

# PIÈCE B

# ETUDE D'IMPACT



## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE.....</b>	<b>21</b>		
<b>1. RESUME NON TECHNIQUE.....</b>	<b>22</b>		
1.1. DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES ETUDIEES .....	22		
1.1.1. Le contexte du projet.....	22		
1.1.2. Les objectifs du projet.....	22		
1.1.3. Les variantes étudiées.....	22		
1.1.4. La description du projet retenu .....	23		
1.2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT, DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET PRESENTATION DES MESURES ENVISAGEES.....	23		
<b>2. DESCRIPTION DU PROJET .....</b>	<b>23</b>		
2.1. PLAN DE SITUATION DU PROJET .....	23		
2.2. CONTEXTE DU PROJET.....	23		
2.2.1. Contexte.....	23		
2.2.2. Situation actuelle .....	23		
2.2.3. Objectifs du projet .....	23		
2.3. DESCRIPTION DU PROJET.....	23		
2.3.1. Principe du projet.....	23		
2.3.2. Caractéristiques géométriques du projet .....	23		
2.3.3. Principe architectural de la passerelle en encorbellement .....	23		
2.3.4. Principes d'assainissement .....	23		
2.3.5. Eclairage .....	23		
2.4. INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT .....	23		
2.5. GESTION ET ENTRETIEN DE L'AMÉNAGEMENT .....	23		
2.6. ESTIMATION DU PROJET .....	23		
2.7. PLAN GENERAL DES TRAVAUX .....	23		
<b>3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>23</b>		
3.1. PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE.....	23		
3.2. LE MILIEU PHYSIQUE .....	23		
3.2.1. Le climat.....	23		
3.2.2. Le relief et la topographie.....	23		
3.2.3. Le sous-sol .....	23		
3.2.4. Les documents de planification et de gestion de l'eau .....	23		
3.2.5. Les eaux superficielles.....	23		
3.2.6. L'hydrogéologie .....	23		
3.2.7. Les risques naturels .....	23		
3.3. LE MILIEU NATUREL.....	23		
3.3.1. Inventaires des zones sensibles .....	23		
3.3.2. Espace Naturel Sensible .....	23		
3.3.3. Evaluation écologique de la zone d'étude.....	23		
3.3.4. Evaluation des incidences Natura 2000.....	23		
3.4. LE MILIEU HUMAIN .....	23		
3.4.1. Les cadres réglementaires et stratégiques régissant l'aménagement et le développement du territoire .....	23		
3.4.2. Les modes d'occupation des sols.....	23		
3.4.3. La situation socio-économique .....	23		
3.4.4. Déplacement et circulation .....	23		
3.4.5. Les réseaux techniques, les servitudes d'utilité publique et les risques technologiques .....	23		
3.5. LE CADRE DE VIE .....	23		
3.5.1. L'environnement sonore .....	23		
3.5.2. La qualité de l'air .....	23		
3.5.3. Le traitement des déchets.....	23		
3.6. LE PATRIMOINE, LE TOURISME ET LES LOISIRS.....	23		
3.6.1. Les monuments historiques .....	23		
3.6.2. Les sites inscrits et classés.....	23		
3.6.3. Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP).....	23		
3.6.4. Le patrimoine archéologique.....	23		
3.6.5. Le tourisme et les loisirs.....	23		
3.7. LE PAYSAGE.....	23		
3.7.1. La vallée de la Seine et de l'Oise.....	23		
3.7.2. Les coteaux calcaires.....	23		
3.7.3. Le plateau de l'Hautil.....	23		
3.8. LA SYNTHESE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	23		

<b>4. PRESENTATION DES VARIANTES D'AMENAGEMENT ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU PARMIS PARTIS ENVISAGES .....</b>	<b>23</b>
4.1. VARIANTES ETUDIEES LORS DES ETUDES PRELIMINAIRES.....	23
4.2. VARIANTES ETUDIEES ET AMELIORATIONS APPORTEES AU PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION .....	23
4.2.1. Variantes de fonctionnalités étudiées à l'issue de la concertation....	23
4.2.2. Améliorations apportées au projet à l'issue de la concertation .....	23
<b>5. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET MESURES ENVISAGEES .....</b>	<b>23</b>
5.1. EFFETS TEMPORAIRES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGEES.....	23
5.1.1. Le milieu physique.....	23
5.1.2. Le milieu naturel.....	23
5.1.3. Le milieu humain.....	23
5.1.4. Cadre de vie.....	23
5.1.5. Le patrimoine.....	23
5.1.6. Le paysage.....	23
5.2. EFFETS PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGEES.....	23
5.2.1. Le milieu physique.....	23
5.2.2. Le milieu naturel.....	23
5.2.3. Le milieu humain.....	23
5.2.4. Cadre de vie : environnement sonore et qualité de l'air .....	23
5.2.5. Patrimoine, tourisme et loisirs.....	23
5.2.6. Le paysage.....	23
5.3. EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE .....	23
5.3.1. Impacts sur la qualité de l'air .....	23
5.3.2. Impacts sur la qualité de l'eau .....	23
5.3.3. Impacts du bruit .....	23
5.3.4. Conclusion sur les effets du projet sur la santé humaine.....	23
5.4. SYNTHESE, COUTS ET MODALITES DE SUIVI DES MESURES PROPOSEES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NEGATIFS DU PROJET .....	23
5.5. ANALYSE DES COUTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITE .....	23
<b>6. ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS.....</b>	<b>23</b>
<b>7. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME .....</b>	<b>23</b>
<b>8. ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES.....</b>	<b>23</b>
8.1. METHODES D'ANALYSE DES CONTRAINTES D'ENVIRONNEMENT.....	23
8.1.1. Impacts sur le milieu physique et naturel.....	23
8.1.2. Impacts sur le milieu humain.....	23
8.2. EVALUATION DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT .....	23
8.3. CONSTITUTION DU CHAPITRE RELATIF A L'ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE .....	23
8.4. PRINCIPALES DIFFICULTES RENCONTREES.....	23
<b>9. AUTEURS DE L'ETUDE .....</b>	<b>23</b>
<b>10. ANNEXES.....</b>	<b>23</b>



## PREAMBULE

La présente étude d'impact concerne le projet d'aménagement pour piétons et cycles réalisé le long de la RD 48 entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, dans le département des Yvelines.

L'étude d'impact vise à analyser les conséquences positives et négatives du projet sur l'environnement et sur la santé, à présenter les mesures de suppression, de réduction et le cas échéant, de compensation des impacts négatifs, et à évaluer son utilité pour la collectivité.

Elle a été établie conformément aux articles R.122-1 à R.122-5 du code de l'Environnement.

Le contenu de l'étude d'impact doit être proportionné à la sensibilité environnementale de la zone susceptible d'être affectée par le projet, à l'importance et la nature des travaux, ouvrages et aménagements projetés et à leurs incidences prévisibles sur l'environnement ou la santé humaine.

Conformément à la législation en vigueur, cette étude d'impact comporte les éléments suivants :

- la description du projet,
- l'analyse de l'état initial du site et de son environnement,
- la présentation des variantes et raisons pour lesquels le projet a été retenu parmi les partis envisagés,
- les effets du projet sur l'environnement et la santé et les mesures d'insertion envisagées,
- l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus,
- l'appréciation des impacts du programme,
- l'analyse des méthodes utilisées et des difficultés rencontrées pour évaluer les effets du projet sur l'environnement,
- les auteurs de l'étude.

## 1. RESUME NON TECHNIQUE

La présente étude d'impact concerne le projet d'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine.

L'étude d'impact vise à analyser les conséquences positives et négatives du projet sur l'environnement et sur la santé, à présenter les mesures de suppression, de réduction et le cas échéant, de compensation des impacts négatifs, et à évaluer son utilité pour la collectivité.

### 1.1. DESCRIPTION DU PROJET ET DES VARIANTES ETUDIEES

#### 1.1.1. Le contexte du projet

Le besoin d'aménager une liaison douce sur la RD 48 avait été identifié dès 1997 lors de l'élaboration du Schéma Directeur Départemental des Itinéraires Cyclables. Il a été confirmé au travers d'une étude commandée par la commune de Conflans-Sainte-Honorine en 2002 sur le fonctionnement du pôle d'échange Conflans – Fin d'Oise situé sur la rive gauche de l'Oise.

Aussi, il constitue un des maillons importants dans le cheminement cyclable des bords de Seine prévu au Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes adopté en 2010.

Ainsi, le conseil général des Yvelines a décidé de réaliser l'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine qui s'inscrit dans le plan Yvelines Seine, contribution opérationnelle à l'accélération du développement du territoire de la vallée de la Seine, voté par le département en février 2012.

#### 1.1.2. Les objectifs du projet

Le projet d'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine a pour objectif :

- de faciliter et développer les circulations douces depuis la rive droite de l'Oise (Andrésy) vers la gare RER de Conflans-Sainte-Honorine fin d'Oise,
- de constituer un maillon important dans le cheminement cyclable des bords de Seine prévu au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables adopté en 1997 et au Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes adopté en 2010.

#### 1.1.3. Les variantes étudiées

##### 1.1.3.1. Variantes étudiées lors des études préliminaires

Des études préliminaires ont été engagées en 2006. Le parti d'aménager une liaison douce (piétons et cycles) côté Nord du pont existant a été privilégié pour des raisons de fonctionnalité, compte tenu de la localisation de la gare RER au nord de la RD 48 et de la présence des rampes pour les piétons, également implantées au Nord de l'ouvrage existant. Les variantes étudiées lors des études préliminaires sont présentées sur le plan ci-dessous (tracé 1 à 4).

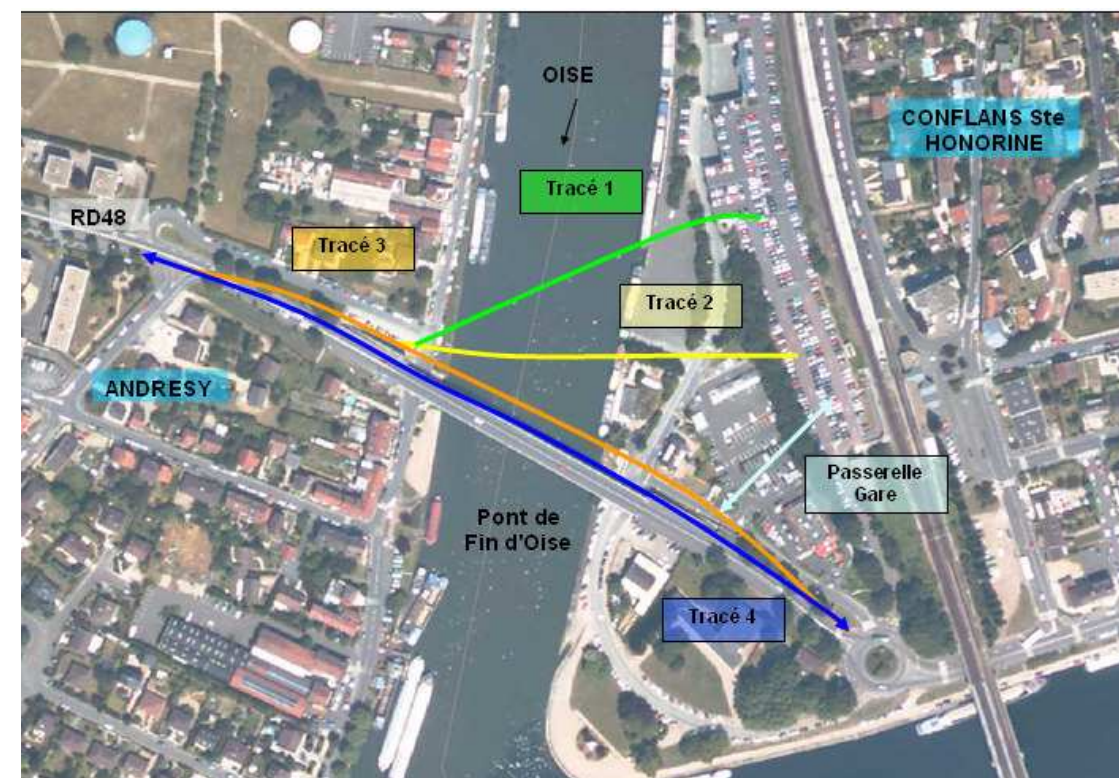


Figure 1 : Variantes étudiées pour le projet de passerelle au-dessus de l'Oise.  
Source : CG 78.

Les variantes 1 et 2 franchissent l'Oise depuis Andrésy par un ouvrage biais et ont l'intérêt de permettre un accès direct à la gare de Conflans – Fin d'Oise. En revanche, leur tracé qui surplombe la zone portuaire est incompatible avec les activités de celle-ci. Aussi, ces variantes n'ont pas été retenues

Les variantes 3 et 4 longent le pont actuel. La variante 3 est un ouvrage indépendant qui nécessite la réalisation de fondations sur les berges de l'Oise interférant avec celles du pont-arc routier et proche des captages d'eau potable d'Andrésy. La variante 4 est un ouvrage accroché au pont existant (passerelle en encorbellement).

Le très bon état apparent de l'ouvrage confirmé par les résultats du diagnostic matériau effectué en 2010, a permis de valider la faisabilité de l'ouvrage en encorbellement. La variante 4 répond au même fonctionnalité que la variante 3 et est moins impactante pour l'environnement et moins onéreuse, sous réserve d'un renforcement des deux poutres de rives sur l'ensemble du tablier. C'est cette variante qui est proposé de retenir. Aussi la variante 4 (passerelle en encorbellement), compte tenu de ses avantages par rapport aux autres variantes, a donc été retenu par le département pour être présentée en concertation publique.

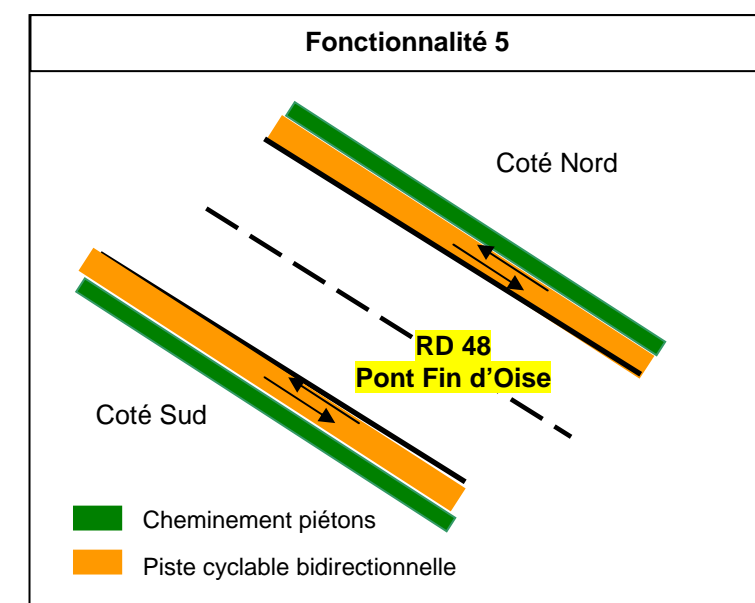
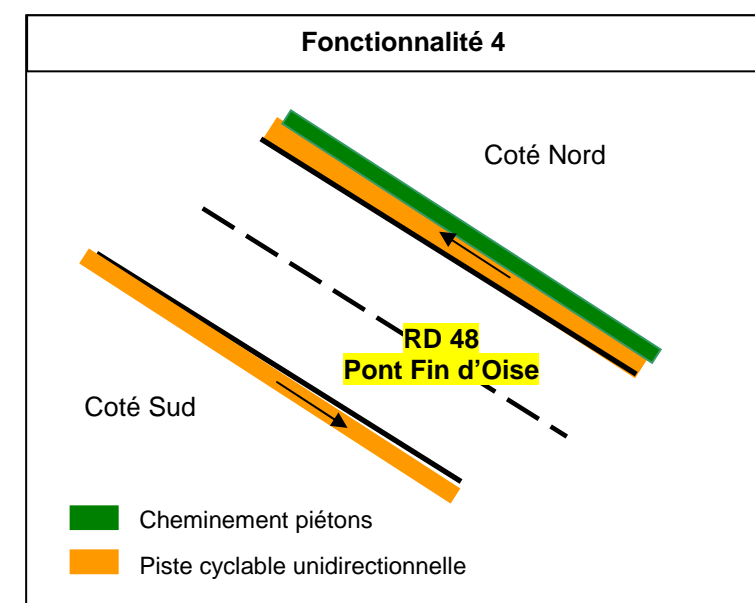
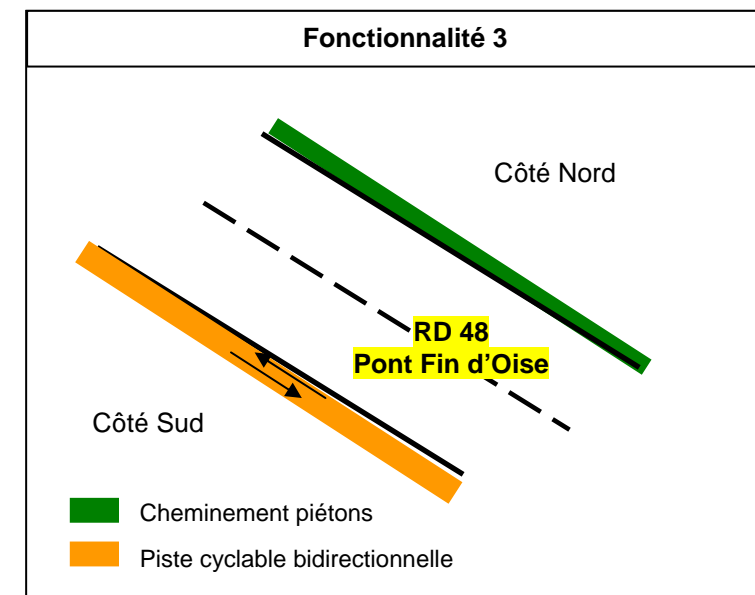
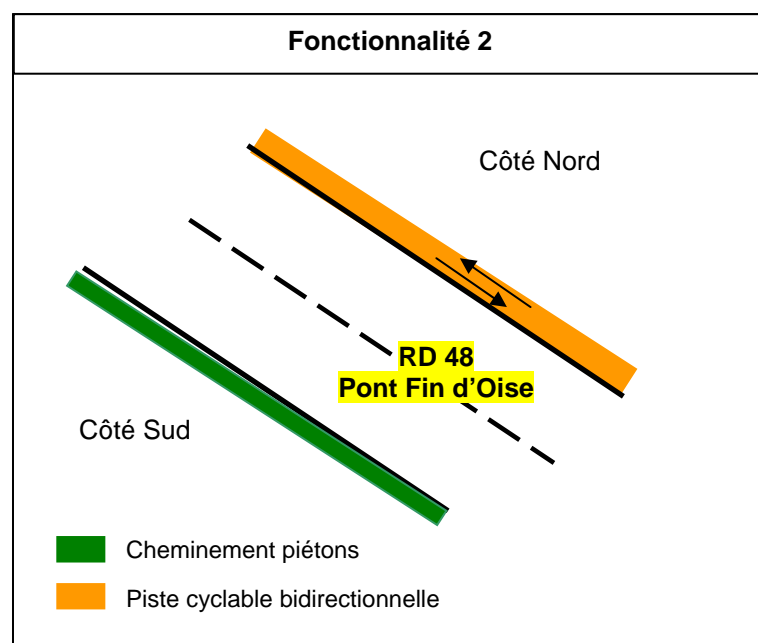
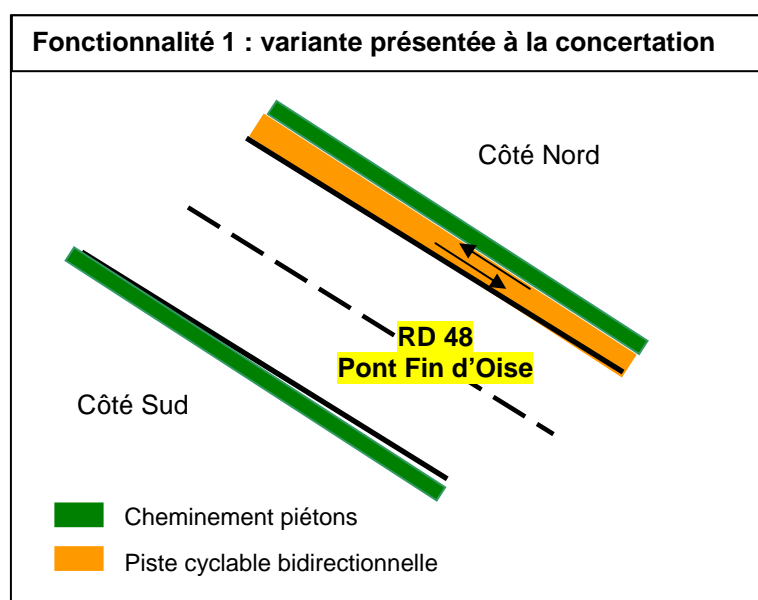
En plus de l'aménagement principal le long de la RD 48, il a été envisagé de réaliser une passerelle de liaison directe entre la RD 48 et la gare de Conflans Fin d'Oise au-dessus des terrains du Port autonome. Le peu d'intérêt pour les piétons et la plus-value pour les cycles vis-à-vis du coût supplémentaire et des contraintes d'intégration architecturale de cet aménagement, ont conduit à ne pas retenir cette option d'aménagement. Néanmoins, le projet reste compatible avec la réalisation ultérieure de cette passerelle.

**1.1.3.2. Variantes étudiées et améliorations apportées au projet à l'issue de la concertation**

Suite à la concertation publique, des variantes aux fonctionnalités différentes de la variante présentée ont été étudiées. Elles sont présentées schématiquement ci-dessous.

Variante de fonctionnalités étudiées à l'issue de la concertation

Pour des raisons de sécurité des circulations piétonnes, les variantes 2, 4 et 3 n'ont pas été retenues. La fonctionnalité 5 n'a pas été retenue pour des raisons de faisabilité technique et de rapport cout/avantage non suffisant. La variante de fonctionnalité retenue est celle présentée à la concertation.



### Améliorations apportées au projet à l'issue de la concertation

Afin de répondre aux préoccupations des usagers relatives au projet d'aménagement, consignées dans les registres de concertation, les adaptations suivantes ont été apportées au projet en vue de renforcer la sécurité des traversées pour les piétons et cycles en diminuant les vitesses :

- mise en place de plateaux surélevés sur la RD 48 côté Conflans-Sainte-Honorine et coté Andrésy au droit des traversées piétons et cycles,
- mise en place d'un plateau surélevé au droit de la traversée piétons et cycles du Cours de Chimay à Conflans-Sainte-Honorine,
- vitesse des véhicules limitée à 50 km/h sur le pont fin d'Oise.

De plus, afin de favoriser l'insertion du projet dans l'environnement du site et d'améliorer l'esthétique du pont actuel comme demandé lors de la concertation, l'ouvrage fera l'objet d'un traitement architectural soigné.

#### *1.1.4. La description du projet retenu*

Le projet consiste à aménager une liaison pour piétons et cycles d'une longueur d'environ 450 m sur le trottoir Nord de la RD 48 entre le carrefour Passage de Smeth/Rue Victor Hugo à Andrésy et le giratoire de l'Europe à Conflans-Sainte-Honorine.

Le franchissement de l'Oise est assuré par une passerelle métallique accrochée à la rive nord de l'ouvrage existant supportant la RD 48 (pont de Fin d'Oise). La réalisation de cet ouvrage en encorbellement nécessite un renforcement des deux poutres de rives sur toute la longueur du tablier, l'arc supportant le tablier n'est pas modifié.

Côté Andrésy, l'aménagement se raccorde à l'aménagement cyclable existant le long de la RD 48 et permet tous les mouvements de circulation cycles et piétons. L'îlot central existant sera élargi et un plateau surélevé sera mis en place pour permettre une traversée en deux temps donc et sécurisée de la RD 48.

Côté Conflans-Sainte-Honorine, l'aménagement intègre le traitement des abords du giratoire de l'Europe pour permettre aux cycles et aux piétons de rejoindre la voie de la gare et les quais de Seine. La largeur de la chaussée de la RD 48 à l'approche du giratoire devra être légèrement réduite. Par ailleurs, l'îlot central sera élargi et un plateau surélevé sera mis en place afin de sécuriser la traversée de la RD 48.

La traversée du Cours de Chimay côté Conflans-Sainte-Honorine sera également sécurisée par la mise en place d'un plateau surélevé.

Le trottoir existant côté sud de la RD 48 est maintenu.



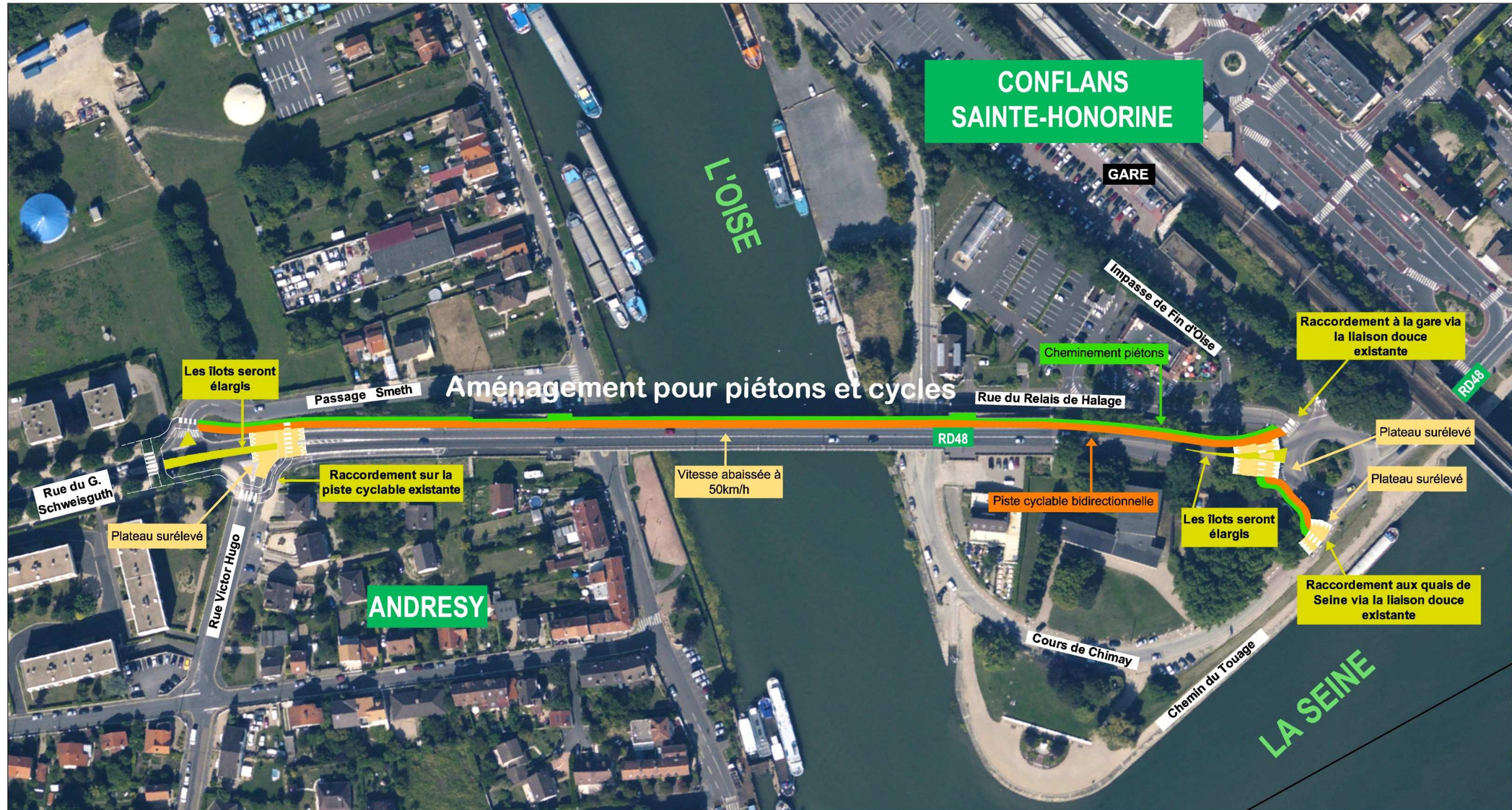


Figure 2 : Schéma de présentation du projet (Source : CG 78)



## **1.2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT, DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET PRESENTATION DES MESURES ENVISAGEES**

L'aire d'étude du présent projet est localisée dans la région Ile-de-France, au nord-est du département des Yvelines.

Elle s'étend en partie sur les territoires des communes d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et dans une moindre mesure d'Andrésy.

Elle a été définie de manière à couvrir l'essentiel du territoire au sein duquel le projet est susceptible d'avoir des effets directs ou indirects.

Pour certaines thématiques, tel que le paysage, des éléments extérieurs au périmètre peuvent également avoir été inclus, dans le cas où ils présentaient un intérêt dans l'analyse des enjeux environnementaux.





● LOCALISATION DE L'AIRE D'ETUDE

■■■■■ projet d'aménagement pour piétons et cycles

----- limite communale

▭ aire d'étude

0 400 m



Le tableau suivant présente, thème par thème, l'état initial du site, les impacts du projet d'aménagement et les mesures compensatoires.

SYNTHESE NON TECHNIQUE DES THEMES DE L'ETUDE	ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES COMPENSATOIRES
<b>Le milieu physique</b>			
<b>Le climat</b>	Le climat est de nature océanique et ne représente pas de difficulté pour les aménagements d'infrastructures.	<b>Effets positifs du projet :</b> Le projet favorisera le report modal vers les circulations piétonnes et cycles, ce qui aura pour effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre.	Sans objet.
<b>Le relief et la topographie</b>	L'aire d'étude est peu marquée par le relief.	Les impacts sur le relief seront quasiment nuls.	Sans objet.
<b>Le sous-sol</b>	Dans l'aire d'étude, les terrains sont de nature limoneuse et ou sableuse et sont favorables à l'aménagement d'infrastructures.	Les horizons géologiques ne seront pas affectés, la passerelle en encorbellement ne nécessitant pas de fondation.	Sans objet.
<b>Les documents de planification et de gestion de l'eau</b>	Au sein de l'aire d'étude, c'est le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands qui est opposable et qui définit les objectifs en terme de protection de la ressource en eau s'appliquant au projet L'objectif qualitatif à atteindre pour les cours d'eau de la zone d'étude, est de maintenir les masses d'eau en bon état.	Le projet ne remet pas en cause les objectifs du SDAGE.	Sans objet.
<b>Les eaux superficielles</b>	Le projet d'aménagement pour piétons et cycles se trouve à quelques mètres seulement de la confluence de l'Oise avec la Seine. La qualité des eaux sur le site d'étude est de qualité mauvaise à bonne, et les eaux de la Seine de qualité médiocre à mauvaise. L'ensemble des berges sont identifiées en tant que zones humides potentielles.	<b>En période travaux :</b> risques accidentels de pollution. <b>En période d'exploitation :</b> effets sur les volumes d'eau de ruissellement récupérés par le réseau d'eau pluviale existant (négligeable, environ 500 m <sup>2</sup> ) et risque de pollution lors des travaux d'entretien.	Précautions nécessaires d'usages afin de prévenir toute pollution accidentelle en phase chantier et lors des travaux d'entretien de la passerelle (rapport de l'hydrogéologue agréé).



<p><b>L'hydrogéologie</b></p>	<p>L'aire d'étude repose sur plusieurs masses d'eau peu profondes qui, en l'absence de couverture imperméable, sont sensibles aux pollutions venues de la surface. La nappe « alluvions de l'Oise », très peu profonde est particulièrement exposée à ces risques. Les objectifs fixés par la Directive Cadre sur l'Eau pour l'atteinte du bon état des masses d'eau, ainsi que la présence aux confins de l'aire d'étude de 9 forages permettant d'alimenter la population en eau potable font des ressources en eau souterraines un enjeu fort du secteur.</p>	<p>Le projet est localisé dans la zone de protection rapproché du champ captant d'Andrésy.</p> <p><b>En période travaux</b> : risques accidentels de pollution.</p> <p><b>En période d'exploitation</b> : effets sur les volumes d'eau de ruissèlement (négligeable, environ 500 m2) et pollution lors des travaux d'entretien.</p>	<p>Une demande d'autorisation pour la réalisation de ce projet a été faite auprès de l'agence régionale de la santé. L'hydrogéologue agréé a donné un avis favorable pour la réalisation de ce projet le 27 Décembre 2011 sous réserves de l'appréciation des mesures de précautions en phase travaux que le maître d'ouvrage s'engage à appliquer.</p> <p>Précautions nécessaires d'usages afin de prévenir toute pollution accidentelle en phase chantier, conformément au rapport de l'hydrogéologue agréé.</p> <p>Mise en place d'une surveillance de la qualité des eaux avant, pendant et après la phase travaux, en conjonction avec le concessionnaire du champ captant d'Andrésy.</p> <p>Application des interdictions listées dans l'arrêté de définition des périmètres de protection du champ captant d'Andrésy.</p>
<p><b>Les risques naturels</b></p>	<p>L'aire d'étude est soumise à diverses contraintes liées aux risques naturels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un risque de retrait-gonflement des argiles faible à nul.</li> <li>• un risque très faible de sismicité.</li> <li>• Le site d'étude se caractérise par la présence de l'Oise et de la Seine. Les données disponibles indiquent que les berges de ces cours d'eau ont une sensibilité forte à très forte vis-à-vis des remontées de nappes.</li> <li>• La plaine alluviale est en grande partie inondable. Un plan de prévention des risques d'inondation délimite plusieurs secteurs sensibles aux crues notamment à l'Est de la commune d'Andrésy et le long des berges de la commune de Conflans-Sainte-Honorine.</li> </ul>	<p>Travaux d'aménagement dans la zone de submersion du PPRI.</p> <p>Pas de modification de l'écoulement du flux de l'Oise.</p>	<p>Prévoir une évacuation des engins de chantier et des installations présents dans le périmètre de submersion, lorsque les services météorologiques prévoient une crue.</p>

SYNTHESE NON TECHNIQUE DES THEMES DE L'ETUDE	ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES COMPENSATOIRES
<b>Le milieu naturel</b>			
<b>Inventaires des zones sensibles</b>	La zone d'étude se situe en limite de la ZNIEFF type I : Parc agricole et ballastières d'Achères et Ile d'Herblay.		
<b>Espace Naturel Sensible</b>	La partie Ouest de Maurecourt fait l'objet d'une protection au titre des Espaces Naturels Sensibles. La zone d'étude se trouve à environ 1,5 km au Sud-Est de cette zone.	L'aménagement prévu n'interfère avec aucune zone faisant l'objet de mesure d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel.	Les 4 arbres qui seront coupés seront remplacés par des plantations arbustives.
<b>Evaluation écologique de la zone d'étude</b>	Aucune zone bénéficiant d'un statut de protection au titre des milieux naturels n'est répertoriée sur le site d'étude.  Les secteurs les plus intéressants sur le plan écologique sont en dehors des terrains concernés par le projet.	L'aménagement du cheminement piéton et de la piste cyclable côté Conflans-Sainte-Honorine nécessite la coupe de 4 arbres.	
<b>Evaluation des incidences Natura 2000</b>	Le site le plus proche du secteur d'étude est localisé à environ 20km au niveau de la carrière de Guerville (site n°FR1102013)	Compte tenu de la distance entre la zone d'insertion du projet et le site Natura 2000 le plus proche, le projet n'aura aucun impact sur un site Natura 2000.	

SYNTHESE NON TECHNIQUE DES THEMES DE L'ETUDE	ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES COMPENSATOIRES
<b>Le paysage</b>			
	Trois grandes unités paysagères : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La vallée de la Seine et de l'Oise</li> <li>• Les coteaux calcaires</li> <li>• Le plateau de l'Hautil.</li> </ul>	Impacts visuels temporaires en phase chantier (grues, palissades, base de vie, dépôts de matériaux...)  Risque d'impacts sur les plantations aux extrémités Est et Ouest de l'aménagement en phase travaux.  Modification de la perception visuelle de l'ouvrage préexistant.	Organiser et soigner la tenue du chantier afin de minimiser les impacts visuels.  Protection physique des arbres en phase travaux.  Parti architectural soigné (éléments caractéristiques d'identification, élément de repère urbain).

SYNTHESE NON TECHNIQUE DES THEMES DE L'ETUDE	ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES COMPENSATOIRES
Le milieu humain			
<b>Les cadres réglementaires et stratégiques régissant l'aménagement et le développement du territoire</b>	<p>SDRIF : La zone d'étude est décrite dans ce document comme étant déjà urbanisée.</p> <p>PLU : L'ensemble des communes dispose d'un PLU opposable. Toutefois, ces documents ne font pas état de contraintes particulières vis-à-vis de l'urbanisation du site d'implantation de l'aménagement.</p>	Le projet est compatible avec l'ensemble des documents de planification urbaine.	Sans objet.
<b>Les modes d'occupation des sols</b>	<p>Le site d'étude est fortement urbanisé. Le secteur est essentiellement occupé par de l'habitat individuel. On note également la présence :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Côté Conflans-Sainte-Honorine, du Port de Paris et de la gare de Conflans – Fin d'Oise.</li> <li>• Côté Andrésy, du champ captant d'alimentation en eau potable d'Andrésy.</li> </ul>	Le projet ne va pas impacter le mode d'occupation des sols.	Sans objet.
<b>La situation socio-économique</b>	<p>Les trois communes étudiées comptent 51 259 habitants en 2008. Le parc de logements des communes de l'aire d'étude se compose majoritairement de résidences principales. De manière générale, en 2008, le taux d'activités sur les communes de la zone d'étude est d'environ 76%. De plus, le taux de chômage y est globalement moins élevé que celui du département et de la région. L'aire d'étude fait partie de deux zones d'emplois importantes au niveau départemental, qui représente un atout économique : la zone d'emplois de Poissy à laquelle appartient Andrésy et la zone d'emplois de Nanterre qui concerne les deux autres communes (Conflans-Sainte-Honorine et de Maurecourt).</p> <p>La zone d'étude dispose d'équipement tel que la gare RER de Conflans – Fin d' Oise qui entraîne des flux de personnes important sur le pont de Fin d' Oise. La présence de 2 lycées à Conflans Sainte-Honorine entraîne également un flux de lycéens d'Andrésy et de Maurecourt sur le pont de Fin d'Oise.</p>	<p><b>Effet positif du projet :</b> la passerelle piétonne sera bénéfique à terme pour les activités, favorisant les échanges entre les lieux de vie, de travail et de loisirs.</p>	Sans objet.

<p><b>Déplacement et circulation</b></p>	<p>L'aire d'étude est structurée par 3 principaux axes routiers : la RD 48, au Sud de Conflans et traversant l'Oise, reliant Conflans et Andrésy ; la RD55, qui dessert Maurecourt et rejoint la RD 48 ; la N184 qui traverse Conflans-Sainte-Honorine selon un axe Sud-Nord. La RD48 est l'axe structurant de la zone d'étude qu'elle traverse d'Est en Ouest</p> <p>Concernant la RD48 : Environ 22 000 véhicules circulent sur la RD 48 chaque jour ; le trafic est important en heures de pointes, du matin dans le sens Andrésy – Conflans (entre 8h et 9h) et du soir dans le sens Conflans – Andrésy (entre 17h et 18h).</p> <p>L'aire d'étude est bien desservie par le réseau ferré puisque l'on trouve la gare de Conflans – fin d'Oise qui est utilisées par le réseau Transilien et RER. Par ailleurs, la zone d'étude est relativement bien desservie par les réseaux de bus.</p> <p>Il existe des pistes cyclables au sein de la zone d'étude. Des itinéraires cyclables sont également en projet au sein de l'aire d'étude. Le projet d'aménagement pour piétons et cycles, permettra de relier les aménagements existants ou à venir des deux côtés de l'Oise.</p>	<p><b>En phase de travaux :</b> Perturbation des conditions de circulation.</p> <p><b>Effet positif du projet en phase d'exploitation :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'intégration de la passerelle au réseau de circulations douces existant permettra d'établir un maillage continu et cohérent de liaisons douces afin d'améliorer les liens entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine.</li> <li>• L'accessibilité des pôles de transports en commun sera également renforcée et contribuera à un report modal de la voiture vers les transports collectifs.</li> </ul>	<p>Mesures de réduction des désagréments liés aux perturbations de la circulation en phase chantier.</p> <p>Sécurisation renforcée des traversées piétons et cycles par la mise en place de plateaux surélevés.</p>
<p><b>Les réseaux techniques, les servitudes d'utilité publique et les risques technologiques</b></p>	<p>De nombreux réseaux passent sous les trottoirs du pont de Conflans ainsi qu'aux abords du giratoire de l'Europe (Conflans-Sainte-Honorine).</p> <p>La zone d'étude ne recense aucune ICPE (Installation Classées pour la Protection de l'Environnement) soumises à autorisation ou déclaration. Aucun site SEVESO n'est installé dans le périmètre d'étude. Par ailleurs, deux sites pollués sont recensées à proximité du projet. Cependant, leur relatif éloignement permet au projet de ne pas interférer avec ces sites.</p>	<p><b>En période de travaux :</b> certain réseaux seront temporairement déviés.</p> <p><b>En période de fonctionnement :</b> l'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 n'affectera pas les réseaux techniques.</p>	<p>La planification des interventions en phase travaux devra minimiser le nombre de coupures de réseau et la gêne des riverains. Si des coupures devaient avoir lieu, elles seraient limitées dans le temps et communiquées préalablement aux utilisateurs.</p>

SYNTHESE NON TECHNIQUE DES THEMES DE L'ETUDE	ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES COMPENSATOIRES
<b>Le patrimoine, le tourisme et les loisirs</b>			
<b>Les monuments historiques</b>	Aucun monument historique, ni de périmètre de protection ne sont présent dans l'aire d'étude.	Sans objet.	Sans objet.
<b>Les sites inscrits et classés</b>	Aucun site inscrit ou classé n'est présent dans la zone d'étude.	Sans objet.	Sans objet.
<b>Les zones de Protection du patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP)</b>	Le projet s'inscrit au sein d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager qui concerne le quai de l'Oise coté Andrésy. Cette zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage qui concerne le bâti et les équipements au droit du quai.	Le projet, qui passe au-dessus de la ZPPAUP dont les prescriptions concernent le bâti et les équipements au droit du quai de l'Oise, n'est pas concerné directement par cette dernière. Ainsi le projet qui est accolé au pont actuel n'aura pas d'impact significatif sur la ZPPAUP. En effet, la réalisation d'une passerelle accrochée à l'ouvrage existant permet d'éviter tout appui au sol ou dans l'Oise. Par ailleurs, la passerelle par son architecture soignée s'intégrera au mieux dans le paysage et apportera au pont actuellement purement routier une nouvelle dimension fonctionnelle et urbaine.	Sans objet.
<b>Le patrimoine archéologique</b>	Selon la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles), aucun site archéologique n'est recensé à proximité du projet.	La DRAC indique que le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique et qu'aucune prescription à archéologie préventive ne sera faite dans le cadre de l'instruction de ce dossier.	Toute découverte fortuite lors de la réalisation du chantier devra être communiquée à la Direction Régionale des Affaires Culturelles de la région Ile de France, conformément aux dispositions de l'article L.531.14 du code du patrimoine.
<b>Le tourisme et les loisirs</b>	L'aire d'étude est concernée par : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les berges de l'Oise et de la Seine qui servent de lieu de promenade</li> <li>• Le chemin de grande randonnée GR2</li> <li>• Le pointil</li> <li>• Les circulations douces existantes ou en développement qui permettront à terme de relier les lieux touristiques qui sont nombreux sur les communes de la zone d'étude.</li> </ul>	<b>Effet positif du projet en phase d'exploitation :</b> Le projet permet de favoriser et sécuriser les circulations douces.	Sans objet.

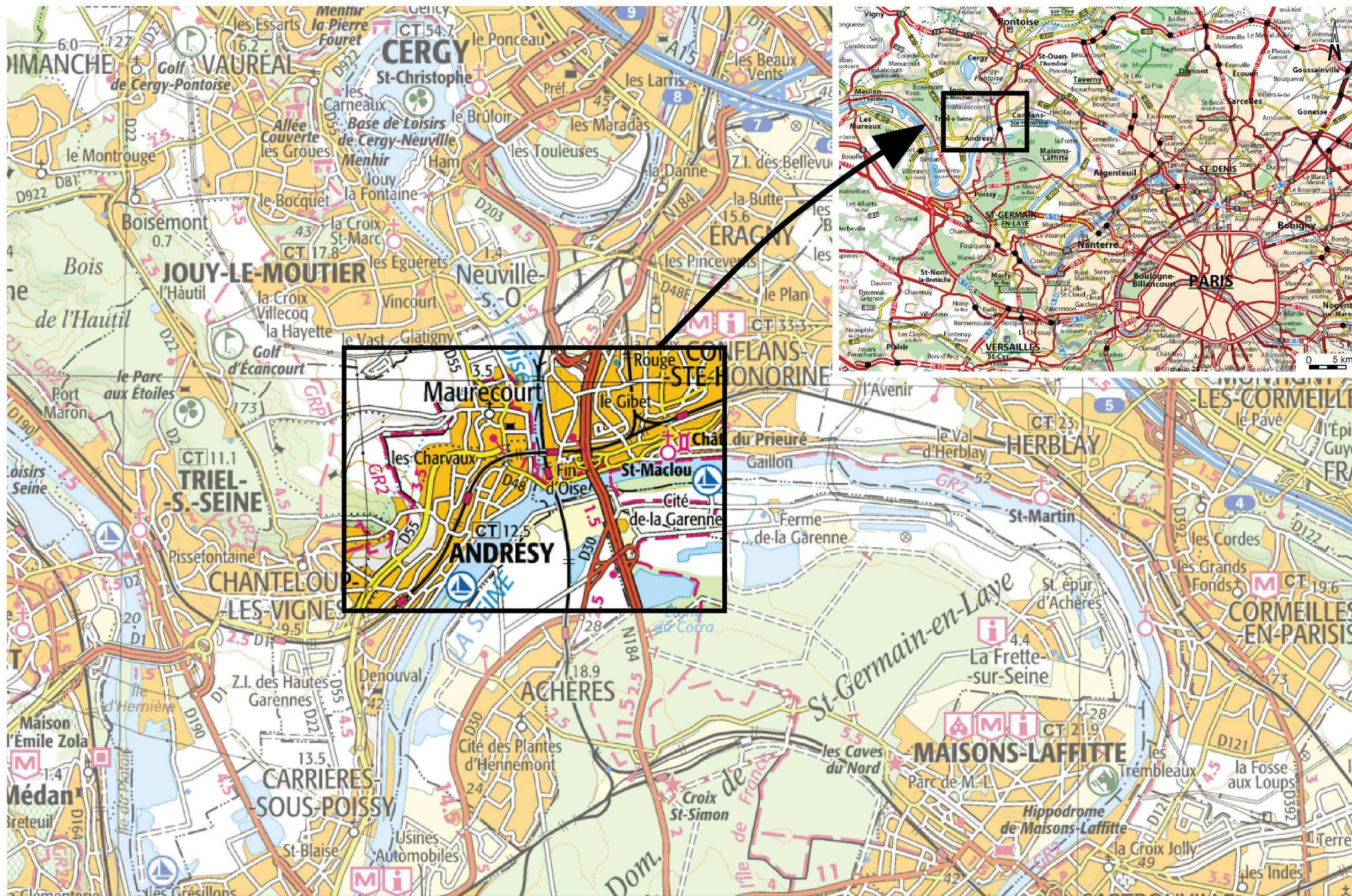
SYNTHESE NON TECHNIQUE DES THEMES DE L'ETUDE	ETAT INITIAL	IMPACTS	MESURES COMPENSATOIRES
Le cadre de vie			
L'environnement sonore	L'aménagement se fera le long de la RD 48 qui est classée en 3 <sup>ème</sup> catégorie au titre du classement sonore des infrastructures de transport terrestre. Ainsi, le site d'insertion du projet se localise dans un secteur de nuisance acoustique.	<p><b>En phase travaux :</b> des nuisances sonores pourront affecter les usagers du pont et les riverains, de même la qualité de l'air pourra être temporairement dégradée par le flux de camion et par les poussières émises.</p>	<p><b>En phase travaux :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les entreprises devront prendre toutes les dispositions nécessaires afin de minimiser les sources de pollution atmosphérique.</li> <li>• Les engins de chantier devront respecter toutes les normes en vigueur concernant les émissions de gaz polluants et les émissions sonores.</li> </ul>
La qualité de l'air	<p>Les Gaz à Effets de Serre (CH4, CO2, N2O) sont de loin les polluants les plus émis sur l'ensemble des communes de l'aire d'étude.</p> <p>On retrouve ensuite en plus petite quantité les émissions de COVNM puis de NOx et enfin, les particules fines (PM10 et PM25) et le SO2 sont émis en quantités plus faibles.</p>	<p><b>Effet positif du projet en phase d'exploitation :</b> Le projet favorisera la pratique de la marche ou du vélo pour des courtes distances et, un rabattement modal vers les transports en commun pour les distances plus longues ce qui aura pour effet de réduire les émissions sonores et d'améliorer la qualité de l'air.</p>	

Effets sur la santé
<p><b>A terme le projet aura des effets positifs pour les usagers qui chemineront en totale sécurité sur la nouvelle liaison piétons et cycles.</b></p> <p>Les éventuels effets négatifs du projet sur la santé sont dus à la période de travaux qui n'est que temporaire. Les mesures mises en place durant cette période permettront de limiter les effets du projet sur la qualité de l'air, de l'eau et du bruit.</p> <p>Concernant la phase exploitation du projet, il y aura un impact positif sur la santé humaine. En effet, tant du point de vue de la qualité de l'air que des nuisances sonores, le report modal de la voiture vers le cycle ou le piéton diminuera les pollutions sonores et atmosphériques.</p>



## 2. DESCRIPTION DU PROJET

### 2.1. PLAN DE SITUATION DU PROJET



● PLAN DE SITUATION

0 2 km



## 2.2. CONTEXTE DU PROJET

### 2.2.1. Contexte

Le besoin d'aménager une liaison douce sur la RD 48 avait été identifié dès 1997 lors de l'élaboration du Schéma Directeur Départemental des Itinéraires Cyclables. Il a été confirmé au travers d'une étude commandée par la commune de Conflans-Sainte-Honorine en 2002 sur le fonctionnement du pôle d'échange Conflans – Fin d'Oise situé sur la rive gauche de l'Oise.

Aussi, il constitue un des maillons importants dans le cheminement cyclable des bords de Seine prévu au Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes adopté en 2010.

Ainsi, le Conseil Général des Yvelines a décidé de réaliser l'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine qui s'inscrit dans le plan Yvelines Seine, contribution opérationnelle à l'accélération du développement du territoire de la vallée de la Seine, voté par le département en février 2012.

### 2.2.2. Situation actuelle

#### Le territoire

La Route Départementale 48 franchit l'Oise au niveau de sa confluence avec la Seine par le pont dit «de Fin d'Oise». Cet ouvrage relie :

- les communes d'Andrésy et Maurecourt en rive droite de l'Oise, laquelle a un caractère plutôt résidentiel,
- et, la commune de Conflans-Sainte-Honorine en rive gauche de l'Oise qui présente dans ce secteur une activité économique importante : le port autonome, plusieurs enseignes commerciales et 2 gares SNCF (avec parking et gare routière) constituant le pôle d'échanges de «Conflans Fin d'Oise».

La gare SNCF «Conflans Fin d'Oise» est située à proximité immédiate de l'ouvrage. Desservie par la ligne A du RER, elle génère des besoins importants en déplacement notamment pour les circulations douces.

#### L'ouvrage existant

Le pont de Fin d'Oise, construit vers 1950, est un pont en arc en béton armé sous chaussée dont le tablier a une longueur totale de 139 mètres. Il se caractérise par :

- un trafic routier important de 21 360 véhicules / jour en moyenne (comptages 2010) concentré sur deux voies de 3,25 m de large environ avec beaucoup de poids lourds,
- des trottoirs très fréquentés aux heures de pointe (environ 190 piétons vers Conflans entre 7h30 et 8h30 – comptages avril 2008), peu confortables, de 1m40 de large environ.

Cet ouvrage ne dispose pas d'aménagement spécifique sécurisé et confortable pour les cycles notamment pour rejoindre d'une part depuis Andrésy la gare basse de Conflans Fin d'Oise qui se trouve à proximité immédiate du pont, alors que la demande et/ou le potentiel est fort pour les déplacements domiciles- travail et d'autre part les bords de Seine.



Figure 3 : Pont de Fin d'Oise

#### Sécurité

L'accidentologie sur le pont Fin d'Oise et ses rampes fait état, pour la période 2000 à 2009 de 8 accidents corporels dont 2 impliquent des piétons et 4 impliquent des 2 roues (1 vélo, 3 motos).

#### Les liaisons douces existantes ou en projet

Coté Andrésy, un aménagement cyclable a été réalisé en 2008 le long de la RD 48 entre le Rond-Point de l'Europe et le Pont « de Fin d'Oise » par le Conseil général. Il s'agit de pistes cyclables unidirectionnelles. Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine a un projet de liaison douce le long de la rue du maréchal Foch à Andrésy.

Coté Conflans-Sainte-Honorine, une voie verte a été récemment réalisée par la commune le long des bords de Seine. Dans le cadre du projet de liaison douce Paris-Londres, cet aménagement a été poursuivi le long des quais de Seine, puis de l'Oise.

Par ailleurs, dans cadre du projet de réhabilitation et de modernisation du Parc Relais Fin d'Oise de la commune de Conflans-Sainte-Honorine, une liaison douce a été créée le long de l'impasse de fin d'Oise permettant ainsi la continuité du projet d'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine jusqu'à la gare.



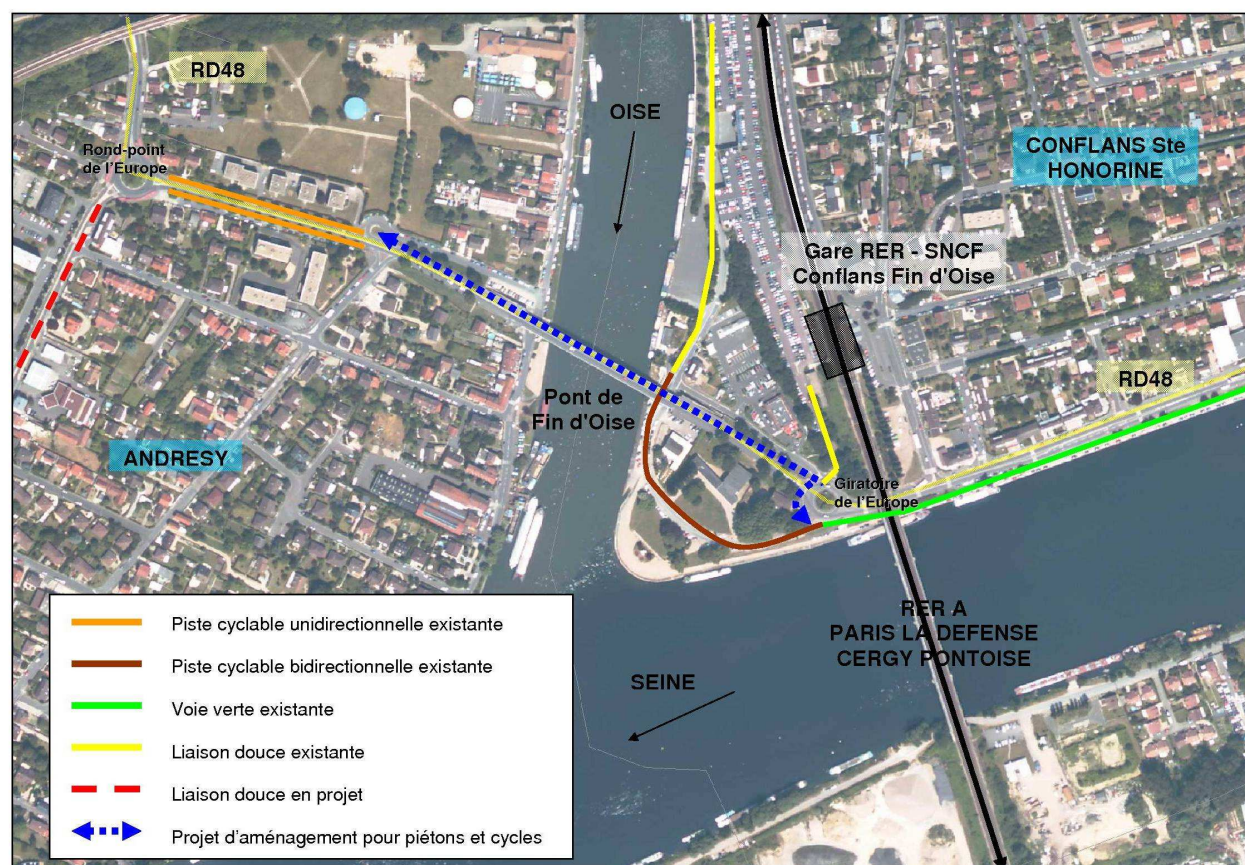


Figure 4 : Liaisons douces existantes ou en projet

### 2.2.3. Objectifs du projet

Le projet d'aménagement pour piétons et cycles, le long de la RD 48 entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine a pour objectif :

- de faciliter et développer les circulations douces depuis la rive droite de l'Oise (Andrésy) vers la gare RER de Conflans-Sainte-Honorine fin d'Oise,
- de constituer un maillon important dans le cheminement cyclable des bords de Seine prévu au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables adopté en 1997 et au Schéma Départemental des Véloroutes et Voies Vertes adopté en 2010.

## 2.3. DESCRIPTION DU PROJET

### 2.3.1. Principe du projet

Le projet consiste à aménager une liaison pour piétons et cycles entre le carrefour Passage de Smeth/Rue Victor Hugo à Andrésy et le giratoire de l'Europe à Conflans-Sainte-Honorine. Il comporte la réalisation d'une passerelle accrochée à l'ouvrage existant de franchissement de l'Oise.

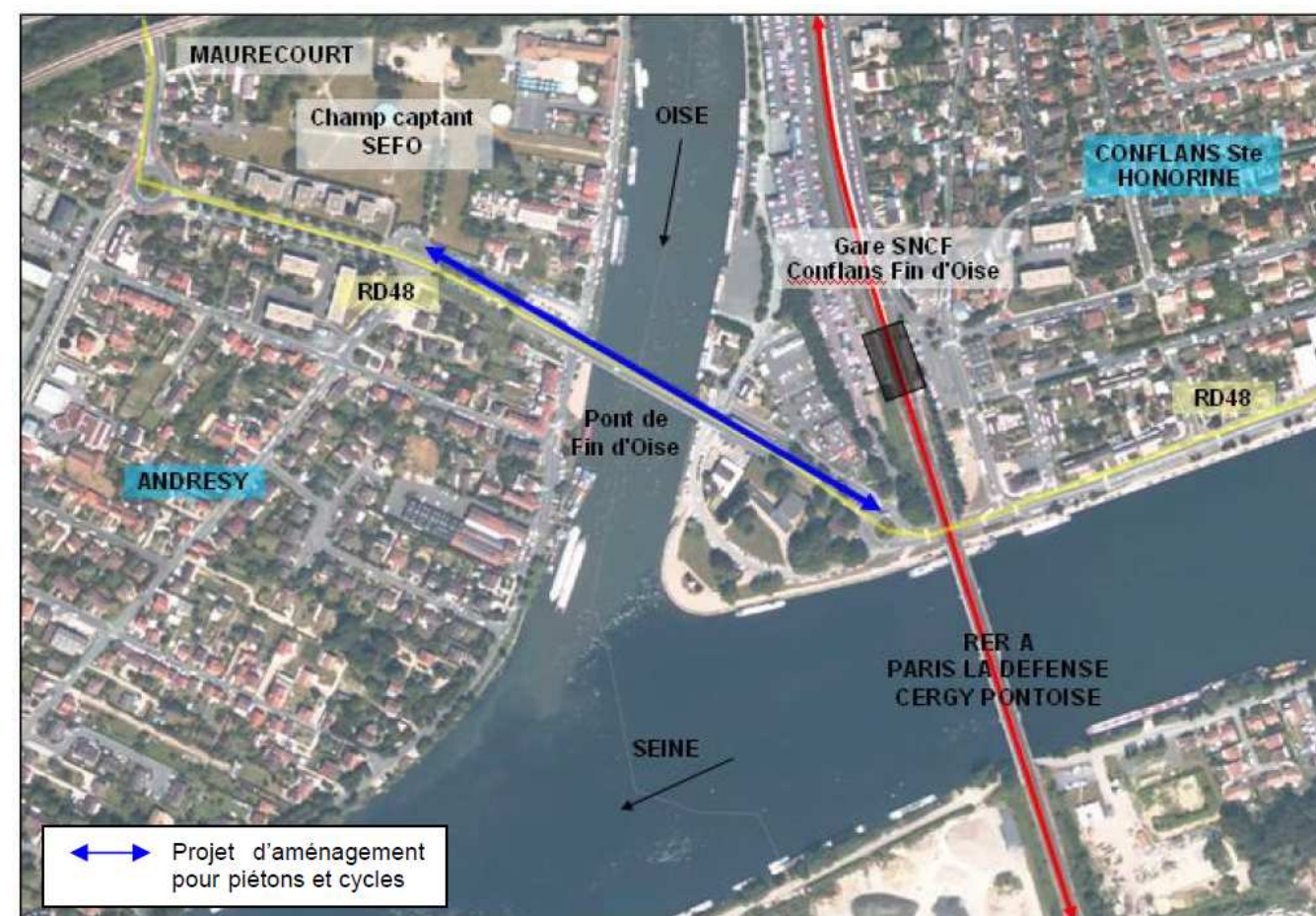


Figure 5 : Localisation du projet d'aménagement

### 2.3.2. Caractéristiques géométriques du projet

#### 2.3.2.1. Géométrie générale

L'aménagement pour piétons et cycles d'une longueur d'environ 450 m est réalisé sur le trottoir Nord de la RD 48 entre le carrefour Passage de Smeth/Rue Victor Hugo à Andrésy et le giratoire de l'Europe à Conflans-Sainte-Honorine.



Le franchissement de l'Oise est assuré par une passerelle métallique accrochée à la rive nord de l'ouvrage existant supportant la RD 48 (pont de Fin d'Oise). La réalisation de cet ouvrage en encorbellement nécessite un renforcement des deux poutres de rives sur toute la longueur du tablier, l'arc supportant le tablier n'est pas modifié.

Côté Andrésy, l'aménagement se raccorde à l'aménagement cyclable existant le long de la RD 48 et permet tous les mouvements de circulation cycles et piétons. L'îlot central existant sera élargi et un plateau surélevé sera mis en place pour permettre une traversée en deux temps donc et sécurisée de la RD 48.

Côté Conflans-Sainte-Honorine, l'aménagement intègre le traitement des abords du giratoire de l'Europe pour permettre aux cycles et aux piétons de rejoindre la voie de la gare et les quais de Seine. La largeur de la chaussée de la RD 48 à l'approche du giratoire devra être légèrement réduite. Par ailleurs, l'îlot central sera élargi et un plateau surélevé sera mis en place afin de sécuriser la traversée de la RD 48.

La traversée du Cours de Chimay côté Conflans-Sainte-Honorine sera également sécurisée par la mise en place d'un plateau surélevé.

Le trottoir existant côté sud de la RD 48 est maintenu.

### 2.3.2.2. Profil en travers

#### En section courante de part et d'autre du pont

L'aménagement comporte une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 m de large et un cheminement piétons de 1,5 m de large. Cette largeur devra être adaptée ponctuellement au droit de deux zones (rampes d'accès des piétons aux quais de l'Oise) sans être inférieure à 3 m.

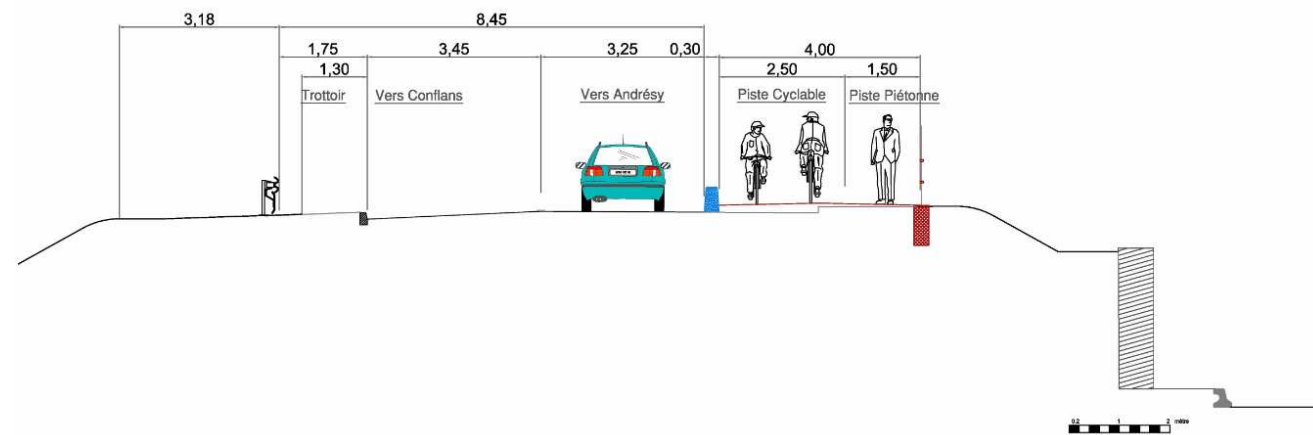


Figure 6 : Coupe de principe hors ouvrage côté Conflans-Sainte-Honorine.  
Source : Conseil Général des Yvelines.

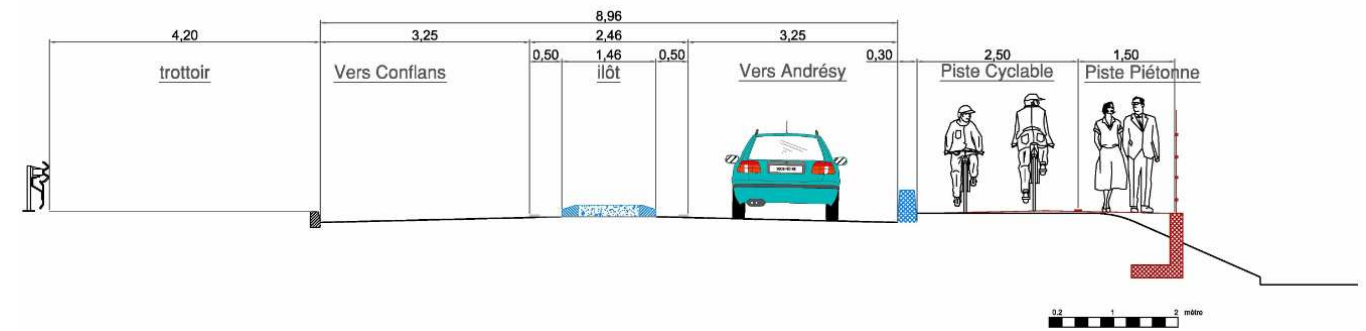


Figure 7 : Coupe de principe hors ouvrage côté Andrésy.  
Source : Conseil Général des Yvelines.

#### Au droit de l'ouvrage de franchissement de l'Oise

La passerelle en encorbellement présente une largeur utile de 2,85 m. Cet élargissement de l'ouvrage associé à la largeur du trottoir existant permet d'insérer au nord de la voie routière :

- une piste cyclable bidirectionnelle de 2,70 m de large,
- un cheminement piéton de 1,50 m de large.

Un garde-corps d'environ 1,40 m de hauteur et un habillage architectural sont prévus en rive de l'encorbellement.

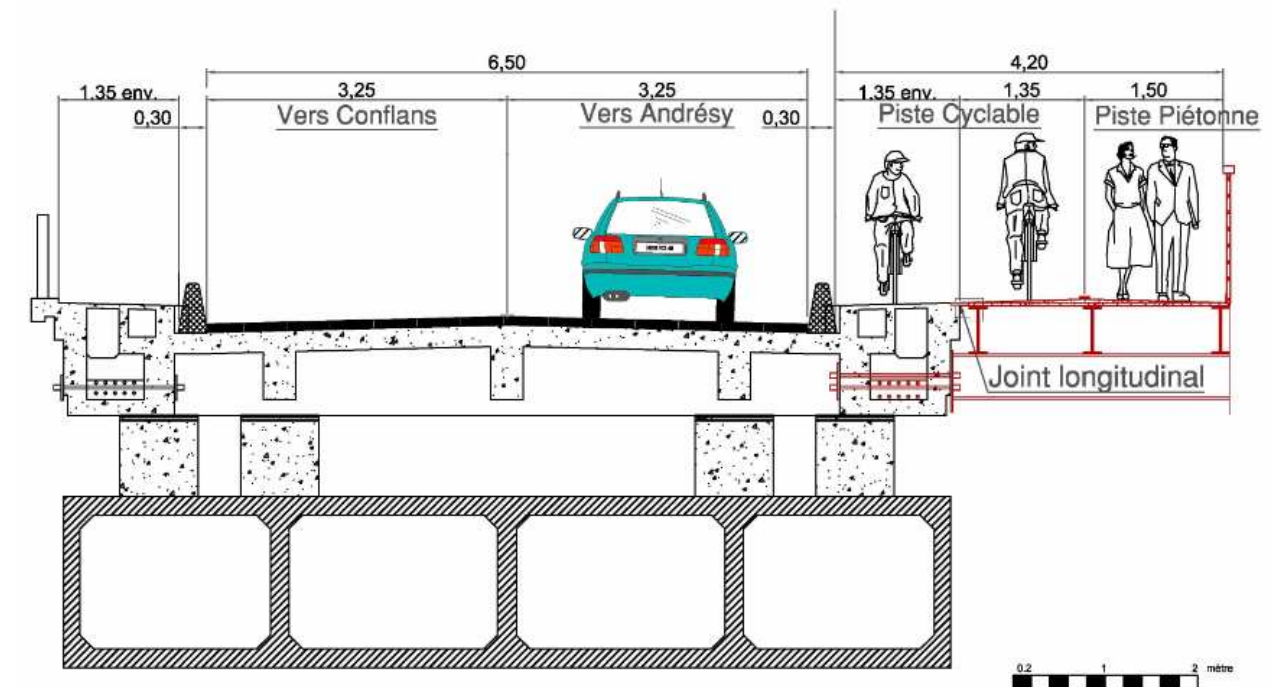


Figure 8 : Coupe de principe de la passerelle accrochée à l'ouvrage existant de franchissement de l'Oise.  
Source : Conseil Général des Yvelines.

### 2.3.3. Principe architectural de la passerelle en encorbellement

L'aménagement d'une passerelle pour piétons et cycles, en encorbellement côté amont, de l'actuel pont en arche béton qui franchit la Seine va modifier la perception de l'actuel ouvrage.

En effet, cette structure métallique légère en rive de tablier apporte une nouvelle échelle de dimension réduite et complémentaire à celle que dessine la géométrie simple, puissante et élancée de l'actuelle silhouette en arc.

Les éléments caractéristiques qui identifient la passerelle, garde-corps et mât d'éclairage, vont illustrer, vue de l'extérieur de façon explicite, ce nouvel usage et apporter ainsi une nouvelle dimension fonctionnelle, urbaine et par conséquent une nouvelle identité à un pont actuellement purement routier.

La passerelle doit être perçue par les piétons et les cyclistes comme sécurisante et confortable au travers de ses équipements et de ses revêtements de tablier, ce qui confère une importance aux détails à l'échelle des usagers.

Le rythme des pilettes des arches se prolonge dans les encorbellements et c'est cette trame structurelle verticale qui dessine les mâts d'éclairage semblables à une voûte qui « enveloppe » la passerelle en encorbellement.

L'ensemble de l'ouvrage, existant et rapporté, se conjugue en un mouvement qui va de la base vers le haut, apparaissant ainsi comme global et cohérent.

Le garde-corps « cycliste » grâce à une lisse une hauteur d'environ 140 cm répond aux normes vélo route. En partie basse, une maille métallique en acier inox apporte une transparence visuelle qui permet de profiter du panorama vers le Nord et de la covisibilité lointaine avec le majestueux viaduc.

Une main courante à hauteur de 1 mètre répond aux normes de sécurité et d'accessibilité des piétons. Les mâts d'éclairage fixés en rive de dalle à l'extérieur du garde-corps dégage l'ensemble de la surface du trottoir sans créer d'obstacle ponctuel.



Figure 9 : Principe architectural de la passerelle accrochée au pont de Conflans - Fin d'Oise.  
Image non contractuelle (Source : Etude architecturale – Laurent Barbier)



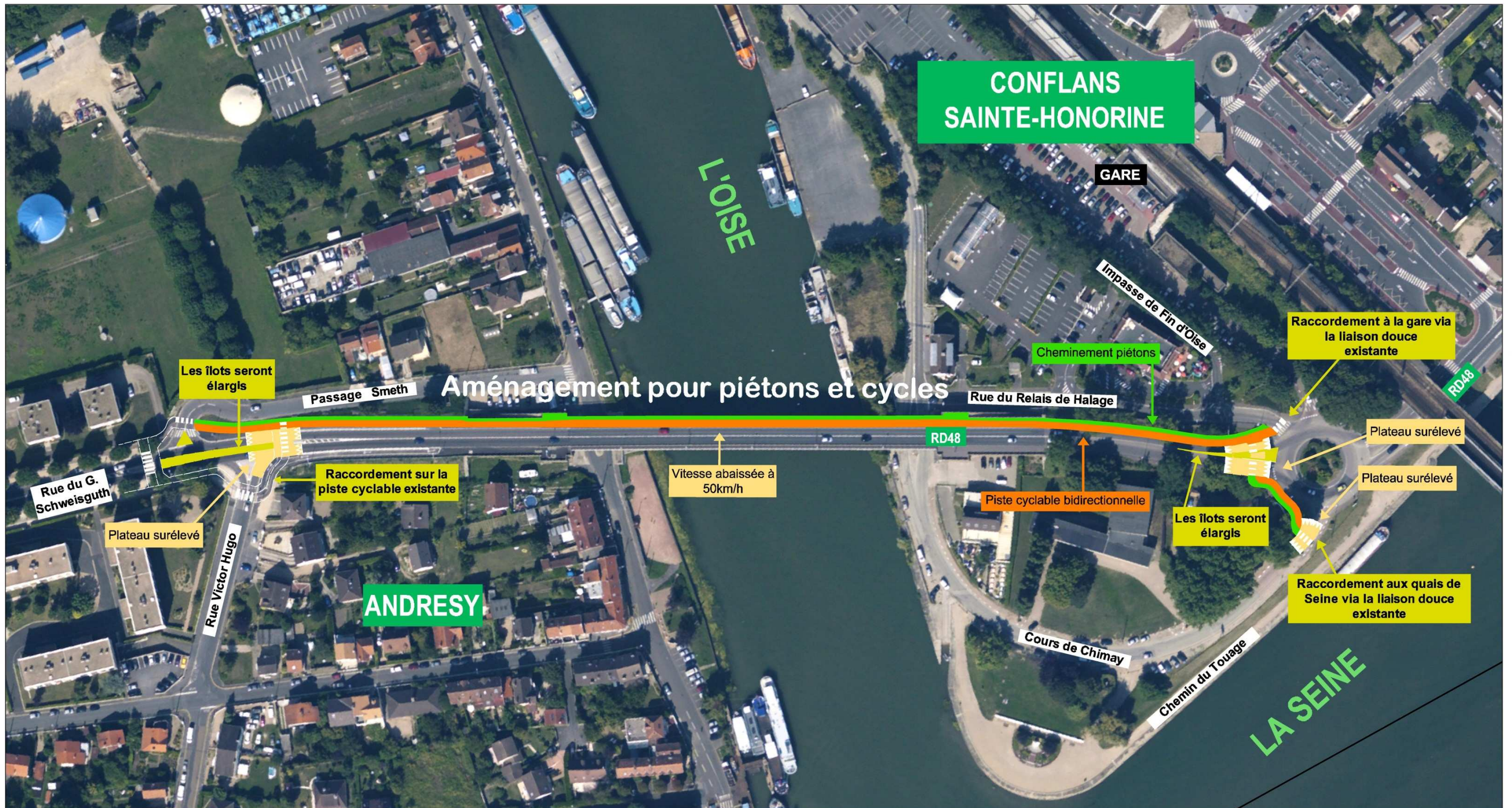


Figure 10 : Schéma de présentation du projet.  
Source : CG 78.



### 2.3.4. Principes d'assainissement

Actuellement les eaux de ruissellement du trottoir s'écoulent majoritairement le long de la voirie et sont récupérés dans les réseaux d'eaux pluviales des communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine. Une partie des eaux s'écoulent sur les talus végétalisés le long des rampes de l'ouvrage.

S'agissant d'aménagement de voiries existantes, la surface imperméabilisée supplémentaire induite par le projet d'aménagement est faible (environ 500 m<sup>2</sup>). Le projet sera conçu afin que les eaux pluviales soient récupérées par les réseaux existants. S'agissant de l'aménagement de voies piétonnes et cyclables, aucune dépollution n'est prévue.

### 2.3.5. Eclairage

Sur la passerelle en encorbellement, il est prévu que l'éclairage fasse partie intégrante du parti architectural. Une quinzaine de mâts d'éclairage à LED seront fixés en rive de dalle à l'extérieur du garde-corps afin de dégager l'ensemble de la surface du trottoir sans créer d'obstacle ponctuel.

L'éclairage existant au Sud du pont sera supprimé.

## 2.4. INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT

Les principaux enjeux environnementaux sont liés à la présence de l'Oise ainsi qu'à la présence de captages d'alimentation en eau potable à proximité du projet.

Le projet est localisé au sein de la zone inondable définie dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondation Seine et Oise adopté en juin 2007.

La réalisation d'une passerelle accrochée à l'ouvrage existant permet d'éviter tout appui au sol ou dans l'Oise. Aussi le projet n'aura pas d'impact sur la zone inondable.

Coté Andrésy, le projet est proche du champ de captage d'eau potable de la Fin d'Oise à Andrésy qui regroupe 9 forages. L'hydrogéologue agréé a donné un avis favorable à la réalisation du projet sous réserve de l'application des prescriptions qui seront appliquées (cf annexe n°1).

Sur la commune d'Andrésy, le projet passe au-dessus d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) qui concerne les bords de l'Oise sur la commune d'Andrésy. Le projet qui est accolé au pont actuel n'aura pas d'impact significatif sur cette ZPPAUP.

De nombreux réseaux passent sous les dalles de trottoir de l'ouvrage existant mais aussi aux abords du giratoire de l'Europe coté Conflans-Sainte-Honorine. Ces réseaux seront précisément identifiés aux stades ultérieurs et devront être déviés par leurs propriétaires.

## 2.5. GESTION ET ENTRETIEN DE L'AMÉNAGEMENT

Hors agglomération, la gestion et l'entretien de l'aménagement seront réalisés suivant les termes de la délibération du Conseil général des Yvelines du 18 juin 2010 relative à l'approbation du schéma départemental des véloroutes et voies vertes et à la modification de la politique départementale en matière de circulations douces (surveillance et entretien courant à la charge des communes et, renouvellement et réparation de la couche de roulement à la charge du département).

La partie en agglomération sera entièrement gérée par la commune de Conflans-Sainte-Honorine.

La structure de la passerelle en encorbellement est gérée par le département de la même façon que le pont routier.

## 2.6. ESTIMATION DU PROJET

La maîtrise d'ouvrage du projet de liaison piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine sera assurée par le Conseil Général des Yvelines.

L'estimation sommaire du projet est de 2,5 millions d'euros T.T.C. (valeur 2011 - TVA 19.60 %) et se décompose comme suit :

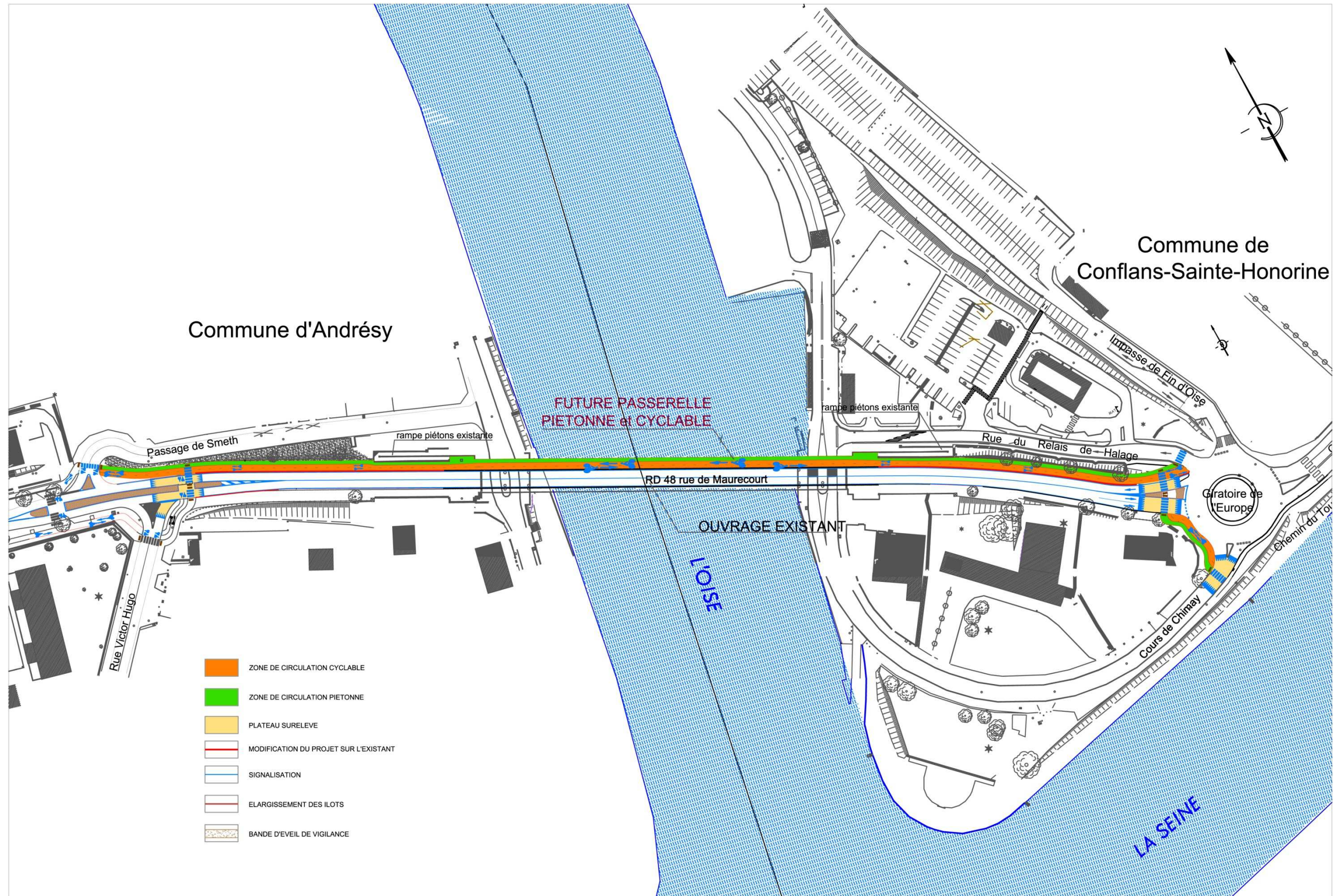
Postes	Montant total
I. Etudes/Contrôle	160 000 €
II. Acquisitions foncières	0
III. Travaux	1 660 000 €
Somme à valoir (15%)	273 900 €
TOTAL en HT	2 093 900 €
TVA à 19,6%	410 404,4 €
<b>TOTAL TTC</b>	<b>2 504 304 €</b>
<b>Arrondi à</b>	<b>2 500 000 €</b>

L'estimation comprend :

- tous les travaux nécessaires à la réalisation de la liaison pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine (ouvrage d'art, équipements urbains,...),
- l'ensemble des études (phases avant-projet et projet), ainsi que les études de maîtrise d'ouvrage.



## 2.7. PLAN GENERAL DES TRAVAUX



PLAN GENERAL DES TRAVAUX



### 3. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

#### 3.1. PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE

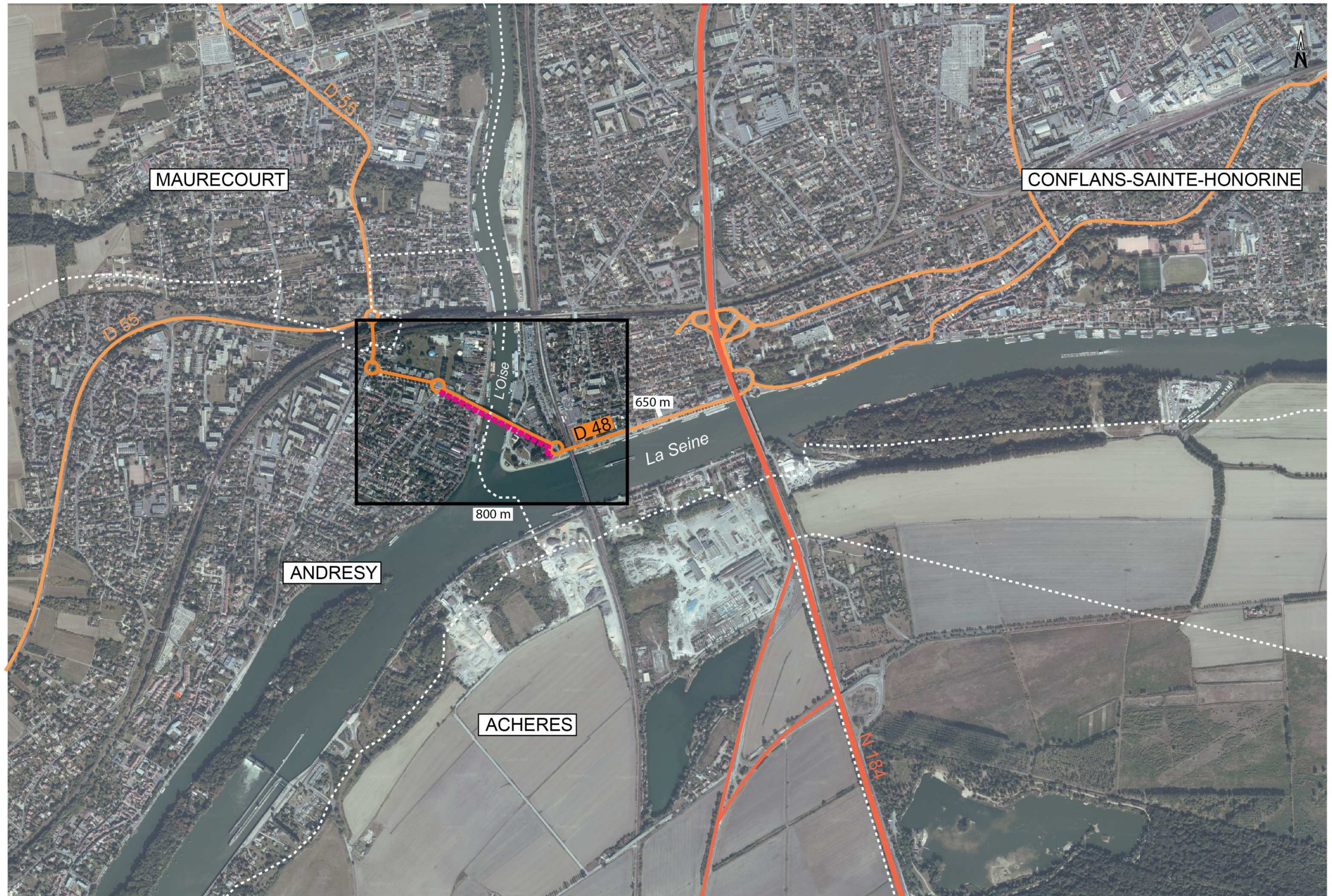
L'aire d'étude du projet d'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine est localisée dans la région Ile-de-France, au Nord-Est du département des Yvelines.

