page 137 et en annexe du PLU.

Le règlement écrit des zones recoupées sera modifié en ajoutant les phrases suivantes « *à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » ou « à l'exception des stockages nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » ou « ou autres que les stockages nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » . Les opérations d'affouillements et exhaussements de sol autres que celles nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » sont interdites.* ».



#### 4.1.4. Cormeilles-en-Parisis

Le projet est compatible avec le rapport de présentation, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable, les Orientations de d'Aménagement et de Programmation et le règlement du PLU en vigueur. Il ne recoupe aucun Espace Boisé Classé, n'affecte pas l'élément remarquable présent sur la commune et ne nécessite pas la modification ou la suppression de l'emplacement réservé recoupé.

En revanche, la réalisation du projet nécessite la création d'un emplacement réservé dédié au projet Bus entre Seine, le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du PLU en vigueur n'en mentionnant pas.

La mise en compatibilité du PLU de Cormeilles-en-Parisis porte donc sur la création d'un emplacement réservé (n°Bz) de 1 392 m<sup>2</sup>. au profit de Ile de France Mobilités (IDFM) au plan de zonage et son ajout à la liste des emplacements réservés annexée au PLU.

## 4.2. ARTICULATION AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

---

La mise en compatibilité des PLU d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis, et Sartrouville doit être compatible avec :

- Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) ;
- Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) ;
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) ;
- Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) ;

La compatibilité du projet avec les documents cités ci-dessus est décrite dans les MECDU et dans la pièce G.6 de la présente étude d'impact.

Les compatibilités des PLU avec les autres documents d'urbanisme sont présentées dans le tableau suivant :

Tableau 6 : Compatibilité des PLUs avec les autres plans et programmes

Documents	Compatibilité avec le PLU d'Argenteuil	Compatibilité avec le PLU de Bezons	Compatibilité avec le PLU de Cormeilles-en-Parisis	Compatibilité avec le PLU de Sartrouville
<b>Localisation de l'analyse dans le PLU</b>	<i>Rapport de présentation</i>  <i>Partie 3 – VIII Compatibilité du PLU avec d'autres documents d'urbanisme et certaines servitudes</i>	<i>Rapport de présentation</i>  <i>1-a Diagnostic territorial</i>  <i>Contexte et documents supra-communaux</i>	<i>Rapport de présentation</i>  <i>Partie 7 – Compatibilité avec les nomes et documents supra-communaux</i>	<i>Rapport de présentation</i>  <i>Partie 1 – Diagnostic et analyse des besoins actuels et futurs, Articulation du plan avec les documents avec lesquels il doit être compatible</i>
<b>Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)</b>	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
<b>Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)</b>	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
<b>Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)</b>	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
<b>Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)</b>	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible
<b>Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)</b>	Compatible	Compatible	Compatible	Compatible



# 5. Etat initial de l'environnement des zones concernées par les évolutions réglementaires nécessaires au projet

5.1. Aire d'étude.....	21
5.2. Enjeux relatifs à l'état initial de l'environnement.....	21



## 5.1. AIRE D'ETUDE

L'état initial présenté dans ce chapitre se base sur l'analyse réalisée dans la pièce G.4 de l'étude d'impact. La zone d'étude est présentée sur la carte ci-contre.

## 5.2. ENJEUX RELATIFS A L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Les thématiques pour lesquelles la mise en compatibilité des documents d'urbanisme est susceptible d'avoir des incidences sont présentés ici, à savoir :

- **Vulnérabilité du territoire aux risques naturels**
- **Transport et déplacements**
- **Milieu naturel**
- **Milieu humain**
- **Patrimoine**

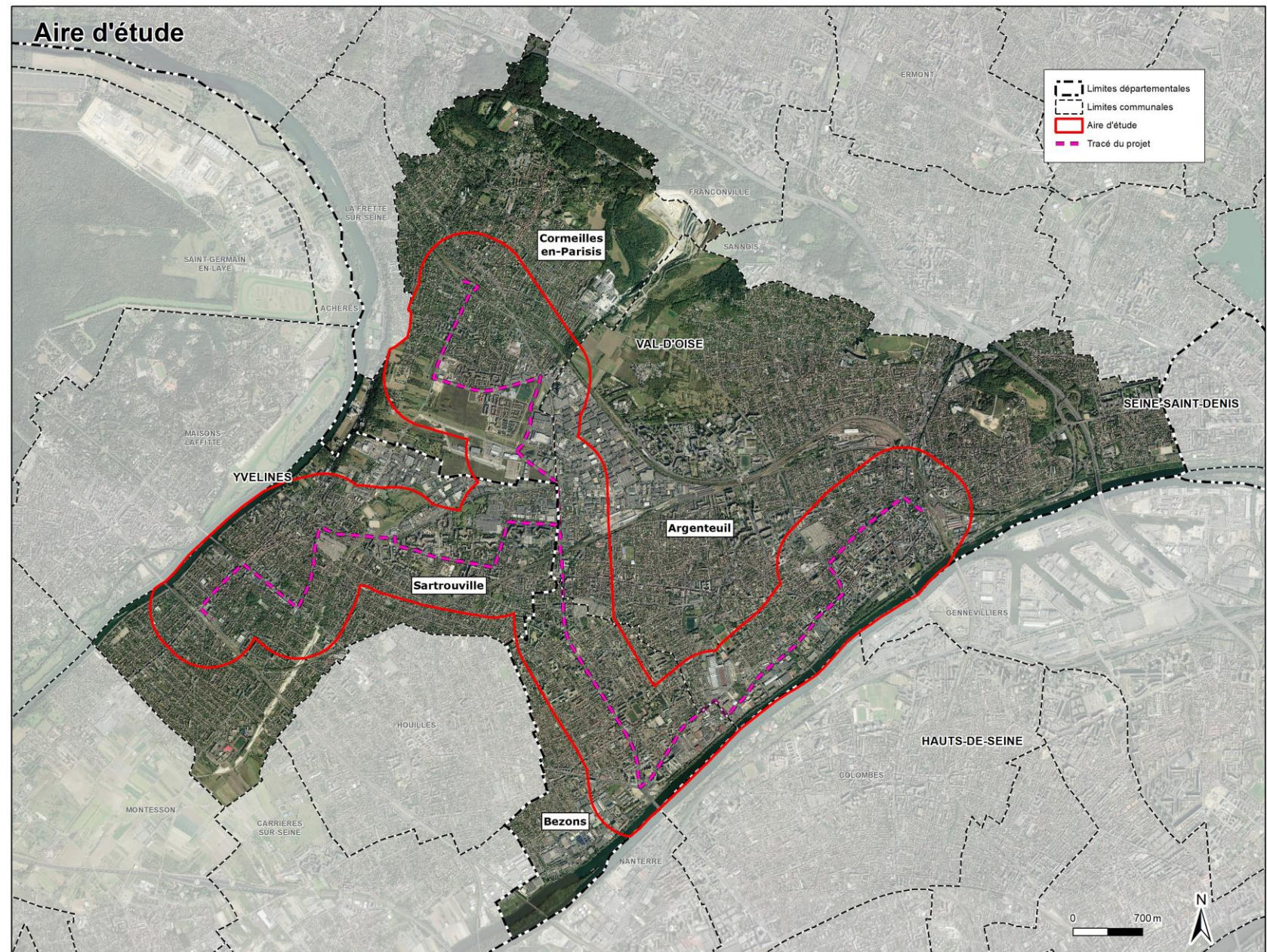


Figure 2 : Aire d'étude de l'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme



Thématique environnementale

Enjeux environnementaux

**Vulnérabilité du territoire aux risques naturels**

Risques mouvements de terrain et risque sismique

Les communes de l'aire d'étude sont soumises au risque de mouvement de terrain. L'aléa retrait-gonflement des argiles est moyen sur la quasi-totalité de l'aire d'étude, excepté à l'ouest sur la commune de Sartrouville avec une partie du territoire classée en aléa faible.

L'ensemble des communes est concerné par un risque de mouvement de terrain liés à d'anciennes cavités souterraines. Seules les communes de Cormeilles-en-Parisis et Argenteuil présentent un risque de dissolution du gypse, celui-ci est modéré à faible au nord et à l'est de l'aire d'étude. A proximité des Buttes du Parisis, celui-ci est fort. Le risque sismique est faible.

