JUILLET 2011

LIAISON RD 30 – RD 190
PONT À ACHÈRES - BOUCLE DE CHANTELOUP

Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU)

COMMUNE DE CARRIÈRES-SOUS-POISSY

Direction générale des services du Département des Yvelines
Direction des Routes et des Transports
Sous Direction Maîtrise d'Ouvrage

Yvelines
Conseil général
www.yvelines.fr

SOMMAIRE

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE 1

I. PREAMBULE 4

II. NOTICE EXPLICATIVE 5

II.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET 5
II.2. PRESENTATION TECHNIQUE DU PROJET 8

III. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME 17

III.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE (SDRIF) 17
III.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME D'ACHERES 17
III.3. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE 18

SOUS DOSSIER 2 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT ACTUEL 19

I. REGLEMENTS DES ZONES ACTUELLES CONCERNEES PAR LE PROJET 22

I.1. ZONE NS 22
I.2. ZONE NP 23

II. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FIGURANT DANS LE PLU ACTUEL 24

II. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FIGURANT DANS LE PLU ACTUEL 24

III. PLAN DE ZONAGE ACTUEL 25

SOUS DOSSIER 3 : PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DANS SON ETAT FUTUR 29

I. ADDITIF AU RAPPORT DE PRESENTATION 32

I.1. PRESENTATION DU PROJET DU PROJET DE LIAISON RD30/ RD190 ET DE SES OBJECTIFS 32
I.2. OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE CARRIERES-SOUS-POISSY 32

II. REGLEMENTS DES ZONES CONCERNEES PAR LE PROJET APRES MISE EN COMPATIBILITE 33

II.1. ZONE NS 33
II.2. ZONE NP 35

III. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE 36

IV. PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE 37

SOUS DOSSIER 1 : PREAMBULE ET NOTICE EXPLICATIVE

SOMMAIRE

I. PREAMBULE 4

II. NOTICE EXPLICATIVE 5

II.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET 5
II.1.1. Liaison RD30 - RD190 5
II.1.2. L'autorité organisatrice 5
II.1.3. Les objectifs 5
II.1.4. La compatibilité du projet avec les documents supra-communaux 5
II.1.5. L'historique 5
II.2. PRESENTATION TECHNIQUE DU PROJET 8
II.2.1. Description du projet 8
II.2.2. Ouvrages d'art les plus importants 9
II.2.3. Principes d'assainissement de la plate-forme routière 11
II.2.4. Mesures de protection acoustique 11
II.2.5. Respect du Plan de Prévention du Risque d'Inondation de la Seine et du plan Global d'Aménagement 12
II.2.6. Aménagements paysagers 12
II.2.7. Qualité de l'air 12
II.2.8. Les chemins agricoles et les accès riverains 12
II.2.9. Les aménagements cyclables et piétonniers 13

III. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME 17

III.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE (SDRIF) 17
III.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME D'ACHERES 17
III.2.1. Composition du PLU d'Achères 17
III.2.2. Rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable et Orientation d'aménagement 17
III.2.3. Zonage réglementaires 17
III.2.4. Emplacements réservés 18
III.3. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE 18
III.3.1. Objectif 18
III.3.2. Procédure 18

I. PREAMBULE

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

Cette procédure de mise en compatibilité se réalise dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet de liaison RD30 - RD190 : Pont à Achères- Boucle de Chanteloup.

En effet, l'article L.123-16 du code de l'Urbanisme stipule que :

La déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

a) L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;

b) L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint du représentant de l'Etat dans le département, du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, du maire de la commune sur le territoire de laquelle est situé le projet, de l'établissement public mentionné à l'article L. 122-4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L. 121-4, et après avis de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou, dans le cas prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 123-6, du conseil municipal.

La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan.

La déclaration de projet emporte approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsqu'elle est prise par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent. Lorsqu'elle est prise par une autre personne publique, elle ne peut intervenir qu'après mise en compatibilité du plan par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent, ou, en cas de désaccord, par arrêté préfectoral.

Dès l'ouverture de l'enquête publique et jusqu'à l'adoption de la déclaration d'utilité publique, le plan local d'urbanisme ne peut plus faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité.

L'objectif de cette procédure est de rendre compatible les dispositions du PLU de la commune de Carrières-sous-Poissy avec le projet de liaison RD30/RD190.

Un emplacement figure sur le plan de zonage du PLU, pour le franchissement de la Seine (ER n°2). Celui-ci apparaît toutefois, suite à une erreur matérielle, au profit de l'Etat. Une procédure de régularisation est en cours.
Toutefois, l'emplacement réservé reporté sur le plan de zonage apparait plus large que les emprises nécessaires au projet. En outre des emprises supplémentaires sont nécessaires entre la RD22 et le franchissement de la Seine et pour la création de la voie projetée entre la RD22 et la RD55.
Il convient donc de modifier l'emplacement réservé existant afin qu'il corresponde au projet.

Les règlements des zonages concernés par ce nouvel emplacement réservé n'autorisent pas toujours la construction d'infrastructures routières. Dans la plupart des zones traversées, il est donc nécessaire de :

- Prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures,
- Modifier les conditions des affouillements – exhaussement de sol

Aussi, de manière à prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune d'Achères s'avère nécessaire en application de l'article L.123-16 du Code de l'Urbanisme modifié par le décret n°2001-260 du 27 mars 2001 qui fixe les conditions d'application des articles 3, 4 et 6 de la loi n°2000-1 208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) et par la loi 2010-788 du 12 juillet 2010 :

La Déclaration d'Utilité Publique emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'Urbanisme.

II. NOTICE EXPLICATIVE

II.1. PRESENTATION GENERALE DU PROJET

II.1.1. Liaison RD30 - RD190

Le projet consiste à créer une liaison entre la RD190, à Triel-sur-Seine, à l'Ouest et la RD30 à Achères, à l'Est. Les axes existants situés aux extrémités du projet : la RD190 et la RD30 aujourd'hui à 2x1 voie, sont en partie élargies à 2 x 2 voies type boulevard urbain.

II.1.2. L'autorité organisatrice

Le Conseil Général des Yvelines est Maître d'Ouvrage du projet.

II.1.3. Les objectifs

Le projet de liaison RD30-RD190 sur les communes de Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Achères et Poissy permettra :

- d'assurer un maillage des routes départementales,
- de créer une desserte routière Ouest-Est, avec un nouveau franchissement de la Seine,
- d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la Boucle de Chanteloup, en vue de faciliter son développement et accompagner le développement du territoire de l'OIN (Opération d'Intérêt National) Seine-Aval dont fait partie la boucle de Chanteloup.

II.1.4. La compatibilité du projet avec les documents supra-communaux

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) en vigueur a été approuvé en 1994.

Le projet de liaison entre la RD30 et la RD190 ainsi que la création d'un franchissement de la Seine à Achères est compatible avec le SDRIF de 1994 qui identifie au sein de la boucle de Chanteloup et de la Plaine d'Achères de grandes superficies d'espaces urbanisables et partiellement urbanisables.

.

II.1.5. L'historique

Par délibération du 8 juillet 1983, suite à une étude de circulation dans Poissy et la Boucle de Chanteloup, le Conseil Général des Yvelines a retenu l'intérêt de réaliser 3 nouveaux franchissements de Seine au sein de cette zone d'étude afin de pouvoir remédier aux problèmes de circulation sur le CD30 :

- un nouveau franchissement à l'ouest de Poissy et de son raccordement au niveau de la RN13 et d'A14,
- un nouveau franchissement à l'est de Poissy dit Pont à Achères et demande qu'il figure effectivement dans les documents d'urbanisme des communes concernées,
- un second franchissement à Triel-sur-Seine (réalisé en 2004).

Le principe d'un nouveau franchissement de Seine à l'Est de Poissy, dit du Pont à Achères est alors acté et le Conseil Général demande dans un même temps que ce projet figure aux documents d'urbanisme de Triel-sur-Seine, Achères Chanteloup-les-Vignes et Carrières sous Poissy.

Des études techniques sont menées et permettent de définir un tracé de la liaison complète, lequel a pour origine la RD 190 à l'Ouest et vient se raccorder à la RD 30 à l'Est. Le tracé de cette liaison interceptait le fuseau Sud-Est des trois variantes du projet d'autoroute A104 et les études relatives à ce projet ont été bloquées dans l'attente du choix de tracé de l'autoroute A104.

En 1997, l'Etat a opté pour le tracé d'A104 en rive droite de la Seine.

Suite à une étude prospective de trafic dans le secteur de la Boucle, réalisée en 1998 en vue d'évaluer les trafics attendus avec la liaison RD190-RD30 et le Pont Achères aux horizons 2007 et 2015 avec et sans l'A104, l'étude de la liaison RD190–RD30 a été relancée.

Pour donner suite au projet de liaison entre les RD30 et RD 190, le Conseil Général a lancé en juillet 2002, la réalisation des études préalables, environnementales et de conception, ayant pour objectif de recenser de manière exhaustive l'ensemble des contraintes de l'aire d'étude, afin de définir des fuseaux de tracé envisageables.

Par délibération du 12 décembre 2003, le Conseil Général a approuvé le principe de création de la liaison RD190-RD30 avec un nouveau franchissement de Seine et a demandé la poursuite des études en vue de l'adoption en 2004 du dossier de prise en considération et du lancement de la procédure de projet d'intérêt général permettant son inscription dans les documents d'urbanisme.

Suite à la décision de l'Etat, mi 2005, d'engager un débat public concernant l'autoroute A104, les études relatives à la liaison départementale RD190-RD30 ont de nouveau été suspendues dans l'attente d'une décision intervenue le 24 octobre 2006.

A l'issue du débat public mené en 2006, un tracé d'A104 a été adopté. Celui-ci longe, en venant du Nord, la rive gauche de la Seine dans l'axe de la RD 30 à Achères puis franchit le fleuve par une traversée sous-fluviale ayant l'orientation qu'aura le pont départemental (emplacement réservé pour le pont aux PLU d'Achères et Carrières-sous-Poissy) avant de retrouver le tracé initial de 1997 qui contourne Carrières-sous-Poissy par l'Ouest avant de traverser la Seine à l'Ouest du Pont de Poissy existant. Le principal élément nouveau est que sur presque la moitié de sa longueur le tracé de la Francilienne suit celui du projet de liaison départementale, même si le franchissement de Seine se fait par deux ouvrages distincts. En outre, le nouveau tracé de la Francilienne impose de reconsidérer les échanges avec la liaison RD190 - RD30 et les routes départementales Nord-Sud existantes : RD30 à l'est de la Seine, les RD 55 et RD 22 à l'ouest dans la boucle de Chanteloup.

Suite au débat public relatif à l'A104, le Conseil Général des Yvelines, par délibération du 16 février 2007, a réaffirmé l'intérêt du projet de liaison RD190-RD30 en soulignant que celui ci n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 mais est complémentaire et absolument nécessaire pour la boucle de Chanteloup. Il a alors été acté que le nouveau franchissement de Seine se ferait par un pont.