Elle s'étend en partie sur les territoires des communes d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et dans une moindre mesure de Maurecourt. Elle a été définie de manière à couvrir l'essentiel du territoire au sein duquel le projet est susceptible d'avoir des effets directs ou indirects.

Pour certaines thématiques tel que le paysage, des éléments extérieurs au périmètre peuvent avoir été inclus dans le cas où ils présenteraient un intérêt dans l'analyse des enjeux environnementaux.

Ainsi, l'aire d'étude correspond à un rectangle de 650 m par 800 m permettant notamment de prendre en compte les échanges avec la gare de Conflans – Fin d'Oise et les raccordements avec les réseaux piétons et cyclables existants aux abords du projet. Ce périmètre d'étude d'une superficie totale de 52 hectares est représenté sur le plan ci-contre.





● LOCALISATION DE L'AIRE D'ETUDE

----- projet d'aménagement pour piétons et cycles

----- limite communale

▭ aire d'étude



## 3.2. LE MILIEU PHYSIQUE

### 3.2.1. Le climat

La région parisienne, et notamment le département des Yvelines, sont soumis à un climat océanique dégradé. L'influence océanique reste prépondérante, mais elle est altérée par l'éloignement du littoral qui lui donne une petite nuance continentale. Les hauteurs de précipitations sont ainsi moindres que dans un climat réellement océanique et l'amplitude thermique un peu plus importante.

Les données présentées ci-dessous correspondent aux normales climatiques relevées à la station météorologique d'Achères sur une période de 10 ans (1994-2003), pour les températures et les précipitations. La station Météo France d'Achères est située au sein de la station d'épuration d'Achères, à environ 2 km à l'Est de l'aire d'étude et à une altitude de 25 mètres NGF.

#### 3.2.1.1. Les températures

Ce climat d'influence océanique se caractérise par des hivers relativement doux et des températures estivales modérées.

La température moyenne annuelle (10,7°C), l'amplitude limitée des températures moyennes mensuelles (15°C) et le très faible écart entre la moyenne des températures mensuelles minimales (6,8°C) et des maximales (14,7°C) traduisent également cette influence océanique dans le climat local.

Le nombre annuel de jours de gelée est de 47,4. Les mois présentant en moyenne le plus grand nombre de jours de gelée sont les mois de décembre, janvier et février avec respectivement 10, 12 et 10,6 journées.

Les valeurs moyennes mensuelles des températures quotidiennes déterminées sur la période de 1994 à 2003 à Achères et le nombre moyen de jours de gelée déterminé sur la même période sont présentés dans le tableau suivant.

	Jan	Fév	Mars	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	Année
T mini (°C)	1,6	2,1	3,7	4,9	8,9	11,6	13,7	13,9	9,9	7,5	4,3	2,6	7,1
T moy (°C)	4,6	5,8	8,4	10,1	14,3	17,4	19,5	20,1	15,4	12,0	7,7	5,2	11,7
T maxi (°C)	7,5	9,5	13,1	15,2	19,8	23,2	25,4	26,3	21,0	16,6	11,2	7,9	16,4
Gelées (j)	11,9	10,9	8,1	4,2	0,3	0	0	0	0	1,9	5,6	10,6	53,5

Figure 11 : Températures moyennes à la station météorologique d'Achères (1994-2003)  
Source : Météo France

#### 3.2.1.2. Les précipitations

La pluviométrie annuelle est relativement modérée avec 650,2 mm en moyenne sur une période de 9 ans entre 1994 et 2003. C'est surtout le régime de répartition mensuelle des précipitations qui traduit le caractère océanique du climat : les jours de pluie sont répartis de façon à peu près égale tout au long de l'année.

Les précipitations sont en général peu intenses, mais peuvent toutefois atteindre des cumuls élevés à l'occasion de forts orages, particulièrement pendant les mois d'été. Le maximum absolu de pluviométrie enregistré en une journée est de 91,2 mm en 2001.

Les mesures et constats effectués à la station d'Achères sur la période 1994-2003 pour les précipitations sont présentés ci-dessous.

	Jan	Fév	Mar	Avr	Mai	Juin	Juil	Août	Sept	Oct	Nov	Déc	An.
Pluies moyennes (mm)	51,2	46,9	44,6	53,9	57,8	38,7	63,0	51,5	50,6	62,5	58,8	70,7	650,2

Figure 12 : Précipitations moyennes à la station météorologique d'Achères (1994-2003)  
Source : Météo France

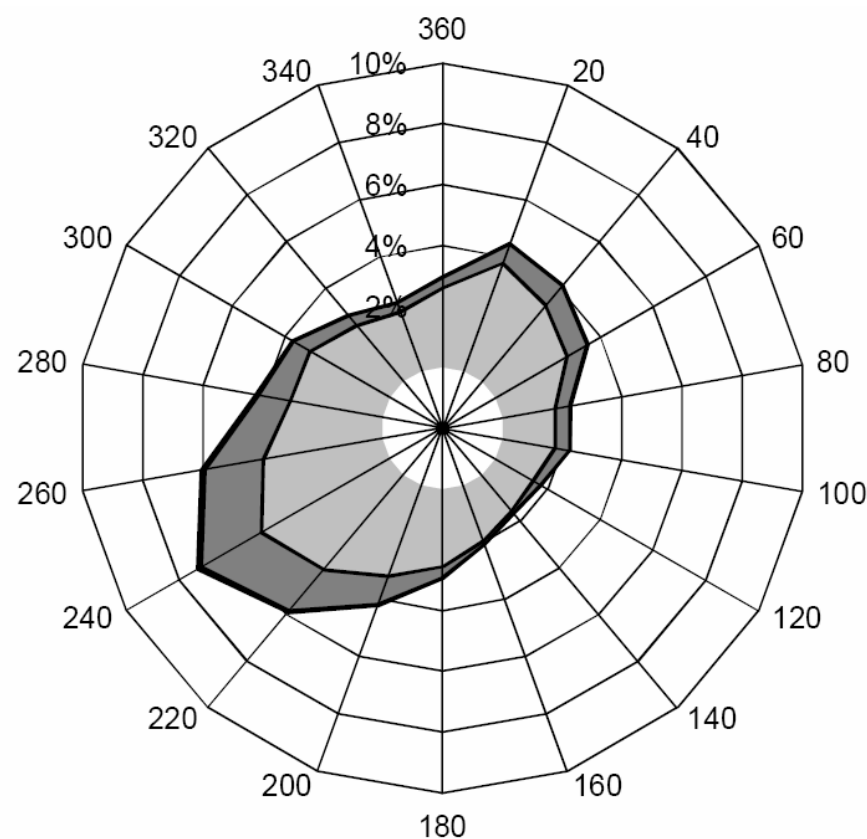
#### 3.2.1.3. Les vents

La rose des vents présentée ci-dessous indique la direction et la fréquence des vents, mesurées par la station météorologique d'Achères. Elle a été établie sur une période de 9 ans, entre 1995 et 2004.

Son observation montre que les vents dominants proviennent des secteurs Sud à Ouest (180 à 260°) avec un maximum pour les vents de secteur Sud-Ouest (240°). Au total, ces vents d'origine océanique représentent près de 30 % des observations.

Les vents de secteur Nord-Est sont également bien représentés et correspondent à des périodes anticycloniques marquées par des vents d'origine continentale. Ces épisodes se produisent principalement en période estivale.

Les vents sont généralement faibles ou modérés : toutes directions confondues, environ la moitié des vents ont une vitesse comprise entre 5 et 16 km/h et seuls quelques épisodes venteux dépassent les 29 km/h. La quasi-totalité des vents supérieurs à 29 km/h proviennent des secteurs Sud à Ouest et traduisent l'activité des dépressions atlantiques.



■ > 29 km/h ■ 16 <et<= 29 km/h ■ 5 <et<= 16 km/h

Figure 13 : Rose des vents - station d'Achères sur la période 1995-2004  
Source : Météo France

Le climat de l'aire d'étude, de nature océanique dégradée représente un enjeu modéré pour les aménagements humains, en raison de l'extrême rareté des phénomènes climatiques violents. Aucune prescription particulière liée au climat ne s'applique donc à la création d'un projet routier, qui devra toutefois être réalisé de manière à assurer une bonne évacuation des eaux pluviales.

### 3.2.2. Le relief et la topographie

L'aire d'étude se caractérise par la confluence entre l'Oise et la Seine. Les deux cours d'eau ont entaillé le plateau, rebord méridional de la Plaine de France et ont formé un relief compartimenté.

Plusieurs entités topographiques peuvent être décrites au sein de l'aire d'étude étendue :

- A l'Ouest, le **versant de la butte de l'Hautil** domine à 180 m NGF la vallée et l'agglomération nouvelle. La dénivellation de 70 m présente des pentes de l'ordre de 15 % au pied du versant pouvant atteindre 20 % au sommet. Ce versant est presque entièrement boisé et marque la rupture géomorphologique entre le plateau agricole et les prémices du massif de l'Hautil.
- Le **plateau**, qui représente la majeure partie du territoire étudié, est le prolongement du plateau du Vexin. Il se présente comme une étendue assez plane, avec toutefois quelques irrégularités de relief. L'altitude moyenne est de 100 m NGF à l'Ouest de l'Oise et d'environ 50 m à l'Est. Il s'incline vers le Nord-Nord-Est. Hors des zones urbaines, ce plateau sert aussi de support à l'agriculture céréalière sur de grandes exploitations.
- L'ensemble des **coteaux** résulte du creusement de l'Oise et de la Seine dans le plateau. Le coteau dénivelle le plateau, pour rejoindre les deux cours d'eau, et présente un tracé rectiligne et un profil massif. Les coteaux Ouest de la vallée de la Seine et de la vallée de l'Oise, forment de véritables éperons très pentus. Quelques parties plus pentues des coteaux sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine, le long de la vallée de l'Oise, sont boisées mais elles restent, la plupart du temps, urbanisées, malgré la pente. Au contraire sur la rive droite de l'Oise (commune de Maurecourt et Andrésy) les coteaux restent boisés en grande partie, la plaine alluviale étant quant à elle partiellement urbanisée.
- Les **vallées** présentent une topographie différente.

Les rives concaves : la rive droite de la Seine et la rive gauche de l'Oise (Conflans-Sainte-Honorine), concaves, sont bordées de coteaux abruptes au pieds desquels le lit majeur du fleuve (zone d'extension des crues) est très réduit (de quelques dizaines à quelques centaines de mètres).

Les rives convexes : la rive gauche de la Seine et la rive droite de l'Oise (Maurecourt), au contraire « engraisées » par les dépôts du fleuve constituent des lits majeurs larges. Les terrains plats de ces rives convexes sont généralement hydromorphes.

La rive gauche de la Seine est ainsi constituée d'anciennes îles rattachées à la terre par l'apport en sédiments du fleuve ou par remblaiement humain. Elle porte des cultures ou des bandes boisées. Sur la rive gauche de la Seine une forêt communale est protégée pour ses qualités écologiques.



### 3.2.3. Le sous-sol

L'aire d'étude s'inscrit du point de vue de la géologie régionale dans le vaste ensemble sédimentaire constituant le bassin parisien entre le synclinal de la Seine au Sud et la fosse de Saint-Denis au Nord. La mise en place du réseau hydrographique qui donnera naissance à la Seine a creusé profondément la couverture tertiaire et dénudé le socle crétacé pour constituer une vaste plaine alluviale dominée par les buttes témoins de l'Hautil, de Motmorency et de Cormeilles-en-parisis ainsi que par le plateau de Beauce. L'essentiel du relief communal est un plateau de calcaire qui domine d'une trentaine de mètres l'Oise et la Seine.

La zone d'étude peut être divisée en deux zones distinctes différenciées par l'axe de l'Oise. La partie Est concerne la commune de Conflans-Sainte-Honorine quant à la partie à l'Ouest elle concerne les communes d'Andrésy et de Maurecourt.

#### Contexte géologique de Conflans-Sainte-Honorine

Au-delà de la partie sommitale de l'ère secondaire constituée par la craie blanche du campanien (âge : 65 millions d'années), on rencontre successivement de bas en haut, les formations du Montien (marnes de Meudon), de l'Yprésien (argiles plastiques du Sparnacien surmontées par les sables du Cuisien dont l'épaisseur est réduite), du Lutétien (calcaire grossier et marnes et caillasses) et du Bartonien inférieur (Sables de Beauchamp). Les autres formations tertiaires ont été décapées par les divagations de la Seine au cours du temps et ne sont donc plus présentes sur la commune.

L'ensemble de ces formations est masqué par un complexe de surface limoneux à limonosableux et par des remblais, d'épaisseur hétérogène, issus de l'action humaine, de dépôts éoliens ou encore produits de l'altération de la roche sous-jacente remaniés par des effets de solifluxion et de ruissellement. Une petite couverture alluviale est présente en bordure de l'Oise.

Au niveau de la zone d'étude, on retrouve :

**L'ensemble Bartonien Inférieur** représenté par les Marno-Calcaires de Saint Ouen et les Sables de Beauchamp d'une puissance qui ne devrait pas atteindre plus de 5 mètres sur la commune. Toutefois, la plupart des sondages du BRGM relevés dans la zone affleurante du Bartonien inférieur de la carte géologique du BRGM au 1/50000ème, ne relèvent pas la présence de ces formations.

#### Les Marnes et Caillasses et le Calcaire Grossier du Lutétien:

Les Marnes et Caillasses sont composées d'une alternance régulière de minces bancs calcaires dolomitiques généralement compacts et durs et de lits marneux à marno-sableux contenant de petits filets argileux gris ou verts.

**Les formations superficielles (limons, éboulis et remblais)** viennent recouvrir toutes ces assises et ont des origines variées. Il s'agit généralement de matériaux à texture limoneuse ou limono-argileuse déposés sur les plateaux ou plaqués sur les versants. Ces dépôts, d'épaisseur très irrégulière (de quelques décimètres à plusieurs mètres) sont issus d'altérations et de remaniements par des effets de solifluxion et de ruissellement quand ils ne sont pas liés à une action anthropique.

#### Contexte géologique des communes de Maurecourt et d'Andrésy

La butte de l'Hautil fait apparaître trois unités morphologiques correspondent à des couches géologiques bien distinctes. Elle est constituée de trois principaux matériaux :

- Au sommet, des sables épais de 30 m (les sables de Fontainebleau),
- Au milieu du versant, des terrains imperméables (argiles et marnes),
- A la base, du gypse, roche soluble au contact de l'eau.

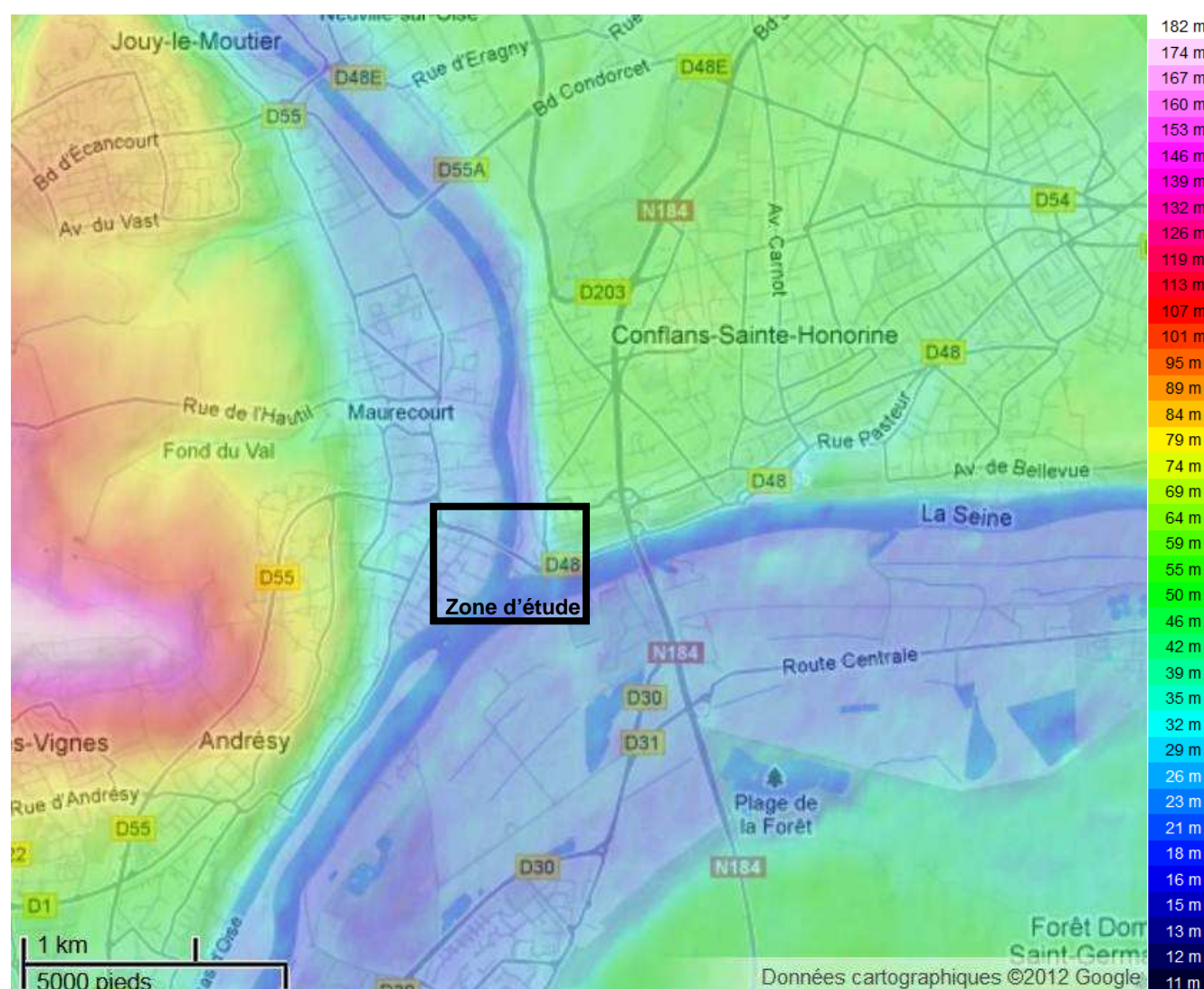
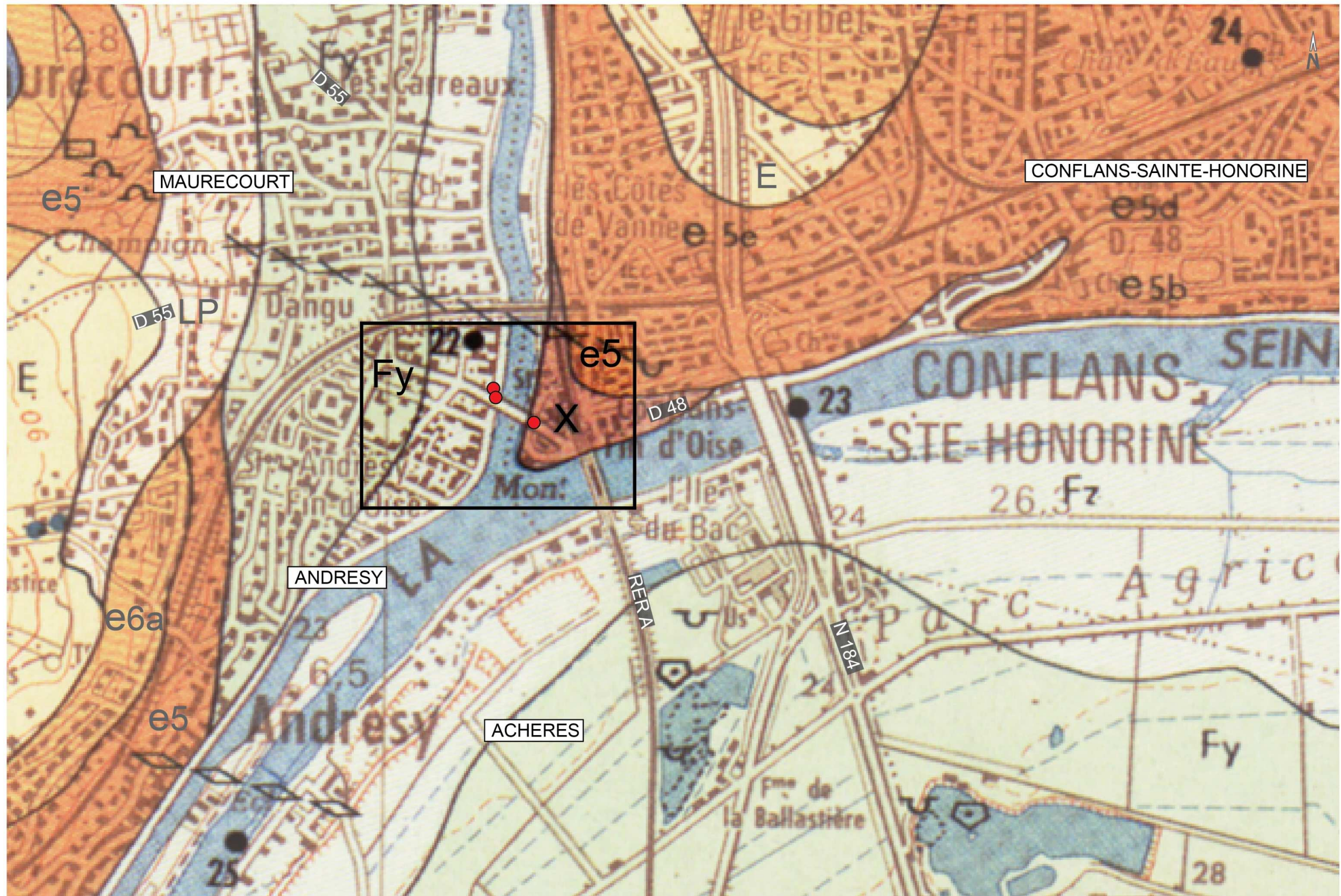


Figure 14 : Relief  
Source : [www.cartes-topographiques.fr](http://www.cartes-topographiques.fr)

La topographie du périmètre d'étude étendu est marquée par la présence de la butte de l'Hautil sur la commune d'Andrésy qui domine les vallées de l'Oise et de la Seine. En effet, le secteur se caractérise par la confluence entre l'Oise et la Seine. Les deux cours d'eau ont entaillé le plateau, rebord méridional de la Plaine de France et ont formé un relief compartimenté. La zone d'étude rapprochée est peu marquée par le relief, car elle est située en fond de vallée, à la confluence de l'Oise et de la Seine.







Le plateau repose sur une série de couches sableuses et surtout calcaires. Au sommet, les sables de Monceau surmontent le marnocalcaire de St-Ouen, dalle de 10 m d'épaisseur. A la base, les sables de Beauchamp reposent sur le calcaire lutécien, épais de 30 m et qui correspondent à la hauteur des coteaux.

La plaine alluviale est creusée dans les sables de Cuise reposant sur l'argile sparnacienne.

Au niveau de la zone d'étude, on retrouve :

**Alluvions modernes** : elles sont localisées le long des cours d'eau actuels jusqu'à la limite des débordements maxima périodiques (inondations de 1910).

Elles sont essentiellement constituées de vase argilo-sableuse, noirâtre, à éléments fins... elles s'étalent sur la plaine alluviale ... l'épaisseur normale de ces dépôts varie de 3 à 6 mètres à proximité de ces rivières.

**Alluvions anciennes : Sables et graviers.** Cet horizon est constitué de graviers et de sables dans lesquels on rencontre fréquemment de gros blocs de grès provenant du démantèlement des terrains tertiaires. L'épaisseur des alluvions anciennes varie de 3 à 25 mètres à proximité des vallées actuelles et dans la plaine alluviale.

#### **Nature et caractéristiques mécaniques**

Une étude géotechnique a été réalisée par le bureau d'études SEMOFI afin de déterminer la nature et les caractéristiques mécaniques des sols à proximité du projet.

Les investigations géotechniques se sont déroulées du 13 mars au 8 avril 2010 et ont consisté en la réalisation de plusieurs sondages et essais au niveau des emprises du projet.

Sondages	Types de sondage	Profondeur (en m par rapport au Terrain Naturel)
SP1	Sondage pressiométrique	30.86
SP2	Sondage pressiométrique	30.82
SC3	Sondage carotté	30.20

Les sondages ont permis de mettre en évidence les différentes formations géologiques suivantes caractérisées par les essais laboratoires :

#### Culée de pont :

Aucun remblai n'a été repéré lors des investigations. Il n'est cependant pas à exclure d'observer des surépaisseurs de remblais dues à l'aménagement antérieur du site (hors zone de fondation). Lors des investigations, ont été rencontré directement des culées en béton. Ce béton de teinte beige blanchâtre, est constitué de morceaux de silex centimétriques à pluricentimétriques, de graviers grossiers, de coquilles fossilifères (nummulites, etc ... ) et de ferrailage. Il a été rencontré jusqu'à environ 5,4m à 5.9 m. Les caractéristiques mécaniques sont très bonnes avec des valeurs pressiométriques fortes montrant la bonne tenue du béton, celui-ci ne semble pas avoir subi de dégradation.

#### Alluvions modernes :

Sous les fondations, on retrouve des terrains meubles constitués d'argiles légèrement sableuses grises noirâtre, des débris de coquilles, présentant également des passages tourbeux et de la lignite. Les caractéristiques mécaniques de ces terrains sont très médiocres à moyennes, ce qui montre leur très faible compétence mécanique et leur forte compressibilité, ce qui est confirmé par la présence de désordres au niveau de la voirie. Les sols limoneux sont sensibles à la variation de la teneur en eau. En présence de l'eau, ils peuvent perdre rapidement leur portance.

#### Alluvions anciennes :

Les alluvions anciennes, rencontrées en faible épaisseur au droit des sondages, sont principalement constituées de sables fins beige grisâtre, de graviers, de fraction argileuse et de débris de coquillages. Les alluvions anciennes ont de très bonnes caractéristiques mécaniques

#### Sables de cuise et sables supérieurs de l'Yprésien :

Les sables de cuise sont représentés par des sables fins de couleur ocre au sommet et plus gris en allant à l'interface des fausses glaises. Les sables de cuise ont une bonne compacité et présentent des valeurs pressiométriques moyennes à bonnes.

#### Fausses glaises :

Ce faciès est représenté par une alternance de niveaux de sables argileux noirâtre contenant de très nombreux fossiles. Les caractéristiques mécaniques sont moyennes à bonnes et peuvent présenter un potentiel de gonflement assez élevé.

#### Argiles bariolées :

Elles sont représentées par des argiles compactes plastiques. Elles ont des caractéristiques mécaniques moyennes et peuvent présenter un potentiel de gonflement assez élevé.

#### Craie :

Elles sont représentées par de la craie blanchâtre tendre et de silex noirs. Cette formation n'a été reconnue que sur une faible épaisseur (0.4m).

Les terrains sont stables, et ne révèlent pas de contrainte particulière.

La géologie du site est de type sédimentaire et se présente sous la forme d'un empilement de couches géologiques, qui ont été peu contraintes après leur dépôt. Dans la plaine alluviale, les terrains de nature limoneuse ou sableuse ne présentent pas de problème important de stabilité et sont favorables à l'aménagement d'infrastructures.

### 3.2.4. Les documents de planification et de gestion de l'eau

#### 3.2.4.1. Cadre réglementaire

Selon l'article L.210-1 du code de l'environnement, l'eau doit être considérée comme faisant partie du « patrimoine commun de la nation. Sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable dans le respect des équilibres naturels sont d'intérêt général ». L'article L.211-1 du code de l'environnement indique en outre que les dispositions réglementaires applicables ont pour objet une gestion équilibrée de la ressource en eau.

La solution proposée par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, codifiée dans les articles L.210-1 et suivants du code de l'environnement, pour organiser la gestion équilibrée de la ressource (entre préservation des milieux aquatiques et satisfaction des usages) repose sur l'organisation d'une concertation visant à aboutir à une planification des usages de l'eau, à deux échelles géographiques :

- d'une part, à l'échelle d'un grand bassin hydrographique, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) : il est élaboré par le Comité de bassin à l'initiative du Préfet. Il définit les grandes orientations stratégiques du bassin (objectifs de quantité, de qualité, de protection des milieux) et fixe le cadre de référence pour la préparation des SAGE locaux (découpage, critères de cohérence, etc.),
- d'autre part, pour les unités hydrographiques, les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE). Ils sont élaborés à l'échelon local d'un bassin hydrographique ou d'un ensemble aquifère par une commission locale de l'eau (élus, usagers, et administrations). Ces schémas s'imposent aux décisions de l'Etat, des collectivités territoriales et de leur établissement public.

Par ailleurs, la **Directive Cadre sur l'Eau (DCE)**, publiée au journal des communautés européennes le 22 décembre 2000, et transposée en droit français le 21 avril 2004, définit un cadre pour la gestion et la préservation des eaux par grand bassin hydrographique. Elle oriente et enrichit la révision des SDAGE par quatre innovations majeures :

- une logique de résultats : atteindre le bon état des eaux et des milieux aquatiques d'ici 2015 et stopper la dégradation de la ressource,
- l'écosystème au premier plan pour la bonne gestion de l'eau,
- la participation de tous les acteurs comme clé du succès,
- la transparence des coûts liés à l'utilisation de l'eau et à la réparation des dommages à l'environnement.

La Directive Cadre sur l'Eau crée la notion de masse d'eau, superficielle ou souterraine, comme étant l'unité élémentaire pour laquelle sont définis un état du milieu et des objectifs à atteindre en 2015, avec des dérogations éventuelles. Les comités de bassin ont ainsi engagé la révision des SDAGE, selon les modalités définies dans la loi de transposition de la Directive Cadre sur l'Eau.

#### 3.2.4.2. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Seine Normandie (SDAGE)

Le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands a été approuvé par le Préfet Coordonnateur de bassin le 29 octobre 2009.

Ce document de planification définit les grandes orientations pour la gestion des milieux aquatiques, des eaux superficielles et souterraines au sein du bassin, ainsi que les moyens à mettre en œuvre pour

atteindre les objectifs fixés. Il encadre les choix des acteurs du bassin, dont les activités ou les aménagements ont un impact sur la ressource en eau. Ces acteurs doivent assurer la cohérence de leurs décisions avec le SDAGE. Un tableau de bord du SDAGE est établi régulièrement afin de faire le point sur les actions menées et mettre l'accent sur les opérations à poursuivre. La dernière version disponible porte sur deux années de collecte de données : 2003 et 2004 qui avaient été entreprises lors du dernier SDAGE adopté le 20 septembre 1996. En cohérence avec les exigences de la DCE, le Comité de bassin a entrepris la réalisation de l'état des lieux du bassin Seine et cours d'eau côtiers normands, qu'il a adopté le 1er décembre 2004.

Ce document a débouché en 2005 sur une première consultation du public relative aux enjeux importants relatifs à la gestion de l'eau dans le bassin.

Le SDAGE fixe pour objectif le bon état des eaux en 2015 pour 2/3 des rivières et 1/3 des nappes souterraines.

Il identifie 8 défis :

- 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 : gestion de la rareté de la ressource en eau.
- Défi 8 : limiter et prévenir le risque d'inondation.

#### 3.2.4.3. Le plan Seine

Etabli suite au Comité interministériel d'aménagement et du développement du territoire du 12 juillet 2005, le plan Seine vise à réduire les effets d'une crue majeure dans le bassin de la Seine et de ses affluents et à intégrer l'ensemble des usages et fonctions liés aux fleuves dans un projet de développement durable.

Ce document a été validé par le comité de bassin le 30 novembre 2006. Il s'agit d'un plan d'action qui participe à l'atteinte des objectifs du SDAGE en retenant un certain nombre d'actions à mettre en œuvre listées dans le programme de mesures associé au SDAGE, mais n'en a pas la portée juridique.

Il définit quatre axes stratégiques :

- les inondations : définition et mise en œuvre d'un programme global pluriannuel de réduction des effets d'une crue similaire à celle de 1910 ;
- la qualité de l'eau : valorisation et poursuite de l'amélioration de la qualité de l'eau obtenue ces dernières décennies grâce aux efforts d'assainissement et aux réductions des rejets industriels ;
- la qualité des milieux : préserver et restaurer la biodiversité du fleuve et de ses annexes aujourd'hui très fragilisées ;
- un projet de développement durable : intégrer l'ensemble des usages et fonctions du fleuve notamment l'approvisionnement en eau potable, la navigation, les activités industrielles et l'assainissement des collectivités, pour gérer les ressources tout en assurant un niveau de protection de l'eau et des milieux naturels qui lui sont associés.

Le document se décline en actions retenues sur chacun des quatre axes et présentées sous la forme de 20 fiches. Aucune action ne cible précisément l'aire d'étude, qui est toutefois concernée par les fiches suivantes :

- Fiche n°1 : réduction de la vulnérabilité de l'urbanisation existante en zone inondable,
- Fiche n°10 : assainissement urbain et industriel,
- Fiche n°11 : développer les actions préventives pour la production d'eau potable à partir de l'eau de surface ou des nappes d'accompagnement des grands axes,
- Fiche n°13 : berges et morphologie des grands axes,
- Fiche n°15 : développer le transport fluvial dans un cadre durable,
- Fiche n°20 : développer les loisirs nautiques non motorisés et les circulations douces.

### 3.2.4.4. Les schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)

Les SAGE sont des documents de planification élaborés pour un périmètre hydrographique cohérent. Ils fixent des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau et doivent être compatibles avec le SDAGE. La carte ci-après présente l'état d'avancement des SAGE du bassin Seine-Normandie.

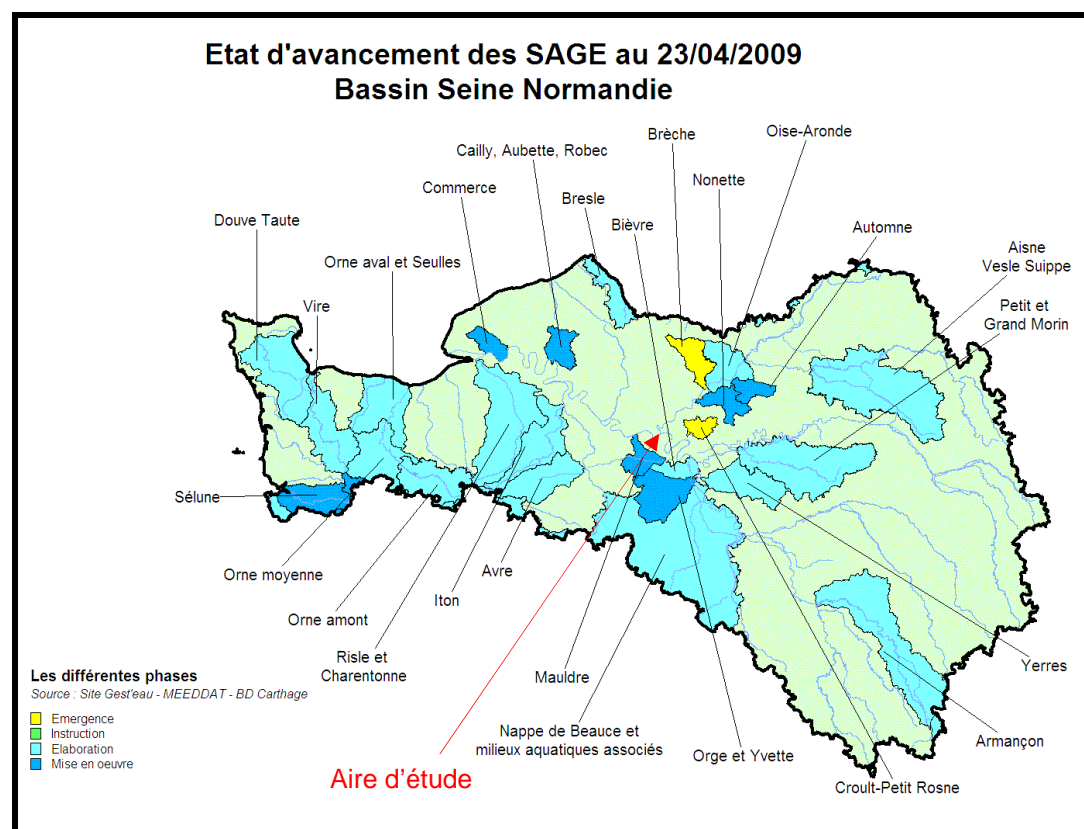


Figure 15 : Cartographie de l'avancement des SAGE du bassin Seine-Normandie  
Source : www.gesteau.fr

Aucun SAGE n'est recensé au sein de l'aire d'étude.

La gestion de la ressource en eau est désormais fortement réglementée en France. Par conséquent, tout projet d'aménagement, notamment d'infrastructure routière doit être conforme aux documents de planification en vigueur. Au sein de l'aire d'étude, c'est le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands qui est opposable et qui définira les objectifs en terme de protection de la ressource en eau s'appliquant au projet. Aucun SAGE ne concerne la zone d'étude.

### 3.2.5. Les eaux superficielles

L'Ile-de-France bénéficie d'un réseau hydrographique très dense, organisé autour de l'axe de la Seine et de deux de ses affluents majeurs, la Marne et l'Oise. La Seine déploie de grands méandres dans une large plaine tout au long de son cours. La zone d'étude est distante de 72 km de Paris en suivant le tracé de la Seine, où de nombreuses îles jalonnent ce parcours.

La zone d'étude est incluse dans le bassin versant de la Seine comprenant le sous bassin versant de l'Oise. En effet, le projet d'aménagement pour piétons et cycles se trouve à quelques mètres seulement de la confluence de l'Oise avec la Seine.

L'aire d'étude est donc située à la confluence des grandes voies navigables que sont la Seine et l'Oise, à l'endroit où commence un nouveau méandre. Ce point de rencontre forme un éperon, appelé « le Pointil ».

#### 3.2.5.1. Les cours d'eau de la zone d'étude

##### La Seine

La Seine constitue le drain majeur de la région. Ce fleuve lent s'écoule d'Est en Ouest en formant des méandres. La zone d'étude est comprise au sein de l'un d'entre eux, au niveau de la confluence avec l'Oise. A cet endroit le lit de la Seine est parsemé d'îles et sa pente moyenne est de l'ordre de 0,02 %.



Figure 16 : Vue de la Seine sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine.

La Seine collecte toutes les eaux du bassin parisien, les eaux de ruissellement superficiel, ou celles déjà utilisées rejetées par les habitants ou les usines du secteur.

La station de mesure la plus proche située en amont de notre zone d'étude se trouve dans Paris (Austerlitz). Le débit moyen annuel y est de 307,86 m<sup>3</sup>/s avec un maximum en février de 539,76 m<sup>3</sup>/s et un minimum à la fin de l'été de 134,85 m<sup>3</sup>/s.



La station de mesure la plus proche située en aval de notre zone d'étude se trouve à Poissy. Le débit moyen annuel y est de 492,75 m<sup>3</sup>/s avec un maximum en février de 811 m<sup>3</sup>/s et un minimum à la fin de l'été de 250 m<sup>3</sup>/s.

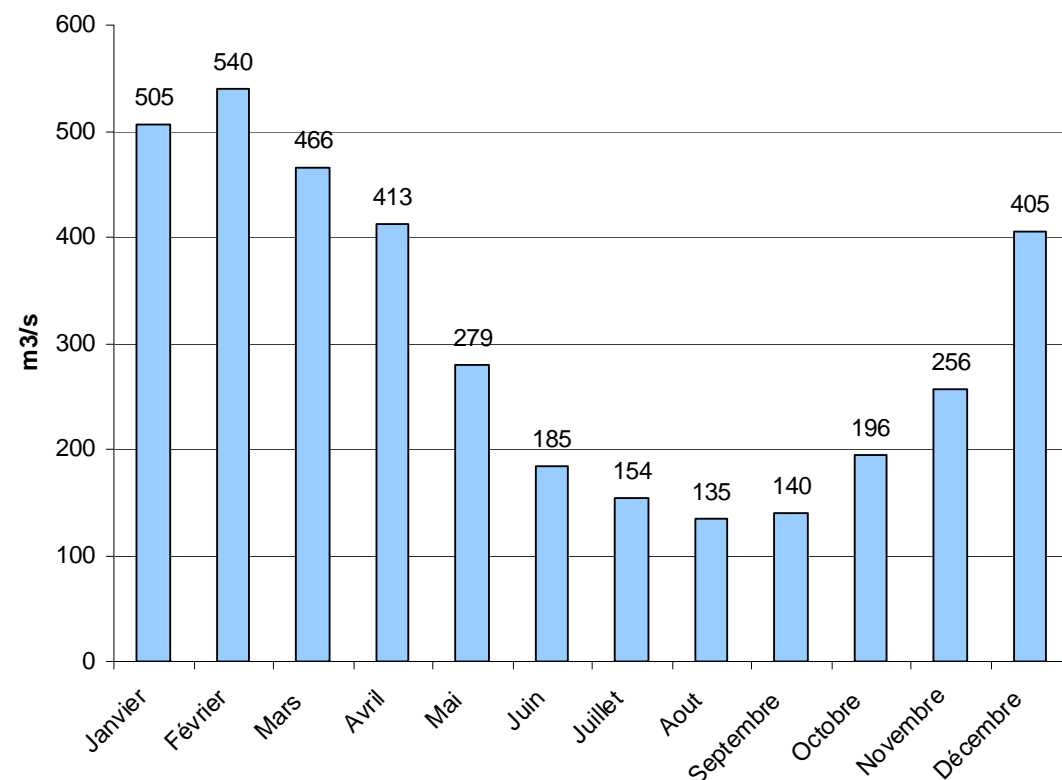


Figure 17 : Débit moyen mensuel de la Seine (en m<sup>3</sup>/s) mesuré à la station hydrologique de Paris Austerlitz (données calculées sur 37 ans).  
Source : hydro.eaufrance.fr

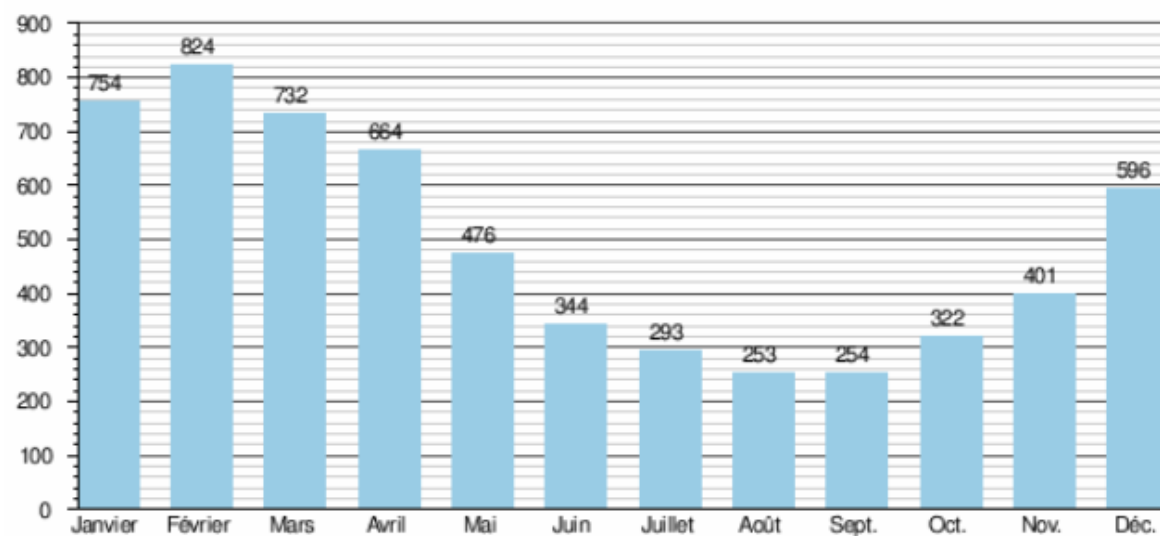


Figure 18 : Débit moyen mensuel de la Seine (en m<sup>3</sup>/s) mesuré à la station hydrologique de Poissy (données calculées sur 36 ans).  
Source : hydro.eaufrance.fr

Plusieurs crues sont recensées aux cours des derniers siècles. Les plus importantes sont répertoriées ci-dessous :

- 583 : première crue mentionnée touchant la capitale et les communes au bord du fleuve.
- 1658 : c'est la plus haute crue connue (39 cm de plus qu'en 1910).
- 1740 : elle est seulement nommée "crue mémorable".
- 1876 : toutes les îles de la Seine seront inondées.
- 1910 : la hauteur d'eau atteindra son maximum avec 24,30 mètres à Andrésy.
- 1945, 1954 et 1955 : ces crues sont modérées grâce à l'aménagement de la Seine en amont de Paris.

### L'Oise

L'Oise est une rivière assez régulière et bien alimentée toute l'année. Son débit a été observé sur une période de 49 ans (1960-2008), à Pont-Sainte-Maxence, localité du département de l'Oise située assez loin de son débouché dans la Seine. À cet endroit, le bassin versant de la rivière est de 14 200 km<sup>2</sup> sur 16 667, c'est-à-dire de 85,2 % de sa totalité.



Figure 19 : Vue de l'Oise sur le pont de Conflans.

Toujours à Pont-Sainte-Maxence, le débit moyen interannuel de la rivière est de 109 m<sup>3</sup> par seconde. L'Oise présente des fluctuations saisonnières de débit pas trop prononcées, avec des hautes eaux d'hiver-printemps portant le débit mensuel moyen au niveau de 142 à 187 m<sup>3</sup> par seconde de décembre à avril inclus (avec un maximum en janvier-février), et des basses eaux d'été de juillet à octobre, avec une baisse du débit moyen mensuel jusqu'à 47,4 m<sup>3</sup> au mois de septembre, ce qui est encore confortable. Mais ces moyennes mensuelles occultent des variations intermédiaires plus importantes.



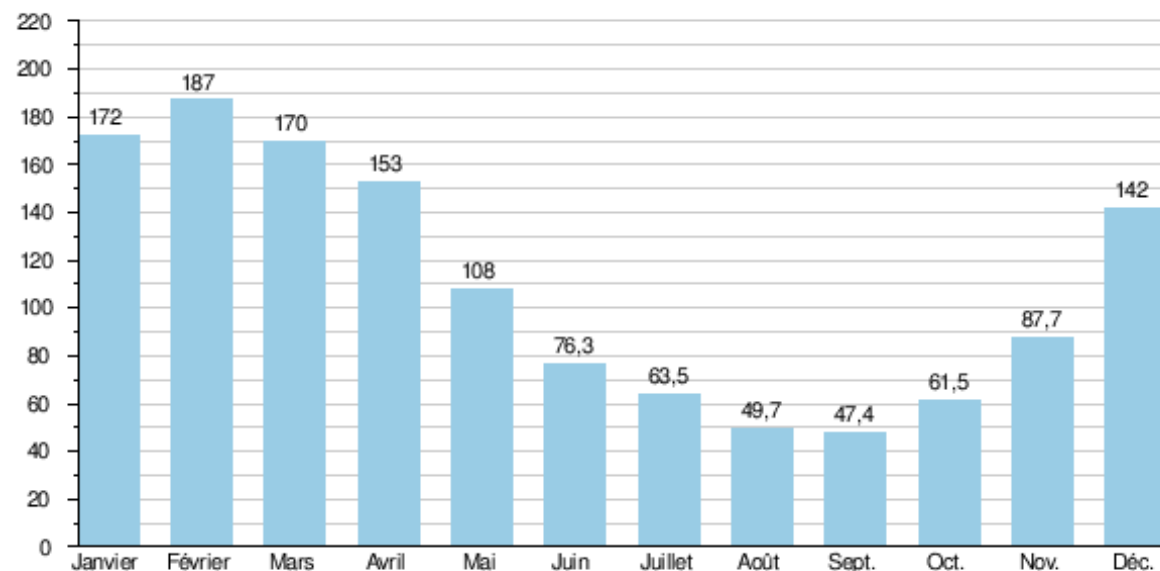


Figure 20 : Débit moyen mensuel de l'Oise (en m³/s) mesuré à la station hydrologique de Pont-Sainte-Maxence (données calculées sur 49 ans)  
Source : hydro.eaufrance.fr



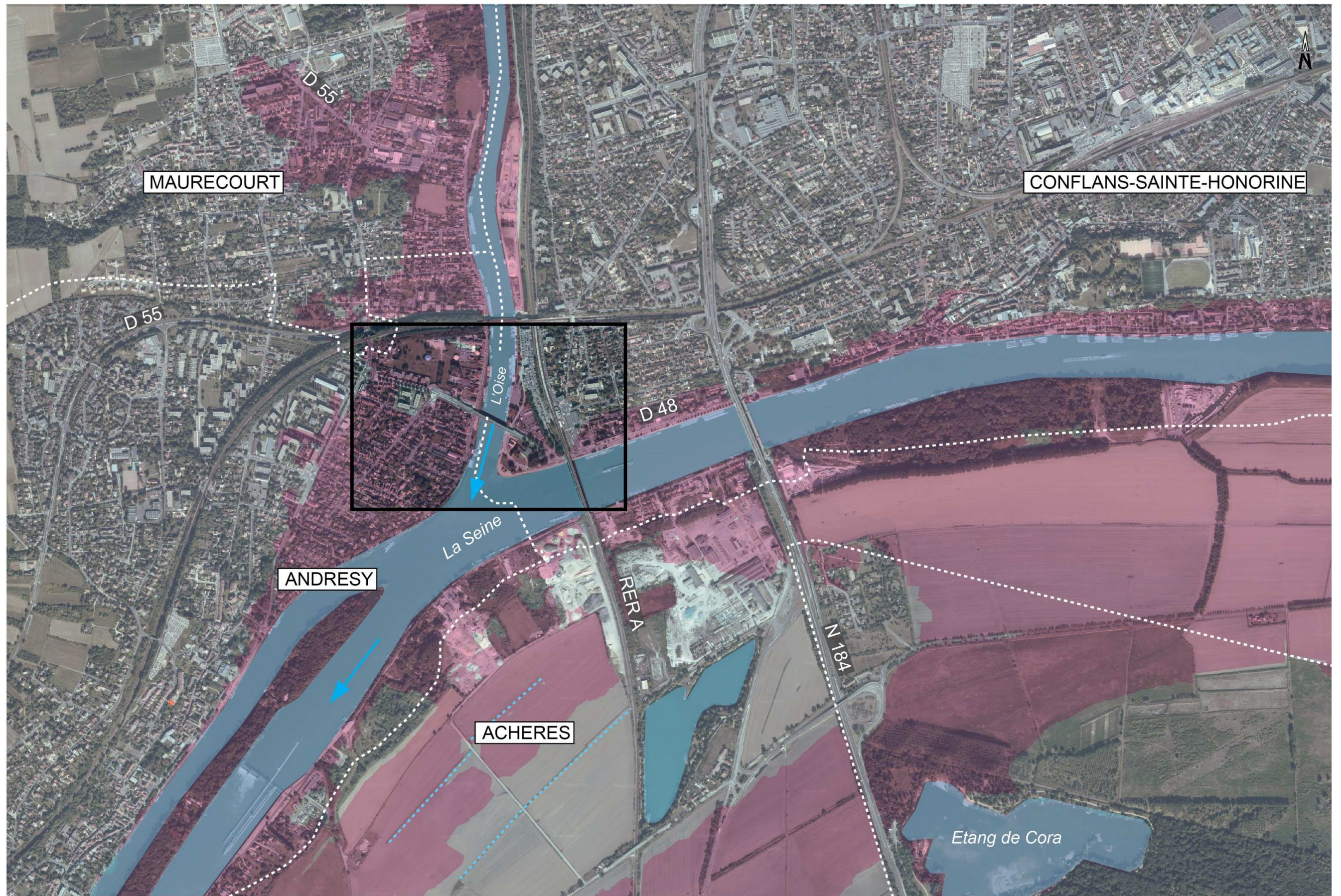
Figure 21 : Confluence de l'Oise et de la Seine.

De nombreuses grandes crues historiques sont répertoriées :

- Crues catastrophiques citées au Xème siècle, en 1175, 1466, 1562, 1607 ;
- Crues rapprochées du XVIIème siècle : 1649, 1651, 1658 ;
- Crues de 1740 et 1784 (crue de dégel) au XVIIIème siècle ;
- Crues de 1846, 1850, 1880, 1882 au XIXème siècle.

Au XXème siècle, les plus marquantes sont les crues de 1910 (nota : celle de l'Oise, début mars, n'est pas la même que celle qui affecte la Seine, en janvier) et 1920. A partir de 1920, les cotes sont relevées systématiquement sur les échelles. Les principales crues sont notées en 1926, 1930, 1958, 1963, 1970, puis décembre 1993 et janvier-février 1995. Ces deux dernières sont les mieux documentées. Elles sont parmi les plus catastrophiques que le bassin ait connu, mais semblent dépassées -dans des conditions d'écoulement évidemment différentes- par les crues historiques de 1658 et 1784.





● HYDROGRAPHIE

- réseau hydrographique
- limite de PPRI
- limite communale
- aire d'étude

0 400 m



### 3.2.5.2. Qualité des eaux

#### Généralités

La directive cadre sur l'eau a modifié l'approche de la qualité des eaux, en créant la notion de « bon état » des masses d'eau et en fixant comme objectif l'atteinte de celui-ci pour 2015 (avec possibilités de dérogations jusqu'en 2027). Pour les eaux superficielles, le bon état prend en compte l'état chimique des eaux, mais également leur état écologique.

- L'état écologique traduit la qualité de la structure et du fonctionnement des écosystèmes aquatiques. Il est fondé sur la biologie du milieu et la physico-chimie supportant la vie biologique et se décline en 5 classes d'état, de très bon à mauvais.
- L'état chimique est évalué par rapport au respect ou non des normes de qualité environnementales fixées par les directives européennes pour les substances prioritaires et dangereuses.

L'atteinte du bon état pour une masse d'eau de surface nécessite que les états écologique et chimique soient simultanément bons ou très bons, comme le résume le schéma ci-après, extrait du rapport « La qualité des cours d'eau en Île-de-France – Evolution de la qualité des eaux superficielles sur la période 2001-2005 » publié par la DIREN Île-de-France.

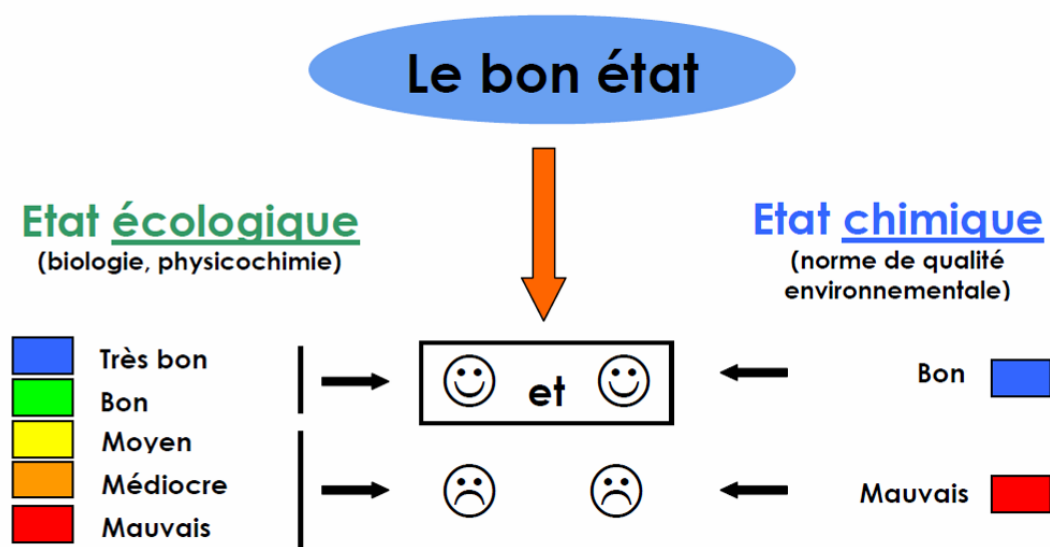


Figure 22 : Caractérisation du « bon état » d'une masse d'eau de surface  
Source : SDAGE Seine Normandie

#### L'évaluation de l'état écologique

##### Les éléments biologiques

Les règles d'évaluation de la qualité des masses d'eau ont été édictées, conformément à la DCE, dans un guide technique publié en mars 2009 par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT). Elles actualisent, complètent et remplacent celles mentionnées dans la circulaire DCE/12 du 28 juillet 2005.

Ces règles seront prochainement transcrites en un arrêté d'application de l'article R.212-18 du code de l'environnement relatif aux méthodes et critères définissant l'état / le potentiel écologique et chimique des eaux douces de surface. Ce guide définit ainsi, pour chaque type de masse d'eau, des valeurs de référence, ainsi que les valeurs inférieures et supérieures du « bon état » écologique pour les indices suivants : IBD (indice biologique Diatomées), IBGN (Indice biologique global normalisé) et IPR (Indice poisson rivière).

La valeur de référence correspond à la valeur d'un indice attendue en situation naturelle, sans perturbation d'origine anthropique. La limite du bon état est alors considérée comme une dégradation des conditions de référence, dans la limite d'une perte de biodiversité de 25% maximum. Le tableau suivant résume les différentes valeurs établies pour les cours d'eau d'Île-de-France.

Hydroécorégions		Classes de taille de cours d'eau ou rangs	Paramètre	Valeurs des limites de classe par type de cours d'eau				
				8, 7, 6 très grands	5 grands	4 moyens	3 petits	2, 1 très petits
9	Tables calcaires	Cas général	IBGN	-	15 - ]14-12]	15 - ]14-12]	17 - ]16-14]	17 - ]16-14]
			IBD	18 - ]17-14,5]				
			IPR	]7 - 16]				

a - ]b-c]: a = valeur de référence, b = limite supérieur de bon état, c = limite inférieur du bon état

Figure 23 : Valeurs de référence du bon état pour les indices biologiques

Source : Guide technique, mars 2009 – MEEDDAT.

La qualité biologique des eaux douces superficielles, détaillée dans le tableau ci-dessus, est évaluée par l'analyse des organismes fixés ou libres vivant dans les cours d'eau. On distingue principalement :

- les invertébrés : organismes vivants sur le fond du lit d'une rivière, prélevés et identifiés à la famille par la méthode de l'Indice Biologique Global Normalisé (IBGN) (larves d'insectes, mollusques, crustacés etc...). Ils sont plus ou moins sensibles à l'altération "matières organiques" de l'eau et témoignent de la qualité et de la diversité des habitats.
- les diatomées : algues microscopiques dont le squelette est constitué de silice. La forme de ce squelette permet de les identifier à l'espèce. L'Indice Biologique Diatomées (IBD) prend en compte la présence ou non d'espèces de diatomées benthiques sensibles à la pollution et leur variété.
- les poissons : sensibles à la qualité de l'eau et à la qualité de l'habitat, les populations recensées lors de pêches électriques permettent de calculer l'Indice Poisson (IPR) en rivière, correspondant à l'écart entre la composition du peuplement observé et la composition attendue en situation dite de référence (très bon état).

Une note de 0 à 20 est attribuée au niveau d'une station de mesure après étude du peuplement d'invertébrés, de diatomées, et de poissons dans le cours d'eau.

##### Les éléments physico-chimiques soutenant la biologie

Pour les paramètres physico-chimiques généraux qui ont une incidence sur la biologie, le guide technique définit les limites supérieures et inférieures du bon état. Les valeurs à prendre en compte sont celles du percentile 90% (90% des résultats inférieurs à la valeur).



Pour les polluants spécifiques synthétiques et non synthétiques, des normes de qualité environnementale correspondant à des valeurs limites de concentration moyenne annuelle (NQE-MA) ont été déterminées. Le très bon état est atteint lorsque les concentrations mesurées sont proches de zéro et au moins inférieures aux limites de détection des techniques d'analyse pour les polluants synthétiques et lorsque les concentrations restent dans la fourchette normalement associée à des conditions non perturbées (niveaux de fond géochimique) pour les polluants non synthétiques. Le bon état correspond à des concentrations inférieures aux normes fixées.

Les deux tableaux ci-après présentent les valeurs seuils des paramètres physico-chimiques et les NQE des polluants spécifiques concernés.

L'objectif fixé par le SDAGE du bassin Seine-Normandie approuvé en octobre 2009, est d'obtenir en 2015 un bon état écologique des deux tiers des cours d'eau et d'un tiers des eaux souterraines. Il prévoit d'atteindre cet état pour l'ensemble des masses d'eau en 2021 en ce qui concerne l'état chimique et à l'horizon 2027, date limite ultime fixée par l'Union européenne pour l'état biologique et écologique.

PARAMETRES	Limites supérieure et inférieure du bon état
<b>BILAN DE L'OXYGENE</b>	
Oxygène dissous (mgO <sub>2</sub> /l)	]8 – 6]
Taux de saturation en O <sub>2</sub> dissous (%)	]90 – 70]
DBO5 (mg O <sub>2</sub> /l)	]3 – 6]
Carbone organique (mg C/l)	]5 – 7]
<b>TEMPERATURE</b>	
Eaux salmonicoles	]20 – 21,5]
Eaux cyprinicoles	]24 – 25,5]
<b>NUTRIMENTS</b>	
PO <sub>4</sub> <sup>3-</sup> (mg PO <sub>4</sub> <sup>3-</sup> /l)	]0,1 – 0,5]
Phosphore total (mg P/l)	]0,05 – 0,2]
NH <sub>4</sub> <sup>+</sup> (mg NH <sub>4</sub> <sup>+</sup> /l)	]0,1 – 0,5]
NO <sub>2</sub> <sup>-</sup> (mg NO <sub>2</sub> <sup>-</sup> /l)	]0,1 – 0,3]
NO <sub>3</sub> <sup>-</sup> (mg NO <sub>3</sub> <sup>-</sup> /l)	]10 – 50]
<b>ACIDIFICATION</b>	
pH minimum	]6,5 – 6]
pH maximal	]8,2 – 9]
<b>SALINITE</b>	
Conductivité Chlorures Sulfates	A préciser par groupes de types

Figure 24 : Valeurs du bon état pour les paramètres physico-chimiques supportant la biologie (Source : Guide technique, mars 2009 – MEEDDAT)

Nom de la substance	NQE-MA (µg/l)
<b>Polluants spécifiques non synthétiques (mesurés sur eau filtrée)</b>	
Arsenic dissous	Bruit de fond géochimique <sup>1</sup> + 4,2 µg/l
Chrome dissous	Bruit de fond géochimique + 3,4 µg/l
Cuivre dissous	Bruit de fond géochimique + 1,4 µg/l
Zinc dissous	Si dureté ≤ 24 mg CaCO <sub>3</sub> / L: Bruit de fond géochimique + 3,1 µg/l
	Si dureté > 24 mg CaCO <sub>3</sub> / L: Bruit de fond géochimique + 7,8 µg/l
<b>Polluants spécifiques synthétiques (mesurés sur eau brute)</b>	
Chlorotoluron	5
Oxadiazon	0,75
Linuron	1
2,4 D	1,5
2,4 MPCA	0,1

Figure 25 : Normes de qualité environnementale (NQE) pour les polluants spécifiques (Source : Guide technique, mars 2009 – MEEDDAT)

### L'évaluation de l'état chimique

La détermination de l'état chimique est basée sur un système de normes de qualité environnementales correspondant à des valeurs limites de concentration. Les normes de qualité environnementale (NQE) sont déterminées par la directive 2008/105/CE du 16 décembre 2008 pour 41 substances polluantes.

Le tableau ci-après présente les NQE en moyenne annuelle (NQE\_MA) et en concentration maximale admissible (NQE-CMA) des substances concernées. Contrairement à l'état écologique, l'état chimique n'est pas lié à une typologie des cours d'eau et les valeurs seuils sont applicables à toutes les rivières.

<sup>1</sup> Bruit de fond géochimique : concentration naturelle d'un élément chimique dans les eaux, en l'absence de tout apport extérieur, lié ou non à l'activité humaine. Le fond géochimique dépend de la géologie des terrains traversés par l'eau. Il varie donc en fonction des différents bassins versants. Le bruit de fond géochimique à retenir pour l'application de la DCE est en cours de caractérisation par le BRGM.

Toutefois, les concentrations de certains paramètres sont liées aux propriétés des couches géologiques traversées (bruit de fond).

Nom de la substance		NQE-MA (µg/l)	NQE-CMA (µg/l)
Alachlore		0,3	0,7
Anthracène *		0,1	0,4
Atrazine		0,6	2
Benzène		10	50
Diphényléthers bromés *		□ = 0,0005	sans objet
Cadmium et ses composés *			
(suivant les classes de dureté de l'eau)	classe 1	≤ 0,08	≤ 0,08
	classe 2	0,08	0,45
	classe 3	0,09	0,6
	classe 4	0,15	0,9
	classe 5	0,25	1,5
Tétrachlorure de carbone		12	sans objet
Chloroalcanes C10-13 *		0,4	1,4
Chlorfenvinphos		0,1	0,3
Chlorpyrifos		0,03	0,1
Pesticides cyclodiènes (Aldrine, Dieldrine, Endrine, Isodrine)		□ = 0,01	sans objet
DDT total		□ = 0,025	sans objet
1,2-Dichloroéthane		10	sans objet
Dichlorométhane		20	sans objet
Di(2-éthylhexyl)phtalate (DEHP)		1,3	sans objet
Diuron		0,2	1,8
Endosulfan *		0,005	0,01
Fluoranthène		0,1	1
Hexachlorobenzène *		0,01	0,05
Hexachlorobutadiène *		0,1	0,6
Hexachlorocyclohexane *		0,02	0,04
Isoproturon		0,3	1
Plomb et ses composés		7,2	sans objet
Mercurure et ses composés *		0,05	0,07
Naphtalène		2,4	sans objet
Nickel et ses composés		20	sans objet
Nonylphénol *		0,3	2
Octylphénol		0,1	sans objet
Pentachlorobenzène *		0,007	sans objet
Pentachlorophénol		0,4	1
Hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) *		sans objet	sans objet
Benzo(a)pyrène		0,05	0,1
Benzo(b)fluoranthène			
Benzo(k)fluoranthène		□ = 0,03	sans objet
Benzo(g,h,i)perylène			
Indéno(1,2,3-cd)pyrène		□ = 0,002	sans objet
Simazine		1	4
Tétrachloroéthylène		10	sans objet
Trichloroéthylène		10	sans objet
Composés du tributylétain *		0,0002	0,0015
Trichlorobenzènes		0,4	sans objet
Trichlorométhane		2,5	sans objet
Trifluraline		0,03	sans objet

\* substance dangereuse prioritaire

Figure 26 : Normes de qualité environnementale (NQE) concernant les eaux douces de surfaces pour les substances polluantes de la Directive 2008/105/CE  
Source : Guide technique, mars 2009 – MEEDDAT.

### Objectifs de qualité fixés par le SDAGE au sein de la zone d'étude

Dans le cadre de l'application de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), le réseau hydrographique superficiel a été découpé en masses d'eau homogènes, constituant les unités élémentaires de gestion des eaux. Pour chaque masse d'eau, un état du milieu et des objectifs à atteindre en 2015 (avec possibilité de dérogation pour une prolongation jusqu'en 2027) ont été définis.

L'aire d'étude s'implante au sein de 3 masses d'eaux superficielles :

- FRHR228A : L'Oise du confluent de l'Esches (exclu) au confluent de la Seine (exclu),
- FRHR155B : La Seine du confluent du Ru d'Enghien (exclu) au confluent de l'Oise (exclu),
- FRHR230A : La Seine du confluent de l'Oise (exclu) au confluent de la Mauldre (exclu).

Les objectifs de qualité fixés par le SDAGE Seine Normandie pour les masses d'eau « rivières » et « canaux » figurent dans le tableau suivant.

Nom de la ME	Objectifs d'état				Paramètre(s) cause de dérogation			Motivation des choix	
	Ecologique		Chimique		Biologie	Chimie et physico-chimie		Justification	Précisions
	Etat	Délai	Etat	Délai		Paramètres généraux	Substances prioritaires		
La Seine du confluent du Ru d'Enghien (exclu) au confluent de l'Oise (exclu)	Bon potentiel	2021	Bon état	2027	Poissons, invertébrés, macrophytes, phytoplancton	Nutriments, Nitrates	Métaux, HAP, pesticides	Naturelle, technique et économique	Délais de réponse du milieu aux restaurations hydromorphologiques, coût disproportionné
La Seine du confluent de l'Oise (exclu) au confluent de la Mauldre (exclu)	Bon potentiel	2021	Bon état	2027	Poissons, invertébrés, macrophytes, phytoplancton	Nutriments, nitrates	Métaux, HAP, pesticides	Naturelle, technique et économique	-
L'Oise du confluent de l'Esches (exclu) au confluent de la Seine (exclu)	Bon état	2015	Bon état	2015	-	-	-	-	-

Figure 27 : Objectifs de qualité retenus pour les masses d'eau superficielle interceptées par l'aire d'étude  
Source : Annexe 4 du SDAGE Seine Normandie



### L'état des eaux superficielles au sein de l'aire d'étude

La DCE impose la mise en place d'un programme de surveillance des eaux. Pour les eaux superficielles, le cadrage de ce programme est défini par la circulaire DCE 2006/16 du 13 juillet 2006. Cette circulaire comprend plusieurs volets :

- Le contrôle de surveillance, destiné à donner l'image de l'état général des eaux sur le long terme. Il suit une logique « suivi des milieux aquatiques » plutôt qu'une logique « suivi de flux de polluants » ou de « suivi d'impacts d'altérations », contrairement au Système d'Evaluation de la Qualité de l'Eau (SEQ-Eau), qui était en vigueur précédemment.
- Les contrôles opérationnels, destinés à assurer le suivi de toutes les masses d'eau risquant de ne pas atteindre les objectifs environnementaux de la DCE en 2015, ainsi que celui des améliorations suite aux actions mises en place dans le cadre des programmes de mesures.
- Les contrôles d'enquête qui doivent être mis en place pour déterminer les causes pour lesquelles une masse d'eau n'atteint pas les objectifs environnementaux ou pour le suivi de pollutions accidentelles.
- Les contrôles additionnels sur certaines zones protégées : points de captage d'eau potable en eau de surface, zones d'habitats et de protection d'espèces lorsque les masses d'eau incluses dans ces zones risquent de ne pas répondre aux objectifs environnementaux.

Pour le bassin Seine-Normandie, le programme de surveillance a été défini dans l'arrêté préfectoral 2007-249 du 20 février 2007. Le réseau de contrôle de surveillance défini compte 217 points de mesures sur les cours d'eau et 23 pour les plans d'eau. En Île-de-France, 35 stations font partie du réseau de contrôle de surveillance et 29 du réseau complémentaire pour maintenir une connaissance des cours d'eau.

Le tableau suivant présente l'état des eaux superficielles de la zone d'étude :

	Paramètre en 2010		
	Etat écologique		Etat chimique
	Hydrobiologie	Physico-chimie	Sommes des paramètres
Seine à Conflans-Sainte-Honorine			Pas de données mais les mesures effectuées entre 2003 et 2006 font état d'un très bon état chimique (indice de confiance faible)
Oise à Conflans-Sainte-Honorine			Pas de données mais les mesures effectuées entre 2003 et 2006 font état d'un très bon état chimique (indice de confiance faible)

<b>Etat écologique</b>		<b>Etat chimique</b>	
NC	Non Communiqué (Absence de données)		Absence de données
	Très bon état		Bon état
	Bon état		Mauvais état
	Etat moyen		Indice
	Etat médiocre		Indice de confiance (Faible, Moyen, Elevé)
	Mauvais état		
	Données manquantes dans l'agrégation		

Figure 28 : Qualité des eaux de surface en 2010  
Source : DRIEE Ile-de-France / AESN / DREAL

### La Seine

#### Qualité des eaux superficielles

La pollution de la Seine reste une préoccupation constante des pouvoirs publics. L'évolution de la pollution sur les vingt dernières années est contrastée. Elle est caractérisée par :

- une diminution constante et importante des rejets et des nuisances d'origine industrielle qui résulte de la convergence de plusieurs facteurs : le renforcement de la réglementation, l'évolution des techniques, l'amélioration des procédés de fabrication et des dispositifs de traitement, mais aussi la déconcentration et la baisse de l'activité économique ;
- une augmentation, elle aussi constante, des pollutions d'origine urbaine, conséquence à la fois de l'extension de l'agglomération parisienne qui atteint le Mantois depuis 1995, et de la croissance très forte du trafic automobile.

#### Qualité de l'habitat aquatique

Les berges de la Seine sont peu entretenues ou bétonnées en zone urbaine. Elles ne présentent pas un habitat propice à la faune aquatique et la navigation intense limite la reproduction piscicole sur le fleuve. Certaines anciennes ballastières ainsi que les bras formés par les îles abritent cependant des frayères.

### L'Oise

#### Qualité des eaux superficielles

Nombreuses sont les activités humaines qui prélèvent de l'eau et utilisent les milieux aquatiques comme exutoires de leurs eaux usées. Et il faut y ajouter d'autres pressions sur les cours d'eau : la navigation, les loisirs, la pêche...Le principal enjeu est pour l'instant la teneur particulièrement forte de l'eau en matière organique et en bactéries, pollutions d'origines urbaine et industrielle.

La qualité globale des eaux superficielles du bassin versant de l'Oise est moyenne, malgré une légère amélioration en termes d'azote et de phosphates entre 1999 et 2003. Toutefois, l'ensemble des cours d'eau suivis est touché par la présence de pesticides, et la situation s'est plutôt dégradée entre 1999 et 2003. Le diuron arrive en tête des substances retrouvées. Les rivières alimentant l'Oise sont soumises à des problèmes d'eutrophisation, même si elles conservent leur classement en première catégorie piscicole grâce à de nombreuses frayères.

#### Qualité de l'habitat aquatique

Les berges et la ripisylve sont entretenues par la VNF sur le domaine navigable. Les actions entreprises consistent en l'entretien des arbres riverains, le retrait des embâcles, et l'enrochement des berges détériorées. La faune piscicole dans l'Oise est très dégradée, notamment les poissons migrateurs une seule espèce migratrice est recensée, l'anguille. De nombreuses autres espèces sont en voie de disparition. En effet, la banalisation des habitats, l'accentuation de la sédimentation ainsi que les curages et recalibrages effectués au cours du temps ont contribué à accentuer ces phénomènes.

### 3.2.5.3. Les zones humides

Les zones humides, espaces de transition entre la terre et l'eau, constituent un patrimoine naturel remarquable en raison de leur richesse biologique mais aussi des importantes fonctions naturelles qu'elles remplissent. D'une part, elles assurent l'accueil de multiples populations d'oiseaux et permettent la reproduction de nombreux poissons. D'autre part, elles contribuent à la régularisation du régime des eaux en favorisant la réalimentation des nappes souterraines, la prévention des inondations et l'auto-épuration des cours d'eau.

La convention de Ramsar, entrée en vigueur en 1975, a adopté une optique large pour déterminer quelles zones humides peuvent être placées sous son égide. Ainsi, elle les définit comme étant « des étendues de marais, de fagnes, de tourbières ou d'eaux naturelles ou artificielles, permanentes ou temporaires, où l'eau stagnante ou courante, douce, saumâtre ou salée, y compris des étendues d'eau marine dont la profondeur à marée basse n'excède pas six mètres ».

Dans la réglementation nationale, l'article L.211-1 du code de l'environnement définit les zones humides comme « les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire : la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année ».

Le code de l'environnement (articles L.214-7 et R.211-108) précise les critères à retenir pour définir une zone humide. Ceux-ci sont « relatifs à la morphologie des sols liée à la présence prolongée d'eau d'origine naturelle et à la présence éventuelle de plantes hygrophiles ». Par conséquent, « en l'absence de végétation hygrophile, la morphologie des sols suffit à définir une zone humide ».

Dans le cadre de sa stratégie partagée de préservation de la biodiversité et du patrimoine naturel, la région a adopté un plan d'action spécifique aux zones humides, dit « 5ème Plan d'actions » qui comprend la création d'un réseau régional des zones humides.

Le 14 novembre 2007, la Région et la SNPN (Société Nationale pour la Protection de la Nature) ont signé une convention de 5 ans intitulée « vers un réseau des zones humides en Île-de-France » qui doit aboutir à :

- la création d'un réseau connecté c'est-à-dire assurant le maintien de continuités écologiques ou préconisant des mesures permettant leur restauration,
- la hiérarchisation des sites les plus remarquables en vue de la création de réserves naturelles régionales,
- l'établissement d'un réseau de mares, platières (Bande de terrain plan humide, de chaque côté d'une rivière au niveau de la berge), et l'identification des roselières à conserver voire à restaurer,
- l'intégration du projet à l'action de la nouvelle agence régionale Naturparif,
- la sensibilisation des différents acteurs.

Pour faciliter la préservation des zones humides et leur intégration dans les politiques de l'eau, de la biodiversité et de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Île-de-France, la DIREN a lancé en 2009 une étude visant à consolider la connaissance des secteurs potentiellement humides de la région selon des critères relatifs au sol et à la végétation et mises en avant par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié qui vient préciser l'article L.214-7 du code de l'environnement.

Cette étude a abouti à une cartographie de synthèse qui partitionne la région en cinq classes selon la probabilité de présence d'une zone humide et le caractère de la délimitation qui conduit à cette analyse.

Elle s'appuie sur :

- un bilan des études et une compilation des données pré-existantes,
- l'exploitation d'images satellites pour enrichir les informations sur le critère sol.

L'ensemble de ces données ont ainsi été croisées, hiérarchisées et agrégées pour former la cartographie des enveloppes d'alerte humides consultable sur le site de la DIREN (CARMEN).

Les caractéristiques des classes définies sont les suivantes :

Classe	Type d'information	Surface (km2)	% de l'Île-de-France
Classe 1	Zones humides de façon certaine et dont la délimitation a été réalisée par des diagnostics de terrain selon les critères et la méthodologie décrits dans l'arrêté du 24 juin 2008 modifié	1	0,01 %
Classe 2	Zones dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté : - zones identifiées selon les critères de l'arrêté mais dont les limites n'ont pas été calées par des diagnostics de terrain (photo-interprétation) - zones identifiées par des diagnostics terrain mais à l'aide de critères ou d'une méthodologie qui diffère de celle de l'arrêté	227	1,9 %
Classe 3	Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.	2 439	20,1 %
Classe 4	Zones présentant un manque d'information ou pour lesquelles les informations existantes indiquent une faible probabilité de zone humide.	9 280	76,5 %
Classe 5	Zones en eau, ne sont pas considérées comme des zones humides	182	1,5%
<b>Total</b>		<b>12 129</b>	<b>100 %</b>

Figure 29 : Classification des zones humides  
Source : DRIEE



### Identification des enveloppes d'alerte potentiellement humides en région Ile-de-France

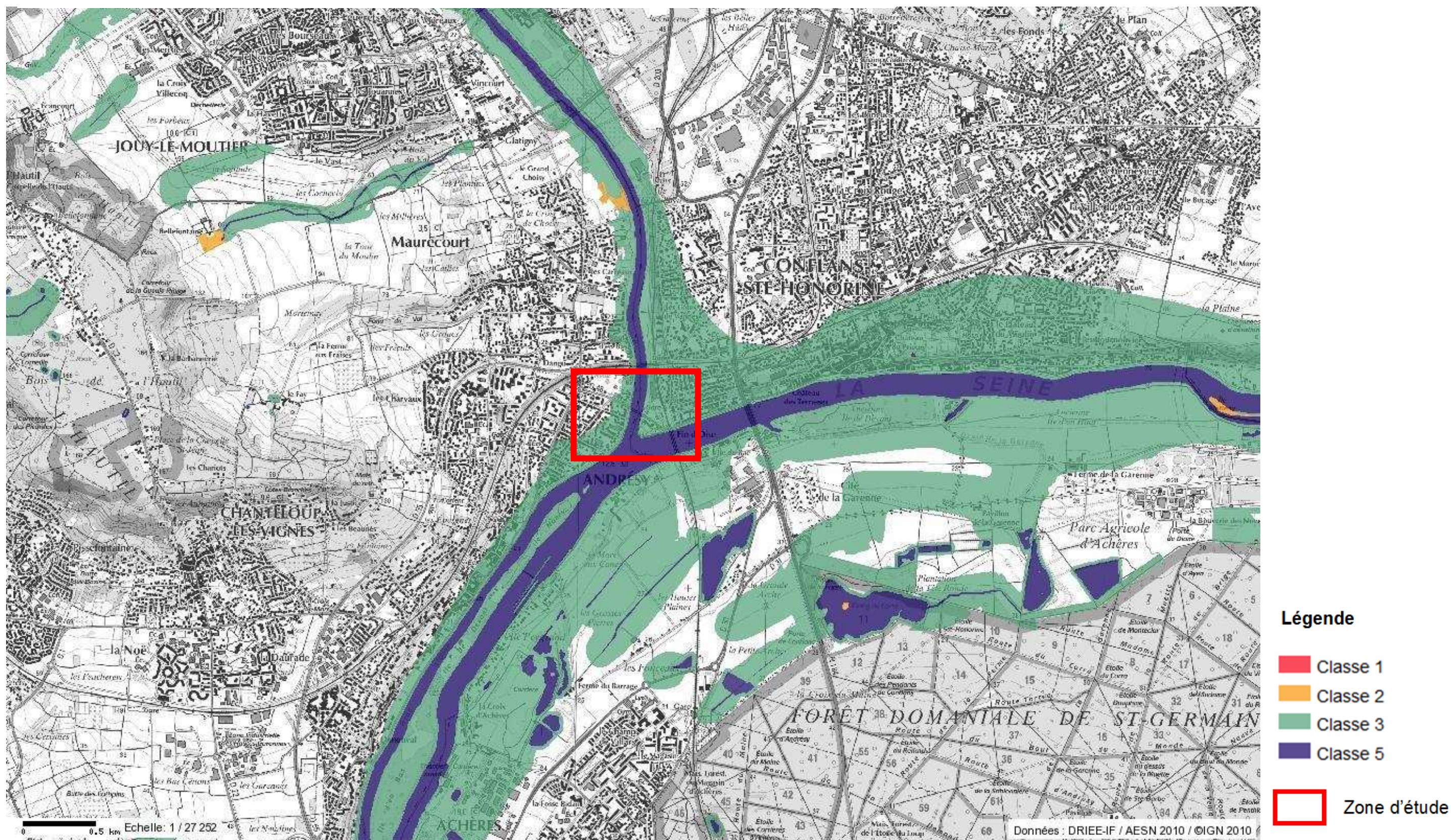


Figure 30 : Identification des enveloppes d'alerte potentiellement humides en région Ile de France.  
Source : DRIEE Ile-de-France



Les zones humides situées au sein de la zone d'étude sont :

- la Seine et l'Oise (classe 5),
- les berges de la Seine et de l'Oise ainsi que le ruisseau en limite Nord de la commune de Maurecourt (classe 3),
- une zone en bordure de l'Oise et une autre au niveau du lieu-dit « Bellefontaine », toutes deux sur la commune de Maurecourt (classe 2).
- Ces zones humides sont représentées sur la carte de le DIREN en page précédente.



Figure 31 : Berge de l'Oise à Andrésy.



Figure 32 : Berge de l'Oise à Conflans-Sainte-Honorine.

La zone d'étude est incluse dans le bassin versant de la Seine comprenant le sous bassin versant de l'Oise. En effet, le projet d'aménagement pour piétons et cycles se trouve à quelques mètres seulement de la confluence de l'Oise avec la Seine.

La qualité des eaux sur le site d'étude est différente selon que l'on considère les eaux de l'Oise de qualité moyenne à bonne, ou les eaux de la Seine de qualité médiocre à mauvaise. Toutefois, l'objectif qualitatif à atteindre pour ces deux cours d'eau est de maintenir les masses d'eau en bon état, voire en très bon état, ou d'atteindre le bon état.

Du fait de la présence de la Seine et de l'Oise, l'ensemble des berges sont identifiées en tant que zones humides potentielles. Toutefois, l'urbanisation de la zone d'étude laisse peu de place aux zones humides.



### 3.2.6. L'hydrogéologie

#### 3.2.6.1. Les masses d'eau souterraines

Dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau (DCE), les eaux souterraines ont été classées en « masses d'eau souterraines ». Une masse d'eau représente un ensemble de systèmes aquifères, correspondant à un type géologique. Pour chacune de ces masses d'eau, la DCE fixe un objectif de bon état à l'horizon 2015, tant sur le plan chimique que quantitatif, avec possibilité de prolongations des délais d'atteinte de cet objectif.

Dans le cadre de la première étape de la mise en œuvre de la DCE, un état des lieux a été réalisé. Il a permis d'identifier et de cartographier les différentes masses d'eau souterraines.

Les aquifères rencontrés et les masses d'eau souterraines correspondantes interceptées par l'aire d'étude sont les suivantes :

- FRHG104 (ex 3104) : éocène du Valois,
- FRHG002 (ex 3002) : alluvions de l'Oise,
- FRHG107 (ex 3107) : éocène et craie du Vexin Français,
- FRHG102 (ex 3102) : tertiaire du Mantois à l'Hurepoix.

Les principales caractéristiques de ces masses d'eau souterraine sont présentées dans le tableau suivant.