Risque inondation

Le risque inondation est présent sur l'ensemble des quatre communes, notamment à proximité des franges de l'aire d'étude. Trois PPRI sont en vigueur. Le risque d'inondation par remontée de nappe est particulièrement présent à l'ouest de l'aire d'étude sur les communes d'Argenteuil et de Bezons, tandis que le risque inondation par ruissellement pluvial concerne essentiellement la commune d'Argenteuil. Le risque inondation est modéré.

Risques climatiques

La région n'est que peu soumise aux risques climatiques (tempête, foudre et risque d'incendie).

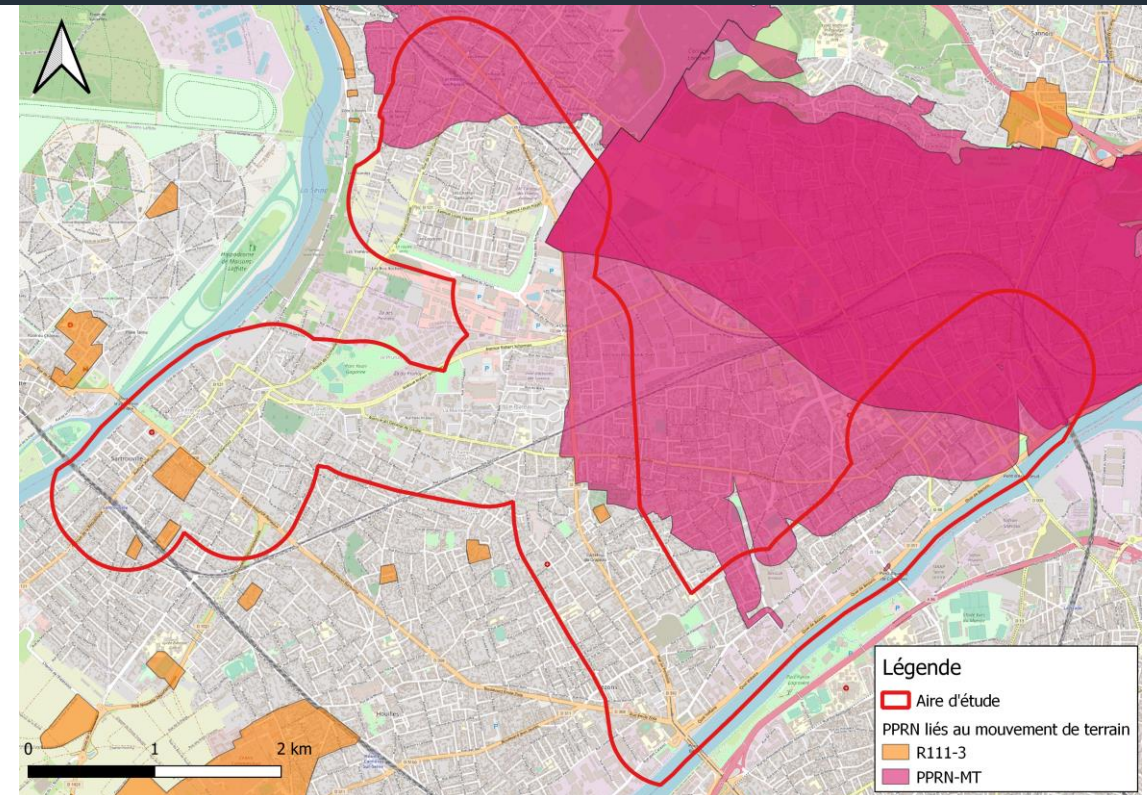


Figure 3 : Périmètres de PPRN à proximité de l'aire d'étude (source : DDT Yvelines et DDT Val d'Oise)

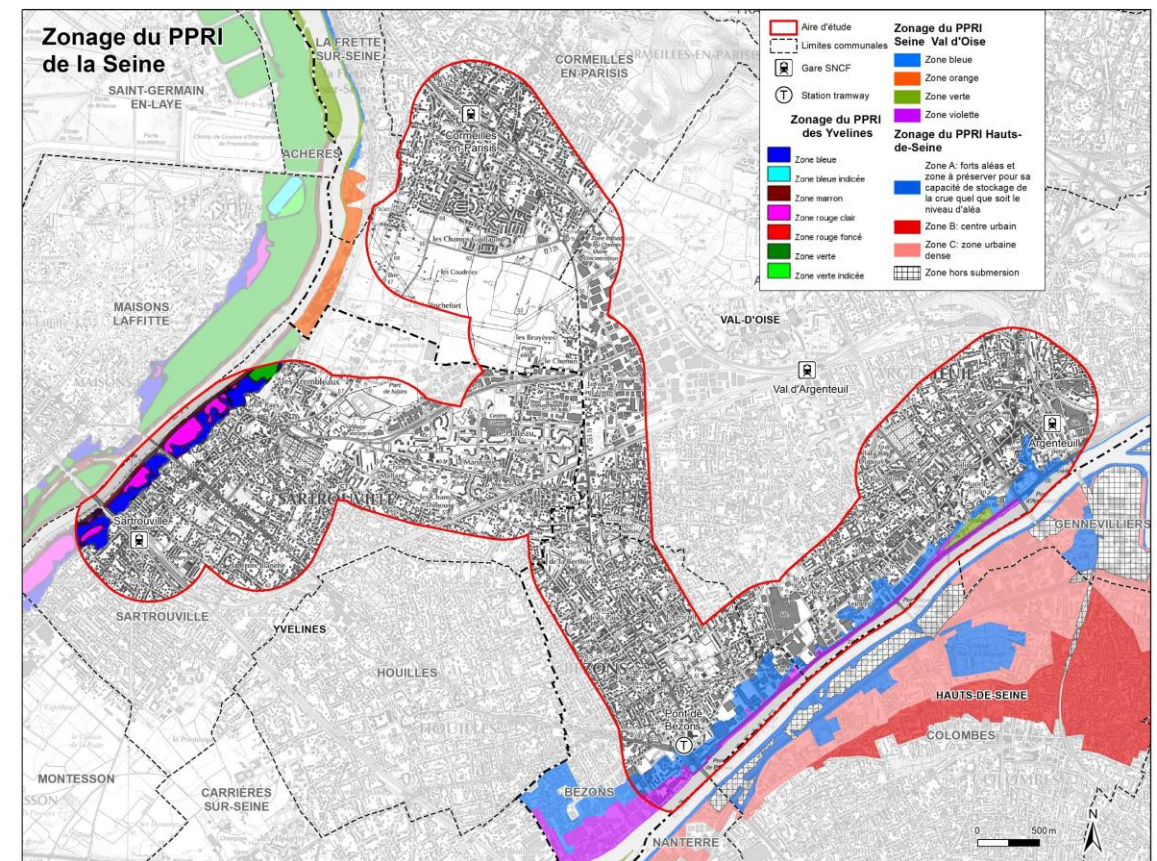


Figure 4 : Zonages réglementaires des PPRI (source : DDT 78, DDT92 et DDT 95)



**Transport et déplacements**Plans de déplacements urbains

Le PDUIF et un PLD (PLD de la communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine) concernent l'aire d'étude. Les principes de ces documents sont à respecter dans le cadre de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Réseau routier

Le secteur est marqué par une forte congestion routière aux heures de pointe. Les flux sont majoritairement orientés vers le centre de l'agglomération parisienne le matin et vers l'extérieur le soir. Les traversées de Seine (pont de Bezons, pont de Colombes, pont d'Argenteuil) concentrent le trafic et génèrent des remontées de file.

Le projet Bus Entre Seine est en interface avec des projet de requalification ou restructuration de voiries dans le cadre de projets urbains.

La pression sur le stationnement est importante sur le secteur des voies dédiées.

Réseau de transports en commun

Le secteur d'étude est desservi à ses extrémités par plusieurs lignes de transport collectif structurant (RER, Transilien, tramway) mais les déplacements internes au périmètre et entre ces modes lourds se font uniquement via le mode bus. Actuellement, les lignes de bus connaissent des difficultés d'exploitation liées à la congestion routière générale. Peu d'aménagements existent pour faciliter leur circulation.

Modes actifs

Actuellement, le territoire est faiblement équipé en infrastructures à destination des cyclistes. Plusieurs projets sont programmés dans les documents de planification.

Déplacements

La majorité des déplacements se font en dehors de l'aire d'étude.