Les 10 et 12 novembre 2008, le Conseil Général a présenté le projet à la Communauté de Communes des 2 Rives de la Seine (CC2RS) (en présence des maires des communes concernées : Carrières-sous-Poissy, Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes et Andrésy, même si cette dernière est indirectement concernée), à la commune d'Achères ainsi qu'à la commune de Poissy.

Ce projet, étant situé pour partie dans des secteurs urbanisés, a fait l'objet d'une concertation publique au titre de l'article L300.2 du code de l'urbanisme. Les modalités de cette concertation ont été, en accord avec les communes concernées, approuvées par délibération de l'Assemblée Départementale du 29 mai 2009.

La concertation a été organisée sur les communes d'Andrésy, Achères, Chanteloup-les-Vignes, Carrières-sous-Poissy, Poissy et Triel-sur-Seine et s'est tenue du 15 juin au 10 juillet 2009 sur la base du Dossier de Prise en Considération approuvé le 22 janvier 2009.

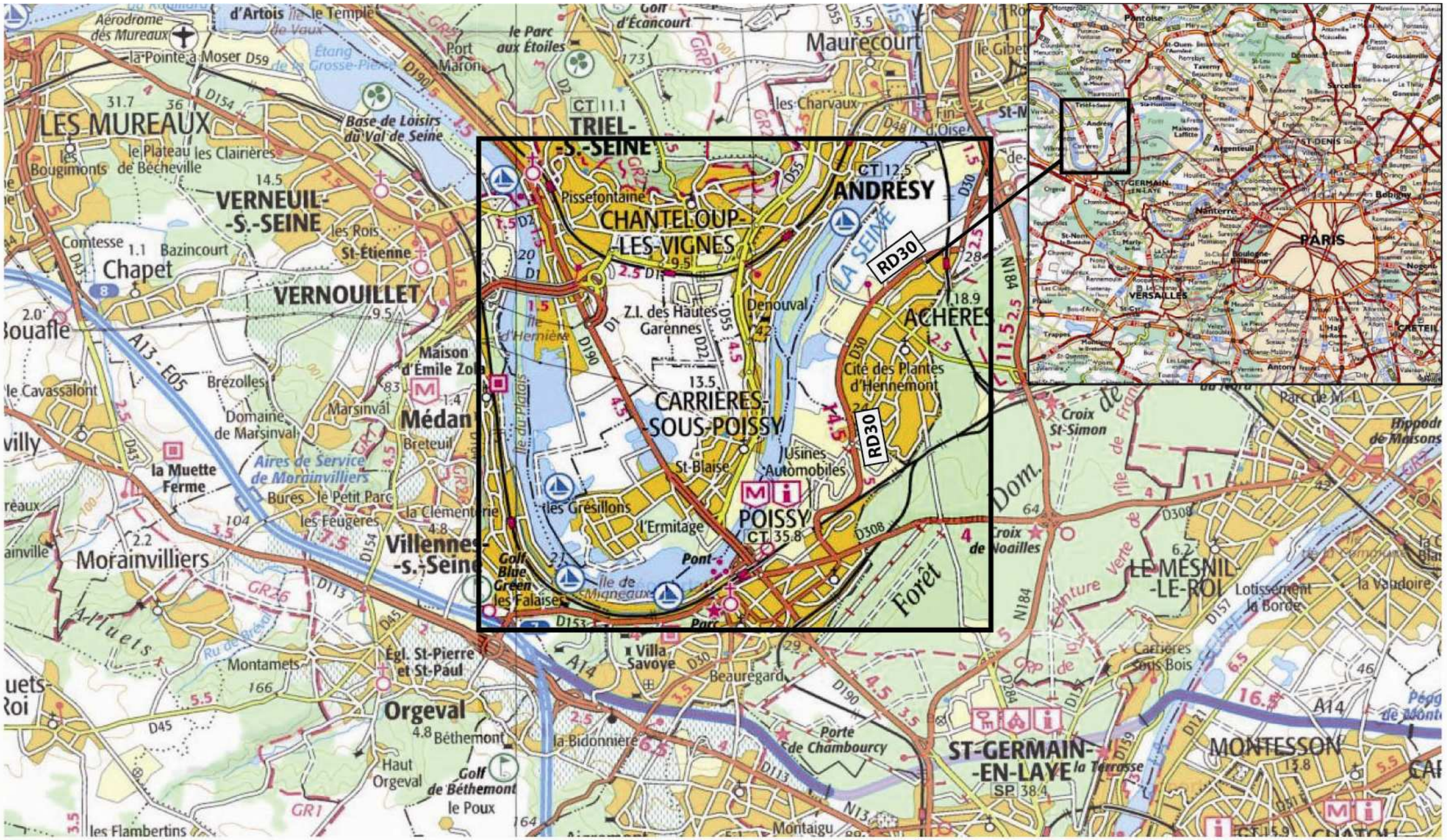
Cette concertation a fait l'objet d'un bilan approuvé le 23 octobre 2009 par l'Assemblée Départementale.

Lors de cette concertation, seul l'emplacement du pont (section RD30-RD22) n'était pas encore clairement défini.

Suite à la concertation publique et à la demande des élus concernés, des variantes de franchissement de la Seine ont été présentées en décembre 2009 à la CA2RS et en février 2010 à la commune d'Achères.

Ces rencontres ont permis de retenir un tracé pour le projet de liaison RD30-RD190 dans sa totalité, acté par Assemblée Départementale du 18 juin 2010 à l'unanimité, et sur la base duquel est réalisé le dossier d'Enquête Publique et le présent dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme.

Plan de situation du projet



II.2. PRESENTATION TECHNIQUE DU PROJET

II.2.1. Description du projet

Le projet consiste à créer une liaison entre la RD190, à Triel-sur-Seine, à l'Ouest et la RD30 à Achères, à l'est. Les axes existants situés aux extrémités du projet : la RD190 et la RD30 aujourd'hui à 2x1 voie, sont en partie élargies à 2 x 2 voies type boulevard urbain.

Le projet, d'une longueur totale d'environ 6 000 mètres peut être découpé en 5 sections. Un synoptique des différentes sections est présentée page suivante.

Section 1 :

Il s'agit, sur une longueur d'environ 440 m d'élargir par l'est la RD190 à 2x2 voies, type boulevard urbain, depuis le carrefour giratoire existant RD1-RD190 jusqu'au carrefour giratoire RD190/liaison départementale RD190-RD30, sur la commune de Triel-sur-Seine.

Section 2

Cette section, d'une longueur de 1560 m environ consiste en la création d'une voie nouvelle à 2x2 voies, type boulevard urbain, depuis la RD190 jusqu'à son raccordement avec la RD22, via un nouveau carrefour giratoire. Elle s'insère sur les communes de Triel-sur-Seine, Carrières-sous-Poissy et Chanteloup-les-Vignes.

Section 3

Il s'agit de la réalisation d'un tracé neuf sur une longueur d'environ 1750 m, qui s'insère entre la RD22 et la RD30, en passant sous la RD55 et en franchissant la Seine via un nouveau pont sur les communes de Carrières-sous-Poissy et Achères.

Section 4

Cette section concerne la RD30. Elle peut être décomposée en 3 parties :

- **section 4 nord** : sur environ 600 m, côté Nord du raccordement, la RD30 est élargie à 2 x 2 voies, type boulevard urbain, depuis le carrefour giratoire du centre commercial Leclerc et le giratoire RD30-rue du 8 mai 1945 (réalisation prévue en 2012).
- **Section 4 centre** : depuis le carrefour giratoire du centre commercial Leclerc et le giratoire de raccordement à la voie de liaison créée, soit sur environ 750 m, la RD30 est également élargie à 2 x 2 voies.
- **Section 4 sud** : côté Sud du pont sur environ 600 m, la RD30 est mise hors d'eau jusqu'au giratoire d'accès au Technoparc à Poissy, afin de permettre l'accès au pont par le Sud en cas de forte crue de type 1910. Elle conserve son profil à 2x1 voie.

Section 5

La liaison départementale passera sous la RD55, sans échange direct. Le raccordement à la RD55 est assuré par une voie de liaison à créer au Sud de la liaison départementale (environ 360m) et qui se raccordera au carrefour giratoire existant RD 55 / route d'Andrésy.

Des échanges directs via des carrefours giratoires à créer sont prévus entre la liaison départementale et la RD 190, la RD 22 et la RD 30.

La liaison créée et les voies réaménagées seront pourvues de cheminements cycles. Une piste cyclable unidirectionnelle sera implantée de part et d'autre de la chaussée sur la RD190 et la liaison RD30-RD190 et une bande cyclable sera aménagée sur la RD30 en cohérence avec les liaisons douces existantes.

II.2.2. Ouvrages d’art les plus importants

Deux ouvrages d’art non courant sont intégrés au projet :

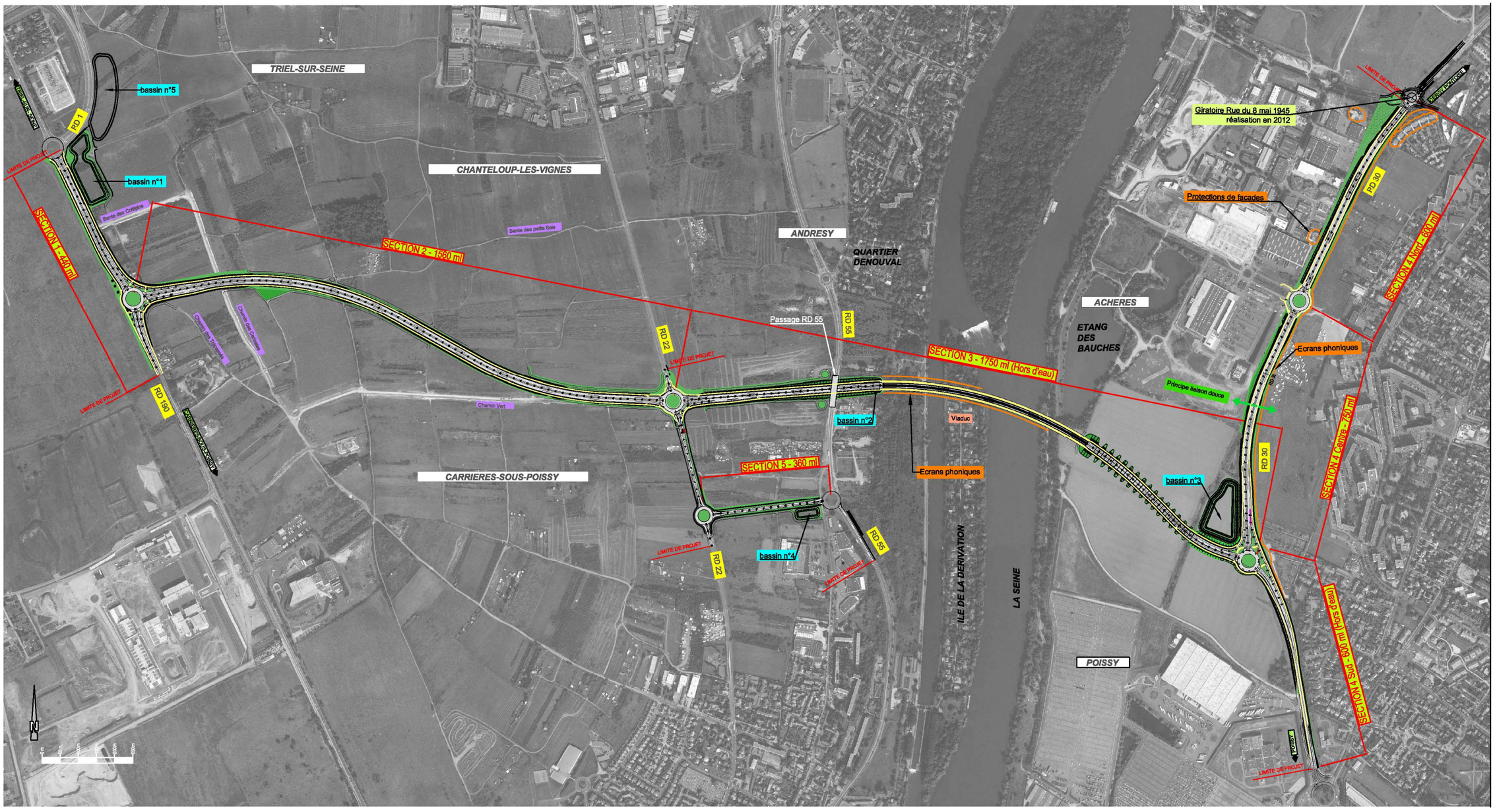
- Le passage sous la RD55,
- L’ouvrage de franchissement de la Seine

Le passage sous la RD55 permettra à la liaison créée de franchir cette voie sans échange direct.