Code	Nom de la masse d'eau	Type	Surface en km <sup>2</sup>	Type d'écoulement	Karstique	Intrusion saline
FRHG104	Eocène du Valois	Dominante sédimentaire	2963	Libre	Non	Non
FRHG002	Alluvions de l'Oise	Alluvial	276	Libre	Non	Non
FRHG107	Eocène et craie du Vexin Français	Dominante sédimentaire	1 044	Libre et captif, majoritairement libre	Non	Non
FRHG102	Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix	Dominante sédimentaire	2423	Libre	Non	Non

**Figure 33 : Caractéristiques des masses d'eau souterraine interceptées par l'aire d'étude**  
Source : Système d'Information et de Gestion – Eaux souterraines Seine Normandie

L'étude de la géologie sur le linéaire du projet permet de mettre en avant différents faciès en place pouvant jouer le rôle d'aquifère :

- Les alluvions : les vallées sont composées de matériaux fins et perméables permettant l'infiltration d'eau météorique et sa circulation. L'eau est alors stockée dans les espaces intra granulaires des sédiments qui composent les alluvions. : c'est un aquifère poreux.
- Les calcaires : les calcaires et notamment la craie composent en majorité l'assise géologique du bassin parisien. Les fissures présentes en leur sein permettent à l'eau de s'infiltrer et de migrer. L'eau est alors retenue dans les fractures : c'est un aquifère fissuré. Les carbonates qui constituent la craie sont des minéraux solubles dans l'eau. En s'infiltrant, la porosité et la perméabilité des fractures sont alors accentuées. L'aquifère devient karstique.
- Les sables : l'espace de vide entre les grains de sable peut être comblé par les molécules d'eau : c'est un aquifère poreux.

Les nappes contenues dans les aquifères peuvent être dites « libres » ou « captives ». En relation directe avec la surface, les nappes libres sont alimentées par l'eau de pluie. Si la surface de la nappe est contrainte par un toit imperméable, elle est alors captive et sa recharge s'effectue par transit latéral depuis les affleurements (zone libre) ou vertical par flux depuis les terrains de couverture peu perméables.

Une étude géotechnique a été réalisée en 2009 (annexe n°2), concernant la construction de la passerelle sur l'Oise entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine. Le rapport fait état de trois principaux niveaux de circulation et de nappe attendus au droit du site :

- Les circulations superficielles : des circulations d'eau sont susceptibles de se produire au sein des terrains de subsurface (remblais et alluvions modernes), de façon anarchique. Ces circulations ne sont pas pérennes et dépendent grandement des conditions météorologiques, c'est-à-dire qu'elles se manifestent en périodes pluvieuses prolongées et seront absentes ou de moindre présence en période sèche.
- La nappe alluviale : la nappe est attendue au sein des alluvions anciennes. Elle est à mettre en relation directe avec le niveau de la Seine et de l'Oise. Elle est soumise aux fluctuations saisonnières et en période de crue, ces fluctuations peuvent être d'amplitude métrique à plurimétrique. A cet effet, le niveau de la retenue normale de l'Oise et de la Seine s'établit à environ 21.0 NGF au droit du site.
- La nappe des sables de Cuise : la nappe libre des sables de Cuise est présent au droit du site, reposant sur les argiles sparnaciennes. Cette nappe se positionne en continuité hydraulique avec la nappe alluviale.

#### 3.2.6.2. Les nappes et le « bon état écologique »

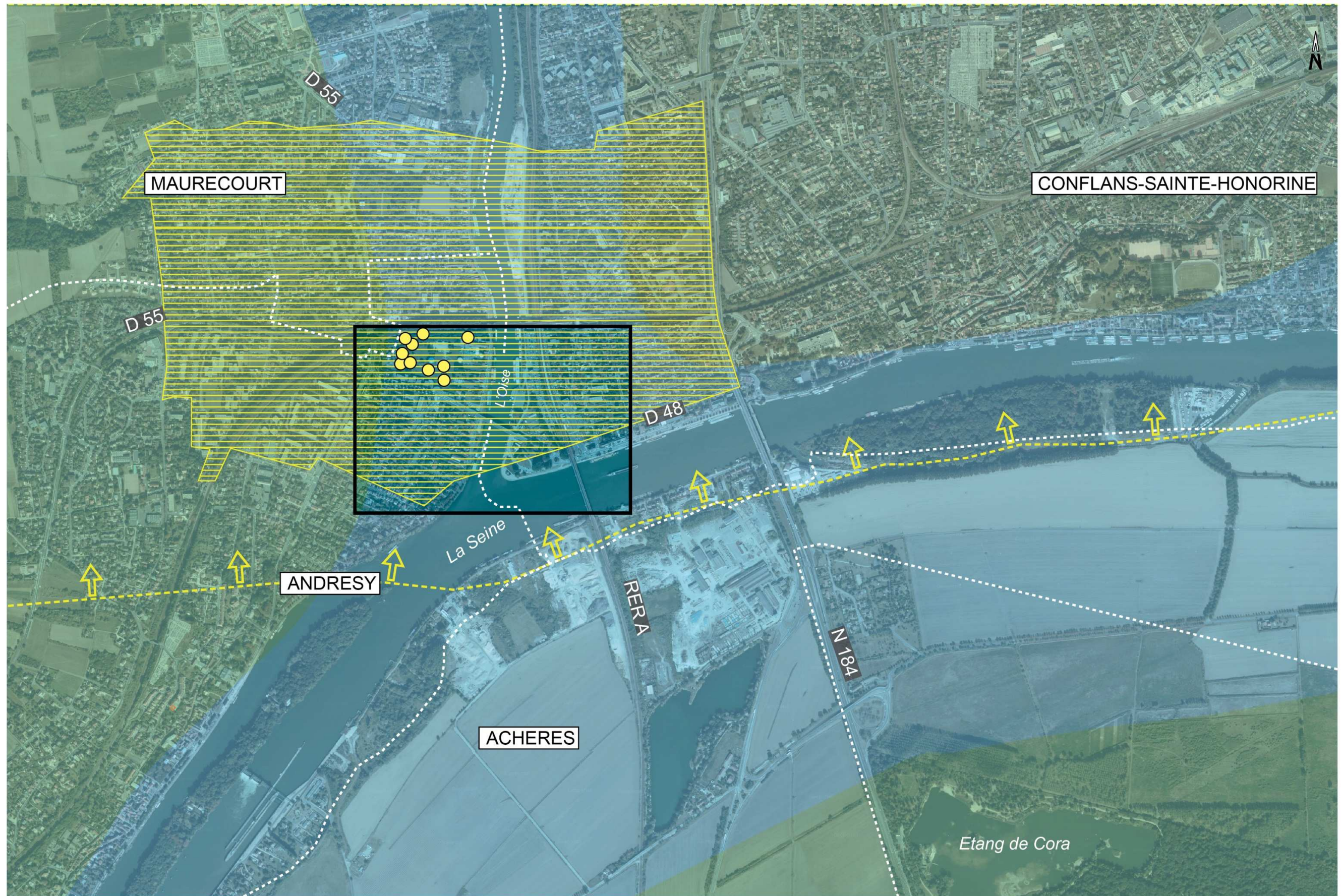
Les objectifs de qualité pour les masses d'eau souterraines sont repris dans l'arrêté du 17 décembre 2008 établissant les critères d'évaluation et les modalités de détermination de l'état des eaux souterraines et des tendances significatives et durables de dégradation de l'état chimique des eaux souterraines :

- les critères du bon état chimique ;
- l'obligation d'inverser les tendances à la hausse des concentrations en polluants, par la mise en œuvre des mesures nécessaires à cet objectif dès que les teneurs atteignent au maximum 75 % des normes et valeurs seuils.
- Par ailleurs, l'état quantitatif d'une eau souterraine est considéré comme bon lorsque les prélèvements ne dépassent pas la capacité de renouvellement de la ressource disponible, compte tenu de la nécessaire alimentation en eau des écosystèmes aquatiques de surface et des zones humides directement dépendantes.

Les masses d'eau souterraine sont donc considérées en mauvais état quantitatif dans les cas suivants :

- l'alimentation de la majorité des cours d'eau drainant la masse d'eau souterraine devient problématique,
- la masse d'eau présente une baisse tendancielle de la piézométrie (niveau),
- des conflits d'usages récurrents apparaissent.





● HYDROGEOLOGIE

0 400 m

- masse d'eau souterraines :  
 éocène et craie du Vexin français
- masse d'eau souterraines :  
 alluvions de la Seine moyenne et aval
- captage AEP
- périmètre rapproché
- périmètre éloigné
- limite communale
- aire d'étude



Pour chacune des masses d'eau souterraines identifiées, la probabilité d'atteinte du bon état en 2015, en fonction des actions actuellement en cours, a été évaluée. Le tableau suivant liste les différentes masses d'eau souterraines concernées par l'aire d'étude, ainsi que les probabilités d'atteinte des objectifs fixés par la DCE.

Nom de la masse d'eau	Objectifs chimiques			Objectifs quantitatifs		Justification de la prolongation du délai
	Objectif qualitatif	Délai	Paramètres du RNABE	Objectif quantitatif	Délai	
Alluvions de l'Oise	Bon état chimique	2021	Pesticides	Bon état	2015	prise en compte des captages AEP, difficultés sociales et économiques
Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix	Bon état chimique	2027	NO <sub>3</sub> , pesticides, OHV	Bon état	2015	Inertie et vulnérabilité nappe ; agriculture intensive : difficultés sociale et économique pour évolution
Éocène du Valois	Bon état chimique	2015	NO <sub>3</sub> , pesticides	Bon état	2015	principe de non dégradation
Éocène et craie du Vexin français	Bon état chimique	2027	NO <sub>3</sub> , pesticides	Bon état	2015	Inertie et vulnérabilité nappe ; agriculture intensive : difficultés sociale et économique pour évolution. Prise en compte des problèmes pour les captages AEP. Données qualité des captages à confirmer.

**Figure 34 : Objectifs et délais pour le respect du bon état des masses d'eau souterraines**  
Source : Annexe 4 du SDAGE Seine Normandie

Les objectifs de respect du bon état écologique imposé par la DCE devront être réalisés en 2015 pour l'aspect quantitatif et en 2027 pour l'aspect qualitatif (en 2015 pour l'éocène et craie du vexin français et 2021 pour l'alluvion de l'Oise).

Des efforts particuliers doivent être fournis dans le domaine agricole pour les nappes « éocène et craie du Vexin français ».

### 3.2.6.3. Exploitation de la ressource en eau

Les captages d'eau destinés à la consommation humaine concernent les captages délivrant plus 10m<sup>3</sup>/j ou alimentant plus de 50 personnes. Il s'agit d'une part des captages souterrains dans les masses d'eaux souterraines, et d'autre part des captages en rivières.

### Règlementation sur l'eau potable

2 directives européennes concernent l'eau potable :

- la directive 98/83/CEE (format PDF - 115.6 ko) du 3 novembre 1998 relative à la qualité des eaux destinée à la consommation humaine,
- la directive 2000/60/CE ("directive cadre sur l'eau"), dans ses articles 7 et 16.

Au niveau de la réglementation nationale nous pouvons citer les articles L.214-1 et L.215-13 du code de l'environnement, les articles L.1321-1 à L.1321-10 du code de la santé publique (partie législative), les articles R.1321-1 à R.1321-68 du code de la santé publique (partie réglementaire).

Les limites de qualité des eaux destinées à la consommation humaine sont fixées par l'arrêté du 11 janvier 2007 relatif aux limites et références de qualité des eaux brutes et des eaux destinées à la consommation humaine.

### Périmètres de protections

Dispositions applicables :

L'article 215-13 du code de l'environnement et l'article R1321-2 du code de la santé publique obligent les collectivités publiques à déterminer par voie de déclaration d'utilité publique les périmètres de protection nécessaires autour des points de captage d'eau potable existants. La mise en place de ces périmètres de protection s'accompagne de servitudes imposées aux terrains qui s'y trouvent inclus afin d'y limiter, voire y interdire, l'exercice d'activités susceptibles de nuire à la qualité des eaux. Sont au premier chef visées certaines pratiques agricoles : épandage, pâturage des troupeaux à l'année, emplois de produits phytosanitaires et d'engrais chimiques. Le développement de l'urbanisation et des infrastructures de transports peuvent également engendrer des risques pour la qualité des eaux potables.

Il existe trois types de périmètres mentionnés à l'article L1321-2 et décrits à l'article R1321-13 du code de la santé publique :

- un périmètre de protection immédiat destiné notamment à interdire toute introduction directe de substances polluantes dans l'eau prélevée et d'empêcher la dégradation des ouvrages. Il s'agit d'un périmètre acquis en pleine propriété ;
- un périmètre de protection rapprochée où sont interdits les activités, installations et dépôts susceptibles d'entraîner une pollution de nature à rendre l'eau impropre à la consommation humaine. Les autres activités, installations et dépôts peuvent faire l'objet de prescriptions et sont soumis à une surveillance particulière,
- un périmètre de protection éloignée, pris le cas échéant, à l'intérieur duquel peuvent être réglementés les activités, installations et dépôts ci-dessus mentionnés.

Le périmètre éloigné demande que la réglementation en vigueur doit être appliquée. Si le besoin de renforcer la réglementation sur des activités est réel, il faut que ces activités soient incluses dans le périmètre rapproché.

Les arrêtés pris par les préfets fixent donc pour chacune de ces zones et pour chaque captage des prescriptions spécifiques qu'il convient de faire respecter.



### Périmètres de protection de la zone d'étude

Les communes d'Andrésy, de Maurecourt et de Conflans-Sainte-Honorine sont toutes trois concernées par les périmètres de protection rapprochée et éloignée du champ captant d'Andrésy qui bénéficie d'une Déclaration d'Utilité Publique en date du 3 février 1995. Il n'existe pas d'autre forage au sein du périmètre d'étude.

Les communes de l'aire d'étude sont principalement alimentées par le champ captant de Fin d'Oise à Andrésy : 8 forages y pompent la nappe alluviale de l'Oise. Cette ressource permet une protection des pollutions accidentelles de la rivière. Un forage d'une profondeur de 560 mètres, dans l'albien, produit également une eau de très bonne qualité.

La production journalière moyenne des captages dans les masses d'eau souterraines s'établit de la façon suivante :

- alluvions : 12 000m<sup>3</sup>, soit 500m<sup>3</sup> par heure,
- albien : 3 000m<sup>3</sup>, soit 100m<sup>3</sup> par heure.

L'analyse des prélèvements témoigne d'une qualité d'eau très satisfaisante, répondant à la réglementation.



**Figure 35 : Champ captant d'Andrésy (vue depuis la RD 48).**

L'aire d'étude repose sur plusieurs masses d'eau peu profondes qui, en l'absence de couverture imperméable, sont sensibles aux pollutions venues de la surface. La nappe « alluvions de l'Oise », très peu profonde est particulièrement exposée à ces risques. Les objectifs fixés par la Directive Cadre sur l'Eau pour l'atteinte du bon état des masses d'eau, ainsi que la présence aux confins de l'aire d'étude de 9 forages permettant d'alimenter la population en eau potable font des ressources en eau souterraines un enjeu fort du secteur.



### 3.2.7. Les risques naturels

Plusieurs types de risques naturels doivent être pris en compte au sein des communes de l'aire d'étude. Les risques liés aux phénomènes climatiques ont été abordés dans le chapitre relatif au climat. Parmi les autres risques, on peut distinguer : les risques d'origine géologiques et les risques d'inondations d'origine hydraulique.

#### 3.2.7.1. Les risques naturels liés à la géologie

Les risques géologiques dépendent de la nature du sous-sol et, dans certains cas, des interventions humaines, notamment liées au creusement de carrières. Au sein des communes de l'aire d'étude, ces risques sont présents.

Les inondations peuvent, quant à elles, être provoquées par deux causes principales : les débordements de cours d'eau (ici, l'Oise) dans les vallées et les remontées de nappes phréatiques.

L'état des lieux de ces risques est reflété par le nombre d'arrêtés de catastrophe naturelle pris par les différentes communes et synthétisés dans le tableau ci-dessous.

	Mouvements de terrain consécutifs à la sécheresse et à la réglementation des sols	Mouvements de terrain par effondrement	Inondations et coulées de boue	Inondations par remontée de nappe phréatique
Maurecourt	-	-	5	1
Andrésy	2	-	4	1
Conflans-Sainte-Honorine	-	2	6	-

Figure 36 : Arrêtés de reconnaissance de catastrophe naturelle.  
Source : prim.net

#### Les risques de mouvements de terrain

Les mouvements de terrain regroupent l'ensemble des déplacements plus ou moins brutaux du sol ou du sous-sol.

Ils sont fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Ils sont dus à des processus plus ou moins lents d'érosion ou de dissolution provoqués par l'eau et/ou par l'action de l'homme.

Les mouvements de terrain regroupent l'ensemble des déplacements, plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d'origine naturelle ou anthropique (dégradations du relief et des sols dues à l'homme).

Dans le département des Yvelines, les risques sont dus aux effondrements et/ou affaissements de terrain directement liés à la ruine de cavités naturelles de dissolution ou d'anciennes carrières souterraines abandonnées, mais aussi à l'éboulement de falaises rocheuses.

A noter que dans le département des Yvelines, certaines carrières souterraines se ruinent selon un type de mouvement moins fréquent que le fontis l'effondrement généralisé. Il s'est déjà produit dans le Massif de l'Hautil et il peut affecter les grandes carrières souterraines abandonnées encore existantes.

Le département des Yvelines présente plusieurs types principaux de matériaux à risques :

- **La craie**, constituée d'un assemblage fragile de micro - pores et de cristaux de carbonate de calcium, est une roche mécaniquement friable et sa porosité la rend sensible à l'eau, donc au gel.
- **Le calcaire grossier** est formé de carbonate de calcium, mais aussi de silice, de dolomie et de débris organiques. Ses caractéristiques mécaniques sont assez bonnes et suffisantes pour avoir été exploitées abondamment en souterrain (pierre à bâtir). Les vides laissés par les carrières subissent un lent processus de vieillissement conduisant à terme à la ruine.
- **Le gypse** est uniquement constitué de cristaux de sulfate de calcium sur des épaisseurs importantes. Cette « pierre à plâtre » a largement été exploitée à ciel ouvert mais aussi en souterrain et les cavages abandonnés dans cette roche à caractéristiques mécaniques moyennes se dégradent plus rapidement que les carrières de calcaire. Les éléments constitutifs du gypse pouvant réagir chimiquement avec l'eau, les caractéristiques mécaniques de la roche gypseuse vont dépendre essentiellement de l'action de l'eau (ruissellement, humidité) aussi bien en carrière abandonnée (fragilisation des toits et des piliers) que dans les fractures naturelles affectant la masse. En milieu naturel, des poches, conduits ou « galeries » de dissolution vont ainsi se développer rapidement tant que les approvisionnements en eaux agressives vis à vis du gypse vont perdurer.
- **Les Marnes** ont été exploitées souterrainement et de manière ponctuelle pour livrer soit des matériaux de construction à usage local, soit des terrains d'amendement. Ces ouvrages souterrains anciens, de tailles modestes, sont difficilement discernables et ils ne sont découverts que lors de travaux de décapage ou lorsque leur ruine arrive à jour.

Les zones de risques liés à la présence d'anciennes carrières souterraines abandonnées ont été initialement délimitées en application de l'ancien article R111-3 du Code de l'Urbanisme par l'arrêté préfectoral suivant : n°86 400 pour les Yvelines. Les zonages qui en découlent sont matérialisés par une bordure noire sur la carte suivante.

Par ailleurs, il existe des zonages non réglementaires qui correspondent généralement à la découverte de nouvelles cavités non recensées dans les années 1986 - 1989 et qui n'ont pas encore fait l'objet d'une procédure réglementaire telle que leur transformation en PPR (qui est prévue selon un ordre de priorité défini par les Schémas Départementaux de Prévention des Risques Naturels). Ces zonages n'ont pas de bordure sur la carte présentée page 68.

Il convient de noter que la carte présentée page 68 ne constitue pas un document réglementaire permettant d'établir l'état des risques naturels et technologiques (L125-5 et R125-25 Code de l'environnement). Par ailleurs, les zonages des anciennes carrières, galeries souterraines et autres cavages abandonnés sont communiqués dans l'état actuel des connaissances acquises par l'Inspection Générale des Carrières, sous réserve de vérification par tous moyens appropriés et dans les limites de la précision des fonds cartographiques utilisés.



### *Plan de prévention du risque naturel mouvements de terrain*

La commune de Conflans-Sainte-Honorine est actuellement en cours d'élaboration d'un PPRN mouvements de terrain. En effet, les coteaux de Conflans-Sainte-Honorine ont été fragilisés à la fois, par des processus naturels d'érosion mécanique (gélifraction, solifluxion...) mais aussi par l'action anthropique (exploitation du Calcaire Grossier, aménagement en terrasse, urbanisation...) qui a facilité, par rétroaction négative, l'action des agents naturels.

La commune de Conflans-Sainte-Honorine dispose d'un document réglementaire, en application de l'article R111-3 du code de l'urbanisme et ayant fait l'objet de l'arrêté préfectoral n°86-400 du 05 août 1986, délimitant un périmètre de risques lié à la présence de carrières souterraines abandonnées de calcaire grossier permettant d'agir en matière de sécurité publique, sur le domaine bâti existant, sur le domaine public actuel ou encore sur les emprises pouvant être aménagées à terme et ouvertes au public.

Le vieillissement naturel des anciennes exploitations souterraines, conduit inéluctablement, en l'absence de travaux confortatifs préventifs, à la ruine de ces ouvrages et par conséquent à des impacts sur les zones d'aménagement. De plus, l'instabilité des fronts rocheux de la commune peut également affecter le bâti et accélérer la dégradation des cavités souterraines.

Dans le but de définir les mesures adaptées à la prévention du risque, et sur la demande de la commune qui souhaitait connaître les priorités en termes d'action préventive sur son territoire communal, l'élaboration d'un plan de prévention des risques de mouvements de terrains a donc été proposée à la commune de Conflans-Sainte-Honorine en 2004.

### Règlement

**Les zones R** sont représentées en rouge. Ce sont les secteurs d'aléas les plus forts où les risques encourus par les biens et les personnes, mais aussi la difficulté technique et économique de se prémunir contre les risques à l'échelle de l'aménagement d'une parcelle, justifient un principe général d'interdiction de construire.

Les zones R correspondent :

- aux emprises sous-minées des carrières de Calcaire Grossier exploitées par piliers tournés (aléa carrières souterraines très fort) ;
- aux zones où le front rocheux est supérieur à 8 mètres de hauteur, très fracturé et menaçant d'engendrer des effondrements de masse (aléa fronts rocheux très fort) ;
- aux zones où le front rocheux est supérieur à 8 mètres de hauteur, sous-miné et menaçant d'engendrer des chutes de blocs et/ou l'effondrement de masses instables (aléa fronts rocheux très fort).

### **Les zones de prescriptions B, b1 et b2**

Les zones B, b1 et b2, représentées en bleu, sont des zones d'aléa moindres où des prescriptions sont imposées pour prévenir les effets des phénomènes redoutés. Elles consistent d'une manière générale en la réalisation d'études géotechniques préalables et la réalisation des travaux de mise en sécurité correspondants.

Les zones B d'aléa moyen à fort (représentées en bleu foncé) correspondent :

- aux emprises sous-minées des caves superposées sur plusieurs niveaux ainsi qu'à celles des caves tracées dans les Marnes et Caillasses (aléa carrières souterraines fort) ;

- aux emprises sous-minées des carrières de Calcaire Grossier exploitées par hagues et bourrages (aléa carrières souterraines moyen) ;
- aux marges de précautions des carrières de Calcaire Grossier exploitées par piliers tournés (aléa carrières souterraines fort) ;
- aux emprises sous-minées des caves de Calcaire Grossier (aléa carrières souterraines moyen),
- aux zones où le front rocheux est supérieur à 8 mètres de hauteur, très fracturé et menaçant d'engendrer des chutes de blocs (aléa fronts rocheux fort) ;
- aux zones où le front rocheux est supérieur à 8 mètres, sous-miné et menaçant d'engendrer des chutes de pierres ou de blocs, n'ayant pas été le lieu de désordres antérieurs (aléa fronts rocheux fort).

### **Les zones b1 d'aléa moyen à faible (représentées en bleu clair) correspondent :**

- aux emprises pouvant être sous-minées de marnières ou de caves dans les Marnes et Caillasses présumées remblayées (aléa carrières souterraines moyen) ;
- aux marges de précautions à l'exception de celles qui majorent les emprises sous-minées des carrières de Calcaire Grossier par piliers abandonnés (aléas carrières souterraines moyen et faible) ;
- aux zones où le front rocheux peut être supérieur à 8 mètres de hauteur mais ne présentent pas de fractures visibles en paroi et peut engendrer la chute de pierres (aléa fronts rocheux moyen) ;
- aux zones où le front rocheux est inférieur à 8 mètres de hauteur, pouvant être sous-miné et pouvant engendrer des chutes de pierres (aléa fronts rocheux moyen).

### **Les zones b2 d'aléa faible à très faible (représentées en bleu très clair) correspondent :**

- aux emprises sous-minées des cavités souterraines ayant fait l'objet de travaux de mise en sécurité (comblement...) (aléa carrières souterraines très faible) ;
- aux zones où le front rocheux présente une faible hauteur et n'est pas susceptible d'engendrer des désordres majeurs (aléa fronts rocheux faible).

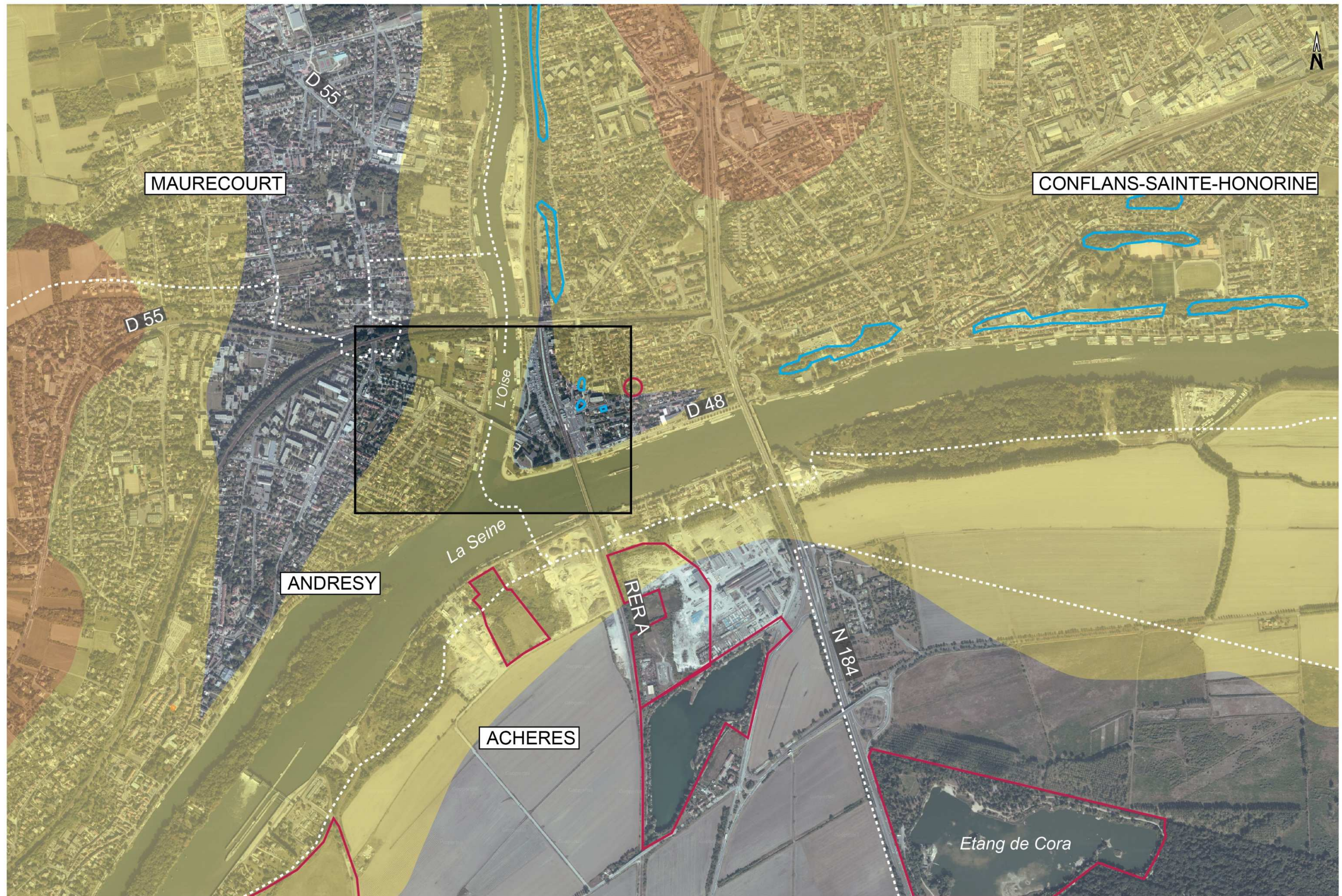
### **Les risques liés au retrait-gonflement des argiles**

Le phénomène de retrait gonflement de certaines formations géologiques argileuses sont susceptibles de provoquer des tassements différentiels qui se manifestent par des désordres affectant principalement le bâti.

La carte d'aléa retrait-gonflement des terrains argileux du département des Yvelines sert de base à des actions d'information préventive dans les communes les plus touchées par le phénomène. Elle constitue également le point de départ pour l'élaboration de Plans de Prévention des Risques naturels, en vue d'attirer l'attention des constructeurs et maîtres d'ouvrages sur la nécessité de respecter certaines règles constructives préventives dans les zones soumises à l'aléa retrait-gonflement, en fonction du niveau de celui-ci.

La zone d'étude est concernée par le risque retrait-gonflement des argiles. Toutefois, le risque se révèle être faible à nul selon le secteur (faible à l'Ouest sur la commune d'Andrésy et à priori nul à l'Est sur la commune de Conflans).





**RISQUES NATURELS**

- Aléa retrait-gonflement des argiles : aléa moyen
- Aléa retrait-gonflement des argiles : aléa faible
- anciennes carrières
- Plan de Prévention des Risques Mouvements de Terrain
- limite communale
- aire d'étude



### Le risque sismique

Depuis le 22 octobre 2010, la France dispose d'un nouveau zonage sismique divisant le territoire national en cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes (articles R563-1 à R563-8 du Code de l'Environnement modifiés par les décrets no 2010-1254 du 22 octobre 2010 et no 2010-1255 du 22 octobre 2010, ainsi que par l'Arrêté du 22 octobre 2010) :

- une zone de sismicité 1 où il n'y a pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal (l'aléa sismique associé à cette zone est qualifié de très faible),
- quatre zones de sismicité 2 à 5, où les règles de construction parasismique sont applicables aux nouveaux bâtiments, et aux bâtiments anciens dans des conditions particulières.

Cette nouvelle réglementation est entrée en application au 1<sup>er</sup> mai 2011. L'ensemble de la région Ile-de-France est concernée par un risque très faible de sismicité, aucune prescription parasismique n'est donc applicable à l'aire d'étude.

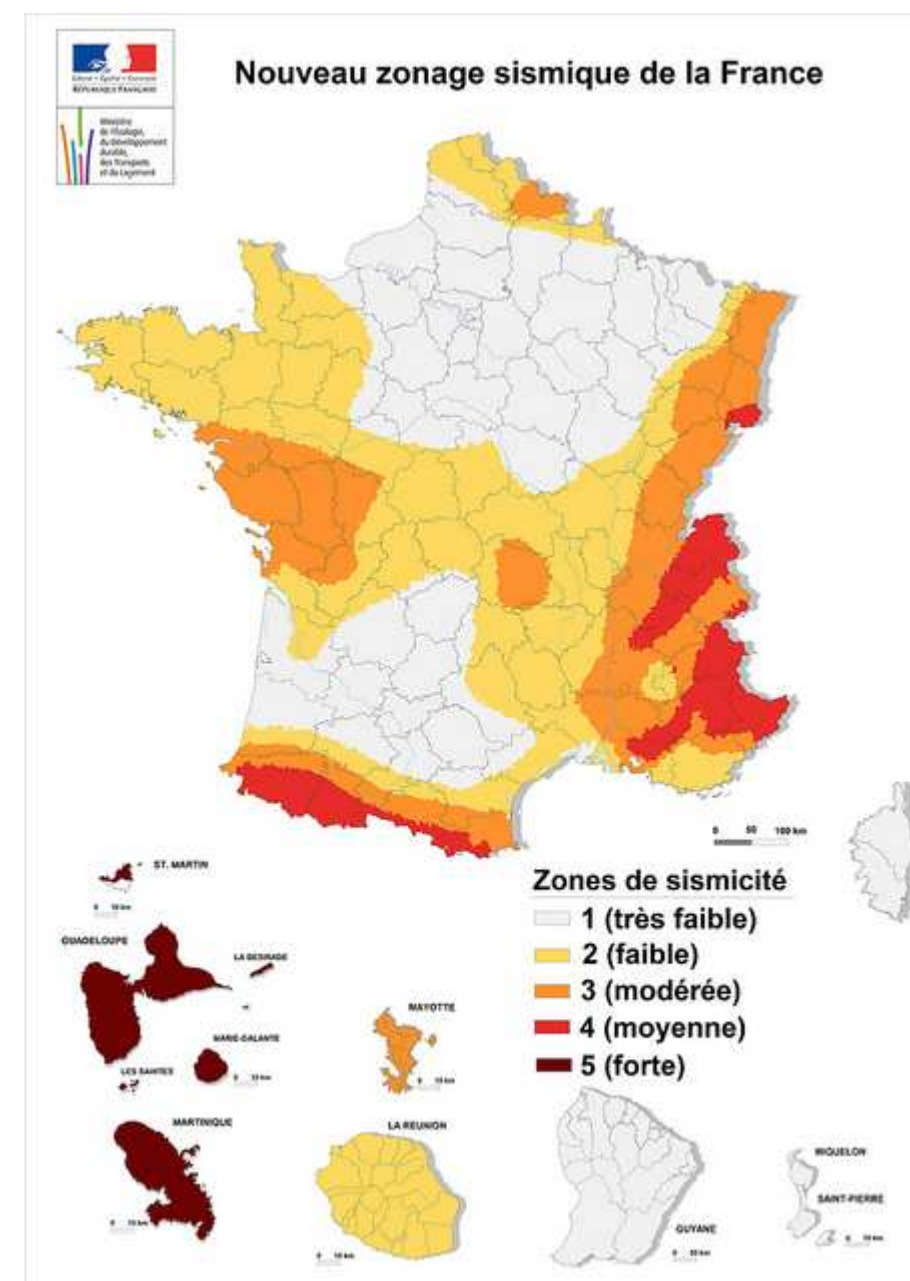


Figure 37 : Zonage sismique de la France  
Source : planseisme.fr

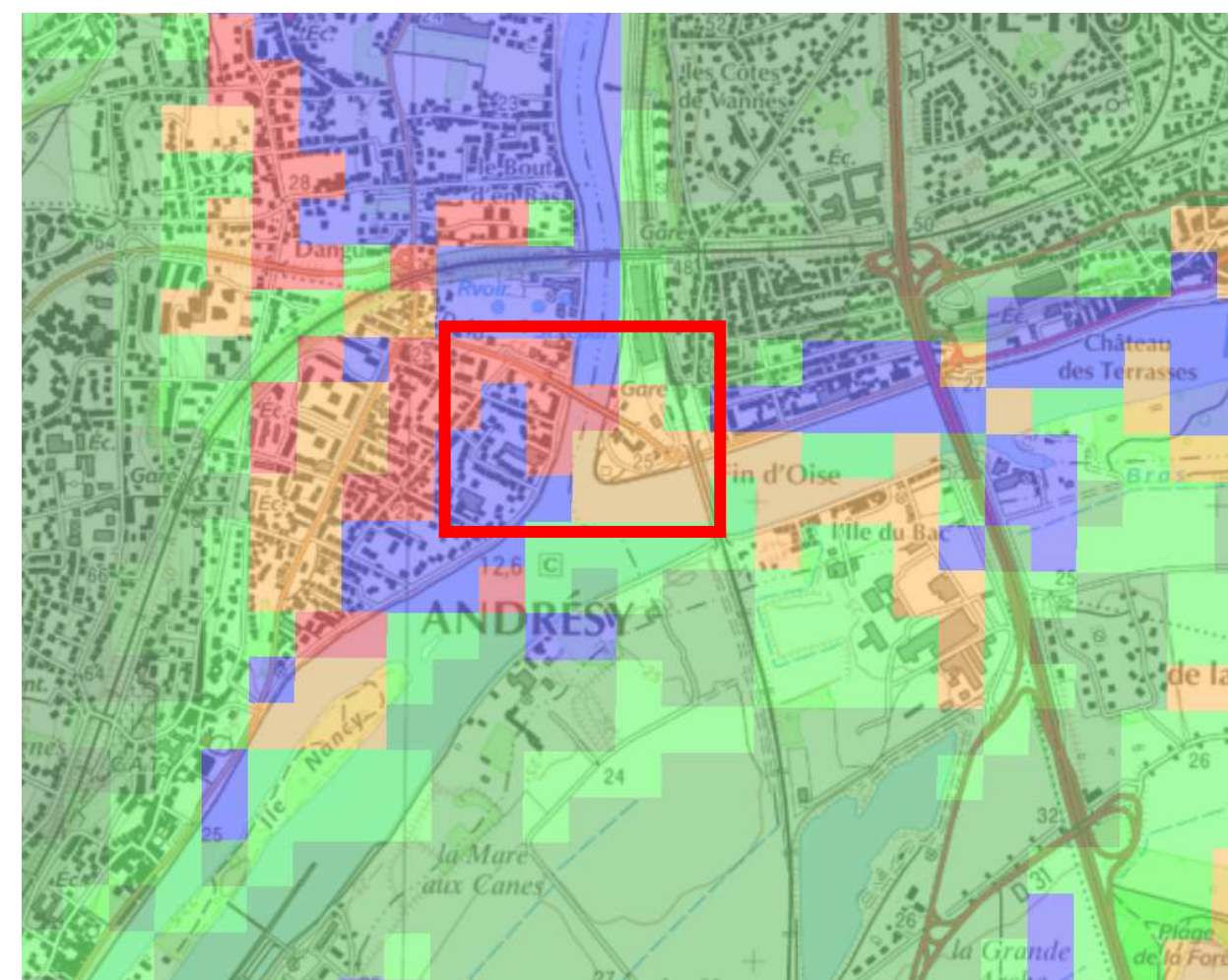


### Le risque de remontées de nappe

L'immense majorité des nappes d'eau sont contenues dans les roches que l'on appelle des aquifères. Ceux-ci sont formés le plus souvent de sables et de graviers, de grès, de calcaires. L'eau occupe les interstices de ces roches, c'est-à-dire les espaces qui s'éparent les grains ou les fissures qui s'y sont développées.

La nappe la plus proche du sol, alimentée par l'infiltration de la pluie, s'appelle la nappe phréatique. Dans certaines conditions une élévation exceptionnelle du niveau de cette nappe entraîne un type particulier d'inondation : une inondation par « remontée de nappe ».

Le site d'étude se caractérise par la présence de l'Oise et de la Seine. Les données disponibles indiquent que les berges de ces cours d'eau ont une sensibilité forte à très forte vis-à-vis des remontées de nappes. Toutefois, les plaines alluviales qui bordent les cours d'eau ne sont concernées que par un risque moyen à faible, voire très faible pour la commune de Conflans-Sainte-Honorine.



Légende des remontées de nappes

- Nappe sub-affleurente
  - Sensibilité très forte
  - Sensibilité forte
  - Sensibilité moyenne
  - Sensibilité faible
  - Sensibilité très faible
  - Non réalisé
- Zone d'étude

Figure 38 : Remontées de nappes  
Source : BRGM



### 3.2.7.2. Les risques naturels liés aux inondations

La plaine alluviale est en grande partie inondable. Un plan de prévention des risques d'inondation délimite plusieurs secteurs sensibles aux crues. Les dernières crues datent de 1993 et 1994.

#### Le risque d'inondation en Ile-de-France

Le risque inondation représente un enjeu majeur dans la région Île-de-France, et particulièrement à Paris et en banlieue parisienne. En effet, le bassin parisien est drainé par plusieurs rivières importantes qui se jettent dans la Seine en amont ou immédiatement à l'aval de Paris : l'Yonne, le Loing, la Marne et l'Oise.

Tous ces cours d'eau s'écoulent dans leur partie aval sur de faibles pentes et ont par conséquent creusé de larges vallées dessinant des méandres à l'intérieur desquels se trouvaient à l'origine de larges zones d'expansion des crues.

L'urbanisation de l'Île-de-France a conduit à soustraire aux rivières et à la Seine une partie parfois importante de leurs zones inondables naturelles. Mais en période de fortes crues, les lits mineurs de ces cours d'eau sont insuffisants pour écouler des débits importants, ce qui se traduit par leur gonflement et un débordement vers les zones proches présentant la plus faible altitude. Ces zones sont aujourd'hui souvent largement occupées par des zones industrielles et résidentielles, en raison de leur absence de relief propice à l'aménagement. Il en résulte un risque important pour la population et les activités qui ne peut être géré uniquement par une canalisation et une élévation des digues, sous peine d'aggraver le phénomène à des zones situées en amont ou en aval.

L'article L.211-1 du code de l'environnement qui stipule que « l'eau fait partie du patrimoine commun de la Nation » mentionne l'exigence de conservation du libre écoulement des eaux et la protection contre les inondations. Tout projet doit donc être réalisé en respectant ce principe (notamment pas de remblais en lit majeur) et si tel n'est pas le cas doit proposer des mesures compensatoires. Des outils de connaissance, puis de réglementation ont été créés afin d'encadrer l'urbanisation dans les zones inondables et rechercher une maîtrise de ce risque. Sur l'aire d'étude, on en dénombre deux : un atlas des plus hautes eaux connues et un plan de prévention des risques d'inondation.

#### L'Atlas des plus hautes eaux connues

La DIREN Île-de-France, l'Institution Interdépartementale des Barrages réservoirs du Bassin de la Seine (IIBRBS) et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie ont fait réaliser et publier en 1996 une cartographie des Plus Hautes Eaux Connues du bassin Seine-Normandie.

Ce document n'a pas de valeur réglementaire. Il a pour but de présenter les périmètres des crues répertoriées par le passé.

Cette cartographie est donc indicative de scénarii d'inondations déjà observés et susceptibles de se reproduire à l'identique, voire en plus grave dans les zones ayant subi une urbanisation. On y retrouve par exemple la délimitation des zones inondées par la crue de janvier 1910 pour la Seine.

#### Le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI)

##### Le cadre réglementaire

Les zones d'expansion des crues servent à stocker les eaux dans le lit majeur au plus fort de la crue et jouent un rôle important dans l'écrêtement des crues.

Le Plan de Prévention au Risque d'Inondation (PPRI) est un outil visant à préserver les vies humaines et diminuer les coûts des dommages causés par les inondations.

Instaurés par l'Etat par le biais de la loi Barnier du 2 février 1995, ils sont mis en application par les Directions Départementales de l'Équipement (DDE, actuelles DDT). Deux PPRI sont instaurés dans l'aire d'étude, il s'agit du PPRI de la vallée de la Seine et du PPRI de la vallée de l'Oise.

Le PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise, dans le département des Yvelines, a été approuvé par l'arrêté préfectoral du 30 juin 2007. Il concerne 57 communes entre Carrières-sur-Seine, à l'amont, et Port-Villez, à l'aval. Il vient remplacer deux documents valant PPR en application de l'article L.562-6 du code de l'environnement :

- un arrêté préfectoral du 1er août 1990 pris au titre de l'article R.111-3 du code de l'urbanisme,
- un décret du 8 février 1991 approuvant un Plan de Surfaces Submersibles (PSS) lié à la Seine.

Le PPRI de la vallée de l'Oise couvre quant à lui les 22 communes comprises entre la confluence avec la Seine et la limite du département. Le PPRI de la vallée de l'Oise établi en 1998 présentant des difficultés d'application et un manque de cohérence, il a été décidé de le réviser. Une première révision a eu lieu en 2003. Celle-ci ne portait que sur 17 communes et ne concernait que quelques mesures réglementaires. Toutefois les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre de certaines dispositions du règlement ont conduit à une révision plus étendue concernant toutes les communes du PPRI du Val d'Oise. Celle-ci a été prescrite le 29 juin 2005.

##### Les aléas hydrauliques

Le PPRI est basé sur la réalisation d'une cartographie des aléas hydrauliques, qui nécessite une modélisation numérique croisant la représentation d'une crue de référence (ici, la crue de 1910) avec une représentation du terrain actuel. Cette cartographie des aléas n'est donc pas uniquement historique comme l'atlas des plus hautes eaux connues, mais elle intègre également les modifications topographiques liées aux aménagements humains au sein de la zone inondable.

Il distingue trois niveaux d'aléa en fonction de la hauteur de submersion, détaillés dans le tableau ci-dessous et qui font l'objet d'une cartographie, non reproduite ici.

Niveau d'aléa	Hauteurs de submersion	Codification couleur
Modéré	Moins de 1 m d'eau	
Fort	De 1 à 2 m de submersion	
Très Fort	Plus de 2 m de submersion	

Figure 39 : Codification couleur des niveaux d'aléa du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise



Le zonage réglementaire

La carte du zonage réglementaire a pour objectif de prévenir le risque en réglementant l'occupation et l'utilisation du sol. Elle est donc étroitement liée au règlement. Elle est issue du croisement de la carte des aléas et de la carte du zonage urbanistique ainsi que de la prise en compte des îles, des isolats et des zones de grand écoulement. Les deux tableaux suivants présentent les objectifs du PPRI en fonction des zones d'aléa et des zones urbanistiques, tout d'abord pour le cas particulier des îles et des isolats, puis pour les autres zones.

Le règlement du PPRI définit pour chaque zone les mesures d'interdiction et les prescriptions qui y sont applicables. Afin de protéger les personnes et les biens, d'éviter de faire obstacle à l'écoulement des eaux, il détermine les mesures compensatoires à prendre par le maître d'ouvrage pour compenser les impacts induits par un projet situé en zone inondable.

Il définit notamment dans son Titre III les prescriptions et recommandations techniques applicables aux constructions et installations nouvelles et plus particulièrement les mesures à mettre en œuvre afin de préserver les fonctions hydrauliques de la Seine.

Il précise ainsi les prescriptions techniques concernant les remblais et les mesures de compensation en matière de déblais. En effet, tout volume étanche ou remblaiement localisé en zone inondable devra être entièrement compensé par un déblai équivalent sur l'unité foncière supportant l'opération. En cas d'impossibilité technique, les déblais compensatoires devront être localisés à une distance maximum de 500 m de part et d'autre du point de repère le plus proche ou faire l'objet d'une procédure au titre de la Loi sur l'Eau (articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement), fournissant une étude d'incidence démontrant le respect du principe de maintien des fonctions hydrauliques du fleuve et comprenant à ce titre une étude hydraulique.

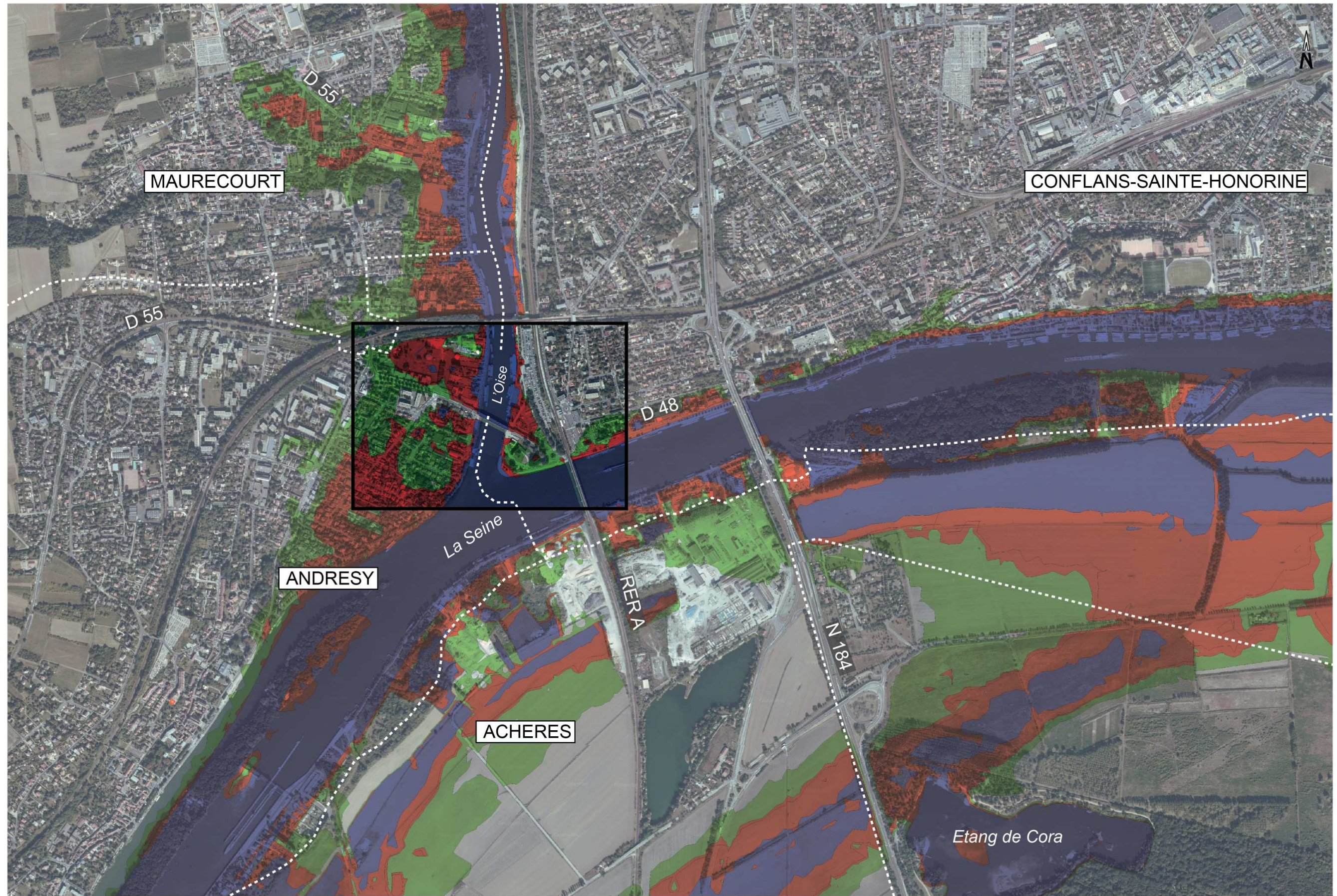
Aléas îliens	Zone de grand écoulement	Aléa très fort (plus de 2 mètres)	Aléa fort (entre 1 et 2 mètres)	Aléa modéré (entre 0 et 1 mètre)	Hors d'eau
Zonage urbanistique îlien					
Zones urbanisées	<b>Zone marron</b>  Préserver la capacité d'écoulement des crues	<b>Zone rouge sombre</b>  Arrêter les implantations humaines dans les zones urbanisées très difficilement accessibles par les services de secours	<b>Zone rouge clair</b>  Arrêter les implantations humaines dans les zones urbanisées difficilement accessibles par les services de secours.  Permettre un renouvellement contrôlé		
Zones naturelles		<b>Zone verte</b>  Arrêter les implantations humaines dans les zones non urbanisées difficilement accessibles par les services de secours			

Figure 40 : Zonage réglementaire du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise pour les îles et isolats

Aléas	Zone de grand écoulement	Aléa très fort (plus de 2 mètres)	Aléa fort (entre 1 et 2 mètres)	Aléa modéré (entre 0 et 1 mètre)
Zonage urbanistique				
Centres urbains	<b>Zone marron</b>  Arrêter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables les plus exposées au risque d'inondation  Préserver la capacité d'écoulement des crues	<b>Zone rouge sombre</b>  Arrêter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables très fortement exposées au risque d'inondation	<b>Zone bleue</b>  limiter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables les moins exposées au risque d'inondation	
Zones urbanisées	<b>Zone marron</b>  Arrêter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables les plus exposées au risque d'inondation  Préserver la capacité d'écoulement des crues	<b>Zone rouge sombre</b>  Arrêter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables très fortement exposées au risque d'inondation	<b>Zone rouge clair</b>  Arrêter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables fortement exposées au risque d'inondation.  Permettre un renouvellement urbain contrôlé	<b>Zone bleue</b>  limiter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables les moins exposées au risque d'inondation
Zones à enjeux économiques régionaux ou nationaux  A : Achères - Poissy B : Les Mureaux C : Maisons-Laffitte	<b>Zone marron</b>  Arrêter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables les plus exposées au risque d'inondation  Préserver la capacité d'écoulement des crues	<b>Zones bleue A, bleue B et bleue C</b>  Permettre le développement d'activités économiques à enjeux régionaux et nationaux sous réserve d'études hydrauliques et de compensations		
		<b>Zones verte A, verte B et verte C</b>  Permettre les compensations nécessaires au développement d'activités économiques à enjeux régionaux et nationaux		
Zones naturelles	<b>Zone marron</b>  Arrêter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables les plus exposées au risque d'inondation  Préserver la capacité d'écoulement des crues	<b>Zone verte</b>  Préserver la capacité de stockage et d'écoulement des crues. Arrêter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables.  Permettre la reconquête progressive des terrains pour créer de nouvelles zones d'expansion de crue		

Figure 41 : Zonage réglementaire du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise (cas général).





● PLANS DE PREVENTION DES RISQUES D'INONDATION

0 400 m

- |   |   |   |                                     |   |                                       |   |                  |   |              |
|---|---|---|-------------------------------------|---|---------------------------------------|---|------------------|---|--------------|
|  | zone de risque bleu :<br>aléa très fort |  | zone de risque rouge :<br>aléa fort |  | zone de risque verte :<br>aléa modéré |  | limite communale |  | aire d'étude |
|---|---|---|-------------------------------------|---|---------------------------------------|---|------------------|---|--------------|



Le règlement du PPRI de la vallée de la Seine définit pour chaque zone les mesures d'interdiction et les prescriptions qui y sont applicables. Afin de protéger les personnes et les biens, d'éviter de faire obstacle à l'écoulement des eaux, il détermine les mesures compensatoires à prendre par le maître d'ouvrage pour compenser les impacts induits par un projet situé en zone inondable. L'aire d'étude concerne les planches 11 à 13 de la cartographie du zonage du PPRI, qui sont reproduites dans les pages suivantes.

L'aire d'étude considérée est concernée par quatre zones différentes du PPRI :

- la zone marron : se situe le long des berges du fleuve et a pour objectif de préserver les zones de grand écoulement de la Seine en raison des courants et d'y interdire toute construction.
- la zone verte : Il s'agit des terrains libres ou quasiment libres de toute urbanisation sur lesquels les prescriptions visent à préserver les conditions d'écoulement et d'expansion des crues. Toute urbanisation nouvelle y est interdite à l'exception de certains équipements publics et aménagements d'intérêt général indispensables. Les constructions existantes peuvent faire l'objet d'entretien ou d'amélioration.
- la zone rouge clair : recouvre les zones urbanisées exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau comprise entre 1 et 2 m. Il s'agit d'arrêter l'urbanisation nouvelle mais de permettre le renouvellement urbain. Y sont permis les constructions et extensions sous condition.
- la zone bleue : il s'agit des secteurs actuellement urbanisés qui ne sont pas les plus exposés aux risques d'inondation. Des constructions nouvelles peuvent y être implantées sous réserve du respect d'un ensemble de prescriptions.

Les interdictions et prescriptions pour ces zones sont présentées dans les tableaux suivants, issus de la notice de présentation du PPRI.

Nature du projet	Zone marron	Zone verte	Zone rouge sombre	Zone rouge clair	Zone bleue
<b>Reconstruction après sinistre</b>	Autorisée, si le sinistre n'est pas dû à une crue  Emprise identique SHON identique Premier plancher à PHEC + 0,20 m	Autorisée  Emprise identique SHON + 10 m <sup>2</sup> Premier plancher à PHEC + 0,20 m	Autorisée  Emprise identique SHON + 10 m <sup>2</sup> Premier plancher à PHEC + 0,20 m	Autorisée  Emprise identique SHON + 20 m <sup>2</sup> Premier plancher à PHEC + 0,20 m	Autorisée  Premier plancher à PHEC + 0,20 m
<b>Habitations nouvelles</b>	Interdites			Démolitions-reconstructions : autorisées  Limitées à la surface de l'emprise au sol du bâtiment détruit Limitées à la SHON du bâtiment détruit Sans création de nouveaux logements Premier plancher à PHEC + 0,20 m  Nouvelles constructions : autorisées  Limitées aux dents creuses de moins de 1.000 m <sup>2</sup> Emprise au sol limitée à 30 % de la surface de la parcelle Premier plancher à PHEC + 0,20 m	Autorisées  Premier plancher à PHEC + 0,20 m
<b>Extensions d'habitation</b>	Interdites	Autorisées  10 m <sup>2</sup> d'emprise au sol par construction Premier plancher à PHEC + 0,20 m		Autorisées  30 m <sup>2</sup> d'emprise au sol par construction Premier plancher à PHEC + 0,20 m	Autorisées  Premier plancher à PHEC + 0,20 m

Figure 42 : Prescriptions et interdictions du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise par zone (1/2).



Nature du projet	Zone marron	Zone verte	Zone rouge sombre	Zone rouge clair	Zone bleue
Activités nouvelles	Interdites		<p>Démolitions-reconstructions : autorisées</p> <p>Limitées à 75 % de la surface de l'emprise au sol du bâtiment détruit</p> <p>Limitées à la SHON du bâtiment détruit</p> <p>Sans création de nouveaux logements</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>	<p>Démolitions-reconstructions : autorisées</p> <p>Limitées à la surface de l'emprise au sol du bâtiment détruit</p> <p>Limitées à la SHON du bâtiment détruit</p> <p>Sans création de nouveaux logements</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p> <p>Nouvelles constructions : autorisées</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Zones d'activités économiques identifiées (mentionnées à l'article VI.4)</li> </ul> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Limitées aux dents creuses de moins de 1.000 m<sup>2</sup></li> </ul> <p>Emprise au sol limitée à 30% de la surface de la parcelle</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>	<p>Nouvelles constructions : autorisées</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>
Extensions d'activités	Interdites	<p>Autorisées</p> <p>Limitées à 20 % d'emprise au sol par construction pour les activités agricoles</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>	<p>Autorisées</p> <p>Limitées à 10 % d'emprise au sol par construction</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>	<p>Autorisées</p> <p>Limitées à 30 % d'emprise au sol par construction</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>	<p>Autorisées</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>
Nouveaux restaurants	Interdits	<p>Autorisés</p> <p>Limités à 300 m<sup>2</sup> d'emprise au sol par construction</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>	Interdits	<p>Interdits, sauf en dent creuse</p>	<p>Autorisés</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>
Extensions de restaurants	Interdites	<p>Autorisées</p> <p>Emprise totale limitée à 300 m<sup>2</sup></p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>	<p>Autorisées</p> <p>Limitées à 10 m<sup>2</sup> d'emprise au sol par construction</p>	<p>Autorisées</p> <p>Limitées à 50 m<sup>2</sup> d'emprise au sol par construction</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>	<p>Autorisées</p> <p>Premier plancher à PHEC + 0,20 m</p>

Figure 43 : Prescriptions et interdictions du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise par zone (2/2).

Les communes de l'aire d'étude sont soumises à diverses contraintes liées aux risques naturels :

- Un risque de mouvement de terrain. Conflans-Sainte-Honorine est en cours d'élaboration d'un plan de prévention du risque mouvement de terrain. Toutefois, le site d'implantation du projet n'est pas concerné par les périmètres de risques liés aux mouvements de terrain.
- Un risque de retrait-gonflement des argiles. Toutefois, le risque se révèle être faible à nul selon le secteur (faible à l'Ouest sur la commune d'Andrésy et à priori nul à l'Est sur la commune de Conflans).
- L'ensemble de la région Ile-de-France est concernée par un risque très faible de sismicité, aucune disposition particulière n'est alors nécessaire.
- Le site d'étude se caractérise par la présence de l'Oise et de la Seine. Les données disponibles indiquent que les berges de ces cours d'eau ont une sensibilité forte à très forte vis-à-vis des remontées de nappes.
- La plaine alluviale est en grande partie inondable. Un plan de prévention des risques d'inondation délimite plusieurs secteurs sensibles aux crues notamment à l'Est de la commune d'Andrésy et le long des berges de la commune de Conflans-Sainte-Honorine. Les dernières crues datent de 1993 et 1994.

**Les contraintes fortes qui impactent la zone d'étude concernent les remontées de nappes et le risque d'inondation de l'Oise.**



### 3.3. LE MILIEU NATUREL

#### 3.3.1. Inventaires des zones sensibles

En limite de la zone d'étude, se trouve la ZNIEFF de type I : Parc agricole et ballastières d'Achères et Ile d'Herblay.

Il convient de noter, qu'aucune zone Natura 2000 n'est présente à proximité du secteur d'étude.

##### 3.3.1.1. ZNIEFF

Le programme ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) est un inventaire national démarré en 1989, qui a pour vocation de recenser l'ensemble du patrimoine naturel français. Il trouve son équivalent européen par le biais du programme CORINE BIOTOPE.

Les inventaires réalisés par les scientifiques ont permis de déterminer des espaces du territoire français qui ont été classés en ZNIEFF de type I ou II. Ce classement est validé par le Muséum National d'Histoire Naturelle et archivé dans chaque DREAL.

La méthode pour la définition d'une ZNIEFF est maintenant bien standardisée et éprouvée. La rédaction des fiches sur les zones s'appuie sur des caractéristiques géographiques et administratives, un descriptif sommaire du milieu naturel concerné, une liste des espèces animales et végétales présentes et détermine le contour de la zone.

La zone est classée, soit :

- ZNIEFF de type 1, secteur limité, caractérisé par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel régional ou national ;
- soit ZNIEFF de type 2, quand il s'agit d'un grand ensemble naturel (écosystème) riche, offrant des potentialités biologiques importantes, où il convient de respecter l'équilibre écologique.

La prise en compte d'une zone dans l'inventaire ZNIEFF ne lui confère aucune protection réglementaire. Toutefois, les ZNIEFF doivent faire l'objet d'une attention particulière lors de l'élaboration de tout projet d'aménagement ou de gestion afin de respecter la dynamique d'ensemble des milieux.

*ZNIEFF 110001485 type I : Parc agricole et ballastières d'Achères et Ile d'Herblay (n° régional : 00003066)*

Inventorié en zone naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et floristique de type 1 le « Parc Agricole et ballastières d'Achères et île d'Herblay » elle s'étend sur plus de 965 hectares et se trouve sur le territoire communal des communes d'Achères et de Conflans-Sainte-Honorine.

Les habitats présents au sein de ce milieu sont principalement les « prairies améliorées » et les « cultures », mais d'autres milieux sont aussi présents, il s'agit notamment des « eaux douces stagnantes », « des landes, fruticées, pelouses et prairies » et de la « forêt ». Le site est bordé par des « eaux courantes ».

La zone d'étude se situe en limite de la ZNIEFF type I : Parc agricole et ballastières d'Achères et Ile d'Herblay. Il convient de noter, qu'aucune zone Natura 2000 n'est présente à proximité du secteur d'étude.

#### 3.3.2. Espace Naturel Sensible

Les Espaces Naturels Sensibles (ENS) ont pour objectif de préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels ; mais également d'aménager ces espaces pour être ouverts au public, sauf exception justifiée par la fragilité du milieu naturel.

Les ENS bénéficient d'un régime de protection particulier mis en œuvre par le Conseil Général en partenariat avec les communes et d'autres acteurs de l'environnement.

Le Conseil Général de Yvelines a adopté un schéma départemental des Espaces Naturels en 1994 qui établit, dans le cadre d'un objectif global d'aménagement équilibré du territoire, l'inventaire des espaces à protéger selon leur fonction : les espaces à vocation écologique, paysagère, récréative, agricole et de maîtrise de l'urbanisation.

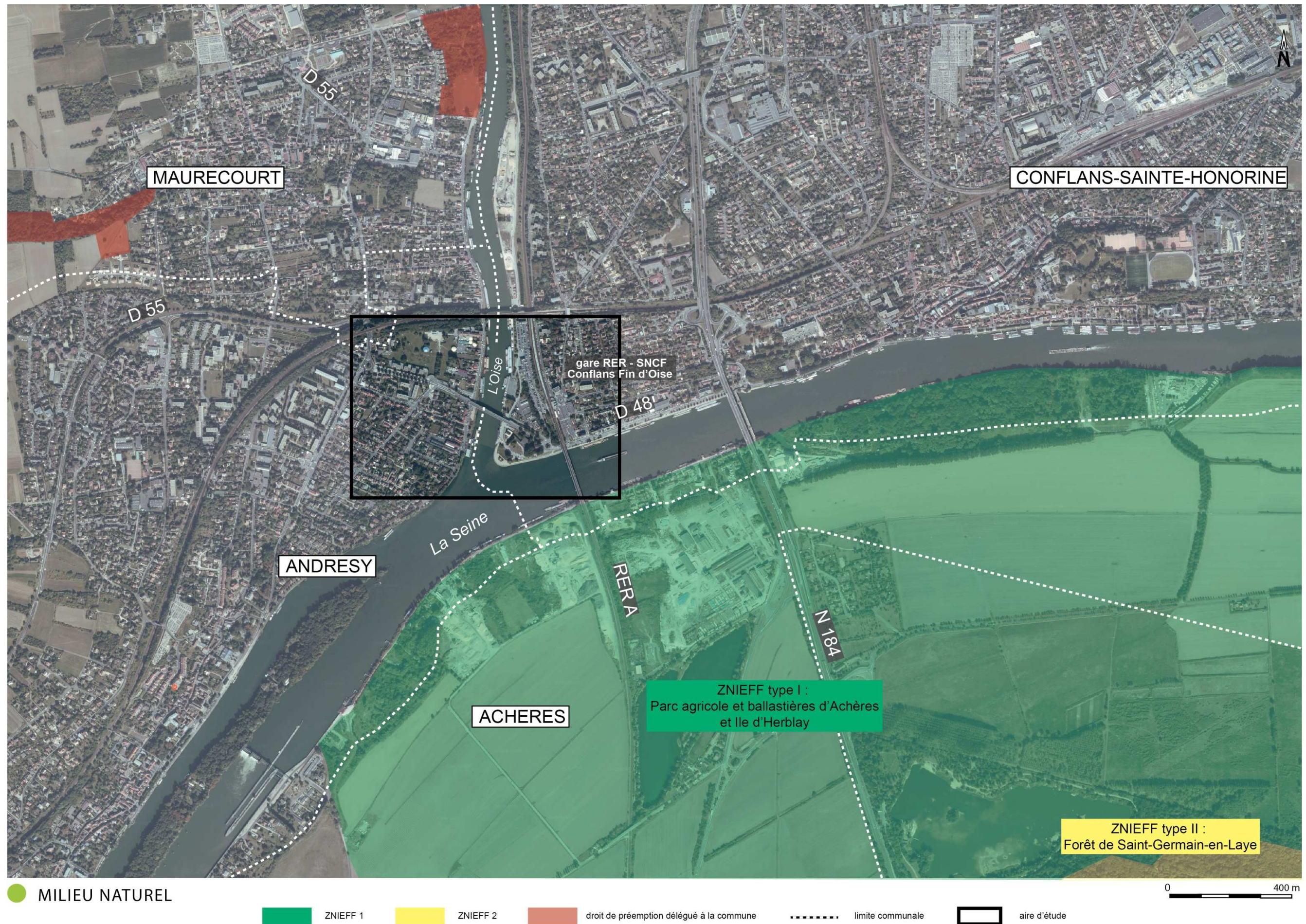
Dans le cadre de ce schéma, le Conseil Général met en œuvre une politique pour acquérir les espaces naturels remarquables, les protéger, les aménager, pour les rendre accessibles au public et favoriser la découverte et le développement de la randonnée.

Pour la protection et l'acquisition des espaces naturels sensibles, le Conseil Général peut établir des zones de préemption. Ces zones de préemption correspondent à un périmètre défini avec l'accord des collectivités locales à l'intérieur duquel le Conseil Général est prioritaire pour acquérir des terrains.

La partie Ouest de Maurecourt fait l'objet d'une protection au titre des Espaces Naturels Sensibles. La zone d'étude se trouve à environ 1,5 km au Sud-Est de cette zone. Par ailleurs, il existe deux zones de préemption au Nord et au Nord-Est de la zone d'étude.

La partie Ouest de Maurecourt fait l'objet d'une protection au titre des Espaces Naturels Sensibles. La zone d'étude se trouve à environ 1,5 km au Sud-Est de cette zone. Par ailleurs, il existe deux zones de préemption au Nord et au Nord-Est de la zone d'étude.







### 3.3.3. Evaluation écologique de la zone d'étude

Les communes de la zone d'étude sont localisées dans un secteur mêlant zones urbaines et zones naturelles. Au Sud, la plaine alluviale de la Seine est préservée de l'urbanisation par les zonages définis par le PPRI. Les zones inconstructibles sont occupées par des cultures.

Les coteaux sont eux, marqué par l'urbanisation, les milieux naturels y sont donc plus rares.

A l'Ouest de la zone d'étude, le massif de l'Hautil domine les vallées de l'Oise et de la Seine à leur confluent ainsi que les plaines du Vexin français. Isolé entre la plaine de Pontoise et ses champs ouverts, et la plaine alluviale de la Seine en contrebas (d'Andrésy à Vaux-sur-Seine), le massif apparaît comme une couronne de verdure au-dessus des coteaux calcaires qui le parcourent sur ses parties est à sud-ouest.

On compte également une ZNIEFF de type 1 en limite Sud-Est de la zone d'étude.

#### *Les vallées de la Seine et de l'Oise:*

La Seine et l'Oise constituent un corridor écologique important, en particulier pour les oiseaux et les chauves-souris. L'amélioration de la qualité des eaux, favorise le retour des espèces aquatiques.

Les vallées se caractérisent par la présence d'une végétation typique des zones humides : les ripisylves, bois marécageux constitués de (saulaies arbustives marécageuses, boulaies pubescentes) derrière lesquelles, s'étend vers le Sud la plaine occupée par les cultures, notamment de Maïs (plante très demandeuse en eau) et des parcelles de cultures en jachère. Sur la partie Nord la plaine est particulièrement urbanisée se qui limite sont intérêt écologique.

En effet, la faune de cette plaine alluviale est limitée compte tenu de l'enclavement de cette zone par les infrastructures de transport et l'urbanisation.



Figure 44 : Vallée de la Seine au niveau de Conflans-Sainte-Honorine et butte de l'Hautil à l'arrière-plan.



Figure 45 : Vallée de l'Oise au niveau d'Andrésy.

### 3.3.4. Evaluation des incidences Natura 2000

#### 3.3.4.1. Rappel réglementaire

La procédure Natura 2000 réside en la création d'un réseau européen d'espaces naturels afin de préserver la diversité biologique, facteur clé pour un développement durable et maîtrisé. Elle résulte de la directive « oiseaux » de 1979 (création de zones de protection spéciale nécessaires à la conservation des oiseaux sauvages) et de la directive « habitats » de 1992 (création de zones spéciales de conservation pour préserver les habitats naturels et les espèces animales et végétales).

La mise en oeuvre de ce réseau passe par l'inventaire des sites d'intérêt communautaire susceptibles d'y figurer, puis par l'élaboration concertée, site par site, d'un document d'objectifs, véritable outil de gestion contractuelle de l'espace, élaboré sous la responsabilité et le contrôle de l'État par un opérateur sélectionné en raison de ses compétences techniques et de ses capacités d'animation et de médiation.

L'article R414-19 du code de l'Environnement, modifié par ordonnance n°2010-462 du 6 mai 2010(art.1), précise la liste nationale des documents de planification, programmes ou projets ainsi que des manifestations et interventions qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences sur un ou plusieurs sites Natura 2000 en application du 1° du II de l'article L. 414-4 du code de l'Environnement.

Sont inclus dans cette liste, notamment :

- les travaux et projets devant faire l'objet d'une étude ou d'une notice d'impact au titre des articles L. 122-1 à L. 122-3 et des articles R. 122-1 à R. 122-16 du code de l'Environnement.

Est précisé au II de l'article R414-19 que « sauf mention contraire, les documents de planification, programmes, projets, manifestations ou interventions listés au I sont soumis à l'obligation d'évaluation des incidences Natura 2000, que le territoire qu'ils couvrent ou que leur localisation géographique soient situés ou non dans le périmètre d'un site Natura 2000 ».

Ainsi, le projet présenté dans la présente étude d'impact doit faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000.

La composition du dossier est précisée dans l'article R414-23 du code de l'Environnement qui indique également que « cette évaluation est proportionnée à l'importance du document ou de l'opération et aux enjeux de conservation des habitats et des espèces en présence ».



Le dossier doit comprendre dans tous les cas :

- une présentation du projet, accompagnée d'une carte permettant de localiser l'espace sur lequel il peut avoir des effets et les sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par ces effets,
- un exposé sommaire des raisons pour lesquelles le projet est ou non susceptible d'avoir une incidence sur un ou plusieurs sites Natura 2000.

Dans l'hypothèse où un ou plusieurs sites Natura 2000 sont susceptibles d'être affectés, le dossier comprend également une analyse des effets temporaires ou permanents, directs ou indirects, que le projet, peut avoir, individuellement ou en raison de ses effets cumulés avec d'autres projets, manifestations etc...dont est responsable le maître d'ouvrage,

#### **3.3.4.2. Rappel du projet**

La présente étude d'impact comporte dans son chapitre 2, une présentation détaillée du projet. Celui-ci consiste en la création d'un aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine.

Aucun site Natura 2000 n'est recensé au sein de la zone d'étude.

#### **3.3.4.3. Natura 2000 en Ile de France**

Ce réseau est constitué en Île-de-France de 35 sites Natura 2000 dont :

- 25 sites désignés au titre de la directive Habitats ;
- 10 sites désignés au titre de la directive Oiseaux, dont un partagé avec la région Picardie.

Les sites Natura 2000 représentent au total une superficie de 98 427 hectares soit environ 8% du territoire d'Île-de-France, et 285 communes concernées, au moins en partie, soit environ 20% de l'ensemble des communes d'Île-de-France.

L'Île-de-France se trouve à la croisée de plusieurs influences biogéographiques : l'ouest du territoire (Vexin occidental, Rambouillet) subit une influence atlantique, le sud de la Seine-et-Marne et de l'Essonne, une influence méridionale, et la Bassée une influence médio-européenne.

Les milieux naturels d'Île-de-France sont concentrés essentiellement dans la Grande Couronne. La Petite Couronne n'héberge qu'un seul site Natura 2000 en Seine-Saint-Denis.

La localisation des sites Natura 2000 présents en Ile de France sont présentées sur la carte de la page suivante.

Cette carte, met en évidence, que les sites Natura 2000, les plus proches du secteur d'étude, sont très éloignés du pont de Fin d'Oise : le premier étant localisé à environ 20 km, au niveau de la Carrières de Guerville (site n°FR1102013), Zone Spéciale de Conservation (ZSC) qui présente des pelouses sèches semi-naturelle et faciès d'embuissonnement sur calcaires et qui recense des sites d'orchidées remarquables. Le second se situe à Saint Quentin en Yvelines (étang) à environ 25 km du site d'implantation du projet. Il s'agit d'une Zone de Protection Spéciale fréquentée par de nombreuses espèces d'oiseaux.

#### **3.3.4.4. Conclusion**

Compte tenu de la distance entre la zone d'insertion du projet et les sites Natura 2000 les plus proches, on peut en conclure que le projet n'aura aucun impact sur un site Natura 2000.

La zone d'étude est marquée par son urbanisation mais aussi par le passage de l'Oise et de la Seine. Ces deux fleuves constituent un corridor écologique important, en particulier pour les oiseaux et les chauves-souris. L'amélioration de la qualité des eaux, favorise le retour des espèces aquatiques. Aucune zone bénéficiant d'un statut de protection au titre des milieux naturels n'est répertoriée sur le site d'étude. La limite Sud de la zone d'étude est limitrophe, d'un site officiellement inventorié pour son intérêt écologique : la Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique (ZNIEFF) de type I dénommée «Parc agricole et ballastières d'Achères et Ile d'Herblay». L'intérêt de cette zone réside principalement dans la présence de plans d'eau et de zones humides accueillant une faune et une flore remarquable. Toutefois, la Seine sépare le projet de cette ZNIEFF. Cependant, les secteurs les plus intéressants sur le plan écologique sont en dehors des terrains concernés par le projet. Les premiers sites du réseau Natura 2000 sont localisés à environ 20 km de la zone d'étude et ne peuvent être impactés par celui-ci.



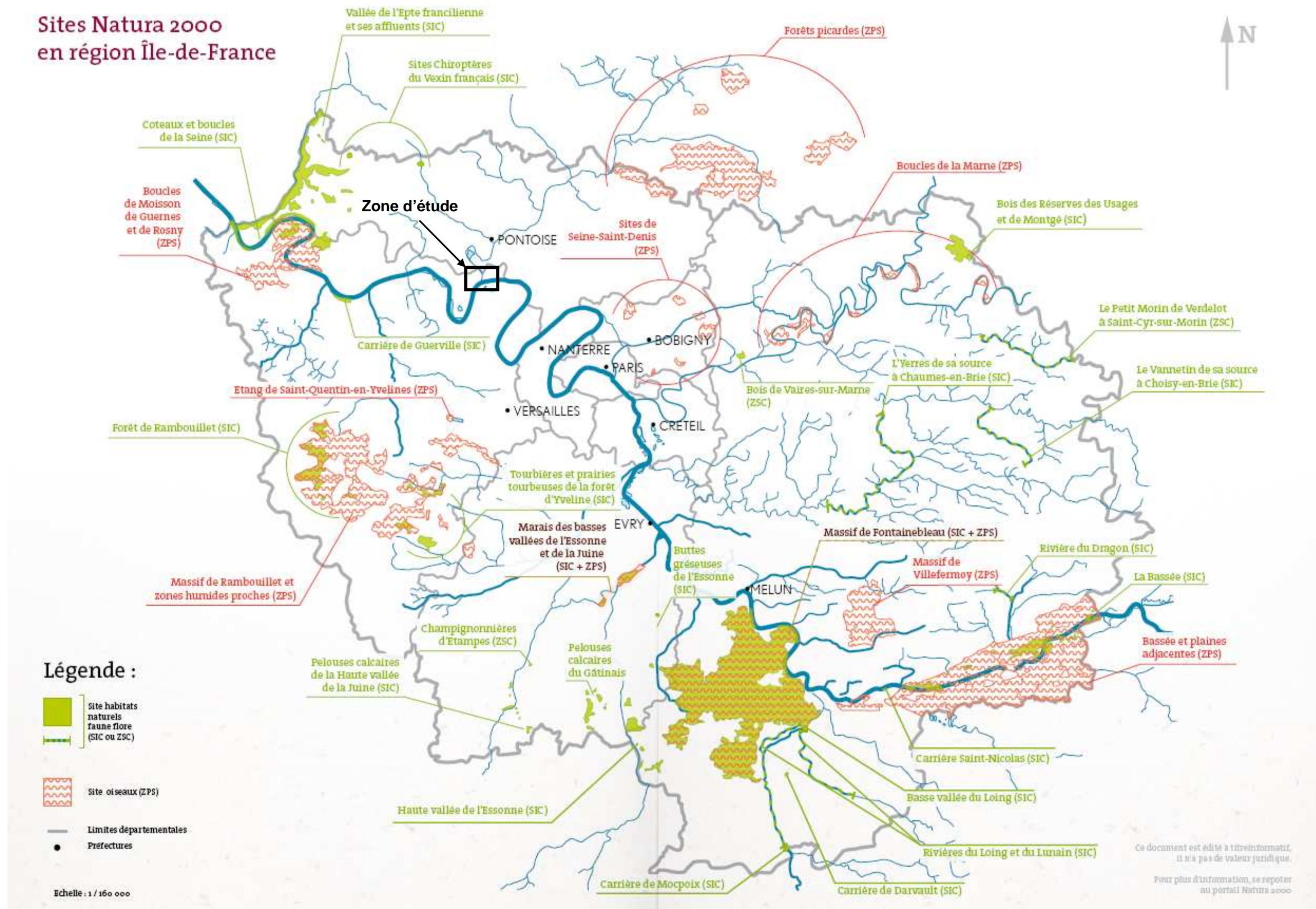


Figure 46 : Réseau Natura 2000 en Ile-de-France.  
 Source : extrait de la brochure "Natura 2000 en Ile de France (Diren et réseau Natura 2000)"



### 3.4. LE MILIEU HUMAIN

#### 3.4.1. Les cadres réglementaires et stratégiques régissant l'aménagement et le développement du territoire

##### 3.4.1.1. Schéma Directeur d'Ile-de-France (SDRIF)

###### SDRIF de 1994

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, approuvé le 1<sup>er</sup> juillet 1976, a été révisé par décret en date du 26 avril 1994. Ce document régit les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire de l'Ile-de-France.

Il détermine ainsi la destination générale des sols et fixe les grandes orientations des prévisions en matière d'habitat, d'emploi, d'urbanisme et d'équipement. Le schéma directeur poursuit trois objectifs principaux :

- protéger les espaces naturels et les patrimoines de qualité nécessaires à l'équilibre de la Région d'Ile de France,
- dégager des réceptivités spatiales destinées à accueillir les programmes de logements, d'emplois et de services nécessaires au développement harmonieux de la Région d'Ile de France,
- prévoir les infrastructures de transport et d'échange qui irriguent les résidences, zones d'activités, services et espaces de loisirs.

La réalisation de ces trois objectifs se traduit par l'édiction de règles précises d'utilisation des sols avec lesquelles les Schémas Directeurs Locaux ou les Schémas de COhérence Territoriale (SCOT) doivent se mettre en compatibilité et qui portent sur :

- la préservation et la valorisation des espaces boisés et paysagers,
- une meilleure conservation et valorisation des espaces agricoles tout en permettant l'adaptation de la vie rurale,
- la maîtrise de l'évolution du tissu urbain existant et l'organisation du développement des espaces d'urbanisation nouvelle.



Figure 47 : Extrait de la carte de destination générale des sols du SDRIF de 1994.  
Source : SDRIF 1994.

#### Projet de SDRIF

En 2004, l'assemblée régionale a décidé d'une nouvelle mise en révision qui a abouti à la présentation en février 2007 d'un projet de SDRIF. Ce document a été soumis à l'avis des chambres consulaires, des conseils généraux, du Conseil Economique et Social et du MEEDDAT avant d'être présenté à l'enquête publique à l'automne 2007. Il a finalement été adopté par délibération du Conseil Régional d'Ile-de-France le 25 septembre 2008.



Ce document n'ayant pas encore fait l'objet d'une approbation en Conseil d'Etat, il n'est pas opposable à ce jour. Toutefois, la loi du 15 Juin 2011 permet d'autoriser la modification ou la révision des documents d'urbanisme supra-communaux et communaux si ces derniers sont compatibles avec le projet de SDRIF et non contraires à la loi n°2010-597 du 3 Juin 2010 relative au Grand Paris. Ceci même si ces documents ne sont pas compatibles avec le SDRIF de 1994.



Figure 48 : Extrait de la carte de destination générale des sols du projet de SDRIF adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008  
Source : SDRIF 2008

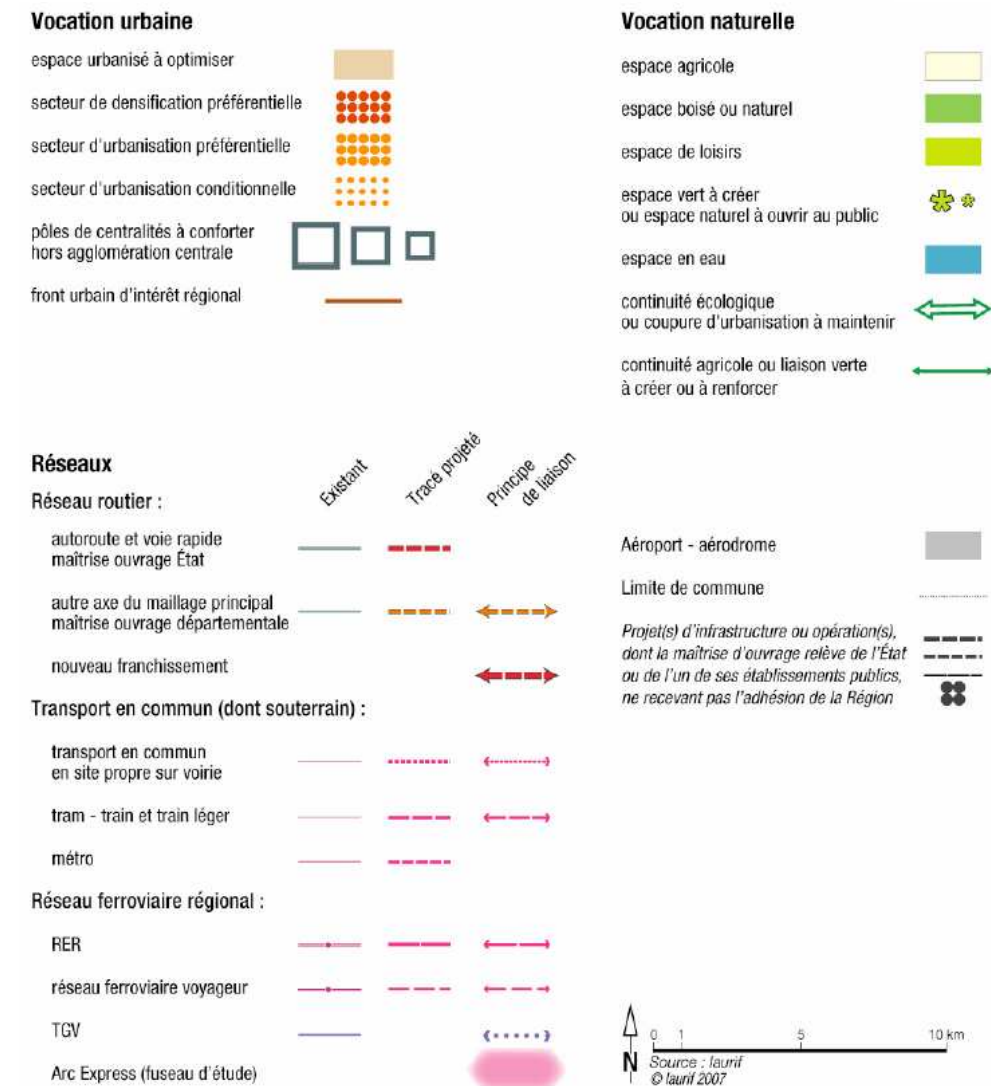
Les communes de la zone d'étude se situent dans un espace urbanisé à optimiser sur la carte de destination générale des sols du projet de SDRIF de 2008. Ces espaces urbains ont vocation à rester urbanisé et si possible à se densifier.

## Schéma directeur de la région Île-de-France

"Projet arrêté par délibération du Conseil régional le 15 février 2007"

### Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Cette carte, exprimant le champ d'application géographique des orientations, doit faire l'objet d'une application combinée avec le rapport auquel elle est étroitement subordonnée.