Afin de faciliter les déplacements extérieurs, un rabattement optimal vers les lignes structurantes en lien avec la métropole (T2, Transilien J et L, RAR A) est nécessaire.

Des liaisons internes efficaces sont également nécessaires afin d'améliorer l'usage des transports collectifs sur ces types de déplacements, largement effectués en automobile aujourd'hui.

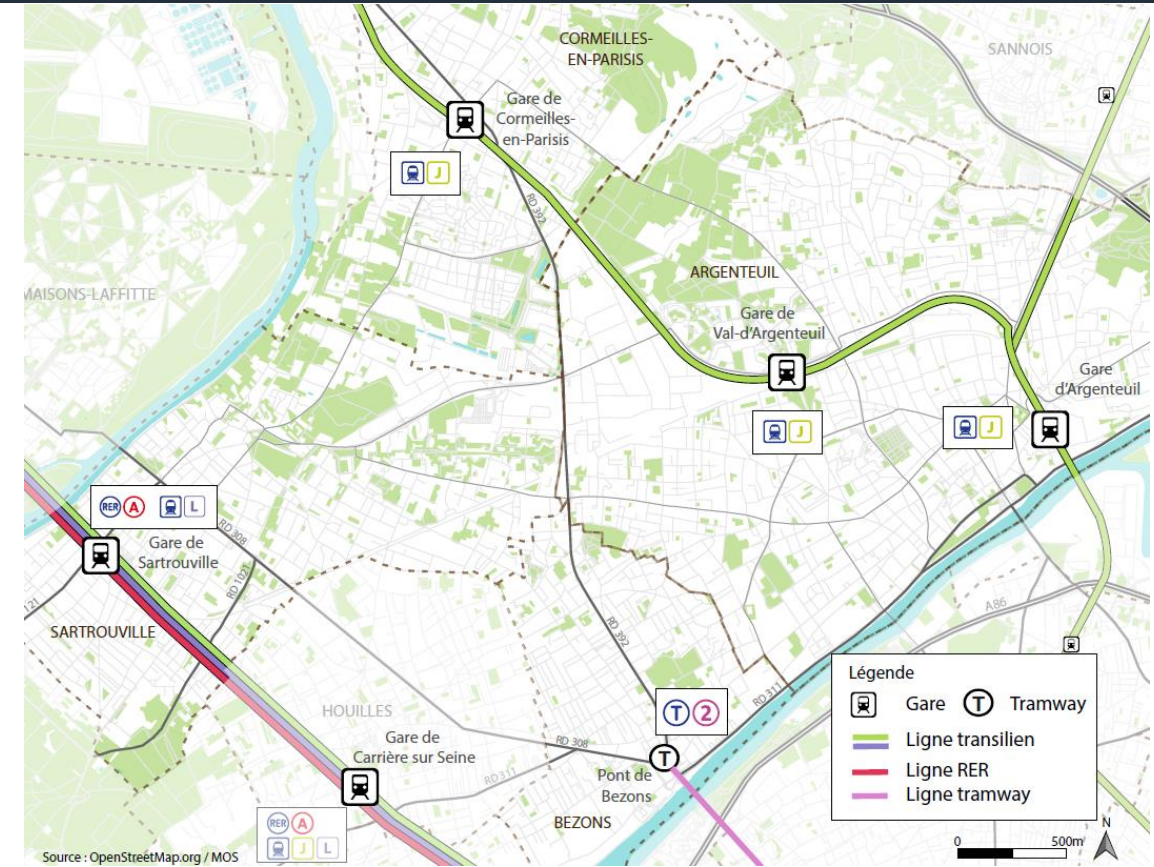


Figure 5 : Desserte actuelle du secteur d'étude par le réseau ferré

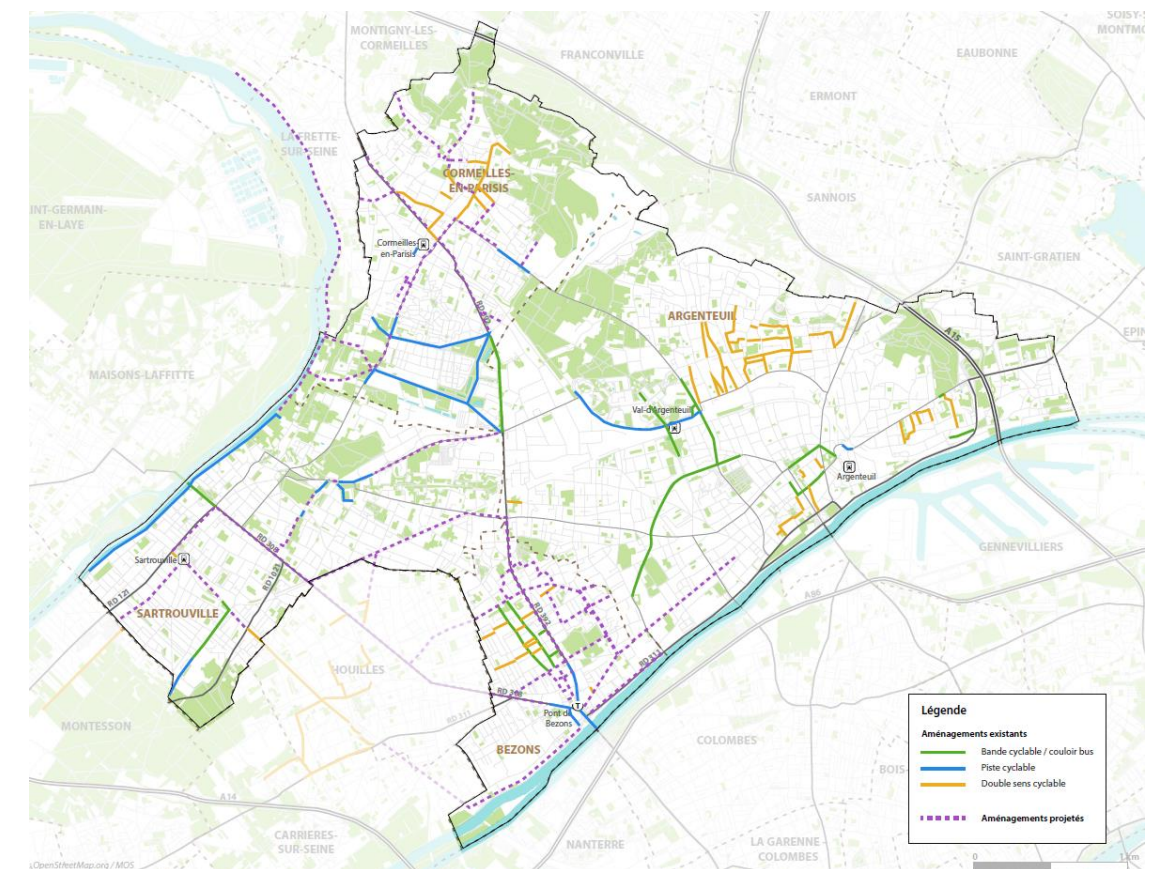


Figure 6 : Synthèse des aménagements cyclables existants/projetés



**Milieu naturel**Contexte Naturel

L'aire d'étude est située en milieu fortement urbanisé. Elle n'est pas concernée par des zones de protection particulière. L'aire d'étude est en partie concernée par une continuité écologique identifiée au SRCE (« Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes » ) sur les communes de Sartrouville et Cormeilles-en-Parisis. L'enjeu est faible.

Résultats des inventaires faune/flore

Une espèce floristique « en danger » a été recensée (le Gnaphale blanc-jaunâtre) le long de la Seine en bordure Nord de l'aire d'étude. Elle n'est pas directement concernée par le projet. Les enjeux peuvent être ponctuellement forts en ce qui concerne les espèces d'oiseaux. Les autres espèces faunistiques ne présentent pas particulièrement d'enjeux. Les différents enjeux sont détaillés dans la pièce G.4, §Milieu Naturel.

Zone humide

L'aire d'étude n'est pas concernée par la problématique zone humide.

Diagnostic phytosanitaire

De nombreux arbres d'alignement sont présents au sein de l'aire d'étude. Leur état phytosanitaire est variable (de très correct à mauvais). Leur préservation constitue un enjeu pour la diminution de l'Ilot de Chaleur Urbain.