L’ouvrage de franchissement de la Seine a fait l’objet d’une étude préliminaire d’ouvrage d’art (EPOA). L’enjeu de cet ouvrage est d’assurer la transparence hydraulique et de s’intégrer dans l’environnement naturel et humain du site et de servir de lien dans le territoire.

Les caractéristiques principales de ces ouvrages sont présentées dans la pièce E : Caractéristiques principales des ouvrages les plus importants, du dossier d’enquête publique.

Plan de localisation des différentes sections



II.2.3. Principes d'assainissement de la plate-forme routière

Les écoulements superficiels extérieurs à la plate-forme routière et les apports routiers seront collectés par deux réseaux distincts afin de limiter le volume des ouvrages de contrôle et de restituer au mieux les effluents extérieurs à la plate-forme routière dans le milieu naturel.

Le réseau de collecte et d'évacuation des eaux extérieures à la plate-forme routière recueillera les eaux des bassins versants naturels par des fossés enherbés.

Le réseau de collecte et d'évacuation des eaux de la plate-forme routière sera imperméable et constitué de fossés étanches ou de canalisations. Les eaux collectées seront régulées et traitées dans des bassins de stockage/dépollution avant rejet dans le milieu naturel au débit limité de 1 l/s/ha pour une pluie de période de retour 10 ans.

5 bassins seront créés dans le cadre de l'assainissement des travaux d'aménagement projetés. Le premier, à ciel ouvert, (bassin n°1) sera localisé côté Est de la RD190 à proximité du giratoire de la RD1 afin de réguler et dépolluer les eaux de ruissellement de la plateforme routière des sections 1 et 2. En sortie de bassin, les eaux seront dirigées vers les bassins de décantation et d'infiltration existants de la RD1.

Le bassin n°2 sera un bassin enterré sous la chaussée à l'oue st de la Seine. Il récupèrera et traitera les eaux de ruissellement de la liaison créée entre la RD22 et le point haut du viaduc avant rejet dans la Seine.

Le troisième bassin (bassin n°3) à ciel ouvert sera locali sé à l'angle entre la RD30 et la liaison et stockera et traitera les eaux de ruissellement de la liaison entre le point haut du viaduc et la RD30 et la section 4 du projet (RD30). Son exutoire sera un fossé de décharge à créer allant jusqu'à la Seine.

Le quatrième bassin de stockage et traitement (bassin n°4) sera positionné au niveau de la section 5 au droit du giratoire de la RD55 afin de récolter les eaux de la liaison RD22/RD55 et la RD22. L'exutoire de ce bassin sera le réseau de fossé existant de la RD55.

Le cinquième bassin (bassin n°5), positionné à l'Est de l a RD1, régulera les eaux du bassin versant naturel situé à l'Est de la RD1. Il fonctionnera par infiltration.

Le projet fera l'objet d'un dossier d'autorisation au titre des articles L214.1 à L21.6 du code de l'Environnement.

II.2.4. Mesures de protection acoustique

D'un point de vue réglementaire, deux cas distincts sont à étudier pour le projet :

- Cas de création de voie nouvelle (liaison RD30-RD190 et RD22-RD55) :
- Cas de transformation d'infrastructure existante pour les aménagements à 2x2 voies des RD190 et RD30 :

Afin de respecter les objectifs réglementaires en vigueur en cas de création de voiries, 2 protections acoustiques au niveau du franchissement de la Seine, sont nécessaires pour les riverains situés sur l'ile de la dérivation et au Sud d'Andrésy (quartier Denouval) :

- 1 écran côté Nord (Hauteur=0.8m Longueur= 295m),
- 1 écran absorbant côté Sud de la voie (H=1.5m L=470m)

L'aménagement de la RD30 constitue un cas de transformation significative* d'infrastructure existante, des protections acoustiques sont nécessaires :

- 1 écran réfléchissant côté Est de la RD30 au niveau du carrefour avec la rue du 8 mai 1945 (H=3m L= 230m),
- 1 écran réfléchissant côté Est de la RD30 à partir du nouveau carrefour giratoire (H=2.5m L= 1355m),
- Des traitements de façades : pour 2 bâtiments côté Ouest et pour les étages supérieurs de 7 bâtiments (quartier des plantes d'Hennemont) non protégés par les écrans le long de la RD30.

(*) Une transformation est dite significative si on observe une augmentation de plus de 2 dB(A) entre les niveaux à terme sans et avec projet.

L'aménagement de la RD 190 à 2x2 voies ne constitue pas un cas de transformation significative d'infrastructure existante : aucune protection acoustique n'est donc nécessaire.

II.2.5. Respect du Plan de Prévention du Risque d'Inondation de la Seine et du plan Global d'Aménagement

Le règlement du PPRI de la vallée de la Seine et de l'Oise dans le département des Yvelines autorise les travaux de construction de nouveaux ouvrages dans le champ d'expansion de crue de la Seine à condition du respect de certaines prescriptions applicables et recommandations techniques applicables quelle que soit la zone considérée :

Le règlement impose notamment aux pétitionnaires de tout type de travaux pour des constructions ou des installations nouvelles autorisés dans la zone inondable de préserver les fonctions hydrauliques du fleuve avec la mise en œuvre de mesures correctives ou compensatoires nécessaires afin de garantir les principes suivants :

- Préservation de la surface et du volume et du champ d'expansion de la crue,
- Conservation de la libre circulation des eaux de surface (évacuation, écoulement, infiltration)
- Maitrise du ruissellement.

Les prescriptions imposent en particulier la compensation des volumes soustraits ou perdus du fait de la présence des nouveaux ouvrages.

Il est à préciser que dans le cadre du Plan Global d'Aménagement de la Plaine d'Achères et de Poissy (2006), retranscrit dans le PPRI, il est prévu une compensation de 98 500m3 de remblais dans le cadre du projet. Le projet a donc été pris en compte mais doit respecter cette enveloppe.

Dans le cadre de l'étude hydraulique complémentaire réalisée cette année, l'enveloppe a été portée à 100 000 m^3 pour le présent projet.

II.2.6. Aménagements paysagers

La future liaison traversera la plaine alluvionnaire formée par le déplacement du méandre de la Seine vers le nord est.

Ce projet qui s'inscrit dans la plaine devra s'intégrer avec ses équipements d'assainissement et de signalisation, tout en assurant la sécurité des utilisateurs et la séparation des modes de circulation.

De même, les points importants du tracé qui peuvent devenir des repères pour les usagers, doivent être mis en évidence dans le respect des formations végétales et paysagères en place.

Enfin, le viaduc de franchissement de la Seine, est un élément majeur du projet. Outre ses qualités architecturales, son accompagnement aux entrées en terre est primordial afin d'intégrer les mouvements de terrassements nécessaires à la continuité du profil en long.

Par section homogène de paysage végétal ou péri urbain, les aménagements paysagers prendront différentes formes.

Aux abords de l'entrée de la zone bâtie, en approche du giratoire de la RD 1, le long de la RD190, les alignements d'arbres de part et d'autre de la voie seront reconstitués.

Le premier giratoire de connexion avec la RD 190 s'inscrit comme un repère dans le parcours. Sur son flanc ouest, l'alignement arboré se poursuit alors que les façades opposées sont plantées de bosquets d'essences forestières. Le terre plein central est recouvert de couvre sol permettant une meilleure vision circulaire de ce carrefour.

Le bassin d'assainissement est intégré par un massif de type forestier reprenant le vocabulaire du site par une ponctuation dense.

Au niveau de la section 2, afin de ne pas perturber les horizons et de ne pas marquer fortement la présence de l'infrastructure nouvelle dans ce secteur, les abords de la voie seront simplement engazonnés. Seuls les bosquets traversés seront reconstitués sur leurs franges afin de limiter les effets de chablis.

Le giratoire avec la RD 22 répond aux mêmes attentes de discrétion : ses abords seront plantés de couvre sols.

Plus au sud, le barreau de liaison entre la RD22 et la RD 55 s'inscrit dans un secteur d'anciennes gravières plus densément végétalisés, ce qui induit une plantation de type forestier en accompagnement du parcours.

Au niveau du franchissement de la liaison par la RD55, les talus de déblais seront également plantés.

Sur la rive droite de la Seine, les ouvrages de décharge ainsi que les remblais de la culée du viaduc seront plantés respectivement de couvre sols pour mettre en avant l'architecture de l'ouvrage et d'arbustes pour limiter les aspects techniques de ce lieu.

Le giratoire de la RD 30 s'inscrit dans les ouvertures actuelles des bords de Seine. Pour conserver ces vues, les abords de la RD 30 seront simplement engazonnés.

Il est à noter que l'ouvrage de franchissement de la Seine fera l'objet d'études architecturales

II.2.7. Qualité de l'air

Une étude ''Air et santé'' spécifique a été réalisée en mars 2011. Les résultats sont présentés aux chapitres VI.2.8 et VI.4 de l'étude d'impact.

L'étude prévisionnelle s'est intéressée à l'évolution de la qualité de l'air entre le scénario Actuel 2009, le scénario 2032 « Référence » (sans le projet) et le scénario 2032 « Projet » (avec la liaison routière RD30-RD190). Le domaine étudié comprend l'ensemble des axes dont le trafic serait impacté de plus de 10% par la création de la liaison routière. Au total, une cinquantaine de kilomètres de voiries a été étudiée.

L'analyse géographique permet de mettre en évidence l'impact bénéfique du projet au sud du domaine d'étude, notamment aux abords du Pont de Poissy, secteur le plus exposé à la pollution routière à l'horizon actuel 2009 et référence 2032. En revanche, une hausse des concentrations, qui restent largement inférieures aux objectifs de qualité de l'air, s'observe notamment à l''Ouest de la Ville d'Achères.