Le projet s'inscrit dans une réflexion globale sur les déplacements, dont les principes sont développés dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). La zone d'étude est décrite dans ce document comme étant déjà urbanisée.



### 3.4.1.2. Les documents d'urbanisme

Depuis la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 dite loi SRU), le plan local d'urbanisme (PLU) est un document d'urbanisme qui, à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de communes (EPCI), établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré

Ce document est élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de la commune. Les principes et les règles qu'il contient sont donc spécifiques à celle-ci. Les communes dotées d'un PLU prennent automatiquement la compétence en matière d'urbanisme, les autorisations d'urbanisme sont délivrées par le Maire au nom de la commune suivant les prescriptions du PLU.

Le PLU est composé de 5 pièces principales :

- un rapport de présentation,
- un projet d'aménagement et de développement durable,
- un plan de zonage,
- un règlement,
- des annexes (annexes sanitaires, plan de servitudes et plan des contraintes ...)

Le PLU doit être compatible avec les documents supérieurs tels que le SCOT, au PDU (Plan de Déplacement Urbain), aux SDAGE (Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion de l'eau) et aux SAGE (Schémas d'Aménagement et de Gestion de l'Eau).

Le tableau suivant présente les documents d'urbanisme en vigueur pour chacune des communes de la zone d'étude et leur date d'approbation.

Communes	Type de document d'urbanisme	Date d'approbation	Date d'opposabilité
Conflans-Sainte-Honorine	PLU	03/04/2006	19/05/2006
Andrésy	PLU	21/09/2006	25/10/2006
Maurecourt	PLU	25/10/2006	06/12/2006

Figure 49 : Documents d'urbanisme communaux.  
Source : DDT 78.

Au sein de l'aire d'étude, les plans de zonage des trois communes font apparaître plusieurs zones réglementaires :

#### Andrésy :

- UC : Habitat collectif avec espaces verts
- UG : Habitat individuel de densité moyenne à forte
- UJ : Activité industrielles ou artisanales
- N : Zone naturelle

#### Conflans-Sainte-Honorine :

- UE : Zone réservée aux activités économiques
- UC : Zone à dominante résidentielle
- UA : Centre-ville et centres de quartier

- UF : Zone urbaine de maintien de volume de bâti existant
- N : zone naturelle

#### Maurecourt :

- UB : habitat individuel

Aucune de ces zones réglementaires ne s'oppose à la réalisation de l'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 entre Conflans et Andrésy.

#### Emplacements réservés

Les emplacements réservés permettent de réserver des terrains pour la réalisation de voies et ouvrages publics, d'installations d'intérêt général ou d'espaces verts, en application de l'article L. 123-1-8 ou de programmes de logement social (L. 123-2 b) en anticipant l'acquisition des terrains, en vue d'un projet précis et/ou de geler tout autre projet de construction dans l'emplacement réservé.

Cependant, aucun emplacement réservé ne se situe à proximité immédiate du projet d'aménagement pour piétons et cycles entre Conflans et Andrésy.

#### Espaces boisés classés

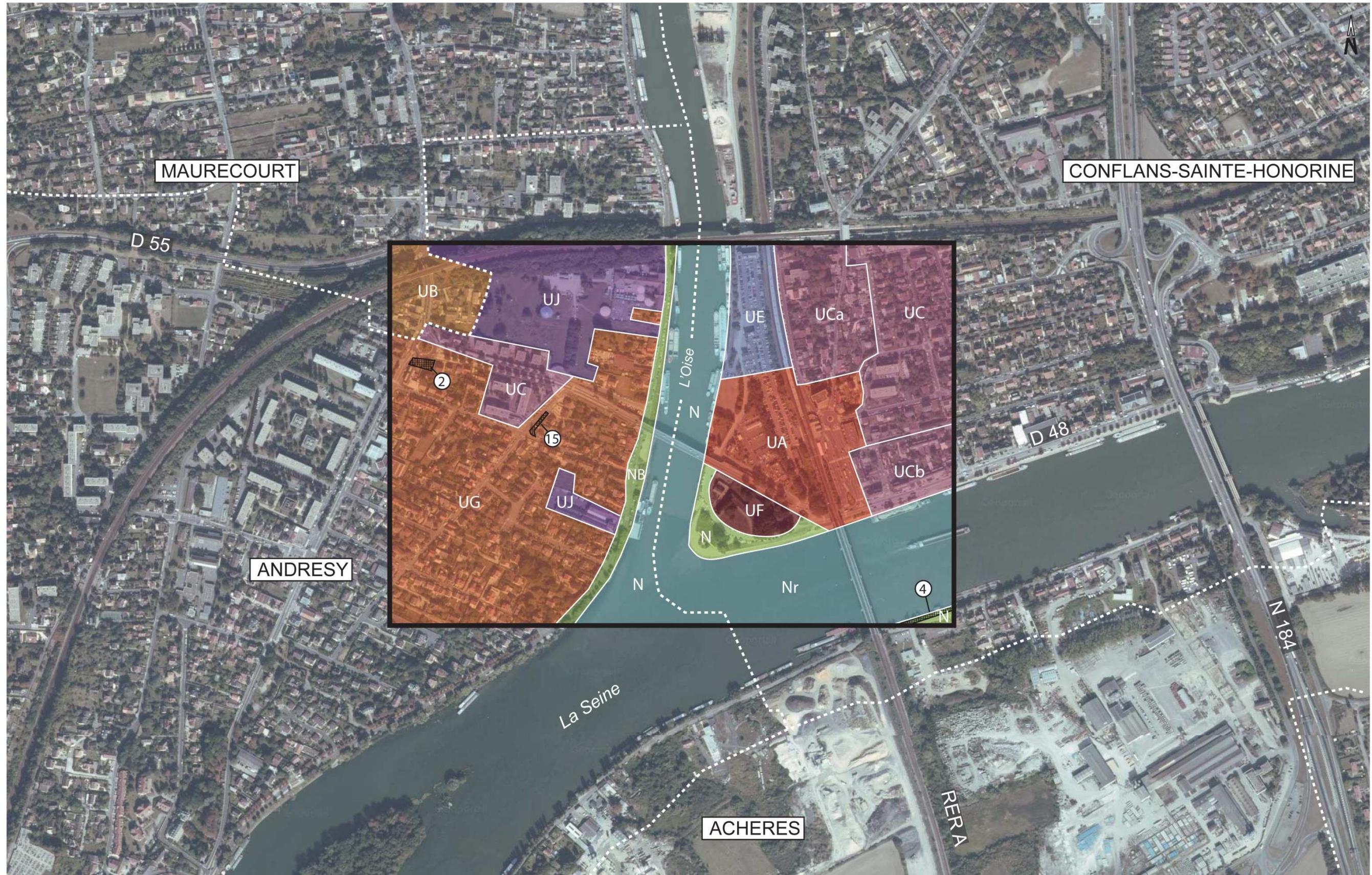
Les Espaces Boisés Classés (EBC) ont pour objectif la protection ou la création de boisements ou d'espaces verts, particulièrement en milieu urbain ou périurbain. Ils concernent les bois, forêts et parcs, qu'ils relèvent ou non du régime forestier, qu'ils soient enclos ou non et attenants ou non à des habitations. Ce classement peut également s'appliquer à des arbres isolés, des haies ou réseaux de haies, des plantations d'alignements.

Les bois classés font l'objet d'une servitude destinée à assurer la protection et la pérennité. Les coupes et les abattages d'arbres y sont soumis à autorisation et doivent donner lieu à un reboisement obligatoire. Tout défrichement ayant pour objet la suppression du caractère boisé des lieux est interdit. Ces mesures sont destinées à préserver les boisements dont le maintien est jugé nécessaire pour la qualité du site et l'équilibre naturel du territoire concerné.

Toutefois, les documents d'urbanisme des communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine ne font pas apparaître d'espaces boisés classés à proximité du projet d'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48.

L'ensemble des communes dispose d'un PLU opposable. Toutefois, ces documents ne font pas état de contraintes particulières vis-à-vis de l'urbanisation du site d'implantation de l'aménagement.





**PLAN LOCAL D'URBANISME**

- |   |   |  |   |                     |                  |              |
|---|---|--|---|---------------------|------------------|--------------|
| <b>UA</b> centre ville et centres de quartier | <b>UC</b> - habitat collectif avec espaces verts (Andrésy)<br>- zone à dominante résidentielle (Conflans-St-Honorine) | <b>UF</b> zone urbaine de maintien de volume bâti existant | <b>UJ</b> activité industrielles ou artisanales | emplacement réservé | limite communale | aire d'étude |
| <b>UB</b> habitat individuel                  | <b>UE</b> zone réservée aux activités économiques   | <b>UG</b> habitat individuel de densité moyenne à forte    | <b>N</b> zone naturelle                         |                     |                  |              |



### 3.4.1.3. Opération d'Intérêt National Seine-Aval

En novembre 2005, le Premier ministre a donné mandat au Préfet de région pour étudier, en concertation avec les collectivités locales, les conditions de mise en place de " grandes opérations d'urbanisme d'intérêt national " en Ile-de-France sur les territoires de " Seine-Aval ", " Seine Arche la Défense " et hors zone d'étude de " Seine-Amont " et " Massy, Saclay, Versailles, Saint Quentin-en-Yvelines ".

Outre leur contribution importante à la création de nouveaux logements, ces opérations s'inscrivent dans un projet de développement équilibré habitat/emploi, intégrant les services urbains qui font la qualité d'une ville. Cette démarche a vocation à s'appuyer également sur les pôles de compétitivité.

Les communes de Conflans-Sainte-Honorine et d'Andrésy font partie de l'OIN Seine Aval. En effet, le Comité Interministériel pour l'Aménagement et la Compétitivité des Territoires (CIACT) réuni le 6 mars 2006 a décidé de créer, sur le territoire de la Seine-Aval, une Opération d'Intérêt National (OIN) et de la faire porter par l'établissement public d'aménagement du Mantois-Seine-Aval (EPAMSA).

L'opération d'intérêt national se réalisera, en Seine-Aval, sur un territoire peuplé de 370.000 habitants. Après les villes nouvelles dans les années 60, les opérations de Nanterre ou Euroméditerranée (Marseille) dans les années 90, il s'agit aujourd'hui d'inventer des OIN de 3<sup>ème</sup> génération. Ainsi, les nouvelles OIN devront, porter l'ambition de développement des territoires, veiller à l'équilibre du développement, en particulier entre habitat et emploi, et mettre en œuvre une gouvernance et des dispositifs opérationnels suffisamment forts et intégrés, conciliant mise en valeur et développement, protection et renouveau.

Le projet proposé est porteur de grands éléments fondateurs, il s'agit principalement des points décrits ci-dessous.

#### La mise en valeur du territoire

Le projet place au cœur de ses priorités la mise en valeur des éléments du territoire à protéger, notamment le paysage, les espaces agricoles et les espaces naturels. Le territoire est marqué par la juxtaposition, plus ou moins heureuse, de fonctionnalités différentes : habitat, économie, agriculture, espaces de nature, bois,... Cette diversité doit être maintenue en évitant la logique du « gel » des fonctions, qui est l'antithèse même du développement durable. Si le projet de développement suppose indéniablement l'urbanisation d'espaces aujourd'hui libres, l'objectif de maintien d'espaces agricoles et naturels doit être affiché clairement. De même, il s'agira d'identifier des espaces à protéger en fonction de leur enjeu (corridors, paysage,...) voire de recréer des espaces de nature, notamment boisés.

#### L'habitat

Sur un territoire fortement marqué par le logement social, la construction de nouveaux logements devra permettre d'assurer le maintien voire l'augmentation du nombre de logements sociaux tout en maintenant voire en réduisant son pourcentage au sein du parc immobilier. Il est de plus affiché une volonté de diversification de l'offre (individuels/collectifs, publics/privés,...).

#### Les transports

Pour tous les modes, la question des transports en Seine-aval doit être appréhendée à plusieurs échelles.

- A l'échelle de la vallée de Seine, la Seine-aval est l'unique porte d'entrée de l'Ile-de-France pour les Normands. La fluidité du trafic, ferroviaire et routier, pour les personnes comme pour le fret, l'organisation de points relais pour la voie d'eau sont donc, pour eux, un sujet majeur. Cette question fait d'ailleurs l'objet d'une étude d'ensemble pilotée par le Préfet de Haute-Normandie.
- Enfin, au sein des bassins de vie, la fluidité des déplacements et l'efficacité des transports par bus, sont une question essentielle pour la qualité de vie.

Concernant les transports collectifs, malgré les deux grandes lignes qui irriguent le territoire, les habitants et les entreprises de la Seine-aval disposent d'un service de qualité moyenne et peu lisible du fait, notamment de la cohabitation de trains « grande ligne » (Corail intercity et TER) et Transiliens, ...

#### L'économie

La mise en place d'un vrai projet économique de la Seine-aval est à la fois la première nécessité et la principale attente des élus. L'amélioration du taux d'emploi, aujourd'hui de 0,68, en tenant compte du pôle de Poissy, contre 0,77 pour le département, et 0,92 pour la région, figure en tête du projet d'OIN. L'objectif consiste à faire tendre ce ratio vers la moyenne départementale.

Quatre outils doivent aider à l'émergence du projet :

- le développement important du pôle universitaire technologique du Mantois ;
- le centre de congrès qui donnera un signal en même temps qu'il sera un outil au service des entreprises ;
- l'agence de développement qui aura vocation à penser et mettre en œuvre ce projet ;
- le réseau Haut débit qui sera étendu, sous l'impulsion du Conseil général.

Une opération est en phase opérationnelle sur la commune d'Andrésy. En effet, dans le cadre d'une convention passée entre la ville, la communauté d'agglomération 2 Rives de Seine et l'EPAMSA, une étude urbaine et paysagère sur le secteur des coteaux et le quartier de la gare est en cours. Par l'aménagement de nouveaux espaces publics et de nouvelles liaisons, le projet met en relation les coteaux avec la ville et les espaces naturels (Seine - Bois de l'Hautil). Le projet associera développement résidentiel et aménagements paysagers mettant en valeur les points de vue. Ces aménagements créeront une attractivité touristique et culturelle nouvelle pour la ville d'Andrésy. Pour le quartier de la gare, l'objectif sera de développer, en complémentarité avec une nouvelle offre de logements, de nouvelles activités commerciales de proximité.



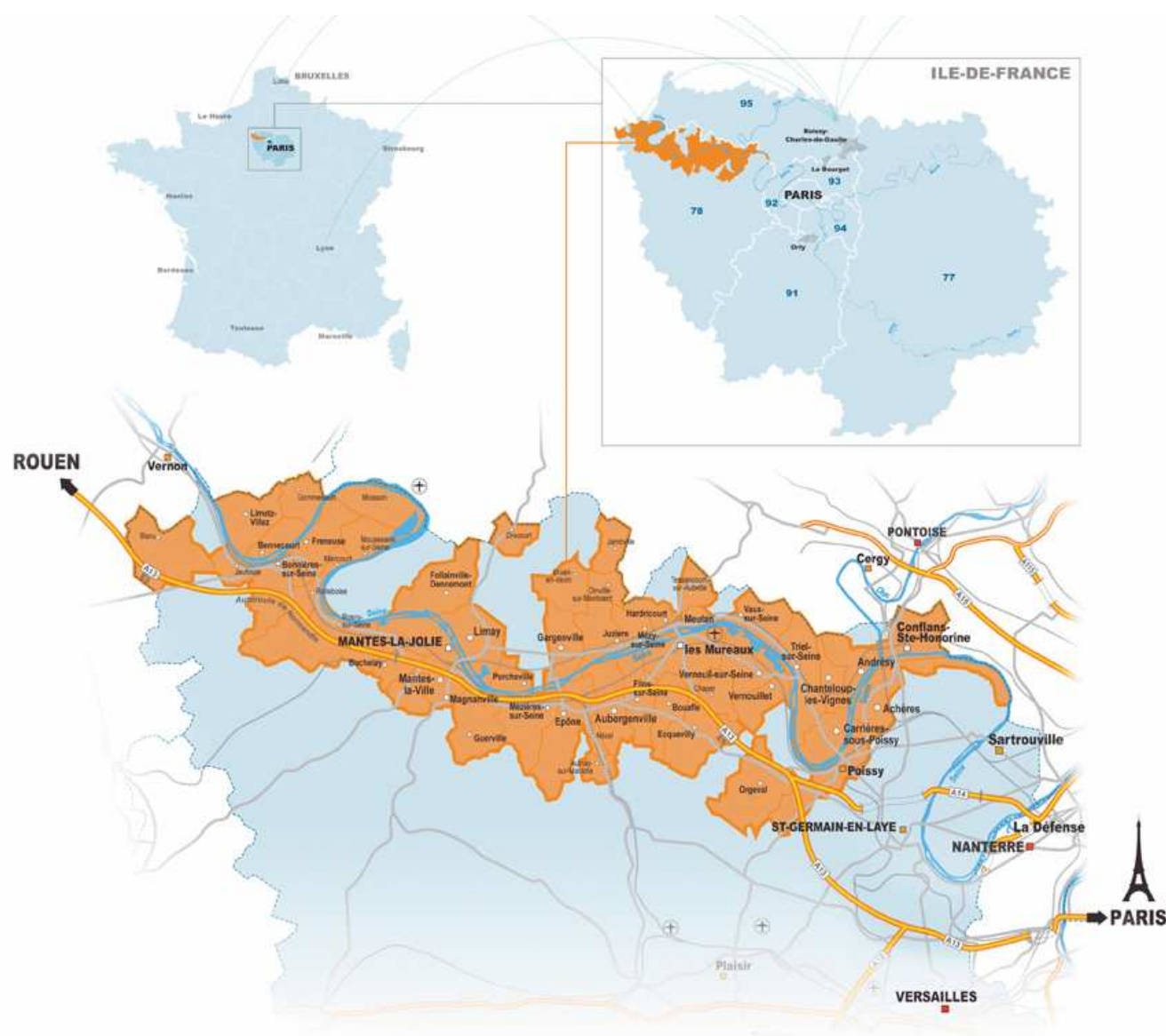


Figure 50 : OIN Seine Aval  
Source : Epamsa.fr

### 3.4.1.4. Le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines (SDAHEY)

Initialement approuvé le 28 novembre 2002 et actualisé le 12 juillet 2006, le Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines (SDAHEY) définit les orientations stratégiques en matière d'aménagement et de développement et constitue le document de référence stratégique privilégié pour la mise en œuvre des différentes politiques du Conseil général concourant à l'aménagement et au développement des territoires.

Actualisé dans le cadre de la révision du SDRIF, le SDAHEY s'articule autour de quatre grandes orientations :

- le renforcement de la compétitivité économique des Yvelines par le renforcement des pôles d'intérêt régional et national et le confortement des dynamiques locales (développement coordonné des différents pôles d'emplois) ;
- l'amélioration et le complément des infrastructures routières et ferroviaires ;
- l'amélioration du cadre de vie par la valorisation de la trame naturelle ;
- l'organisation du développement urbain selon des modes différenciés adaptés aux spécificités territoriales.

Le SDAHEY identifie le secteur de Poissy et de la Seine aval comme un territoire d'envergure régionale doté d'atouts de plusieurs ordres :

- une situation géographique exceptionnelle à la croisée de la Seine et du corridor autoroutier formé par la future A104,
- un ancrage urbain solide reposant sur des villes bien centralisées avec de fortes centralités économiques et urbaines (notamment Poissy), permettant d'offrir un cadre de vie de qualité avec la mise à disposition de la population et des entreprises d'équipements d'agglomération et de services de proximité,
- un socle d'activités diversifiées bien qu'encore fortement marquées par l'empreinte du pôle de construction automobile de Peugeot-Poissy,
- un potentiel foncier d'intérêt régional sur la boucle de Chanteloup et la plaine d'Achères,
- des opportunités de valorisation économique de la voie d'eau.

Selon le SDAHEY, ce territoire « réunit les conditions pour devenir l'un des principaux points d'ancrage du développement dans l'Ouest parisien en accueillant notamment le desserrement des activités de la zone centrale et en tirant plus particulièrement avantage de la proximité géographique des grands centres de décisions économiques de la capitale et des Hauts-de-Seine ». Ce développement nécessite toutefois la réalisation de deux conditions préalables :

- l'organisation, la structuration et la hiérarchisation d'une offre foncière et immobilière d'entreprise à l'échelle de l'ensemble du territoire de la vallée de la Seine,
- le renforcement de son accessibilité par la réalisation de grandes liaisons de maillage (A104, tangentielle ferrée Ouest, gare d'interconnexion TGV Ouest), mais aussi au plan local avec la création d'une liaison RD30 – RD190 par le nouveau franchissement de la Seine à Achères, aménagement de la RD190, etc.

Le présent projet d'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine participe à l'amélioration du cadre de vie et à l'organisation du développement urbain, ce qui répond aux orientations fixées par le SDAHEY.

Plusieurs Opérations d'Intérêt National (OIN) sont en cours dans l'agglomération Parisienne. Le secteur d'étude est concerné par l'OIN Seine Aval qui outre la création de logements, s'inscrit dans un projet de développement équilibré habitat/emploi, intégrant les services urbains qui font la qualité d'une ville.

Une opération est en phase opérationnelle sur la commune d'Andrésy, elle intègre étude urbaine et paysagère sur le secteur des coteaux et le quartier de la gare.



### 3.4.1.5. L'intercommunalité

Seule la commune d'Andrésy a intégré un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), la communauté d'agglomération des deux Rives de la Seine. Pour l'heure, les communes de Conflans-Sainte-Honorine et de Maurecourt n'appartiennent à aucune intercommunalité.

#### *Communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine*

La Communauté d'agglomération des Deux Rives de la Seine a été créée en 2009, à la communauté de communes du même nom qui a été instaurée en 2006. Elle est constituée de 6 communes situées à l'Ouest de Saint-Germain-en-Laye, et qui sont :

- Andrésy,
- Chanteloup-les-Vignes,
- Chapet,
- Carrières-sous-Poissy,
- Triel-sur-Seine,
- Verneuil-sur-Seine.

La population communautaire totale atteint 63 869 habitants (population municipale du recensement de 2006). La commune la plus peuplée est Verneuil-sur-Seine (15 408 habitants).

Avant sa transformation en communauté d'agglomération, la communauté s'est dotée de la taxe professionnelle unique (TPU) et de compétences diversifiées qui lui ouvrent droit à la perception de la dotation globale de fonctionnement bonifiée. Aux deux compétences obligatoires (développement économique et aménagement de l'espace) s'ajoutent quatre groupes d'attributions optionnelles (environnement, logement, voirie, équipements sportifs et culturels) et des compétences facultatives (parcs de stationnement, emploi, développement de la santé, équipements de loisirs...).

Dans le périmètre d'étude on ne dénombre qu'un seul EPCI (dont Andrésy fait partie) sous la forme de la communauté d'agglomération des « Deux Rives de Seine ». Les communes de Conflans-Sainte-Honorine et de Maurecourt n'appartiennent quant à elles à aucune intercommunalité.

### 3.4.1.6. Les grands projets

#### Le prolongement de la Francilienne à l'Ouest

En construction depuis le milieu des années 1970, la Francilienne est une voie express constituée de tronçons désignés sous diverses appellations qui doit permettre, à moyen terme, le contournement de Paris à une distance d'environ 30 kilomètres du centre de la capitale, en passant par l'ensemble des villes nouvelles. L'État a décidé en 2006 de poursuivre le bouclage de la Francilienne dans l'Ouest parisien. Elle s'arrête pour l'instant en cul-de-sac à Cergy-Pontoise. Il reste à relier Méry-sur-Oise (Val-d'Oise) à l'A13 (Yvelines) puis ensuite à Saint-Quentin-en-Yvelines. La réalisation de ces quelques dizaines de kilomètres bouclerait ainsi cette autoroute, qui ferait alors le tour de la grande couronne francilienne. À l'heure actuelle il est prévu que les travaux aient lieu entre 2012 et 2015.

Le projet retenu relie Méry-sur-Oise (A115xRN184) à Orgeval (A13xA14) en passant par Éragny-sur-Oise (tracé neuf), Conflans-Sainte-Honorine (RN184 aménagée), Achères (RD30 aménagée) et Carrières-sous-Poissy (tracé neuf).

Après la réalisation des travaux plusieurs agglomérations et pôles d'urbanisation seront desservis il s'agit de Pierrelaye, Saint-Ouen-l'Aumône, Éragny-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Carrières-sous-Poissy et Poissy. Par ailleurs, divers pôles d'activités auront un accès privilégié sur ce nouvel axe de communication : ce sont les parcs ou zones d'activités des Béthunes et de Liesse à Saint-Ouen-l'Aumône, des Bellevues à Éragny-sur-Oise, des Boutries et celles riveraines de la RN184 à Conflans-Sainte-Honorine, de la Croix d'Achères à Achères, ceux de la plaine de Carrières-sous-Poissy, dont les usines Peugeot situées de ce côté de la Seine.

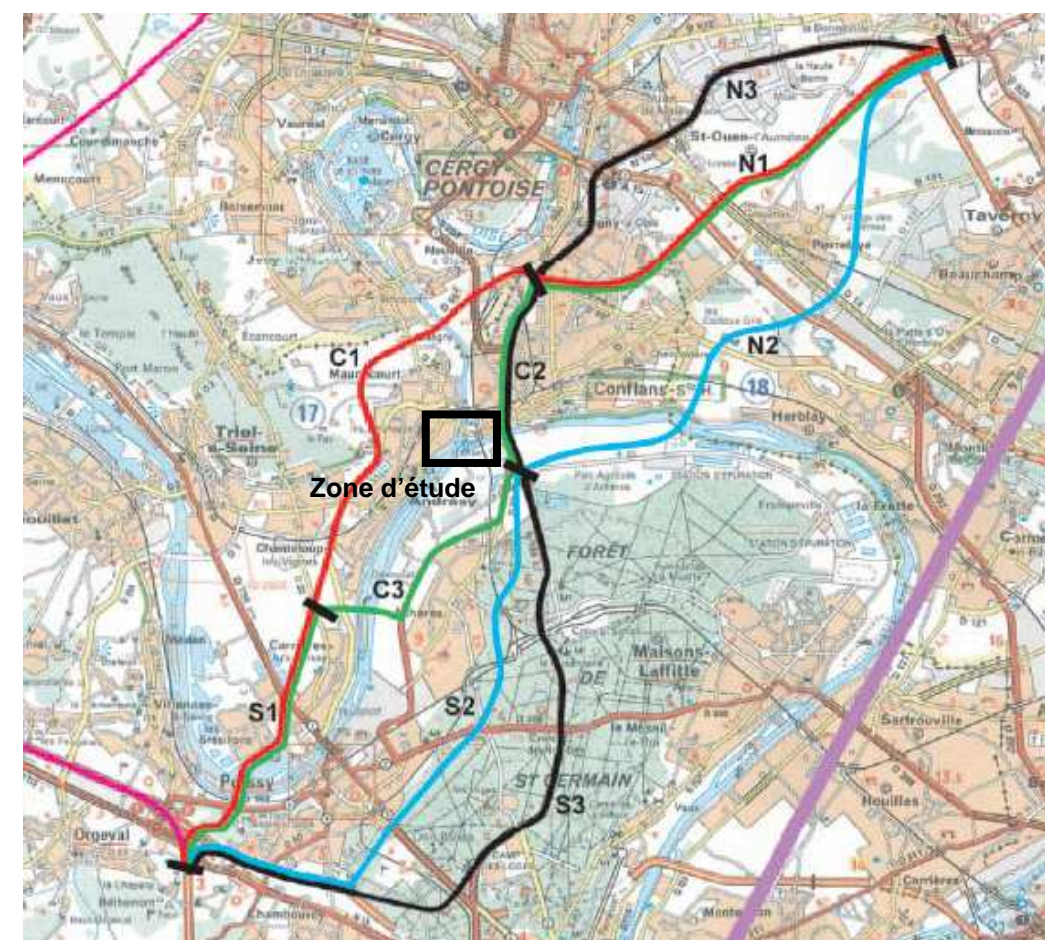


Figure 51 : Tracés étudiés pour la Francilienne Ouest (tracé vert sélectionné)  
Source : DRIEA



### Port Seine-Métropole

Port Seine-Métropole est un projet d'infrastructure portuaire multimodale (fleuve, rail et route) de nouvelle génération, conduit par Ports de Paris en concertation avec les collectivités publiques, les associations et le monde économique.

Le périmètre d'étude de Port Seine-Métropole s'étend sur 420 hectares sur le territoire des villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye, dans le département des Yvelines.

Il est idéalement situé à la Confluence de la Seine et de l'Oise, au débouché de l'Oise, prolongeant le futur canal Seine-Nord Europe sur l'Axe Seine (Paris – Rouen – Le Havre).

Ce site a été identifié par la consultation internationale du Grand Paris comme l'emplacement propice pour répondre au besoin d'infrastructure logistique de la métropole francilienne.

La plateforme Port Seine-Métropole répond à un besoin économique réel et durable. Elle permettra la création d'emplois locaux aujourd'hui localisés dans les ports d'Europe du nord qui concentrent actuellement une grande part des flux logistiques alimentant l'Île-de-France.

Les activités envisagées sur cette plateforme s'articulent principalement autour du transport de conteneurs maritimes.

Le projet Port Seine-Métropole, qui pourrait voir le jour à l'horizon 2020, répond aux objectifs de développement du transport fluvial du Grenelle de l'Environnement. Il veut contribuer à l'essor de ce mode de transport, qui satisfait aux exigences du développement durable.



**Figure 52 : Port Seine Métropole.**  
Source : Port de Paris - Géoportail.

Deux grands projets sont identifiés à proximité de l'aire d'étude. Il s'agit :

- du prolongement de la Francilienne à l'Ouest qui relie Méry-sur-Oise (A115xRN184) à Orgeval (A13xA14) en passant par Éragny-sur-Oise (tracé neuf), Conflans-Sainte-Honorine (RN184 aménagée), Achères (RD30 aménagée) et Carrières-sous-Poissy (tracé neuf).
- de la construction du Port Seine-Métropole qui est un projet d'infrastructure portuaire multimodale (fleuve, rail et route) de nouvelle génération, qui s'étend sur 420 hectares sur le territoire des villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye.



### 3.4.2. Les modes d'occupation des sols

Deux grandes entités peuvent être identifiées au sein de l'aire d'étude. Il s'agit d'une part de l'urbanisation constituée essentiellement d'habitat individuel, même si certains secteurs sont majoritairement composés de tours d'habitat collectif. D'autre part, le site d'étude se caractérise par la présence de l'Oise et de la Seine, la confluence entre ces deux fleuves est d'ailleurs toute proche.

On peut également signaler à l'Est de la zone d'étude, la présence de la gare de Conflans - fin d'Oise, ainsi que son parking. Enfin, au Sud-Est, sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine, se trouve le port de Paris sur les berges de l'Oise.

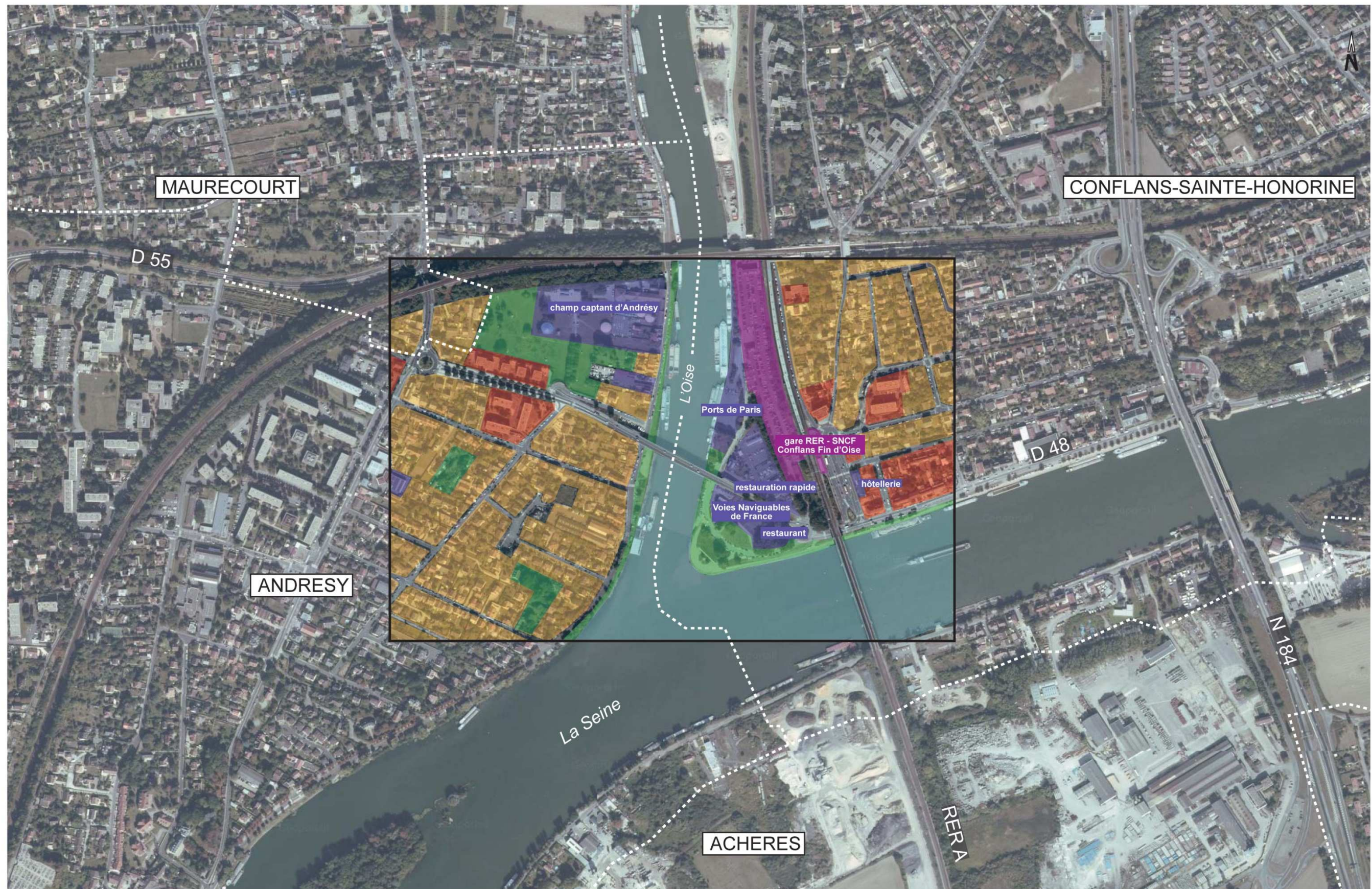
Quelques zones d'activités de taille restreinte parsèment la zone d'étude. A noter la présence d'un champ captant qui constitue un espace préservé de l'urbanisation. Par ailleurs, l'extrémité Nord de la zone d'étude est bordée par une ligne de chemin de fer isolée du milieu urbain par deux alignements d'arbres de chaque côté.

Le site d'étude est fortement urbanisé. Le secteur est essentiellement occupé par de l'habitat individuel

.Il est à noter la présence de :

- Côté Conflans-Sainte-Honorine, du Port de Paris et de la gare de Conflans – Fin d'Oise.
- Côté Andrésy, du champ captant d'alimentation en eau potable d'Andrésy.





● OCCUPATION DU SOL

- habitat collectif
- habitat individuel
- activités économiques et industrielles
- gare RER / SNCF et parkings
- parcs, jardins et berges
- eau
- limite communale
- aire d'étude



### 3.4.3. La situation socio-économique

Les données utilisées pour l'analyse des principales caractéristiques socio-économiques sont issues des recensements INSEE de 1999 et 2008.

#### 3.4.3.1. La démographie

Le tableau suivant présente l'évolution démographique sur les trois communes de la zone d'étude.

Communes	1982	1990	1999	2008
Andrésy	11 185	12 548	12 484	12 233
Conflans-Ste-Honorine	28 977	31 467	33 257	34 814
Maurecourt	2 730	3 359	3 489	4 212
Département des Yvelines	1 196 111	1 307 150	1 353 957	1 406 053
Région d'Ile-de-France	10 073 059	10 660 554	10 951 136	11 659 260

Figure 53 : Evolution démographique par commune de la zone d'étude  
Source : Recensement INSEE 1999 et 2008

Communes	1982 - 1990	1990 - 1999	1999 - 2008
Andrésy	+12,18 %	- 0,51%	-2,01%
Conflans-Ste-Honorine	+0,59%	+5,68%	+4,68%
Maurecourt	+23,04%	+3,87%	+20,72%
Département des Yvelines	+9,28%	+3,58%	3,84%
Région d'Ile-de-France	+5,83%	+2,72%	+6,46%

Figure 54 : Taux d'évolution de la population par commune de la zone d'étude  
Source : Recensement INSEE 1999 et 2008

La croissance de ces trois communes a été rapide entre 1980 et 1990, essentiellement grâce au développement industriel de la vallée de la Seine, avant de ralentir (voire s'inverser localement). Cette croissance a été de 9% à Conflans-Sainte-Honorine, 23% à Maurecourt et de 12,2% à Andrésy.

Pour la période des années 90, à Conflans-Sainte-Honorine, la population a cru de 5,7% et de 4,7% entre 1999 et 2008 et de 4% à Maurecourt. La commune de Maurecourt connaît une reprise de sa croissance démographique depuis les années 2000. Elle a gagné 723 habitants entre 1999 et 2008 soit une augmentation de 21 %.

La commune d'Andrésy quant à elle, voit son nombre d'habitants diminuer depuis 1990. En effet on note une baisse de 0,51% entre 1990 et 1999 et de 2,01% entre 1999 et 2008. Bien que le solde naturel soit positif (+0,9%), le solde migratoire est lui, négatif (-1,1%), ce qui explique cette décroissance.

Au niveau de la répartition par âge de la population, l'analyse montre une population relativement jeune par rapport à la moyenne régionale. Notamment à Maurecourt où la part des 65 ans et plus est de 11,37% (12,96% pour la part régionale) et où les parts des 0-19 ans et des 20-64 ans sont plus représentées par rapport à la moyenne départementale. Cela s'explique par l'attrait des jeunes ménages avec jeunes enfants pour la commune. Cette tendance permet de ralentir le vieillissement de la population communale.

C'est à Andrésy que la population est la plus âgée avec 14% de personnes âgées de 65 ans et plus et 25,68% de jeunes de 0 à 19 ans.

Communes	0-19 ans	20 - 64 ans	65 ans et plus
Andrésy	25,68%	60,31%	14,01%
Conflans-Ste-Honorine	27,36%	59,07%	13,55%
Maurecourt	27,63%	60,97%	11,37%
Département des Yvelines	27,53%	59,50%	12,96%
Région d'Ile-de-France	25,84%	61,64%	12,52%

Figure 55 : Répartition de la population par âge, par commune  
Source : Recensement INSEE 1999 et 2008

#### 3.4.3.2. L'habitat

Le parc de logement au sein de la zone d'étude est relativement ancien puisque les logements ont principalement été construits entre 1949 et 1974, période des 30 glorieuses durant laquelle, les constructions ont été massives pour faire face à la forte demande en logements.



Le tableau ci-dessous, présente les caractéristiques principales du parc de logements pour les communes de la zone d'étude.

Communes	% de résidences principales	% de logements individuels	% de résidences principales construites avant 1949	Nombre total de logement en 2008
Andrésy	91,7	48,9	15,1	5 299
Conflans-Ste-Honorine	96,1	56,7	18,3	13 691
Maurecourt	95,2	70,0	21,3	1 614
Département des Yvelines	93,1	43,7	18,2	586 812
Région d'Ile-de-France	91,1	26,9	30,7	5 378 228

Figure 56 : Caractéristiques du parc de logements de la zone d'étude  
Source : Recensement INSEE 1999 et 2008

Le parc de logements des communes de l'aire d'étude se compose majoritairement de résidences principales. Des 3 communes étudiées, Andrésy est celle qui en totalise le moins (90%), mais le nombre de résidences secondaires est en baisse (2,2% en 1999 contre 1,8% en 2008). Par ailleurs, On observe sur la commune une augmentation du nombre de logements vacants : 4,3 en 1999 et 6,5% en 2008.

La répartition des logements entre individuels et collectifs tend à s'équilibrer sauf à Maurecourt où le parc est composé à 70% de logements individuels. En terme de nouvelles constructions, entre 1999 et 2008, ont été bâti, à Andrésy plus de logements individuels que collectifs, autant à Maurecourt et plus de collectifs que d'individuels à Conflans-Sainte-Honorine.

A Andrésy et Maurecourt, l'habitat est ancien et de type pavillonnaire. A Andrésy, 40% ont été construit entre 1949 et 1974 et 36% à Maurecourt. Andrésy compte moins de logements construits avant 1949 que les deux autres communes (15%).

Ces logements pavillonnaires sont en général de grande taille puisqu'en 2008, 39% des résidences principales d'Andrésy comptent 5 pièces et plus et 46,6% à Maurecourt. A Conflans, les logements sont plus petits (4,6 pièces en moyenne pour les maisons).

En outre, 72,5 % des logements d'Andrésy sont occupés par des propriétaires, 70% à Maurecourt contre 63% à Conflans-Sainte-Honorine. 49,5% de la population vit à Andrésy depuis 10 ans ou plus, 48% pour Maurecourt, et 52,7% à Conflans.

### 3.4.3.3. Emplois et activités

#### La population active

De manière générale, en 2008, le taux d'activités dans la zone d'étude est semblable à celui du département (74,5%) et de la région (75%) mais est légèrement plus élevé à Maurecourt (78,8%). Le taux de chômage est moins élevé à Andrésy (5,3%) et Maurecourt (4,0%) que celui du département (6,2 %) et de la région (8,5%).

Communes	Taux d'activité (%) / population (15 à 64 ans)		Taux de chômage (%) / population active	
	1999	2008	1999	2008
Andrésy	74,5	76,1	4,8	5,3
Conflans-Ste-Honorine	72,9	74,6	7,3	6,2
Maurecourt	74,3	78,8	4,5	4,0
Département des Yvelines	71,7	74,5	6,2	6,2
Région d'Ile-de-France	73,2	75,0	8,5	8,1

Figure 57 : taux d'activité et taux de chômage  
Source : Recensement INSEE 1999 et 2008

Le taux d'activité est globalement en augmentation sur la zone étudiée et le chômage en baisse à part pour la commune d'Andrésy où le chômage est en hausse (4,8% en 1999 contre 5,3% en 2008). Le taux de chômage est relativement stable à Maurecourt voire en légère diminution.

#### Les secteurs d'activités

L'emploi agricole est très peu présent dans la zone d'étude (entre 0,0% et 0,1%), en deçà du taux départemental (0,4%). La zone d'étude se caractérise par une tertiarisation des emplois, en particulier à Andrésy où le secteur tertiaire est sur-représenté (83,8%), par rapport aux Yvelines (76,8%).

Le secteur de la construction est mieux représenté à Maurecourt (10,3%) par rapport au département (6,1%) et à la région (5,1%).

Le secteur industriel est moins représenté à Andrésy que sur les autres communes de l'aire d'étude.



Communes	Agriculture	Industrie	Construction	Tertiaire
Andrésy	0,1%	8,9%	7,3%	83,8%
Conflans-Ste-Honorine	0,1%	16,6%	8,7%	74,6%
Maurecourt	0,0%	18,8%	10,3%	70,9%
Département des Yvelines	0,4%	16,7%	6,1%	76,8%
Région d'Ile-de-France	0,2%	9,2%	5,1%	86,5%

Figure 58 : répartition des emplois par secteur d'activités  
Source : Recensement INSEE 1999 et 2008

### Les zones d'emplois

Les communes de l'aire d'étude font partie de deux zones d'emplois importantes au niveau départemental, qui représente un atout économique : la zone d'emplois de Poissy à laquelle appartient Andrésy

#### Zone d'emplois de Poissy

Superficie, population et densité		
	Zone de Poissy	Ile-de-France
Superficie (km <sup>2</sup> )	109	12 012
Population (en milliers)	131	10 952
Densité (habitants/km <sup>2</sup> )	1 204	912
Nombre de communes	14	1281

Figure 60 : Caractéristiques de la zone d'emploi de Poissy  
Source : Etude CRCI et INSEE

Communes	Agriculteurs	Artisans, commerçants, chefs d'entreprises	Cadres et professions intellectuelles sup.	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
Andrésy	0,2%	8,2%	12,6%	28,5%	29,9%	20,6%
Conflans-Ste-Honorine	0,1%	6,0%	16,7%	26,4%	29,2%	21,6%
Maurecourt	0,0%	14,9%	9,2%	20,6%	30,1%	25,2%
Département des Yvelines	0,2%	4,4%	25,2%	27,6%	26,7%	15,7%
Région d'Ile-de-France	0,1%	4,5%	27,4%	26,6%	27,0%	14,4%

Figure 59 : emplois par catégories socioprofessionnelles  
Source : Recensement INSEE 1999 et 2008

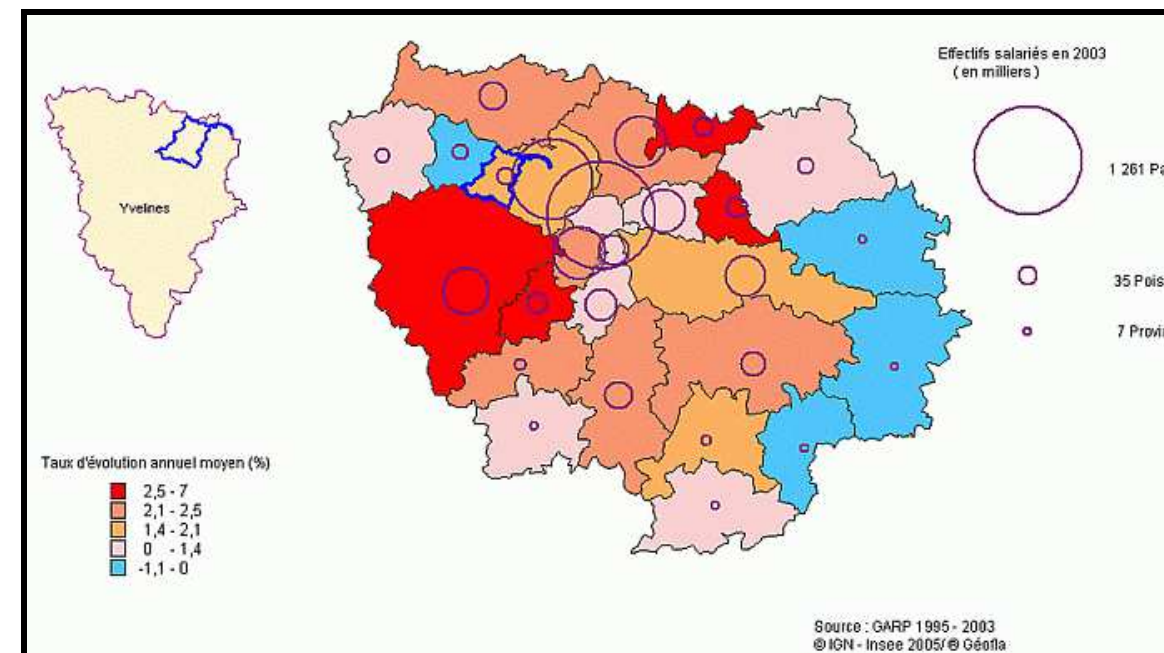


Figure 61 : Evolution de l'emploi salarié en Ile-de-France en 2003 (zone d'emplois de Poissy en bleu)  
Source : Etude CRCI et INSEE

La répartition socioprofessionnelle au sein de la zone d'étude est relativement semblable entre les communes et suit la tendance départementale. En effet, les cadres moyens (professions intermédiaires et employés) sont de mieux en mieux représentés.

Les cadres et professions intellectuelles sont moins nombreux à Maurecourt qui compte plus de commerçants et d'ouvriers.

En 2004, elle accueille plus de 4 800 établissements (dont 27 % issus du commerce et 21 % des services marchands aux entreprises).

Entre 1995 et 2003, cette zone a enregistré une croissance annuelle de ses effectifs salariés supérieure à la moyenne régionale (respectivement + 1,7 % contre + 1,3 %).



Taux d'activité et taux d'emploi				
		Zone de Poissy	Yvelines	Ile-de-France
Taux d'activité en 1999	Hommes	68,3%	67,8%	67,9%
	Femmes	55,6%	54,7%	56,2%
	Ensemble	61,8%	61,0%	61,8%
Taux d'emploi en 1999		55,7%	54,6%	54,5%
Taux d'évolution annuelle moyen de l'emploi salarié entre 1995 et 2003		+ 1,7%	nc	+ 1,3%

Figure 62 : Caractéristiques de l'emploi dans la zone de Poissy

Source : INSEE, recensement de 1999 et répertoire des entreprises et des établissements ; GARP-Unedic

Emploi salarié non agricole fin 2003		
	Zone de Poissy	Ile-de-France
Industrie	42,8%	14,7%
Construction	5,1%	5,9%
Tertiaire	52,1%	79,4%
dont commerces	18,1%	18,1%
Total	35 149	3 912 727

Figure 63 : Répartition de l'emploi salarié non agricole en 2003

Source : GARP -Unedic

En 2003, l'industrie conserve une place très importante dans l'emploi salarié de la zone (42,7 % contre 14,7 % au niveau régional, taux le plus élevé toutes zones confondues). La part du tertiaire est en revanche beaucoup plus faible que la moyenne régionale (52,1 % contre 79,4 % en moyenne). Cependant le poids de l'industrie diminue de 1,5 points entre 1995 et 2003, tandis que celui du tertiaire progresse de 2 points.

La zone accueille des entreprises de grandes tailles telles que : 2 sites PEUGEOT CITROEN AUTOMOBILE SA (comptant 5000 salariés et plus, pour l'un, et de 2 000 à 5000 salariés pour l'autre), IRI-France (de 500 à 1000 salariés), ONYX (200 à 300 salariés)...

### Zone d'emploi de Nanterre

Les communes de Conflans-Sainte-Honorine et de Maurecourt appartiennent à la zone d'emploi de Nanterre (département des Hauts-de-Seine).

Il existe quatre zones d'activités sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine :

- Zone d'activités des Boutries : la principale zone économique de la ville qui regroupe des grandes entreprises industrielles, mais aussi des PME en pleine expansion et un pôle de loisir.
- Zone d'activités du Renouveau : elle est située en cœur de ville de Conflans-Sainte-Honorine et regroupe une quinzaine d'entreprises ayant une activité industrielle.
- Zones d'activités des Culs Bailleys et du port autonome de Paris : Elles sont situées en périphérie de la ville, sur de petits périmètres et accueillent tout type d'entreprises.
- Zones d'activités du Champ Gaillard : elle compte la présence d'entreprises aux activités variées à dominante commerciale.

Superficie, population et densité		
	Zone de Nanterre	Ile-de-France
Superficie (km <sup>2</sup> )	382	12 012
Population (en milliers)	1 669	10 952
Densité (habitants/km <sup>2</sup> )	4 366	912
Nombre de communes	67	1281

Figure 64 : Caractéristiques de la zone d'emploi de Poissy

Source : Etude CRCI et INSEE

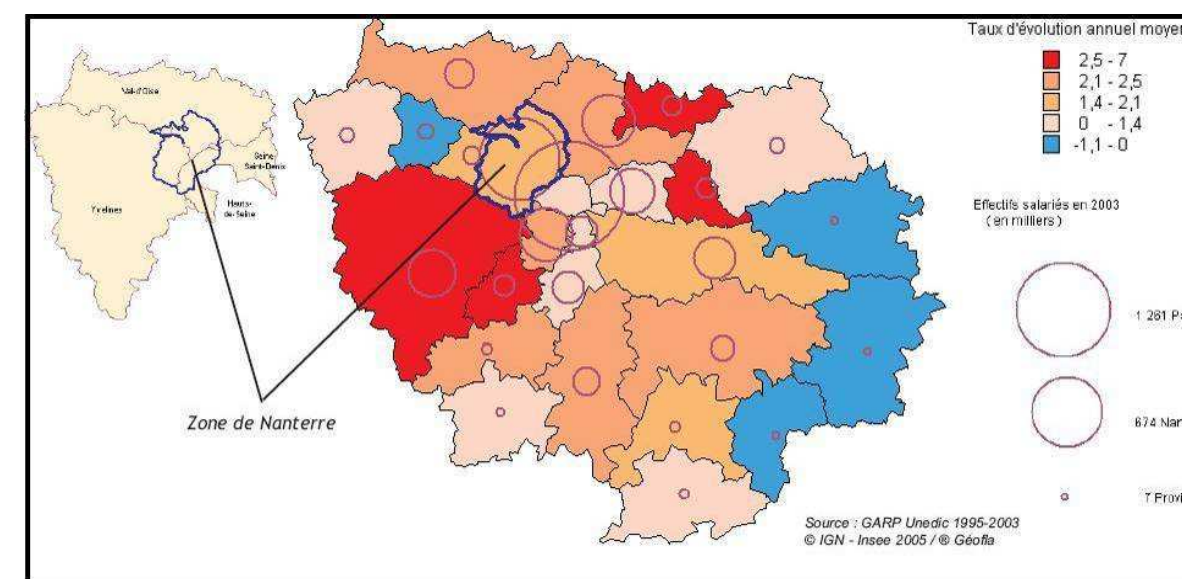


Figure 65 : L'emploi salarié en Ile-de-France en 2003 et son évolution et la zone d'emploi de Nanterre

Source : Etude CRCI et INSEE



En 2004, elle accueille plus de 86 000 établissements (dont 24 % issus du commerce et 28 % des services marchands aux entreprises).

Entre 1995 et 2003, cette zone a enregistré une croissance annuelle de ses effectifs salariés supérieure à la moyenne régionale (respectivement + 1,8 % contre + 1,3 %).

		Zone de Nanterre	Ile-de-France
Taux d'activité en 1999	Hommes	68,0%	67,9%
	Femmes	55,5%	56,2%
	Ensemble	61,5%	61,8%
Taux d'emploi en 1999		54,6%	54,5%
Taux d'évolution annuelle moyen de l'emploi salarié entre 1995 et 2003		+ 1,8%	+ 1,3%

Figure 66 : Caractéristiques de l'emploi dans la zone de Nanterre

Source : INSEE, recensement de 1999 et répertoire des entreprises et des établissements ; GARP-Unedic

Les trois communes étudiées comptent 51 259 habitants en 2008. Le parc de logements des communes de l'aire d'étude se compose majoritairement de résidences principales. La répartition des logements entre individuels et collectifs tend à s'équilibrer (au environ de 50% pour chaque type de logement) sauf à Maurecourt où le parc est composé à 70% de logements individuels. De manière générale, en 2008, le taux d'activités sur les communes de la zone d'étude (en moyenne 76%) est semblable à celui du département (74,5%) et de la région (75%). De plus, le taux de chômage y est globalement moins élevé que celui du département et de la région. L'aire d'étude fait partie de deux zones d'emplois importantes au niveau départemental, qui représente un atout économique : la zone d'emplois de Poissy à laquelle appartient Andrésy et la zone d'emplois de Nanterre qui concerne les deux autres communes (Conflans-Sainte-Honorine et de Maurecourt).

Emploi salarié non agricole fin 2003		
	Zone de Nanterre	Ile-de-France
Industrie	16,1%	14,7%
Construction	5,6%	5,9%
Tertiaire	78,2%	79,4%
dont commerces	15,9%	18,1%
Total	673 936	3 912 727

Figure 67 : Répartition de l'emploi salarié non agricole en 2003

Source : GARP –Unedic

#### Les activités au sein de la zone d'étude

Au sein de la zone d'étude, on recense quelques activités sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine :

- un restaurant,
- une station de lavage automobile
- un restaurant McDonald's
- le port autonome de paris



### 3.4.3.4. Les équipements et services public

La zone d'étude dispose d'équipement tel que la gare RER de Conflans – Fin d' Oise qui entraîne des flux de personnes important sur le pont de Fin d' Oise. La présence de 2 lycées à Conflans Sainte-Honorine entraine également un flux de lycéens d'Andrésy et de Maurecourt sur le pont de Fin d'Oise.

#### Les établissements scolaires

Les trois communes de la zone d'étude abritent 29 écoles, 3 collèges et 2 lycées. Les communes de l'aire d'étude disposent toutes d'établissements permettant d'accompagner les élèves jusqu'à l'école élémentaire. Au-delà de ce niveau de formation, seule Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine sont dotées de collèges et seule Conflans-Sainte-Honorine est dotée de deux lycées. Aussi, les lycéens habitants Andrésy ou Maurecourt empruntent le Pont fin d'Oise pour se rendre dans leur établissement.

	Ecoles maternelles	Ecoles élémentaires	Collèges	Lycées
Andrésy	6	4	1	0
Conflans-Sainte-Honorine	9	7	3	2
Maurecourt	1	2	0	0

Figure 68: Établissements scolaires des communes de l'aire d'étude

#### Les équipements médicaux et sociaux

Les trois communes de l'aire d'étude ne dispose pas de clinique ou d'hôpital.

Par ailleurs, des établissements pour personnes âgées sont présents sur deux communes de l'aire d'étude : 1 à Andrésy et 4 à Conflans-Sainte-Honorine (dont 3 maisons de retraites privées).

Aucun de ces équipements sont recensés dans la zone d'étude.

#### Les équipements sportifs et de loisirs

Les communes de l'aire d'étude ne disposent d'aucun équipement sportif ou de loisirs de grande envergure présentant un rayonnement autre que local.

Au sein de l'aire d'étude, on ne recense pas d'équipements sportifs ou de loisirs.

#### Les transports

Au sein de l'aire d'étude se situe également la gare RER-SNCF de Conflans-Fin-d'Oise, desservie par la ligne A du RER et les lignes J et L du Transilien Paris-Saint-Lazare.





**EQUIPEMENTS ET ACTIVITES**

- |   |   |   |  |   |  |  |  |
|---|---|---|--|---|--|--|--|
|  gare RER / SNCF et parkings |  bâtiment administratif, culture ou loisir |  édifices religieux |  écoles / collège / Lycée |  installation sportive |  activités :  |  limite communale |  aire d'étude |
|   |   |   |  |   | 1 - Ports de Paris<br>2 - centre de lavage auto<br>3 - restaurant<br>4 - restauration rapide<br>5 - bureau de Voies Navigables de France (VNF) |  |  |



### 3.4.4. Déplacement et circulation

#### 3.4.4.1. Le Schéma des Déplacements des Yvelines

Le Schéma des déplacements définit les actions que le Conseil général entend mener et impulser à l'horizon 2020 pour répondre aux attentes des yvelinois et à celles liées aux impératifs du développement équilibré du territoire telles que définies dans le SDADEY.

Il préconise le renforcement des pôles urbains principaux et le développement hiérarchisé des territoires notamment le pôle de la Seine-aval. Cette urbanisation s'accompagne d'une valorisation de l'environnement et d'une maîtrise de l'étalement urbain afin d'arrêter le mitage des espaces naturels.

Avec le SDY, le Conseil général poursuit 4 grands objectifs :

- améliorer l'offre et la qualité de service sur l'ensemble des lignes du réseau ferré francilien,
- renforcer le maillage régional par le bouclage des grandes infrastructures routières dans l'Ouest de l'Île-de-France,
- renforcer les transports en commun routiers, notamment pour améliorer les échanges entre les grands pôles économiques et urbains,
- développer l'éco-mobilité.

#### 3.4.4.2. Déplacement et circulation routière

##### Le réseau routier départemental

Le département des Yvelines présente environ 6 000 kilomètres de routes, dont 130 km d'autoroutes et 110 km de routes nationales, 1 560 km de routes départementales et 4 200 km de voies communales.

Le réseau magistral, constitué des grandes liaisons autoroutières et routes nationales est principalement, orienté vers la capitale et la proche couronne (A11, A12, A13, A14, RN10, RN12). Il en va de même pour les principales routes départementales (RD 11, RD 190, RD 307, RD906, RD988).

Les principales infrastructures tangentielles (RN184, RN186, RD 191, RD936 et RD983) ont des caractéristiques insuffisantes pour assurer de vraies liaisons de banlieue à banlieue ce qui constitue une entrave pour le développement résidentiel et économique des territoires et transfère le trafic sur les réseaux départemental et communal inadaptes.

Enfin, le Département manque de franchissements de la Seine ce qui pénalise les liaisons territoriales de rive à rive et conduit à la saturation de la plupart des ponts existants.

Ces infrastructures routières doivent aujourd'hui faire face à une circulation importante de véhicules liée à :

- la structure du réseau routier et en particulier la congestion d'infrastructures magistrales du réseau routier national,
- la structure du réseau de transport en commun lourd, polarisé sur Paris et les Hauts-de-
- Seine, essentiellement utilisé pour les déplacements domicile/ travail. Ce réseau est aujourd'hui insuffisant en termes de capacité,
- la faiblesse des densités de population dans les zones rurales ou périurbaines du Département qui rend difficile la mise en place d'un système de transport en commun compétitif avec l'automobile,
- l'accroissement d'une demande qui porte essentiellement sur des trajets pour d'autres motifs que le travail, et générant ainsi des trajets diversifiés.

### Réseau routier structurant à terme

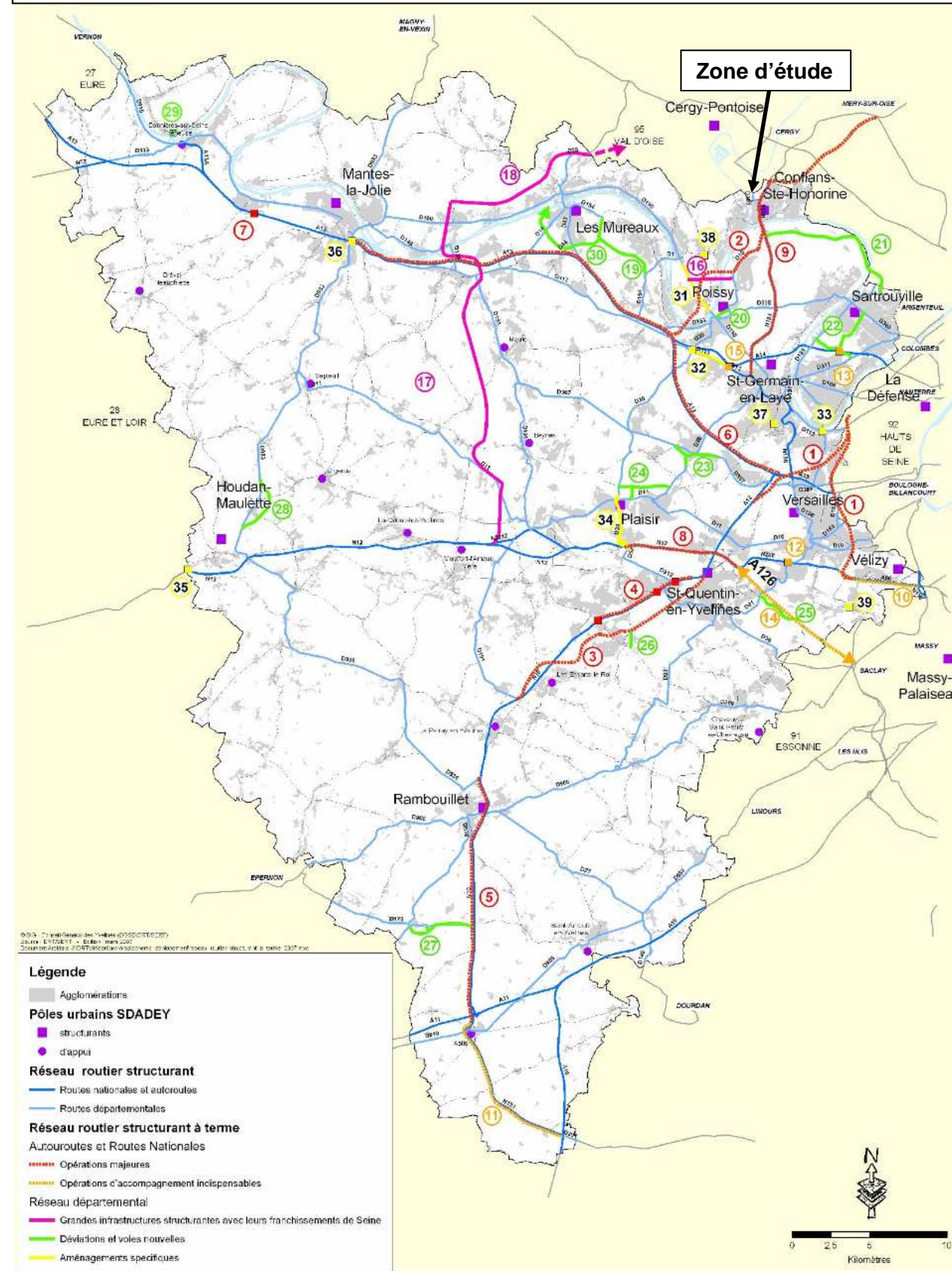


Figure 69 : Le réseau routier structurant (Source : CG 78)



### **Le réseau routier de la zone d'étude**

L'aire d'étude élargie est structurée par 3 principaux axes. Il s'agit :

- La RD 48, Au Sud de Conflans et traversant l'Oise reliant Conflans à Andrésey
- La RD 55, dessert Maurecourt et rejoint la RD 48,
- La N 184 traverse Conflans-Sainte-Honorine selon un axe Sud-Nord.

La zone d'étude comprend deux fleuves, la Seine et l'Oise. Le franchissement de la Seine s'effectue à Conflans-Sainte-Honorine dont le territoire communal intègre les deux rives de la Seine et la traversée de l'Oise entre Conflans et Andrésey. C'est sur le pont permettant ce franchissement que viendra se greffer la future passerelle, objet du présent dossier.

La RD 48 est l'axe structurant de la zone d'étude qu'il traverse d'Est en Ouest. Cette route départementale permet le franchissement de l'Oise qui est une importante barrière physique.

### **La RN 184 :**

Cette voie rapide de 2X2 voies est un axe important qui relie Saint-Germain-en-Laye dans les Yvelines à Villiers-Adam dans le département du Val-d'Oise. Entre ces deux points, elle coupe de grands axes autoroutiers tels que l'A 115 et l'A 15. En outre, elle est l'un des rares franchissements de la Seine dans les Yvelines. Etant liée à la RD 48 à Conflans, elle l'alimente en trafic.



**Figure 70 : RN 184 au niveau du franchissement de la Seine**



**Figure 71 : RN 184 dans Conflans-Sainte-Honorine**

### **La RD 55 :**

La RD 55 reliant Cergy-Pontoise à Poissy, traverse la commune de Maurecourt du Nord au Sud. Etant reliée à la RD 48 à la limite communale entre Andrésey et Maurecourt, elle permet de rejoindre rapidement la RN 184 à Conflans et de franchir la Seine.

C'est un axe de grande communication qui a fait l'objet, début juillet 2011 d'une requalification en voie de traversée d'agglomération.

Cette voie est classée dans la catégorie 2 du classement sonore des infrastructures, qui définit un périmètre de 250 m de large affecté par le bruit.



**Figure 72 : RD 55 dans le centre de Maurecourt**



**Figure 73 : Carrefour giratoire entre la RD 55 et la RD 48**





Figure 74 : RD 55 en direction de Poissy

La RD 48 :

Cette départementale est la principale voies structurante de la zone d'étude, elle la traverse d'Est en Ouest : Tout d'abord, au Sud de Conflans-Sainte-Honorine, elle longe la Seine le long du quai Eugène Le Corre puis elle franchit la Seine via le pont de Conflans pour entrer dans Andrésy sous le nom de rue du général Schweisguth où elle prend la forme d'un boulevard urbain bordé de stationnements latéraux et planté d'arbres.



Figure 75 : RD 48 sur les quais de Seine à Conflans-Sainte-Honorine



Figure 76 : Pont de Conflans Fin d'Oise



Figure 77 : Entrée de ville d'Andrésy par la RD 48

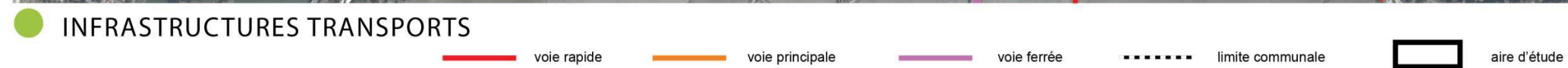
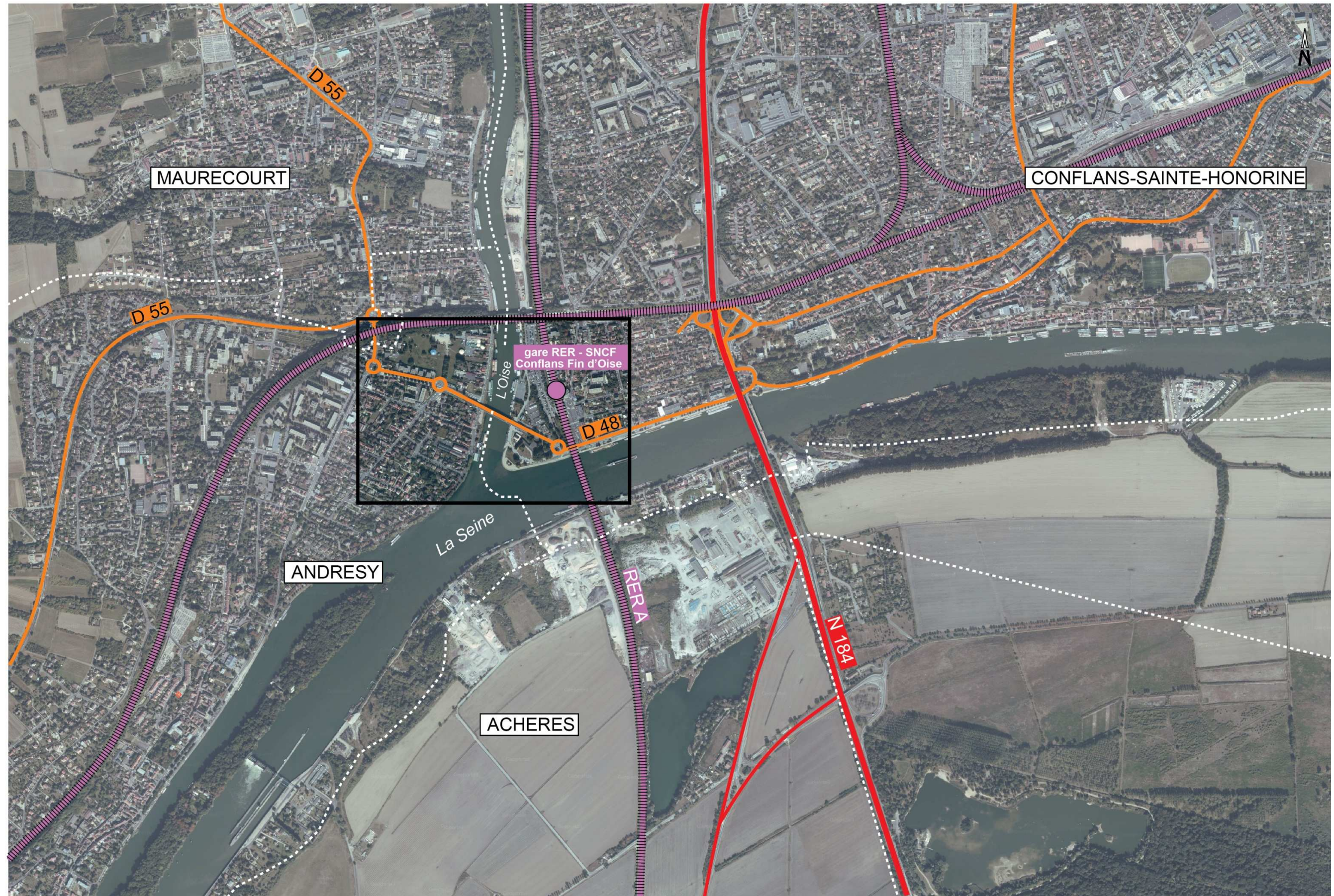


Figure 78 : RD 48 dans le centre d'Andrésy (rue du général Schweisguth)

Cette voie est un axe très fréquenté puisqu'elle constitue un franchissement de l'Oise et permet de rejoindre la RN 184 et la RD 55, axes desservant des agglomérations importantes.

La RD 48 est une voie de niveau 3 du classement sonore des infrastructures routières.

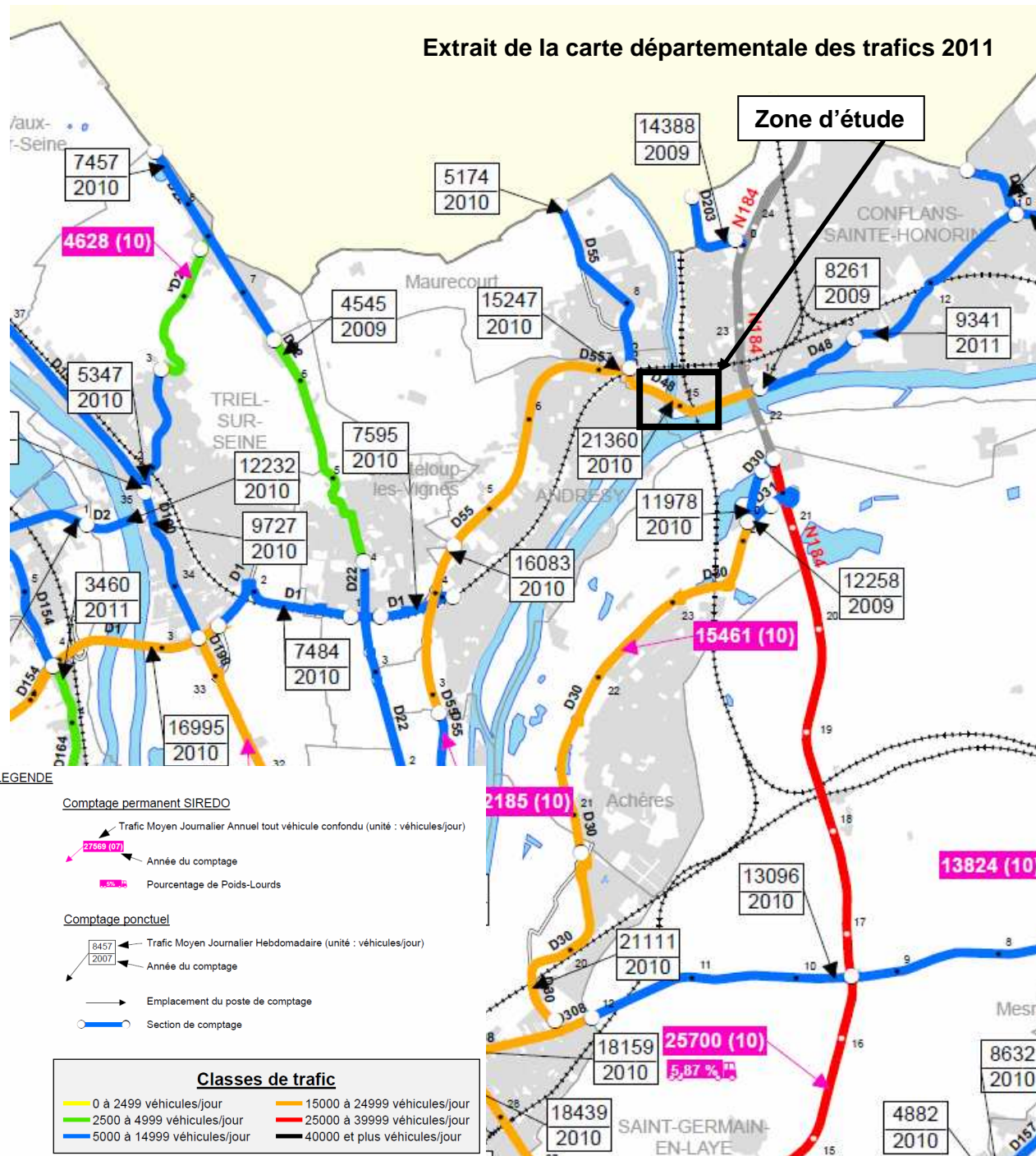






**Trafic routier**

Les trafics routiers sur les principaux axes de l'aire d'étude sont suivis par le Conseil général des Yvelines qui réalise des comptages soit permanents, grâce au dispositif SIREDO, soit ponctuellement, par l'installation de boîtes de comptage temporaires. Les informations relatives à ces trafics font l'objet d'une synthèse publiée annuellement sous la forme d'une carte départementale. Elles permettent de distinguer les voiries en différentes classes, en fonction du nombre de véhicules moyens comptés par jour.



**Figure 79 : Les trafics sur les réseaux routiers national et départemental en 2011**  
Source : Conseil Général des Yvelines

Des comptages routiers portant sur le trafic des véhicules, des cycles et des piétons ont été effectués du 8 au 14 Février 2010 à Conflans sur la RD 48 - pont de Fin d'Oise.

Le tableau suivant représente les trafics moyens journaliers calculés sur l'année 2010 sur le pont de Fin d'Oise.

	Sens Conflans - Andrésy			Sens Andrésy - Conflans		
	TV	VL	PL	TV	VL	PL
Débit total semaine	69101	65981	3120	80418	76934	3484
Trafic Moyen Jours Ouvrés	10022	9649	573	11945	11298	647
Trafic Moyen Journalier	9872	9426	446	11488	10991	498

**Figure 80 : Flux routiers sur la RD 48 au droit du pont de Conflans.**  
Source : Conseil Général des Yvelines



**Figure 81 : Localisation du point de comptage**  
Source : Conseil Général des Yvelines

L'étude du trafic sur le franchissement de l'Oise fait apparaître que :

- Le trafic est important en heures de pointes,
- le trafic TV (tout véhicule) est un peu plus important vers Conflans que vers Andrésy,
- le trafic des poids-lourds (PL) représente 4,5% du trafic tous véhicules (TV) en moyenne par jour.

Les tableaux ci-dessous présentent le trafic par jour de la semaine et par période de la journée dans les deux sens. Il apparaît que le trafic est constant excepté le dimanche où une baisse est notée. C'est en heure de pointe soir (entre 17h et 18h) que le trafic est le plus important (929 véhicules en moyenne par semaine).

Les résultats reflètent donc bien les déplacements pendulaires effectués par la population active durant les jours ouvrés et les déplacements vers des lieux de loisirs le samedi.



	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Semaine	Week-end		
De 6 à 22H	9350	9444	9113	9196	10415	8748	6812	51111	17990		
Nuit	620	718	675	729	851	1195	1235				
Moy Veh/H	415	423	408	414	469	414	335			74%	26%
Minimum	11	13	13	17	22	38	44				
Maximum	1076	1123	999	1058	1087	822	741	TMJO	TMJ		
De 8 à 9H	577	537	519	543	542	254	116	10222	9872		
De 17 à 18H	1076	936	976	969	1087	799	660	Débit Total			
Total Jour	9970	10162	9788	9925	11266	9943	8047	69101			

Figure 82 : Comptage horaire tous Véhicules dans le sens Conflans - Andrésy.  
Source : Conseil Général des Yvelines

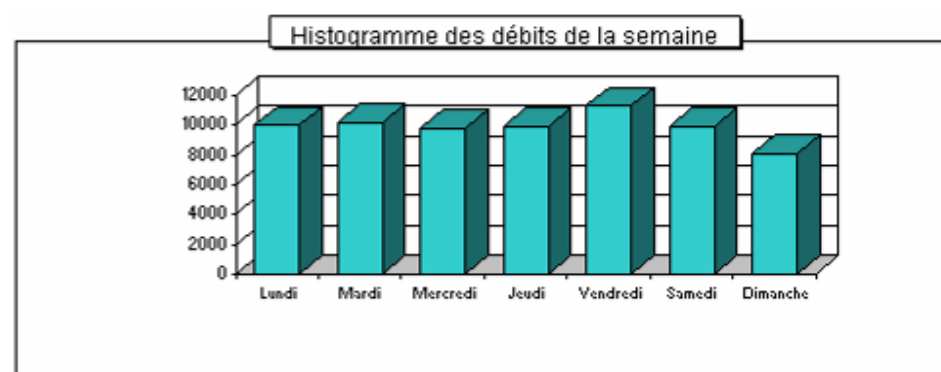


Figure 83 : Evolution des débits routiers au cours de la semaine (sens Conflans - Andrésy).  
Source : Conseil Général des Yvelines

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche	Semaine	Week-end		
De 6 à 22H	10780	11403	10956	10796	12598	10905	8007	59724	20694		
Nuit	585	642	601	603	760	896	886				
Moy Veh/H	474	502	482	475	557	492	371			74%	26%
Minimum	13	11	14	10	20	44	44				
Maximum	1331	1283	1238	1348	1329	950	740	TMJO	TMJ		
De 8 à 9H	1331	1283	1238	1348	1329	490	194	11945	11488		
De 17 à 18H	832	958	802	845	952	888	700	Débit Total			
Total Jour	11365	12045	11557	11399	13358	11801	8893	80418			

Figure 84 : Comptage horaire tous Véhicules dans le sens Andrésy - Conflans.  
Source : Conseil Général des Yvelines

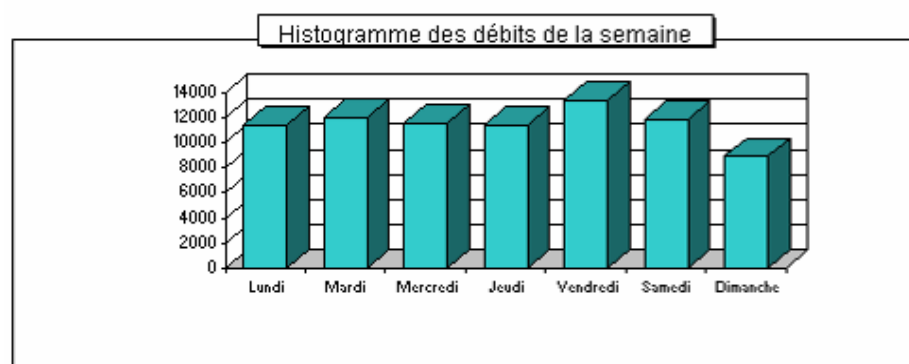


Figure 85 : Evolution des débits routiers au cours de la semaine (sens Andrésy - Conflans).  
Source : Conseil Général des Yvelines

Il apparaît que les habitants de la zone d'étude transitent par Conflans pour rejoindre les zones d'emplois.

Le TMJ (Trafic Moyen Journalier) des poids-lourds empruntant l'ouvrage dans le sens Conflans-Andrésy est de 446 véhicules par jour et de 498 véhicules par jour, dans le sens Andrésy-Conflans. Il reflète les mêmes tendances que démontré précédemment.

### L'accidentologie

Entre 2002 et 2006, 20 accidents ont été recensés sur la RD 48, selon les données du Conseil Général des Yvelines. Aucun de ces accidents n'a été mortel mais 5 accidents ont impliqués les usagers de la route les plus fragiles : les cyclistes et les piétons. A noter que le croisement entre la RD 48 et la rue Victor Hugo à Andrésy, apparaît comme un point sensible et accidentogène puisque 4 des accidents répertoriés ont eu lieu à cet endroit.

### Les projets d'infrastructures routières

Les orientations développées en matière d'infrastructures dans le cadre de l'actualisation du schéma d'aménagement pour un développement équilibré des Yvelines (SDADEY) ont vocation à s'insérer dans un projet global de développement économique et résidentiel à l'échelle du territoire yvelinois, mis au service de la compétitivité de ses entreprises et du bien-être de ses habitants.

Elles s'inscrivent en outre dans une recherche de cohérence optimale entre transports et développement urbain qui permette de répondre à plusieurs exigences visant à renforcer l'articulation entre les politiques de déplacements et d'aménagement :

- permettre de porter l'effort de construction de logements, notamment au bénéfice du renforcement des parcours résidentiels, et les ambitions de développement de l'activité économique affichées sur les territoires où les grands équilibres socio-économiques du département sont en jeu ;
- mieux coordonner la planification du développement urbain avec la programmation des projets d'infrastructures en subordonnant le phasage des ouvertures à l'urbanisation à une amélioration préalable des conditions d'accessibilité et de desserte et en localisant prioritairement l'effort de développement (extensions urbaines, renouvellement urbain) sur les territoires les mieux desservis ;
- soutenir un parti d'aménagement économe de l'espace et recentré prioritairement sur un réseau hiérarchisé de pôles économiques et urbains bien reliés entre eux. Dans cette perspective, les orientations proposées entendent plus particulièrement faire porter l'effort sur :
  - le renforcement du maillage régional par le bouclage des grandes infrastructures dans l'ouest de l'Île-de-France,
  - l'amélioration de la qualité de service sur l'ensemble des lignes du réseau ferré francilien,
  - l'amélioration des échanges entre les grands pôles économiques et urbains.

A proximité de la zone d'étude, on recense les grands projets suivants :

- Bouclage de la francilienne à l'Ouest, entre Méry-sur-Oise et Orgeval (A104),
- Aménagement de la RN 184 entre Saint-Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine.