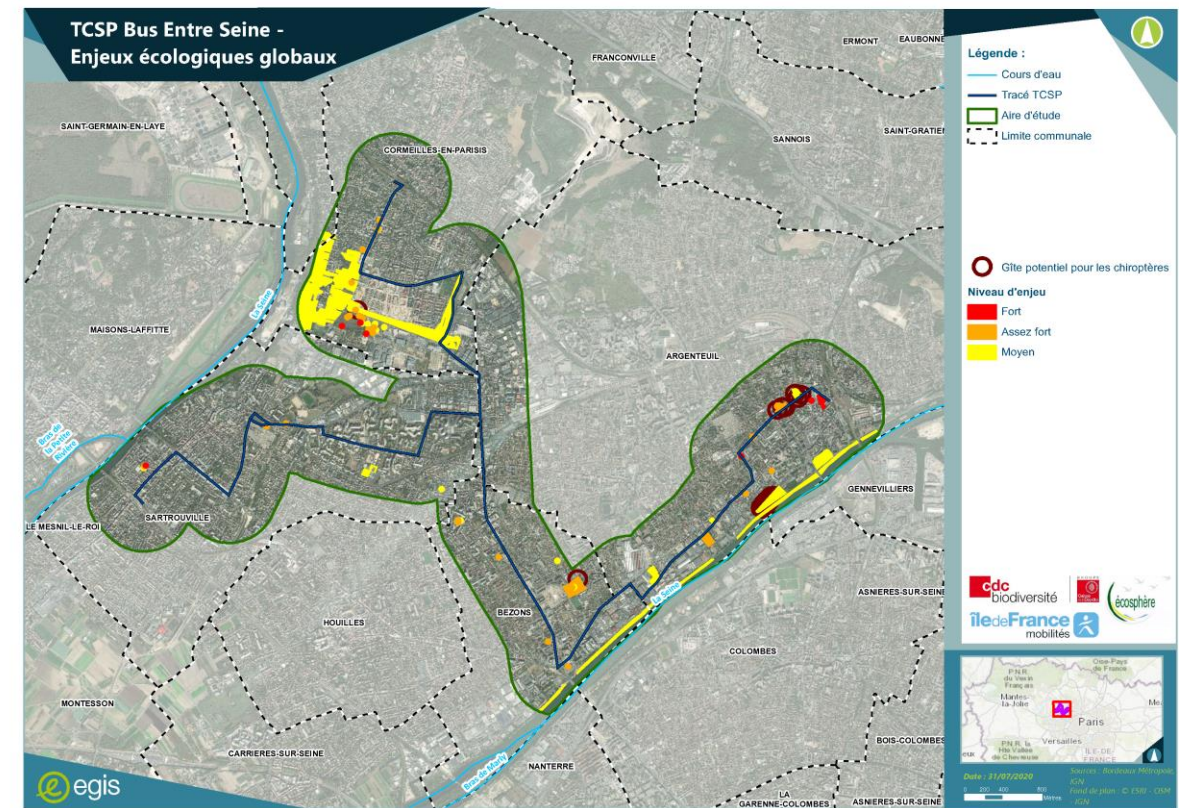


Figure 7 Synthèse des enjeux écologiques

**Milieu humain**Documents de planification du territoire

De nombreux documents de planification couvrent l'aire d'étude. Bien que tous n'aient pas une portée réglementaire, il existe un fort enjeu de compatibilité et de cohérence de la MECDU avec l'aménagement du territoire, intercommunal, métropolitain, départemental et régional.

Les PLU des communes traversées comportent de emplacements réservés. Il s'agit notamment d'emplacements liés à l'élargissement ou la création de voiries, la construction d'équipements publics, la création de voies de circulation douce, la création d'espaces verts. On note également la présence d'espaces boisés classés, majoritairement sur la commune d'Argenteuil et un sur la commune de Bezons. Certains de ces EBC sont situés à proximité immédiate du tracé, notamment à l'extrémité est de la ligne.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme constitue un enjeu fort.

Equipements publics

Les équipements publics sont localisés en majorité dans les centres-villes. L'amélioration de l'accessibilité des équipements, dont notamment ceux pour lesquels le rayonnement dépasse l'échelle communale, pourrait leur apporter une attractivité supplémentaire.

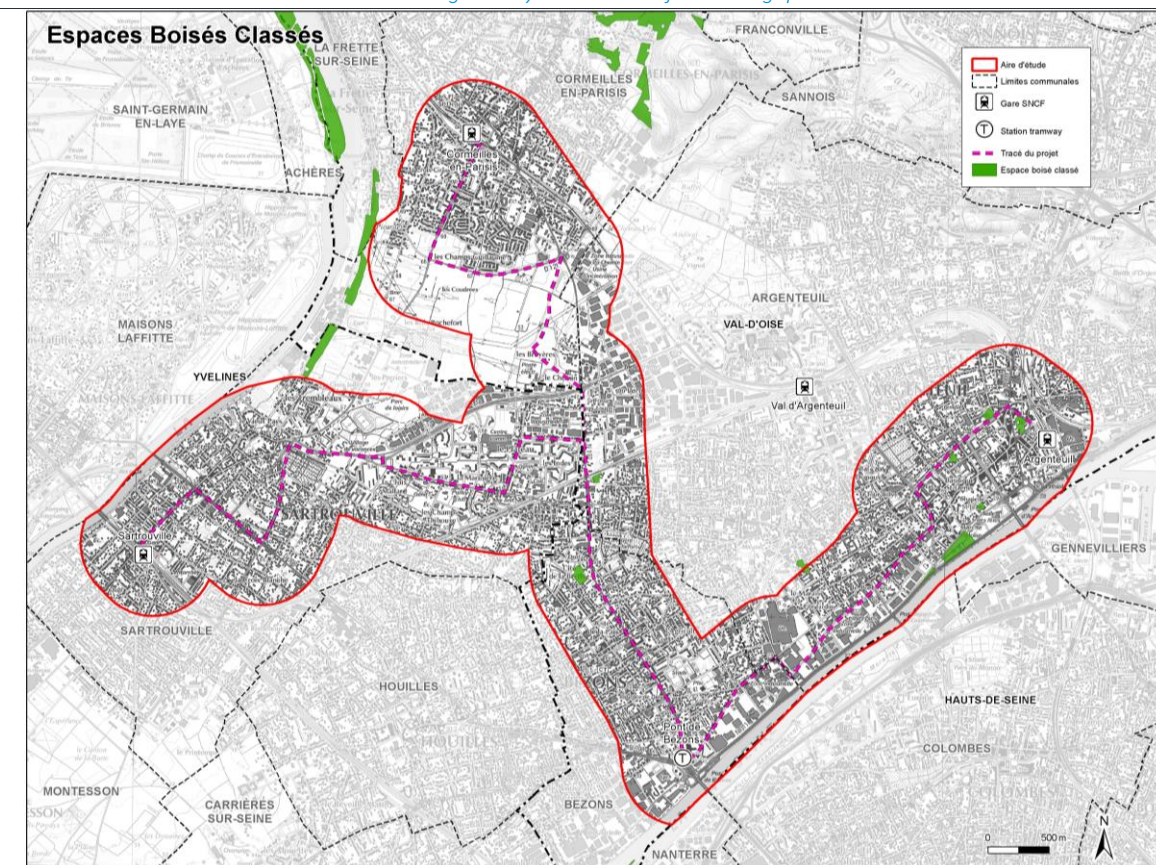


Figure 8 : Espaces Boisés classés situés dans l'aire d'étude



## Patrimoine

Plusieurs périmètres de protection de monuments inscrits et classés sont interceptés par le fuseau d'étude, principalement au sein du Domaine de Maisons-Laffitte. Cependant, la plupart de ces monuments historiques ne s'inscrit pas en interface directe avec le projet, à l'exception de trois sites :

- À Argenteuil, la Chapelle Saint-Jean classée en 1945, et le château du Marais inscrit en 1931.
- À Bezons, l'oratoire du Val Notre-Dame, inscrit en 1984.

Il y a un enjeu faible de conservation et de covisibilité.