L'indice population pollution a été calculé sur le domaine d'étude en croisant les données de concentrations en benzène par maille et la répartition de la population. On note une légère amélioration globale de l'indice avec la mise en place du projet à l'horizon 2032, ce qui tend à montrer que le projet est globalement bénéfique pour la population.

II.2.8. Les chemins agricoles et les accès riverains

Dans le cadre de la mise en place de la liaison entre la RD30 et la RD190, plusieurs chemins ruraux sont interceptés. Ceux-ci seront rétablis par des voies de désenclavement localisées de part et d'autre de la voie créée lorsque cela s'avère nécessaire.

Les accès aux parcelles seront ainsi conservés.

II.2.9. Les aménagements cyclables et piétonniers

Une piste cyclable unidirectionnelle est prévue de part et d'autre de la liaison créée entre la RD30 et la RD190, ainsi que sur la RD190 élargie à 2 X 2 voies dans le cadre du projet. Ces pistes cyclables se raccordent aux pistes cyclables existantes au niveau de la RD190 sud et aux bandes cyclables de la RD1.

La RD30 dispose actuellement de bandes cyclables. Dans le cadre de l'élargissement de cette voie entre la liaison créée et le giratoire avec la rue du 8 mai 1945 (côté Nord) et de la mise hors d'eau de la RD30 côté Sud de la liaison jusqu'au giratoire d'accès au Technoparc, des bandes cyclables seront mises en place pour conserver l'itinéraire actuel.

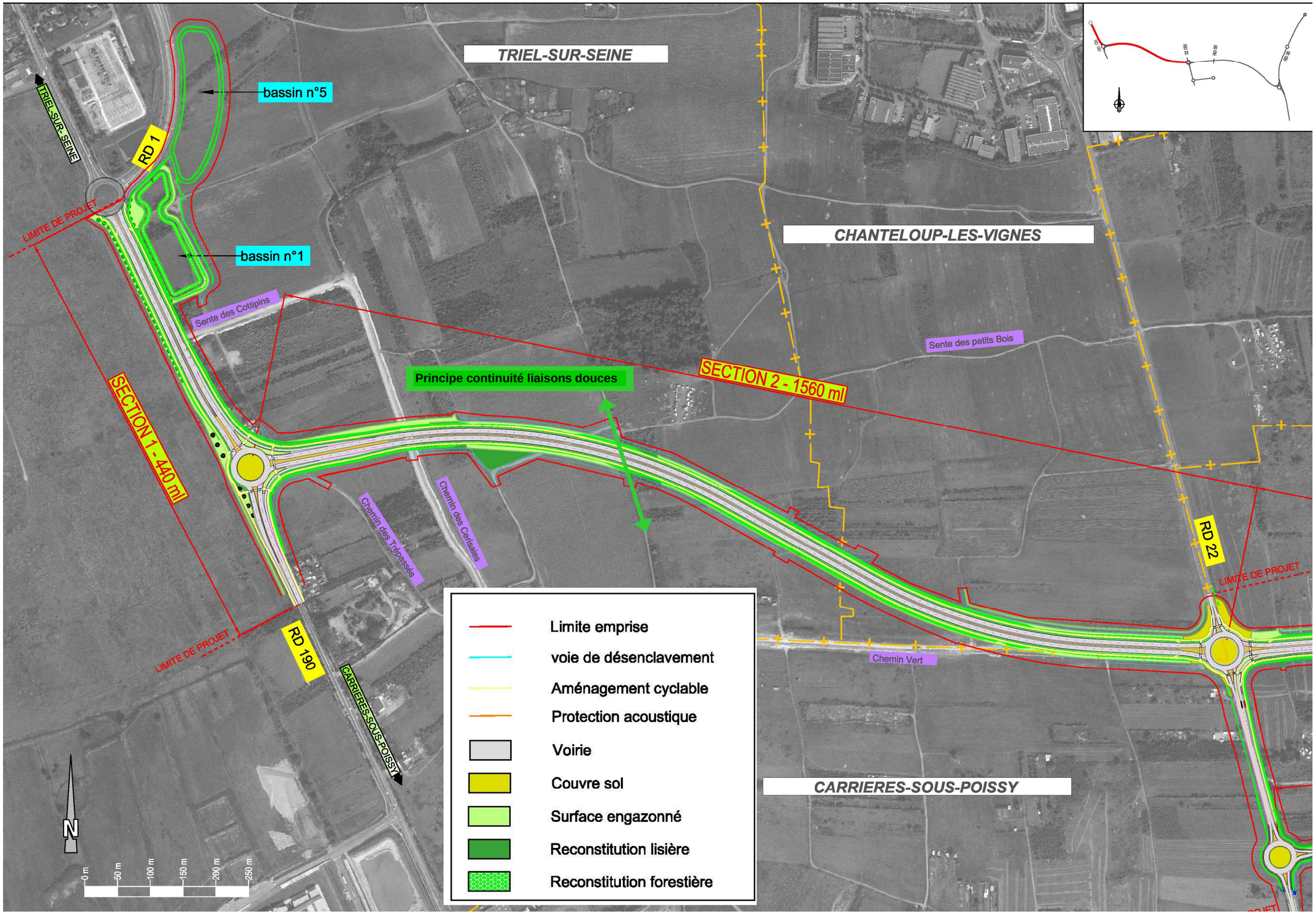
La continuité des pistes cyclables sera assurée au niveau des giratoires par des pistes cyclables bidirectionnelles et des insertions en bandes cyclables avant l'entrée dans les giratoires pourront être prévues.

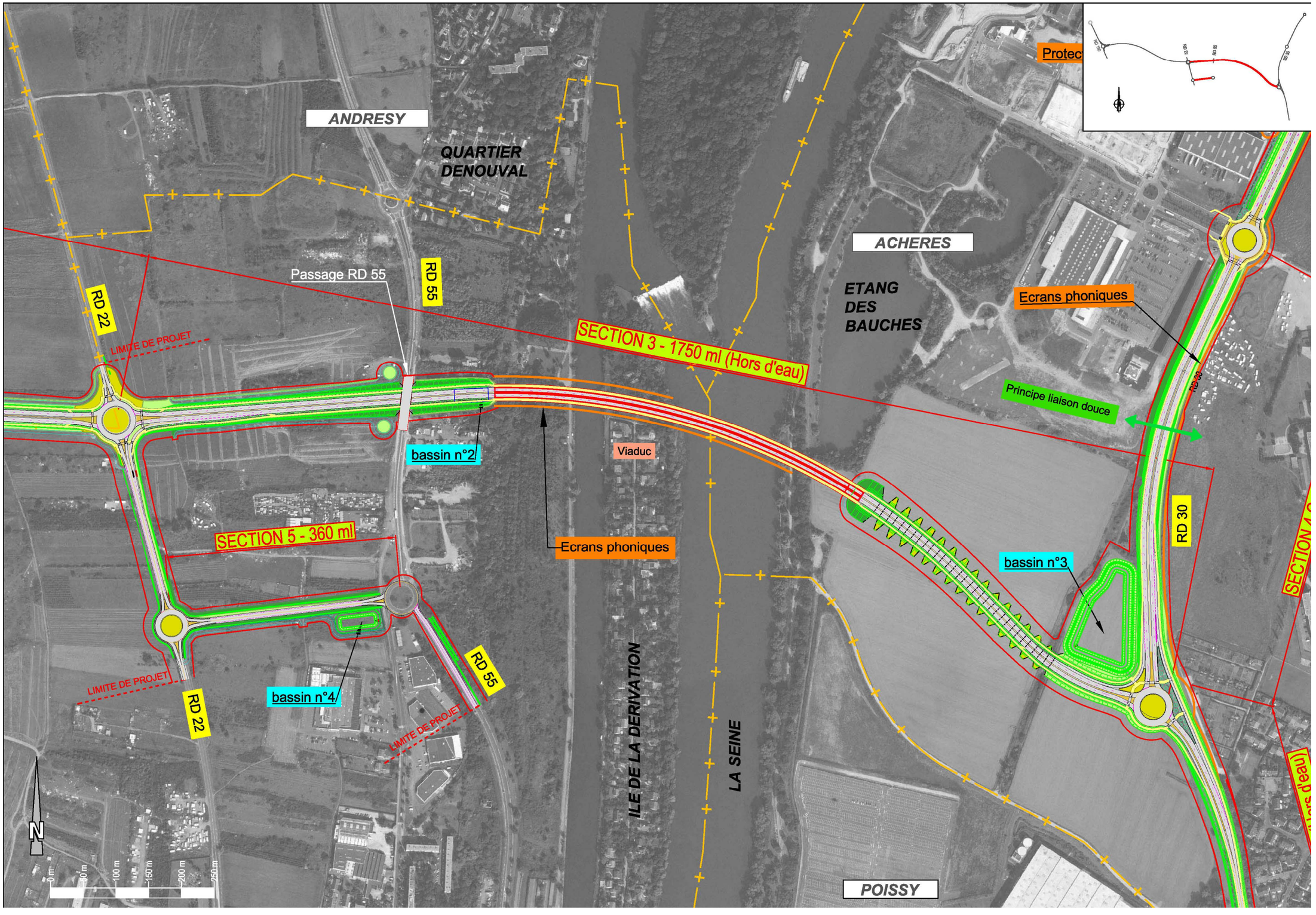
Concernant les cheminements piétons, la RD190 et la RD30 sont actuellement dépourvus de trottoirs. Il n'est pas prévu d'en aménager sur ces voies, ni sur la liaison créée. Toutefois, les profils en travers sont suffisamment dimensionnés pour que de tels cheminements soient mis en place par la suite dans le cadre d'une réflexion globale sur les circulations douces dans la boucle de Chanteloup.