**AUTOROUTES ET ROUTES NATIONALES**

N°	Opérations majeures
1	A86 - entre Rueil-Malmaison (RN13) et le Pont Colbert (RN12) et Bailly (PAC)*
2	A104 - Bouclage de la Francilienne à l'Ouest, entre Méry-sur-Oise et Orgeval (PAC)*
3	A12 - Prolongement de l'A12 entre Montigny-le-Bretonneux et les Essarts-le-Roi (PAC)*
4	RN10 - requalification de la voie entre Trappes et les Essarts-le-Roi
5	RN10 - Déviation à 2x2 voies de Rambouillet, et Rambouillet - Ablis (pm)
6	A13 - Mise à 2x3 voies entre Orgeval et Rocquencourt et mise à 2x4 voies entre Orgeval et Mantes
7	A13 - Déplacement du péage de Buchelay vers l'ouest
8	RN12 - Mise à 2x3 voies entre Plaisir et Saint-Cyr-l'Ecole (Epi d'Or)
9	RN184 - Aménagement entre St Germain-en-Laye et Conflans-Sainte-Honorine

N°	Opérations d'accompagnement indispensables
10	A86 - Mise à 2x4 voies entre le Pont Colbert et la RN118.
11	RN191 - Aménagement entre Ablis et Allainville.
12	Echangeur RN12xRD91
13	1/2 Echangeur A14 - Boucle de Montesson
14	A126 - Desserte du plateau de Massy-Saclay-Saint-Quentin-en-Yvelines (PAC)*
15	Echangeur A14 à Chambourcy

**RESEAU DEPARTEMENTAL**

N°	Grandes infrastructures structurantes avec leurs franchissements de Seine
16	Liaison RD190-RD30 avec franchissement de la Seine
17	Réalisation d'une liaison Seine-aval - Saint-Quentin-en-Yvelines (PAC)*
18	Réalisation d'une liaison Seine-Aval - Cergy-Pontoise (C13-F13) (PAC)*

N°	Déviations et voies nouvelles
19	Voie de contournement de la RD154 à Verneuil-sur-Seine et Vernouillet
20	Voie nouvelle à Poissy - RD308 (boulevard de l'Europe)
21	Déviations de la RD308 entre Maison Laffite et Saint Germain en Laye - La Frette
22	RD121 - Voie Nouvelle à Sartrouville et à Montesson
23	Déviations de la RD307 à Saint-Nom-La-Bretèche et Noisy-le-Roi
24	Déviations des RD98 et RD11 à Plaisir - Les Clayes-sous-Bois
25	Déviations de la RD938 à Buc
26	Déviations de la RD58 au Mesnil Saint Denis
27	Déviations d'Orphin et renforcement-recalibrage de la RD176
28	RD 983 - Déviations de Richebourg
29	Aménagement de la RD201 à Bennecourt et création d'une voie de liaison
30	Contournement des Mureaux (lié à C13-F13)

N°	Aménagements spécifiques
31	Requalification de la RD190 à 2x2 voies en boulevard urbain
32	Aménagement du carrefour de la Maladrerie RD113/RD30
33	Echangeur D113 x RD 321 à Bougival
34	Aménagement et doublement de la RD30 à Plaisir
35	Création d'une bretelle supplémentaire à l'échangeur RN12 x RD912 avec demi-échangeur à Houdan
36	Aménagement de l'échangeur de Mantes-Est A13 x RD983
37	Suppression ou aménagement du PN 7 à Marly-le-Roi
38	Suppression du PN 8 à Chanteloup-les-Vignes
39	Suppression du PN 65 à Jouy-en-Josas

\* : Porter A Connaissance de l'Etat dans le cadre du SDRIF

**Figure 86 : Projets routiers structurants dans les Yvelines.**  
Source : Conseil Général des Yvelines

L'aire d'étude est structurée par 2 principaux axes routiers. Il s'agit de:

- la RD 48, Au Sud de Conflans et traversant l'Oise reliant Conflans à Andrésy,
- la RD 55, dessert Maurecourt et rejoint la RD 48,

A proximité de la zone d'étude se trouve la N 184, qui traverse Conflans-Sainte-Honorine selon un axe Sud-Nord.

Ce sont essentiellement des routes départementales permettant la desserte des communes. La RD 48 est l'axe structurant de la zone d'étude qu'elle traverse d'Est en Ouest.

Les comptages effectués sur la RD 48 font apparaître que :

- environ 22 000 véhicules circulent sur la RD 48 chaque jour,
- le trafic est important en heures de pointes, du matin dans le sens Andrésy – Conflans (entre 8h et 9h) et du soir dans le sens Conflans – Andrésy (entre 17h et 18h),
- le trafic des poids-lourds représente 4,5% du trafic en moyenne par jour,
- le trafic est un peu plus important vers Conflans que vers Andrésy, excepté à l'heure de pointe du soir (entre 17h et 18h)

Entre 2002 et 2006, 20 accidents ont été recensés sur la RD 48. 5 accidents ont impliqués les usagers de la route les plus fragiles : 3 accidents ont impliqués des piétons et 2 des cycles. A noter que le croisement entre la RD 48 et la rue Victor Hugo à Andrésy, apparaît comme un point sensible et accidentogène puisque 4 des accidents répertoriés ont eu lieu à cet endroit.

Le projet de bouclage de la francilienne (A104) qui doit traverser Conflans-Sainte-Honorine (noté n°2 dans la liste ci-dessus) et l'aménagement de la RN184 à Conflans-Sainte-Honorine ne concernent pas la zone d'étude (voir figure n°69, page 98).



**3.4.4.3. Les transports en commun et les déplacements doux**

**Le réseau ferré**

Les communes de la zone d'étude sont bien desservies par le réseau ferré puisque l'on compte trois gares (gare de Conflans – Fin d'Oise, gare Conflans-Sainte-Honorine et gare d'Andrésy) utilisées par le réseau Transilien et RER.

La gare de Conflans – Fin d'Oise est située dans la zone d'étude.

**Le réseau Transilien**

La zone d'étude est desservie par le réseau transilien puisque la gare de Conflans – Fin d'Oise est desservie par la ligne J. Cette ligne relie la gare Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie. Ainsi, le parcours entre Paris (Gare-Saint-Lazare) et Conflans s'effectue en 20 min environ.

**Le réseau RER**

La zone d'étude est également desservie par la ligne du RER A qui marque l'arrêt à la gare de Conflans – Fin d'Oise. Le trajet entre La Défense et la gare de Conflans – Fin d'Oise s'effectue en 12 min.

Le tableau suivant récapitule la fréquence des trains par ligne et par station.

Direction	Nombre de train/heure		fréquence	
	Heure de pointe matin 7h-9h	Heure de pointe soir 17h-19h	Heure de pointe matin 7h-9h	Heure de pointe soir 17h-19h
<b>RER A (station Conflans-fin-d'Oise)</b>				
Cergy-le-Haut	10	12	15 min entre 7h et 8h puis 10 min entre 8h et 9h	10 min
Partis-La Défense	12	12	10 min	10 min
<b>Transilien ligne J (station Conflans-fin-d'Oise)</b>				
Mantes-la-Jolie	2	3	30 min	20 min
Paris-Saint-Lazare	3	3	20 min	20 min

**Figure 87 : Trafic ferroviaire dans la zone d'étude**  
 Source : Transilien – SNCF et RATP

Il apparaît que le trafic est plus soutenu sur la ligne A du RER que sur la ligne J du Transilien. On y compte en effet plus de trains, dans un laps de temps plus court.



**Figure 88 : Réseau ferré dans la zone d'étude**  
 Source : RATP



**Le réseau de bus**

Le tableau suivant présente les lignes de bus existantes au sein de la zone d'étude et les villes desservies par les itinéraires.

N° de ligne	Trajet	Communes desservies
<b>MOBILIEN (Veolia transports)</b>		
16	Cergy (gare préfecture) / Poissy (RER) / Conflans Ste-Honorine (gare SNCF Romagné) / Montigny (gare de Saint-Quentin)	Conflans-Ste-Honorine
<b>CSO</b>		
11	Poissy (gare Nord) / Maurecourt (Berteaux)	Maurecourt, Andrésy, Conflans-Ste-Honorine
14	Saint-Germain-en-Laye (Institut Notre Dame) / Cergy (gare de Saint-Christophe)	Maurecourt, Andrésy, Conflans-Ste-Honorine
15	Maurecourt (Berteaux) / Poissy (gare du Nord)	Maurecourt, Andrésy, Conflans-Ste-Honorine
16	Conflans-Fin-d'Oise / Conflans-Fin-d'Oise	Maurecourt, Andrésy, Conflans-Ste-Honorine
<b>Veolia Transport Conflans</b>		
5	Conflans (gare Romagné) / Achères (ville gare) / Poissy (gare) / Saint-Germain-en-Laye (gare)	Conflans-Ste-Honorine
11	Conflans (gare Romagné) / Herblay	Conflans-Ste-Honorine
14	Conflans-Fin-d'Oise (gare) / Neuville (gare)	Conflans-Ste-Honorine
17	Conflans-Fin-d'Oise (gare) / Conflans (gare Romagné)	Conflans-Ste-Honorine
<b>Autocars Tourneux (Veolia Transport)</b>		
12	Vernouillet - Verneuil (Gare SNCF) / Cergy préfecture (gare RER)	Maurecourt, Andrésy, Conflans-Ste-Honorine

Figure 89 : Réseaux de bus de la zone d'étude.  
Source : STIF –Veolia transport

La zone d'étude est relativement bien desservie par les réseaux de bus qui viennent compléter le réseau ferré. En effet, la majorité des lignes de bus possèdent un arrêt dans les gares de Conflans – Fin d'Oise, de Conflans-Sainte-Honorine ou d'Andrésy.

**Le Noctilien**

Conflans-Sainte-Honorine est également desservie par la ligne du réseau de bus nocturnes Noctilien. Le bus N152 Paris-Saint-Lazare / Maisons-Laffitte / Cergy-le-Haut marque deux arrêts ; l'un à la station Conflans-Sainte-Honorine, l'autre à la station Conflans-Sainte-Honorine-Fin-d'Oise. Il faut compter 5 bus par nuit, de 2h à 6h du matin, dans le sens Paris-Saint-Lazare / Cergy-le-Haut et 4 bus de 1h à 4h30 dans le sens Cergy / Paris.

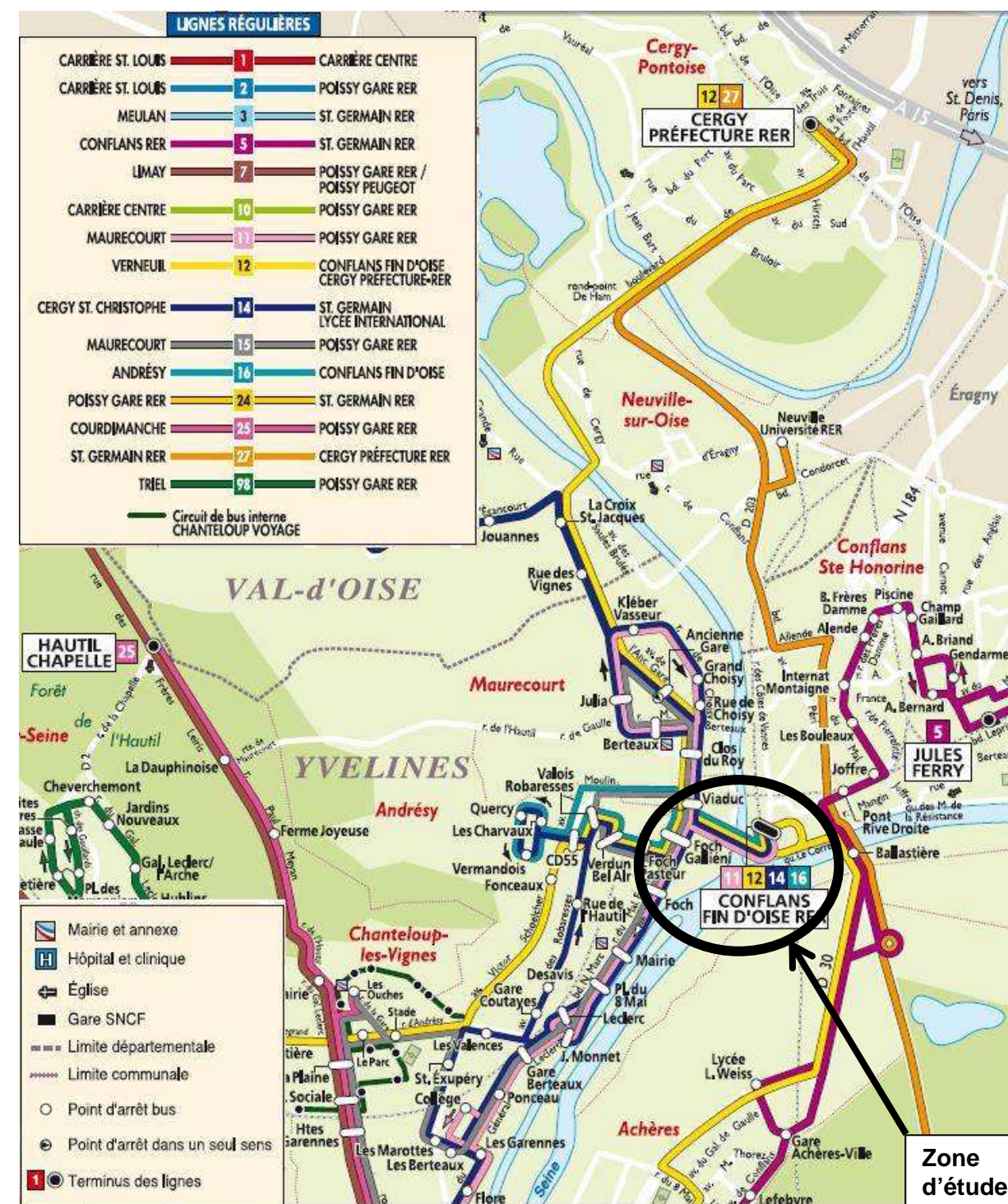


Figure 90 : plan du réseau Courriers de Seine et Oise - Veolia transport  
Source : Veolia transport

La zone d'étude est bien desservie par le réseau ferré puisque la gare de Conflans – Fin d'Oise est utilisée par le réseau Transilien et RER  
La zone d'étude est relativement bien desservie par les réseaux de bus qui viennent compléter le réseau ferré. En effet, la majorité des lignes de bus possèdent un arrêt aux trois gares situées sur les communes de la zone d'étude.  
Conflans-Sainte-Honorine est également desservie par la ligne N152 du réseau de bus nocturnes de l'agglomération parisienne.



## Les circulations douces

### La politique départementale en faveur des circulations douces

A l'échelle départementale, après la réalisation du schéma directeur des itinéraires cyclables en 1997, la prise en compte des circulations douces le long des routes départementales est systématique depuis 2004. Pour répondre au besoin de diversification des modes de déplacement, l'Assemblée Départementale a adopté le 23 juin 2006 une politique ambitieuse de soutien aux circulations douces locales et d'aides aux collectivités locales pour les aménagements cyclables. De plus la mise en place d'une unité « Mobilité douce » spécifique pour animer, coordonner et mettre en oeuvre les différentes actions a été créée à cet effet au sein du Conseil général. Le 21 octobre 2006 se sont tenues les premières rencontres des circulations douces dans les Yvelines. Afin d'accompagner la dynamique partenariale en faveur des liaisons douces, le Conseil général des Yvelines a poursuivi cette manifestation chaque année.

Dans le cadre de cette politique, le Département apporte également une aide aux communes dans la mise en oeuvre de pédibus, qui consiste en une organisation d'un ramassage scolaire à pied ou à vélo. Le Département dispose, par ailleurs, d'un schéma départemental de randonnée pédestre, adopté en 1993 puis actualisé en 1999, qui compte 1023 km de chemin de randonnée qui sillonnent tout le territoire Yvelinois. Il existe également un schéma départemental de randonnée équestre, adopté le 23 juin 2006. En 2007, celui-ci comptait 376 km d'itinéraires (prochainement balisés) formant 6 boucles couvrant l'ensemble du département. De plus un schéma départemental des Véloroutes et Voies Vertes (VVV) a été adopté par le Conseil général le 18 juin 2010.

Ainsi, l'impulsion donnée par le Département en faveur des circulations douces repose sur 3 grands principes.

- réalisation de nouveaux aménagements départementaux : Sur routes départementales hors agglomération, dans les collèges, bâtiments et services départementaux, pour les autres bâtiments départementaux,
- création d'un réseau de véloroutes et voies vertes « VVV » : avec la mise en oeuvre du nouveau schéma départemental des itinéraires Véloroutes et Voies Vertes (VVV), le Conseil général a l'ambition de développer les déplacements cyclables, le tourisme et la mise en valeur du patrimoine,
- dispositif renforcé d'aides aux projets des collectivités : le dispositif départemental d'aide aux projets des collectivités permet de financer significativement la réalisation d'aménagements en milieu urbain ou rural, en ou hors agglomération, ainsi que les études préalables.

Dans le cadre de cette politique, le Département apporte également une aide aux communes dans la mise en oeuvre de pédibus, qui consiste en une organisation d'un ramassage scolaire à pied ou à vélo. Le Département dispose, par ailleurs, d'un schéma départemental de randonnée pédestre, adopté en 1993 puis actualisé en 1999, qui compte 1023 km de chemin de randonnée qui sillonnent tout le territoire Yvelinois.

Il existe également un schéma départemental de randonnée équestre, adopté le 23 juin 2006. En 2007, celui-ci comptait 376 km d'itinéraires (prochainement balisés) formant 6 boucles couvrant l'ensemble du département.

### Le Schéma départementale des Véloroutes et Voies Vertes (VVV)

Le schéma VVV adopté le 18 juin 2010 par le Conseil Général, a pour objectifs de :

- développer la pratique du vélo, notamment de loisir, mais aussi utilitaire,

- articuler entre elles les politiques cyclables locales,
- s'intégrer dans les schémas régional, national et européen (notamment les itinéraires Paris-Londres et Paris-Mont Saint Michel).

Le schéma est organisé en deux phases de réalisation qui représentent un total de près de 500km d'itinéraires continus. Les collectivités locales sont encouragées à compléter ce réseau par des boucles locales.

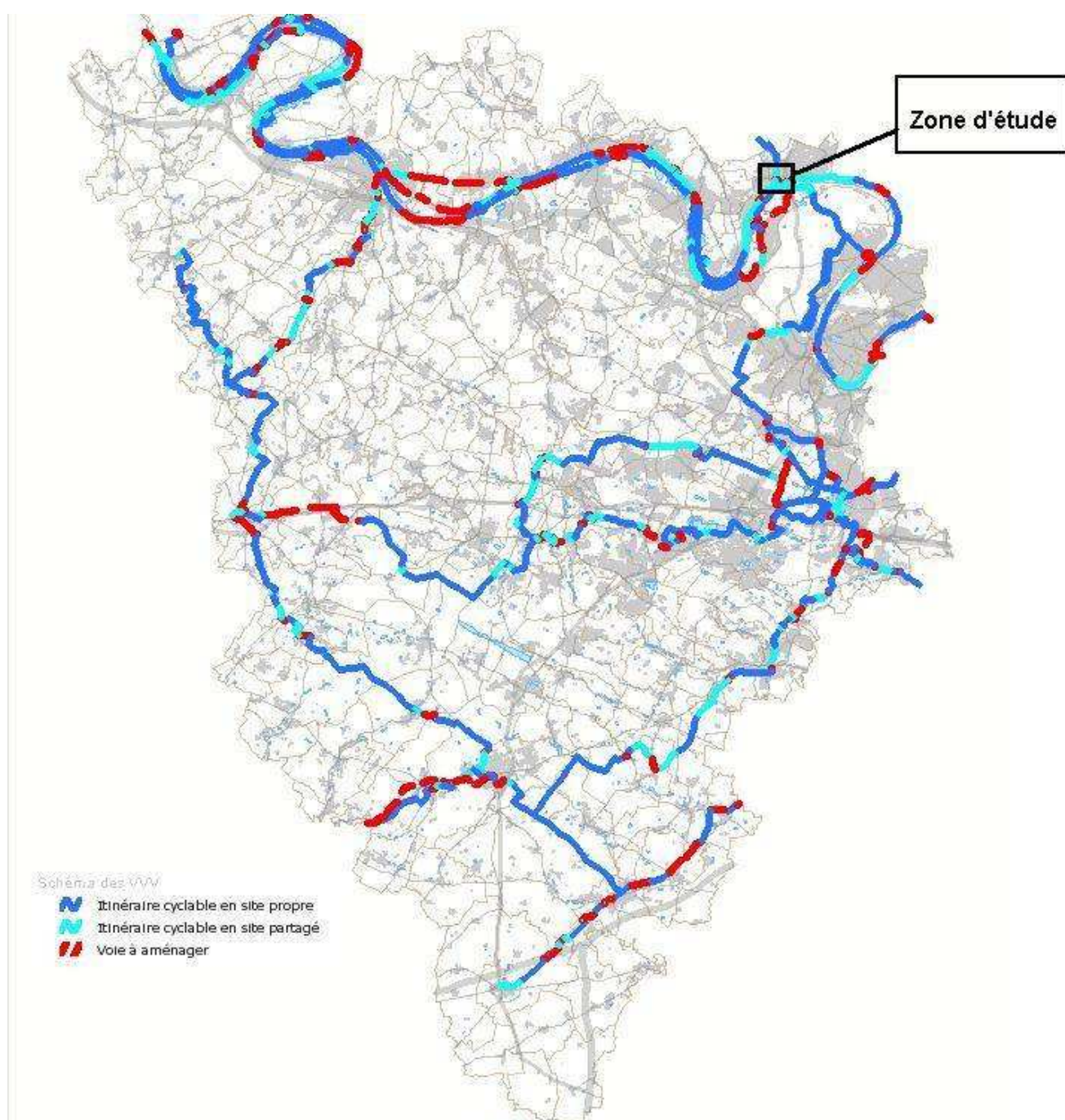
Le Département a identifié 4 itinéraires prioritaires dans les Yvelines :

- de Carrières-sur-Seine à Limetz-Villeze et Port-Villeze, en suivant la Vallée de Seine,
- de Conflans-Saint-Honorine à Ablis via Versailles et Saint-Arnoult-en-Yvelines,
- de Mantes-la-Jolie à Saint-Arnoult-en-Yvelines en passant par Houdan et Rambouillet,
- de Houdan à Versailles en passant par Montfort l'Amaury.



Figure 91 : le réseau VVV à terme  
Source : CG 78.

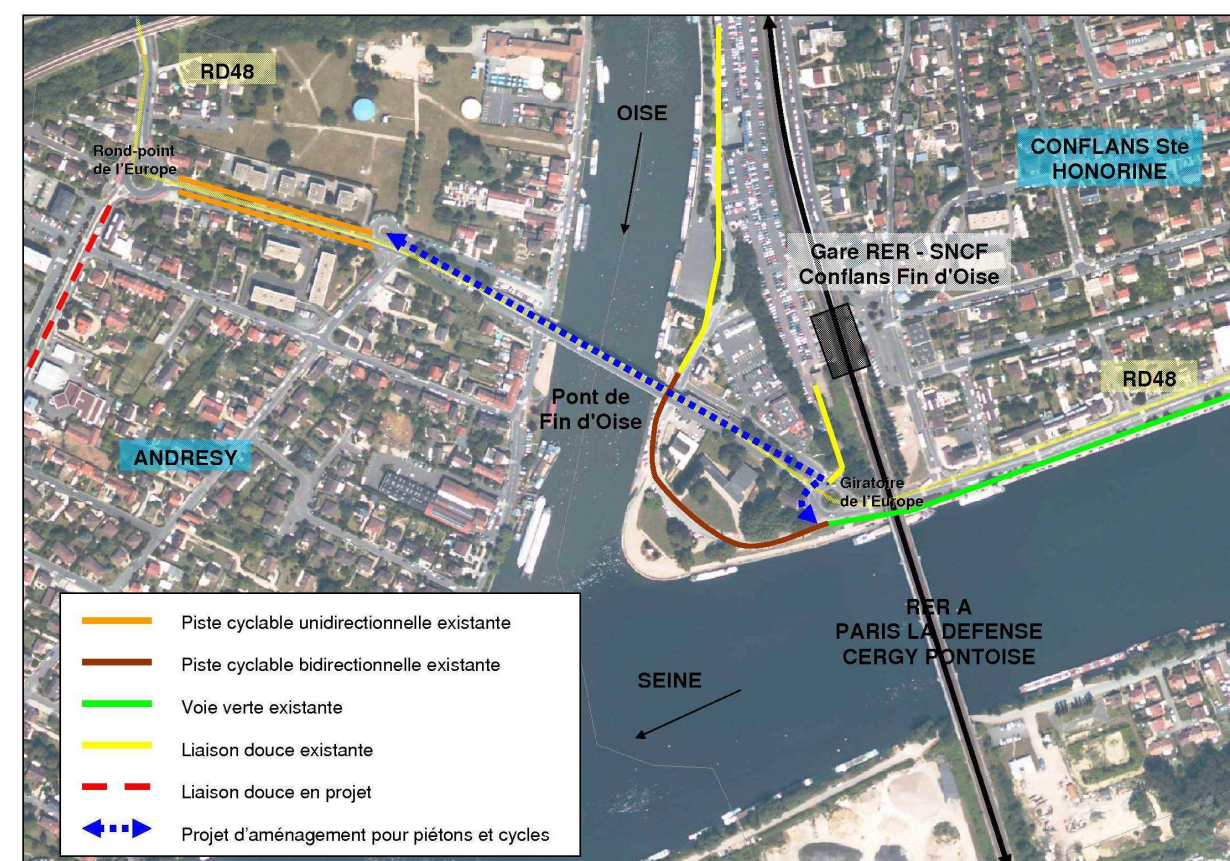




Coté Conflans-Sainte-Honorine, une voie verte a été récemment réalisée par la commune le long des bords de Seine. Dans le cadre du projet de liaison douce Paris-Londres, cet aménagement a été poursuivi le long des quais de Seine, puis de l'Oise.

Par ailleurs, dans cadre du projet de réhabilitation et de modernisation du Parc Relais Fin d'Oise de la commune de Conflans-Sainte-Honorine, une liaison douce a été créée le long de l'impasse de fin d'Oise permettant ainsi la continuité du projet d'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine jusqu'à la gare.

Le projet d'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine va permettre la connexion entre les liaisons douces existantes des deux côtés de l'Oise comme le montre le schéma ci-dessous.



Il va permettre de sécuriser et de favoriser un itinéraire piétons-cycles déjà très emprunté aux heures de pointes et le week-end, comme le montre les comptages de piétons et cycles effectués à l'heure de pointe du matin sur le pont de Conflans. Un grand nombre de ces piétons et cycles se dirigent vers la gare de Conflans.

#### Les circulations douces existantes ou en projet au sein de la zone d'étude

Coté Andrésy, un aménagement cyclable a été réalisé en 2008 le long de la RD 48 entre le Rond-Point de l'Europe et le Pont « de Fin d'Oise » par le Conseil général. Il s'agit de pistes cyclables unidirectionnelles. Par ailleurs, la Communauté d'Agglomération des 2 Rives de Seine a un projet de liaison douce le long de la rue du maréchal Foch à Andrésy.



	7h30 – 8h	8h-8h30	8h30 – 9h
<b>Nombre de piétons vers Conflans</b>	67	127	59
<b>Nombre de cycles vers Conflans</b>	4	6	5
<b>Nombre de piétons vers Andrésy</b>	8	17	6
<b>Nombre de cycles vers Andrésy</b>	0	3	8

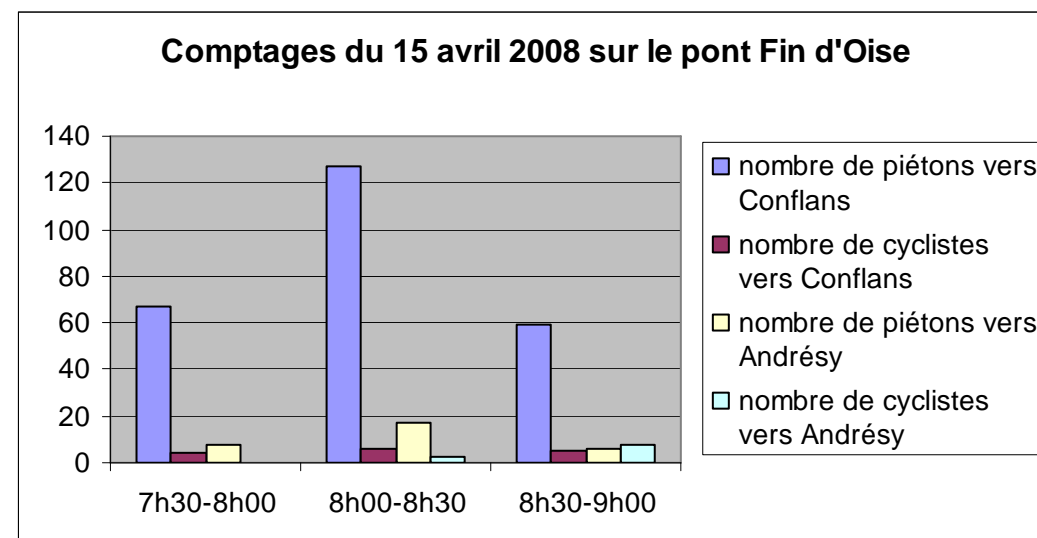


Figure 94 : Comptages piétons et cycles sur le pont de Conflans.  
Source : Conseil Général des Yvelines

La zone d'étude est bien desservie par le réseau ferré puisque la gare de Conflans – Fin d'Oise est utilisée par le réseau Transilien et RER. La zone d'étude est également bien desservie par les réseaux de bus qui viennent compléter le réseau ferré.  
La zone d'étude est aussi dotée de plusieurs aménagements doux, notamment le long de la RD 48. A terme, le projet d'aménagement pour piétons et cycles, permettra de relier les aménagements existants ou à venir des deux côtés de l'Oise.

### 3.4.5. Les réseaux techniques, les servitudes d'utilité publique et les risques technologiques

#### 3.4.5.1. Les réseaux techniques

De nombreux réseaux passent sous les trottoirs du pont de Conflans ainsi qu'aux abords du giratoire de l'Europe (Conflans-Sainte-Honorine). Ces réseaux seront précisément identifiés aux stades ultérieurs de l'étude.

Sont d'ores et déjà identifiés les réseaux suivants :

- une canalisation d'eau potable,
- une ligne électrique haute tension,
- des fibres optiques,
- un câble de télécommunication.

A noter que l'un de ces réseaux fait l'objet d'une servitude d'utilité publique : PT3, servitude relative aux communications téléphoniques et télégraphiques. Dans le cas présent, elle s'applique au câble n°F303

De nombreux réseaux passent sous les trottoirs du pont de Conflans ainsi qu'aux abords du giratoire de l'Europe (Conflans-Sainte-Honorine). Ces réseaux seront précisément identifiés aux stades ultérieurs de l'étude.

#### 3.4.5.2. Les servitudes d'utilité publique

##### Conflans-Sainte-Honorine

Plusieurs servitudes d'utilité publique apparaissent sur les documents d'urbanisme de la commune de Conflans-Sainte-Honorine. Tout d'abord, il existe une servitude de type PT3 relative aux communications téléphoniques et télégraphiques. Le câble en question (n°F303) est posé dans une conduite multiple.

Par ailleurs, les bords de l'Oise et de la Seine font l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Naturels et sont soumis à un zonage réglementaire afin de prévenir le risque de submersion par la Seine et l'Oise, zone A au droit de l'aménagement prévu. En outre, une servitude de marchepied est instaurée le long de l'Oise et de la Seine.

##### Andrésy

Sur le territoire d'Andrésy plusieurs types de servitudes se superposent. La même servitude que sur la commune voisine de Conflans : servitude de type PT3 relative aux communications téléphoniques et télégraphiques (câble posé dans une conduite multiple).

De plus, les bords de l'Oise et de la Seine font l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Naturels et sont soumis à un zonage réglementaire pour prévenir le risque de submersion de la Seine et de l'Oise, zone A au droit de l'aménagement prévu. En outre une servitude de marchepied est instaurée le long de l'Oise et une servitude de halage est établie le long de la Seine.

Par ailleurs il convient de rappeler ici que les trois communes concernées par le projet sont soumises à la servitude AS1 relative à la protection des eaux potables, l'ouvrage concerné étant le champ captant d'Andrésy (cf : chapitre 3.2.6).

Il faut noter la présence de plusieurs servitudes d'utilité publique dont le projet devra tenir compte.

#### 3.4.5.3. Les risques technologiques

##### Le transport de matières dangereuses

Les transports de matières dangereuses (également appelés T.M.D) font courir ou sont susceptibles de faire courir des risques à l'environnement et aux personnes du voisinage lors d'accidents de transport. Dans la zone d'étude, les transports de matières dangereuses se font essentiellement par voies routière et ferroviaire.



Le transport de marchandises dangereuses fait l'objet, depuis 1974, d'une réglementation de sécurité spécifique régulièrement actualisée. Les risques liés au transport de marchandises dangereuses se distinguent des autres risques technologiques par leur caractère mobile et multiple. Considérant l'ensemble des marchandises dangereuses (MD) présentes sur un territoire, on parle couramment de :

- la partie fixe, c'est-à-dire les stocks en place dans les installations relevant ou non de la réglementation SEVESO,
- les lieux de stockage intermédiaires (gares de triage ou les plateformes intermodales, ne relevant pas de la réglementation SEVESO) ;
- la partie mobile, relevant de l'ADR (Accord Européen Relatif au transport international des matières dangereuses par route), qui par nature est caractérisée par un risque diffus qu'il est nécessaire d'évaluer et de gérer dans sa globalité.

#### Le T.M.D par la voie ferrée :

Les produits transportés sont essentiellement des produits chimiques (chlore, acide...) et des gaz liquéfiés ; le train permet leur transport en grandes quantités. Ainsi, les lignes au départ Saint-Lazare traversent le département des Yvelines et drainent, à la fois, des trains de voyageurs pour la banlieue et les grandes lignes, mais aussi des convois de marchandises y compris des rames de matières dangereuses. Sur les secteurs concernés par le projet d'aménagement pour piétons et cycles, la ligne Paris Saint-Lazare – Le Havre, ou Paris Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie, traversent la zone d'étude.

#### Le T.M.D par Voies navigables et canalisations :

L'axe fluvial constitue un mode à faible risque d'accidents. Il est également un vecteur de transport de matières dangereuses. La Seine borde la majorité des communes de la zone d'étude. La station AAS Carburant est le seul poste de ravitaillement délocalisé en rive gauche de l'Oise à Conflans-Sainte-Honorine. Les risques dans les Yvelines sont principalement concentrés autour des ports de Limay (108 ha) et Conflans-Sainte-Honorine (6 ha).

La zone d'étude n'est pas concernée par le risque de T.M.D

#### **Les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE)**

##### *Législation*

Une installation est dite "classée" lorsque son activité est répertoriée dans une nomenclature établie par décret en Conseil d'État pris après avis du Conseil supérieur des ICPE (article L511-2 du Code de l'environnement).

Selon la gravité des dangers ou l'importance des risques et nuisances potentiels, la nomenclature distingue 5 niveaux de classement:

- **les installations non classées (NC)** : Toutes les activités de l'établissement sont en dessous des seuils de classement de la nomenclature. L'établissement n'est pas une installation classée. Il relève de la police du maire.
- **Les installations soumises à la déclaration avec contrôle (DC)**, le risque est acceptable moyennant des prescriptions standards au niveau national, appelées « arrêtés types ». L'installation classée doit faire l'objet d'une déclaration au préfet avant sa mise en service.
- **les installations soumises à enregistrement (E)**, qui présentent des dangers ou inconvénients graves mais qui peuvent être prévenus par le respect de prescriptions générales ;

- **les installations soumises à autorisation (A)**, qui présentent de graves dangers pour les intérêts visés à l'article L511-1 du Code de l'environnement ;
- **les installations soumises à déclaration (D)**, qui ne présentent ni grave danger ni inconvénient,
- **les installations « Seveso seuil haut » (AS)** au sens de la directive européenne « Seveso II ». Les installations présentent des risques technologiques ; la démarche est la même que pour l'autorisation mais des servitudes d'utilité publique sont ajoutées dans le but d'empêcher les tiers de s'installer à proximité de ces activités à risque.

Ces régimes administratifs donnent lieu à des modalités d'élaboration, de prescriptions, de fonctionnement et de contrôles distinctes.

En ce qui concerne les installations classées soumises à autorisation, les conditions d'autorisation relèvent de deux préoccupations correspondant à l'application de deux directives européennes :

- la prise en compte de la quantité de substances dangereuses, désignées par la directive Seveso II de 1996, conduit à déterminer les établissements relevant d'un seuil bas ou d'un seuil haut. La transcription en droit français conduit à qualifier les établissements relevant du seuil haut "établissements AS" (autorisation avec servitudes) ;
- la réduction intégrée des pollutions visées par la directive 2008/1/CE du 15 janvier 2008, dite directive IPPC (Integrated Pollution Prevention and Control).

L'ordonnance 2009-663 du 11 juin 2009 a créé un régime d'autorisation simplifiée dit "régime d'enregistrement" destiné à simplifier la procédure d'autorisation pour des installations simples et standardisées, pour lesquelles le respect de prescriptions générales, établies au niveau national, est suffisant pour garantir la protection de l'environnement (article L512-7 du Code de l'environnement).

La législation des installations classées confère à l'Etat des pouvoirs :

- d'autorisation ou de refus d'autorisation de fonctionnement d'une installation ;
- de réglementation (imposer le respect de certaines dispositions techniques, autoriser ou refuser le fonctionnement d'une installation) ;
- de contrôle ;
- de sanction.

La zone d'étude recense plusieurs ICPE (Installation Classées pour la Protection de l'Environnement) soumises à autorisation ou déclaration.

Les ICPE regroupent toutes des exploitations industrielles ou agricoles susceptibles de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains.

#### Les ICPE des communes de la zone d'étude

Le tableau suivant présente la liste des ICPE présentes au sein des communes de la zone d'étude, selon la liste des établissements suivis par les Directions Régionales de l'Industrie et de la Recherche (DRIRE) :



Etablissements	Commune	Adresse	Activité
LE FOLL TP	Andrésy	Quai Ile du Bac	1434 1b : Liquides inflammables (installation de remplissage\distribution) non visées par la 1435 10 m
			1520 : Houille, coke, etc (dépôt)
			2515-2 Broyage, concassage, criblage de pierres et autres minéraux ou de déchets non dangereux inertes
			2517- 2 : Station transit de minéraux ou déchets non dangereux inertes autres que ceux visés par d'autres rubriques
			2521-1 : Enrobage au bitume de matériaux routiers (centrale d')
			253 : Liquides inflammables (Dépôt)
			2910 : Combustion (installation de)
			2915-2 : Chauffage (procédé de) fluide caloporteur organique combustible
BONA SABLE (EX : Tuyaux Bona)	Conflans-Sainte-Honorine	rue Aimé Bonna	1180-1 : Polychlorobiphenyles
			2515-1 : Broyage, concassage, criblage... de pierres...autres minéraux...ou de déchets non dangereux inertes
			2522-2 : Matériel vibrant (emploi de)
			2566-1 : Métaux et alliages (travail mécanique des)
			2910-A2 : Combustion (installation de)
			2920-2b : Réfrigération ou compression (installation de) pression >10E5 Pa
SHELL	Conflans-Sainte-Honorine		253 : de liquides inflammables (Dépôt)

Etablissements	Commune	Adresse	Activité
SIMED	Conflans-Sainte-Honorine	30, Quai Eugène Le Corre	261 bis : de liquides inflammables (installation remplissage)
			355 : Polychlorobiphenyles, Terphenyles
			2931 : Moteurs, turbines(ateliers d'essais sur banc)

**Figure 95 : Liste des ICPE**  
Source : Inspection des installations classées

Aucun site SEVESO n'est installé dans le périmètre d'étude,

### La pollution des sols

Un site pollué est un site qui, du fait d'anciens dépôts de déchets ou d'infiltration de substances polluantes, présente une pollution susceptible de provoquer une nuisance ou un risque pérenne pour les personnes ou l'environnement.

Ces pollutions résultent souvent d'anciennes pratiques telles que : l'élimination sommaires des déchets, fuites, épandages de produits chimiques, accidentels ou pas...Il existe également autour de certains sites des contaminations dues à des retombées de rejets atmosphériques accumulés au cours des années.

### Sites industriels répertoriés dans la base de données BASOL :

La base de données BASOL, gérée par le ministère de l'écologie et du développement durable, les communes de l'aire d'étude comportent les sites pollués suivants :

#### Ancienne usine à Gaz d'Andrésy

Le site est localisé en zone urbaine, au 26, Quai de l'Oise à Andrésy et s'étend sur une superficie de 1,7 ha dont GDF est l'ancien propriétaire. Un protocole signé le 25 avril 1996 entre GDF et le ministère de l'environnement définit les modalités de gestion des 467 anciennes usines à gaz étant sous la responsabilité de GDF.

Les sites sont classés en 5 catégories de priorités d'intervention fixées selon l'importance de la pollution des sites et leur sensibilité environnementale (usage du site, vulnérabilité des eaux souterraines et superficielles, présence et type de population sur le site).

Le site d'Andrésy est en classe 2 de ce protocole, sa sensibilité vis-à-vis de l'homme, des eaux souterraines et superficielles est limitée et il est compatible avec son usage actuel. Conformément aux engagements du protocole, ce site a fait l'objet d'un diagnostic initial dont les principaux objectifs sont, outre les recherches historiques et documentaires, l'évaluation de l'impact du site sur les ressources locales en eaux (eaux souterraines et superficielles).



Le site étant situé sur une nappe destinée à l'alimentation en eau potable, un diagnostic a été réalisé en 1995 et une évaluation simplifiée des risques (ESR) en 1996. Le diagnostic effectué par un bureau d'étude à la demande de Gaz de France a mis en évidence que le goudron était stocké dans des cuves aériennes aujourd'hui démantelées. Le Site a été traité avec restrictions d'usages, les travaux ont été réalisés et des restrictions d'usages ou servitudes imposées.  
Aucun risque n'est aujourd'hui indiqué. Toutefois, une étude préalable à tout projet sur ce site a été demandée.

*Ancienne station fluviale SHELL à Conflans-Sainte-Honorine*

Ce site est un ancien dépôt d'hydrocarbures et une ancienne station de ravitaillement des péniches. Une nappe d'alimentation en eau potable étant présente, Une surveillance piézométrique a été mise en place après l'élaboration d'un diagnostic en 1996. Le site est actuellement interdit d'accès.

*Site LTT à Conflans-Sainte-Honorine*

Le site a accueilli es unités de fabrication de matériels téléphoniques et de câbles électriques. ALCATEL CIT, dernier exploitant du site a fait réaliser un diagnostic révélant la présence de métaux lourds dans les sols (cadmium, mercure, plomb, cuivre, et les cyanures) ainsi que une pollution des sols et des nappes perchées par les solvants chlorés.  
Une évaluation détaillée des risques (EDR) a été effectuée en 2000 et des travaux de traitement réalisés en 2006. Le site est à l'heure actuelle sous surveillance et interdit d'accès.

Sites industriels répertoriés dans la base de données BASIAS :

Depuis 1978, la France conduit un inventaire des sites pollués d'une façon systématique avec pour objectif :

- de recenser, de façon large et systématique, tous les sites industriels abandonnés ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement,
- de conserver la mémoire de ces sites,
- de fournir des informations utiles aux acteurs de l'urbanisme, du foncier et de la protection de l'environnement.

Des inventaires historiques régionaux des sites industriels et activités de service, en activité ou non ont été réalisés et ont découché sur la création de la base de données nationale BASIAS. La présence d'un site dans cette base de données ne signifie donc pas forcément qu'il est effectivement pollué, mais qu'il héberge ou a hébergé une activité potentiellement polluante. La consultation de la base de données BASIAS pour l'aire d'étude montre qu'un nombre important de sites y sont recensés.

Sur les communes de la zone d'étude, la base de données BASIAS recense les sites suivants :

Etablissements	N° de site	Commune	Adresse	Etat d'occupation du site	Activité
DALLE	IDF7800054	Andrésy	Quai Ile du Bac	Activité terminée	Démantèlement d'épaves, récupération de matières métalliques recyclables (ferrailleur, casse auto...)
BACAUTO (S.A.R.L.)	IDF7802567	Andrésy	Quai de l'Oise	Activité terminée	Démantèlement d'épaves, récupération de matières métalliques recyclables (ferrailleur, casse auto...)
GDF + S.A. DES EAUX DE FIN D'OISE ET EXTENSIONS, (anc. M. Marcel MALLET)	IDF7800048	Andrésy	Quai de l'Oise	En activité	Production et distribution de combustibles gazeux (pour usine à gaz, générateur d'acétylène), mais pour les autres gaz industriels
OLIVIER ET CIE	IDF7800045	Andrésy	Quai Ile du Bac	NC	Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)
PENICHE BLEUE (SOCIETE LA)	IDF7800500	Conflans-Sainte-Honorine	Route de Saint-Germain	En activité	Démantèlement d'épaves, récupération de matières métalliques recyclables (ferrailleur, casse auto...)
SIMED	IDF7800503	Conflans-Sainte-Honorine	Quai Eugène Le Corre	En activité	Fabrication et réparation de moteurs, génératrices et transformateurs électriques
TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION (anc. DESMARAIS FRERES)	IDF7800547	Conflans-Sainte-Honorine	Quai Ile du Bac	NC	Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé (station service de toute capacité de stockage)
SHELL	IDF7800545	Conflans-Sainte-Honorine	Quai Ile du Bac	NC	Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé (station service de toute capacité de stockage)

Etablissements	N° de site	Commune	Adresse	Etat d'occupation du site	Activité
LE FOLL TP	IDF7800055	Andrésy	Quai Ile du Bac	En activité	Centrale d'enrobage (graviers enrobés de goudron, pour les routes par exemple)



Etablissements	N° de site	Commune	Adresse	Etat d'occupation du site	Activité
ELF DISTRIBUTION (anc. SOCIETE UNION INDUSTRIELLE DES PETROLES)	IDF7800546	Conflans-Sainte-Honorine	Quai Ile du Bac	NC	Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé (station service de toute capacité de stockage)
CHARVET (S.A. LES FILS CHARVET)	IDF7800530	Conflans-Sainte-Honorine	Cours Chimay	NC	Stockage de produits chimiques (minéraux, organiques, notamment ceux qui ne sont pas associés à leur fabrication, ...)
CHARVET (S.A. LES FILS CHARVET)	IDF780029	Conflans-Sainte-Honorine	Quai Fin d'Oise	NC	Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)
REMORQUAGE ET BATELLERIES REUNIS (SOCIETE DE)	IDF7800551	Conflans-Sainte-Honorine	Quai Eugène Lecorre	Activité terminée	Garages, ateliers, mécanique et soudure
ELF (Station service)	IDF7800552	Conflans-Sainte-Honorine	Quai Eugène Lecorre	Activité terminée	Garages, ateliers, mécanique et soudure
(BRC) BETON RATIONEL CONTRÔLE, (anc. SOCIETE BETON PREMIX)	IDF7800527	Conflans-Sainte-Honorine	Pont de Conflans - Fin d'Oise	NC	Fabrication de ciment, chaux et plâtre (centrale à béton, ...)
STANOP (SOCIETE)	IDF7800528	Conflans-Sainte-Honorine	Quai Fin d'Oise	NC	Fabrication de ciment, chaux et plâtre (centrale à béton, ...)

Etablissements	N° de site	Commune	Adresse	Etat d'occupation du site	Activité
TUYAUX BONNA (SOCIETE DES)	IDF7800498	Conflans-Sainte-Honorine	Rue Aimé Bonna	En activité	Fabrication d'ouvrages en béton, en ciment ou en plâtre ; de mortier
JUPITER (S.A. DES PETROLES), anc. SOCIETE MARITIME DES PETROLES	IDF7800544	Conflans-Sainte-Honorine	Quai Ile du Bac	NC	Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)
B.C.O. IMPRIMERIE (SOCIETE)	IDF7801197	Maurecourt	Rue de la gare	Activité terminée	Imprimerie et services annexes (y compris reliure, photogravure,...)
NC	IDF7801195	Maurecourt	Quai Fin d'Oise	NC	Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)
NC	IDF7801194	Maurecourt	Le clos du Roy	NC	Production et distribution de vapeur (chaleur) et d'air conditionné

Figure 96 : inventaire des sites industriels de la zone d'étude  
Source : base de données BASIAS

Les 2 sites surlignés en gris dans le tableau ci-dessus se situent dans la zone d'étude. La présence au sein de l'aire d'étude d'un tissu industriel historiquement assez dense, en particulier sur les rives de la Seine est source de risques industriels.

Les nombreuses implantations industriels présentes (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) et passées (sites pollués ou potentiellement pollués) ne sont toutefois pas réhabilitables pour la création d'un projet d'infrastructure.



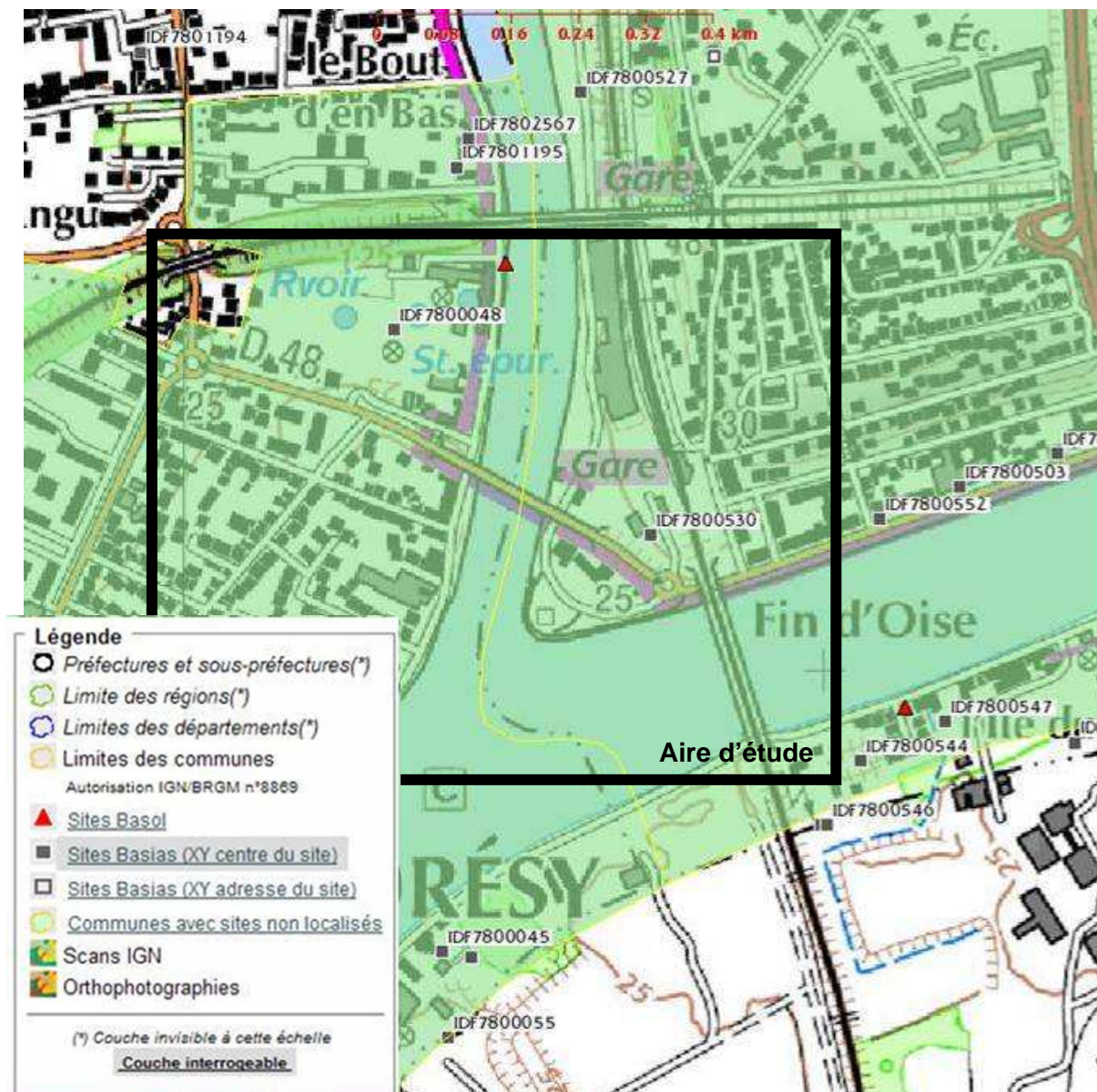
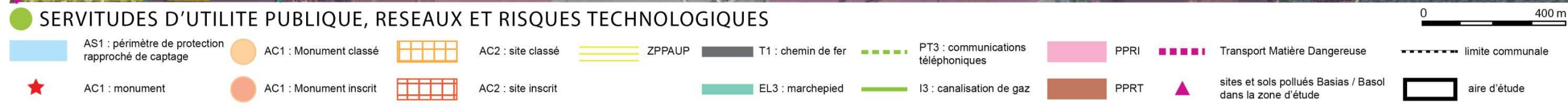
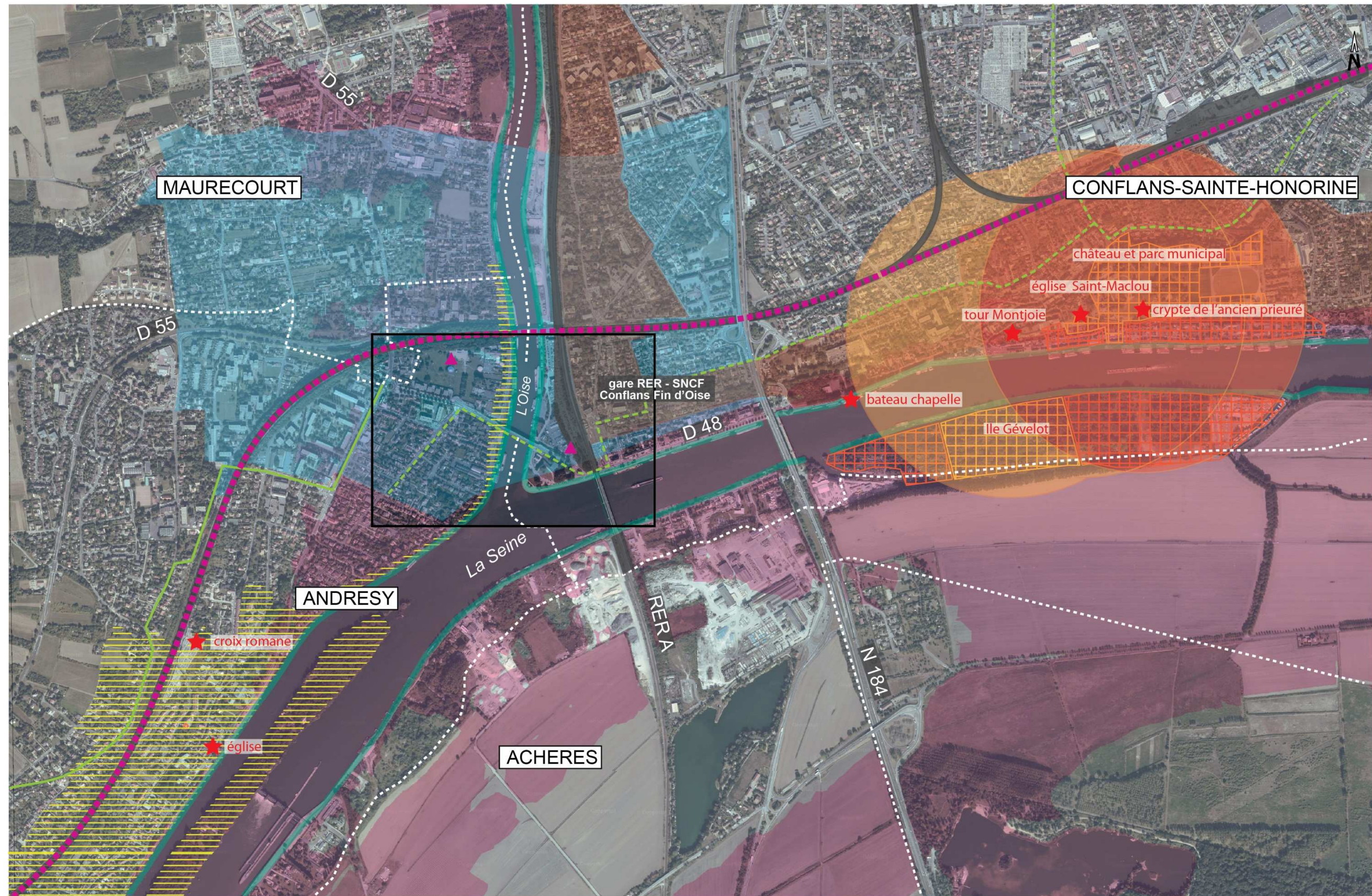


Figure 97 : Sites et sols pollués dans la zone d'étude  
Source : base de données BASIAS

La zone d'étude ne recense aucune ICPE (Installation Classées pour la Protection de l'Environnement) soumises à autorisation ou déclaration. Aucun site SEVESO n'est installé dans le périmètre d'étude.

Par ailleurs, deux sites pollués sont recensés dans la zone d'étude. Leur relatif éloignement du projet lui permet de ne pas interférer avec ces sites.







### 3.5. LE CADRE DE VIE

#### 3.5.1. L'environnement sonore

##### 3.5.1.1. Généralité sur le bruit

Le bruit est un phénomène complexe à appréhender : la sensibilité au bruit varie en effet selon un grand nombre de facteurs liés aux bruits eux-mêmes (l'intensité, la fréquence, la durée...), mais aussi aux conditions d'exposition (distance, hauteur, forme de l'espace, autres bruits ambiants) et à la personne qui les entend (sensibilité personnelle, état de fatigue...).

Les niveaux de bruit sont exprimés en dB (décibels) et sont éventuellement pondérés selon les différentes fréquences, par exemple le dB(A) pour exprimer le bruit effectivement perçu par l'oreille humaine.

Les décibels varient selon une échelle logarithmique. En effet, lorsque le bruit est doublé en intensité, le nombre de décibels est augmenté de 3. Par exemple, si le bruit occasionné par une source de bruit est de 60 dB(A), pour deux sources du même type émettant simultanément, l'intensité devient 63 dB(A). Notons enfin que l'oreille humaine ne perçoit généralement de différence d'intensité que pour des écarts d'au moins 2 dB(A).

Les niveaux de pression acoustique dans l'environnement extérieur s'étagent entre 30 et 35 dB(A) pour les nuits très calmes à la campagne et 110 à 120 dB(A) à 300 mètres d'avions à réaction au décollage. Les niveaux de bruit généralement rencontrés en zone urbaine sont situés dans une plage de 55 à 85 dB(A).

Niveau en dB	Nature des bruits	Impression subjective	Conversation
140	Turboréacteur au banc d'essai. Sortie de la tuyère	Destruction de l'oreille	Impossible
130	Marteau-pilon	Seuil de douleur	
120	Coups de marteau sur acier	Bruits supportables un court instant	
110	Atelier de chaudronnerie	Bruits très pénibles	En criant
100	Scie à bois à 1 m. Marteau pneumatique à 3 m		
90	Forge		
80	Atelier de tournage. Circulation intense à 1 m	Supportables mais bruyants	A voix forte
70	Restaurant bruyant	Bruits courants	A voix normale
60	Grands magasins. Conversation normale		
50	Appartement donnant sur rue animée, fenêtres ouvertes		
40	Bureau tranquille	Calme	A voix chuchotée
30	Jardin calme	Très Calme	
20	Studio d'enregistrement	Calme	
10	Laboratoire d'acoustique	Silence anormal	
0	Seuil d'audibilité		

Figure 98 : Echelle de bruits

#### 3.5.1.2. Contexte réglementaire

##### Réglementation relative au bruit routier

Le bruit de la circulation automobile fluctue au cours du temps. La mesure instantanée (au passage d'un camion par exemple), ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition.

Les enquêtes et études menées ces vingt dernières années dans différents pays ont montré que c'était le cumul de l'énergie sonore reçue par un individu qui était l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit de trafic.

Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté Leq. En France, ce sont les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) qui ont été adoptées comme référence pour le calcul du niveau Leq. Les indices réglementaires s'appellent LAeq (6 h - 22 h) et LAeq (22 h - 6 h). Ils correspondent à la moyenne de l'énergie cumulée sur les périodes (6 h - 22 h) et (22 h - 6 h) pour l'ensemble des bruits observés.

Réglementation actuelle		
Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières		
Indicateurs de gêne : Leq (6h – 22h) en période diurne, Leq (22h – 6h) en période nocturne		
Infrastructures nouvelles :		
Usage et nature des locaux	Leq (6h – 22h)	Leq (22h – 6h)
Etablissement de santé, de soins et d'action sociale	60 dB (A).	55 dB (A).
Enseignement (sauf ateliers et locaux sportifs)	60 dB (A).	
Logement en zone d'ambiance sonore préexistante modérée : Leq (6h – 22h) < 65 dB (A) et Leq (22h – 6h) < 60 dB (A).	60 dB (A).	55 dB (A).
Autres logements	65 dB (A).	60 dB (A).
Activités industrielles, artisanales ou tertiaires non bruyantes en zone d'ambiance sonore préexistante modérée.	65 dB (A).	
Modification ou transformation significative d'une infrastructure existante : (contribution sonore augmentée de 2 dB)		
Contribution sonore de l'infrastructure avant travaux inférieure aux valeurs du tableau ci-dessus	Objectifs après travaux inférieurs aux valeurs du tableau ci-dessus	
Supérieure aux valeurs du tableau ci-dessus	Valeur existant avant travaux et inférieur à 65 dB (A) en période diurne et à 65 dB (A) en période nocturne	
Points noirs bruit : la Circulaire du 12 décembre 1997 du directeur des routes du Ministère des Transports : le niveau de 65 dB (A) en Leq (6h –22h) est retenu comme objectif.		

Figure 99 : Réglementation relative au bruit routier



### Classement sonore des infrastructures de transport terrestre

Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue un dispositif réglementaire préventif. Il se traduit par la classification du réseau de transports terrestres en tronçons auxquels sont affectées une catégorie sonore, ainsi que par la délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit », dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée.

Arrêté et publié par le préfet après consultation des communes concernées, le classement sonore n'est ni une servitude, ni un règlement d'urbanisme, mais une règle de construction fixant les performances acoustiques minimales que les futurs bâtiments devront respecter. Il constitue également une base d'informations utile à l'établissement d'un plan d'actions complémentaires à la réglementation sur l'isolation acoustique des locaux.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence présentés ci-dessous.

L'aménagement se fera le long de la RD 48 qui est classée en 3<sup>ème</sup> catégorie au titre du classement sonore des infrastructures de transport terrestre. Ainsi, le site d'insertion du projet se localise dans un secteur de nuisance acoustique.

Niveau sonore de réf. diurne LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de réf. nocturne LAeq (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Zone de bruit maxi de part et d'autre de la route
L > 81	L > 76	1	d = 300 m
76 < L < 81	71 < L < 76	2	d = 250 m
70 < L < 76	65 < L < 71	3	d = 100 m
65 < L < 70	60 < L < 65	4	d = 30 m
60 < L < 65	55 < L < 60	5	d = 10 m

**Figure 100 : Classement des différentes infrastructures routières en fonction de leur niveau sonore.**  
Source : INERIS.

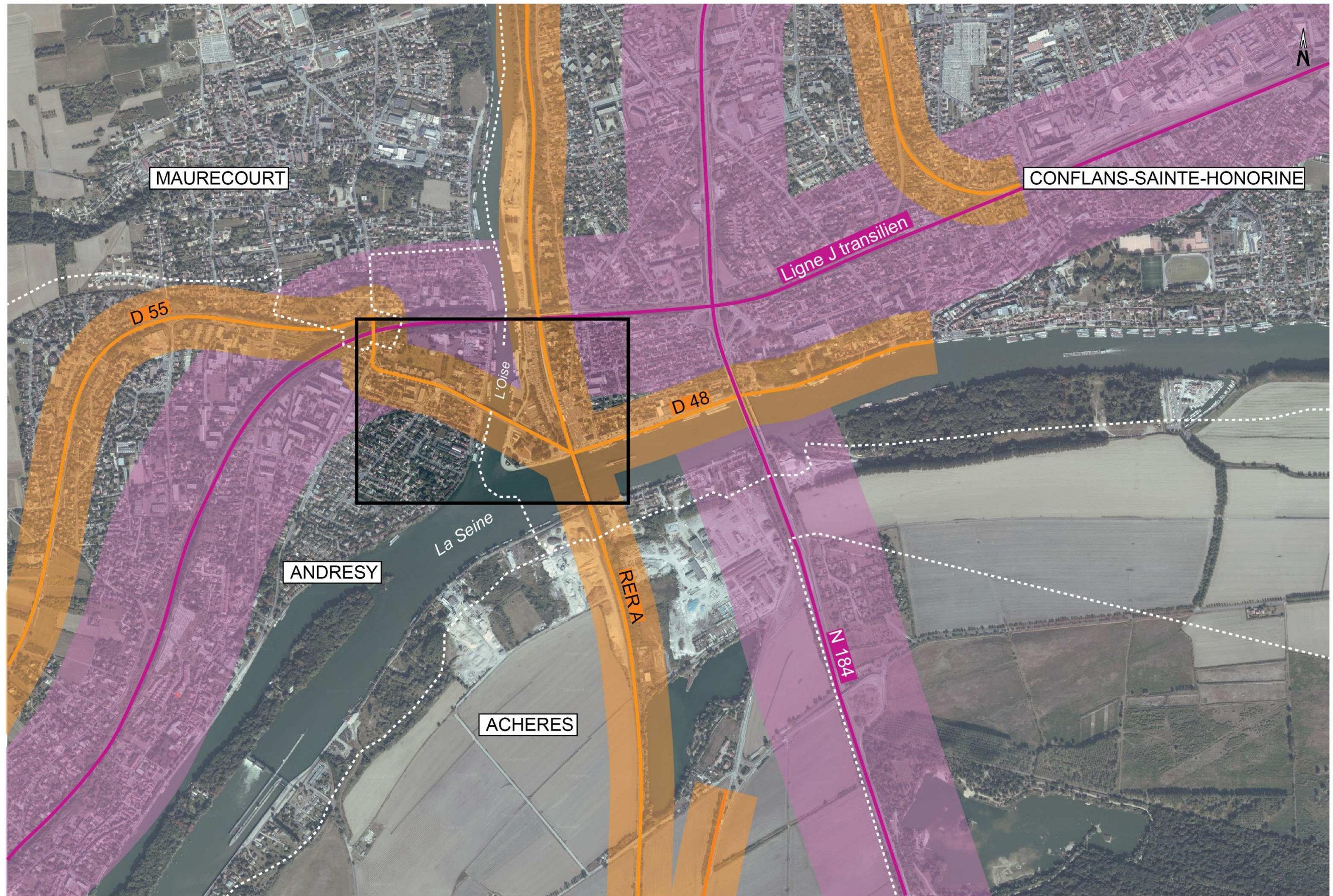
La carte page suivante présente le classement des infrastructures routières situées à proximité du projet d'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48.

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre des Yvelines, établi par la Direction Départementale des Territoires des Yvelines, indique que :

- la RD 48, le long de laquelle l'aménagement pour piétons et cycles viendra s'implanter, est classée en 3<sup>ème</sup> catégorie, ce qui implique un secteur de nuisance acoustique de 100 m de part et d'autre des voiries,
- la principale source de nuisance sonore s'avère être les voies de chemin de fer. La voie 338 (ligne A du RER) est classée en 3<sup>ème</sup> catégorie et la voie 334 (ligne J du Transilien) est elle classée en 1<sup>ère</sup> catégorie, ce qui implique un secteur de nuisance acoustique de 300 m de part et d'autre des voies,
- la N 184 est classée en 1<sup>ère</sup> catégorie au niveau de Conflans-Sainte-Honorine. Cette voie se trouve à l'Est de la zone d'implantation de la passerelle, le secteur de nuisance acoustique de 300 m ne se superpose donc pas avec la zone de travaux du projet de passerelle.

Compte tenu de ces données, le site d'insertion du projet d'aménagement pour piétons et cycles, se localise dans un secteur de nuisance acoustique.







### 3.5.2. La qualité de l'air

L'air est constitué de 78 % d'azote, 21 % d'oxygène et 1 % d'autres gaz. Outre les gaz rares (argon, xénon, etc.), ce 1 % peut contenir des polluants c'est-à-dire des traces de composés, en proportions infimes, qui suffisent à être dangereux pour l'homme.

Leurs origines sont diverses : soit liées aux activités de l'homme (automobile, industrie, etc.), soit liées directement à la nature (océans, forêts, volcans, etc.). Les éléments météorologiques, et plus particulièrement le vent, jouent un rôle essentiel dans la dispersion des polluants.

#### 3.5.2.1. Les valeurs de référence

Le décret n°2007-1479 du 12 octobre 2007 relatif à la qualité de l'air et modifiant le code de l'Environnement (articles R.221-1 et suivants du code l'Environnement), fixe les seuils à respecter pour les différents polluants (cf. tableau ci-contre). En outre plusieurs normes de qualité de l'air sont définies :

- **Objectif de qualité** : un niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble ;
- **Valeur cible** : un niveau à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné, et fixé afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble ;
- **Valeur limite** : un niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble ;
- **Seuil d'information et de recommandation** : un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de groupes particulièrement sensibles au sein de la population et qui rend nécessaires l'émission d'informations immédiates et adéquates à destination de ces groupes et des recommandations pour réduire certaines émissions ;
- **Seuil d'alerte** : un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé de l'ensemble de la population ou de dégradation de l'environnement, justifiant l'intervention de mesures d'urgence.

DIOXYDE d'AZOTE (NO <sub>2</sub> )			
Objectif de qualité	40 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile	
Valeurs limites pour la protection de la santé humaine	200 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	
	40 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile	
Niveau critique annuel d'oxydes d'azote pour la protection de la végétation	30 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile	
Seuil de recommandation et d'information	200 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne horaire	
Seuils d'alerte	400 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne horaire dépassé pendant 3 heures consécutives	
	ou si 200 µg/m <sup>3</sup> en moyenne horaire à J-1 et à J, et prévision de 200 µg/m <sup>3</sup> à J+1		
OZONE (O <sub>3</sub> )			
Objectif de qualité pour la protection de la santé	120 µg/m <sup>3</sup>	pour le maximum journalier de la moyenne sur 8 heures pendant une année civile	
Objectif de qualité pour la protection de la végétation	6 000 µg/m <sup>3</sup> .h	en AOT40, calculée à partir des valeurs sur 1 heure de mai à juillet	
Valeur cible pour la protection de la santé humaine	120 µg/m <sup>3</sup>	maximum journalier de la moyenne sur 8 heures à ne pas dépasser plus de 25 jours par année civile (en moyenne sur 3 ans)	
Valeur cible pour la protection de la végétation	18 000 µg/m <sup>3</sup> .h	en AOT40, calculée à partir des valeurs sur 1 heure de mai à juillet (en moyenne sur 5 ans)	
Seuil de recommandation et d'information	180 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne horaire	
Seuil d'alerte	240 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne horaire	
Seuils d'alerte pour la mise en œuvre progressive de mesures d'urgence	1er seuil : 240 µg/m <sup>3</sup>	moyenne horaire pendant 3 heures consécutives	
	2 <sup>e</sup> seuil : 300 µg/m <sup>3</sup>	moyenne horaire pendant 3 heures consécutives	
	3 <sup>e</sup> seuil : 360 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne horaire	



MONOXYDE de CARBONE (CO)			
Valeur limite pour la protection de la santé humaine	10 mg/m <sup>3</sup> soit 10 000 µg/m <sup>3</sup>	pour le maximum journalier de la moyenne glissante sur 8 heures	
PARTICULES (PM <sub>10</sub> )			
Objectif de qualité	30 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile	
Valeurs limites pour la protection de la santé humaine	50 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 35 fois par an	
	40 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile	
Seuil de recommandation et d'information	50 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne journalière selon modalités de déclenchement par arrêté du ministre chargé de l'environnement	
Seuil d'alerte	80 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne journalière selon modalités de déclenchement par arrêté du ministre chargé de l'environnement	
DIOXYDE de SOUFRE (SO <sub>2</sub> )			
Objectif de qualité	50 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile	
Valeurs limites pour la protection de la santé humaine	350 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne horaire à ne pas dépasser plus de 24 fois par année civile	
	125 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne journalière à ne pas dépasser plus de 3 fois par année civile	
Niveau critique pour la protection de la végétation	20 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile et en moyenne sur la période du 1er octobre au 31 mars	
Seuil de recommandation et d'information	300 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne horaire	
Seuil d'alerte	500 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne horaire pendant 3 heures consécutives	
BENZÈNE			
Objectif de qualité	2 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile	
Valeur limite pour la protection de la santé humaine	5 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile	
BENZO(A)PYRÈNE			
Valeur cible à compter de 2013	1 ng/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM <sub>10</sub>	

MÉTAUX LOURDS			
Objectif de qualité		0.25 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile
Valeur limite pour la protection de la santé humaine	Plomb (Pb)	0,5 µg/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle civile
Valeur cible à compter de 2013	Arsenic (As)	6 ng/m <sup>3</sup>	en moyenne annuelle du contenu total de la fraction PM <sub>10</sub>
	Cadmium (Cd)	5 ng/m <sup>3</sup>	
	Nickel (Ni)	20 ng/m <sup>3</sup>	

Figure 101 : Normes de qualité de l'air  
Source : Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

### 3.5.2.2. Le contexte régional et local

#### Les polluants atmosphériques

Les polluants atmosphériques sont trop nombreux pour être surveillés en totalité. Certains d'entre eux sont choisis car ils sont représentatifs de certains types de pollution (industrielle ou automobile) et/ou parce que leurs effets nuisibles pour l'environnement et/ou la santé sont déterminés. Les principaux indicateurs de pollution atmosphérique sont les suivants :

#### Dioxyde de soufre : SO<sub>2</sub>

Les émissions de dioxyde de soufre dépendent de la teneur en soufre des combustibles (gazole, fuel, charbon...). Elles sont principalement libérées dans l'atmosphère par les cheminées des usines (centrales thermiques...) ou par les chauffages. Le secteur automobile Diesel contribue, dans une faible mesure, à ces émissions.

#### Particules en suspension : PS

Les combustions industrielles, le chauffage domestique et l'incinération des déchets sont parmi les émetteurs de particules en suspension. Toutefois, la plus grande part de ces émissions provient des transports (environ 40%). Les poussières les plus fines sont surtout émises par les moteurs Diesel.

#### Oxydes d'azote : NO<sub>x</sub>

Les émissions d'oxydes d'azote apparaissent dans toutes les combustions à hautes températures de combustibles fossiles (charbon, fuel, pétrole...). Le secteur des transports est responsable de plus de 60% des émissions de NO<sub>x</sub> (les moteurs Diesel en rejettent deux fois plus que les moteurs à essence catalysés). Le monoxyde d'azote (NO) rejeté par les pots d'échappement est oxydé par l'ozone et se transforme en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>).



### Ozone : O3

L'ozone protège les organismes vivants en absorbant une partie des rayons ultra-violet dans la haute atmosphère. Toutefois, à basse altitude, ce gaz fortement oxydant est nuisible si sa concentration augmente trop fortement. C'est notamment le cas lorsque se produit une réaction chimique entre le dioxyde d'azote ou les hydrocarbures imbrûlés (polluants d'origine automobile) et le dioxygène de l'air. Cette réaction nécessite des conditions climatiques particulières :

- fort ensoleillement,
- températures élevées,
- faible humidité,
- absence de vent,
- phénomène d'inversion de température.

### Monoxyde de carbone : CO

Les émissions de monoxyde de carbone proviennent à 43% environ du trafic routier bien que le monoxyde de carbone ne représente en moyenne que 6% des gaz d'échappement d'un véhicule à essence et qu'un véhicule Diesel en émette 25 fois moins.

### Composés Organiques Volatils : COV

Les composés organiques volatils (dont le benzène) sont libérés lors de l'évaporation des carburants (remplissage des réservoirs), ou dans les gaz d'échappement. Ils sont émis majoritairement par le trafic automobile (34%), le reste des émissions provenant de processus industriels de combustion.

### Les émissions polluantes en Ile-de-France

Le tableau suivant présente les émissions régionales en Ile-de-France, et ce par secteur d'activité pour l'année 2005.

Émissions annuelles (en en kT)	NOx	SO <sub>2</sub>	COVNM	PM10	GES
Trafic routier	64	1	28	6	13 797
Secteur résidentiel et tertiaire	23	10	38	5	20 440
Production d'énergie	8	14	1	1	3 577
Industrie manufacturière	4	1	50	5	3 066
Traitement de déchets	6	1	0	0	5 110
Plates-formes aéroportuaires	7	1	1	0	1 533
Trafic ferroviaire et fluvial	1	0	0	0	0
Agriculture	4	1	1	3	3 577
Emissions naturelles	0	0	16	0	0
<b>Emissions totales (en kT)</b>	<b>119</b>	<b>27</b>	<b>134</b>	<b>19</b>	<b>51 100 eq CO<sub>2</sub></b>

Figure 102 : Rejets totaux dans l'air en Ile-de-France pour l'année 2005 (mis à jour en 2007) (Source : CITEPA)

En 2005, les émissions des principaux polluants dans l'atmosphère francilien ont été de 119 kT d'oxydes d'azote, 27 kT d'oxydes de soufre, 134 kT de composés organiques volatils, 19 kT de particules PM10 et plus de 51 000 kT d'équivalent CO<sub>2</sub> (Sommes des gaz à effet de serre : CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O).

Avec plus de la moitié des émissions, le trafic routier est le principal contributeur aux émissions atmosphériques d'Ile de France pour les oxydes d'azote (53 %). Il en est de même pour les particules (28 %). C'est également un émetteur important de COV. Le secteur résidentiel et tertiaire est également un émetteur important : en seconde position pour les NOx, le SO<sub>2</sub>, le COVNM, et les PM10 (respectivement 19, 36, 28 et 26%).

Le secteur industriel se distingue par plus de 50 % des émissions d'oxydes de soufre liées à la production d'électricité par les centrales thermiques et des émissions de COV et particules liées aux industries manufacturières. Enfin, 6 % des oxydes d'azote sont émis par les plateformes aéroportuaires, 14 % des particules sont dues à l'agriculture et 12 % des composés organiques volatils sont d'origine naturelle.

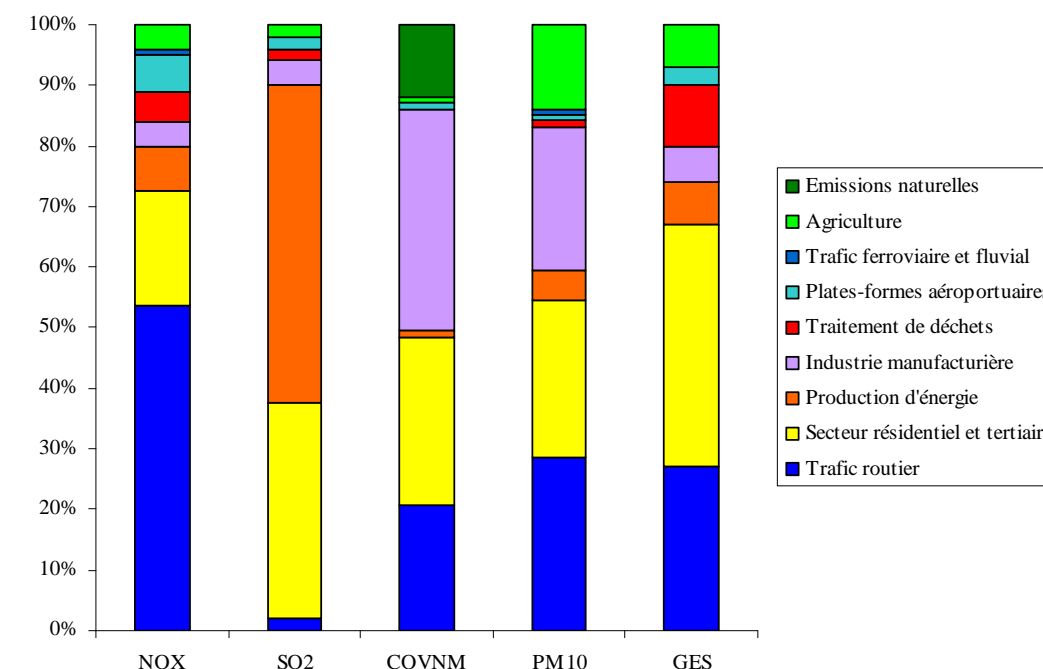


Figure 103 : Proportions des différents secteurs d'activités dans les émissions de polluants en région Ile-de-France pour l'année 2005 (mis à jour en 2007)  
Source : CITEPA

### Emissions liées au trafic routier

La pollution d'origine routière est marquée en Ile-de-France. Le réseau routier et autoroutier est très dense (plus de 1 000 km d'autoroutes et de voies rapides, 1 500 km de routes nationales et 8 600 km de routes départementales). En 2001, les franciliens ont réalisé quotidiennement plus de 35 millions de déplacements, dont 43% sont effectués par les habitants de la Grande Couronne, 37% par des habitants de Petite couronne et 20% par les Parisiens.

Afin d'évaluer la part de la pollution due à l'automobile, AIRPARIF a réalisé un inventaire des émissions liées au trafic routier basé sur des données de trafic fournies par la DREIF (Direction Régionale de l'Équipement d'Ile-de-France). Les résultats de ces calculs pour le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes d'azotes (NOx) sont illustrés par les cartes suivantes :



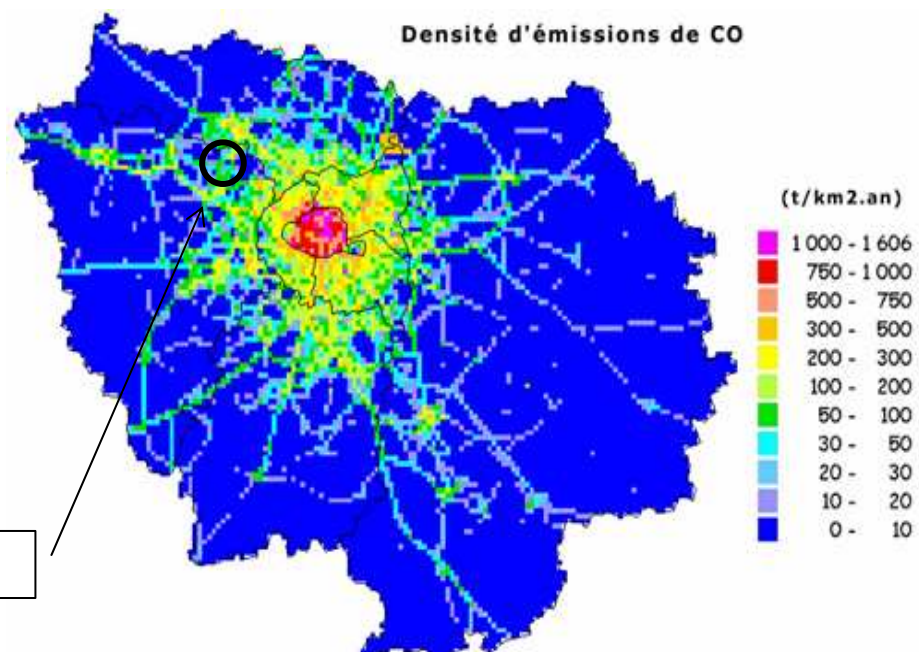


Figure 104 : Carte régionale des densités annuelles d'émissions de CO en Ile-de-France  
Source : AIRPARIF/DRIRE Ile-de-France, cadastre 2000

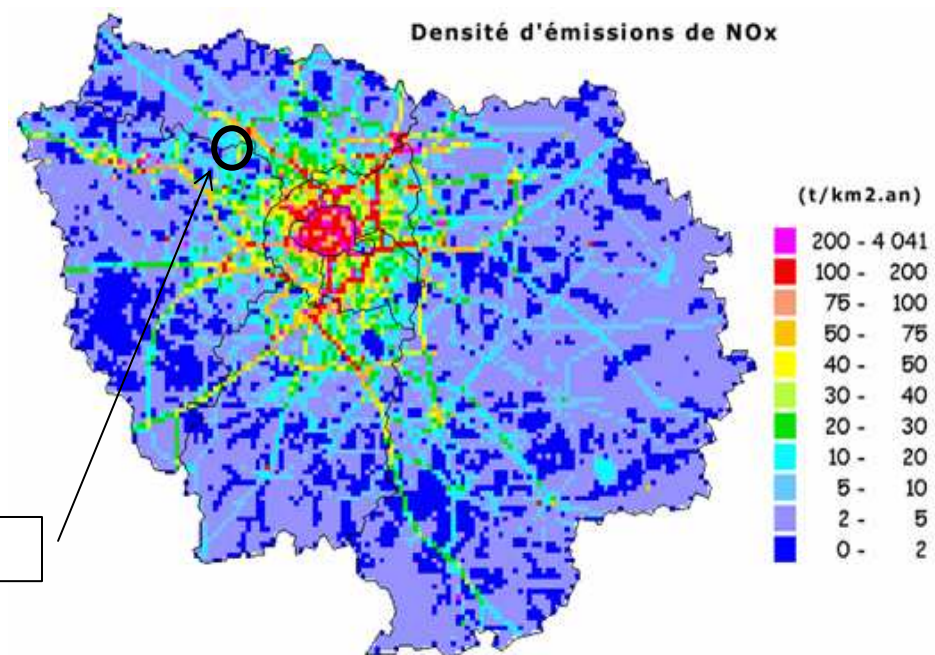


Figure 105 : Carte régionale des densités annuelles d'émissions de NOx en Ile-de-France  
Source : AIRPARIF/DRIRE Ile-de-France, cadastre 2000

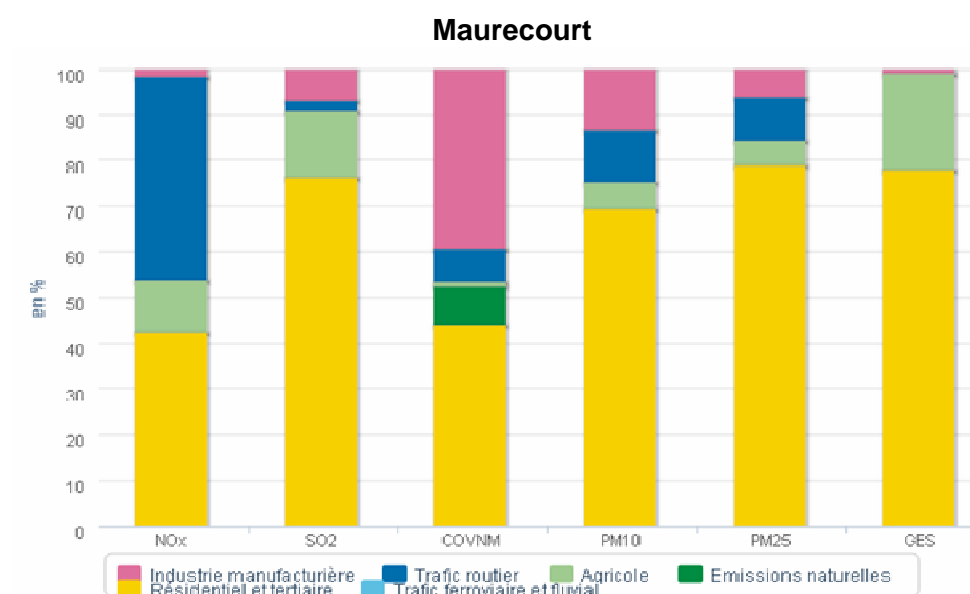
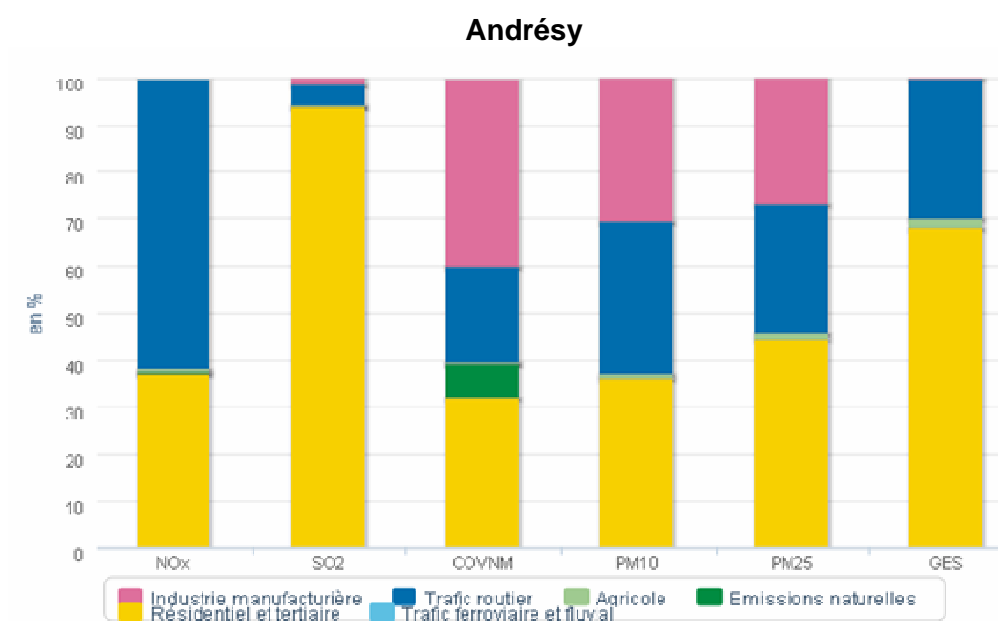
La zone d'étude se situe en-dehors du cœur dense de Paris, source principale d'émissions polluantes de la région parisienne. Néanmoins, la zone reste influencée par une pollution atmosphérique notable du fait de sa proximité immédiate avec des axes de circulation relativement importants, notamment la RD 48 et la RD 55.