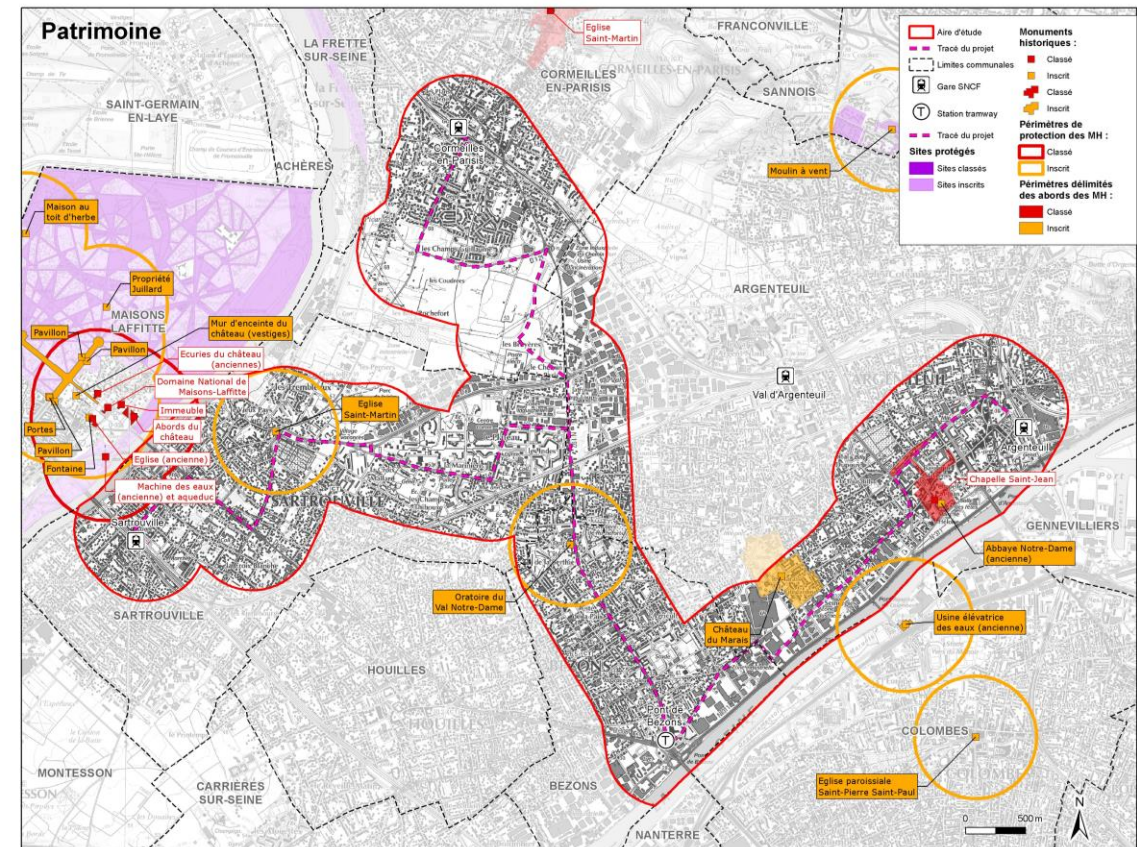


Figure 9 : Patrimoine historique de l'aire d'étude



# 6. Incidences de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'environnement et mesures associées

6.1. Mise en compatibilité du PLU d'Argenteuil .....	27
6.2. Mise en compatibilité du PLU de Bezons.....	30
6.3. Mise en compatibilité du PLU de Cormeilles-en-Parisis .....	32

## 6.1. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU D'ARGENTEUIL

Les incidences potentielles des modifications du PLU d'Argenteuil sont présentées par thématique dans le tableau ci-après :

Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences	Mesures		
			Évitement	Réduction	Compensation
Création d'emplacements réservés	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Les emplacements réservés s'inscrivent partiellement sur des secteurs concernés par la zone Bleue ou violette du PPRI de Bezons et Argenteuil et par des plans de prévention des risques de mouvements de terrain liés au gypse, aux anciennes carrières et au retrait-gonflement d'argiles	Les emplacements réservés sont majoritairement créés en dehors des zones soumises au risque inondation.	Les contraintes réglementaires découlant des périmètres de prévention des risques naturels sont prises en compte dans la conception du projet et dans la réalisation des travaux pour lequel ces ER sont créés. La réalisation du projet n'entraînera pas d'augmentation du risque d'inondation pour les terrains riverain.	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	Les emplacements réservés créés ont pour objectif l'élargissement de voirie afin d'accueillir des bus en site propre et la création de voies mode doux. La création de cet emplacement réservé aura donc une incidence positive.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu naturel	Les emplacements réservés créés s'inscrivent en milieu urbain. Certains jouxtent des espaces boisés classés.	Les emprises des ER ont été définies de façon à éviter tout espace boisé classé et les zones à fort enjeux faune flore.	Seules quelques zones à enjeux avifaune sont concernés. Les mesures ERC mises en place dans le cadre du projet afin d'éviter ou de réduire les impacts sur l'avifaune sont : <ul style="list-style-type: none"> <li>• : La mise en place d'un balisage préventif divers ou d'une mise en défens ou d'un dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables en phase chantier ;</li> <li>• L'adaptation de la période des travaux sur l'année ;</li> <li>• La protection des arbres existants en phase travaux et plantation d'arbres indigènes ;</li> <li>• L'assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier.</li> </ul>	Les incidences sur le milieu naturel induit par la MECDU sont faibles. Aucune mesure de compensation spécifique n'est donc nécessaire. Toutefois, des mesures de compensation liées aux impacts du projet sur la biodiversité sont réalisées dans le cadre de ce dernier, objet de la création d'ER.
	Milieu humain	Les emplacements réservés nécessitent la réduction ou la suppression de certains emplacements réservés existants recoupés.	<i>Sans objet</i>	Les contraintes réglementaires liées aux servitudes et aux réseaux ont été intégrées dans la conception du projet. Les réseaux seront déviés	<i>Sans objet</i>
	Patrimoine	Certains des emplacements réservés seront inclus dans un périmètre de protection de monuments historiques. Néanmoins, le caractère fortement urbanisé du secteur limite les co-visibilités.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>

Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences	Mesures		
			Évitement	Réduction	Compensation
	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	Une majeure partie des emplacements réservés concernés par une suppression totale ou partielle ont pour objet des élargissements de voiries. Ces élargissements seront réalisés dans le cadre du nouvel ER créé.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu naturel	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
Suppression totale / partielle d'emplacements réservés		La modification d'une partie des ER permettra la réalisation du projet du BES. Ces ER sont : <u>Emplacement réservé 3 :</u> Cet emplacement est destiné à la maîtrise foncière de l'avenue du Marais. Une réduction de 7 % (124 m <sup>2</sup> ) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU. <u>Emplacement réservé 5 :</u> Cet emplacement est destiné à l'élargissement de l'avenue Georges Clémenceau. Une réduction de 39 % (97 m <sup>2</sup> ) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU. <u>Emplacement réservé 6 :</u> Cet emplacement est destiné à l'élargissement de l'avenue de Jean Jaurès. Une réduction de 3 % (17 m <sup>2</sup> ) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU. <u>Emplacement réservé 14 :</u> Cet emplacement est destiné à la réalisation d'une contre-allée (Pont aqueduc de Colombes). Une réduction de 9 % (67 m <sup>2</sup> ) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU. <u>Emplacement réservé 17 :</u> Cet emplacement est destiné à l'élargissement de la route de Pontoise. Il est supprimé dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU. <u>Emplacement réservé 57 :</u> Cet emplacement est destiné à l'élargissement de la rue Henri Barbusse. Une réduction de 78 % (292 m <sup>2</sup> ) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU. <u>Emplacement réservé 59 :</u> Cet emplacement est destiné à la création d'une voie entre la rue Henri Barbusse et la rue du Péroutzet. Une réduction de 2 % (33 m <sup>2</sup> ) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU.	Un échange entre la commune et le Maître d'Ouvrage a permis de cibler les emplacements réservés devant être maintenus et ceux pouvant être réduits ou supprimés. La volonté, dans le cadre du projet, étant d'impacter le moins possible les ER et de préférer une réduction à une suppression. La réduction se cantonne aux emprises strictement nécessaires pour la réalisation de l'aménagement du projet.	L'impact sur le milieu humain est faible, la majorité des emplacements réservés recoupés concernant des élargissements de voirie qui sont prévus dans le cadre du projet. Le projet ne remet pas en question l'objet de l'ER n°14, visant la réalisation d'une contre-allée. En effet, seuls 9 % de la surface de l'ER est réduite. En ce qui concerne l'ER n°59, qui porte sur la création d'une voie entre la rue Henri Barbusse et la rue du Péroutzet., le projet ne remet pas en question la vocation de cet ER. En effet, seuls 2 % de la surface de l'ER est réduite. Pour l'ER n°86, visant la création d'équipements publics, le projet permettra d'améliorer leur desserte. De plus, seul 0,1 % de la surface de l'ER étant réduite, le projet ne remet pas en question la vocation de cet ER. Dans le cas de la suppression de l'ER17, celle-ci a été effectuée en concertation avec le département, propriétaire de l'ER. En effet, l'élargissement est désormais réalisé dans le cadre du projet Bus Entre Seine, cet ER n'a donc plus lieu d'être.  L'impact résiduel est faible.	<i>Sans objet</i>
	Milieu humain				



Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences	Mesures		
			Évitement	Réduction	Compensation
		<p><u>Emplacement réservé 68 :</u> Cet emplacement est destiné à l'élargissement de la rue Michel Carré. Une réduction de 43% (3 351 m<sup>2</sup>) de l'emplacement réservé est prévu dans le cadre de la MECDU.</p> <p><u>Emplacement réservé 86 :</u> Cet emplacement est destiné à la réalisation d'équipements publics avenue Jean Jaurès. Une réduction de 0,1 % (13 m<sup>2</sup>) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU.</p>			
	Patrimoine	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
Modification du règlement écrit	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Les zones recoupées s'inscrivent partiellement sur des secteurs concernés par le PPRI de Bezons et Argenteuil et par des plans de prévention des risques de mouvements de terrain liés au gypse, aux anciennes carrières et au retrait-gonflement d'argiles	<i>Sans objet</i>	Le projet et les aménagements liés (dont les dépôts) autorisés dans le cadre de la modification du règlement respecteront les préconisations du PPRI et des PPRN.	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	La modification du règlement va permettre la réalisation d'un projet de transport en commun en site propre, de pistes cyclables et une requalification de l'espace piéton. L'impact est positif.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu naturel	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu humain	L'ajout des mentions permettant les chantiers d'infrastructures de transport ne changeront pas le cadre réglementaire du milieu humain	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Patrimoine	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>

## 6.2. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE BEZONS

Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences	Mesures		
			Évitement	Réduction	Compensation
Création d'emplacements réservés	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Les emplacements réservés s'inscrivent partiellement sur des secteurs concernés par des périmètres de prévention des risques de mouvements de terrain liés au gypse, aux anciennes carrières et au retrait-gonflement d'argiles	Les emplacements réservés sont situés en dehors des zones soumises au risque inondation.	Les contraintes réglementaires découlant des périmètres de prévention des risques naturels sont prises en compte dans la conception du projet et dans la réalisation des travaux pour lequel ces ER sont créés.	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	Les emplacements réservés créés ont pour objectif l'élargissement de voirie afin d'accueillir des bus en site propre et la création de voies mode doux. La création de cet emplacement réservé aura donc une incidence positive.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu naturel	Les emplacements réservés créés s'inscrivent en milieu urbain. L'un d'entre eux jouxte un espace boisé classé.	Les emprises des ER ont été définies de façon à éviter tout espace boisé classé et les zones à fort enjeux faune flore.	Seules quelques zones à enjeux avifaune sont concernés. Les mesures ERC mises en place dans le cadre du projet afin d'éviter ou de réduire les impacts sur l'avifaune sont : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mise en place d'un balisage préventif divers ou d'une mise en défens ou d'un dispositif de protection d'une station d'une espèce patrimoniale, d'un habitat d'une espèce patrimoniale, d'habitats d'espèces ou d'arbres remarquables en phase chantier ;</li> <li>• L'adaptation de la période des travaux sur l'année ;</li> <li>• La protection des arbres existants en phase travaux et plantation d'arbres indigènes ;</li> <li>• L'assistance environnementale et/ou maîtrise d'œuvre en phase chantier.</li> </ul>	Les incidences sur le milieu naturel induit par la MECDU sont faibles. Aucune mesure de compensation spécifique n'est donc nécessaire. Toutefois, des mesures de compensation liées aux impacts sur la biodiversité sont réalisées dans le cadre du projet Bus entre Seine, objet de la création d'ER.
	Milieu humain	Les emplacements réservés nécessitent la réduction ou la suppression de certains emplacements réservés existants recoupés.	<i>Sans objet</i>	Les contraintes réglementaires liées aux servitudes et aux réseaux ont été intégrées dans la conception du projet. Les réseaux seront déviés.	<i>Sans objet</i>
	Patrimoine	Les emplacements réservés seront inclus dans les périmètres de protection de monuments historiques. Néanmoins, le caractère fortement urbanisé du secteur limite les co-visibilités.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>

Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences	Mesures		
			Évitement	Réduction	Compensation
	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	Une majeure partie des emplacements réservés concernés par une suppression totale ou partielle ont pour objet des élargissements de voiries	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu naturel	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
Suppression totale / partielle d'emplacements réservés	Milieu humain	<p>La modification d'une partie des ER permettra la réalisation du projet du BES. Ces ER sont :</p> <p><u>Emplacement réservé 2a :</u> Cet emplacement est destiné à l'élargissement de 8 mètres du Boulevard G. Delambre, et notamment à la réalisation d'une voie mode doux. Une réduction de 83% (1 375 m<sup>2</sup>) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU.</p> <p><u>Emplacement réservé 3a :</u> Cet emplacement est destiné à l'élargissement de la rue Victor Hugo. Une réduction de 32 % (44 m<sup>2</sup>) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU.</p> <p><u>Emplacement réservé 5b, 5c, 5d, 5e, 5f, 5g, 5h, 5i, 5j, 5k, 5l, 5m, 5n, 5o, 5p, 5q :</u> Ces emplacements sont destinés à l'élargissement de l'avenue Gabriel Péri. Ils sont supprimés dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU.</p> <p><u>Emplacement réservé 12 :</u> Cet emplacement est destiné à la création d'un emplacement d'un espace vert au 79 rue Jean Jaurès. Une réduction de 20 % (143 m<sup>2</sup>) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU.</p> <p><u>Emplacement réservé 19 :</u> Cet emplacement est destiné à la création d'équipements publics municipaux rue Danièle Casanova et boulevard du Général Delambre.</p>	<p>La volonté, dans le cadre du projet, est d'impacter le moins possible les ER et de préférer une réduction à une suppression. La réduction se cantonne aux emprises strictement nécessaires pour la réalisation de l'aménagement du projet Bus entre Seine.</p>	<p>L'impact sur le milieu humain est faible, la majorité des emplacements réservés recoupés concernant des élargissements de voirie qui sont prévus dans le cadre du projet.</p> <p>En ce qui concerne l'ER n°12 dont l'objet est la création d'un espace vert, le projet Bus Entre Seine permettra d'améliorer sa desserte. En outre, il comprend des aménagements paysagers qui pourront être complémentaires de l'espace vert créé. L'impact est donc faible.</p> <p>Pour l'ER n°19, visant la création d'équipements publics, le projet permettra d'améliorer leur desserte. De plus, seuls 15 % de la surface de l'ER étant réduite, le projet ne remet pas en question la vocation de cet ER.</p> <p>Les ER 5b, 5c, 5d, 5e, 5f, 5g, 5h, 5i, 5j, 5k, 5l, 5m, 5n, 5o, 5p, 5q, supprimés dans le cadre du projet, ont pour vocation le passage d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui est le devenir du projet Bus entre Seine.</p> <p>L'impact résiduel est faible.</p>	<i>Sans objet</i>

Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences	Mesures		
			Évitement	Réduction	Compensation
Modification du règlement écrit		Une réduction de 15 % (1 209 m <sup>2</sup> ) de l'emplacement réservé est prévue dans le cadre de la MECDU.			
	Patrimoine	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Les zones recoupées s'inscrivent partiellement sur des secteurs concernés par des plans de prévention des risques de mouvements de terrain liés au gypse, aux anciennes carrières et au retrait-gonflement d'argiles	<i>Sans objet</i>	Le projet et les aménagements liés (dont les dépôts) autorisés dans le cadre de la modification du règlement respecteront les préconisations des PPRN.	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	La modification du règlement va permettre la réalisation d'un projet de transport en commun en site propre, de pistes cyclables et une requalification de l'espace piéton. L'impact est positif.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu naturel	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu humain	L'ajout des mentions permettant les chantiers d'infrastructures de transport ne changeront pas le cadre réglementaire du milieu humain	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Patrimoine	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>