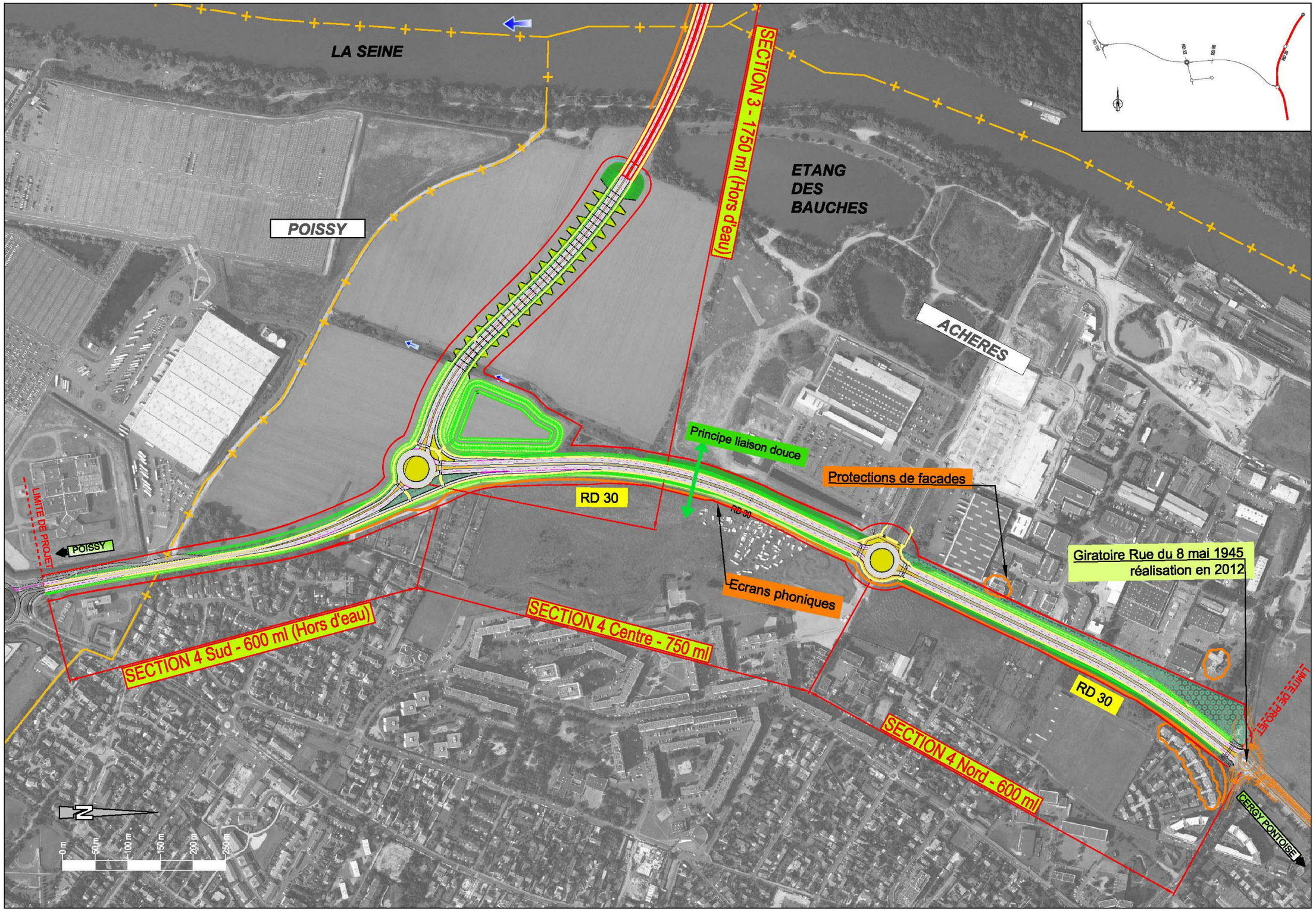
Pour assurer la continuité des circulations douces de part et d'autre du projet, 2 principes de rétablissements de cheminement sont prévus. Ils se situent :

- au droit du chemin de Pissefontaine à Triel-sur-Seine,
- sur la RD30 à Achères.

PLAN GENERAL DES TRAVAUX




ANDRESY
QUARTIER DENOUVAL
ACHERES
ETANG DES BAUCHES
ILE DE LA DERIVATION
LA SEINE
POISSY
RD 22
RD 55
RD 30
Passage RD 55
LIMITE DE PROJET
SECTION 3 - 1750 ml (Hors d'eau)
SECTION 5 - 360 ml
bassin n°2
bassin n°3
bassin n°4
Viaduc
Ecrans phoniques
Principe liaison douce
Protec
N
0 m
50 m
100 m
150 m
200 m
250 m


LA SEINE
POISSY
SECTION 3 - 1750 ml (Hors d'eau)
ETANG
DES
BAUCHES
ACHERES
Principe liaison douce
Protections de facades
RD 30
RD 30
Ecrans phoniques
Giratoire Rue du 8 mai 1945
réalisation en 2012
LIMITE DE PROJET
POISSY
SECTION 4 Sud - 600 ml (Hors d'eau)
SECTION 4 Centre - 750 ml
RD 30
SECTION 4 Nord - 600 ml
LIMITE DE PROJET
CERGY PONTOISE
N
0 50 m 100 m 150 m 200 m 250 m

L'ensemble des impacts liés au projet sont présentés au niveau de l'étude d'impact (Pièce G du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique).

III. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

III.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE DE FRANCE (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) en vigueur a été approuvé en 1994.

Le projet de liaison entre la RD30 et la RD190 ainsi que la création d'un franchissement de la Seine à Achères est compatible avec le SDRIF de 1994 qui identifie au sein de la boucle de Chanteloup et de la Plaine d'Achères de grandes superficies d'espaces urbanisables et partiellement urbanisables.

III.2. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL D'URBANISME D'ACHERES

III.2.1. Composition du PLU d'Achères

Le Plan Local d'Urbanisme de Carrières-sous-Poissy a été approuvé le 3 novembre 2005 ; une mise à jour, pour la définition de la Zone d'Aménagement Différé (ZAD) a été effectuée le 26 janvier 2009.

Ce document est composé des pièces suivantes :

Pièces principales :

1. Rapport de présentation
2. Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)
3. Orientations d'aménagement
4. Documents graphiques du règlement
   - 4.1. Plan de zonage
   - 4.2. Protections risques nuisances
5. Règlement
6. Annexes
   - 6.1 Annexes sanitaires
   - 6.2 Servitudes d'utilité publiques
   - 6.3 Liste des emplacements réservés
   - 6.4 Etude sur le centre ancien
   - 6.5 Zone d'application du DPU-ZAD-ZAC
   - 6.6 Etude ''Entrées de ville''

III.2.2. Rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable et Orientation d'aménagement

Le rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de Carrières-sous-Poissy mentionne le projet de liaison RD30/RD190 – pont à Achères.

Ainsi en page 33 du rapport de présentation, dans la partie 4. Incidences du PLU sur l'environnement, dans la partie relative aux transports, on relève le paragraphe suivant :

LES TRANSPORTS

« La R.D. 190 connaît une concentration de trafic importante, notamment au niveau du pont de Poissy. Les projets du pont d'Achères et du prolongement de l'A 104 qui figurent en emplacements réservés au P.L.U. devraient, dans les années à venir, contribuer fortement à un allègement significatif du trafic routier sur cette voie qui fait l'objet d'un arrêté préfectoral de classement au bruit des infrastructures terrestres ».

Le projet n'est pas mentionné au PADD

En revanche, le principe de tracé de la liaison avec franchissement de la Seine apparait sur la pièce 3 : Orientations d'aménagement, constituée d'une pièce graphique.

Le projet apparait donc compatible avec ces différentes pièces qui ne nécessitent pas d'être modifiées.

III.2.3. Zonage réglementaires

Les règlements des zonages concernés par le projet de liaison RD30-RD190, comprenant le franchissement de la Seine et la création d'une voie entre la RD22 et la RD55 à Carrières-sous-Poissy, n'autorisent pas toujours la construction d'infrastructures routières. Dans la plupart des zones traversées, il est donc nécessaire de :

- prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures,
- modifier les conditions des affouillements-exhaussements de sols.

Les zonages concernés par le projet sont les suivants : NP, NS, 1AU et 2AU.

Les zonages 1AU et 2AU autorisent « les constructions et travaux d'infrastructure s'ils concernent des équipements d'intérêt public ». Le projet est donc compatible avec les règlements des ces zones.

En revanche, il convient de rendre compatible le règlement des zones NP et NS.

III.2.4. Emplacements réservés

Le plan de zonage (Pièce 4.1) et la liste des emplacements réservés (pièce 6.3) du plan local d'urbanisme mentionnent un emplacement réservé pour le pont d'Achères. Il s'agit de l'ER n°2 d'une superficie de 32 149 m^2. Il est à noter que suite à une erreur matérielle, le bénéficiaire apparaissant dans la liste est l'Etat au lieu du Département. Une procédure de régularisation est en cours.

Dans le cadre du projet présenté à l'enquête publique les emprises nécessaires au projet s'avère moins conséquentes au niveau du franchissement. En revanche aucun emplacement réservé n'est prévu au PLU entre la RD22 et le franchissement de Seine, ni entre la RD22 et la RD55 pour la voie créée dans le cadre du projet.

Il convient donc de modifier l'emplacement réservé n°2 afin de le mettre en cohérence avec le projet.

La superficie de l'emprise nécessaire pour la réalisation de ce projet (franchissement de la Seine, raccordement à la RD22 et création d'une voie entre la RD22 et la RD55 est estimé à : 62 760 m^2.

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Carrières-sous-Poissy, il apparaît que certaines pièces nécessitent leur modification pour leur mise en compatibilité avec le projet de la liaison RD30/RD190. Ainsi il convient de :

- ajouter un additif au rapport de présentation afin de présenter succinctement le projet,
- modifier le règlement des zones NP et NS,
- modifier sur le plan de zonage l'emplacement réservé n°2 pour le Pont d'Achères,
- actualiser la liste des emplacements réservés par la modification de l'emplacement réservé existant n°2 pour le Pont d'Achères.

III.3. LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE

III.3.1. Objectif

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

III.3.2. Procédure

Conformément aux dispositions de la loi SRU, la mise en compatibilité des PLU est régie par les articles L.123.16 et R.123.23 du Code de l'Urbanisme. L'article L.123.16 prévoit que la DUP d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un PLU ne peut intervenir que si l'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

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

Sont consultées à leur demande au titre de l'article L.125.5 du Code de l'Urbanisme, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement, visées au titre de l'article L.252.1 du Code Rural (article R.123.23 du Code de l'Urbanisme). Le Préfet est également tenu de consulter pour avis les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée, an application des articles L.112.2 et L.112.3 du Code Rural.

La Déclaration d'Utilité Publique du projet emporte approbation des nouvelles dispositions du Plan Local d'Urbanisme (article L.123.16 du code de l'urbanisme). Le PLU est modifié par la DUP elle-même, cette modification devenant effective dès la publication de la DUP. Les dispositions de la DUP sont intégrées dans le PLU (ou POS valant PLU) par simple édition.

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

SOMMAIRE

I. REGLEMENTS DES ZONES ACTUELLES CONCERNEES PAR LE PROJET 22

I.1. ZONE NS 22
I.2. ZONE NP 23

II. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FIGURANT DANS LE PLU ACTUEL 24

II. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FIGURANT DANS LE PLU ACTUEL 24

III. PLAN DE ZONAGE ACTUEL 25

I. REGLEMENTS DES ZONES ACTUELLES CONCERNEES PAR LE PROJET

I.1. ZONE NS

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NS

CARACTERE DE LA ZONE

La zone NS est une zone naturelle de protection des paysages naturels des bords de Seine.
Elle comporte un secteur NSj destiné à l'implantation de jardins familiaux.

ARTICLE NS 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol, à l'exception de celles prévues à l'article NS 2.

ARTICLE NS 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A CONDITIONS

Pour les constructions à caractère exceptionnel dont la nature serait telle que les dispositions du présent règlement s'avéreraient inadaptées, (en particulier les édifices et installations techniques des services publics, tels que postes de transformation, réservoirs d'eau, etc...) l'autorisation de construire pourra être délivrée nonobstant les règles du présent règlement.

Sont admis :

- la poursuite des activités agricoles existantes à condition que celles-ci ne soient pas interdites par arrêté préfectoral.
- les installations destinées à permettre la conservation et la mise en valeur de la zone naturelle.
- le changement de destination ou d'affectation, sous réserve qu'il ne porte pas préjudice à l'environnement et qu'il réponde aux normes de stationnement de la nouvelle destination.
- l'extension inférieure ou égale à 20 m² de surface hors œuvre nette des constructions privées existantes dans la limite de hauteur fixée à l'article NS 10.