*Les émissions polluantes sur les communes de l'aire d'étude*

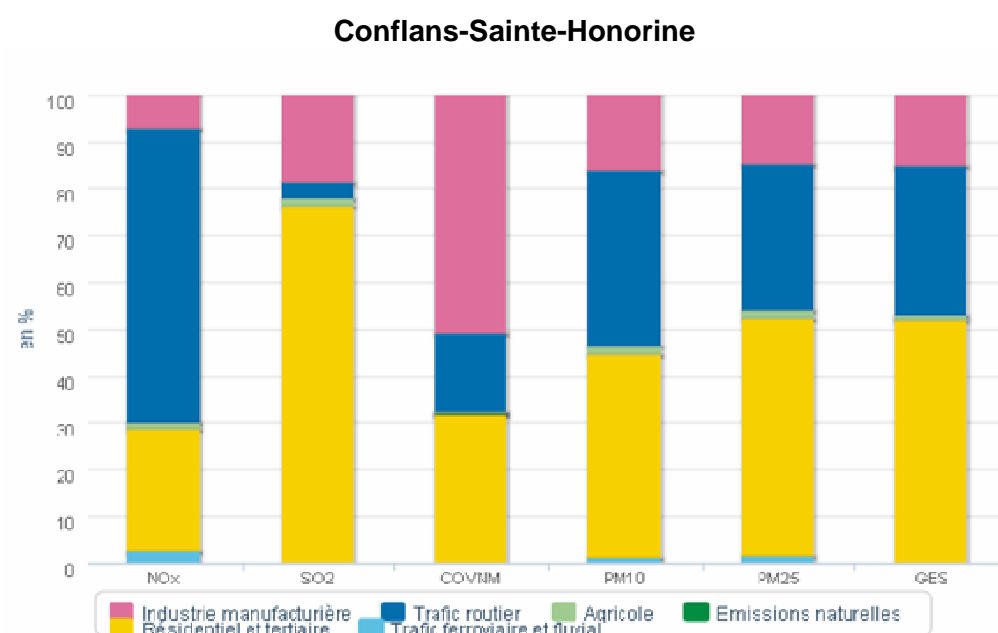
Les résultats des évaluations réalisées par Airparif sont présentés ci-après pour les communes de l'aire d'étude. Les graphiques suivants présentent les émissions totales et leur répartition par secteur d'émission pour chaque polluant.

Communes	NOx	SO2	COVNM	PM10	PM25	GES
Andrésy	51t	6t	84t	8t	6t	25795kt
Conflans-Sainte-Honorine	10t	2t	35t	3t	3t	5579kt
Maurecourt	201t	27t	289t	29t	24t	93409kt

Figure 106 : Bilan des émissions annuelles sur les communes de l'aire d'étude  
(Source : Airparif, estimations faites en 2010 pour l'année 2007)







**Figure 107 : Part des différents secteurs d'activités dans les émissions de polluants sur les communes de l'aire d'étude**  
(Source : Airparif)

Selon le type de commune (plus ou moins urbaine ou rurale) et leurs activités propres, les parts de chacun des secteurs dans les rejets en polluants sont assez variables, comme le font apparaître les graphes précédents.

Le secteur du résidentiel tertiaire constitue la principale source d'émissions de dioxyde de soufre (plus 70% des émissions) pour l'ensemble des communes. C'est de plus, l'un des principaux émetteur, avec le transport routier de particules fines et de gaz à effet de serre.

En revanche, malgré le passage de navires marchands et le passage de train de fret, ce secteur d'activité représente une part négligeable des émissions polluantes sur l'ensemble des communes de l'aire d'étude.

L'industrie manufacturière est responsable d'une part très variable d'émission des polluants suivant les communes. Elle représente cependant une part très importante des émissions de COVNM sur le secteur d'étude (de 40% à 50%). La pollution industrielle est particulièrement présente sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine.

L'agriculture représente une part non négligeable des émissions sur la commune de Maurecourt. C'est en effet, sur cette commune que l'on observe la plus grande superficie de terres agricoles, la commune de Conflans-Sainte-Honorine étant particulièrement urbanisée et Andrésy ne présentant qu'une faible proportion de terres cultivées.

Les sources biogéniques (Sources naturelles : comme les volcans, les incendies, les mers, les forêts ...), représentent une part négligeable sur l'ensemble des communes. Il est toutefois possible d'observer une part plus importante des sources biogéniques dans les émissions de COVNM.

Enfin, le trafic routier est le principal responsable (à plus de 60% en moyenne) des émissions de NOx. Il est cependant plus faible sur la commune de Maurecourt car cette ville est moins urbanisée et ne dispose pas de voies structurantes à forte fréquentation sur son territoire. Il intervient également à hauteur de 25% à plus de 40% environ dans les émissions de particules fines, et à 30% en moyenne dans les émissions de gaz à effet de serre (excepté sur le territoire de Maurecourt où le trafic est

moindre). Ainsi, les polluants qui, en première approche, semblent plus spécifiques du trafic routier sont les NOx et les particules fines et de manière moindre, les GES.

Les Gaz à Effets de Serre (CH<sub>4</sub>, CO<sub>2</sub>, N<sub>2</sub>O) représentent les polluants les plus émis sur l'ensemble des communes de l'aire d'étude. On a ensuite en plus petite quantité les émissions de COVNM puis de NOx. Enfin, les particules fines (PM<sub>10</sub> et PM<sub>25</sub>) et le SO<sub>2</sub>, qui sont émis en quantités plus faibles. Les trois communes de l'aire d'étude ont une qualité de l'air plutôt bonne avec une majorité de jours dans l'année qui ont un indice atmosphérique de bonne qualité.

### 3.5.3. Le traitement des déchets

#### 3.5.3.1. Contexte réglementaire pour la gestion des déchets

La loi du 15 juillet 1975 fixe les premiers cadres réglementaires de la gestion des déchets (responsabilité de son élimination par le producteur, obligation donnée aux collectivités d'éliminer les déchets ménagers). C'est à partir de la loi du 13 juillet 1992 qu'est posé le principe de «déchets ultimes» comme déchets ne pouvant pas être traités dans les conditions techniques et économiques du moment. Elle instaure par ailleurs, l'obligation d'une planification de l'élimination des déchets au niveau départemental. L'objectif de cette loi est de valoriser au maximum les déchets par réemploi, recyclage, compostage ou, à défaut, production d'énergie.

Le Code de l'Environnement (partie législative) Livre V Titre IV Chapitre I° traite de l'élimination des déchets et de la récupération des matériaux articles 541-1 à 541-50 et Livre I Titre II Chapitre IV.

Ce code :

- définit les priorités de gestion des déchets ;
- prévoit la réalisation de plans départementaux et régionaux pour l'élimination des déchets ;
- présente la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement et prévoit la délivrance d'autorisations préalables pour l'exploitation d'unités de traitement ou stockage des déchets.

De plus le Code Général des Collectivités Territoriales instaure la responsabilité des communes pour l'élimination des déchets des ménages.

La thématique des déchets en Ile-de-France est régie par :

- des plans départementaux (ou études locales) pour la gestion des déchets du BTP,
- trois documents à compétence régionale depuis novembre 2005 : le Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDMA), le Plan Régional d'Élimination des Déchets Dangereux (PREDD) et le Plan Régional d'Élimination des Déchets d'Activités de Soins (PREDAS).

Ces trois derniers plans ont été adoptés le 26 Novembre 2009.

Les déchets sont définis réglementairement en trois classes :

- les déchets dangereux (DD) de classe I susceptibles d'avoir un fort impact sur l'environnement,
- les déchets de classe II, caractérisés par les déchets ménagers et assimilés (DMA) dont la dégradation est susceptible d'avoir un impact sur l'environnement. Ils sont gérés principalement par les services publics et les déchets non dangereux (DND) gérés généralement par des opérateurs privés,
- les déchets inertes (DI) de classe III dont l'impact sur l'environnement est limité du fait de leur caractère inerte.



### 3.5.3.2. Grenelle Environnement : un politique déchet ambitieuse

Les engagements du Grenelle Environnement sur les déchets sont traduits dans le plan d'actions sur les déchets publié par le Ministère du Développement Durable en septembre 2009.

L'objectif de la politique nationale traduite dans ce plan est de poursuivre et amplifier le découplage entre croissance et production de déchets.

Cet objectif exige des politiques volontaristes, cohérentes et hiérarchisées : priorité à la réduction à la source, développement de la réutilisation et du recyclage, extension de la responsabilité des producteurs, réduction de l'incinération et du stockage.

Le plan d'actions, qui couvre la période 2009-2012, vise les objectifs quantifiés fixés par la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement du 3 août 2009 :

- Réduire de 7% la production d'ordures ménagères et assimilés par habitant sur les cinq premières années ;
- Porter le taux de recyclage matière et organique des déchets ménagers et assimilés à 35% en 2012 et 45% en 2015. Ce taux est fixé à 75% dès 2012 pour les déchets des entreprises et pour les emballages ménagers ;
- Diminuer de 15% d'ici 2012 les quantités partant à l'incinération ou au stockage.

Ces objectifs ambitieux supposent l'implication de tous les partenaires concernés : Etat, collectivités locales, acteurs économiques, professionnels du déchet, associations, citoyens.

L'augmentation progressive de la taxe générale sur les activités polluantes, votée dans la loi de finances pour 2009, permet de renforcer significativement l'engagement de l'Etat, qui a confié à l'ADEME une mission de soutien technique et financier aux opérations locales. Les crédits consacrés annuellement par l'ADEME à cette politique passe ainsi de 55 M€ en 2008 à 259 M€ en 2011.

Pour les mettre en œuvre, l'ADEME a adopté, en octobre 2009, un nouveau dispositif de soutiens financiers qui privilégie les aides à la mise en place d'actions de prévention ambitieuses, au développement de la redevance incitative, aux opérations de recyclage et de valorisation organique, à l'optimisation des déchèteries et des centres de tri, mais aussi à la recherche en matière d'impacts environnementaux et sanitaires des déchets ou d'éco-conception.

### 3.5.3.3. Organisation administrative de la gestion des déchets par le service public

De par la loi du 15 juillet 1975, le maire est responsable de la gestion des déchets ménagers. Celui-ci peut, soit décider d'assumer cette responsabilité directement, soit décider de la déléguer à une structure intercommunale. La Loi Chevènement du 12 juillet 1999 relative au « renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale » a permis de clarifier sensiblement l'exercice de la compétence déchets par les collectivités locales, même si aujourd'hui des situations « non-conformes » subsistent.

En Ile-de-France, la compétence de collecte est assurée par 68 groupements de communes, qui réunissent 85% des communes franciliennes. On dénombre 15 communautés d'agglomération, 20 communautés de communes ; 1 Syndicat d'agglomération nouvelle et 32 syndicats mixtes ou syndicats intercommunaux.

Sur la commune de Maurecourt, la collecte des déchets est assurée par le SMIRTOM du Vexin (Syndicat Mixte de Ramassage et de Traitement des Ordures Ménagères) qui regroupe 93 communes dans le Val-d'Oise et les Yvelines soit environ 90 000 habitants.

Sur les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, la collecte est assurée par le syndicat mixte SIDRU (Syndicat Intercommunal pour la Destruction des Résidus Urbains). Le SIDRU regroupe 15 communes du nord des Yvelines soit un bassin d'environ 200.000 habitants.

L'Ile-de-France fait office d'exception car la planification départementale en matière de déchets ménagers est devenue régionale en 2004. C'est la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (et le décret d'application du 29 novembre 2005) qui a finalement confié au Conseil Régional la tâche d'élaborer le Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA) voué à remplacer les huit plans départementaux.

Les objectifs du nouveau plan d'élimination des déchets de la région Ile-de-France sont de :

- préserver les ressources,
- optimiser les filières de traitement,
- réduire les distances pour le transport des déchets par la route,
- connaître les coûts de la gestion des déchets,
- innover et développer un pôle de recherche.

Sur la commune de Maurecourt la collecte des déchets est assurée par le SMIRTOM du Vexin (Syndicat Mixte de Ramassage et de Traitement des Ordures Ménagères).

Sur les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine la collecte est assurée par le syndicat mixte SIDRU (Syndicat Intercommunal pour la Destruction des Résidus Urbains).



### 3.6. LE PATRIMOINE, LE TOURISME ET LES LOISIRS

#### 3.6.1. Les monuments historiques

La protection des monuments historiques est régie par le livre VI du code du patrimoine (anciennement loi modifiée du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques).

Le code du patrimoine distingue :

- les monuments historiques classés : monument ou partie de monument dont la conservation présente, du point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public. Le classement est sous l'autorité du ministre de la culture et de la communication ;
- les monuments historiques inscrits à l'inventaire supplémentaire : monument ou partie de monument qui, sans justifier de demande de classement immédiat, présente un intérêt d'histoire ou d'art suffisant pour être préservé.

Tout monument historique bénéficie d'un périmètre de protection de 500 m de rayon, affecté d'une servitude opposable aux tiers. Les articles L621-1, L621-2 et L621-7 du code du patrimoine définissent comme étant dans le champ de visibilité toute autre construction visible du monument ou visible en même temps que lui et située dans le périmètre de protection de 500 m. Ainsi, conformément à la réglementation, toute construction nouvelle, restauration ou modification située dans ce champ de visibilité doit obtenir l'accord préalable de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) s'il est classé, ou faire l'objet d'une déclaration préalable, s'il est inscrit.

De plus, selon le livre VI du code du patrimoine, l'avis de l'ABF et/ou de l'autorité administrative doit être systématiquement demandé pour les travaux sur et aux abords des monuments historiques (y compris inscrits). La délivrance d'un permis de construire, ou de démolir, après leur consultation vaut autorisation.

**Aucun monument historique n'est concerné par l'aire d'étude. Les monuments historiques localisés au sein des communes de la zone d'étude sont présentés dans le tableau ci-dessous.**

Commune	Monuments historiques	Protection	Date de protection
Andrésey	Croix romane	Classé	04/05/1943
	Eglise Saint-Germain	Classé	25/04/1949
	Pavillon chinois du « Rêve Cottage »	Inscrit	12/06/2006
Conflans-Sainte-Honorine	Tour Montjoie	Classé	03/10/1997
	Eglise Saint-Maclou	Classé	18/10/1993
	Crypte de l'ancien prieuré	Inscrit	29/06/1950
Maurecourt	-	-	-

**Figure 108 : Monuments historiques protégés, localisés dans les communes de la zone d'étude**  
Source : DRAC

Six monuments historiques classés ou inscrits sont présents sur les communes d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, mais aucun n'est concerné par la zone d'étude.

#### 3.6.2. Les sites inscrits et classés

Issue de la loi du 2 mai 1930, la protection des sites est à présent organisée par le titre IV chapitre 1er du Code de l'Environnement. Les monuments naturels et les sites naturels de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, supposent au nom de l'intérêt général leur conservation en l'état et la préservation de toutes atteintes graves. La politique des sites a pour objectif de préserver les espaces de qualité et remarquables au plan paysager.

De la compétence du ministère en charge de l'écologie, cette mesure est mise en œuvre localement par la DRIEE et les Services Départementaux de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) sous l'autorité des préfets de département. Tous les travaux susceptibles de modifier l'état ou l'aspect des lieux d'un site sont soumis au contrôle du Ministre chargé des sites ou du Préfet du département.

Il existe deux niveaux de protection : le classement et l'inscription.

Un site classé est un site de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, dont la qualité appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état et la préservation de toute atteinte grave. Le classement concerne des espaces naturels ou bâtis, quelle que soit leur étendue. Cette procédure est très utilisée dans le cadre de la protection d'un "paysage", considéré comme remarquable ou exceptionnel.

Un site inscrit est un espace naturel ou bâti de caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque qui nécessite d'être conservé. La procédure d'inscription peut être à l'initiative des services de l'État (DRIEE, SDAP), de collectivités, d'associations, de particuliers ... L'inscription est prononcée par arrêté du Ministre en charge des sites. En site inscrit, l'administration doit être informée au moins 4 mois à l'avance des projets de travaux. L'Architecte des Bâtiments de France émet un avis simple, sauf pour les permis de démolir qui supposent un avis conforme.

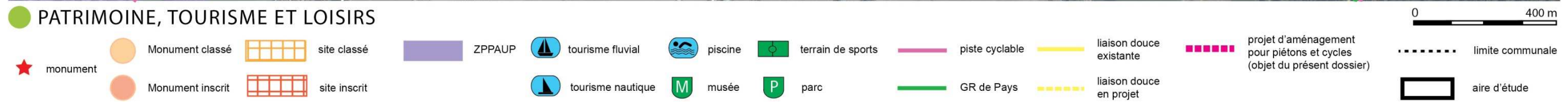
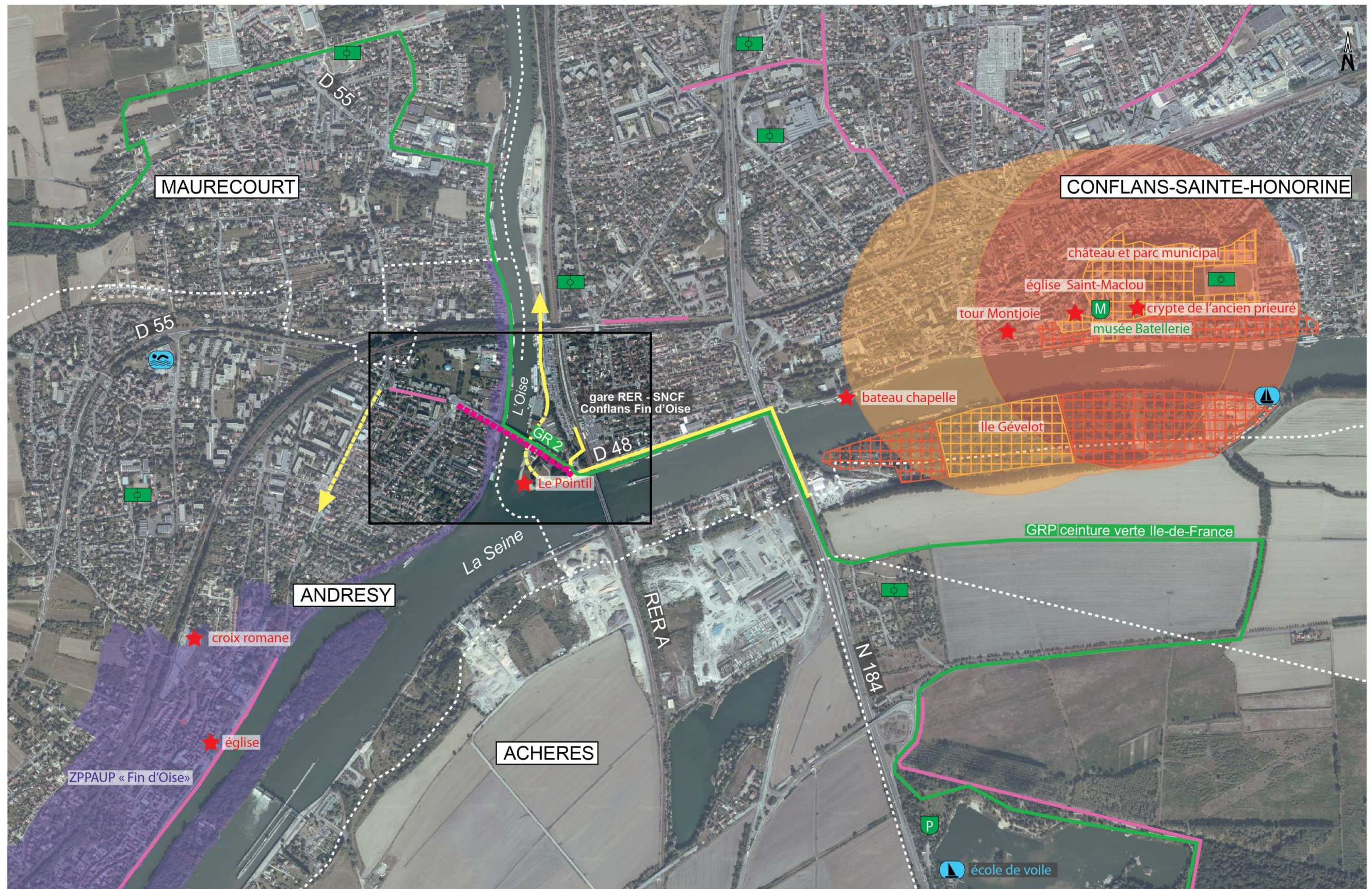
**Aucun site inscrit ou classé n'est localisé dans l'aire d'étude. Les sites inscrits ou classés localisés au sein des communes de la zone d'étude sont présentés dans le tableau ci-dessous.**

Commune	Type de protection	Nom du site	Date de l'arrêté	Superficie
Andrésey	-	-	-	-
Conflans-Sainte-Honorine	Site classé	Château et parc municipal	01/03/1944	8,2 ha
	Site classé	Partie de l'île Gévelot	25/08/1931	7,0 ha
	Site inscrit	Partie de l'île Gévelot	31/08/1931	14,5 ha
Maurecourt	-	-	-	-

**Figure 109 : Sites protégés de la zone d'étude.**  
Source : IAURIF

Trois sites protégés sont localisés sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine, mais aucun n'est concerné par la zone d'étude.







### 3.6.3. Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP)

La procédure des ZPPAUP instituée en 1983, a été modifiée en 1993 afin d'améliorer le dispositif de protection des abords des monuments historiques et des paysages. La création d'une ZPPAUP s'accompagne de la définition d'un périmètre et d'un règlement particulier qui définissent des règles de protections adaptées aux caractéristiques du patrimoine local, qui crée une servitude applicable autour des monuments historiques et dans les quartiers et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique, historique ou culturel.

Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager sont élaborées à l'initiative et sous la responsabilité de la commune, avec l'assistance de l'Architecte des Bâtiments de France. Elle est créée et délimitée, après enquête publique, par un arrêté du préfet de région avec l'accord de la commune et après avis de la Commission régionale du patrimoine et des sites.

La zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage (la publicité y est interdite). Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation ou de modification de l'aspect des immeubles compris dans le périmètre de la zone de protection sont soumis à autorisation spéciale. En effet, une fois la ZPPAUP créée elle s'impose aux particuliers, à la commune (la ZPPAUP, prime sur le plan d'occupation des sols) mais aussi à l'Etat, c'est-à-dire à l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). De plus, elle se substitue et suspend les effets, d'une part de la règle des 500 mètres de protection des abords des monuments historiques, et d'autre part des servitudes des sites inscrits compris dans son périmètre.

L'Architecte des Bâtiments de France a pour mission de vérifier que les demandes d'autorisation sont conformes aux dispositions de la ZPPAUP. Il devra donc y avoir un cahier des charges qui guidera les constructeurs ainsi que les Architectes des Bâtiments de France.

Par ailleurs, il convient de noter que les ZPPAUP seront remplacées progressivement par des Aires de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AMVAP). En effet, toute ZPPAUP mise en place avant la date d'entrée en vigueur de la loi du 12/07/2010 relative au Grenelle 2 de l'environnement doit être remplacée par une Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine dans un délai de 5 ans à compter de l'entrée en vigueur de cette loi.

Une grande partie du territoire de la commune d'Andrésy est règlementée comme Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain, et Paysager (ZPPAUP). Arrêtée le 30 octobre 2008, elle se substitue aux traditionnels périmètres de protection des monuments historiques. Cette ZPPAUP intègre d'ailleurs 2 édifices tous deux classés à l'inventaire des monuments historiques : l'église Saint-Germain et la croix romane du cimetière d'Andrésy.

La ZPPAUP d'Andrésy concerne le centre ancien, les berges, les îles, une partie des coteaux et le secteur du Fay. A l'instar des réglementations imposées par les périmètres de protection de 500 m des monuments historiques, tout projet inclus dans le périmètre d'une ZPPAUP doit en respecter le règlement.

L'aire d'étude du projet s'inscrit dans la zone V et N4 de la ZPPAUP « Fin d'Oise ».

La zone V se définit comme la frange urbanisée en bordure de la Seine et de l'Oise. Le règlement de cette zone concerne les bâtis à édifier, à modifier ou à restaurer. Ainsi, il ne concerne pas les travaux routiers.

La zone N4 « berge amont » se définit comme une voie de desserte et de promenade. Elle concerne « la voie des berges vers fin d'Oise » et le règlement de cette zone concerne le quai de l'Oise. L'objectif de la ZPPAUP est une protection et un aménagement du paysage des berges de cette zone.

Le projet s'inscrit au sein d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP), nouvellement appelées Aires de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AMVAP) qui concerne le quai de l'Oise coté Andrésy. Cette zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage qui concerne le bâti et les équipements au droit du quai.

### 3.6.4. Le patrimoine archéologique

La vallée de la Seine est particulièrement riche en matière de vestiges archéologiques. Le tableau ci-dessous recense sur chaque commune de l'aire d'étude le nombre de sites archéologiques en fonction de l'époque des vestiges qui y sont retrouvés.

Communes	Datation	Nombre de sites	Total
Andrésy	Néolithique final	1	8
	Moyen-âge	5	
	Epoque moderne	2	
Conflans-Sainte-Honorine	Néolithique	2	6
	Age du fer	1	
	Antiquité	1	
	Moyen-âge	1	
	Epoque moderne	1	
Maurecourt	Néolithique	3	10
	Age du fer	1	
	Moyen-âge	5	
	Epoque moderne	1	

Figure 110 : Patrimoine archéologique.

Le patrimoine archéologique datant de la période du moyen-âge est dense sur les communes de l'aire d'étude.

Toutefois, selon la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) aucun site archéologique n'est recensé à proximité de la zone de construction de la passerelle. Ainsi, compte tenu de sa localisation et de son importance, le projet d'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique.

Les communes concernées par le projet disposent d'un patrimoine archéologique important. Toutefois, selon la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles) aucun site archéologique n'est recensé à proximité de la zone d'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine.



### 3.6.5. Le tourisme et les loisirs

Dans les Yvelines le tourisme est fortement marqué par la présence du château de Versailles (hors zone d'étude), qui est l'une des principales attractions touristiques de France. En effet, 95% du tourisme dans ce département est concentré sur ce château. Toutefois, certains autres sites représentent un intérêt particulier. En effet, les Yvelines proposent un très large choix d'hébergements et de loisirs. Les communes de la zone d'étude disposent notamment de nombreux sites historiques et châteaux, notons notamment :

Sur la commune d'Andrésy :

- L'église Saint-Germain-de-Paris (XIII - XVI<sup>ème</sup> siècle) : classée monument historique, elle renferme des vitraux de l'époque de la renaissance, un orgue récemment restauré et des tableaux de peinture renommés et classés.
- Le marché couvert, situé le long des berges de la Seine.
- Les points de vue : le point de vue le plus remarquable se situe sur la RD 55, avenue Victor-Schoelcher. Une table d'orientation permet de découvrir le confluent de la Seine et de l'Oise avec à l'horizon une vue sur La Défense, la tour Eiffel et le Sacré Cœur.
- Les berges de la Seine et l'île Nancy constituent un lieu de promenade privilégié au cœur de la faune et de la flore.
- Les nombreuses architectures remarquables référencées dans la ZPPAUP.

Sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine :

- Le musée de la Batellerie qui présente la collection la plus riche de France sur la navigation fluviale.
- Le château de Conflans.
- Le bateau chapelle qui fait partie des 6 bateaux chapelles existant en France, qui se distingue par son parquet et ses vitraux.
- Le Port Saint-Nicolas : Avec ses centaines de péniches amarrées, le Port Saint-Nicolas est le lieu idéal pour une balade le long de sa promenade aménagée. Cette partie du port abrite les péniches d'anciens marins vivant à Conflans-Sainte-Honorine.
- Le Pointil : Situé au confluent de l'Oise et de la Seine, le Pointil offre un superbe point de vue sur l'île aux Cormorans, Andrésy, ville marinière voisine et sur le barrage écluse. Le Pointil accueille également le Monument National aux Morts de la Batellerie.
- L'église Saint-Maclou : Dominant le promontoire rocheux de Conflans-Sainte-Honorine, l'église Saint-Maclou fut édifiée à partir du 11<sup>ème</sup> siècle, et agrandie et modifiée jusqu'au 19<sup>ème</sup> siècle.
- La Tour Montjoie : Symbole du pouvoir des Seigneurs de Conflans, la tour Montjoie est l'un des plus beaux spécimens de donjon roman quadrangulaire subsistant en région parisienne. Elle fut bâtie au 11<sup>ème</sup> siècle dans un double rôle de résidence et de forteresse.

Sur la commune de Maurecourt :

- Château de Maurecourt du XVIII<sup>ème</sup> siècle.
- L'église Notre-Dame-de-la-Nativité qui fut construite au début du XVII<sup>ème</sup> siècle.

#### 3.6.5.1. Les chemins de randonnées et les circulations douces

De façon générale les bords de Seine et de l'Oise et les chemins de halage qui les bordent sont utilisés comme lieux de promenade car ces secteurs bénéficient d'un cadre paysager privilégié.

Les communes de la zone d'étude recèlent quelques chemins piétonniers longeant le fleuve. Ainsi, des sentiers de grande randonnée de pays (GPR), de grande randonnée (GR), et de petite randonnée (PR) sont recensés en marge de la zone d'étude et notamment :

- un diverticule du circuit de Grande Randonnée de Pays « Ceinture verte d'Île-de-France » traverse la commune d'Andrésy, ainsi qu'un diverticule du GRP des Yvelines qui traverse les communes d'Andrésy et de Maurecourt,
- des circuits de Petites randonnées (PR) sur la commune d'Andrésy.

#### 3.6.5.2. Les équipements de loisirs

A proximité de l'aire d'étude on trouve :

- 1 piscine à Andrésy (piscine intercommunale Sébastien Rouault),
- des terrains de sport en plein air à Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine,
- un terrain de tennis découvert à Conflans-Sainte-Honorine.

#### 3.6.5.3. Le tourisme fluvial et les ports fluviaux

La région Île-de-France dispose d'un réseau de 700 kilomètres de voies navigables variées, qu'il s'agisse du fleuve, des rivières ou des canaux. Sa situation est idéale, au carrefour des bassins de navigation Ouest, Centre, Est et Nord de la France, à proximité des bassins d'Europe du Nord. Enfin, elle est un point de passage, notamment en direction de la Méditerranée.

A ce titre, le tourisme fluvial est perçu depuis quinze ans comme une composante essentielle du tourisme francilien. Dès 1989, le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs d'Île-de-France le considérait comme « le vecteur d'image potentiellement le plus porteur pour la région ». C'est dans ce contexte que le conseil régional a adopté en février 1992 un schéma régional du tourisme fluvial en Île-de-France, ayant pour objectif « la définition d'axes directeurs pour l'intervention de la Région dans ce secteur et, secondairement, la constitution d'un cadre de référence pour l'établissement des concertations entre les acteurs.

En 1997, un schéma directeur du tourisme fluvial dans le Bassin parisien a été rédigé et voté par les Conseils régionaux d'Île-de-France, de Picardie, de Champagne-Ardenne, de Bourgogne, du Centre et de Haute Normandie. Il s'intégrait dans le cadre du contrat de plan interrégional, outil de mise en œuvre de la Charte du Bassin parisien (Article 11 du Contrat de plan interrégional). Il définissait les « axes d'intervention prioritaires » tout en laissant « à chaque région le soin de présenter la forme et l'identité de ses projets ». Ce schéma interrégional a toutefois été abandonné au moment de la signature du contrat de plan État-Région 2000-2006.

Dernier schéma en date, le schéma régional du tourisme et des loisirs en Île-de-France 2000-2010 envisage la problématique du tourisme fluvial à l'échelle du Bassin parisien et envisage une approche globale de développement, s'appuyant sur une évaluation de la demande comme préalable à tout aménagement.



L'ensemble de ces schémas prouve l'intérêt porté par les différentes collectivités au tourisme fluvial et ses potentialités de développement dans la région Île-de-France.

Les communes de la zone d'étude comportent plusieurs infrastructures fluviales : ports, haltes et escales fluviales. Ces équipements sont avant tout destinés aux plaisanciers, c'est-à-dire à des touristes possédant leur bateau, ou le louant, et naviguant pendant des périodes allant de quelques jours à plusieurs mois. Certains d'entre eux sont situés à proximité de débarcadères destinés aux bateaux de croisières fluviaux. Les ports fluviaux sont des équipements de taille relativement importante, pouvant accueillir bateaux de passage et bateaux permanents, et proposant un certain nombre de services (avitaillement, capitainerie, atelier de réparations par exemple).

L'installation d'une halte fluviale est généralement vue comme génératrice de retombées économiques importantes dans la commune, notamment pour ses commerces de proximité. Une enquête menée auprès des gestionnaires et acteurs du tourisme fluvial régional montre que ces retombées auprès du commerce local sont relativement limitées. La plupart des plaisanciers reste peu de temps dans la commune mais peuvent s'y approvisionner. Cela constitue un complément de revenu pour les commerçants, durant la saison estivale. Toutefois, cela nécessite une volonté des commerçants de rendre leurs commerces attrayants aux yeux des plaisanciers, ainsi que la mise en place d'une signalétique adaptée depuis l'équipement touristique fluvial.

De nombreuses haltes fluviales sont présentes à proximité de notre aire d'étude. Andrésy dispose d'une halte de plaisance permettant d'amarrer les bateaux. Conflans-Sainte-Honorine dispose quant à elle d'un port fluvial. Cette commune a entrepris de réaménager ses berges de Seine. En direction d'Herblay (vers l'Est), une promenade d'un kilomètre a été aménagée en rive droite de la Seine : chemin piéton, placettes ombragées permettent à tous de flâner au bord de l'eau où sont stationnées près de cent péniches d'habitations.

Les communes de la zone d'étude proposent un très large choix de loisirs, ainsi que de nombreux sites historiques et châteaux. De plus, les bords de Seine et de l'Oise et les chemins de halage qui les bordent sont utilisés comme lieux de promenade. Il y a plusieurs chemins de grandes et petites randonnées situés sur les communes d'Andrésy et Maurecourt.

De nombreuses haltes fluviales sont présentes à proximité de notre aire d'étude. Andrésy dispose d'une halte de plaisance permettant d'amarrer les bateaux. Conflans-Sainte-Honorine dispose quant à elle d'un port fluvial. Cette commune a entrepris de réaménager ses berges de Seine afin de promouvoir le tourisme fluvial.

L'aire d'étude est concernée par :

- les berges de l'Oise et de la Seine qui servent de lieu de promenade,
- le chemin de grande randonnée GR2,
- le pointil,
- les circulations douces existantes ou en développement qui permettront à terme de relier les lieux touristiques qui sont nombreux sur les communes de la zone d'étude.



Figure 111 : Aménagement en faveur du tourisme fluvial sur la commune de Conflans.



### 3.7. LE PAYSAGE

Les communes de la zone d'étude comprennent plusieurs grandes entités paysagères. Malgré le fort développement de l'urbanisation, différents espaces aux aspects et fonctions complémentaires cohabitent et sont aisément repérables. On dénombre ainsi trois grandes unités paysagères remarquables :

- la vallée de la Seine et de l'Oise,
- les coteaux calcaires,
- le plateau de l'Hautil.

L'aire d'étude est caractéristique de la vallée de la Seine et de l'Oise,

#### 3.7.1. La vallée de la Seine et de l'Oise

La plaine alluviale de la Seine est marquée par une urbanisation très forte où les agglomérations sont presque jointives et se structurent autour des grands axes de communication comme la RD 48 ou les voies ferrées.

Au sein de notre zone d'étude les zones urbanisées se concentrent principalement le long de la rive droite de la Seine et de l'Oise. La rive gauche de l'Oise est quant à elle principalement dédiée aux activités (Port Autonome de Paris et gare RER de Conflans - Fin d'Oise).

#### 3.7.2. Les coteaux calcaires

Sur les coteaux calcaires il est possible d'observer par endroits de petits vallons qui dominent les vallées de la Seine et de l'Oise et offrent des panoramas remarquables. Leurs pentes sont souvent fortes et offrent une diversité de points de vue, tantôt courts tantôt longs, en particulier sur la vallée de la Seine. C'est un espace à vocation essentiellement agricole. L'habitat se compose de maisons individuelles, anciennes et récentes souvent groupées en lotissements, accompagné d'espaces verts privatifs. Les versants concaves sont couverts de pelouses calcaires et de vergers typiques. Mais le changement des modes d'exploitation agricole a entraîné la disparition des vergers et des jardins.

#### 3.7.3. Le plateau de l'Hautil

Le changement d'ambiance est rapide et radical : c'est un espace physique, totalement indépendant des zones urbaines et une unité paysagère à part entière. Les espaces boisés et agricoles se conjuguent dans un secteur vallonné et cloisonné, d'où le milieu urbain est absent. Au sein d'une région très fortement urbanisée, la ville d'Andrésy se fait remarquer par la butte qui la domine et qui est encore peu bâtie et largement boisée. Comme le centre ville n'est pour ainsi dire pas perçu en vue lointaine, c'est la butte de l'Hautil qui devient l'identifiant de la commune.

Ce relief est visible depuis de nombreux points de vue, sous différents angles. C'est notamment un point de repère depuis les axes routiers majeurs que sont :

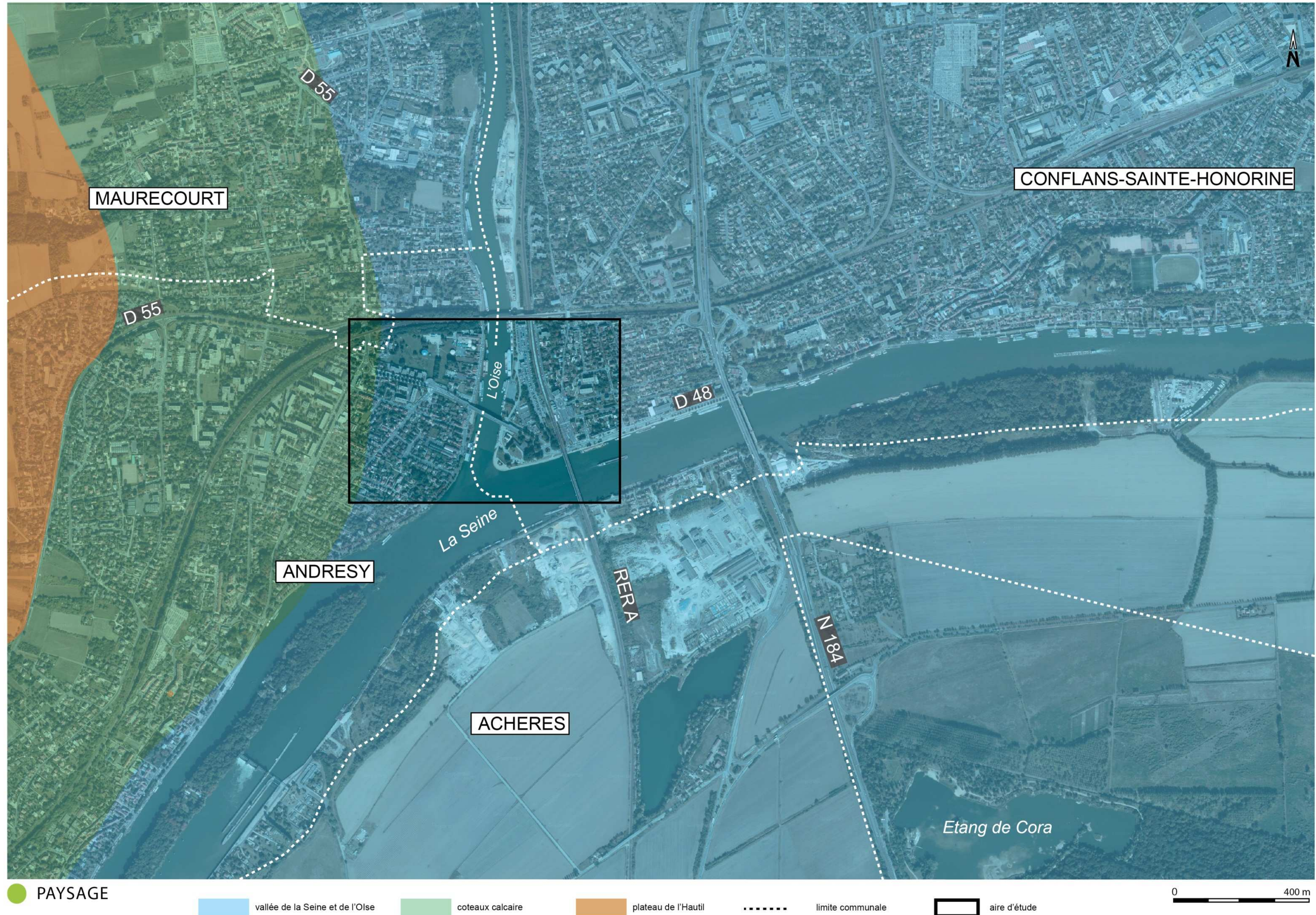
- le pont sur la Seine (route nationale 184),
- le pont sur l'Oise (route départementale 48),
- la route départementale 55.

Depuis la rive gauche de la Seine, sa présence dans le paysage est essentielle. La perception du relief est différente selon la position de l'observateur : ainsi, à la hauteur de l'écluse, les hauts boisements de l'île de Nancy ne laissent apparaître que la partie sommitale. En revanche, depuis la rive Sud de la Seine, la forme arrondie de la butte apparaît très nettement.

Malgré le fort développement de l'urbanisation, différents espaces aux aspects et fonctions complémentaires cohabitent et sont aisément repérables au sein des communes de l'aire d'étude. On dénombre ainsi trois grandes unités paysagères remarquables :

- la vallée de la Seine et de l'Oise,
- les coteaux calcaires,
- le plateau de l'Hautil.







### 3.8. LA SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Niveau d'enjeu	Code couleur
Très fort	
Fort	
Moyen	
Faible	

Thématique de l'état initial		Synthèse des contraintes
Milieu Physique	Le climat	La climatologie de la zone d'étude n'apparaît pas comme une contrainte
	Le relief et la topographie	Le relief local n'est pas contraignant car le projet se réalise sur des terrains urbains déjà remaniés
	Le sous-sol	Plaine alluvionnaire de la Seine et de l'Oise creusée dans les sables de Cuise reposant sur de l'argile sparnacienne
	Les documents de planification et de gestion de l'eau	Le projet est en adéquation avec les objectifs des documents planificateurs de la ressource en eau
	Les eaux superficielles	La zone d'étude est incluse dans le bassin versant de la Seine comprenant le sous bassin versant de l'Oise. En effet, le projet d'aménagement pour piétons et cycles se trouve à quelques mètres seulement de la confluence de l'Oise avec la Seine
	Qualité des eaux	La qualité des eaux sur le site d'étude est différente selon que l'on considère les eaux de l'Oise, de qualité moyenne à bonne, ou les eaux de la Seine, de qualité médiocre à mauvaise. Toutefois, l'objectif qualitatif à atteindre pour ces deux cours d'eau est d'atteindre le bon état.
	Zones humides	L'ensemble des berges sont identifiées en tant que zones humides potentielles. Toutefois, l'urbanisation de la zone d'étude laisse peu de place aux zones humides.
	L'hydrogéologie	Plusieurs masses d'eau souterraines sont identifiables au droit du site d'étude. Toutefois, la masse d'eau « alluvions de l'Oise » est particulièrement sensible aux pollutions étant donné sa proximité avec la surface

	Exploitation de la ressource en eau	Les communes de la zone d'étude sont toutes trois concernées par les périmètres de protection rapprochée et éloignée du champ captant d'Andrésy qui bénéficie d'une Déclaration d'Utilité Publique en date du 3 février 1995. Le champ captant d'Andrésy se compose de 9 forages qui pompent notamment la nappe alluviale de l'Oise. La production journalière de ce champ captant s'élève à 15 000m <sup>3</sup>
	Les risques naturels	<p>Les communes de l'aire d'étude sont soumises à diverses contraintes liées aux risques naturels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un risque de mouvement de terrain. Conflans-Sainte-Honorine est en cours d'élaboration d'un plan de prévention du risque mouvement de terrain. Toutefois, le site d'implantation du projet n'est pas concerné par les périmètres de risques liés aux mouvements de terrain.</li> <li>• Un risque de retrait-gonflement des argiles. Toutefois, le risque se révèle être faible à nul selon le secteur (faible à l'Ouest sur la commune d'Andrésy et à priori nul à l'Est sur la commune de Conflans).</li> <li>• L'ensemble de la région Ile-de-France est concernée par un risque très faible de sismicité, aucune disposition particulière n'est alors nécessaire.</li> <li>• Le site d'étude se caractérise par la présence de l'Oise et de la Seine. Les données disponibles indiquent que les berges de ces cours d'eau ont une sensibilité forte à très forte vis-à-vis des remontées de nappes.</li> <li>• La plaine alluviale est en grande partie inondable. Un plan de prévention des risques d'inondation délimite plusieurs secteurs sensibles aux crues notamment à l'Est de la commune d'Andrésy et le long des berges de la commune de Conflans-Sainte-Honorine. Les dernières crues datent de 1993 et 1994.</li> </ul> <p>Les contraintes fortes qui impactent la zone d'étude concernent les remontées de nappes et le risque d'inondation de l'Oise.</p>
Milieu naturel	Inventaire des zones sensibles	La zone d'étude, dans son extrémité Sud-Est, est concernée par la ZNIEFF de type I : Parc agricole et ballastières d'Achères et Ile d'Herblay
	Evaluation écologique de la zone d'étude	L'Oise et la Seine constituent un corridor écologique important, en particulier pour les oiseaux et les chauves-souris.
	Effet du projet sur les sites Natura 2000	Les premiers sites du réseau Natura 2000 sont localisés à environ 20 km de la zone d'étude et ne peuvent être impactés par celui-ci.



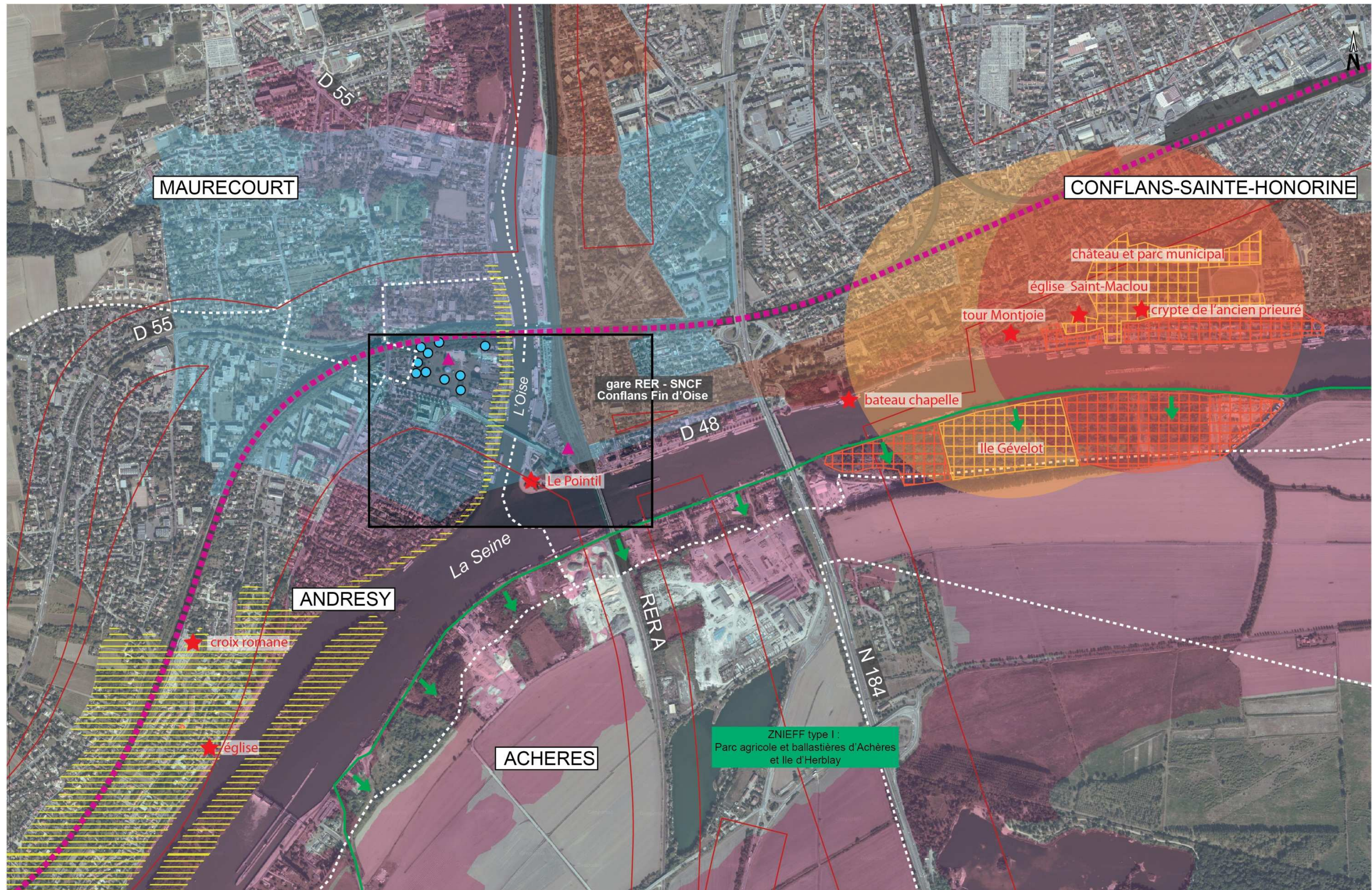
<b>Milieu humain</b>	Cadre réglementaire	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	Le projet s'inscrit dans une réflexion globale sur les déplacements, dont les principes sont développés dans le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). La zone d'étude est décrite dans ce document comme étant déjà urbanisée. L'aménagement est donc compatible avec ce document.			Equipements	L'aire d'étude fait partie de deux zones d'emplois importantes au niveau départemental, qui représente un atout économique : la zone d'emplois de Poissy à laquelle appartient Andrésy et la zone d'emplois de Nanterre qui concerne les deux autres communes (Conflans-Sainte-Honorine et Maurecourt)	
		Situation administrative et intercommunalité	Dans le périmètre d'étude on ne dénombre qu'un seul établissement public de coopération intercommunal (dont Andrésy fait partie) sous la forme d'une communauté d'agglomération nommée « Deux Rives de Seine ».				Certains équipements sont implantés à proximité du projet de liaison piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, notamment la gare de Conflans – Fin d'Oise qui génère de nombreux déplacements entre Andrésy et Conflans.	
		Document d'urbanisme	L'ensemble des communes dispose d'un PLU opposable. Toutefois, ces documents ne font pas état de contraintes particulières vis-à-vis de l'urbanisation du site d'implantation de l'aménagement. Il convient cependant de noter la présence de plusieurs servitudes d'utilité publique dont le projet devra tenir compte			Déplacement et circulation	Infrastructures de communication	L'aire d'étude est structurée par 3 principaux axes routiers. Il s'agit : <ul style="list-style-type: none"> <li>De la RD 48, au Sud de Conflans et traversant l'Oise, reliant Conflans et Andrésy</li> <li>De la RD55, qui dessert Maurecourt et rejoint la RD 48</li> <li>De la N184 qui traverse Conflans-Sainte-Honorine selon un axe Sud-Nord.</li> </ul> <p>Ce sont essentiellement des routes départementales permettant la desserte des communes. La RD 48 est l'axe structurant de la zone d'étude qu'elle traverse d'Est en Ouest</p>
		Opération d'Intérêt National	Le projet d'aménagement pour piétons et cycles, le long de la RD 48 entre Andrésy et Conflans est compatible avec l'Opération d'Intérêt National					L'étude du trafic sur le franchissement de l'Oise fait apparaître que : <ul style="list-style-type: none"> <li>environ 22 000 véhicules circulent sur la RD 48 chaque jour,</li> <li>le trafic est important en heures de pointes, du matin dans le sens Andrésy – Conflans (entre 8h et 9h) et du soir dans le sens Conflans – Andrésy (entre 17h et 18h),</li> </ul>
		Grands projets connexes	Deux grands projets sont identifiés à proximité de l'aire d'étude. Il s'agit : <ul style="list-style-type: none"> <li>Du prolongement de la Francilienne à l'Ouest, qui relie Méry-sur-Oise (A115xRN184) à Orgeval (A13xA14) en passant par Eragny-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine (RN184 aménagée), Achères (RD30 aménagée) et Carrières-sous-Poissy.</li> <li>De la construction du Port Seine-Métropole qui est un projet d'infrastructure portuaire multimodale (fleuve, rail et route) de nouvelle génération, qui s'étend sur 420 hectares sur le territoire des villes d'Achères, d'Andrésy, de Conflans-Sainte-Honorine et de Saint-Germain-en-Laye</li> </ul>					Entre 2002 et 2006, 20 accidents ont été recensés sur la RD 48. 5 accidents ont impliqués les usagers de la route les plus fragiles : 3 accidents ont impliqués des piétons et 2 des cycles. A noter que le croisement entre la RD 48 et la rue Victor Hugo à Andrésy, apparaît comme un point sensible et accidentogène puisque 4 accidents répertoriés ont eu lieu à cet endroit.
		Mode d'occupation du sol	Le site d'étude est fortement urbanisé. Le secteur est essentiellement occupé par de l'habitat individuel. On note également la présence : <ul style="list-style-type: none"> <li>Côté Conflans-Sainte-Honorine, du Port de Paris et de la gare de Conflans – Fin d'Oise.</li> <li>Côté Andrésy, du champ captant d'alimentation en eau potable d'Andrésy.</li> </ul>					Transports en commun
	Situation socio-économique	Population et habitat	Les trois communes étudiées comptent 51 259 habitants en 2008			Circulations douces	Au sein de la zone d'étude, le projet d'aménagement pour piétons et cycles, permettra de relier les aménagements existants ou à venir des deux côtés de l'Oise.	
		Emplois et activités	De manière générale, en 2008, le taux d'activité dans la zone d'étude (76% en moyenne) est semblable à celui du département (74,5%) et de la région (75%). De plus, le taux de chômage y est globalement moins élevé que celui du département et de la région.					



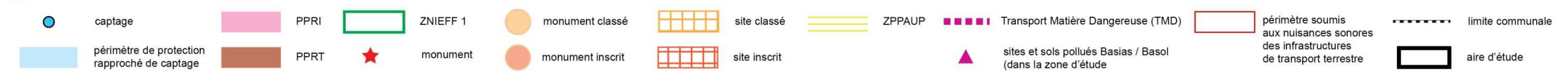
	Réseaux techniques et risques technologiques	Réseaux techniques	De nombreux réseaux passent sous les trottoirs du pont de Conflans ainsi qu'aux abords du giratoire de l'Europe (Conflans-Sainte-Honorine).
		Risques technologiques	La zone d'étude ne recense aucune ICPE (Installation Classées pour la Protection de l'Environnement) soumises à autorisation ou déclaration. Aucun site SEVESO n'est installé dans le périmètre d'étude.  Par ailleurs, deux sites pollués sont recensés dans la zone d'étude. Cependant, le relatif éloignement du projet lui permet de ne pas interférer avec ces sites.
Cadre de vie	Environnement sonore	L'aménagement se fera le long de la RD 48 qui est classée en 3 <sup>ème</sup> catégorie au titre du classement sonore des infrastructures de transport terrestre. Ainsi, le site d'insertion du projet se localise dans un secteur de nuisance acoustique.	
	Qualité de l'air	Les Gaz à Effets de Serre (CH <sub>4</sub> , CO <sub>2</sub> , N <sub>2</sub> O) sont de loin les polluants les plus émis sur l'ensemble des communes de l'aire d'étude. On retrouve ensuite en plus petite quantité les émissions de COVNM puis de NO <sub>x</sub> et enfin, les particules fines (PM <sub>10</sub> et PM <sub>25</sub> ) et le SO <sub>2</sub> sont émis en quantités plus faibles.	
Patrimoine, tourisme, loisirs	Monuments historiques	Aucun monument historique, ni de périmètre de protection ne sont présent dans l'aire d'étude.	
	Sites inscrits et classés	Aucun site inscrit ou classé n'est présent dans la zone d'étude.	
	Zones de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager	Le projet s'inscrit au sein d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager le long du quai de l'Oise coté Andrésy. Cette zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage qui concerne le bâti et les équipements au droit du quai.	
	Patrimoine archéologique	Selon la DRAC (Direction Régionale des Affaires Culturelles), aucun site archéologique n'est recensé à proximité du projet.	
	Tourisme et loisirs	L'aire d'étude est concernée par : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les berges de l'Oise et de la Seine qui servent de lieu de promenade</li> <li>• Le chemin de grande randonnée GR2</li> <li>• Le pointil</li> <li>• Les circulations douces existantes ou en développement qui permettront à terme de relier les lieux touristiques qui sont nombreux sur les communes de la zone d'étude.</li> </ul>	

<b>Paysage</b>	Description paysagère	<p>Malgré le fort développement de l'urbanisation, différents espaces aux aspects et fonctions complémentaires cohabitent et sont aisément repérables au sein des communes de l'aire d'étude. On dénombre ainsi trois grandes unités paysagères remarquables :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La vallée de la Seine et de l'Oise (aire d'étude)</li> <li>• Les coteaux calcaires</li> <li>• Le plateau de l'Hautil.</li> </ul>
----------------	-----------------------	--





**SYNTHESE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**





## 4. PRESENTATION DES VARIANTES D'AMENAGEMENT ET RAISONS POUR LESQUELLES LE PROJET A ETE RETENU PARMIS LES PARTIS ENVISAGES

Le besoin d'aménager une liaison douce sur la RD 48 avait été identifié dès 1997 lors de l'élaboration du Schéma Directeur Départemental des Itinéraires Cyclables. Il a été confirmé au travers d'une étude commandée par la commune de Conflans-Sainte-Honorine en 2002 sur le fonctionnement du pôle d'échange Conflans – Fin d'Oise situé sur la rive gauche de l'Oise.

### 4.1. VARIANTES ETUDIEES LORS DES ETUDES PRELIMINAIRES

Des études préliminaires ont été engagées en 2006. Le parti d'aménager une liaison douce (piétons et cycles) côté Nord du pont existant a été privilégié pour des raisons de fonctionnalité, compte tenu de la localisation de la gare RER au nord de la RD 48 et de la présence des rampes pour les piétons, également implantées au Nord de l'ouvrage existant. Les variantes étudiées lors des études préliminaires sont présentées sur le plan ci-dessous (tracé 1 à 4).

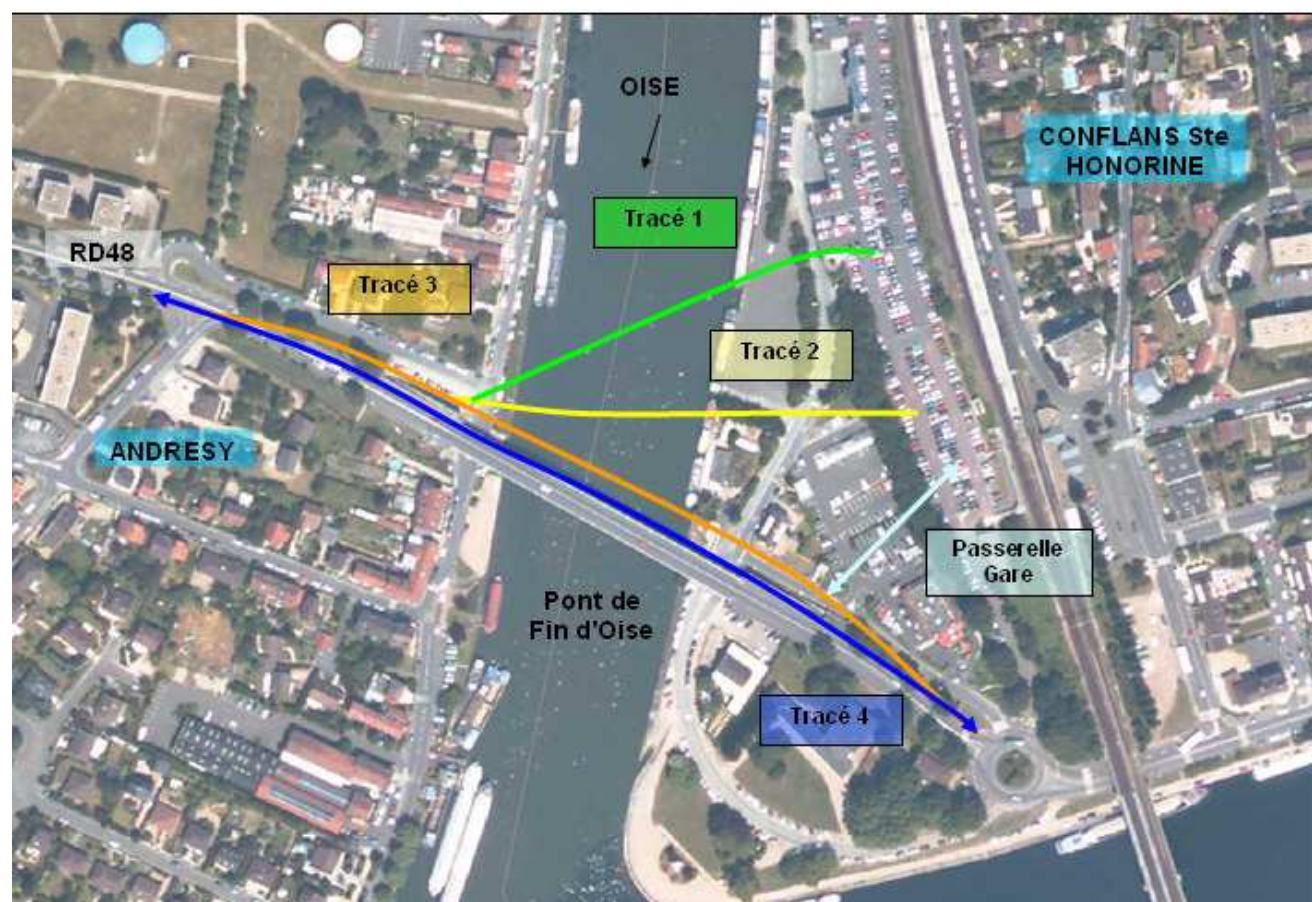


Figure 112 : Variants étudiées pour le projet de passerelle au-dessus de l'Oise.  
Source : CG 78.

Les variantes 1 et 2 franchissent l'Oise depuis Andrésy par un ouvrage biais et ont l'intérêt de permettre un accès direct à la gare de Conflans – Fin d'Oise. En revanche, leur tracé qui surplombe la zone portuaire est incompatible avec les activités de celle-ci. Aussi, ces variantes n'ont pas été retenues

Les variantes 3 et 4 longent le pont actuel. La variante 3 est un ouvrage indépendant qui nécessite la réalisation de fondations sur les berges de l'Oise interférant avec celles du pont-arc routier et proche des captages d'eau potable d'Andrésy. La variante 4 est un ouvrage accroché au pont existant (passerelle en encorbellement).

Le très bon état apparent de l'ouvrage confirmé par les résultats du diagnostic matériau effectué en 2010, a permis de valider la faisabilité de l'ouvrage en encorbellement. La variante 4 répond au même fonctionnalité que la variante 3 et est moins impactante pour l'environnement et moins onéreuse, sous réserve d'un renforcement des deux poutres de rives sur l'ensemble du tablier. C'est cette variante qui est proposée de retenir. Aussi la variante 4 (passerelle en encorbellement), compte tenu de ses avantages par rapport aux autres variantes, a donc été retenue par le département pour être présentée en concertation publique.

En plus de l'aménagement principal le long de la RD 48, il a été envisagé de réaliser une passerelle de liaison directe entre la RD 48 et la gare de Conflans Fin d'Oise au-dessus des terrains du Port autonome. Le peu d'intérêt pour les piétons et la plus-value pour les cycles vis-à-vis du coût supplémentaire et des contraintes d'intégration architecturale de cet aménagement, ont conduit à ne pas retenir cette option d'aménagement. Néanmoins, le projet reste compatible avec la réalisation ultérieure de cette passerelle.

### 4.2. VARIANTES ETUDIEES ET AMELIORATIONS APPORTEES AU PROJET A L'ISSUE DE LA CONCERTATION

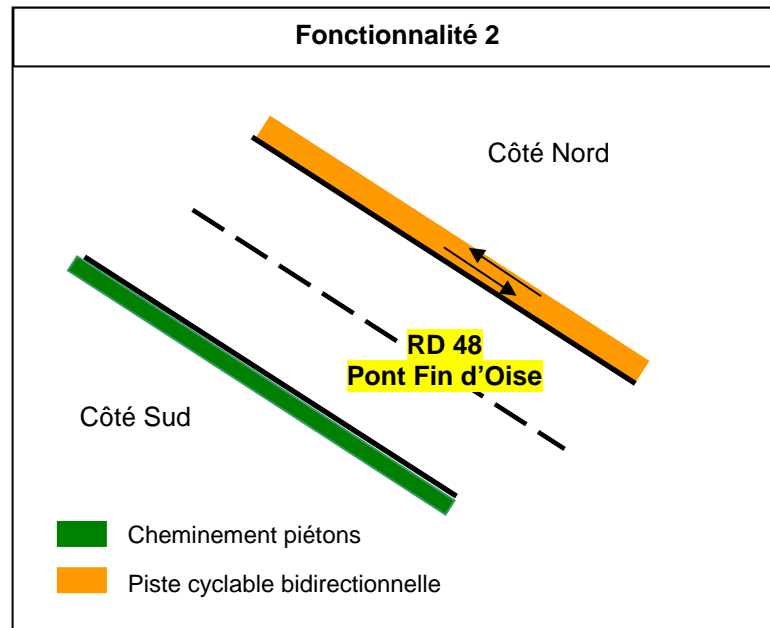
Conformément à l'article L.300-2 du code de l'urbanisme, une concertation publique a été organisée dans les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine du 19 septembre au 3 octobre 2011.

#### 4.2.1. Variantes de fonctionnalités étudiées à l'issue de la concertation

Suite à la concertation, des variantes aux fonctionnalités différentes de la variante présentée ont été étudiées. Elles sont présentées schématiquement ci-dessous.

Fonctionnalité 1 : variante présentée à la concertation	
	<p>L'aménagement est réalisé côté Nord du pont qui est élargie par une passerelle en encorbellement. Le trottoir côté sud du pont est préservé.</p> <p>Coût aménagement : 2,5 millions d'euros</p> <p>Il permet aux piétons de cheminer de chaque côté du pont. La piste cyclable bidirectionnelle est positionnée côté gare permettant un accès plus facile à la gare.</p> <p><u>Conclusion :</u> <b>Fonctionnalité retenue</b> car est lisible et permet aux cycles et aux piétons de circuler sur un itinéraire sécurisé dans les deux sens de circulation.</p>





L'aménagement est réalisé côté Nord du pont qui est élargie par une passerelle en encorbellement. Le trottoir côté sud du pont est préservé.

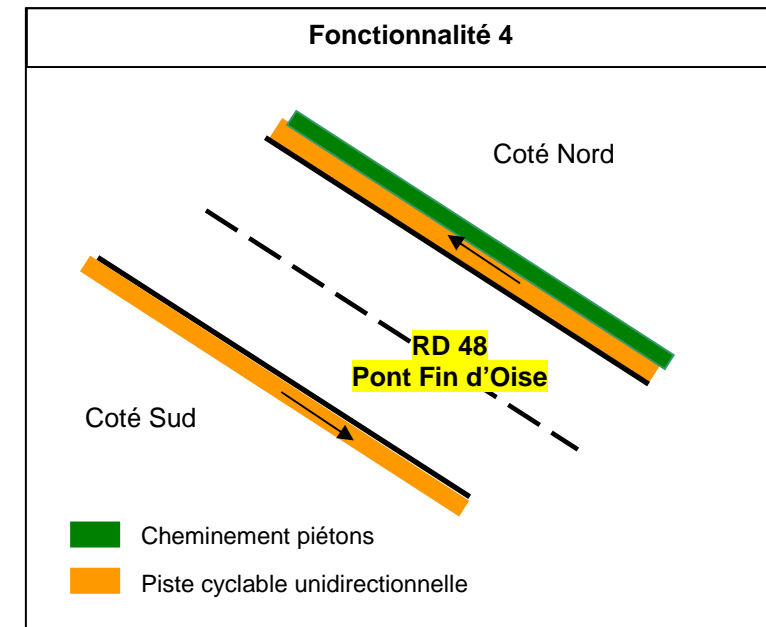
Coût aménagement : un peu moins de 2,5 millions d'euros (car largeur passerelle en encorbellement moindre).

La piste cyclable bidirectionnelle est positionnée côté gare facilitant l'accès des cycles à la gare. Les cheminements piétons et cycles sont séparés physiquement.

Les piétons peuvent cheminer uniquement côté sud du pont qui est le côté opposé à la gare et aux rampes pour piétons permettant d'y accéder. Sachant que le matin et le soir le pont est emprunté par de nombreux piétons pour accéder à la gare, cette proposition pose des problèmes de sécurité car la fonctionnalité de l'aménagement ne sera pas respectée.

Conclusion :

**Fonctionnalité non retenue** du fait des problèmes de sécurité sur le trottoir nord réservé aux cycles mais que certains piétons continueraient à emprunter.



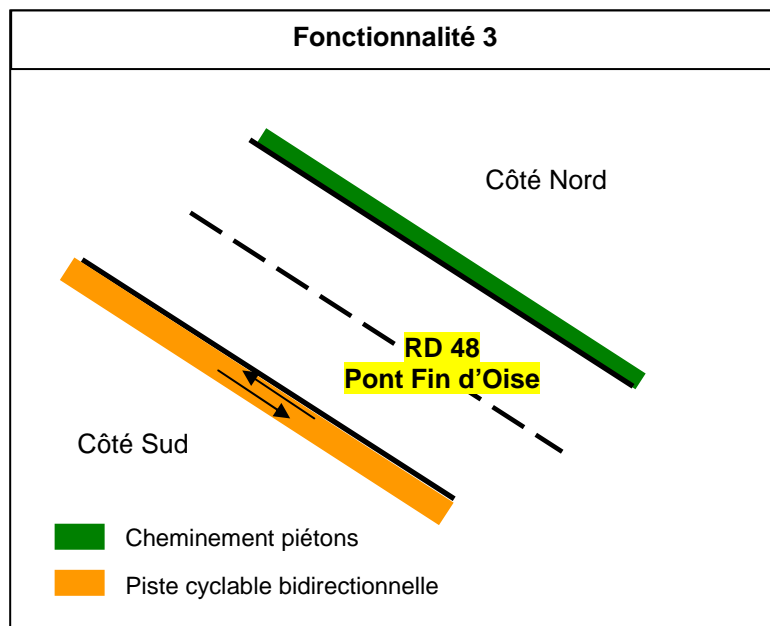
L'aménagement est réalisé côté Nord du pont qui est élargie par une passerelle en encorbellement. Le trottoir côté sud du pont n'étant pas assez large pour accueillir une piste cyclable unidirectionnelle (1,50 m minimum) doit être élargie soit par un ouvrage en encorbellement soit en réduisant la largeur de chaussée (ce qui peut être préjudiciable pour le trafic routier chargé aux heures de pointes).

Coût aménagement : supérieur à 2,5 millions d'euros (car 2 passerelles en encorbellement ou 1 passerelle et réduction de chaussée).

Une piste cyclable unidirectionnelle est positionnée de part et d'autre du pont dans la continuité des pistes existantes côté Andrésy. Les piétons peuvent cheminer uniquement côté nord du pont. Le risque de non-respect des piétons de l'interdiction d'emprunter le côté sud du pont pose des problèmes de sécurité.

Conclusion :

**Fonctionnalité non retenue** du fait des problèmes de sécurité sur le trottoir sud réservé aux cycles mais que certains piétons continueraient à emprunter.



L'aménagement est réalisé côté Sud du pont qui est élargie par une passerelle en encorbellement. Le trottoir côté nord du pont est préservé.

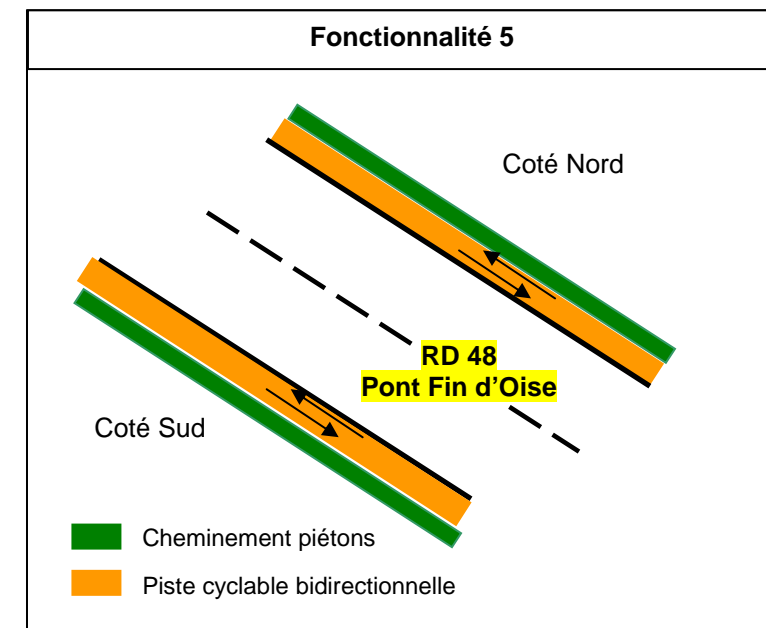
Coût aménagement : un peu moins de 2,5 millions d'euros (car largeur passerelle en encorbellement moindre).

La piste cyclable bidirectionnelle est positionnée côté sud du pont privilégiant les mouvements Andrésy-Centre de Conflans-Sainte-Honorine. Les cheminements piétons et cycles sont séparés physiquement.

Les piétons peuvent cheminer uniquement côté nord du pont. Le risque de non-respect par des piétons de l'interdiction d'emprunter le côté sud du pont pose des problèmes de sécurité.

Conclusion :

**Fonctionnalité non retenue** du fait des problèmes de sécurité sur le trottoir sud réservé aux cycles mais que certains piétons continueraient à emprunter.



Le pont est élargie côté Nord et Sud par deux passerelles en encorbellement. La faisabilité technique de cet aménagement n'est pas avérée (portance insuffisante de l'ouvrage existant)

Coût aménagement : Très supérieur à 2,5 millions d'euros (car 2 passerelles en encorbellement).

Une piste cyclable bidirectionnelle et un cheminement piéton sont positionnés de part et d'autre du pont permettant ainsi une liaison directe vers la gare et vers les berges de Seine (centre de Conflans).

Conclusion :

**Fonctionnalité non retenue** car le rapport coût /avantage n'est pas suffisant. De plus, la faisabilité technique de cet aménagement n'est pas avérée.



#### *4.2.2. Améliorations apportées au projet à l'issue de la concertation*

Afin de répondre aux préoccupations des usagers relatives au projet d'aménagement, consignées dans les registres de concertation, les adaptations suivantes ont été apportées au projet en vue de renforcer la sécurité des traversées pour les piétons et cycles en diminuant les vitesses :

- mise en place de plateaux surélevés sur la RD 48 côté Conflans-Sainte-Honorine et coté Andrésy au droit des traversées piétons et cycles,
- mise en place d'un plateau surélevé au droit de la traversée piétons et cycles du Cours de Chimay à Conflans-Sainte-Honorine,
- vitesse des véhicules limitée à 50 km/h sur le pont fin d'Oise.

De plus, afin de favoriser l'insertion du projet dans l'environnement du site et d'améliorer l'esthétique du pont actuel comme demandé lors de la concertation, l'ouvrage fera l'objet d'un traitement architectural soigné.



## 5. EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA SANTE ET MESURES ENVISAGEES

### 5.1. EFFETS TEMPORAIRES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGEES

Cette partie de l'étude d'impact décrit les effets directs et indirects du projet sur l'environnement pendant la période de chantier, ainsi que les mesures envisagées pour supprimer, réduire et à défaut compenser ses conséquences dommageables. Les travaux regroupent toutes les opérations nécessaires à la construction de l'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, depuis le décapage de la terre végétale, jusqu'à la pose des panneaux de signalisation de sécurité et d'exploitation.

La durée des travaux est estimée à un an.

Les principaux enjeux liés à l'organisation des travaux sont les suivants :

- assurer les conditions de sécurité pour les riverains et les tiers,
- prévoir les perturbations consécutives aux travaux sur l'accessibilité et les déplacements au sein du territoire,
- préserver l'environnement.

#### 5.1.1. Le milieu physique

##### 5.1.1.1. Le climat

Compte tenu de l'échelle du projet et de la durée des travaux, le projet n'aura pas d'impact sur le climat

##### 5.1.1.2. Topographie et sous-sol

#### Effets

L'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 suit au plus près le terrain naturel et le profil en long de la RD 48 existante. Il s'implante en encorbellement de l'ouvrage existant et sur le talus routier de part et d'autre de l'ouvrage. Seuls quelques remaniements de terrain ponctuels et d'une ampleur très limitée seront nécessaires aux extrémités Est et Ouest de l'aménagement.

En raison de l'ampleur limitée des terrassements prévus pour le projet, aucun impact notable sur la topographie locale n'est à prévoir.

#### Mesures

Si il y a nécessité, seul des matériaux de remblai « naturels » correspondant à la géologie des terrains au droit du site seront utilisés.

Les extractions éventuelles seront mises en dépôt provisoire. Les déblais, suivant leurs caractéristiques géotechniques et en cas de besoins, seront au maximum réutilisés dans le cadre du projet lui-même. Ils pourront être employés pour des travaux de modelage du terrain naturel visant à favoriser l'intégration paysagère des opérations en cours. Les éventuelles excédants de déblais, non réutilisables, seront envoyés en décharge agréée où ils seront définitivement stockés.

Du fait de l'urbanisation du site d'étude les terrains ont déjà été remaniés. Seules les extrémités Est et Ouest de l'aménagement pourraient faire l'objet de remaniements ponctuel de terrain.

#### 5.1.1.3. Les documents de planification et de gestion de l'eau

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Seine Normandie (SDAGE)

#### Effets

Le projet de liaison piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine est compatible avec le SDAGE du bassin Seine-Normandie. En effet, le projet présenté ne remet pas en cause les objectifs du SDAGE.

#### Mesures

Le projet ne remettant pas en cause les objectifs du SDAGE, aucune mesure n'est donc nécessaire.

Le projet de liaison piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine est compatible avec le SDAGE du bassin Seine Normandie. En effet, le projet présenté ne remet pas en cause les objectifs du SDAGE.

Plan Seine

#### Effets

La surface imperméabilisée supplémentaire induite par le projet d'aménagement s'élève à 500 m<sup>2</sup> environ. Les aménagements seront conçus afin que les eaux pluviales soient récupérées par les réseaux existants. S'agissant de l'aménagement de voies piétonnes et cyclables, aucune dépollution n'est prévue.

Le projet de liaison piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine est compatible avec le Plan Seine. En effet, le projet présenté ne remet pas en cause les objectifs de ce document de planification de la ressource en eau.

#### Mesures

Le projet ne remettant pas en cause les objectifs du Plan Seine, aucune mesure n'est donc nécessaire.

Toutes les mesures seront prises en phase chantier pour préserver la qualité des eaux. Ainsi les objectifs du plan Seine seront respectés.

#### 5.1.1.4. Les eaux superficielles et souterraines

#### Effets

Le projet se situe au-dessus de l'Oise, ainsi que dans le périmètre de protection rapproché du champ captant d'Andrésy.



L'activité de chantier génère des risques spécifiques liés à la présence de produits polluants (hydrocarbures liés aux engins de chantier, peintures...).

Les travaux de rénovation ou de construction d'ouvrage à proximité du milieu aquatique présentent un risque lié à l'utilisation de produits chimiques : peintures, traitements divers,...

Par ailleurs, la présence d'un chantier à proximité de l'eau constitue un risque de pollution par déversement accidentel d'hydrocarbures ou d'huiles lors des manœuvres ou de l'entretien des engins de chantier.

Les risques de pollution accidentelle en période de chantiers sont aléatoires et difficilement quantifiables (très peu de références chiffrées existent). Il est, par ailleurs, impossible de transposer l'étude des risques d'un projet à un autre. Il est, par contre, possible de prévenir la majeure partie de ces risques moyennant quelques précautions élémentaires qui seront imposées aux entreprises chargées de la réalisation du projet.

### Mesures

Le décret n°77-254 du 8 mars 1977 relatif à la réglementation du déversement des huiles et lubrifiants dans les eaux superficielles prévoit que les rejets directs ou indirects, par ruissellement ou infiltration des huiles (de moteur, de graissage, pour turbines...) et lubrifiants sont interdits dans les eaux superficielles et souterraines.

Les travaux de construction, d'assemblage et de rénovation des éléments métalliques constituant la passerelle, devront être réalisés de façon à limiter les fuites de polluants vers le milieu naturel. L'application des peintures et autres traitements de surface devra être menée dans un environnement permettant la collecte des déchets et ainsi permettre leur évacuation vers une filière de traitement appropriée.

Le projet étant localisé au sein du périmètre de protection rapproché du champ captant d'Andrésy, une demande d'autorisation pour la réalisation de ce projet a été faite auprès de l'agence régionale de la santé. L'hydrogéologue agréé a donné un avis favorable pour la réalisation de ce projet le 27 Décembre 2011 (cf : annexe n°1), sous réserves de l'application des mesures listées ci-dessous en phase travaux que le maître d'ouvrage du projet s'engage à appliquer lors de la réalisation du chantier :

- si la zone de chantier se trouve sur un terrain nu (non bétonné), les accès de cette zone de chantier seront aménagés avec un enrobé (mise en place d'une surface de roulage, entretenue régulièrement, pour le nettoyage des roues des camions) ;
- il y aura contrôle de tous les engins nécessaires aux travaux avant entrée sur le chantier (transmission hydraulique, sertissages, vérification des circuits et des fluides pour les vérins, les radiateurs à huile, clapets anti-retour, de surpression, systèmes d'arrêt d'urgence, etc.) ;
- il y aura mise en place d'un dispositif de drainage des eaux au moyen de fossés pour la collecte des eaux de ruissellement du site afin d'éviter des ruissellements trop importants, notamment sur la zone d'Andrésy à proximité du Périmètre de Protection Immédiat du champ captant ; les dites eaux seront récupérées et évacuées hors du site de forage ;
- il y aura surveillance, entretien et nettoyage régulier des fossés, tranchées, bâches et tout autre dispositif de drainage ;
- il y aura interdiction de stockage d'hydrocarbures sur le site ; si le ravitaillement en carburant des engins de chantier et autres appareils ne peut être fait que sur le site, les réservoirs seront remplis avec des pompes à arrêt automatique, sur une aire étanche entourée par un caniveau et reliée à un point bas permettant la récupération des liquides résiduels ;
- il y aura interdiction de maintenance, remplissage et nettoyage des filtres, circuits, cuves et assimilés, et d'engins sur le site du chantier.

Il est évident qu'en zone urbaine comme le sont les deux aires de travaux pour la construction de cette passerelle, il est impossible d'édicter des prescriptions classiques telles que « temps de stationnement limités au maximum pour les engins de chantier » ou « stationnement des véhicules personnels non autorisé »

Si l'utilisation de matériaux sensibles est nécessaire sur le chantier et/ou pour la construction, il y aura :

- obligation de stockage des dits matériaux en milieu confiné sur le site des travaux,
- récupération des effluents (ou trop-pleins) si nécessaire et évacuation des rejets (i) solides par évacuation ou (ii) liquides par le réseau de drainage.

Il sera de plus nécessaire de :

- N'utiliser, si il y a nécessité, que des matériaux de remblai « naturels » correspondant à la géologie générale des terrains au droit du site ; les apports de matériaux de remblaiement extérieur au site de construction seront interdits, à l'exception des matériaux nécessaires aux travaux ; l'origine de ces matériaux, leur utilisation et leur devenir devront alors être précisés ;
- Etablir une surveillance de la qualité des eaux avant, pendant et après la période de construction (chimie, MES, HCT), en conjonction avec le concessionnaire du champ captant d'Andrésy ; les résultats de ces analyses seront portés à l'attention des autorités compétentes.

Enfin, en cas de pollution accidentelle :

Tout accident engendrant un risque de pollution des eaux de surface et souterraines sera porté sans retard à l'attention des autorités concernées et services ad hoc : Mairie, pompiers, concessionnaire et ARS en charge de l'application des mesures à tenir pour le périmètre de protection du champ captant d'Andrésy ;

Suivant l'origine de la pollution, des mesures seront prises afin de circonscrire au maximum le panache polluant et permettre d'évacuer les polluants :

- Fermeture immédiate des vannes, des circuits et autres sources mécaniques ayant provoqué la pollution ;
- Restriction de la pollution au périmètre immédiat des travaux (zone de chantier ou zone de stockage de matériel), en application des prescriptions précédemment décrite concernant le dispositif de drainage sur le site (effluents) ;
  - si les polluants s'écoulent en surface et atteignent l'Oise (côté Andrésy ou la Seine (côté Conflans-Sainte-Honorine), il faudra mettre en œuvre immédiatement des solutions de pompage de la pollution ;
  - dans tous les cas, l'absence de possibilité de vérification immédiate de la non-propagation de la pollution vers les eaux souterraines impliquera l'avertissement immédiat des autorités concernées (avec toutes données utilisées : quantité et qualité du polluant, inhibiteur si connu, etc.), et mise en œuvre immédiatement des solutions de dépollution.