### 6.3. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE CORMEILLES-EN-PARISIS

Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences	Mesures		
			Évitement	Réduction	Compensation
Création d'emplacements réservés	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	L'emplacement réservé créé a pour objectif l'élargissement de voirie afin d'accueillir des transports en commun et la création de voies mode doux. La création de cet emplacement réservé aura donc une incidence positive.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu naturel	L'emplacement réservé crée s'inscrit en milieu urbain et n'aura donc pas d'impact sur le milieu naturel.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu humain	L'emplacement réservé ne se superpose pas à des emplacements réservés existants.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Patrimoine	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>

## 6.4. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE SARTROUVILLE

Modification du PLU	Thématique environnementale	Incidences	Mesures		
			Évitement	Réduction	Compensation
Création d'emplacements réservés	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	L'emplacement réservé créé a pour objectif l'élargissement de voirie afin d'accueillir des transports en commun et la création de voies mode doux. La création de cet emplacement réservé aura donc une incidence positive.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu naturel	L'emplacement crée s'inscrit en milieu urbain et n'aura donc pas d'impact sur le milieu naturel.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu humain	L'emplacement réservé ne se superpose à aucun des emplacements réservés existants.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Patrimoine	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
Modification du règlement écrit	Vulnérabilité du territoire aux risques naturels	Les zones recoupées s'inscrivent partiellement sur des secteurs concernés par des plans de prévention des risques de mouvements de terrain aux anciennes carrières. Le règlement, dans son annexe 2, indique plusieurs règles à observer à l'intérieur de ces secteurs. La réalisation projet ne nécessite pas de modifier ces dernières.	<i>Sans objet</i>	Les dépôts et le projet autorisés dans le cadre de cette modification de zonage respecteront les préconisations des PPRN et les règles énoncées dans l'annexe 2 du règlement du PLU.	<i>Sans objet</i>
	Transport et déplacements	La modification du règlement va permettre la réalisation d'un projet de transport en commun en site propre, de pistes cyclables et une requalification de l'espace piéton. L'impact est positif.	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu naturel	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Milieu humain	L'ajout des mentions du projet Bus entre Seine ne changeront pas le cadre réglementaire du milieu humain	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>
	Patrimoine	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>	<i>Sans objet</i>





# 7. Incidences de la mise en compatibilité sur les sites Natura 2000

Compte tenu de l'éloignement et de l'absence de connectivités entre le projet et les zones du site Natura 2000 les plus proches, aucune incidence directe de destruction ou de dégradation n'est attendue sur les habitats naturels d'intérêt communautaire, les habitats d'espèces et les espèces d'intérêt communautaire au sein du site Natura 2000. L'analyse détaillée est présentée au sein de la pièce G.7 de la présente étude d'impact.

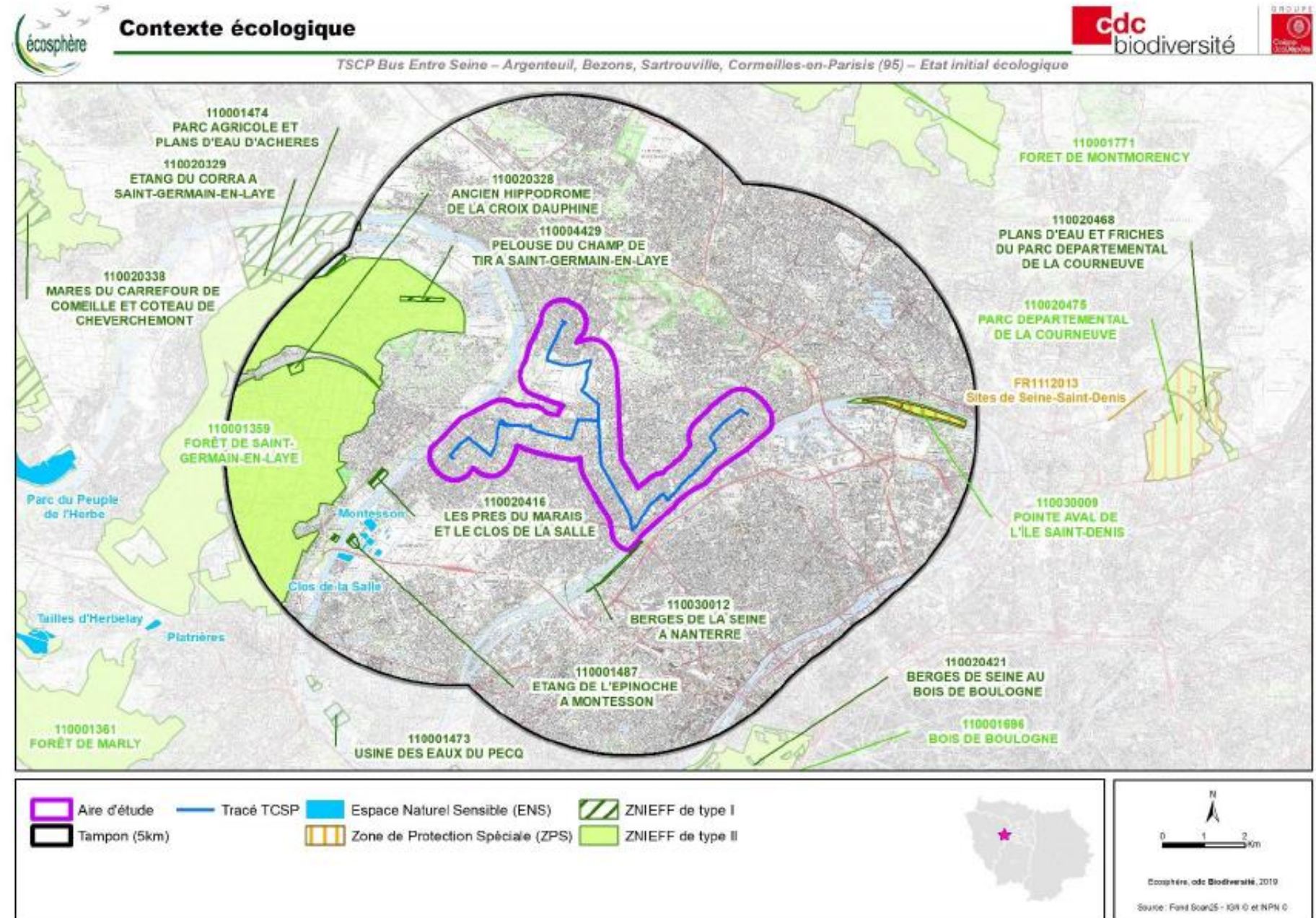


Figure 10 : Projet Bus entre Seine et les zonages réglementaires (source : Ecosphère)



# 8. Présentation des variantes et justification de la mise en compatibilité

Les adaptations du PLU d'Argenteuil, Bezons, Corneilles-en-Parisis et Sartrouville proposées visent à mettre en compatibilité les documents d'urbanismes avec le projet de Bus Entre Seine. La procédure est portée par déclaration d'utilité publique.

La justification de l'utilité publique du projet figure dans la pièce B du dossier d'enquête publique. Le projet a fait l'objet de variantes présentées dans la pièce G.3 du dossier d'enquête publique :

- Des variantes de tracé ont été étudiées entre le centre-ville d'Argenteuil et le pont de Bezons
- Des variantes d'insertion ont été étudiées pour les boulevards Maurice Berteaux, Leon Feix et Gallieni-Jeanne d'Arc, la rue Michel Carré et la RD 308.

Concernant la mise en compatibilité en tant que telle, aucune variante n'a été étudiée. Toutefois, les modifications réalisées dans les PLU ont été réduites au minimum pour le projet et se limitent à la modification/création des emplacements réservés et adaptation du règlement écrit.

Le projet correspond au meilleur compromis répondant aux objectifs du projet et à la prise en compte des enjeux techniques, fonctionnels et environnementaux.