Sont admis dans le secteur NSj :

- les abris de jardins, à condition qu'ils aient une surface hors œuvre brute (SHOB) inférieure ou égale à 8 m².
- dans le périmètre des secteurs définis par le document graphique "Protections, risques et nuisances" :
  - toute occupation et utilisation du sol visée par les alinéas précédents à condition qu'elle respecte les mesures relatives aux protections risques et nuisances concernant le terrain telles que définies en annexe 1 du présent règlement, et notamment le règlement du Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

ARTICLE NS 3 ACCES ET VOIRIE

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du code civil.
Tout terrain doit être desservi par un ou plusieurs accès répondant à l'importance et à la destination du programme qu'il accueille.
Les accès doivent être aménagés de manière à assurer :

- la sécurité de leurs utilisateurs et des usagers des voies publiques,
- l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie, des véhicules d'exploitation des réseaux concédés et des véhicules d'enlèvement des ordures ménagères.

ARTICLE NS 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

NS 4.1 ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Le branchement sur le réseau d'eau potable est obligatoire pour toute construction ou installation qui requiert une alimentation en eau.

NS 4.2 EAUX USEES

Eaux usées domestiques

Toutes les constructions génératrices d'eaux usées doivent être raccordées au réseau collectif d'eaux usées, s'il existe, selon la réglementation en vigueur.
L'assainissement interne des nouveaux projets sera réalisé selon le système séparatif (dissociation de la collecte des eaux usées et des eaux pluviales). Leur raccordement au réseau collectif d'eaux usées devra respecter la réglementation en vigueur.
A défaut de réseau public, un dispositif d'assainissement individuel est admis conformément à la réglementation en vigueur (arrêté du 6 mai 1996 fixant les prescriptions techniques applicables aux systèmes d'assainissement non collectifs) et au Plan de Zonage d'assainissement lorsque celui-ci est approuvé.
Sa conformité est vérifiée dans le cadre du permis de construire, article L.421-3 du Code de l'Urbanisme, modifié par l'article III de la Loi sur l'Eau du 3 janvier 1992. Il doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit et la construction doit être directement raccordée au réseau quand celui-ci sera réalisé. Les projets sont soumis à autorisation municipale.

Eaux industrielles et assimilées

Sont classées dans les eaux industrielles et assimilées tous les rejets autres que les eaux usées domestiques ou eaux pluviales.
Conformément à l'article L.1331-10 du Code de la Santé Publique, le déversement au réseau public d'assainissement des eaux usées industrielles et assimilées doit faire l'objet d'une autorisation préalable. Cette autorisation préalable, délivrée sous forme d'un arrêté d'autorisation de déversement, doit être prise par la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages qui seront empruntés par ces eaux usées autres que domestiques.
L'arrêté d'autorisation fixe, suivant la nature du réseau ou des traitements mis en œuvre, les caractéristiques que doivent présenter ces eaux usées industrielles et assimilées pour être reçues (prétraitement).

NS 4.3 EAUX PLUVIALES

Les constructions ou les aménagements doivent être conçus de préférence de manière à assurer l'infiltration des eaux pluviales sur leur terrain par un dispositif conforme aux réglementations en vigueur. En cas d'impossibilité technique d'infiltration, un système de rétention des eaux pluviales et de limitation du débit de fuite sera mis en place avant le rejet dans le réseau public d'eau pluviale.
L'ensemble de ces ouvrages devra être tenu en bon état de fonctionnement.

NS 4.4 AUTRES RESEAUX

Tous travaux concernant les raccordements aux réseaux d'électricité, de gaz, de téléphonie ou de télédistribution feront l'objet en amont d'une concertation avec la commune et les services concessionnaires concernés.

ARTICLE NS 5 CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Article ne faisant l'objet d'aucune réglementation.

ARTICLE NS 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction doit respecter les marges de recul par rapport à l'axe de la D.55 telles qu'indiquées sur le document graphique.
Par rapport aux autres voies et emprises publiques, les constructions doivent être implantées avec une marge de recul d'au moins 4 mètres par rapport à l'alignement.

ARTICLE NS 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES DE PROPRIETE

Sans préjudice des dispositions spéciales liées à la réglementation des établissements classés pour la protection de l'environnement, à la sécurité incendie et à la réglementation sanitaire en vigueur et au Code Civil, les dispositions suivantes sont applicables :
- L'implantation en contiguïté des limites séparatives de l'unité foncière est autorisée.
- Les façades ou parties de façades comportant des vues principales, doivent être implantées à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment, mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère, sans pouvoir être inférieure à 2,50 mètres.

ARTICLE NS 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Article ne faisant l'objet d'aucune réglementation.

ARTICLE NS 9 EMPRISE AU SOL

L'emprise maximale des constructions au dessus du niveau du terrain naturel est fixée à 20% de la surface de l'unité foncière.

ARTICLE NS 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions ne peut excéder un étage sur rez-de-chaussée avec combles (R+1+C), les combles ne comportant qu'un seul niveau habitable.
Les hauteurs maximales, mesurées à partir du niveau moyen du terrain (moyenne arithmétique des altimétries des sommets du polygone délimitant le terrain) sont fixées à :
- 6 mètres à l'égout ou à l'acrotère,
- 9 mètres au faîtage.

Au dessus de ces limites, seuls peuvent être édifiés des ouvrages indispensables et de faible emprise tels que souches de cheminée, garde corps, antennes, etc…
Ces limites de hauteur ne sont pas applicables aux bâtiments publics.

ARTICLE NS 11 ASPECT EXTERIEUR

Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou 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 (art. R.111.21 du code de l'urbanisme).
Les interventions sur les bâtiments devront respecter le caractère architectural des existants en évitant tout pastiche et en favorisant une architecture contemporaine et contextuelle.

ARTICLE NS 12 STATIONNEMENT

En cas d'extension, de changement de destination ou de nature d'activité, le nombre de places doit répondre aux besoins engendrés par la nouvelle destination ou le nouvel usage dans les conditions fixées par les dispositions de l'annexe 3 du présent règlement.
Les parkings seront conçus en évitant toute imperméabilisation du sol.

ARTICLE NS 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

NS 13.1 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les plantations existantes seront préservées ou remplacées par des plantations équivalentes.

NS 13.2 ESPACES BOISES CLASSES

Sans objet.

ARTICLE NS 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation : les possibilités d'occupation du sol sont celles qui résultent de l'application des dispositions des articles NS 1 à NS 13.

I.2. ZONE NP

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NP

CARACTERE DE LA ZONE

La zone NP est une zone naturelle de protection des paysages naturels du plateau.

ARTICLE NP 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol, à l'exception de celles prévues à l'article NP 2.

ARTICLE NP 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A CONDITIONS

Pour les constructions à caractère exceptionnel dont la nature serait telle que les dispositions du présent règlement s'avéreraient inadaptées, (en particulier les édifices et installations techniques des services publics, tels que postes de transformation, réservoirs d'eau, etc...) l'autorisation de construire pourra être délivrée nonobstant les règles du présent règlement.

Sont admis :
- la poursuite des activités agricoles existantes à condition que celles-ci ne soient pas interdites par arrêté préfectoral.
- Les châssis et serres dont la hauteur au-dessus du sol est supérieure à 1,50 mètre sans toutefois dépasser 4 mètres, et dont la surface hors œuvre brute n'excède pas 5000 mètres carrés sur un même terrain,
- les installations destinées à permettre la conservation et la mise en valeur de la zone naturelle.
- la réhabilitation "à l'identique" des cabanes de cantonniers, à condition qu'elle ne donne pas lieu à l'habitation.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières ainsi que les équipements qui y sont liés.

ARTICLE NP 3 ACCES ET VOIRIE

Sans objet

ARTICLE NP 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

Sans objet

ARTICLE NP 5 CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Sans objet

ARTICLE NP 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction doit respecter les marges de recul par rapport aux axes de la D.190 et de la D.55 telles qu'indiquées sur le document graphique.
Par rapport aux autres voies et emprises publiques, les constructions doivent être implantées avec une marge de recul d'au moins 4 mètres par rapport à l'alignement.

ARTICLE NP 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES DE PROPRIETE

Sans préjudice des dispositions spéciales liées à la réglementation des établissements classés pour la protection de l'environnement, à la sécurité incendie et à la réglementation sanitaire en vigueur et au Code Civil, les dispositions suivantes sont applicables :
- L'implantation en contiguïté des limites séparatives de l'unité foncière est autorisée.
- Les façades ou parties de façades comportant des vues principales, doivent être implantées à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment, mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère, sans pouvoir être inférieure à 2,50 mètres.

ARTICLE NP 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Sans objet.

ARTICLE NP 9 EMPRISE AU SOL

Sans objet

ARTICLE NP 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Sans objet

ARTICLE NP 11 ASPECT EXTERIEUR

Sans objet

ARTICLE NP 12 STATIONNEMENT

Sans objet

ARTICLE NP 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Sans objet

ARTICLE NP 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Sans objet

II. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FIGURANT DANS LE PLU ACTUEL

EMPLACEMENTS RESERVES PLU

N°	OBJET	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (m2)
1	Autoroute A104	Etat	329 881
2	Pont d'Aschères	Etat	32 149
3	Carrefour RD 190 - RD 55	Département	14 961
4	Carrefour RD 190 - Zac des Trois Cèdres	Département	4 509
5	Prolongement de l'avenue Ernest Joly	Commune	1 286
6	Prolongement de la rue Vanderbilt à l'Est	Commune	3 206
7	Prolongement de la rue Vanderbilt à l'Ouest	Commune	1 434
8	Voirie de desserte de la ZAC Saint-Louis	Commune	635
9	Voirie de desserte de la ZAC Saint-Louis	Commune	966
10	Jonction RD 55 - Place de l'ancienne Mairie	Commune	904
11	Voirie piétonne entre la rue Nouvelle et la rue Grande	Commune	140
12	Liaison piétonne entre la rue du Larry et le boulevard Pelletier (RD 55)	Commune	374
13	Voirie piétonne entre la rue de la Rêverie et la rue Saint-Honoré	Commune	1 164
14	Voirie piétonne entre la rue Pasteur et la rue Saint-Louis	Commune	409
15	Espace vert à vocation récréative	Commune	1 048 258
16	Complexe sportif	Commune	127 463
17	Cimetière	Commune	19 826
18	Aire d'accueil des gens du voyage	Commune	10 837
19	Agrandissement de la cour de l'Ecole Chamfleury	Commune	108
20	Groupe scolaire	Commune	11 337

III. PLAN DE ZONAGE ACTUEL

Un extrait du plan de zonage du PLU actuel est donné ci-après.