Enfin, les interdictions listées dans l'arrêté de définition des périmètres de protection du champ captant devront être respectées :

- Toute modification de la topographie pouvant favoriser la stagnation ou le ruissellement non contrôlés des eaux naturelles sur le site ;
- Tout dépôt d'ordures, déchets, détritiques, fumiers, résidus quels qu'ils soient (y compris les accumulations de déchets végétaux) ;
- Le stockage d'hydrocarbures, de produits chimiques et d'eaux usées *sensu lato* ;



- L'emploi d'engrais et de produits phytosanitaires, de même que tout produit de nettoyage, sera interdit sur le site de forage ;
- Le dépôt, l'épandage superficiel ou le déversement d'eaux usées, d'eaux vannes, de lisiers, de matière de vidange, de boues de station d'épuration et, d'une manière générale, de toute substance susceptible d'altérer directement ou indirectement (*i.e.* après transformation) la qualité des eaux souterraines.

Les entreprises seront informées de ces dispositions, afin de les mettre en application.

Toutes les mesures visant à préserver le milieu aquatique seront prises afin de limiter les risques de pollutions accidentelles. Ainsi, pour prévenir la majeure partie de ces risques, les prescriptions de l'hydrogéologue agréé seront imposées aux entreprises chargées de la réalisation des travaux.

#### 5.1.1.5. Les risques naturels

##### Effets

Le projet est localisé au sein de la zone inondable définie dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondation Seine et Oise adopté en juin 2007.

Toutefois, la réalisation de la passerelle accrochée à l'ouvrage existant permet d'éviter tout appui au sol ou dans l'Oise. Ainsi l'écoulement des eaux ne sera pas perturbé, il n'y aura donc pas d'aggravation des conditions d'écoulement du flux de l'Oise. Cependant, les travaux d'aménagement sont en zone de submersion du PPRI.

##### Mesures

Les travaux ne sont pas de nature à entraver le flux d'écoulement des eaux de l'Oise. Cependant, si un risque d'inondation est prévu par les services météorologiques l'ensemble des installations et des engins de chantier présents dans le périmètre d'expansion des crues devront être déplacés et mis à l'abri de la montée des eaux.

Le projet est localisé au sein de la zone inondable définie dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondation Seine et Oise adopté en juin 2007. Cependant, les travaux ne sont pas de nature à modifier les conditions d'écoulement des eaux, le risque ne sera donc pas augmenté.

#### 5.1.2. Le milieu naturel

##### Effets

Les impacts potentiels de la phase travaux sur le milieu naturel concernent :

- les atteintes physiques directes à la végétation au niveau de l'emprise du chantier, c'est-à-dire les terrains concernés par l'aménagement et leurs abords immédiats ;
- le dérangement de la faune fréquentant le site et ses environs par la présence d'engins, le bruit généré par le chantier ;
- les risques de pollutions accidentelles des eaux pour la faune aquatique et les oiseaux.

S'inscrivant sur des terrains à dominante urbains, le projet a peu d'impact sur le milieu naturel et est situé dans un secteur soumis à une circulation dense génératrice de bruit.

Toutefois l'aménagement du cheminement piéton et de la piste cyclable côté Conflans-Sainte-Honorine nécessite la coupe de 4 arbres.

##### Mesures

Afin de protéger les autres plantations restant en place toutes les dispositions nécessaires seront prises pour ne pas sectionner les racines, pour éviter les chocs d'engins occasionnant des blessures, pour ne pas enterrer ni entasser de gravats au pied de l'arbre et éviter le compactage du sol.

Les protections d'arbres, pour être efficaces, doivent avoir les caractéristiques suivantes :

- la protection doit avoir une hauteur minimum de 2 m,
- elle doit être stable sans avoir à être enfoncée dans le sol,
- la protection ne doit en aucun cas risquer de blesser l'arbre par frottement,
- les éléments constitutifs sont pleins pour éviter tout risque de choc direct contre l'écorce,
- la protection doit descendre jusqu'au sol pour éviter l'entassement de matériaux lourds au pied des arbres et pour parer au déversement accidentel de produits toxiques,

La mise en place de mesures pour la faune locale est sans objet.

S'inscrivant sur des terrains à dominante urbaine, le projet a peu d'impact sur le milieu naturel. Toutefois, les 4 arbres qui seront coupés côté Conflans-Sainte-Honorine seront remplacés par des plantations arbustives.

#### 5.1.3. Le milieu humain

##### 5.1.3.1. L'environnement humain

##### Effets

Les nuisances et désagréments possibles pour l'environnement, les riverains et les usagers seront, pour les plus importants, les suivants :

- les émissions de poussières induites par la circulation des camions et des engins de chantier, du fait du décapage des surfaces ;
- les vibrations générées par certains travaux et passages d'engins de chantier ou poids lourds ;
- les problèmes de bruit liés aux engins divers (terrassement, circulation,...) venant se surimposer à ceux de la circulation routière ;
- les risques de pollution des eaux de ruissellement (hydrocarbures des engins de chantier) ;
- la modification des conditions de circulation, sur l'état de la chaussée (chaussée rendue glissante par la terre, les matériaux divers,...), et la gêne au trafic (circulation alternée ou déviée) ;
- l'atteinte à la sécurité des usagers et des riverains en raison notamment de la circulation d'engins ou poids lourds ;
- les nuisances visuelles (artificialisation du site par la présence des engins de chantier, l'aspect visuel du chantier, le panneauage,...).

Dans le cas présent, les travaux s'inscrivent dans un site urbain donc sensible. Les nuisances de riveraineté inventoriées ci-dessus concernent essentiellement les zones d'habitat, les commerces et activités les plus proches du site des travaux et les usagers de la RD 48 (automobilistes, piétons ou cyclistes).



Ces effets, bien que temporaires, doivent être pris en compte et peuvent être limités par la mise en place de mesures adaptées.

### **Mesures**

Afin de réduire ou de compenser les nuisances d'ordres divers (visuel, acoustique, autres nuisances,...) provoquées par la mise en œuvre des chantiers, les mesures suivantes sont à prévoir :

- utilisation d'engins conformes à la réglementation en vigueur concernant particulièrement l'isolation phonique (arrêté du 18 mars 2002) et les émissions de gaz d'échappement ;
- installation de panneaux de signalisation et information du public et des riverains, à travers les divers supports de communication tels que la presse locale, les bulletins municipaux d'Andrésey et de Conflans-Sainte-Honorine, le site Internet de ces communes et du Conseil Général, afin de préciser la localisation et la date des travaux, les modifications de circulation, de stationnement... ;
- limitation dans la mesure du possible des périodes de travaux dans certaines plages horaires compatibles avec la proximité des zones d'habitat (jours ouvrables, journée) ; Les travaux de nuit qui seraient nécessaires seront soumis à autorisation préfectorale.
- l'organisation des travaux (accès, emprises de chantier, périodes de travaux) sera étudiée avec précision, de manière à minimiser les incidences pour les riverains, les activités commerciales et les services ;
- les prescriptions de l'article R 1134-36 du code de la Santé Publique concernant les nuisances sonores dues aux activités de chantier ainsi que les dispositions prévues à l'article 5 de l'arrêté préfectoral n°08-038/DDD du 25 mars 2008 relatif à la lutte contre le bruit seront scrupuleusement respectées. Une clause particulière dans les marchés de travaux stipulera aux entreprises de mettre en place les moyens nécessaires permettant de s'assurer que les dispositifs réglementaires vis-à-vis du bruit de chantier seront bien respectés.

#### **5.1.3.2. La sécurité du chantier**

### **Effets**

Les causes d'insécurité aux abords des chantiers sont multiples. Elles sont généralement dues à la confrontation entre engins de chantier, circulation générale et circulations piétonnes et cyclistes.

### **Mesures**

Le chantier sera protégé par un dispositif fixe ou mobile s'opposant efficacement aux chutes des personnes et aux chocs. Une signalisation réglementaire d'interdiction d'accès sera mise en place.

Le chantier sera soumis aux dispositions de la loi n°93-1418 du 31 décembre 1993 modifiant le Code du Travail et concernant la sécurité et la protection de la santé des travailleurs, du décret n°94-1159 du 26 décembre 1994 relatif à l'intégration de la sécurité et à l'organisation de la coordination en matière de sécurité et de protection de la santé et du décret n°95-543 du 4 mai 1995 relatif au collège inter-entreprise de sécurité, de santé et de conditions de travail.

Toutes les occupations du domaine public viaire dans le cadre du projet devront faire l'objet d'une autorisation préalable d'occupation. Tous les travaux à entreprendre sur ou sous les voies publiques sont assujettis à une procédure de coordination destinée à réduire voire supprimer les incidences sur l'environnement et la vie locale.

Les conditions de circulation générale répondant au Code de la Route seront applicables pour les engins hors des zones de chantier.

Une signalisation de chantier conforme à la réglementation en vigueur sera mise en place.

Les voies empruntées par les poids lourds lors de la phase de terrassement peuvent être également rendues glissantes ou salies lors du transport des déblais ou matériaux. Les différentes voies concernées seront nettoyées autant que de besoin et remises en état à l'issue des travaux.

Pour le personnel des chantiers, les règles de sécurité seront respectées. Les abris et bungalows accompagnant l'exécution du chantier seront installés dans une emprise de chantier clôturée.

En cas d'intervention nocturne, le chantier sera éclairé et les riverains systématiquement informés.

Les engins utilisés seront systématiquement pourvus de signaux sonores déclenchés lors de certaines manœuvres.

#### **5.1.3.3. Les circulations et déplacements**

### **Effets**

Les impacts liés à la période de chantier concerneront essentiellement les conditions de circulation, qui seront perturbées sur un pont au trafic dense (la RD 48) et dont la traversée présente, en temps ordinaire, des difficultés aux heures de pointes. De même la circulation des piétons sur le pont Fin d'Oise importante aux heures de pointes sera perturbée.

Par ailleurs, l'évacuation des déchets et des déblais et l'acheminement des matériaux amèneront les camions à effectuer des trajets, s'intégrant dans la circulation routière.

La dégradation des voies routières existantes (dépôts de boues, affaissement, endommagement, ...) constitue un autre risque pouvant intervenir durant la période travaux.

### **Mesures**

Toutes les mesures seront prises pour réduire au mieux les désagréments pour les usagers de la RD 48 et assurer leur sécurité.

Les circulations piétonnes seront maintenues bien que modifiées (un des deux trottoirs du pont sera circulaire durant les travaux).

Les modalités de circulation pendant les travaux et les itinéraires pour le matériel de chantier seront étudiées en concertation avec les communes concernées.

Les accès aux différentes activités riveraines (habitat, commerce, service, ...) sont garantis durant le chantier.

La sécurité des différents usagers (automobiles, cyclistes et piétons) constitue un point fort des mesures de prévention à mettre en place pendant la période de travaux, compte tenu des modifications de circulation et du trafic des engins de chantier et de la fréquentation du secteur.

La signalisation du chantier est particulièrement importante et sera destinée à l'ensemble des usagers (automobile, cycle, piéton).

Il sera nécessaire de mettre en place un dispositif préventif de signalisation adapté à tous les mouvements de véhicules quelle que soit la voirie concernée. Celui-ci sera évolutif afin de tenir compte de l'avancement des travaux.

La dégradation des chaussées, enrobées ou non, occasionnée par les engins de chantier se traduira par la réfection de ces dernières soit en fin de chantier, soit en cours de travaux si les conditions de sécurité sont remises en cause.

Si le trafic lié aux chantiers entraîne l'apport sur les chaussées de matériaux (terre notamment) à l'origine d'une dégradation des conditions de sécurité (masquage de la signalisation, chaussée rendue glissante ...), un nettoyage sera pratiqué régulièrement.



#### 5.1.3.4. Les réseaux techniques

##### Effets

Dans le cadre du projet d'aménagement pour piétons et cycles, les travaux préparatoires concernent notamment des déviations temporaires de certains réseaux enterrés et aériens (câble de communication, eau, électricité).

En effet, de nombreux réseaux passent sous les dalles de trottoir de l'ouvrage existant mais aussi aux abords du giratoire de l'Europe coté Conflans-Sainte-Honorine.

L'ensemble des contraintes inhérentes à chaque type de réseau, ainsi que les grands principes de dévoiement, seront étudiés au cours des études préalables à la réalisation des travaux. Ce travail permettra de répondre à un double objectif :

- Déterminer d'une part les secteurs à forte concentration de réseaux et chercher à minimiser les impacts sur ces derniers en adaptant, dans la mesure du possible, l'implantation et la conception des ouvrages.
- Apprécier l'importance des déviations à réaliser en prenant également en compte les projets de modification et de création de réseaux qui nécessiteront une coordination des études ultérieures et des travaux.

##### Mesures

Lors des études de détails du projet, la nature et l'ampleur de travaux de déviation de réseaux seront définies en collaboration avec les différents concessionnaires concernés. La planification des différentes interventions devra minimiser, autant que possible, le nombre de coupures de réseau et ainsi la gêne occasionnée pour les riverains.

Si des coupures s'avéraient indispensables, elles seraient limitées dans le temps et communiquées préalablement aux utilisateurs.

L'organisation générale mise en place lors de la phase de réalisation des travaux sera vouée à limiter au maximum l'impact de cette période vis-à-vis du milieu humain. En effet, les chantiers tenus dans l'espace urbain conduisent le maître d'ouvrage à réduire le plus possible la gêne apportée aux riverains et aux différents usagers de l'espace public et à maintenir au mieux les activités urbaines au sens large pendant les travaux. La programmation des chantiers veillera à rechercher le maximum de confort, de tranquillité et de sécurité pour les habitants. L'information du public sur le projet et son état d'avancement pourra s'effectuer de façon continue et régulière grâce à la mise en place de plusieurs vecteurs de communications complémentaires comme l'affichage par panneaux, des publications sur un site internet ou l'édition de lettres ou autre plaquette d'information.

Pour répondre à cette préoccupation, diverses mesures seront prises pour sécuriser l'environnement et ainsi minimiser les risques vis-à-vis de la population. Ces mesures viseront plus particulièrement à éviter les accidents, tant à l'égard du personnel que des tiers. Lorsque les travaux intéresseront la circulation publique la signalisation sera conforme à la réglementation.

De plus, tous les aménagements seront accompagnés de la mise en place d'un jalonnement spécifique en amont des itinéraires de manière à permettre une prise en charge des automobilistes, des piétons et des cycles, avant les zones de travaux.

L'accès des services publics et de secours sera maintenu.

#### 5.1.4. Cadre de vie

##### 5.1.4.1. L'environnement sonore

##### Effets

Sur un chantier, les nuisances sonores générées affectent également les riverains et les différents intervenants. Les bruits sont essentiellement liés aux livraisons (augmentation du trafic poids-lourds) et déchargements ainsi qu'aux techniques constructives (utilisation d'engins et de matériels bruyants).

##### Mesures

Les matériels utilisés par les entreprises de travaux respecteront les normes actuelles en matière de bruit. Réglementairement, le niveau sonore des véhicules utilitaires de plus de 12 tonnes (poids total en charge) et d'une puissance nette de 200 CV doit être inférieur à 88 dB(A). Les niveaux sonores réellement enregistrés peuvent dépasser 95 dB(A) en bordure de chaussée selon l'état du véhicule, la charge, les conditions de circulation, le profil et le revêtement de la voie. Les travaux seront effectués de jour dans la mesure du possible. Les travaux de nuit sont soumis à autorisation préfectorale.

Les prescriptions de l'article R 1134-36 du code de la Santé Publique concernant les nuisances sonores dues aux activités de chantier ainsi que les dispositions prévues à l'article 5 de l'arrêté préfectoral n°08-038/DDD du 25 mars 2008 relatif à la lutte contre le bruit seront scrupuleusement respectées. Une clause particulière dans les marchés de travaux stipulera aux entreprises de mettre en place les moyens nécessaires permettant de s'assurer que les dispositifs réglementaires vis-à-vis du bruit de chantier seront bien respectés.

Enfin, pour la sécurité du personnel de chantier, des protections auditives devront être fournies.

##### 5.1.4.2. La qualité de l'air

##### Effets

Lors des travaux, des perturbations prévisibles et inévitables concernant la qualité de l'air sont attendus. La qualité de l'air sera effectivement affectée par les émissions suivantes :

- les gaz et les poussières fines produites par le passage des camions,
- les poussières émises lors des périodes sèches pendant les travaux de terrassement,
- les odeurs émises notamment par les véhicules et par exemple, la pose du revêtement de l'aménagement pour piétons et cycles ou encore le coulage de bitume.

En effet, les poussières soulevées par les engins ou dues au transport de matériaux pourront provoquer une gêne respiratoire pour les populations à risque, notamment les asthmatiques.

Même si les terrassements seront peu importants, des déblais seront probablement évacués par poids lourds pouvant engendrer une dispersion des poussières sur l'itinéraire emprunté.



## Mesures

Les entreprises devront prendre toutes les dispositions nécessaires pour limiter les sources de pollution atmosphérique. Tout d'abord, les véhicules et engins de chantier respecteront les normes en vigueur en matière d'émissions de gaz.

Afin d'éviter l'envol de poussières, des arroseuses seront présentes sur le chantier afin d'humidifier, si besoin est, les zones de terrassement. Il sera également procédé à un nettoyage journalier des voiries et du chantier.

Pour éviter la dispersion de poussières lors du transport, un système de bâchage et d'arrosage des bennes pourra être mis en place en période de temps sec.

Par ailleurs, l'ensemble des engins de chantiers utilisés devront respecter les normes en vigueur concernant les rejets dans l'atmosphère de gaz polluants.

### 5.1.4.3. Les déchets de chantier

#### Effets

Les travaux généreront des déchets, comme pour tout chantier de terrassement et de génie civil. Les déchets pourront être :

- Des produits de démolition de voiries et de constructions.
- Des déchets solides divers liés à la réalisation des travaux de voirie, du génie-civil (puis des travaux de second œuvre), d'une grande variété : coulis de ciments ou bétons, ferrailles, bois, plastiques divers, papiers et cartons, verre...
- Des rejets ou émissions liquides : eaux pluviales de lessivage de terrassement ou de chantier, assainissement de chantier, hydrocarbures...

#### Mesures

Ces différents déchets sont susceptibles d'avoir des effets sur l'environnement selon leur nature et leur devenir. Des mesures spécifiques sont indiquées par la suite pour en limiter la dispersion et les effets. Les déchets divers produits sur le chantier seront acheminés vers des filières de valorisation ou d'élimination dûment autorisées conformément à la réglementation.

Les matériels utilisés par les entreprises de travaux respecteront les normes actuelles en matière de bruit. Pour éviter la dispersion de poussières lors du transport, un système de bâchage et d'arrosage des bennes pourra être mis en place en période de temps sec. Les entreprises devront prendre toutes les dispositions nécessaires pour limiter les sources de pollution atmosphérique. Tout d'abord, les véhicules et engins de chantier respecteront les normes en vigueur en matière d'émissions de gaz. Les déchets divers produits sur le chantier seront acheminés vers des filières de valorisation ou d'élimination dûment autorisées conformément à la réglementation. En cas de non-respect des consignes environnementales, des pénalités intégrées dans les marchés des entreprises seront appliquées.

### 5.1.5. Le patrimoine

#### Effets

Le projet n'impacte aucun monument Historique classé ou inscrit, ni site inscrit ou classé. Sur la commune d'Andrésy, le projet passe au-dessus d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) qui concerne le quai de l'Oise. Le projet, qui passe au-dessus de la ZPPAUP dont les prescriptions concernent le bâti et les équipements au droit du quai de l'Oise, n'est pas concerné directement par cette dernière. Ainsi le projet qui est accolé au pont actuel n'aura pas d'impact significatif sur la ZPPAUP. En effet, la réalisation d'une passerelle accrochée à l'ouvrage existant permet d'éviter tout appui au sol ou dans l'Oise. Par ailleurs, la passerelle par son architecture soignée s'intégrera au mieux dans le paysage et apportera au pont actuellement purement routier une nouvelle dimension fonctionnelle et urbaine (cf chapitre 5.2.6. pages 147 et 148).

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, la Direction régionale des Affaires Culturelles de la région Ile-De-France (Service régional de l'Archéologie) indique que le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique et qu'aucune prescription à archéologie préventive ne sera faite dans le cadre de l'instruction de ce dossier.

#### Mesures

Toute découverte fortuite lors de la réalisation du chantier devra être communiquée à la Direction Régionale des Affaires Culturelles de la région Ile de France, conformément aux dispositions de l'article L.531.14 du code du patrimoine.

La Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Ile-de-France indique que le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique et qu'aucune prescription archéologique préventive ne sera faite dans ce dossier. Toutefois, toute découverte fortuite lors de la réalisation du chantier devra être communiquée à la Direction Régionale des Affaires Culturelles de la région Ile de France.

### 5.1.6. Le paysage

#### Effets

Les travaux induiront des impacts visuels temporaires sur le paysage. Ces impacts, liés à la présence des engins de travaux publics, aux installations de chantier (grues, palissades, base vie...) et aux stockages de matériaux, seront perceptibles essentiellement par les usagers et riverains aux abords immédiats des sites de travaux.

#### Mesures

Afin de minimiser l'impact du chantier plusieurs mesures de réduction peuvent être mises en place :

- Une organisation rationnelle des trafics (approvisionnement ou sortie) et du stationnement liés au chantier ;
- Un soin particulier à apporter à la tenue du chantier et à son organisation, de façon à minimiser les impacts visuels liés au dépôt de matériaux et les salissures liées au passage des engins ;
- La recherche de sites permettant naturellement l'intégration paysagère des installations.
- Une information des usagers sous forme de panneaux, afin de leur permettre de connaître le pourquoi et le comment des aménagements et la durée du chantier.



- Une remise en état du site sera réalisée à la fin de chaque tranche de travaux.

Les travaux induiront des impacts visuels temporaires sur le paysage. Ces impacts, liés à la présence des engins de travaux publics et aux installations de chantier seront perceptibles essentiellement par les usagers et riverains aux abords immédiats des sites de travaux.

Afin de minimiser l'impact du chantier plusieurs mesures de réduction seront mises en place. Elles consisteront en l'organisation rationnelle du chantier de façon à minimiser l'impact visuel des travaux. De plus, à la fin de chaque tranche de travaux la remise en état du site sera réalisée.

## 5.2. EFFETS PERMANENTS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES ENVISAGEES

### 5.2.1. Le milieu physique

#### 5.2.1.1. Le climat

##### **Effets positifs du projet**

Les effets directs et indirects sur le climat de l'aménagement d'une passerelle piétonne sont difficilement quantifiables et vraisemblablement peu significatifs à l'échelle de la commune. Les principaux effets positifs proviennent du transfert des usagers automobilistes vers les circulations douces ; ceci induira de fait une diminution des émissions de gaz à effet de serre générés par la circulation automobile.

On peut souligner le fait que le projet de passerelle s'inscrit dans une logique de développement durable en complétant le maillage de liaisons douces (cheminements piétons, pistes ou bandes cyclables) prévus dans le Schéma départemental des itinéraires cyclables et dans le Schéma Départemental des Véloroutes et Voies vertes.

Le projet favorisera également la pratique de la marche ou du vélo pour des courtes distances et, un rabattement modal vers les transports en commun pour les distances plus longues. Etant donné l'impact positif du projet sur les émissions de gaz à effet de serre, aucune mesure supplémentaire n'est à prévoir.

Le projet favorisera la pratique de la marche ou du vélo pour des courtes distances et, un rabattement modal vers les transports en commun pour les distances plus longues ce qui aura pour effet de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

#### 5.2.1.2. Topographie et sous-sol

L'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 suit au plus près le terrain naturel et le profil en long de la RD 48 existante. Il s'implante en encorbellement de l'ouvrage existant et sur le talus routier de part et d'autre de l'ouvrage. Seuls quelques remaniements de terrain ponctuels et d'une ampleur très limitée seront nécessaires aux extrémités Est et Ouest de l'aménagement.

En raison de l'ampleur limitée des terrassements prévus pour le projet, aucun impact notable sur la topographie locale n'est à prévoir. Les horizons géologiques ne seront pas affectés, la passerelle réalisée en encorbellement ne nécessitant pas de fondation.

Les impacts sur le relief, hormis l'ouvrage lui-même, seront quasiment nuls. Les horizons géologiques ne seront pas affectés, la passerelle réalisée en encorbellement ne nécessitant pas de fondation.

### 5.2.1.3. Les eaux superficielles et souterraines

#### **Effets**

Le projet se situe au-dessus de l'Oise, ainsi que dans le périmètre de protection rapproché du champ captant d'Andrésy.

Les effets de l'aménagement sur les eaux superficielles et souterraines peuvent être de deux ordres :

- effets sur les volumes des eaux de ruissellement,
- effets sur la qualité des eaux.

La construction de la passerelle va provoquer l'imperméabilisation » d'une surface équivalente d'environ 500m<sup>2</sup>. Généralement, l'imperméabilisation de terrains auparavant libres de toutes constructions produit un stress supplémentaire pour les eaux pluviales, réduisant les possibilités d'infiltration et, en conséquence, les délais d'arrivée au réseau naturel (risques d'inondation).

Ici, la zone « couverte » par la passerelle se situe au-dessus de zones déjà urbanisées et au-dessus de l'Oise. Le projet de construction n'aura donc qu'une incidence relative sur l'écoulement des eaux superficielles, et le réseau des eaux pluviales, indiqué pour permettre l'évacuation de ces eaux de ruissellement, est dimensionné pour accepter ce surplus.

L'effet sur la qualité des eaux sera quant à lui négligeable étant donné la vocation piétonne de la passerelle ; les eaux pluviales recueillies ne seront donc pas en contact avec une source de pollution. Par ailleurs, une dégradation de la qualité des eaux peut être entraînée par l'entretien des divers éléments constituant la passerelle.

#### **Mesures**

Les interdictions listées dans l'arrêté de définition des périmètres de protection du champ captant seront respectées :

- Toute modification de la topographie pouvant favoriser la stagnation ou le ruissellement non contrôlés des eaux naturelles sur le site ;
- Tout dépôt d'ordures, déchets, détritiques, fumiers, résidus quels qu'ils soient (y compris les accumulations de déchets végétaux) ;
- Le stockage d'hydrocarbures, de produits chimiques et d'eaux usées ;
- L'emploi d'engrais et de produits phytosanitaires, de même que tout produit de nettoyage, sera interdit sur le site de forage ;
- Le dépôt, l'épandage superficiel ou le déversement d'eaux usées, d'eaux vannes, de lisiers, de matière de vidange, de boues de station d'épuration et, d'une manière générale, de toute substance susceptible d'altérer directement ou indirectement (*i.e.* après transformation) la qualité des eaux souterraines.



Compte tenu de la faible surface imperméabilisée du projet, l'impact quantitatif sera peu important. L'effet sur la qualité des eaux sera quant à lui négligeable étant donné la vocation piétonne de la passerelle les eaux pluviales recueillies ne seront donc pas en contact avec une source de pollution.

Enfin, les interdictions listées dans l'arrêté de définition des périmètres de protection du champ captant d'Andrésy seront respectés.

#### 5.1.2.4. Les risques naturels

##### Effets

Le projet est localisé au sein de la zone inondable définie dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondation Seine et Oise adopté en juin 2007.

Toutefois, la réalisation de la passerelle accrochée à l'ouvrage existant permet d'éviter tout appui au sol ou dans l'Oise. Ainsi l'écoulement des eaux ne sera pas perturbé, il n'y aura donc pas d'aggravation des conditions d'écoulement du flux de l'Oise.

##### Mesures

Le projet n'est pas de nature à aggraver les conditions d'écoulement des eaux de l'Oise. Il n'est donc pas nécessaire de mettre en place des mesures particulières.

Bien que le projet soit situé au sein des périmètres de protection du PPRI, il n'est pas de nature à modifier les conditions d'écoulement des eaux.

#### 5.2. Le milieu naturel

L'aménagement prévu n'interfère avec aucune zone faisant l'objet de mesure d'inventaire ou de protection du patrimoine naturel et le milieu naturel ne sera pas impacté lors de la période de fonctionnement de l'aménagement piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine.

#### 5.2.3. Le milieu humain

##### 5.2.3.1. Les documents d'urbanisme

Le SDRIF désigne le site d'insertion du futur aménagement comme déjà urbanisé, le projet est donc compatible avec ce document.

Le futur aménagement s'insère sur les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine. Les plans de zonages des PLU de ces deux communes font apparaître le site d'implantation comme étant :

- Sur Andrésy un zonage UGa (habitat individuel de densité moyenne à forte),
- Sur Conflans-Sainte-Honorine un zonage UA (zone urbaine de centralité de la commune – secteurs bâtis continus et homogènes du point de vue de la morphologie urbaine et architecturale traditionnelle ou renouvelée).

- Le projet passe au-dessus de l'Oise, dont le zonage est N et au-dessus des berges de Seine côté Andrésy dont le zonage est Nb.

Les règlements des zones (annexe n°3) étant compatibles avec les travaux de construction, aucune mise en compatibilité des PLU ne sera nécessaire. En effet dans toutes ces zones, la réalisation d'équipement d'infrastructure est autorisée.

Par ailleurs, aucune servitude d'utilité publique n'apparaît contraignante pour le projet d'aménagement.

Le projet apparaît comme étant compatible avec l'ensemble des documents de planification urbaine.

##### 5.2.3.2. Activités et équipements

##### Effets positifs du projet

A terme, la passerelle piétonne sera bénéfique pour les activités, favorisant les échanges entre lieux de vie et lieux de travail. Il en sera de même pour les équipements publics.

De plus, l'aménagement favorisera la sécurité des lycéens d'Andrésy qui sont scolarisés au lycée de Conflans-Sainte-Honorine, ainsi que des usagers piétons et vélos entre les deux communes. Enfin, les habitants d'Andrésy qui empruntent la passerelle pour se rendre à leur lieu de travail via la gare de Conflans – Fin d'Oise seront également en sécurité.

A terme, la passerelle piétonne sera bénéfique pour les activités, favorisant les échanges entre lieux de vie et lieux de travail. Il en sera de même pour les équipements publics.

##### 5.2.3.3. Circulations et déplacements

##### Effets positifs du projet

Il y a quelques décennies, l'automobile a été considérée comme le mode de déplacement prioritaire. Sans en évaluer les conséquences, les offres de voirie et de stationnement ont été mises en adéquation avec l'évolution du trafic. Le constat que cette suprématie de l'automobile se faisait au détriment de la vie locale, de la sécurité, des autres usagers et de l'environnement a été tardif et a laissé s'instaurer une culture "automobile" et des habitudes de déplacements.

Pour renverser la tendance et redonner la place qui revient aux circulations douces, une hiérarchisation de la voirie était nécessaire. L'adéquation entre la fonction (l'usage qui en est fait) et la vocation (l'usage qui doit en être fait) des voies permet de favoriser le développement des modes doux dans des conditions de confort et de sécurité élevées.

Le projet de passerelle piétonne et cycle répond de fait à ses préoccupations. De plus, les circulations douces constituent une préoccupation constante dans la définition des nouveaux aménagements. Ainsi le Conseil Général des Yvelines a récemment approuvé le schéma départemental des Véloroutes et Voies Vertes modifiant ainsi la politique départementale en matière de circulations douces. L'intégration de la passerelle au réseau de circulations douces existant permettra d'établir un maillage continu et cohérent de liaisons douces afin d'améliorer les liens entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine. L'accessibilité des pôles de transports en commun (gare de Conflans Fin d'Oise) sera également renforcée et contribuera à un report modal de la voiture vers les transports collectifs.



De plus, afin de répondre aux préoccupations des usagers relatives au projet d'aménagement, consignées dans les registres de concertation, les adaptations suivantes ont été apportées au projet en vue de renforcer la sécurité des traversées pour les piétons et cycles en diminuant les vitesses :

- mise en place de plateaux surélevés sur la RD 48 côté Conflans-Sainte-Honorine et côté Andrésy au droit des traversées piétons et cycles,
- mise en place d'un plateau surélevé au droit de la traversée piétons et cycles du Cours de Chimay à Conflans-Sainte-Honorine,
- vitesse des véhicules limitée à 50 km/h sur le pont fin d'Oise.

Compte tenu des préoccupations actuelles en matière de déplacements urbains, le projet de passerelle constitue de fait une réponse aux problématiques de déplacements. Compte tenu des impacts positifs qu'il générera, aucune mesure supplémentaire n'est à prévoir.

L'intégration de la passerelle au réseau de circulations douces existant permettra d'établir un maillage continu et cohérent de liaisons douces afin d'améliorer les liens entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine. L'accessibilité des pôles de transports en commun (gare de Conflans Fin d'Oise) sera également renforcée et contribuera à un report modal de la voiture vers les transports collectifs.

#### 5.2.3.4. Les réseaux techniques

En période de fonctionnement, l'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 n'affectera pas les réseaux techniques.

#### 5.2.4. Cadre de vie : environnement sonore et qualité de l'air

##### Effets positifs du projet

Les effets directs et indirects sur l'environnement sonore et la qualité d'un aménagement pour piétons et cycles sont difficilement quantifiables et vraisemblablement peu significatifs à l'échelle de la commune. Les principaux effets positifs proviennent du transfert des usagers automobilistes vers les circulations douces ; ceci induira de fait une diminution des émissions de bruits et des émissions de polluants atmosphériques générés par la circulation automobile.

Le projet favorisera la pratique de la marche ou du vélo pour des courtes distances et, un rabattement modal vers les transports en commun pour les distances plus longues ce qui aura pour effet de réduire les émissions sonores et d'améliorer la qualité de l'air.

#### 5.2.5. Patrimoine, tourisme et loisirs

##### Effets

Le projet n'impacte aucun monument Historique classé ou inscrit, ni site inscrit ou classé. Sur la commune d'Andrésy, le projet passe au-dessus d'une Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) qui concerne le quai de l'Oise. Le projet, qui passe au-dessus de la ZPPAUP dont les prescriptions concernent le bâti et les équipements au droit du quai de l'Oise, n'est pas concerné directement par cette dernière. Ainsi le projet qui est accolé au pont actuel n'aura pas d'impact significatif sur la ZPPAUP. En effet, la réalisation d'une passerelle accrochée à l'ouvrage existant permet d'éviter tout appui au sol ou dans l'Oise. Par ailleurs, la passerelle par son architecture soignée s'intégrera au mieux dans le paysage et apportera au pont actuellement purement routier une nouvelle dimension fonctionnelle et urbaine (cf chapitre 5.2.6. pages 147 et 148).

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, la Direction régionale des Affaires Culturelles de la région Ile-De-France (Service régional de l'Archéologie) indique que le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique et qu'aucune prescription à archéologie préventive ne sera faite dans le cadre de l'instruction de ce dossier.

En ce qui concerne le tourisme et les loisirs, le projet aura un effet positif puisqu'il permet de favoriser et sécuriser les circulations douces.

##### Mesures

Sans objet.

#### 5.2.6. Le paysage

##### Effets positifs du projet

Aucun élément du patrimoine, bâti ou naturel, ne sera affecté par le projet d'aménagement pour piétons et cycles.

Du point de vue de son intégration paysagère, la passerelle accrochée à l'ouvrage existant apparaîtra ouverte par rapport à son environnement. Plus qu'un lien physique, il s'agit d'une véritable promenade ouverte sur la ville, entre urbanisation (Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine) et espaces naturels (Seine et Oise).

Par son architecture, la passerelle se présentera comme un élément de repère urbain, facilement identifiable. Elle montrera ainsi clairement sa fonction piétonne et indiquera un cheminement lisible.

Lors de la concertation, plusieurs personnes ont demandé la réalisation d'un bel ouvrage s'intégrant dans l'environnement du site afin de rendre le pont existant plus esthétique. Aussi, un parti architectural soigné a été étudié et proposé :

- Les éléments caractéristiques qui identifient la passerelle ; garde-corps et mât d'éclairage vont illustrer, vue de l'extérieur de façon explicite ce nouvel usage et apporter ainsi une nouvelle dimension fonctionnelle, urbaine et par conséquent une nouvelle identité à un pont actuellement purement routier.
- La passerelle doit être perçue par les piétons et les cyclistes comme sécurisante et confortable au travers de ses équipements et de ses revêtements de tablier, ce qui confère une importance aux détails à l'échelle des usagers.
- Le rythme des pilettes des arches se prolonge dans les encorbellements et c'est cette trame structurelle verticale qui dessine les mâts d'éclairage semblables à une voûte qui « enveloppe » la passerelle en encorbellement.
- Le garde-corps « cycliste » grâce à une lisse d'environ 140 cm de hauteur répond aux normes vélo route. Une main courante à hauteur de 1 mètre répond aux normes de sécurité et d'accessibilité des piétons.
- En partie basse, une maille métallique en acier inox apporte une transparence visuelle qui permet de profiter du panorama vers le Nord et de la visibilité lointaine avec le majestueux viaduc. Les mâts d'éclairage fixés en rive de dalle à l'extérieur du garde-corps dégagent l'ensemble de la surface du trottoir sans créer d'obstacle ponctuel.

Par son architecture, la passerelle se présentera comme un élément de repère urbain, facilement identifiable et apportera au pont actuellement purement routier une nouvelle dimension fonctionnelle, urbaine et une nouvelle identité.





Figure 113 : Photomontages avant et après la passerelle en encorbellement  
(Source : Dossier d'esquisse – architecte Laurent Barbier) Image non contractuelle



### 5.3. EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE

Ce chapitre vise, conformément à l'article 19 de la loi sur l'air n°96-1236 du 30 décembre 1996, sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie et la circulaire n°98-36 du 17 février 1998, à étudier les effets du projet sur la santé.

Les impacts sur la santé sont plus particulièrement liés à la qualité de l'air, aux nuisances sonores et aux conditions de sécurité.

La population concernée est la population permanente des quartiers situés à proximité immédiate de l'aménagement ainsi que les usagers de la future liaison piétons et cycles ou les promeneurs.

#### 5.3.1. Impacts sur la qualité de l'air

##### 5.3.1.1. Données réglementaires

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie n° 96.1236, du 30 Décembre 1996, codifiée aux articles L 220-1 et suivants du code de l'environnement remplace la loi du 2 Août 1961 sur la lutte contre les pollutions atmosphériques, en transposant en droit français la Directive Cadre n°96/62/CE.

Elle institue un système de surveillance de la qualité de l'air, définit les objectifs de qualité, les seuils d'alerte et les valeurs limites. Elle fixe également les principes de plans généraux pour la qualité de l'air, les plans de protection de l'atmosphère, les plans de déplacements urbains et les mesures d'urgence.

Par ailleurs, les textes de la loi sur l'air mentionnent que l'étude d'impact doit faire apparaître avec pertinence les effets induits par le projet (principe de proportionnalité).

##### 5.3.1.2. Généralités sur les effets des polluants sur la santé

Il est reconnu que les effets de la pollution atmosphérique sur la santé humaine résultent de phénomènes complexes, tels que : les interactions entre les différents polluants, les variations des conditions d'expositions des individus, les sensibilités différentes selon les sujets exposés.

On distingue diverses catégories d'incidences que peuvent avoir les émissions de polluants atmosphériques dues à la circulation des véhicules à moteur sur la santé :

- les nuisances sensorielles (odeurs et diminution de la transparence de l'air),
- l'irritation des voies respiratoires, des yeux, de la peau,....
- les effets toxiques généraux....

Rappelons que les principaux polluants atmosphériques émis par la circulation des véhicules à moteur sont les oxydes d'azote (NOx), les particules fines, le monoxyde de carbone (CO), les composés du soufre (ou acidifié forte), et secondairement l'ozone (O3).

Leurs effets spécifiques sur la santé, issus de travaux et d'études épidémiologiques les plus récents, peuvent être détaillés comme suit dans le tableau ci-après :

POLLUANTS	SOURCE	EFFETS SUR LA SANTÉ
Dioxyde de soufre (SO2)	Combustion de produits soufrés (industriels, véhicules, chauffage...).	Irritation des muqueuses des voies aériennes, accroissement des pathologies respiratoires.
Oxydes d'azote (NOx)	Combustion entre le monoxyde d'azote issu des voitures et l'oxygène de l'air.	Irritation, diminution possible des défenses immunitaires et accroissement de la sensibilité des bronches microbiennes.
Particules fines	Combustion, circulation automobile (diesel), incinération de déchets.	Attaque des muqueuses nasales, augmentation de la susceptibilité aux infections pulmonaires.
Composés organiques volatils (COV)	Chimie-pétrochimie, usage de solvants, circulation automobile.	Irritation des yeux, toux, action cancérigène par les poussières qui absorbent les hydrocarbures et les déposent au fond de l'appareil respiratoire.
Monoxyde de carbone (CO)	Combustions incomplètes des combustibles et des carburants, circulation automobile.	Vertiges, asthénie, troubles respiratoires.
Ozone (O3)	Réactions photochimiques dans l'air entre les oxydes d'azote, le monoxyde de carbone et les composés organiques volatils.	Irritations oculaires, toux, altération de la fonction pulmonaire (enfants, personnes asthmatiques).

Figure 114 : Principaux effets des émissions de véhicules sur la santé.

##### 5.3.1.3. Effets du projet en période de travaux

Lors des travaux, des perturbations prévisibles et inévitables concernant la qualité de l'air sont attendus. La qualité de l'air sera effectivement affectée par les émissions suivantes :

- les gaz et les poussières fines produites par le passage des camions,
- les poussières émises lors des périodes sèches pendant les travaux de terrassement,
- les odeurs émises notamment par les véhicules et par exemple, la pose du revêtement de l'aménagement pour piétons et cycles ou encore le coulage de bitume.

En effet, les poussières soulevées par les engins ou dues au transport de matériaux pourront provoquer une gêne respiratoire pour les populations à risque, notamment les asthmatiques.

Même si les terrassements seront peu importants, des déblais seront probablement évacués par poids lourds pouvant engendrer une dispersion des poussières sur l'itinéraire emprunté.



#### 5.3.1.4. Effets du projet en période d'exploitation

Les effets directs et indirects sur la qualité de l'air de l'aménagement d'une passerelle piétonne sont peu significatifs à l'échelle de la commune. Le projet favorisera la pratique de la marche ou du vélo pour des courtes distances et, un rabattement modal vers les transports en commun pour les distances plus longues.

Donc, les principaux effets proviennent du transfert des usagers automobilistes vers les circulations douces ; ceci induira de fait une diminution des émissions de polluants atmosphériques générés par la circulation automobile et participera à l'amélioration de la qualité de l'air locale.

### 5.3.2. Impacts sur la qualité de l'eau

#### 5.3.2.1. Généralités

La pollution de l'eau résulte de l'activité humaine. L'eau est polluée lorsqu'elle devient impropre à satisfaire la demande d'utilisation ou qu'elle présente un danger pour l'environnement. La détérioration naturelle sous l'action des agents géologiques est à exclure. Une eau souterraine renferme des substances minérales dissoutes d'origine naturelle, géologique, qui forme le "bruit de fond". Le degré de pollution est donc apprécié par la mesure de l'écart entre le bruit de fond et les caractéristiques physico-chimiques de l'eau incriminée.

#### Les types de polluants

Un polluant est un facteur physique chimique ou biologique issu de l'activité humaine et provoquant sous une intensité ou une concentration anormale, une altération de la qualité de l'eau naturelle.

Les principaux polluants physiques sont :

- la chaleur,
- les matières solides en suspension, introduites par les précipitations et les eaux de surface,
- la radioactivité, dont la teneur provient des précipitations.

Les polluants chimiques sont nombreux et d'origines diverses. Ce sont :

- les sels minéraux dissous : les nitrates et nitrites sont les polluants les plus importants dans ce groupe. Les nitrates sont toutefois, essentiellement d'origine agricole. Les sulfates et les chlorures sont naturellement présents dans les eaux souterraines, mais ils peuvent être aussi introduits par l'homme sous forme d'engrais chimiques ou de rejets industriels,
- les micropolluants tels que les métaux lourds, les pesticides et les détergents. Ces micropolluants regroupent des substances toxiques à très faible teneur dans l'eau. Les métaux lourds d'origine industrielle, mais aussi d'origine routière. Les pesticides sont des auxiliaires chimiques de l'agriculture moderne.
- les hydrocarbures qui s'infiltrent dans le sous-sol sous l'effet de la pesanteur. Suivant sa structure, l'huile peut atteindre la frange capillaire et s'étaler horizontalement. La contamination de l'eau souterraine se développe donc essentiellement au niveau du toit de la nappe.

#### Effets de ces polluants sur la santé :

Une eau polluée peut provoquer des maladies chez l'homme de manière directe, par voie cutanée conjonctivale ou voie orale, ou de manière indirecte, par l'intermédiaire de la chaîne alimentaire.

#### Transmission directe :

- voie cutanée ou conjonctivale : la barrière cutanée est une bonne protection, mais il suffit d'une plaie pour que l'infection se fasse. Les yeux sont aussi une région sensible surtout en eau de baignade polluée,
- voie orale : il suffit d'ingérer une eau polluée ou des aliments nettoyés avec cette eau pour contracter une maladie.

#### Transmission indirecte :

Il existe des risques pathologiques liés à la consommation d'animaux ayant ingurgités des animaux filtreurs contaminés par du phytoplancton vénéneux ou par leurs toxines et à la consommation de végétaux toxiques.

Les métaux lourds et les pesticides sont des substances toxiques à très faible teneur dans l'eau. Ils sont très dangereux du fait de l'effet cumulatif de la chaîne alimentaire. Pour l'homme, l'ingestion répétée des métaux lourds provoque des stockages nocifs dans le squelette (Pb), les reins et le foie (Cd).

#### 5.3.2.2. Effets du projet en période de travaux

Le projet se situe au-dessus de l'Oise, ainsi que dans le périmètre de protection rapproché du champ captant d'Andrésy. Les mesures prises pour la construction de l'ouvrage (cf : chapitre 5.1.1.4.) permettent de préserver la qualité de l'eau. Il n'y a donc pas d'impact pour les riverains et usagers.

#### 5.3.2.3. Effets du projet en période d'exploitation

L'effet sur la qualité des eaux en période d'exploitation sera négligeable étant donné la vocation piétonne de la passerelle ; les eaux pluviales recueillies ne seront donc pas en contact avec une source de pollution.

Par ailleurs, le projet va engendrer un transfert des usagers automobilistes vers les circulations douces ; ceci induira de fait une diminution des émissions de polluants générés par la circulation automobile et participera à l'amélioration de la qualité de l'eau.

### 5.3.3. Impacts du bruit

#### 5.3.3.1. Généralités

Les effets auditifs du bruit sur notre oreille ne concernent pas les bruits de transports terrestres. En effet, les niveaux rencontrés ne sont pas assez élevés pour avoir une conséquence auditive.

L'oreille moyenne n'est lésée par le bruit que lorsque le niveau sonore est très élevé (supérieur à 120 dB(A)). Rupture du tympan et luxation des osselets peuvent alors se produire. L'exposition à un bruit intense, si elle est prolongée ou répétée, provoque une baisse de l'acuité auditive.

La perte d'audition, sous l'effet du bruit, est le plus souvent temporaire. Malheureusement, cette perte d'audition peut être également définitive lorsqu'elle détruit les cellules ciliées de l'oreille interne. Cette surdité est alors le plus souvent irréversible.



### Les effets non auditifs du bruit

La perturbation du sommeil par le bruit des transports est une gêne exprimée avec insistance par les riverains des grands axes routiers, des aéroports et autres lieux bruyants. Il ne faut pas pour autant oublier que relativement nombreuses sont les personnes qui souffrent de troubles du sommeil non liés au bruit.

Des résultats de recherches portant sur les modifications de structure du sommeil induites soit par l'irruption du bruit dans l'environnement des dormeurs soit, au contraire, par la diminution du niveau de bruit pendant le sommeil, montrent que ce sont surtout les bruits de trafic routier qui, probablement en raison de leur nature de type continu fluctuant, provoquent des changements de structure du sommeil. Les changements du sommeil par les bruits irréguliers sont plus marqués que ceux induits par une augmentation monotone des niveaux de bruit nocturne. Ces perturbations du sommeil par le bruit se traduisent, sur le plan subjectif, par une moins bonne qualité du sommeil et par une baisse des performances psychomotrices au réveil.

### Les effets physiologiques du bruit

Des études ont montré que le bruit affecte le bien-être mental et physique d'un individu.

Le bruit agit comme un facteur "stressant". Le "stress" est avant tout une réponse de l'organisme à une agression extérieure. Ceci implique l'existence d'un stimulus que l'on peut définir de manière globale comme toute activité qui, dans un environnement, peut entraîner une réponse, quel qu'elle soit, chez un individu donné, ce stimulus "stressant" n'étant pas nécessairement le même pour tous. Les hommes présentent une très grande sensibilité aux changements minimes de leur espace.

L'amplitude et la durée des effets du stress sont déterminées en partie par la susceptibilité individuelle, le style de vie et les conditions environnementales.

Si les modifications engendrées par le stress sont transitoires, il s'agit d'un phénomène physiologique. Mais si les modifications sont durables, le stress peut alors être considéré comme une pathologie. Ainsi, par exemple, le bruit de trafic routier a retenu l'attention comme un facteur "stressant" potentiel sur le système cardio-vasculaire bien que les différentes études n'aient pas permis d'apporter de conclusions claires.

En effet, le bruit du trafic routier apparaît peu associé à une augmentation de la pression sanguine et autres changements cardio-vasculaires. Les niveaux de bruit des trafics mesurés ne semblent pas être assez élevés et trop variables pour montrer un effet mesurable sur la santé.

### Les effets de seuils sonores

En agissant sur tous les paramètres possibles, selon les travaux de l'OCDE, les effets des seuils sonores, en façade, s'établissent comme suit :

- un bruit de 60 à 65 dB(A) crée une gêne et des troubles du sommeil,
- au-delà de 65 dB(A), il se produit des modifications de comportement.

### **5.3.3.2. Impact du bruit en période de travaux**

La phase de chantier représente une nuisance temporaire pour les riverains les plus proches du site. Les dispositions techniques de détail en matière d'organisation de chantier ne pouvant être arrêtées au stade actuel des études, seuls les objectifs généraux vis-à-vis de la protection contre les nuisances issues du chantier peuvent être envisagées.

### Mesures de réduction des bruits en phase chantier

Les engins de chantier devront répondre aux normes en vigueur conformément au décret n°69-380 du 18 avril 1969, relatif à l'insonorisation des engins de chantier, à la circulaire n°72-116 du 14 juillet 1972 relative à la limitation du bruit dans les chantiers et à l'arrêté du 02 janvier 1986 fixant les dispositions communes applicables aux matériels et engins de chantier.

Ces nuisances ne sont, en aucun cas, à même de provoquer des nuisances acoustiques perturbantes et dangereuses pour la santé publique des riverains dans la mesure où elles seront ponctuelles dans le temps et dans l'espace.

### **5.3.3.3. Impact du bruit en période d'exploitation**

Cet impact concerne en particulier les riverains les plus proches du site. C'est-à-dire les habitants des bords de l'Oise. En période d'exploitation, la passerelle aura un impact positif sur l'environnement sonore. En effet la passerelle va permettre de reporter une partie de la circulation automobile vers une circulation douce, non émettrice de nuisances sonores (piétons et cycle).

### *5.3.4. Conclusion sur les effets du projet sur la santé humaine*

**A terme le projet aura des effets positifs pour les usagers qui chemineront en totale sécurité sur la nouvelle liaison piétons et cycles.**

Les éventuels effets négatifs du projet sur la santé sont dus à la période de travaux qui n'est que temporaire. Les mesures mises en place durant cette période permettront de limiter les effets du projet sur la qualité de l'air, de l'eau et du bruit.

Concernant la phase exploitation du projet, il y aura un impact positif sur la santé humaine. En effet, tant du point de vue de la qualité de l'air que des nuisances sonores, le report modal de la voiture vers le cycle ou le piéton diminuera les pollutions sonores et atmosphériques.



#### 5.4. SYNTHÈSE, COÛTS ET MODALITÉS DE SUIVI DES MESURES PROPOSÉES POUR ÉVITER, RÉDUIRE OU COMPENSER LES EFFETS NÉGATIFS DU PROJET

L'ampleur du projet et les impacts qui en découlent ne sont pas de nature à nécessiter la mise en place de compensations environnementales supplémentaires. Le projet aura essentiellement des impacts positifs. Cependant, les préoccupations environnementales ont fait et continueront de faire partie intégrante de l'étude.

Toutes les dispositions prises au cours de l'élaboration du projet visent à s'adapter au mieux aux contraintes locales et peuvent être considérées comme autant de mesures en faveur de l'environnement.

La réalisation de la liaison piétons et cycles constitue intrinsèquement une réponse environnementale aux problématiques de déplacement au sein de ce secteur. De plus, la passerelle pour piétons et cycles sera réalisée en encorbellement ce qui limitera l'impact de l'aménagement sur les eaux souterraines et superficielles. Les impacts les plus sensibles et les réponses adaptées pouvant être mises en œuvre pour les réduire, voire les supprimer, concerneront plus particulièrement les travaux de construction de la passerelle. Les mesures préventives et de réduction des nuisances en phase travaux sont difficilement quantifiables et sont comprises dans le bilan des travaux.

Les postes budgétaires qui peuvent être singularisés sont :

Poste	Coût prévisionnel (€TTC)
Sécurisation renforcée des traversées cycles et piétons, avec la mise en place de plateaux surélevés	35 000
Parti architectural soigné	200 000
Plantation d'arbustes pour compenser la coupe de 4 arbres	10 000
Surveillance de la qualité des eaux, avant, pendant et après la période de construction en conjonction avec le concessionnaire du champ captant d'Andrésy.	40 000
<b>Total</b>	<b>285 000*</b>

\* Soit 11% du montant des travaux

##### **Moyens de surveillance prévus en phase chantier**

Le suivi à posteriori accompagne la réalisation du projet, aussi bien dans la phase chantier que lors de son exploitation et des opérations d'entretien.

Pendant la phase travaux, une surveillance environnementale permet de réagir rapidement et ainsi d'éviter des erreurs irréversibles.

Pendant la réalisation des travaux, l'entreprise appelée à effectuer les travaux s'informerait des forts événements pluvieux et avis de tempête disponible auprès de centre Météo France le plus proche. Il conviendrait d'être vigilant sur ce point et donc de stopper ou différer les interventions en cas de conditions météorologiques défavorables.

Par ailleurs, le projet étant localisé dans le périmètre de protection rapproché du champ captant d'Andrésy, une surveillance de la qualité des eaux sera réalisée avant, pendant et après la phase travaux en conjonction avec le concessionnaire du champ captant. Les résultats de ces analyses seront portés à l'attention des autorités compétentes.

##### **Moyens de surveillance et d'entretien des ouvrages après la réalisation des travaux**

Hors agglomération, la gestion et l'entretien de l'aménagement seront réalisés suivant les termes de la délibération du 18 juin 2010 relative à l'approbation du schéma départemental des véloroutes et voies vertes et à la modification de la politique départementale en matière de circulations douces (surveillance et entretien courant à la charge des communes et, renouvellement et réparation de la couche de roulement à la charge du département).

La partie en agglomération sera entièrement gérée par la commune de Conflans-Sainte-Honorine.

La structure de la passerelle en encorbellement sera gérée par le département de la même façon que le pont routier.

Suite aux travaux, des visites régulières seront réalisées afin de vérifier l'évolution de l'état de la passerelle. La reconnaissance régulière de l'ouvrage permettra d'intervenir rapidement et de procéder à des travaux d'entretien si nécessaire.

#### 5.5. ANALYSE DES COÛTS COLLECTIFS DES POLLUTIONS ET DES NUISANCES ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITÉ

Dans ce chapitre, il s'agit de mettre en évidence les coûts du projet pour l'environnement afin de les mettre en balance avec les avantages que la collectivité peut en attendre.

S'agissant d'un aménagement pour piétons et cycles, les coûts et avantages induits pour la collectivité seront analysés qualitativement.

Les coûts du projet pour l'environnement sont liés aux effets négatifs du projet sur l'environnement, pendant la période de travaux et au fait que le projet est localisé :

- au sein du périmètre de protection rapproché du champ captant d'alimentation en eau potable d'Andrésy ;
- en zone urbaine ;
- sur un pont très emprunté aux heures de pointes par la circulation automobile et par les piétons et cycles.
- 

Les effets négatifs ne sont que temporaire et les mesures listées dans le chapitre 5.1 permettront d'éviter, réduire ou compenser les effets négatifs du projet pendant cette phase de chantier.

En revanche, en période d'exploitation, le projet ne présentera que des avantages, à savoir :

- la facilitation et la sécurisation des circulations piétonnes et cycles,
- l'amélioration de l'accessibilité des Andrésiens à la gare de Conflans – Fin d'Oise,
- la valorisation d'un ouvrage actuellement « à caractère » routier par la réalisation d'une passerelle en encorbellement au parti architectural soigné,
- le développement des circulations douces,
- la création d'un maillon important du cheminement cyclable des bords de Seine et de l'Oise,
- l'amélioration du cadre de vie des riverains au projet et des usagers du pont de Conflans – Fin d'Oise.



## 6. ANALYSE DES EFFETS CUMULES AVEC D'AUTRES PROJETS CONNUS

Aucun projet connu n'ayant fait l'objet d'un document d'incidences au titre de l'article R.214-6 et d'une enquête publique ou/et d'une étude d'impact au titre du code de l'environnement et pour lesquels un avis de l'autorité administratives de l'Etat compétente en matière d'environnement a été rendu public n'est localisé à proximité du projet d'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine.

Aussi, l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus est sans objet.

## 7. APPRECIATION DES IMPACTS DU PROGRAMME

Le programme de création d'un aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48 entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine est équivalent à l'opération soumise à l'enquête. Par conséquent, l'étude d'impact de l'opération vaut appréciation des impacts du programme.



## 8. ANALYSE DES METHODES D'EVALUATION UTILISEES

Diverses méthodes ont été utilisées pour établir :

- l'état initial du site,
- les impacts que ce projet engendre sur le milieu,
- les mesures préconisées pour réduire voire supprimer ces impacts.

La méthodologie appliquée comprend une recherche bibliographique, un recueil de données effectué auprès des organismes compétents dans les divers domaines, une étude sur le terrain et une analyse à l'aide de méthodes existantes, mises en place par les services techniques du Ministère de l'Équipement du Logement, des Transports et de la Mer et du Ministère de l'Écologie et du développement durable ou, validées par ceux-ci, ainsi que d'expertises.

Cette évaluation a été réalisée à deux niveaux :

- A un premier niveau correspond une approche globale des impacts. Grâce à l'expérience acquise sur d'autres projets, aux observations sur l'environnement et à la documentation disponible, il a été possible de décrire de façon générale et pour chaque thème lié à l'environnement les impacts généraux du projet.
- Le second niveau correspond à une évaluation des impacts. Précisément au droit de l'aménagement, et pour chaque thème, les perturbations, les nuisances ou les modifications entraînées par le projet sont alors appréciées.

L'évaluation des impacts du projet sur l'environnement s'est appuyée sur une cartographie de toutes les contraintes dans le secteur d'étude sur la base du fond topographique IGN 1/25000<sup>e</sup>, et du levé topographique.

### 8.1. METHODES D'ANALYSE DES CONTRAINTES D'ENVIRONNEMENT

#### 8.1.1. Impacts sur le milieu physique et naturel

##### Géotechnique - géologie :

L'analyse du relief et de la géologie des sols de la zone d'étude s'appuie sur les données produites sur les cartes de l'Institut Géographique National (IGN) au 1/25000<sup>e</sup> et sur celles du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM) au 1/50000<sup>e</sup> : Carte n°152 (Poissy) et des sources infoterre.brgm.fr.

Une campagne géotechnique a été réalisée par le bureau d'études SEMOFI du 13 août au 22 septembre 2009.

##### Hydrographie – Hydrogéologie :

L'hydrologie et l'hydrogéologie du secteur proche de la zone d'étude ont été appréhendées à partir :

- des cartes et photographies de l'IGN,

- de la DREIF,
- de la banque de données ADES,
- les données de la DIREN Île-de-France et du SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands,
- le PPRI vallée de la Seine et de l'Oise.
- Le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'aménagement du territoire (MEEDDAT) et son guide technique, mars 2009,
- L'Institution Interdépartementale des Barrages réservoirs du Bassin de la Seine (IIBRBS) et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie,
- Le Plan des Surfaces Submersibles (PSS).
- de l'ARS pour les captages.

Une expertise hydrogéologique a été réalisée par Mme. GIBERT-BRUNET, hydrogéologue agréé en décembre 2011.

##### Climat

L'analyse climatique a été réalisée à partir des données statistiques obtenues auprès du Service Départemental de la Météorologie Nationale issues de la station météorologique d'Achères.

##### Qualité de l'air

L'appréhension de la qualité de l'air locale a été réalisée à l'aide de données et statistiques du réseau Airparif issues notamment des stations de Cergy-pontoise et Argenteuil ainsi que des données CITEPA.

##### Milieux naturels

L'analyse du milieu naturel s'appuie sur les données fournies par la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement).

##### Paysage

L'analyse paysagère du site a été réalisée à partir d'observation de terrain et de l'étude de la cartographie existante dans le secteur d'étude.

##### Patrimoine

Les éléments relatifs au patrimoine architectural et paysager du site ont été appréhendés auprès des divers organismes et administrations concernés :

- Direction Régionale de l'Environnement (DIREN) de l'Île-de-France,
- Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine de l'Essonne,
- Direction Régionale des Affaires Culturelles (Service des Monuments Historiques) de l'Île-de-France
- Service Régional de l'Archéologie d'Île de France.



### 8.1.2. Impacts sur le milieu humain

#### Urbanisation et documents d'urbanisme

L'ensemble des zones d'habitat et d'activités a été repéré sur la base de la cartographie disponible, de photographies aériennes de l'IGN, d'enquêtes sur le terrain et par l'exploitation :

- du SDRIF approuvé le 1er juillet 1994,
- des Plans Locaux d'Urbanisme des communes concernées par le projet (Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine et Maurecourt) ainsi que du Schéma Directeur de la Région Île-de-France.

#### Population – activités

Les données qui ont été utilisées pour décrire la population des communes de l'aire d'étude sont issues des recensements généraux de la population de 1982 et 1999. Elles ont été complétées par les résultats des enquêtes annuelles menées par l'INSEE en 2004, 2005, 2006 et 2007.

#### Risque technologique et pollution des sols

Ces risques technologiques ont été appréhendés à partir des données de la DRIRE et la préfecture.  
Source : <http://installationsclassees.ecologie.gouv.fr>

Concernant la pollution des sols, elle a été appréhendée à partir des données des sites BASOL et BASIAS du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer.

#### Déplacements et circulation

Les trafics routiers sur les principaux axes de l'aire d'étude sont suivis par le Conseil général des Yvelines qui réalise des comptages soit permanents, grâce au dispositif SIREDO, soit ponctuellement, par l'installation de boîtes de comptage temporaires.

Les informations relatives à ces trafics font l'objet d'une synthèse publiée annuellement sous la forme d'une carte départementale. Elles permettent de distinguer les voiries en différentes classes, en fonction du nombre de véhicules moyen compté par jour.

Les données relatives au trafic et aux voies de communication ont été appréhendées à partir du plan de déplacement de la région Île-de-France (PDUIF) du STIF de 2000, du Schéma Directeur de la Région Île-de-France approuvé par décret en Conseil d'État le 26 avril 1994, du Schéma Directeur de la Région Île-de-France adopté par délibération du Conseil Régional le 28 juin 2008.

Les données d'accidentologie sur la période 2004-2008 ont été collectées par le Conseil général des Yvelines sur les routes départementales.

#### Réseaux et servitudes

Les équipements existants dans les communes concernées par le projet ont été appréhendés à partir des cartes IGN 1/25000e, des Plans Locaux d'Urbanisme et de visites sur le terrain.

Les réseaux et servitudes ont été recensés auprès de divers concessionnaires locaux et régionaux (EDF, GDF, France Telecom...), et des PLU des communes concernées.

## 8.2. EVALUATION DES EFFETS DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

La description du projet d'aménagement de passerelle et l'analyse des effets du projet s'appuient sur les données contenues dans le dossier des études préliminaires qui définit les caractéristiques générales de la ligne et les principes d'aménagement proposés. L'analyse des effets du projet a également tenu compte des évolutions du projet par rapport aux études préliminaires jusqu'à la phase avant projet.

L'évaluation des impacts prévisibles du projet a porté sur tous les thèmes traités dans le chapitre "Etat initial de l'environnement".

Pour chaque thème, une description des impacts effectifs du projet. Les caractéristiques du projet ont été examinées de manière objective en ayant pour finalité de déterminer l'impact ou non du projet de l'aménagement pour piétons et cycles le long de la RD 48, entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, sur les différentes composantes du milieu naturel en fonction des sensibilités mises en évidence dans l'état initial de l'environnement.

Les effets du projet ont été étudiés, en fonctionnement normal, pendant la phase chantier ou en dysfonctionnement, en terme de situation, d'emprise, de mouvements de terre, d'aménagements paysagers, de principes d'assainissement, de rejets éventuels, de problèmes de circulation, d'accidentologie et de sécurité, de modification du fonctionnement des transports en commun, ....

Cette évaluation a été menée selon les méthodes classiques préconisées par les textes réglementaires relatifs aux dossiers d'enquête publique, afin de mettre en évidence, à partir des sensibilités recensées dans l'état initial de l'environnement et des caractéristiques du projet, les impacts directs, indirects et temporaires et de définir ensuite, les principes de mesures permettant de supprimer, réduire ou compenser les effets négatifs du projet.

Compte tenu du faible impact prévu de l'ouvrage sur l'environnement, il n'a pas été nécessaire de procéder à des études spécifiques s'intéressant à certains aspects particuliers de l'environnement.

## 8.3. CONSTITUTION DU CHAPITRE RELATIF A L'ANALYSE DES EFFETS DU PROJET SUR LA SANTE

Ce chapitre répond au volet supplémentaire introduit dans le contenu des études d'impact par l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de décembre 1996. L'objectif principal de ce volet de l'étude d'impact consiste à apprécier si les modifications apportées à l'environnement par le projet, peuvent avoir des incidences positives ou négatives sur la santé humaine. Autrement dit, il s'agit d'évaluer les risques d'atteintes à la santé publique, susceptibles d'être occasionnés par les différentes nuisances et pollutions engendrées par la réalisation ou l'exploitation de l'aménagement.

Les effets engendrés par l'aménagement, identifiés dans le chapitre relatif aux impacts du projet sur l'environnement, sont analysés au regard de la santé publique. De la même manière, la pertinence de l'ensemble des mesures mises en œuvre dans le cadre du projet pour supprimer, réduire ou compenser ses effets sur l'environnement est également examinée au regard de ce critère.



#### **8.4. PRINCIPALES DIFFICULTES RENCONTREES**

La méthodologie appliquée ne présente pas de difficultés particulières. Elle a fait appel à des méthodes courantes développées par les services techniques du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire ou par d'autres organismes d'études après validation par l'administration.

En particulier, l'évaluation des impacts a été réalisée par des méthodes classiques mises au point depuis plus de 20 ans, par des scientifiques et des techniciens, et reconnues par les ministères concernés. Elles permettent de proposer les mesures les mieux adaptées à ce jour pour réduire ou supprimer les impacts du projet sur l'environnement naturel et humain.

Une remarque est cependant à faire, elle concerne l'estimation des mesures en faveur de l'environnement. L'insertion du projet est définie de telle façon à prendre en compte les enjeux environnementaux, urbains, sociaux et économiques de façon à limiter les impacts négatifs. Le coût des mesures de suppression et de réduction des impacts est par conséquent difficile à identifier. Toutefois, le projet, de par sa nature (aménagement pour piétons et cycles) présente surtout des effets positifs sur l'environnement. Les effets négatifs du projet sont limités à la phase travaux et concernent le bruit de chantier, les circulations des usagers du pont et les risques de pollutions accidentelles dans un périmètre de protection rapproché de captage. Les mesures en phases travaux, essentiellement préventives, sont difficilement quantifiables.



## 9. AUTEURS DE L'ETUDE

L'étude d'impact a été réalisée pour le compte du Conseil Général des Yvelines par :



11 avenue du Centre  
CS 30530  
78286 GUYANCOURT

Les aspects relatifs à l'intégration urbaine et paysagère de la passerelle ont été sous traités au GROUPE RENAISSANCE.

Au sein de cette équipe les principaux rédacteurs sont :

- Directeur de projet : Catherine VALLART
- Chef de projet coordinateur : Franck VAN DEN BERGHE
- Chef de projet environnement : Delphine BOUTAUD
- Chargé d'études environnement : Antoine MERLOT
- Chargé d'études environnement : Rémi FREON
- Etude architecturale : Laurent BARBIER (Groupe Renaissance)



## 10. ANNEXES

Annexe 1 : Expertise hydrogéologique (2011) - Elisabeth GIBERT-BRUNET, hydrogéologue agréé

Annexe 2 : Règlements des zones UGa et Nb du PLU d'Andrésy et des zones UA et N du PLU de Conflans-Sainte-Honorine

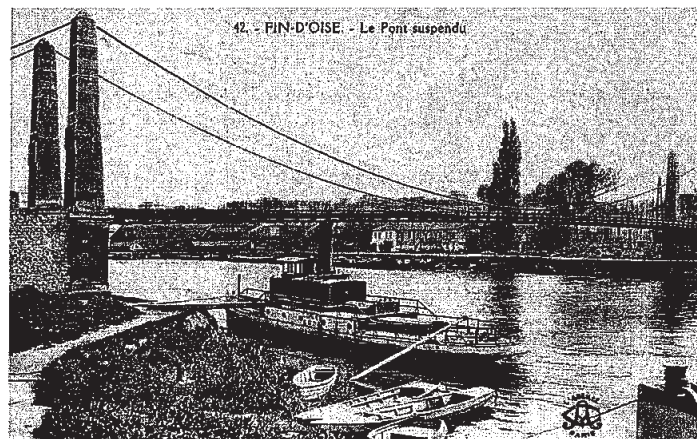


Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

Commune d'Andrésy  
Département des Yvelines

Dossier du projet  
« Passerelle (en encorbellement)  
pour piétons et cycles  
entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine »  
Commune d'Andrésy

Expertise de l'Hydrogéologue agréé



Rapport HA\_Andrésy 12-2011/1

page 1

Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

Plan du rapport

	Page
1. Introduction	3
1.1. Location du projet et carte de situation	3
1.2. Problématique	4
2. Contexte hydrogéologique général	5
2.1. Géologie	5
2.2. Hydrogéologie	5
3. Intérêt de la construction d'une passerelle en « encorbellement »	6
4. Cadre législatif en lien avec le champ captant d'Andrésy	8
5. Prescriptions	9
6. Avis de l'hydrogéologue agréé	11
<b>Annexes</b>	
Annexe 1 _ Extrait du PLU de la commune d'Andrésy, avec les servitudes liées à l'établissement des périmètres de protection du champ captant	12
Annexe 2 _ Lettre de nomination	15

Rapport HA\_Andrésy 12-2011/1

page 2



Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

Examen du dossier de projet  
« Passerelle en encorbellement entre Andrésy et Conflans Ste Honorine »  
Commune d'Andrésy (78)

### 1- Introduction

Suite à la demande du Conseil Général des Yvelines, j'ai été nommée par Mr Bernard POMEROL, Coordinateur pour les Hydrogéologues Agréés en matière d'hygiène publique pour le Département des Yvelines et j'ai établi le présent rapport.

L'objet du rapport concerne le projet de passerelle (dite « en encorbellement ») pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général des Yvelines. Ce projet est localisé au sein du périmètre de protection rapproché du champ captant d'Andrésy. Il s'agit donc d'encadrer, d'un point de vue hydrogéologique, la construction de cette passerelle, et donc d'étudier la faisabilité de ce projet, en émettant le cas échéant, des prescriptions (interdictions et recommandations).

Ce rapport s'appuie donc sur l'ensemble de documents fournis par le Conseil Général des Yvelines, Direction Générale des Services du Département, Direction des Routes et Transports :

- Documents envoyés par messagerie électronique :
  - \* les pièces techniques du projet issus du dossier de prise en considération par le conseil général en juillet dernier (Notice/Vue en plans/Profil en long...),
  - \* l'arrêté préfectoral du captage d'Andrésy,
  - \* une carte localisant le projet par rapport aux captages et ses périmètres de protection.
- Diverses informations obtenues par échange de messages électroniques.

#### Le demandeur est :

Conseil Général des Yvelines  
Direction Générale des Services du Département  
Direction des Routes et des Transports  
Sous-direction Maîtrise d'Ouvrage  
Unité Maîtrise d'Ouvrage n°2  
Tel : 01.39.07.77.31  
Fax : 01.39.07.89.15

#### 1.1. Localisation du projet et carte de situation

Suite à un premier projet en 2009 pour l'implantation d'une passerelle indépendante sur l'Oise entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine (dossier sur faisabilité d'essais pressiométriques dans le périmètre de protection immédiat du champ captant d'Andrésy), le Conseil Général des Yvelines a pour but la construction d'une passerelle qui se rattacherait « en encorbellement » à un pont existant, à proximité de la confluence entre l'Oise et la Seine.

La passerelle prévue sera située à cheval sur les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine, au-dessus de l'Oise, et sur le périmètre de protection rapproché du champ captant d'Andrésy (Figures 1 et 2).

Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

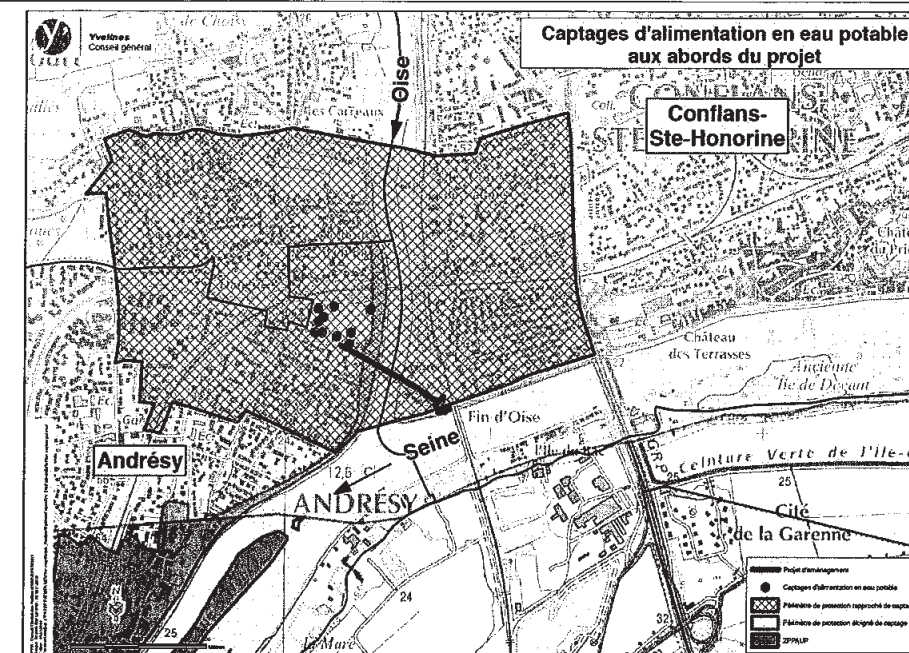


Figure 1 : Emplacement du projet, en relation avec le champ captant d'Andrésy (avec représentation du périmètre de protection rapproché –PPR–)



Figure 2 : Emplacement du projet, en relation avec le champ captant d'Andrésy (localisation des forages en rive droite de l'Oise)

#### 1.2. Problématique

Le projet d'aménagement pour piétons et cycles entre Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine a pour objectif de faciliter et développer les circulations douces depuis la rive droite de l'Oise (Andrésy) vers la gare RER de Conflans-Sainte-Honorine fin d'Oise.

La nouvelle liaison constituera aussi un maillon important dans le cheminement cyclable des bords de Seine prévu au Schéma Départemental des itinéraires cyclables adopté en 1997 et au Schéma Départemental des Véloroutes et Voies vertes adopté en 2010. De plus, cette passerelle constituera un maillon des circulations douces de la région (aménagement cyclable réalisé en 2008 le long de la RD 48 ; partie de la circulation douce « Paris-Londres » et voie verte côté Conflans-Sainte-Honorine).



Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

**Le nouveau projet correspond à une passerelle en encorbellement, ce qui implique une simplification dans la gestion des impacts des travaux et entretiens futurs de la passerelle dans le périmètre de protection rapproché du champ captant d'Andrésy (Figures 1 et 2).**

Selon la présentation de Conseil Général des Yvelines (document fourni), le pont de Fin d'Oise (photos ci-dessous), construit vers 1950, est un pont en arc en béton armé sous chaussée dont le tablier a une longueur totale de 139 mètres. Il se caractérise par un trafic routier important (21 360 véhicules par jour en moyenne en 2010, avec beaucoup de poids lourds), des trottoirs peu confortables mais très fréquentés aux heures de pointe, et aucun aménagement spécifique sécurisé et confortable pour les cycles (pour les trajets vers les bords de Seine ou vers la gare basse de Conflans Fin d'Oise).

## 2. Contexte hydrogéologique général

### 2.1. Géologie

D'après la carte géologique de Mantes-la-Jolie au 1/50 000<sup>ème</sup>, le sous-sol serait constitué des formations suivantes :

- Limons de très faible épaisseur
- Alluvions Modernes résiduelles ou absentes
- Alluvions Anciennes (principale formation dans le secteur, constituée de sables, argiles, limons et marnes, ainsi que les colluvions)
- Substratum crayeux (Crétacé supérieur)

Dans le secteur Andrésy-Maurecourt-Conflans, c'est l'ensemble des marnes (marnes à passées calcaires) et des calcaires du Lutétien qui affleurent de part et d'autre de la vallée.

La plaine alluviale quant à elle est constituée de dépôts de sables, graviers et cailloutis (soient les alluvions anciennes), puis, plus en bordure de la rivière, de sédiments tourbeux, argileux et limoneux (les alluvions modernes).

### 2.2. Hydrogéologie

Les ressources hydrogéologiques de la région sont constituées de 3 ensembles :

- \* Formations de l'Oligocène (sables de Fontainebleau sur radier des Marnes sannoisiennes) et de l'Eocène supérieur (Calcaire de Saint Ouen et Sables de Beauchamp) = nappes suspendues, d'extension limitées et débits réduits ;
- \* Plaine alluviale entre Aurecourt et Andrésy, en lien direct avec l'Oise et la Seine = débits importants mais qualité des eaux médiocre ;
  - ➡ C'est cet aquifère qui est exploité par la SEFOE au niveau du champ captant d'Andrésy (crépines des forages situées entre environ 10 et 15 de profondeur).
- \* Formations sableuses de l'Albien, entre 500 et 540 m environ sous la plaine alluviale = ressource artésienne et, dans l'ensemble, de bonne qualité ;
  - ➡ Cette nappe est exploitée à Andrésy par la SEFO, via un seul forage, et utilisant la technique de mélange avec d'autres eaux.

**En résumé, la ville d'Andrésy est principalement alimentée par le champ captant de Fin d'Oise à Andrésy : huit forages y pompent la nappe alluviale de l'Oise. Ceci indique que cette nappe alluviale est extrêmement sensible aux pollutions de toute nature et que, pendant la phase de travaux, des précautions importantes devront être prises.**

Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

### 3. Intérêt de la construction d'une passerelle en « encorbellement »

Les arguments qui ont joué en faveur de la mise en place d'une passerelle « en encorbellement », accolée au pont actuel, en liaison avec les circulations douces, et en conjonction avec les installations existantes, sont les suivants :

- évitement de la zone portuaire,
- évitement du pont-arc routier,
- pas d'impact significatif sur cette ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager, commune d'Andrésy), et
- évitement de travaux à risques à proximité et/ou dans le périmètre du champ captant d'Andrésy (Figures 4 et 5).

Enfin, le très bon état apparent de l'ouvrage, confirmé par les résultats du diagnostic matériau effectué en 2010, a permis de valider la faisabilité de l'ouvrage en encorbellement, moins impactant pour l'environnement et moins onéreux, sous réserve d'un renforcement des deux poutres de rives sur l'ensemble du tablier. C'est cette variante qui est proposé de retenir.

Comme cela est indiqué dans le rapport fourni par le Conseil Général, « la réalisation d'une passerelle accrochée à l'ouvrage existant permet d'éviter tout appui au sol ou dans l'Oise (Figure 6). En revanche, la réalisation des travaux devra faire l'objet de précautions particulières déterminées en concertation avec les services de l'état. ».

L'objectif de ce rapport est donc d'indiquer des avis et prescriptions pour la réalisation de cette passerelle en encorbellement, pendant les travaux, et en accord avec les prescriptions publiées dans la définition des périmètres de protection (dans le cas présent, le périmètre de protection rapproché du champ captant d'Andrésy).

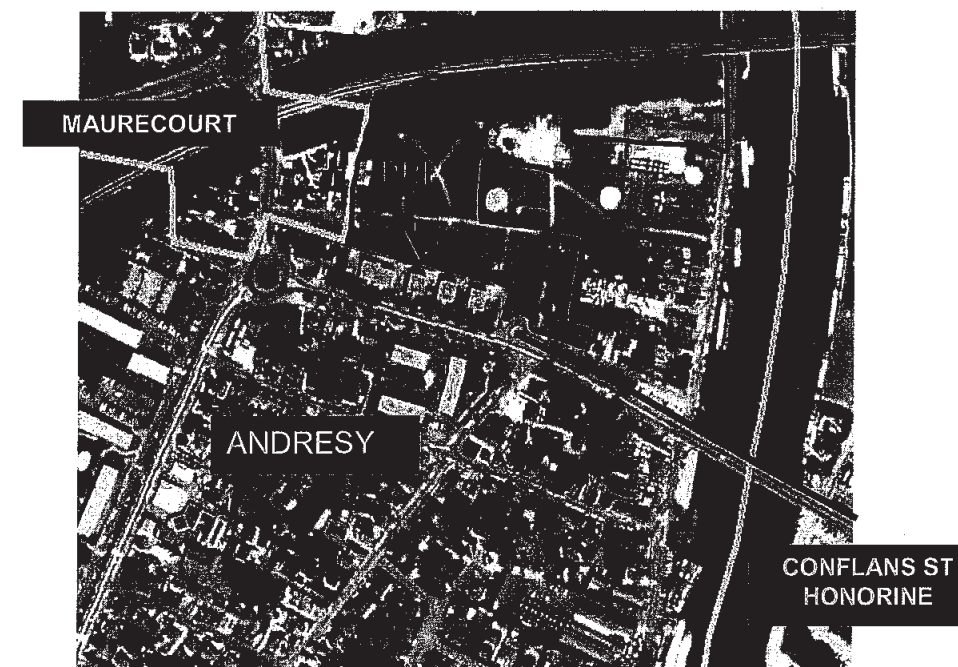


Figure 4 : Emplacement du projet, en relation avec le champ captant d'Andrésy



Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

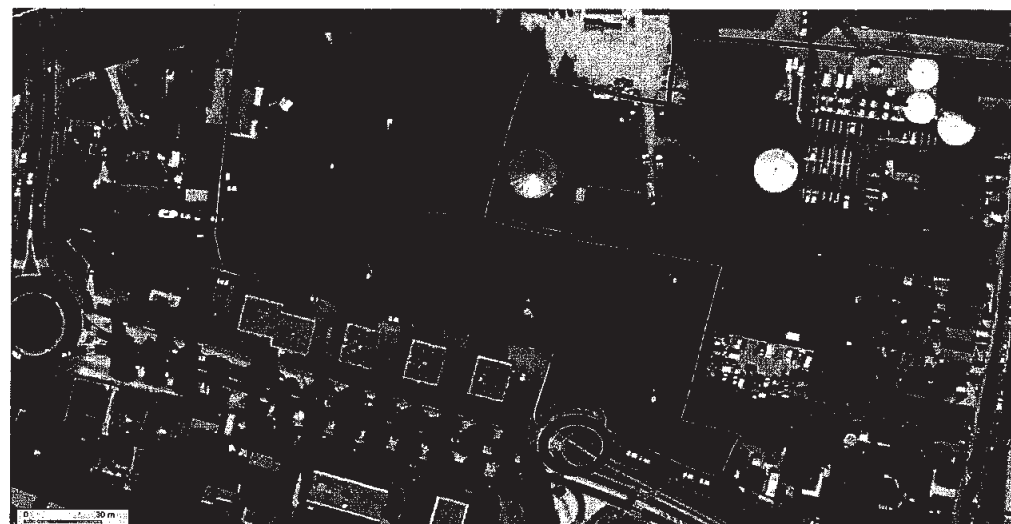


Figure 5 : Arrivée de la passerelle « en encorbellement » en limite du périmètre de protection immédiat –PPI– du champ captant d'Andrésey

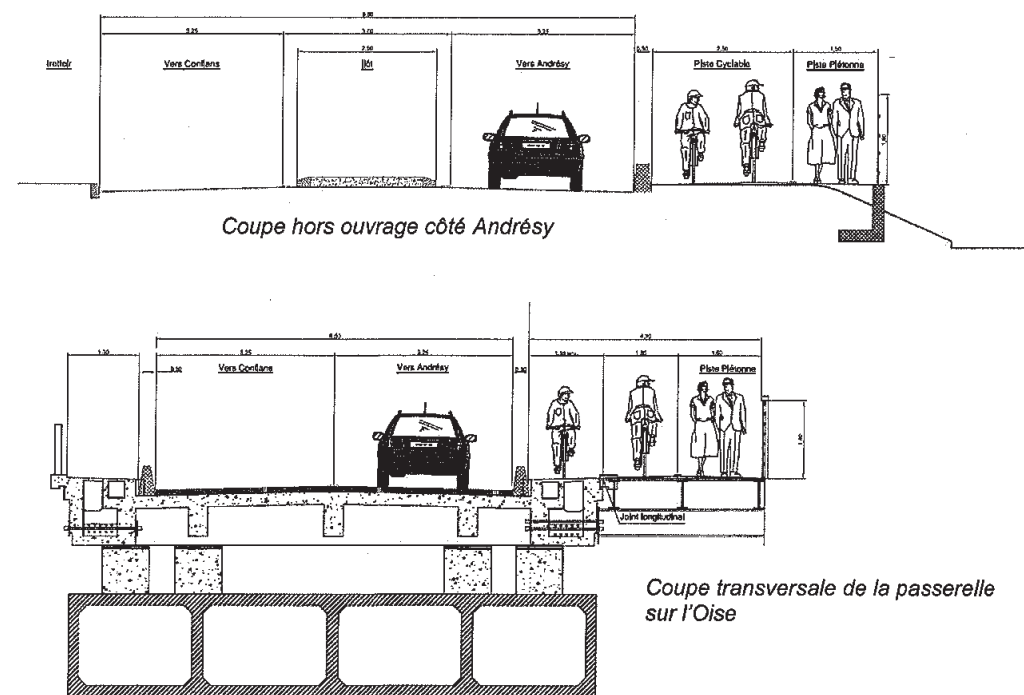


Figure 6 : Coupes de l'ouvrage en projet

#### 4. Cadre législatif en lien avec le champ captant d'Andrésey

Considérant l'arrêté de création des périmètres de protection immédiat, rapproché et éloigné du champ captant d'Andrésey (arrêté n°5UEL 95.025 du 3 février 1995 de la Préfecture de Yvelines), les recommandations spécifiques pour ce nouveau projet de passerelle en « encorbellement » concernent donc les deux passages de l'article 7 (ci-dessous) :

- ✓ Article 7\_point 12  
« Toutes les constructions nouvelles doivent être raccordées à un réseau d'assainissement collectif. Pour les constructions existantes, le délai de raccordement à un réseau public est abaissé à 6 mois à compter de la mise en service de l'égout. Les anciennes fosses septiques doivent être neutralisées. La conformité des installations d'assainissement, y compris autonome, est contrôlé par les collectivités concernées. ».
- ✓ Article 7\_Point 19  
« Tous travaux non visés aux articles précédents ne sont pas autorisés, sauf autorisation spécifique de la DDASS. ».