Les modifications du règlement ciblent spécifiquement la réalisation du projet et concernent uniquement les zones ci-dessous :

Tableau 8 : Zonages concernés par les MECDU

	Argenteuil	Bezons	Corneilles-en-Parisis	Sartrouville
<b>Zones concernées par les MECDU</b>	UA, UC, UE et UGP1	UA, UC, UF, UG et UP	-	UA, UAb, UAcpm, UB, UC, UCpm, UG, UIC et N

Pour les articles présentant des dispositions incompatibles avec le projet, les phrases suivantes sont généralement ajoutées pour permettre :

- Les travaux des projets d'infrastructures de transport « Les travaux, affouillements et exhaussement des sols nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » sont autorisés. »
- Les bases vies des projets d'infrastructures de transport : « Les dépôts ou stockage de matériaux à l'exception de ceux nécessaires à la réalisation du projet de transport « Bus Entre Seine » sont interdits ».

Les documents graphiques du PLU seront également modifiés afin d'intégrer plusieurs modifications nécessaires à la compatibilité entre le projet et les documents d'urbanismes :

- la création d'emplacements réservés d'une superficie totale de 53 086 m<sup>2</sup> défini par l'élargissement de voiries en dehors des emprises publiques pour les voies dédiées,
- la suppression/réduction d'emplacements réservés.

Ces modifications sont présentées dans le tableau ci-après.

Tableau 9 : Modifications d'ER concernées par les MECDU

	Argenteuil	Bezons	Corneilles-en-Parisis	Sartrouville	Total
<b>ER créées</b>	21 381	27 153	1 392	3 160	<b>53 086</b>
<b>ER réduits/modifiés</b>	9 191	18 629	-	-	<b>27 820</b>

La mise en compatibilité a l'obligation de faire disparaître toutes les incompatibilités qui existeraient entre le document d'urbanisme et le projet à déclarer d'utilité publique. Ces mentions permettent donc d'assurer la compatibilité entre le projet et le document d'urbanisme.

Compte tenu de la solution d'aménagement retenue pour le projet, il n'y a pas d'autre moyen que de réduire l'emprise de ces ER situés à proximité des voiries nécessitant l'élargissement de voirie.



# 9. Définition de critères indicateurs et modalités retenues pour suivre les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement



Cette partie doit permettre de définir des critères de suivi de la mise en compatibilité ; ces critères sont à distinguer des critères de suivi des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet (cf. pièce G.5 de l'étude d'impact du projet à ce sujet). L'objectif du suivi de la mise en compatibilité du document d'urbanisme est de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier a posteriori la cohérence avec les effets attendus au moment de la réalisation de la présente étude. Ces indicateurs permettent aussi, le cas échéant, d'intervenir à un stade précoce pour prévenir les impacts négatifs imprévus par les mesures appropriées, et ce, neuf ans au plus après l'approbation du document (L.153-27 du code de l'urbanisme).

Après représentation des secteurs modifiés par le projet sur le plan de zonage, un calcul des emprises pourra être de nouveau réalisé par zone. La comparaison des tableaux des impacts par zonage ante projet et post projet permettra alors de réaliser ce suivi des effets.

A ce titre, un ensemble d'indicateurs a été défini sur les communes d'Argenteuil, Bezons, Cormeilles-en-Parisis, et Sartrouville.

Les indicateurs suivants semblent pertinents pour évaluer l'impact des MECDU sur l'environnement :

• Argenteuil

Tableau 10 : Indicateurs d'évaluation de l'impact des MECDU à Argenteuil

Thèmes	Objectif du PADD	Indicateur	Tendance souhaitée
Rayonnement et attractivité	- <b>Favoriser le renouveau urbain et économique</b> 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.	Amélioration du niveau de service des transports en commun  <i>Création d'un transport en commun en site propre</i>	Diminution des temps de parcours
Cohésion et équilibre	- <b>Conforter le Cœur de ville au service de toute la population et mettre en valeur les pôles de quartier</b> : 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 ;	Desserte du Cœur de ville	Augmentation de la desserte
Identité et qualité	- <b>Offrir aux habitants un environnement de qualité</b> 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.	Ratio arbres abattus/arbres replantés sur le linéaire du projet  Création de pistes cyclables et requalification de l'espace piéton	Ratio positif  Augmentation des modes doux

• Bezons

Tableau 11 : Indicateurs d'évaluation de l'impact des MECDU à Bezons

Orientation n°4 du PADD	Orientations spécifiques	Indicateur	Tendance souhaitée
<b>Améliorer les conditions de circulation pour les vélos et piétons.</b>	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.	Création de pistes cyclables et requalification de l'espace piéton	Augmentation des modes doux
<b>Requalification des 3 grands axes (RD392, RD308, RD311) pour atténuer les coupures urbaines et améliorer la qualité urbaine de la ville.</b>	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.	Ratio arbres abattus/arbres replantés sur le linéaire du projet  Création de pistes cyclables et requalification de l'espace piéton	Ratio positif  Augmentation des modes doux
<b>Réorganisation des lignes de bus.</b>	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.	Amélioration de l'offre de transport en commun	Diminution des temps de parcours

• Cormeilles-en-Parisis

Tableau 12 : Indicateurs d'évaluation de l'impact des MECDU à Cormeilles-en-Parisis

Axe du PADD	Orientations spécifiques	Indicateur	Tendance
Axe 3 : N'oublier personne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Organiser les déplacements.</b> Le projet de Bus entre Seine est inscrit au sein de cette orientation. Il permettra d'améliorer les déplacements des voyageurs.</li> <li>- <b>Organiser des liaisons entre espaces naturels et des liaisons douces à travers la ville : sentes, pistes cyclables</b></li> </ul>	<p>Amélioration du niveau de service des transports en commun</p> <p>Création de pistes cyclables et requalification de l'espace piéton</p>	<p>Diminution du temps de parcours</p> <p>Augmentation des modes doux</p>
Axe 5 : Pour un avenir serein	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Garantir un développement durable du territoire,</b> notamment en développant les modes de transport alternatifs.</li> </ul>	Amélioration de l'offre de transport en commun	Diminution des temps de parcours

• Sartrouville

Tableau 13 : Indicateurs d'évaluation de l'impact des MECDU à Sartrouville

Axe du PADD	Orientations spécifiques	Indicateur	Tendance
Transports, déplacements, circulation, stationnement	Développement d'un réseau cyclable structurant,	Création de pistes cyclables	Augmentation des modes doux
Espaces publics et vie quotidienne	Améliorer les espaces pour les piétons,	Requalification de l'espace piéton	Augmentation des modes doux





# Liste des tableaux

Tableau 1 : Enjeux environnementaux de l'aire d'étude des mises en compatibilité des documents d'urbanisme .....	9
Tableau 2 : Incidences et mesures pour la commune d'Argenteuil .....	11
Tableau 3 : Incidences et mesures pour la commune de Bezons .....	12
Tableau 4 : Zonages concernés par les MECDU .....	12
Tableau 5 : Modifications d'ER concernées par les MECDU .....	12
Tableau 6 : Compatibilité des PLUs avec les autres plans et programmes .....	19
Tableau 7 : Enjeux environnementaux de l'aire d'étude des mises en compatibilité des documents d'urbanisme .....	22
Tableau 8 : Zonages concernés par les MECDU .....	37
Tableau 9 : Modifications d'ER concernées par les MECDU .....	37
Tableau 10 : Indicateurs d'évaluation de l'impact des MECDU à Argenteuil .....	40
Tableau 11 : Indicateurs d'évaluation de l'impact des MECDU à Bezons .....	40
Tableau 12 : Indicateurs d'évaluation de l'impact des MECDU à Cormeilles-en-Parisis .....	41
Tableau 13 : Indicateurs d'évaluation de l'impact des MECDU à Sartrouville .....	41

# Liste des figures

Figure 1 : Aire d'étude de l'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme .....	8
Figure 2 : Aire d'étude de l'évaluation environnementale des mises en compatibilité des documents d'urbanisme .....	21
Figure 3 : Périmètres de PPRN à proximité de l'aire d'étude (source : DDT Yvelines et DDT Val d'Oise) .....	22
Figure 4 : Zonages règlementaires des PPRI (source : DDT 78, DDT92 et DDT 95) .....	22
Figure 5 : Desserte actuelle du secteur d'étude par le réseau ferré .....	23
Figure 6 : Synthèse des aménagements cyclables existants/projetés .....	23
Figure 7 Synthèse des enjeux écologiques .....	24
Figure 8 : Espaces Boisés classés situés dans l'aire d'étude .....	24
Figure 9 : Patrimoine historique de l'aire d'étude .....	25
Figure 10 : Projet Bus entre Seine et les zonages règlementaires (source : Ecosphère) .....	35