Extrait du plan de zonage du PLU
de Carrières-sous-Poissy
Etat avant mise en compatibilité
échelle : 1/5000 ème

COMMUNE D'ANDRESY

COMMUNE DE CHANTELOUP LES VIGNES

COMMU… D'ACHE

NE

18

NP

1

2

NS

15 m

15 m

NS

NP

2AU

1AU

NSj

UE

UPd

2AU

H2

H2

1AU

17

NE

NE

UE

UD

Légende : extrait du plan de zonage du PLU de Carrières-sous-Poissy

ZONES URBAINES

- UA — Zone urbaine du centre ancien
- UP — Zone urbaine de tissu pavillonaire
- UPd — Secteur de l'île de la Dérivation
- UL — Zone urbaine de lotissements
- UD — Zone urbaine de bâti discontinu
- UC — Zone urbaine de bâti continu
- UE — Zone urbaine d'activités économiques

ZONES A URBANISER

- 1AU — Zone à urbaniser
- 1AUt — Secteur de transition en zone 1AU
- 1AUsa — Secteur d'habitat de la Z.A.C des Bords de Seine
- 1AUsb — Secteur d'activités de la Z.A.C des Bords de Seine
- 1AUsc — Secteur paysager de la Z.A.C des Bords de Seine
- 2AU — Zone à urbaniser à long terme
- 2AUt — Secteur de transition en zone 2AU

ZONES NATURELLES

- NS — Zone naturelle des bords de Seine
- NSj — Secteur des jardins familiaux
- NE — Zone naturelle avec équipements
- NP — Zone naturelle du plateau

ESPACES VERTS

- Espace boisé classé à protéger en raison de la qualité du site
- Plantations à réaliser

REGLES DE CONSTRUCTIBILITE

- Marge de recul
- H2 — R+2 Hauteur de facade 9m - faîtage 12m

- Emplacements réservés pour ouvrage public, installation d'intérêt général ou espace vert
- Limite de commune

Nota : Ce plan est indissociable du plan 4.2

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

SOMMAIRE

I. ADDITIF AU RAPPORT DE PRESENTATION 32

I.1. PRESENTATION DU PROJET DU PROJET DE LIAISON RD30/ RD190 ET DE SES OBJECTIFS 32
I.2. OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE CARRIERES-SOUS-POISSY 32

II. REGLEMENTS DES ZONES CONCERNEES PAR LE PROJET APRES MISE EN COMPATIBILITE 33

II.1. ZONE NS 33
II.2. ZONE NP 35

III. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE 36

IV. PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE 37

I. ADDITIF AU RAPPORT DE PRESENTATION

I.1. PRESENTATION DU PROJET DU PROJET DE LIAISON RD30/ RD190 ET DE SES OBJECTIFS

Dans la boucle de Chanteloup, la desserte des communes s'effectue essentiellement par le biais de routes départementales, dont cinq ont une importance particulière :

- la RD190 constitue l'axe principal d'accès à la boucle de Chanteloup via le pont de Poissy. Elle permet la liaison entre Saint-Germain-en-Laye et les communes de la Vallée de la Seine aval,
- la RD30, relie la commune de Conflans-Sainte-Honorine à celle de Poissy en passant par Achères,
- la RD55, relie Carrières-sous-Poissy à Conflans-Sainte-Honorine,
- la RD22, relie Carrières-sous-Poissy à Chanteloup-les-Vignes,
- la RD1 permet les déplacements Est-Ouest dans la boucle de Chanteloup entre la RD55 et la RD154 puis les autoroutes A13 et A14 via le pont de Triel, mis en service en 2003.

Ce réseau est orienté nord/sud et essentiellement tourné vers ou depuis le pont de Poissy, régulièrement saturé aux heures de pointe.
Les RD190 et RD30, axes principaux au sein de la boucle de Chanteloup, sont respectivement situées en rives droite et gauche de la Seine et supportent des trafics importants. Elles sont reliées entre elles via la RD308.
La configuration actuelle ne facilite pas les échanges entre la boucle de Chanteloup et celle de Saint Germain et confirme le fait qu'un contournement de Poissy via un nouveau franchissement de Seine parait nécessaire pour améliorer les conditions d'accessibilité et de desserte de la boucle de Chanteloup.

Le territoire de la Boucle, du fait de son potentiel urbanisable, présente de forts enjeux de développement (SDRIF, OIN, projet de développement figurant aux PLU des communes). Ces développements sont conditionnés par une bonne accessibilité. La liaison nouvelle permettra le désenclavement des espaces potentiellement urbanisables à Triel-sur-Seine et Chanteloup-les-Vignes.

La création d'un nouveau franchissement de Seine permettra d'une part, d'améliorer les échanges entre les boucles de Chanteloup et de Saint-Germain par le contournement de Poissy et d'autre part, de désenclaver la boucle de Chanteloup par l'amélioration de son accessibilité.

C'est dans ce contexte que le Département a réaffirmé par délibération du 16 février 2007, l'intérêt du projet de liaison RD 190 – RD 30 en soulignant que celui-ci n'a aucune vocation à se substituer à l'A104 mais est complémentaire et absolument nécessaire pour la desserte de la boucle de Chanteloup. Il a alors été décidé que le nouveau franchissement de Seine se fera par un pont.

La création de ce nouveau pont sera compatible avec le tracé de l'A104 adopté suite au débat public fin 2006.

I.2. OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE CARRIERES-SOUS-POISSY

Les règlements des zonages concernés par le projet de liaison RD30-RD190, comprenant le franchissement de la Seine et la réalisation d'une voie entre la RD22 et la RD55 n'autorisent pas toujours la construction d'infrastructures routières. Dans certaines zones traversées, il est donc nécessaire de :

- Prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures,
- Modifier les conditions des affouillements-exhaussements de sols.

Les zonages concernés par le projet et nécessitant une mise en compatibilité sont les suivants : NS et NP.

Concernant les emplacements réservés, le plan de zonage (Pièce 4.1) et la liste des emplacement réservés pièce (pièce 6.3) du plan local d'urbanisme mentionnent un emplacement réservé pour le pont d'Achères. Il s'agit de l'ER n°2 d'une superficie de 32 149 m2. Il est à noter que suite à une erreur matérielle, le bénéficiaire apparaissant dans la liste est l'Etat au lieu du Département. Une procédure de régularisation est en cours.

Dans le cadre du projet présenté à l'enquête publique les emprises nécessaires au projet s'avère moins conséquentes au niveau du franchissement. En revanche aucun emplacement réservé n'est prévu au PLU entre la RD22 et le franchissement de Seine, ni entre la RD22 et la RD55 pour la voie créée dans le cadre du projet.

Il convient donc de modifier l'emplacement réservé n°2 afin de le mettre en cohérence avec le projet.
La superficie de l'emprise nécessaire pour la réalisation de ce projet (franchissement de la Seine, raccordement à la RD22 et création d'une voie entre la RD22 et la RD55 est estimé à : 62 760 m2.

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Carrières-sous-Poissy, il apparaît que certaines pièces nécessitent leur modification pour leur mise en compatibilité avec le projet de la liaison RD30/RD190. Ainsi il convient de :

- ajouter un additif au rapport de présentation afin de présenter succinctement le projet,
- modifier le règlement des zones NP et NS,
- modifier sur le plan de zonage l'emplacement réservé n°2 pour le Pont d'Achères,
- actualiser la liste des emplacements réservés par la modification de l'emplacement réservé existant n°2 pour le Pont d'Achères.

II. REGLEMENTS DES ZONES CONCERNEES PAR LE PROJET APRES MISE EN COMPATIBILITE

II.1. ZONE NS

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NS

CARACTERE DE LA ZONE

La zone NS est une zone naturelle de protection des paysages naturels des bords de Seine.
Elle comporte un secteur NSj destiné à l'implantation de jardins familiaux.

ARTICLE NS 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol, à l'exception de celles prévues à l'article NS 2.

ARTICLE NS 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A CONDITIONS

Pour les constructions à caractère exceptionnel dont la nature serait telle que les dispositions du présent règlement s'avéreraient inadaptées, (en particulier les édifices et installations techniques des services publics, tels que postes de transformation, réservoirs d'eau, etc...) l'autorisation de construire pourra être délivrée nonobstant les règles du présent règlement.

Sont admis :

- la poursuite des activités agricoles existantes à condition que celles-ci ne soient pas interdites par arrêté préfectoral.
- les installations destinées à permettre la conservation et la mise en valeur de la zone naturelle.
- le changement de destination ou d'affectation, sous réserve qu'il ne porte pas préjudice à l'environnement et qu'il réponde aux normes de stationnement de la nouvelle destination.
- l'extension inférieure ou égale à 20 m² de surface hors œuvre nette des constructions privées existantes dans la limite de hauteur fixée à l'article NS 10.

- les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public et leurs ouvrages annexes,

- les affouillements et exhaussements s'ils concernent les constructions et travaux d'infrastructure d'intérêt public.

Sont admis dans le secteur NSj :

- les abris de jardins, à condition qu'ils aient une surface hors œuvre brute (SHOB) inférieure ou égale à 8 m².
- dans le périmètre des secteurs définis par le document graphique "Protections, risques et nuisances" :
  - toute occupation et utilisation du sol visée par les alinéas précédents à condition qu'elle respecte les mesures relatives aux protections risques et nuisances concernant le terrain telles que définies en annexe 1 du présent règlement, et notamment le règlement du Plan de Prévention des Risques d'Inondation.

ARTICLE NS 3 ACCES ET VOIRIE

Tout terrain enclavé est inconstructible à moins que son propriétaire ne produise une servitude de passage suffisante, instituée par acte authentique ou par voie judiciaire en application de l'article 682 du code civil.
Tout terrain doit être desservi par un ou plusieurs accès répondant à l'importance et à la destination du programme qu'il accueille.
Les accès doivent être aménagés de manière à assurer :

- la sécurité de leurs utilisateurs et des usagers des voies publiques,
- l'utilisation des engins de lutte contre l'incendie, des véhicules d'exploitation des réseaux concédés et des véhicules d'enlèvement des ordures ménagères.

ARTICLE NS 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

NS 4.1 ALIMENTATION EN EAU POTABLE

Le branchement sur le réseau d'eau potable est obligatoire pour toute construction ou installation qui requiert une alimentation en eau.

NS 4.2 EAUX USEES

Eaux usées domestiques

Toutes les constructions génératrices d'eaux usées doivent être raccordées au réseau collectif d'eaux usées, s'il existe, selon la réglementation en vigueur.

L'assainissement interne des nouveaux projets sera réalisé selon le système séparatif (dissociation de la collecte des eaux usées et des eaux pluviales). Leur raccordement au réseau collectif d'eaux usées devra respecter la réglementation en vigueur.

A défaut de réseau public, un dispositif d'assainissement individuel est admis conformément à la réglementation en vigueur (arrêté du 6 mai 1996 fixant les prescriptions techniques applicables aux systèmes d'assainissement non collectifs) et au Plan de Zonage d'assainissement lorsque celui-ci est approuvé.

Sa conformité est vérifiée dans le cadre du permis de construire, article L.421-3 du Code de l'Urbanisme, modifié par l'article III de la Loi sur l'Eau du 3 janvier 1992. Il doit être conçu de façon à pouvoir être mis hors circuit et la construction doit être directement raccordée au réseau quand celui-ci sera réalisé. Les projets sont soumis à autorisation municipale.