#### 5. Prescriptions

Le projet n'ayant aucune implantation au sol, les prescriptions concernent principalement les dispositions et précautions à prendre (i) pendant la phase de travaux, pour les engins, les accès, les vidanges, (éviter de la contamination accidentelle de la nappe superficielle mais également des eaux de surface), et (ii) pendant la phase d'« exploitation » de la passerelle, le bon aménagement des raccordements aux réseaux d'évacuation des eaux pluviales.

Les risques et donc leur incidence sur les eaux souterraines et de surface en phase de travaux sont essentiellement liés :

- ✓ à la circulation des engins sur le site (fuite de substances polluantes telles que les hydrocarbures vers le sol),
- ✓ à la production de matières en suspension (décapage, érosion), et
- ✓ à l'utilisation de matériaux incompatibles avec l'environnement naturel.

Pour le chantier de mise en place de la passerelle « en encorbellement », et de chaque côté de la passerelle, les prescriptions sont les suivantes :

- \* si la zone de chantier se trouve sur un terrain nu (non bétonné), les accès de cette zone de chantier seront aménagés avec un enrobé (mise en place d'une surface de roulage, entretenue régulièrement, pour le nettoyage des roues des camions) ;
- \* il y aura contrôle de tous les engins nécessaires aux travaux avant entrée sur le chantier (transmission hydraulique, sertissages, vérification des circuits et des fluides pour les vérins, les radiateurs à huile, clapets anti-retour, de surpression, systèmes d'arrêt d'urgence, etc.) ;
- \* il y aura mise en place d'un dispositif de drainage des eaux au moyen de fossés pour la collecte des eaux de ruissellement du site afin d'éviter des ruissellements trop importants, notamment sur la zone d'Andrésey à proximité du PPI du champ captant ; les dites eaux seront récupérées et évacuées hors du site de forage ;
- \* il y aura surveillance, entretien et nettoyage régulier des fossés, tranchées, bâches et tout autre dispositif de drainage ;



Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

- \* il y aura interdiction de stockage d'hydrocarbures sur le site ; si le ravitaillement en carburant des engins de chantier et autres appareils ne peut être fait que sur le site, les réservoirs seront remplis avec des pompes à arrêt automatique, sur une aire étanche entourée par un caniveau et reliée à un point bas permettant la récupération des liquides résiduels ;
- \* il y aura interdiction de maintenance, remplissage et nettoyage des filtres, circuits, cuves et assimilés, et d'engins sur le site du chantier.

Il est évident qu'en zone urbaine comme le sont les deux aires de travaux pour la construction de cette passerelle, il est impossible d'édicter des prescriptions classiques telles que « temps de stationnement limités au maximum pour les engins de chantier » ou « stationnement des véhicules personnels non autorisé »...

- \* Si l'utilisation de matériaux sensibles est nécessaire sur le chantier et/ou pour la construction, il y aura :
  - o obligation de stockage des dits matériaux en milieu confiné sur le site des travaux,
  - o récupération des effluents (ou trop-pleins) si nécessaire et évacuation des rejets (i) solides par évacuation ou (ii) liquides par le réseau de drainage.

Il sera de plus nécessaire de :

- \* N'utiliser, si il y a nécessité, que des matériaux de remblai « naturels » correspondant à la géologie générale des terrains au droit du site ; les apports de matériaux de remblaiement extérieur au site de construction seront interdits, à l'exception des matériaux nécessaires aux travaux ; l'origine de ces matériaux, leur utilisation et leur devenir devront alors être précisés ;
- \* Etablir une surveillance de la qualité des eaux avant, pendant et après la période de construction (chimie, MES, HCT), en conjonction avec le concessionnaire du champ captant d'Andrésy ; les résultats de ces analyses seront portés à l'attention des autorités compétentes.

**Enfin, en cas de pollution accidentelle :**

Tout accident engendrant un risque de pollution des eaux de surface et souterraines sera porté sans retard à l'attention des autorités concernées et services *ad hoc* : Mairie, pompiers, concessionnaire et DDASS78 en charge de l'application des mesures à tenir pour le périmètre de protection du champ captant d'Andrésy ;

Suivant l'origine de la pollution, des mesures seront prises afin de circonscrire au maximum le panache polluant et permettre d'évacuer les polluants :

- \* Fermeture immédiate des vannes, des circuits et autres sources mécaniques ayant provoqué la pollution ;
- \* Restriction de la pollution au périmètre immédiat des travaux (zone de chantier ou zone de stockage de matériel), en application des prescriptions précédemment décrite concernant le dispositif de drainage sur le site (effluents) ;
  - si les polluants s'écoulent en surface et atteignent l'Oise (côté Andrésy ou la Seine (côté Conflans-Sainte-Honorine), il faudra mettre en œuvre immédiatement des solutions de pompage de la pollution ;
  - dans tous les cas, l'absence de possibilité de vérification immédiate de la non-propagation de la pollution vers les eaux souterraines impliquera l'avertissement immédiat des autorités concernées (avec toutes données utilisées : quantité et qualité du polluant, inhibiteur si connu, etc.), et mise en œuvre immédiatement des solutions de dépollution.

Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

### Les eaux pluviales (EP)

La construction de la passerelle va provoquer l'« imperméabilisation » d'une surface équivalente d'environ 700 m<sup>2</sup>.

Généralement, l'imperméabilisation de terrains auparavant libres de toutes constructions produit un stress supplémentaire pour les eaux pluviales, réduisant les possibilités d'infiltration et, en conséquence, les délais d'arrivée au réseau naturel (risques d'inondation).

Ici, la zone « couverte » par la passerelle se situe au-dessus de zones déjà urbanisées et au-dessus de l'Oise. Le projet de construction n'aura donc qu'une incidence relative sur l'écoulement des eaux superficielles, et le réseau des eaux pluviales, indiqué pour permettre l'évacuation de ces eaux de ruissellement, est dimensionné pour accepter ce surplus. De plus, le dossier présenté montre que les aménagements prévus sont de nature à réduire cette incidence à son minimum, dans le respect des textes réglementaires (talus végétalisés).

Enfin, les interdictions listées dans l'arrêté de définition des périmètres de protection du champ captant devront être respectées :

- \* Toute modification de la topographie pouvant favoriser la stagnation ou le ruissellement non contrôlés des eaux naturelles sur le site ;
- \* Tout dépôt d'ordures, déchets, détritiques, fumiers, résidus quels qu'ils soient (y compris les accumulations de déchets végétaux) ;
- \* Le stockage d'hydrocarbures, de produits chimiques et d'eaux usées *sensu lato* ;
- \* L'emploi d'engrais et de produits phytosanitaires, de même que tout produit de nettoyage, sera interdit sur le site de forage ;
- \* Le dépôt, l'épandage superficiel ou le déversement d'eaux usées, d'eaux vannes, de lisiers, de matière de vidange, de boues de station d'épuration et, d'une manière générale, de toute substance susceptible d'altérer directement ou indirectement (*i.e.* après transformation) la qualité des eaux souterraines.



Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

## 6. Avis de l'hydrogéologue agréé

Sous réserve de :

- \* de l'acquisition ou, selon la législation, la mise à disposition des emprises pour la réalisation et la surveillance de la passerelle (pour les parcelles n'étant pas déjà publiques comme celles situées au niveau du giratoire de l'Europe à Conflans-Sainte-Honorine et appartenant au Port Autonome de Paris) ;
- \* de l'évacuation des eaux de ruissellement de la passerelle vers le réseau d'assainissement collectif et vérification de ces capacités (à intervalles réguliers) ;
- \* de l'identification et du dévoiement des réseaux passant en souterrain dans les emprises des travaux par leurs propriétaires,
- \* du suivi du bon déroulement des travaux de dévoiement des réseaux par les autorités compétentes ;

et sous réserve de :

- \* l'application des prescriptions ci-dessus mentionnées (tant pendant la phase des travaux de construction que pour les prescriptions post-travaux),
- \* des prescriptions mentionnées par décret concernant le champ captant d'Andrésy, et de la conformité du reste du dossier (Loi sur l'Eau),

je donne un avis favorable concernant la construction d'une passerelle en « encorbellement » dans le périmètre de protection rapproché de la zone du champ captant d'Andrésy, sur les communes d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine.

Fait à Saint Rémy-lès-Chevreuse, le 27 décembre 2011,

Elisabeth Gibert-Brunet  
Hydrogéologue agréé en matière d'Hygiène Publique  
pour le Département des Yvelines

Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

## Annexe 1 \_ Extrait du PLU de la commune d'Andrésy, avec les servitudes liées à l'établissement des périmètres de protection du champ captant

Document fourni par le Conseil Général des Yvelines

### SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

PLU

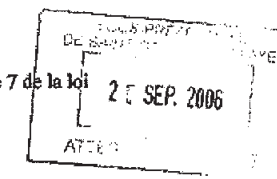
#### AS.1 - PROTECTION DES EAUX POTABLES ET MINERALES

##### 1 - Intitulé des servitudes

Servitudes résultant de l'instauration des périmètres de protection des eaux potables souterraines et minérales.

##### 2 - Textes législatifs et réglementaires ayant institué les servitudes

- Code de la Santé Publique et notamment l'article L.20, modifié par l'article 7 de la loi n° 64-1245 du 16 Décembre 1964 et l'article 47.
- Loi n° 92 - 3 du 03.01.1992.
- Décret n° 89 - 3 du 3 Janvier 1989 relatif aux eaux destinées à la consommation humaine, à l'exclusion des eaux minérales naturelles.
- Décret du 10 Avril 1990 modifiant le décret du 3 Octobre 1989.
- Décret du 7 Mars 1991 modifiant et complétant le décret du 3 Janvier 1989
- D.U.P. du 3 février 1995



Le Maire  
Jacques RIBAUT

##### 3 - Résumé des effets des servitudes :

###### ZONE DE PROTECTION IMMEDIATE

Toute construction y est interdite excepté celles liées à l'exploitation de l'ouvrage.

Dans cette zone, seules peuvent être éventuellement tolérées les traversées de routes, d'ouvrages d'art ou de canalisations après autorisation du concessionnaire, autorisation matérialisée par des conventions fixant les conditions techniques et administratives d'exécution et d'exploitation.

Si le concessionnaire est amené à protéger l'ouvrage pour garantir sa stabilité ou la qualité de l'eau transitée, les frais correspondants sont à la charge du maître des nouveaux ouvrages.

###### ZONE DE PROTECTION RAPPROCHEE

- Constructions : interdites quelles qu'elles soient, sauf celles liées à l'exploitation de l'ouvrage.
- Dispositifs d'assainissement assurant un traitement préalable: (fosses septiques, bacs séparateurs, installations biologiques à boues activées ...) et autres dispositifs : interdits.
- Dispositifs d'assainissement assurant simultanément ou séparément l'épuration et l'évacuation des effluents: (puits filtrants, tranchées filtrantes, drains pour épandage dans le sol naturel ou reconstitué, filtres bactériens percolateurs ...) interdits.
- Fouilles, carrières et décharges: interdites.
- Fumiers, immondices, dépôts de matières quelconques susceptibles de souiller les eaux d'alimentation: interdits.
- Stations services, stockage de liquide ou de gaz à usage industriel, commercial ou domestique : interdits.
- Parc ou emplacements individuels de stationnement de véhicules : interdits, quelque soit leur nature.



Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

- 2 -

- Chaussées et trottoirs: tolérés sous réserve qu'ils comportent un revêtement rigoureusement étanche et que les caniveaux comportent une section et une pente suffisantes pour assurer un écoulement rapide des eaux de ruissellement les éloignant de l'ouvrage.

- Canalisations d'eaux pluviales et d'eaux usées :

-> parallèles à l'ouvrage :

- eaux pluviales : la canalisation devra être constituée par un égout visitable.
- eaux usées: la canalisation devra être étanche et placée en galerie visitable (cette galerie pouvant elle même servir à transiter des eaux pluviales).

-> transversales par rapport à l'ouvrage : la canalisation devra être établie au dessous de l'aqueduc, sa génératrice supérieure se situant à une cote d'altitude inférieure d'au moins 0,50 mètre à celle de la génératrice inférieure de l'ouvrage ; à défaut elle devra être placée en caniveau étanche ou en fourreau étanche avec regards de visite.

- Canalisations d'eau potable ou de gaz : tolérées sous réserve qu'elles soient placées en fourreau étanche en acier ou en béton armé capable de résister à la pression normale de service du fluide transporté, avec regards de visite.

- Canalisations transportant des hydrocarbures : tolérées sous réserve qu'elles soient placées en fourreau étanche en acier ou en béton armé capable de résister à la pression normale de service du fluide transporté, avec regards de visite.

#### **ZONE DE PROTECTION ÉLOIGNÉE**

- Dispositifs d'assainissement assurant un traitement préalable: (fosses septiques, bacs séparateurs, installations biologiques à boîtes activées ...) et autres dispositifs : interdits sauf dispositions spéciales telles que pose sur des dans une chambre en maçonnerie étanche et visitable à l'extérieur des habitations.

- Dispositifs d'assainissement assurant simultanément ou séparément l'épuration et l'évacuation des effluents (puits filtrants, tranchées filtrantes, drains pour épandage dans le sol naturel ou reconstruit, filtres bactériens percolateurs ...) : interdits.

- Fouilles, carrières et décharges: interdites.

- Fumiers, immondices, dépôts de matières quelconques susceptibles de souiller les eaux d'alimentation : interdits, sauf dispositions spéciales pour assurer l'étanchéité du sol et l'écoulement des eaux de ruissellement dans une direction opposée à celle de l'ouvrage.

- Stations services, stockage de liquide ou de gaz à usage industriel ou commercial : interdits.

- Stockage d'hydrocarbures à usage exclusivement domestique : tolérés moyennant l'installation de la cuve dans un local visitable dont le sol et les parois constituent une cuvette étanche de capacité suffisante pour qu'en cas de rupture de la totalité du réservoir, le liquide ne puisse s'écouler au dehors.

- Parc ou emplacements individuels de stationnement de véhicules : tolérés sous réserve que le sol en soit rigoureusement étanche et que l'écoulement des eaux de ruissellement s'effectue dans une direction opposée à celle de l'ouvrage.

Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

- 3 -

- Canalisations d'eaux pluviales et d'eaux usées :

- parallèles à l'ouvrage et distantes de celui-ci de moins de 25 mètres:
- eaux pluviales: la canalisation devra être constituée par un égout visitable.
  - eaux usées: la canalisation devra être étanche et placée en galerie visitable (cette galerie pouvant elle même servir à transiter des eaux pluviales).

- parallèles à l'ouvrage et distantes de celui-ci de plus de 25 mètres ou transversales à l'ouvrage : la génératrice supérieure de la canalisation devra être établie à une cote d'altitude inférieure d'au moins 0,50 mètre à celle de la génératrice inférieure de l'ouvrage ; à défaut la canalisation devra être placée en caniveau étanche ou en fourreau étanche avec regards de visite.

- Canalisations transportant des hydrocarbures : tolérées sous réserve qu'elles soient placées en fourreau étanche en acier ou en béton armé capable de résister à la pression normale de service du fluide transporté, avec regards de visite.

**REMARQUE:**

Pour le respect des prescriptions édictées ci-dessus, toute demande concernant les zones de protection rapprochée et éloignée devra être soumise pour avis, en cours de l'instruction, au concessionnaire du service public.

**4 - Ouvrage concerné :**

Champ captant d'Andrésey.

**5 - Service gestionnaire :**

Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales  
Service Santé - Environnement

Elisabeth GIBERT-BRUNET, Hydrogéologue agréé

**Annexe 2 \_ Lettre de nomination**

Bernard POMEROL - Docteur ès Sciences, Hydrogéologue agréé  
Coordonnateur départemental dans le département des Yvelines

**Conseil Général des Yvelines**

Direction des Routes et des Transports  
Sous-Direction Maitrise d'Ouvrage  
Unité Maitrise d'Ouvrage n°2

A l'attention de Mme. Tifenn PICHOT

Amiens le 18 novembre 2011

**OBJET - Projet de passerelle pour piétons et cycles entre Andrésey et Conflans-Sainte-Honorine - Expertise de l'hydrogéologue agréé**

Madame,

A la suite de votre demande, j'ai désigné sur ce dossier Madame E. GIBERT dont les coordonnées sont les suivantes:

22 Ave Guy de Coubertin  
78470 ST-REMY-LES-CHEVREUSE

Tel personnel 01 30 52 04 62 / professionnel 01 69 15 67 56 (elisabeth.gibert@u-psud.fr)

Il convient de vous rapprocher d'elle pour la suite à donner à ce dossier.

Je vous prie de croire, Madame, à l'expression de mes sentiments distingués.

Copie à Madame E. GIBERT  
ARS 78



<p>DÉPARTEMENT DES YVELINES COMMUNE D'ANDRÉSY</p>  <p><b>PLAN LOCAL D'URBANISME</b></p>
<p><b>3. RÉGLEMENT</b></p>
<p>Vu pour être annexé à notre délibération d'approbation du 21 septembre 2006</p>

## CHAPITRE VI

### RÈGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE UG

#### TYPLOGIE DOMINANTE DE LA ZONE

Zone réservée principalement aux habitations individuelles implantées isolément ou en bande.

Elle comporte un secteur UGa destiné principalement aux habitations individuelles denses et ou collectives.

#### SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

##### Pour chaque article : Constructions non conformes

Lorsqu'un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux règles édictées par le règlement applicable à la zone, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux qui ont pour objet d'améliorer la conformité de ces immeubles avec les susdites règles ou qui sont sans effet à leur égard.

##### Article UG 1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

###### Rappels

L'édification des clôtures doit faire l'objet d'une déclaration de clôture.

Les installations et travaux divers sont soumis à l'autorisation prévue aux articles R 442-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Les démolitions sont soumises au permis de démolir

Dans les secteurs concernés par les risques d'inondation, toute demande d'occupation du sol sera soumise aux services de la Navigation.

A l'intérieur du couloir de bruit inscrit sur les documents graphiques de part et d'autre des voies classées bruyantes, les constructions à usage d'habitation doivent respecter les dispositions de l'arrêté préfectoral du 10 Octobre 2000.

Tous travaux ayant pour effet de modifier ou déplacer un élément de paysage, naturel ou bâti, identifié par un plan local d'urbanisme en application du 7° de l'article L.123.1 et non soumis à un régime d'autorisation doivent faire l'objet d'une autorisation préalable (article L.442.2 du Code de l'Urbanisme).

Dans les secteurs concernés par la ZPPAU, ses règles s'imposent au P.L.U. .

###### Sont Interdits

L'habitat collectif, sauf en UGa

Les constructions à usage agricole

Les constructions à agricole à usage familial

Les habitations légères de loisirs

Les parcs résidentiels de loisirs

Le stationnement des caravanes ou maisons mobiles isolées, qu'elles soient habitées ou non

Les terrains de camping

La création ou l'extension de carrières



Les installations et travaux divers suivants :

- les garages collectifs de caravanes
- les parcs d'attraction
- les dépôts de véhicules (neufs ou usagés) susceptibles de contenir au moins dix unités
- les affouillements, exhaussements de sol sauf s'ils concernent des constructions et installations autorisées.

#### Article UG 2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITION

Les constructions à usage d'activité sous réserve qu'elles n'entraînent aucune nuisance pour les habitations voisines (olfactive, sonore, ...) ou qu'elles n'entraînent pas un trafic incompatible avec le caractère résidentiel.

Dans toute la zone, toutes les occupations et utilisations du sol sont autorisées à condition qu'elles contribuent au service public ferroviaire.

Les constructions nouvelles autorisées devront disposer d'un local adapté à la collecte sélective des ordures ménagères, sur leur unité foncière.

#### SECTION II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

##### Article UG 3 – ACCES ET VOIRIE

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne sont pas desservis par des voies publiques ou privées dans les conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qui y sont édifiés, notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

##### ACCES

Les accès sur les voies publiques doivent être aménagés en fonction de l'importance du trafic, de façon à éviter les risques pour la sécurité des usagers de ces voies ou celle des personnes utilisant ces accès.

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

Tout nouvel accès sur le Quai de Seine et Quai de l'Ecluse est interdit, sauf pour les unités foncières n'ayant pas d'accès véhicules possibles sur une autre voie.

##### Article UG 4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

##### EAU POTABLE

Toute construction qui le requiert doit être raccordée au réseau public d'eau potable.

##### ASSAINISSEMENT

##### Eaux usées

Toute construction doit être raccordée à un système d'assainissement conforme à la réglementation.

L'évacuation des eaux usées industrielles dans le réseau public d'assainissement est subordonnée à un prétraitement conformément aux exigences réglementaires.

##### Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur le terrain ne doivent pas accélérer l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur. Les aménagements destinés à cette fin seront réalisés sur les parcelles privées.

##### ELECTRICITE, GAZ, TELEPHONE, TELECOMMUNICATION

Les réseaux d'électricité et de téléphone seront ensevelis pour les constructions nouvelles.

##### Article UG 5 – CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Pour être constructible, une unité foncière doit disposer d'une superficie minimale de 500 m<sup>2</sup> et permettre l'inscription d'un rectangle de 9X15 mètres.

Cette règle ne s'applique ni aux extensions de constructions existantes à l'approbation du P.L.U. ni aux constructions et installations destinées aux infrastructures d'intérêt général.

Ces règles ne s'appliquent pas en UGa.

##### Article UG 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions principales et les installations seront implantées à l'alignement ou en recul.

##### Article UG 7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions devront ménager, par rapport aux limites séparatives, une marge d'isolement dont la largeur sera :

Dans le cas de façades comportant des baies de pièces principales – chambres, bureau, cuisine, ... - au moins égale à la hauteur du bâtiment mesurée à l'égout du toit avec un minimum de 8 mètres.

Dans le cas d'un mur comportant des baies de pièces de service – salle de bains, ... - au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment mesurée à l'égout du toit avec un minimum de 2,5 mètres

Dans le cas d'un mur aveugle la construction sur une limite séparative latérale est autorisée.

Certains éléments de constructions peuvent toutefois occuper l'emprise située entre le bâtiment principal et la limite séparative. Ce sont :

Les accès

Les perrons non clos, les débords de toitures, les corniches et les balcons dans la limite d'un mètre à partir de la façade

L'édification de bâtiments non affectés à l'habitation en limite de fond est autorisée si la hauteur mesurée au faitage est inférieure ou égale à 2,5 mètres.

En cas de parcelle située à l'angle de deux rues, ces bâtiments pourront s'implanter sur l'une ou l'autre des limites aboutissant aux voies.



En UGa

#### **Limites Latérales**

Les constructions devront être :

- soit isolées par des marges latérales (2,50 mètres minimum),
- soit appuyées sur au moins une limite séparative.

Les vues directes de façade à limite de terrain ne pourront jamais être inférieures à 8 mètres.

L'édification de bâtiments annexes en limite de parcelle est autorisée si la hauteur mesurée au faitage est inférieure à 2,50 mètres.

Les vues directes principales de façade à façade ne pourront jamais être inférieures à 8 mètres. Dans le cas d'un mur comportant des baies de pièces de service – salle de bains, ... - la distance sera au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment mesurée à l'égout du toit avec un minimum de 2,5 mètres

Dans le cas d'un mur aveugle la construction sur une limite séparative latérale est autorisée.

#### **Limites de Fond**

Les constructions devront ménager, par rapport aux limites séparatives, une marge d'isolement dont la largeur sera :

Dans le cas de façades comportant des baies de pièces principales – chambres, bureau, cuisine, ... - au moins égale à la hauteur du bâtiment mesurée à l'égout du toit avec un minimum de 8 mètres

Dans les autres cas - au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment mesurée à l'égout du toit avec un minimum de 4 mètres

#### **Article UG 8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière que la distance de tout point d'un bâtiment au point le plus proche d'un autre bâtiment mesurée horizontalement soit au moins égale à  $(H+H')/2$  avec un minimum de 4 mètres. H et H' sont les hauteurs respectives des deux bâtiments mesurées du sol naturel à l'égout du toit et à la verticale des points considérés.

#### **Article UG 9 – EMPRISE AU SOL**

L'emprise au sol des bâtiments annexes ne pourra pas dépasser 30 m<sup>2</sup>.

En UGa, l'emprise au sol maximum des constructions est fixée à 50%

#### **Article UG 10 – HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

La hauteur des constructions principales ne devra pas excéder 12 mètres au faitage

Pour les bâtiments annexes, elle est limitée à 3,5 mètres au faitage.

La cote du plancher du rez-de-chaussée ne doit pas excéder 40 cm du terrain naturel au centre du polygone bâti.

Dans le cas d'une construction située sur un terrain en pente et en contrebas de la voie, le point de référence est le centre de la façade de la construction.

Règlement -

37

Aucune construction ou installation de la zone ne doit masquer la vue sur l'église Saint-Germain, l'île ou le confluent depuis le cône de vue n°2 représentés au plan de zonage.

Les hauteurs n'incluent pas les ouvrages de faible emprise, souches de cheminée et de ventilations, locaux techniques d'ascenseurs, garde-corps, sauf précisions contraires de la ZPPAU.

La hauteur est mesurée à partir du niveau moyen du terrain naturel avant remaniement correspondant à la surface d'assiette de la construction jusqu'au faitage.

#### **Article UG 11 – ASPECT EXTERIEUR**

Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Le volume du garage (ou des annexes) devra s'harmoniser avec celui du bâtiment principal.

La couleur des constructions, installations et clôtures autorisées devra respecter le nuancier présenté en p.66 et suivantes du règlement. Toutefois, lorsque la couleur d'origine de l'enduit est le blanc, la reprise de cette couleur est possible.

#### **- Volumes**

Le volume du garage (ou des annexes) devra s'harmoniser avec celui du bâtiment principal. L'implantation des bâtiments doit respecter les orientations générales du parcellaire, sauf cas particuliers.

#### **- Façades**

Les différents murs de construction devront présenter une unité d'aspect sur toute leur hauteur. Les matériaux destinés à être enduits (briques creuses, parpaings) ne pourront en aucun cas rester apparents. Les enduits seront teintés dans la masse. Les menuiseries extérieures seront peintes. L'aspect de surface sera de préférence du type "enduit gratté".

L'aspect bois des façades des constructions principales est interdit.

Seuls les matériaux nobles pourront rester apparents.

#### **- Façades des commerces**

Les commerces et leurs extensions devront présenter, côté voie publique, de larges surfaces vitrées.

#### **- Toitures**

Les toitures seront de forme simple et régulière de pentes et, pour le volume principal, les pentes comprises entre 30° à 45°. Les toits "à la Mansart" sont interdits.

Toutefois, en cas d'extension des constructions existantes ou de vérandas ne répondant pas aux caractéristiques décrites, les formes de toitures différentes pourront être autorisées sous réserve de leur compatibilité avec les constructions environnantes.

Lucarnes : elles seront proportionnées au volume de toiture.

Il ne sera autorisé qu'un seul type de lucarne ou de outeau par pan. Celui-ci pourra toutefois être associé à des fenêtres de toit.

Règlement -

38



Fenêtres de toit : elles sont autorisées si elles sont de proportion plus haute que large et si elles respectent l'ordonnance générale des bâtiments existants ou à créer et si elles sont limitées à 2 par pan de toiture.

Souches : Les matériaux devront s'harmoniser avec ceux des murs, ou avoir l'aspect de la brique de teinte claire.

Couverture : Les couleurs seront en accord avec celles traditionnellement utilisées dans la région, elles auront l'aspect et le grain de l'ardoise, du zinc ou de la terre cuite.

La couverture des toitures-terrasses en matériau bitumeux est interdite.

#### - Menuiseries

Les volets roulants à caisson extérieur sont interdits.

#### - Constructions annexes

Outre les prescriptions ci-dessus, les constructions annexes doivent être traitées en harmonie avec la construction principale.

Les annexes de fortune, telles que poulaillers, clapiers, abris, sont interdites.

#### - Clôtures

\* Clôtures le long des emprises publiques

Les clôtures seront formées d'un mur maçonné surmonté d'une grille à claire-voie. La hauteur de cette clôture sera de 1,80 mètres maximum. L'aspect plastique est interdit.

Toutefois, cette hauteur peut être dépassée, en cas de mur en pierre ou si cela est nécessaire pour s'harmoniser avec les clôtures voisines.

\* Clôtures entre parcelles mitoyennes

Les clôtures seront formées d'un grillage rigide de couleur verte qui sera doublé d'une haie vive sur une ou sur ses deux faces. La hauteur de cette clôture sera de 1,80 mètres maximum.

Toutefois, cette hauteur peut être dépassée, en cas de mur en pierre.

Les haies seront obligatoirement choisies parmi les essences régionales.

Les portes d'accès (portillons, accès vers le garage, ...) font partie intégrante de l'ensemble de la clôture et doivent, de ce fait, s'harmoniser avec celle-ci (matériaux, hauteur, couleurs, ...) et respecter des formes simples.

#### - Divers

Les éléments existants en pierre doivent être protégés.

Les éléments comme les coffrets de réseaux, les boîtes aux lettres doivent être, dans la mesure du possible, incorporés aux murs ou clôtures.

Les dispositifs énergétiques sont autorisés dès lors qu'ils ne sont pas visibles depuis la rue et qu'ils ont une teinte identique à celle de l'élément sur lequel ils sont fixés et qu'ils ne dépassent pas la silhouette de l'élément considéré.

Les paraboles seront tolérées à condition de ne pas être visibles depuis la rue.

Les climatiseurs ne sont pas autorisés sur les façades vues du domaine public.

#### - Remblais

Ils ne seront autorisés qu'à l'arrière du volume de la construction principale et non visible de la voie.

#### Article UG 12 – STATIONNEMENT DES VEHICULES

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, installations ou transformations de locaux doit être assuré en dehors des voies publiques.

Il sera réservé pour les logements :

- 1 place par studio, 2 places au delà.

Il sera en outre, créé 1 place supplémentaire pour 5 logements collectifs.

Pour les logements de deux pièces et plus, les places peuvent être commandées (l'une dépendant de l'autre).

En ce qui concerne les autres constructions, il est exigé une place de stationnement pour :

Bureaux, laboratoires, cabinets médicaux : 30 m<sup>2</sup> de surface de planchers hors œuvre nette,

Industries : 30 m<sup>2</sup> de surface de planchers hors œuvre nette,

Commerces : 25 m<sup>2</sup> de surface de vente,

Restaurants : 10 m<sup>2</sup> de salle,

Hôtels : 2 chambres,

Hôpitaux, cliniques, maison de retraite : 3 chambres ou 6 lits.

La pente des accès aux garages et parkings ne devra pas excéder 15 % avec un maximum de 5% dans les 5 premiers mètres.

Les parkings extérieurs devront être organisés par module de 10 places maximum, arborés et séparés par des haies.

#### Article UG 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Le terrain doit être planté d'arbres de haute tige d'une hauteur supérieure à 2m, à raison d'un sujet par 100 m<sup>2</sup> de surface de terrain libre. Les plantations d'arbres de haute tige existantes doivent être conservées au maximum.

Les aires de stationnement devront être plantées à raison d'un arbre par 2 places.

#### Éléments remarquables

Les éléments paysagers remarquables repérés au plan de zonage doivent conserver l'aspect existant.

#### SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

#### Article UG 14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Non fixé



## 4 DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES NATURELLES

### CHAPITRE I

#### REGLEMENT APPLICABLE A LA ZONE N

##### TYPOLOGIE DOMINANTE DE LA ZONE

C'est une zone naturelle non équipée faisant partie d'un site naturel qu'il convient de protéger en raison de la qualité du paysage et des éléments qui le composent. Elle est en partie incluse dans la ZPPAUP.

Elle comporte deux secteurs :

- Na où des activités hippiques ou de ferme pédagogique peuvent s'implanter,
- Nb où les activités de loisirs ainsi que celles liées au fleuve peuvent s'implanter.

##### SECTION I – NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

###### Pour chaque article : Constructions non conformes

Lorsqu'un immeuble bâti existant n'est pas conforme aux règles édictées par le règlement applicable à la zone, le permis de construire ne peut être accordé que pour des travaux qui ont pour objet d'améliorer la conformité de ces immeubles avec les susdites règles ou qui sont sans effet à leur égard.

##### Article N 1 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

###### Rappels

L'édification des clôtures doit faire l'objet d'une déclaration de clôture.

Les installations et travaux divers sont soumis à l'autorisation prévue aux articles R 442-1 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Dans les secteurs concernés par les risques d'inondation, toute demande d'occupation du sol sera soumise aux services de la Navigation.

Dans les zones indiquées aux plans comme "affectées ou susceptibles d'avoir été affectées par des travaux souterrains", l'opportunité de prescriptions spéciales sera examinée pour toute demande de permis de construire.

A l'intérieur du couloir de bruit inscrit sur les documents graphiques de part et d'autre des voies classées bruyantes, les constructions à usage d'habitation doivent respecter les dispositions de l'arrêté préfectoral du 10 Octobre 2000.

Tous travaux ayant pour effet de modifier ou déplacer un élément de paysage, naturel ou bâti, identifié par un plan local d'urbanisme en application du 7° de l'article L.123.1 et non soumis à un régime d'autorisation doivent faire l'objet d'une autorisation préalable (article L.442.2 du Code de l'Urbanisme).

Dans les secteurs concernés par la ZPPAU, ses règles s'imposent au P.L.U. .

###### Sont interdits

Sont interdites toutes constructions et installations non citées à l'article N 2.

##### Article N 2 – OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL ADMISES SOUS CONDITION

Sont autorisés :

- Les travaux d'amélioration, de confortation, d'extension et l'agrandissement des constructions existantes à la date du P.L.U. dans la limite de 20% de la surface brute, sans dépasser 100m<sup>2</sup> d'emprise au sol.
  - La réaffectation des constructions existantes, vers les destinations suivantes : tourisme, loisirs, équipement ouvert au public ou agriculture,
  - La création d'un logement de gardien, à condition qu'il soit intégrés aux volumes existants.
  - Les constructions et installations liées à l'exploitation de la forêt, Les constructions et installations liées à la réalisation des équipements d'infrastructure.
- En outre, sont autorisés, uniquement en Na les extensions et constructions nouvelles à condition qu'elles soient directement liées aux activités hippiques et à leur fonctionnement ou à une ferme pédagogique.

En Nb sont autorisés uniquement les activités de loisirs et de restauration, les équipements, le gardiennage ainsi que les activités directement liées au fleuve.

Les constructions nouvelles autorisées devront disposer d'un local adapté à la collecte sélective des ordures ménagères, sur leur unité foncière.

Toute nouvelle construction devra s'implanter à au moins 50 mètres des lisières du massif forestier de l'Hautil.

##### SECTION II – CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

###### Article N 3 – ACCES ET VOIRIE

Le permis de construire peut être refusé sur des terrains qui ne sont pas desservis par des voies publiques ou privées dans les conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble ou de l'ensemble d'immeubles qui y sont édifiés, notamment si les caractéristiques de ces voies rendent difficile la circulation ou l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie.

###### ACCES

Les accès sur les voies publiques doivent être aménagés en fonction de l'importance du trafic, de façon à éviter les risques pour la sécurité des usagers de ces voies ou celle des personnes utilisant ces accès.

Le nombre des accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité. En particulier, lorsque le terrain est desservi par plusieurs voies, les constructions peuvent n'être autorisées que sous réserve que l'accès soit établi sur la voie où la gêne pour la circulation sera la moindre.

###### Article N 4 – DESSERTE PAR LES RESEAUX

###### EAU POTABLE

Toute construction qui le requiert doit être raccordée au réseau public d'eau potable.



## ASSAINISSEMENT

### Eaux usées

Toute construction doit être raccordée au réseau public d'assainissement ou à un dispositif de traitement individuel conforme à la législation en cas d'insuffisance ou d'absence de réseaux si aucun raccordement n'est envisageable.

L'évacuation d'eaux usées non traitées dans les rivières, fossés ou égouts d'eaux pluviales est interdite.

Toute construction nouvelle devra disposer d'un système de récupération des eaux pluviales.

### Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur le terrain ne doivent pas accélérer l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur, dans des fossés ou caniveaux prévus à cet effet. Les aménagements destinés à cette fin seront réalisés sur les parcelles privées.

## ELECTRICITE, GAZ, TELEPHONE, TELECOMMUNICATION

Les lignes de distribution d'énergie électrique et de communications doivent être installées en souterrain chaque fois que les conditions techniques le permettent.

### Article N 5 – CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Non réglementé.

### Article N 6 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Les constructions neuves seront édifiées à l'alignement ou en recul.

Dans le secteur Na, les constructions neuves seront édifiées en respectant un recul minimum de 5 mètres par rapport aux voies communales.

### Article N 7 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

Les constructions neuves seront édifiées en limite ou en recul.

### Article N 8 – IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Non fixé

### Article N 9 – EMPRISE AU SOL

Non fixé, sauf en Na :

L'emprise au sol des constructions neuves est limitée à 20% de celle des bâtiments existant à la date d'approbation du P.L.U. ...

Par ailleurs, aucun bâtiment neuf ne peut dépasser 100m<sup>2</sup> d'emprise.

### Article N 10 – HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

En Na aucun bâtiment neuf ne peut dépasser 4,5 mètres au faitage.

En Nb aucun bâtiment neuf ne peut dépasser 11 mètres au faitage.

Aucune construction ou installation de la zone ne doit masquer la vue sur la forêt de Saint-Germain depuis le cône de vue n°1 représentés au plan de zonage.

Aucune construction ou installation de la zone ne doit masquer la vue sur l'église Saint-Germain, l'île ou le confluent depuis le cône de vue n°2 représentés au plan de zonage.

Les hauteurs n'incluent pas les ouvrages de faible emprise, souches de cheminée et de ventilations, locaux techniques d'ascenseurs, garde-corps, sauf précisions contraires de la ZPPAU.

La hauteur est mesurée à partir du niveau moyen du terrain naturel avant remaniement correspondant à la surface d'assiette de la construction jusqu'au faitage.

### Article N 11 – ASPECT EXTERIEUR

Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les extensions des constructions existantes ou les constructions nouvelles devront respecter les règles de la ZPPAUP.

La couleur des constructions, installations et clôtures autorisées devra respecter le nuancier présenté en p.66 et suivantes du règlement. Toutefois, lorsque la couleur d'origine de l'enduit est le blanc, la reprise de cette couleur est possible.

### Dispositifs divers

Les dispositifs énergétiques sont autorisés dès lors qu'ils ne sont pas visibles depuis la rue et qu'ils ont une teinte identique à celle de l'élément sur lequel ils sont fixés et qu'ils ne dépassent pas la silhouette de l'élément considéré.

Les paraboles seront tolérées à condition de ne pas être visibles depuis la rue.

Les climatiseurs ne sont pas autorisés sur les façades vues du domaine public.

### Article N 12 – STATIONNEMENT DES VEHICULES

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions, installations ou transformations de locaux doit être assuré en dehors des voies publiques.

En Na, il est exigé une place par box à chevaux.

Les parkings devront être organisés par module de 10 places maximum, arborés et séparés par des haies.

### Article N 13 – ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

#### Éléments remarquables

Les éléments paysagers remarquables repérés au plan de zonage doivent conserver l'aspect existant.

## SECTION III – POSSIBILITES MAXIMALES D'OCCUPATION DU SOL

### Article N 14 – COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Non fixé



## Département des Yvelines

### Modification du PLAN LOCAL D'URBANISME



#### DEUXIEME PARTIE :

#### LES DISPOSITIONS MODIFIEES DU REGLEMENT

#### DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE UA

##### CARACTERE ET VOCATION DE LA ZONE

C'est la zone urbaine de centralité de la commune : centre principal (Vieux Conflans) et centres de quartier (Chennevières et Fin d'Oise)

Elle couvre les secteurs bâtis continus et homogènes du point de vue de la morphologie urbaine et architecturale traditionnelle ou renouvelée

- Vieux Conflans : rue Maurice Berteaux, rue Victor Hugo, rue René Albert, Quai de la République, Quai des Martyrs de la Résistance, rue Crapotte, rue des Nonnains ,etc...
- Chennevières : place de la Liberté, rue Désiré Clément, avenue du Maréchal Foch, etc...
- Fin d'Oise : place Clémenceau, quai Eugène Le Corre, etc...

Recelant une large part des équipements, commerces et services, cette zone constitue la partie vitale de la commune et le siège principal de l'identité communale et de celles des quartiers.

La confortation de l'animation de centre ville ou de centres de quartier à vocations multiples (habitats, équipements, commerces, services...) et la valorisation des paysages urbains historiques – sans exclure ponctuellement leur renouvellement contemporain - sont recherchées.

Une partie des zones situées en bord de Seine ou de l'Oise sont concernées par les dispositions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation, prescrit par un arrêté préfectoral en date du 28 juin 1998, approuvé par arrêté préfectoral en date du 30 juin 2007.. Ce document a été annexé au Plan Local d'Urbanisme par un arrêté de mise à jour signé par le Maire le 6 décembre 2007. Par ailleurs le quartier de Fin d'Oise est concerné par le tracé de la future autoroute A 104, tel que son tracé a fait l'objet d'une décision de principe du Ministre des Transports du 24 octobre 2006, contestée par la Ville de CONFLANS STE HONORINE et dont la mise en application est actuellement en cours d'études par les services de l'Etat.



## SECTION I : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL

### ARTICLE UA 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL INTERDITES

#### Sont interdits :

- L'implantation et l'extension des constructions à usage industriel.
- L'implantation et l'extension des constructions à usage exclusif d'entrepôts ou agricoles.
- Les dépôts et décharges de toute nature, les entreprises de cassage de voitures et de transformation des matériaux de récupération.
- L'ouverture de carrière.
- La transformation de commerces en logements.
- Les terrains de camping ou de caravanage ainsi que ceux affectés à l'implantation d'habitations légères de loisir.
- Les caravanes à usage de résidence principale ou d'annexe à l'habitation.
- Dans les espaces boisés classés, tout changement d'affectation des terrains et tout mode d'occupation des sols de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création des boisements ;  
Toute construction est interdite à moins de 15 mètres d'un espace boisé classé sauf s'il s'agit de parkings souterrains ou d'équipements déjà existants
- Dans la zone non aedificandi aux abords de la RN 184, toutes occupations ou utilisations du sol soumises à autorisation sont interdites
- Dans la première marge de recul aux abords de la RN 184, repérée graphiquement au document graphique du règlement, toutes les constructions nouvelles à usage d'habitation sont interdites.

### ARTICLE UA 2 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

- 1- Toute utilisation du sol est autorisée, sous réserve des interdictions définies à l'article 1 et des conditions énoncées ci-dessous.
- 2- Sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol ci-après :
  - l'implantation ou l'extension des constructions, installations et utilisations du sol à usage hôtelier, de commerce ou d'artisanat, de bureau ou de service, de stationnement, dans la mesure où elles sont jugées compatibles avec le voisinage du point de vue de l'environnement et des nuisances pouvant être générées lors de leur exploitation.

- La réalisation de nouveaux projets urbains sous réserve de la mise en œuvre de logements sociaux permettant de répondre à l'objectif de mixité urbaine et de maintenir le pourcentage de logements sociaux existants sur la commune.
- 
- Les constructions et installations nécessaires à l'implantation des différents réseaux de distribution (eau potable, électricité, gaz, téléphone, télédiffusion, assainissement, etc.), sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement urbain existant ou projeté et qu'elles soient compatibles avec les règles du secteur; certaines prescriptions édictées dans les articles 3 à 14 du présent règlement de la zone peuvent alors ne pas leur être imposées.
- Tous rejets, prises d'eau en Seine, travaux sur le domaine public fluvial ou occupation de celui-ci sous conditions de respects des dispositions de la loi n°90-1168 du 29 décembre 1990 instituant le principe d'autorité gestionnaire du domaine Voie Navigable de France (VNF) et reprenant les dispositions de l'article L28 du Code du Domaine de l'Etat.
- L'adaptation, la réfection ou l'extension mesurée des constructions existantes sont autorisées sous réserve que le bâtiment existant soit conforme aux dispositions du PLU en vigueur. La seule exception à cette règle concerne l'adaptation de bâtiments pour les personnes à mobilité réduite.

#### 3-Protection - Risques et nuisances.

- Dans les parties de la zone soumises aux aléas d'inondation indiquées dans le PPRI et reportées au document graphique du PLU, la nature de l'occupation et de l'utilisation du sol est subordonnée à la prise en compte du risque inondation.
- Cette zone est susceptible de contenir des vestiges archéologiques. Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions sont de nature, par leur localisation, à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques.
- Dans le couloir de présomption de nuisances sonores repéré au plan de zonage par un trait ondulé de part et d'autre des emprises ferroviaires et de certaines voies, les constructions devront respecter les normes d'isolation acoustique conformes à la réglementation en vigueur.
- Par référence aux risques d'effondrement liés à la présence de carrières souterraines, les autorisations d'occupation ou d'utilisation du sol peuvent être soumises à des prescriptions de nature à assurer la stabilité des constructions.
- Les éléments de patrimoine recensés au titre de l'article L.123.1§7 du Code de l'Urbanisme sont soumis au régime des installations et travaux divers.
- L'occupation et l'utilisation du sol sur des terrains situés à proximité de l'axe de la RN 184 peuvent être soumis à refus ou à sursis à statuer compte tenu de l'aggravation des nuisances sonores que peut induire le projet de réalisation du tracé de laA et selon le tracé retenu par la décision ministérielle du 24 octobre 2006.



## SECTION II : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

### ARTICLE UA 3 : ACCES ET VOIRIE

- Pour être constructible, un terrain doit être accessible par une voie carrossable publique ou privée en bon état de viabilité, présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile. La sortie du domaine privé sur le domaine public devra se faire de façon à assurer la sécurité des piétons.

Le nombre d'accès sur les voies publiques peut être limité dans l'intérêt de la sécurité.

### ARTICLE UA 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

#### 1. Eau potable

- L'alimentation en eau potable doit être assurée par un branchement sur le réseau public.

#### 2. Assainissement

- Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement au réseau d'assainissement collectif.
- L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera l'ensemble des conditions particulières définies par le Règlement Sanitaire Départemental ou, le cas échéant, par la réglementation des installations classées.
- Pour tout déversement des eaux usées autres que domestiques, le raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès de la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages.
- Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire en sorte que la pollution de temps de pluie soit réduite et traitée en amont :
- Dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc.) et limitant ou écrétant le débit de ces eaux par la mise en place d'une limitation de débit par stockage ou autre (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc.).
- Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.
- L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux des eaux pluviales et les cours d'eau.
- Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places doivent subir un traitement de débouillage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public des eaux pluviales. Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places souterraines ou couvertes avant rejet dans le réseau interne des eaux usées.

### 3. Distribution électrique et télécommunications

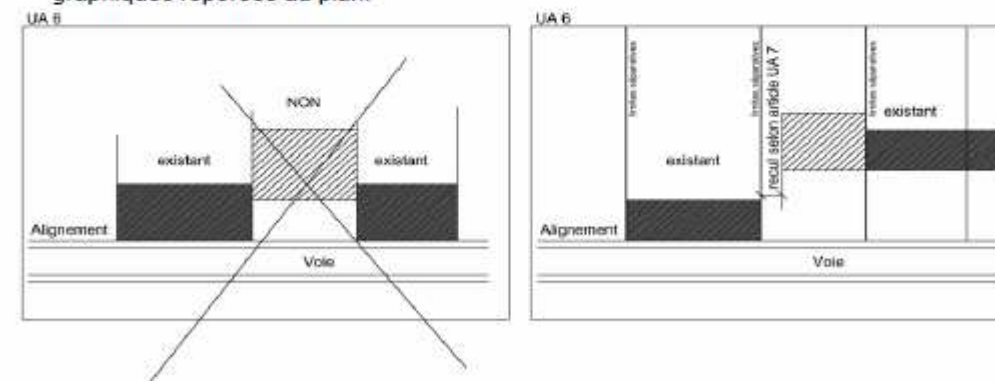
- Les réseaux électriques, téléphoniques doivent être enterrés.

### ARTICLE UA 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

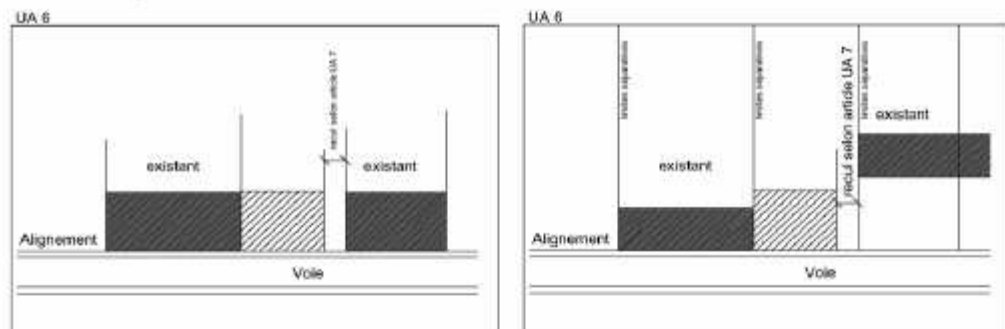
Non réglementé

### ARTICLE UA 6 : IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

- L'implantation des constructions doit respecter l'ordonnancement bâti du secteur, soit à l'alignement en continuité bâtie avec des bâtiments contigus eux-mêmes alignés, soit avec un retrait équivalent aux bâtiments contigus eux-mêmes implantés en retrait de l'alignement. Un recul pourra être imposé pour l'élargissement des trottoirs.
- Des saillies sur domaine public peuvent être autorisées au-delà de 3,50 m de hauteur du sol existant ; le surplomb du domaine public n'excédera pas 0,80 m et devra être accordé dans le cadre d'une autorisation délivrée par le gestionnaire de la voie.
- En cas de retrait, des éléments s'incorporant au bâtiment principal (locaux containers pour ordures ménagères, emmarchements, rampes...) sont admis dans la marge de recul.
- En particulier, le long de la RN 184, les constructions doivent respecter, lorsqu'il existe, le retrait indiqué au plan, par la ligne de recul qui se substitue à l'alignement. Toutefois, une implantation différente peut être autorisée pour les constructions et ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation du service ferroviaire de voyageurs et de marchandises.
- Dans la zone non aedificandi et la première marge de recul aux abords de la RN 184, l'implantation des constructions autorisées doit se conformer aux indications graphiques repérées au plan.

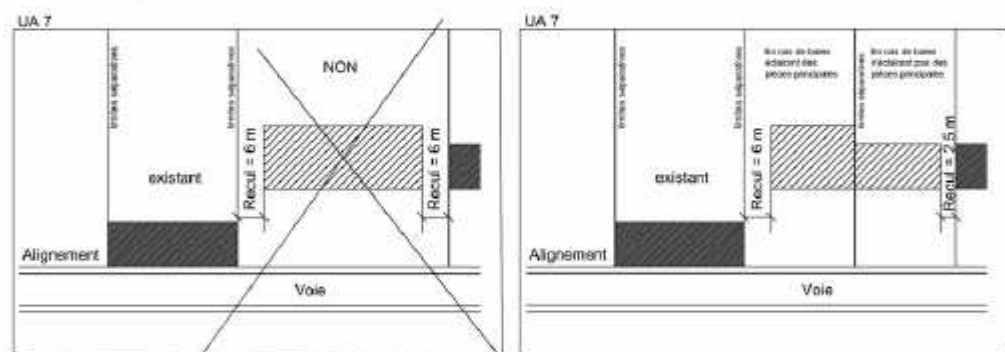






**ARTICLE UA 7 : IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES**

- Les constructions doivent être implantées sur l'une au moins des limites séparatives joignant l'alignement.
- Pour les façades implantées en retrait de la limite séparative, la marge de recul, à réserver par rapport à la limite de propriété, doit être égale :
  - \* à au moins 2,50 m en cas de pignon aveugle ou de pignon présentant des baies éclairant des pièces secondaires.
  - \* au moins 8 m, si la façade comporte des baies éclairant des pièces principales.



Les rampes d'accès, les murs de soutènement et les ouvrages souterrains sont autorisés dans la marge de recul ou en limite séparative.  
Les terrasses implantées dans la marge de recul des 8m par rapport à la limite séparative devront préserver les propriétés voisines de toutes vues (droites ou obliques). A ce titre, le projet devra prévoir les aménagements nécessaires à la préservation de l'intimité des riverains (pare vue, murs....).

**ARTICLE UA 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

- Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière que la distance de tout point d'un bâtiment au point le plus proche d'un bâtiment mesurée horizontalement soit au moins égale à 8 m ; cette distance est réduite à 4 m si aucune des façades en vis à vis (parallèles ou constituant un angle inférieur à 30°) ne comporte de baie de pièces habitables (pièces principales, cuisines, chambres isolées ou pièces de travail).

Cette distance peut être ramenée à 1 m entre une construction principale et une annexe avec murs aveugles.

En aucun cas, ces distances ne pourront être inférieures à 8 m en cas de baies éclairant des pièces habitables (pièces principales, chambres isolées, cuisine ou pièces de travail, vérandas).

**ARTICLE UA 9 : EMPRISE AU SOL**

Non réglementé.

**ARTICLE UA 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

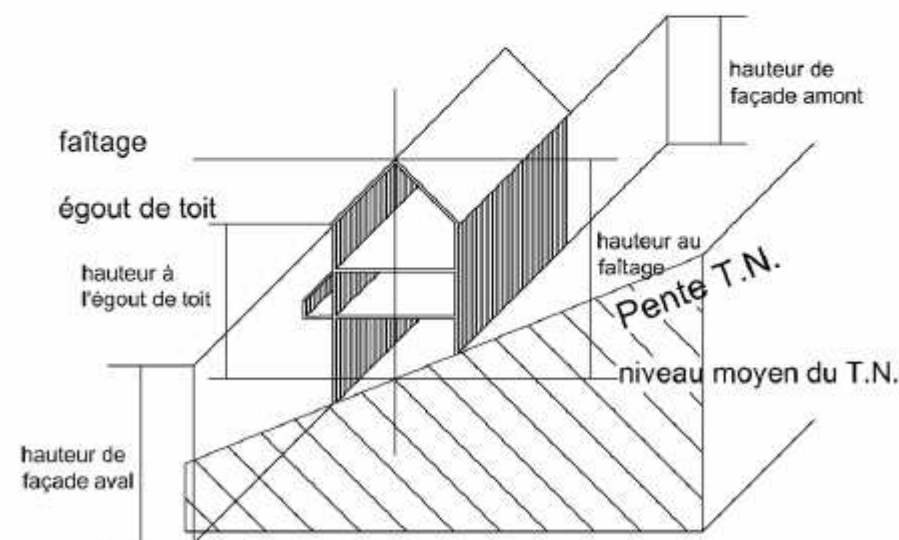
Des règles de hauteurs absolues n'ont pas été fixées dans cette zone.

La hauteur à l'égout et au faîtage devra être sensiblement égale à celle des constructions contiguës en s'adaptant à la topographie le cas échéant, sauf cas particuliers.

Toutefois, le gabarit maximal autorisé est R+3 (rez-de-chaussée et trois étages).

Les bâtiments annexes isolés ne pourront pas dépasser 3 m au faîtage et 2m à l'égout du toit et devront conserver un lien fonctionnel avec l'habitation existante.

**Hauteur des bâtiments**



**ARTICLE UA 11 : ASPECT EXTERIEUR**



- Tout projet peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions particulières si les constructions ou utilisations du sol concernées, par leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

**- Télécoms – Distribution radiodiffusion – Télévisions– Multimédia :**

Les groupes d'habitation devront être équipés d'antennes collectives.

Les antennes paraboliques, les antennes hertziennes ainsi que les édicules techniques seront, de préférence, installés de telle manière qu'ils ne soient pas visibles des voies ouvertes à la circulation publique.

**- Collecte des déchets :**

Les constructions autorisées devront disposer d'un local adapté à la collecte sélective des ordures ménagères en vigueur sur la commune, prévu sur leur terrain.

**• Toitures**

- Les toitures seront à deux versants avec faîtage parallèle à la longueur du bâtiment. Il n'y aura pas de débordement de toiture en pignon. Les souches des cheminées seront situées le plus près possible du faîtage. Les croupes sont interdites. Les toitures doivent être couvertes en tuiles plates, petit moule, vieillies ou à défaut en tuiles mécaniques de petit module donnant une impression similaire.

- Les équipements publics pourront disposer de toiture à pente faible ou en terrasse.

- Des ouvrages indispensables au fonctionnement des bâtiments ainsi que des lucarnes peuvent être réalisés à condition qu'ils soient intégrés à la conception architecturale d'ensemble.

Les lucarnes seront de dimensions plus réduites que les baies situées au(x) niveau(x) inférieur(s). Elles seront en nombre inférieur ou égal au nombre des baies des étages inférieurs et axées sur ces dernières.

- Pour l'éclairage des combles, il est recommandé d'utiliser des lucarnes traditionnelles en bâtière ou à la capucine de moins de 1m de largeur

- Les châssis de toit de dimensions courantes sont autorisés. Ils seront plus hauts que larges et intégrés à la trame des ouvertures en façade et au pan de toiture (pose encastrée).

On évitera de multiplier leurs dimensions et implantations sur un même pan de toiture.

**• Matériaux et couleurs :**

- Toute imitation de matériaux naturels (faux pans de bois, fausses pierres...) est interdite.

- Toute utilisation de matériaux susceptibles de donner un aspect provisoire est interdite. Les matériaux tels que carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les façades et les pignons des constructions, ni sur les clôtures.

- La tuile, l'ardoise, ou matériaux de module et d'aspect similaire et le zinc sont préconisés en toiture.

- Les enduits seront choisis dans la gamme beige à ocre, en évitant les tons vifs et les teintes trop claires (blanc et "blanc cassé" interdits).

**• Façades**

- Les façades devront recevoir un traitement de qualité, mis en œuvre de façon à assurer une bonne tenue dans le temps selon les règles de l'art : pierre massive ou revêtement de pierre, brique, béton architectonique, enduits.

- L'intégration de surfaces destinées à la captation de l'énergie solaire est autorisée en façade et toiture.

- Les pignons, qui de par leur position resteront sans adossement à une autre construction, devront être enduits comme les façades ou murs gouttereaux ou enduit à pierre vue. Les pignons pour qu'ils se différencient des façades ou murs gouttereaux ne seront pas ou exceptionnellement percés de baies.

- La réalisation de gargouilles, barbacanes ou autres sur la voie publique est interdite.

- Dans le cas de devanture commerciale :

\* La composition devra comporter un soubassement représentant au moins 20% de la hauteur totale de la devanture. Le bandeau et la corniche ne devront pas représenter plus de 25% de la hauteur totale de la devanture. Le bandeau devra comporter une modénature formant encadrement.

\* Les percements devront s'adapter à l'architecture de l'immeuble concerné et suivre l'axe des percements des étages supérieurs.

\* Lorsqu'un commerce sera établi sur plusieurs immeubles contigus, les percements de vitrines devront respecter l'architecture de chacun des bâtiments, des parties pleines maçonnées devront être créées entre chaque immeuble.

\* L'utilisation de manière uniforme de teintes vives est proscrite.

\* Le rez-de-chaussée des constructions nouvelles destiné à des commerces, des activités ou des services, devra comporter l'emplacement d'un bandeau destiné à recevoir leur enseigne. Il devra être séparé de façon visible du premier étage, en s'inspirant des systèmes traditionnels (corniches, retraits...).

\* L'éclairage indirect des enseignes bandeau ne devra pas excéder 15cm en saillie. Le diamètre du câble ou de la tige sera inférieur à 15mm et celui de la lampe protection incluse à 50mm. Les caissons lumineux sont interdits.

\* Les bannes, les stores, les auvents : les bannes doivent avoir une forme droite sans joues latérales, elles doivent être réalisées uniquement en toile sans armature et ne pourront avoir plus de deux tons. Elles ne peuvent pas se projeter à 1.50m maximum de la façade. Les lambrequins sans inscription sont autorisés, leur hauteur ne doit pas excéder 0.25m.

\* Les stores extérieurs placés aux fenêtres des locaux commerciaux sont autorisés, ils doivent s'inscrire dans la largeur de chaque baie et ne doivent pas recouvrir plusieurs baies à la fois. Les stores développés ne doivent pas dépasser 0.60m.

- Sont interdits : les auvents placés au dessus des boutiques, constitués de charpente, couverts de tuiles ardoises, chaume etc., les stores capote et les stores à ossature rigide.

**• Projets d'architecture contemporaine :**



Nonobstant le caractère prescriptif des dispositions présentées ci-dessus, et à titre exceptionnel, les projets contemporains de qualité témoignant d'une recherche architecturale justifiant d'une bonne insertion dans le milieu bâti environnant, pourront être autorisés dans la zone.

• Clôtures :

- La hauteur maximale de toute clôture sur rue est fixée à 2 m avec un soubassement de 0,80m minimum. La nouvelle clôture devra s'intégrer dans l'environnement immédiat. Pour les clôtures en limites séparatives, une hauteur de 2,60m en haies vives est autorisée.
- Un seul portail d'une largeur maximale de 4m est autorisée par unité foncière. Des adaptations sont possibles liées soit à des contraintes du site, soit à des usages mixtes professionnels-habitat.
- En cas de clôture sur rue constituée d'un mur bahut surmonté d'un dispositif à claire voie, la hauteur du mur bahut ne devra pas excéder 0.80 m.
- Les clôtures en limite séparative pourront avoir une hauteur maximale de 2m. Les plaques et poteaux béton sont proscrits.
- Les haies vives devront être composées d'au moins trois des espèces suivantes :

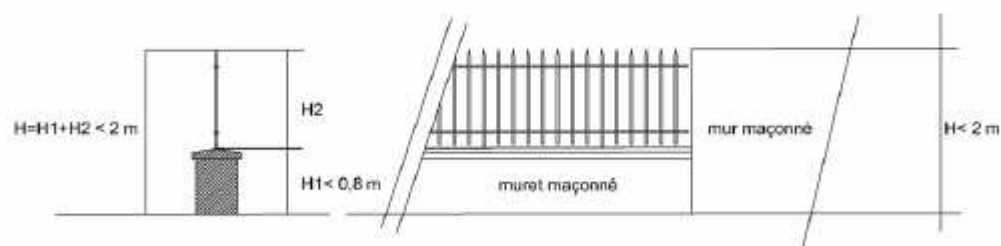
▪ *Caduques*

Aubépine, charme commun, cerisier Sainte Lucie, cognassier commun du japon, comouiller sanguin, érable champêtre, frêne, fusain d'Europe, hêtre, noisetier commun, prunellier, épine noire, prunier mirobolant, viome lantant, viome obier.

▪ *Persistants*

Buis, berberis verts, juliana stenophylla, darwinii, cotoneaster franchetti, eleagnus ebbingeu, houx du Portugal, laurier, mahonia, heder helix, sambucus nigra.

Clôtures



ARTICLE UA 12 : STATIONNEMENT

Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé :

Nature de la construction	Nombre de places requises
<b>1. Constructions à usage d'habitation</b>	
• F1	1 place
• du F2 au F5	2 places / logement
• F6 et au-delà	3 places /logement
• logement social	1 place / logement
<b>2. Constructions à usage de bureaux et services</b>	1 place par tranche de 30 m <sup>2</sup> de SHON
<b>2. Constructions à usage de bureaux pour les bâtiments d'administration publique</b>	1 place par tranche de 50 m <sup>2</sup> de SHON <sub>C</sub>
<b>3. Salles des fêtes, salles de congrès, salles de réunions, salles de spectacles</b>	1 place par tranche de 10 m <sup>2</sup> de SHON
<b>4. Bibliothèque, salles de lecture</b>	1 place par tranche de 50 m <sup>2</sup> de SHON
<b>5. Etablissements d'enseignement</b>	
• 1 <sup>er</sup> degré	1 place / classe
• 2 <sup>ème</sup> degré	2 places / classe
• supérieur	5 places par tranche de 30 m <sup>2</sup> SHON de salles de cours, ateliers, laboratoires, etc.
<b>6. Equipements sportifs en salle</b>	1 place par tranche de 30 m <sup>2</sup> de SHON
<b>7. Structures d'hébergement</b>	
• Hôtels et équipements parahôteliers	0,6 place / chambre
• Résidences Etudiantes	1 place pour 3 chbres pour projet disposant d'un agrément.
• Résidences foyers pour personnes âgées	1 place / 6 chambres
• Logements d'accueil	1 place / 6 lits
• Hôpitaux, cliniques	1 place / 3 lits, avec un minimum de 1 place / chambre
<b>8. Activités</b>	
• Artisanat	1 place par tranche de 150 m <sup>2</sup> SHON
• Entrepôts, archives	1 place par tranche de 500 m <sup>2</sup> SHON
• Commerces de moins de 150 m <sup>2</sup> SHON ; restaurants	Néant
• Commerces de plus de 150 m <sup>2</sup> SHON	1 place par tranche de 20 m <sup>2</sup> SHON

- Les places de stationnement seront aménagées à l'intérieur de la propriété, mais pourront être créées à l'extérieur des constructions.



- Pour les groupes d'habitations, établissements d'activités, de commerces, garage, équipements, les aires de stationnement et de manœuvre doivent être proportionnées au trafic généré et permettre, en dehors des voies publiques, le stockage et l'évolution de tous les types de véhicules concernés par l'opération envisagée (usagers, clients, spectateurs, personnels, visiteurs, livraisons, transports en commun, deux-roues) quelle que soit leur destination (exposition de véhicules, en attente de réparation, flotte commerciale...).
- **Constructions ou établissements non prévus** ci-dessus : ils sont assimilés aux constructions ou établissements ci-avant par décision de l'autorité chargée de la délivrance du permis de construire.
- Pour les bâtiments d'habitation collective et ceux recevant du public, une aire pour le stationnement des bicyclettes, vélomoteurs et motocyclettes doit être prévue à l'intérieur de la parcelle.
  - logements : 1,5 % de la SHON et minimum 10 m<sup>2</sup>
  - autres : 1 % de la SHON
- En cas d'impossibilité technique ou pour des motifs d'ordre architectural ou urbanistique (conservation du tissu urbain d'un îlot, respect de plantations ou d'espaces verts), le pétitionnaire peut être autorisé à :
  - aménager ou réaliser des aires de stationnement ou acquérir des places de stationnement dans un parc privé voisin dans un rayon de 150 mètres.
  - obtenir une concession de long terme dans un parc public de stationnement.
  - verser une participation en application de l'art. L 421.3 du code de l'urbanisme (le montant de cette dernière étant fixée par délibération du conseil municipal).

Les établissements recevant du public, tels que définis par le Code de la Construction et de l'Habitation, devront réserver au moins 50% de leur stationnement pour accueillir les usagers.

#### ARTICLE UA 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

- Les espaces intérieurs libres de construction et de circulations, les marges de recul imposées, doivent être traités en espaces paysagés et plantés.

Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il est recommandé que les espaces minéraux soient de préférence sablés ou traités en revêtements perméables, limitant les espaces bitumés ou enrobés.
- Les espaces libres doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants.
- Cette composition privilégiera :
  - \* La contiguïté avec les espaces libres des terrains voisins,
  - \* la création d'espaces libres d'une géométrie simple, aménagés d'un seul tenant, en relation avec le parti retenu pour les constructions à édifier.

- Les aires de stationnement de surface devront être plantées à raison d'un arbre de haute tige pour 3 places.



### SECTION III : POSSIBILITÉS D'UTILISATION DU SOL

#### ARTICLE UA 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS

Le coefficient d'occupation des sols de la zone est fixé à 1,5.

Mise en place d'un coefficient d'occupation des sols résiduel : en cas d'une partie détachée depuis moins de 10 ans, d'un terrain dont les droits à construire ont été utilisés partiellement ou en totalité, il ne peut plus être construit que dans la limite des droits qui n'ont pas déjà été utilisés. En cas de division d'une parcelle bâtie, un certificat attestant la surface hors œuvre nette des bâtiments existants sur la ou les parcelles concernées sera fournie.

### DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N

#### CARACTERE ET VOCATION DE LA ZONE

- C'est la zone constituée des secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de l'existence d'une exploitation agricole ou forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels :
  - \* espaces cultivés dans le secteur des Grandes Terres ;
  - \* coteaux de Seine hors agglomération ;
  - \* une grande part de la rive gauche de la Seine (île du Devant).
  - \* coteaux d'Oise, à l'exception des secteurs d'activités (Port Autonome).
- Un sous secteur "a" désigne les parties de la zone couvrant les secteurs d'habitation de l'île du Bac et soumis à un fort aléa d'inondation..

Une partie des zones situées en bord de Seine ou de l'Oise sont concernées par les dispositions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation, prescrit par un arrêté préfectoral en date du 28 juin 1998, approuvé par arrêté préfectoral en date du 30 juin 2007. Ce document sera annexé au Plan Local d'Urbanisme conformément à l'article R126-2 du Code de l'Urbanisme.  
Par ailleurs le quartier de Fin d'Oise est concerné par le tracé de la future autoroute A 104, prévue sur le tracé actuel de la RN 184 avec doublement du pont. Ce tracé a fait l'objet d'une décision du Ministre des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer en date du 24 octobre 2006. Le projet est actuellement en cours d'étude par les services de l'Etat.



## SECTION I : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL ADMISES

### ARTICLE N 1 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL INTERDITES

- L'implantation des constructions à usage d'habitation sauf celles qui sont admises sous conditions à l'article 2.
- L'implantation ou l'extension des constructions, installations et utilisations du sol, à usage industriel, de bureau ou de service, commercial, hôtelier, d'artisanat ou à usage exclusif d'entrepôts.
- les dépôts et décharges de toute nature, les entreprises de cassage de voitures et de transformation des matériaux de récupération.
- L'ouverture de carrière.
- Les terrains de camping ou de caravanage ainsi que ceux affectés à l'implantation d'habitations légères de loisir.
- Le stationnement des caravanes à usage de résidence principale ou d'annexe à l'habitation.
- Dans les espaces boisés classés, tout changement d'affectation des terrains et tout mode d'occupation des sols de nature à compromettre la conservation, la protection ou la création de boisements.  
Toute construction est interdite à moins de 15 m des espaces boisés classés repérés au plan de zonage.
- Dans la zone non aedificandi aux abords de la RN 184, toutes occupations ou utilisations du sol soumises à autorisation sont interdites
- Dans la première marge de recul aux abords de la RN 184, repérée graphiquement au document graphique du règlement, toutes les constructions nouvelles à usage d'habitation sont interdites.

### ARTICLE N 2 : NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DU SOL ADMISES SOUS CONDITIONS

#### ■ Dans toute la zone :

- 1- Toute utilisation du sol est autorisée, sous réserve des interdictions définies à l'article 1 et des conditions énoncées ci-dessous.
- 2- Sont admises sous conditions les occupations et utilisations du sol ci-après :
  - Les constructions et installations nécessaires à l'implantation des différents réseaux de distribution (eau potable, électricité, gaz, téléphone, télédiffusion, assainissement, traitement des déchets, etc.), sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement existant ou projeté et qu'elles soient compatibles avec les règles du secteur : certaines prescriptions édictées dans les articles 3 à 14 du présent règlement de la zone peuvent alors ne pas leur être imposées.

- Les constructions en vue de la réalisation d'équipements sportifs ou de loisir ainsi que les équipements nécessaires au bon fonctionnement de ces installations sur la zone N du secteur dit des Hautes Rayes en lien avec les équipements publics existants.
- La réalisation de stationnement.
- La reconstruction de bâtiments détruit suite à un sinistre sur la base de la constructibilité existante avant le sinistre.
- Tous rejets, prises d'eau en Seine, travaux sur le domaine public fluvial ou occupation de celui-ci sous conditions de respects des dispositions de la loi n°90-1168 du 29 décembre 1990 instituant le principe d'autorité gestionnaire du domaine Voie Navigable de France (VNF) et reprenant les dispositions de l'article L28 du Code du Domaine de l'Etat.
- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation des services ferroviaires de voyageurs et de marchandises.
- L'extension mesurée des constructions existantes à usage d'habitation.
- Les constructions à usage d'habitation et leurs annexes, destinées au logement des personnes dont la présence permanente est indispensable sur le site, pour assurer la direction, la sécurité, l'entretien ou la surveillance des activités autorisées.
- Les travaux d'entretien et de gestion normaux des biens et activités implantés légalement, antérieurement à l'entrée en vigueur du présent document, à l'exception des caravanes et constructions précaires, avec ou sans changement de destination, dans la mesure où ils respectent les dispositions des articles N3 à N14 suivants.
- Les occupations et utilisations du sol liées aux activités d'accueil en milieu rural (ferme pédagogique, établissements hippiques à usage de loisir...), dans la mesure où ces activités constituent le prolongement d'une activité existante avant l'entrée en vigueur du PLU ou s'exercent dans des bâtiments implantés antérieurement à l'entrée en vigueur du présent document et n'apportent pas de gêne sonore, olfactive ou visuelle, notamment par l'aspect dévalorisant des abords, la multiplication de la circulation automobile ou des stationnements.
- L'implantation ou l'extension des constructions et installations à usage agricole, sous réserve qu'elles s'intègrent dans l'environnement existant ou projeté et respectent les dispositions des articles N3 à N14 suivants.
- Les équipements publics ou d'intérêt général, dans la mesure où ils sont jugés compatibles avec le voisinage du point de vue de l'environnement et des nuisances pouvant être générées lors de leur exploitation et où ils respectent les règles des articles N3 à N14 suivants.

#### 3-Protection - Risques et nuisances.

- Dans les parties de la zone soumises aux aléas d'inondation repérées au document graphique du règlement, la nature de l'occupation et de l'utilisation du sol est subordonnée à la prise en compte du risque inondation.
- Dans le couloir de présomption de nuisances sonores repéré au plan de zonage par un trait ondulé de part et d'autre des emprises ferroviaires et de certaines voies, les constructions devront respecter les normes d'isolation acoustique conformes à la réglementation en vigueur.



- Par référence aux risques d'effondrement liés à la présence de carrières souterraines, les autorisations d'occupation ou d'utilisation du sol peuvent être soumises à des prescriptions de nature à assurer la stabilité des constructions.
- Les éléments de patrimoine recensés au titre de l'article L.123.1§7 du Code de l'Urbanisme sont soumis au régime des installations et travaux divers.

## SECTION II : CONDITIONS DE L'OCCUPATION DU SOL

### ARTICLE N 3 : ACCES ET VOIRIE

- Pour être constructible, un terrain doit être accessible par une voie carrossable publique ou privée en bon état de viabilité, présentant des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile dans les conditions de l'article R.111.4 du Code de l'Urbanisme.

### ARTICLE N 4 : DESSERTE PAR LES RESEAUX

#### 1.- Eau potable

- Compte-tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement au réseau public d'alimentation en eau potable.

#### 2 - Assainissement

- Compte tenu de leur fonction, tous les bâtiments sont assujettis à l'obligation de raccordement au réseau d'assainissement collectif.
- L'assainissement interne sera de type séparatif et respectera l'ensemble des conditions particulières définies par le Règlement Sanitaire Départemental et par la réglementation des installations classées le cas échéant.
- **En l'absence de réseau d'assainissement public ou en cas de réseau insuffisant**, toutes les eaux usées doivent être dirigées vers des dispositifs de traitement individuels, conformément aux prescriptions en vigueur à la date de demande du permis de construire.
- Pour tout déversement des eaux usées autres que domestiques, le raccordement au réseau collectif doit être exécuté suivant les prescriptions spécifiques d'une autorisation prise à la suite d'une demande spéciale du pétitionnaire intéressé auprès de la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages.
  - Dès leur conception, les aménagements intègrent des dispositions techniques dites alternatives limitant le volume des eaux pluviales (usage des espaces verts, etc.) et limitant ou écrétant le débit de ces eaux par la mise en place d'une limitation de débit par stockage ou autre (rétention en terrasse, chaussées poreuses, etc.).
- Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur...) ne doivent en aucun cas être déversées dans les réseaux se raccordant à une station d'épuration.
- L'évacuation des eaux ménagères et des effluents non traités est interdite dans les fossés, les réseaux des eaux pluviales et les cours d'eau.
- Les eaux issues des parkings de surface de plus de 5 places doivent subir un traitement de débouillage-déshuilage avant rejet dans le réseau interne ou public des eaux



pluviales. Il en est de même pour les eaux issues des parkings de plus de 5 places souterraines ou couvertes avant rejet dans le réseau interne des eaux usées.

mesurée prévus à l'article 2, à condition que les marges de retrait existantes ne soient pas diminuées.

### 3. Distribution et télécommunications

Les raccordements aux réseaux électriques et téléphoniques doivent être enterrés

#### ARTICLE N 5 : CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Pour application des dispositions de l'article R-123-9 §5 du Code de l'Urbanisme, la superficie de la parcelle devra être suffisante pour permettre la réalisation d'un dispositif d'assainissement non collectif réglementaire, adapté à la nature de l'occupation du sol.

#### ARTICLE N 6 : IMPLANTATION PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

##### ■ Dans toute la zone :

- Les constructions autorisées doivent être implantées en retrait de 8 mètres au moins de l'alignement des voies publiques existantes ou projetées ou, pour les voies privées existantes ouvertes à la circulation publique, de la limite en tenant lieu :

Sauf application d'une servitude d'emplacement réservé ou d'alignement, les constructions existantes ne respectant pas les marges de retrait ci-dessus peuvent bénéficier des travaux d'extension mesurée prévus à l'article 2, à condition que les marges de recul existantes ne soient pas diminuées.

- Dans la zone non aedificandi et la première marge de recul aux abords de la RN 184, l'implantation des constructions autorisées doit se conformer aux indications graphiques repérées au plan.

#### Article N 7 : IMPLANTATIONS DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES

##### ■ Dans toute la zone :

- Les constructions doivent être implantées en retrait des limites séparatives.
- Hors application des dispositions liées au règlement sanitaire ou à la réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement et la sécurité, la marge d'isolement sera égale à la hauteur du bâtiment avec un minimum de 8 mètres.
- Les dispositions ci-dessus s'appliquent aux constructions et ouvrages techniques ferroviaires sauf nécessité d'exploitation du service ferroviaire de voyageurs ou de marchandises.

Sauf application d'une servitude d'emplacement réservé, les constructions existantes ne respectant pas les marges de retrait ci-dessus peuvent bénéficier des travaux d'extension



**ARTICLE N 8 : IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE**

- Les constructions non contiguës doivent être édifiées de telle manière que la distance de tout point d'un bâtiment au point le plus proche d'un bâtiment mesurée horizontalement soit au moins égale à 8 m ; cette distance est réduite à 4 m si aucune des façades en vis à vis (parallèles ou constituant un angle inférieur à 30°) ne comporte de baie de pièces habitables (pièces principales, cuisines, chambres isolées ou pièces de travail).

Cette distance peut être ramenée à 1 m entre une construction principale et une annexe avec murs aveugles.

En aucun cas, ces distances ne pourront être inférieures à 8 m en cas de baies éclairant des pièces habitables (pièces principales, chambres isolées, cuisine ou pièces de travail, vérandas).

**ARTICLE N 9 : EMPRISE AU SOL**

Non réglementé.

**ARTICLE N 10 : HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS**

- La hauteur totale ne doit pas excéder :
  - \* 10 m pour les constructions à usage d'habitation ;
  - \* 12 m pour les constructions agricoles et les équipements publics ou d'intérêt général.
- Les installations dont la hauteur est imposée par destination : antennes, mâts, pylônes, ouvrages nécessaires au fonctionnement du service ferroviaire de voyageurs ou de marchandises...ne sont pas soumises à ces dispositions.

**ARTICLE N 11 : ASPECT EXTERIEUR DES CONSTRUCTIONS**

- Tout projet peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions particulières si les constructions ou utilisations du sol concernées, par leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages, ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.
- Collecte des déchets :

Les constructions autorisées devront disposer d'un local adapté à la collecte sélective des ordures ménagères en vigueur sur la commune, prévu sur leur terrain.
- **Toitures**
- Des ouvrages indispensables au fonctionnement des bâtiments ainsi que des lucarnes peuvent être réalisés à condition qu'ils soient intégrés à la conception architecturale

d'ensemble. En particulier, pour les lucarnes, aucun modèle de référence n'est imposé mais les lucarnes rampantes de proportion envahissante et les chiens-assis sont interdits.

- Les châssis de toit de dimensions courantes sont autorisés. Ils seront intégrés à la trame des ouvertures en façade et au pan de toiture (pose encastrée).

On évitera de multiplier leurs dimensions et implantations sur un même pan de toiture.

• **Matériaux et couleurs :**

- Les toitures-terrasses seront couvertes de dalles de gravillons ou gravillons ou asphaltes colorés brun ou vert choisis dans une gamme de couleurs moyenne à foncée.
- Toute utilisation de matériaux susceptibles de donner un aspect provisoire est interdite. Les matériaux tels que carreaux de plâtre, briques creuses, parpaings destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduits, ne peuvent être laissés apparents sur les façades et les pignons des constructions, ni sur les clôtures.
- La tuile, l'ardoise, ou matériaux de module et d'aspect similaire, le zinc ou le cuivre sont utilisés en toiture, à l'exclusion des plaques ondulées en tôle ou plastique, des bardeaux d'asphalte et membranes.
- Les enduits seront choisis dans la gamme beige à ocre, en évitant les tons vifs et les teintes trop claires (blanc et "blanc cassé" interdits).

• **Façades**

- Toute imitation de matériaux naturels (faux pans de bois, fausses pierres...) est interdite.
- Les façades devront recevoir un traitement de qualité, mis en œuvre de façon à assurer une bonne tenue dans le temps selon les règles de l'art : pierre massive ou revêtement de pierre, brique, béton architectonique, enduits.
- L'intégration de surfaces destinées à la captation de l'énergie solaire est autorisée en façade et toiture sous réserve qu'elles fassent partie de l'expression architecturale de la construction.

• **Clôtures :**

- La hauteur maximale de toute clôture est fixée à 2 m (1,30 mètre pour les murs pleins). Les clôtures devront s'intégrer dans l'environnement proche.
- Les clôtures sur rue, le cas échéant, seront constituées d'un mur-bahut (d'une hauteur n'excédant pas le tiers de la hauteur totale de la clôture) surmonté d'un dispositif à claire-voie (grille simple ou grillage plastifié de couleur sombre doublé d'une haie végétale taillée), ou d'une haie végétale taillée doublant un grillage de couleur sombre tendu sur poteaux métallique sans soubassement).
- Les murs maçonnés pleins en moellons apparents ou enduits de couleur beige à ocre clair (à l'exclusion de tout type béton poteaux / plaques) sont interdits tant sur rue qu'en limites séparatives, sauf réhabilitation de mur existant ou localisation en pied de coteau, le long du quai, et doublé d'une haie végétale taillée.
- Les clôtures en limite séparative : grillage plastifié de couleur sombre sur potelets métalliques et/ou haie végétale taillée (ou libre), sans soubassement.

• **Projets d'architecture contemporaine :**



Nonobstant le caractère prescriptif des dispositions présentées ci-dessus, et à titre exceptionnel, les projets contemporains de qualité témoignant d'une recherche architecturale justifiant d'une bonne insertion dans le milieu bâti environnant, pourront être autorisés dans la zone.

#### ARTICLE N 12 : STATIONNEMENT

Afin d'assurer, en dehors des voies publiques, le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations, il est exigé :

- pour les constructions à usage d'habitation autorisées : deux places par logement.
- pour les équipements et structures d'hébergement et d'accueil autorisées : 1 place par chambre ou 1 place par 10 m<sup>2</sup> de SHON.
- pour les équipements sportifs en salle : 1 place par tranche de 30 m<sup>2</sup> de SHON.
- Les aires de stationnement et de manœuvre doivent être proportionnées au trafic généré et permettre, en dehors des voies publiques, le stockage et l'évolution de tous les types de véhicules concernés par l'opération envisagée (usagers, clients, personnels, visiteurs, livraisons, deux-roues) quelle que soit leur destination.
- Constructions ou établissements non prévus ci-dessus : ils sont assimilés aux constructions ou établissements ci-avant par décision de l'autorité chargée de la délivrance du permis de construire.
- Pour les bâtiments recevant du public, une aire pour le stationnement des bicyclettes, vélomoteurs et motocyclettes doit être prévue à l'intérieur de la parcelle : 1% de la SHON au moins.

#### ARTICLE N 13 : ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

- La protection et la remise en état des talus, noues, fossés et plantations existantes (arbres isolés, haies, etc.) devront être assurées au maximum et l'abattage sans compensation par la plantation d'arbre à développement équivalent est interdit.

##### ■ En sous-secteur « a » :

- Les espaces libres de construction et de circulation, les marges de recul imposées, doivent être traités en espaces paysagés et plantés : complément aux plantations existantes, reconstitution ou création de haies, alignements d'arbres de hautes-tiges.
- Ces espaces paysagés et plantés seront aménagés en **pleine terre**, sur une surface au moins égale à **80% de la surface totale du terrain**.
- Les espaces paysagés et plantés peuvent comprendre des aires de jeu, de détente et de repos, mais en aucun cas les parkings, espaces de circulation automobile, dalles, terrasses ou piscines.
- Afin de ne pas accentuer l'imperméabilisation des sols, il est recommandé que les espaces minéraux (circulation, stationnement...) soient de préférence sablés ou traités en revêtements perméables, limitant les espaces bitumés ou enrobés.



**SECTION III : POSSIBILITÉS D'UTILISATION DU SOL**

**ARTICLE N 14 : COEFFICIENT D'OCCUPATION DES SOLS**

Non réglementé