Eaux industrielles et assimilées

Sont classées dans les eaux industrielles et assimilées tous les rejets autres que les eaux usées domestiques ou eaux pluviales.

Conformément à l'article L.1331-10 du Code de la Santé Publique, le déversement au réseau public d'assainissement des eaux usées industrielles et assimilées doit faire l'objet d'une autorisation préalable. Cette autorisation préalable, délivrée sous forme d'un arrêté d'autorisation de déversement, doit être prise par la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages qui seront empruntés par ces eaux usées autres que domestiques.

L'arrêté d'autorisation fixe, suivant la nature du réseau ou des traitements mis en œuvre, les caractéristiques que doivent présenter ces eaux usées industrielles et assimilées pour être reçues (prétraitement).

NS 4.3 EAUX PLUVIALES

Les constructions ou les aménagements doivent être conçus de préférence de manière à assurer l'infiltration des eaux pluviales sur leur terrain par un dispositif conforme aux réglementations en vigueur. En cas d'impossibilité technique d'infiltration, un système de rétention des eaux pluviales et de limitation du débit de fuite sera mis en place avant le rejet dans le réseau public d'eau pluviale.

L'ensemble de ces ouvrages devra être tenu en bon état de fonctionnement.

NS 4.4 AUTRES RESEAUX

Tous travaux concernant les raccordements aux réseaux d'électricité, de gaz, de téléphonie ou de télédistribution feront l'objet en amont d'une concertation avec la commune et les services concessionnaires concernés.

ARTICLE NS 5 CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Article ne faisant l'objet d'aucune réglementation.

ARTICLE NS 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction doit respecter les marges de recul par rapport à l'axe de la D.55 telles qu'indiquées sur le document graphique.

Par rapport aux autres voies et emprises publiques, les constructions doivent être implantées avec une marge de recul d'au moins 4 mètres par rapport à l'alignement.

ARTICLE NS 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES DE PROPRIETE

Sans préjudice des dispositions spéciales liées à la réglementation des établissements classés pour la protection de l'environnement, à la sécurité incendie et à la réglementation sanitaire en vigueur et au Code Civil, les dispositions suivantes sont applicables :

- L'implantation en contiguïté des limites séparatives de l'unité foncière est autorisée.
- Les façades ou parties de façades comportant des vues principales, doivent être implantées à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment, mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère, sans pouvoir être inférieure à 2,50 mètres.

ARTICLE NS 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Article ne faisant l'objet d'aucune réglementation.

ARTICLE NS 9 EMPRISE AU SOL

L'emprise maximale des constructions au dessus du niveau du terrain naturel est fixée à 20% de la surface de l'unité foncière.

ARTICLE NS 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

La hauteur des constructions ne peut excéder un étage sur rez-de-chaussée avec combles (R+1+C), les combles ne comportant qu'un seul niveau habitable.

Les hauteurs maximales, mesurées à partir du niveau moyen du terrain (moyenne arithmétique des altimétries des sommets du polygone délimitant le terrain) sont fixées à :

- 6 mètres à l'égout ou à l'acrotère,
- 9 mètres au faîtage.

Au dessus de ces limites, seuls peuvent être édifiés des ouvrages indispensables et de faible emprise tels que souches de cheminée, garde corps, antennes, etc…

Ces limites de hauteur ne sont pas applicables aux bâtiments publics.

ARTICLE NS 11 ASPECT EXTERIEUR

Le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales si les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou 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 (art. R.111.21 du code de l'urbanisme).

Les interventions sur les bâtiments devront respecter le caractère architectural des existants en évitant tout pastiche et en favorisant une architecture contemporaine et contextuelle.

ARTICLE NS 12 STATIONNEMENT

En cas d'extension, de changement de destination ou de nature d'activité, le nombre de places doit répondre aux besoins engendrés par la nouvelle destination ou le nouvel usage dans les conditions fixées par les dispositions de l'annexe 3 du présent règlement.

Les parkings seront conçus en évitant toute imperméabilisation du sol.

ARTICLE NS 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

NS 13.1 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS

Les plantations existantes seront préservées ou remplacées par des plantations équivalentes.

NS 13.2 ESPACES BOISES CLASSES

Sans objet.

ARTICLE NS 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Il n'est pas fixé de coefficient d'occupation : les possibilités d'occupation du sol sont celles qui résultent de l'application des dispositions des articles NS 1 à NS 13.

II.2. ZONE NP

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE NP

CARACTERE DE LA ZONE

La zone NP est une zone naturelle de protection des paysages naturels du plateau.

ARTICLE NP 1 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

Sont interdites toutes les occupations et utilisations du sol, à l'exception de celles prévues à l'article NP 2.

ARTICLE NP 2 OCCUPATIONS ET UTILISATIONS SOUMISES A CONDITIONS

Pour les constructions à caractère exceptionnel dont la nature serait telle que les dispositions du présent règlement s'avéreraient inadaptées, (en particulier les édifices et installations techniques des services publics, tels que postes de transformation, réservoirs d'eau, etc...) l'autorisation de construire pourra être délivrée nonobstant les règles du présent règlement.

Sont admis :

- la poursuite des activités agricoles existantes à condition que celles-ci ne soient pas interdites par arrêté préfectoral.
- Les châssis et serres dont la hauteur au-dessus du sol est supérieure à 1,50 mètre sans toutefois dépasser 4 mètres, et dont la surface hors œuvre brute n'excède pas 5000 mètres carrés sur un même terrain,
- les installations destinées à permettre la conservation et la mise en valeur de la zone naturelle.
- la réhabilitation "à l'identique" des cabanes de cantonniers, à condition qu'elle ne donne pas lieu à l'habitation.
- L'ouverture et l'exploitation de carrières ainsi que les équipements qui y sont liés.

- les constructions et travaux d'infrastructures d'intérêt public et leurs ouvrages annexes,

- les affouillements et exhaussements s'ils concernent les constructions et travaux d'infrastructure d'intérêt public.

ARTICLE NP 3 ACCES ET VOIRIE

Sans objet

ARTICLE NP 4 DESSERTE PAR LES RESEAUX

Sans objet

ARTICLE NP 5 CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Sans objet

ARTICLE NP 6 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET EMPRISES PUBLIQUES

Toute construction doit respecter les marges de recul par rapport aux axes de la D.190 et de la D.55 telles qu'indiquées sur le document graphique.
Par rapport aux autres voies et emprises publiques, les constructions doivent être implantées avec une marge de recul d'au moins 4 mètres par rapport à l'alignement.

ARTICLE NP 7 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES DE PROPRIETE

Sans préjudice des dispositions spéciales liées à la réglementation des établissements classés pour la protection de l'environnement, à la sécurité incendie et à la réglementation sanitaire en vigueur et au Code Civil, les dispositions suivantes sont applicables :

- L'implantation en contiguïté des limites séparatives de l'unité foncière est autorisée.
- Les façades ou parties de façades comportant des vues principales, doivent être implantées à une distance des limites séparatives de l'unité foncière au moins égale à la moitié de la hauteur du bâtiment, mesurée à l'égout du toit ou à l'acrotère, sans pouvoir être inférieure à 2,50 mètres.

ARTICLE NP 8 IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE

Sans objet.

ARTICLE NP 9 EMPRISE AU SOL

Sans objet

ARTICLE NP 10 HAUTEUR MAXIMUM DES CONSTRUCTIONS

Sans objet

ARTICLE NP 11 ASPECT EXTERIEUR

Sans objet

ARTICLE NP 12 STATIONNEMENT

Sans objet

ARTICLE NP 13 ESPACES LIBRES ET PLANTATIONS – ESPACES BOISES CLASSES

Sans objet

ARTICLE NP 14 COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL

Sans objet

III. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE

EMPLACEMENTS RESERVES PLU

N°	OBJET	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (m2)
1	Autoroute A104	Etat	329 881
2	Liaison RD30 – RD190 : Pont à Achères – Boucle de Chanteloup	Département	62 760
3	Carrefour RD 190 - RD 55	Département	14 961
4	Carrefour RD 190 - Zac des Trois Cèdres	Département	4 509
5	Prolongement de l'avenue Ernest Joly	Commune	1 286
6	Prolongement de la rue Vanderbilt à l'Est	Commune	3 206
7	Prolongement de la rue Vanderbilt à l'Ouest	Commune	1 434
8	Voirie de desserte de la ZAC Saint-Louis	Commune	635
9	Voirie de desserte de la ZAC Saint-Louis	Commune	966
10	Jonction RD 55 - Place de l'ancienne Mairie	Commune	904
11	Voirie piétonne entre la rue Nouvelle et la rue Grande	Commune	140
12	Liaison piétonne entre la rue du Larry et le boulevard Pelletier (RD 55)	Commune	374
13	Voirie piétonne entre la rue de la Rêverie et la rue Saint-Honoré	Commune	1 164
14	Voirie piétonne entre la rue Pasteur et la rue Saint-Louis	Commune	409
15	Espace vert à vocation récréative	Commune	1 048 258
16	Complexe sportif	Commune	127 463
17	Cimetière	Commune	19 826
18	Aire d'accueil des gens du voyage	Commune	10 837
19	Agrandissement de la cour de l'Ecole Chamfleury	Commune	108
20	Groupe scolaire	Commune	11 337

IV. PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE

Un extrait du plan de zonage du PLU après mise en compatibilité est donné ci-après.

Extrait du plan de zonage du PLU de Carrières-sous-Poissy
Etat futur après mise en compatibilité
échelle : 1/5000 ème

COMMUNE DE CHANTELOUP LES VIGNES

COMMUNE D'ACHERS

NE
18
NP
1
2
NS
15 m
15 m
NP
2AU
1AU
NSj
UE
UPd
2AU
H2
H2
1AU
17
NE
NE
UE
UD

Légende : extrait du plan de zonage du PLU de Carrières-sous-Poissy

ZONES URBAINES

- UA — Zone urbaine du centre ancien
- UP — Zone urbaine de tissu pavillonaire
- UPd — Secteur de l'île de la Dérivation
- UL — Zone urbaine de lotissements
- UD — Zone urbaine de bâti discontinu
- UC — Zone urbaine de bâti continu
- UE — Zone urbaine d'activités économiques

ZONES A URBANISER

- 1AU — Zone à urbaniser
- 1AUt — Secteur de transition en zone 1AU
- 1AUsa — Secteur d'habitat de la Z.A.C des Bords de Seine
- 1AUsb — Secteur d'activités de la Z.A.C des Bords de Seine
- 1AUsc — Secteur paysager de la Z.A.C des Bords de Seine
- 2AU — Zone à urbaniser à long terme
- 2AUt — Secteur de transition en zone 2AU

ZONES NATURELLES

- NS — Zone naturelle des bords de Seine
- NSj — Secteur des jardins familiaux
- NE — Zone naturelle avec équipements
- NP — Zone naturelle du plateau

ESPACES VERTS

- Espace boisé classé à protéger en raison de la qualité du site
- Plantations à réaliser

REGLES DE CONSTRUCTIBILITE

- Marge de recul
- H2 — R+2 Hauteur de facade 9m - faîtage 12m

- Emplacements réservés pour ouvrage public, installation d'intérêt général ou espace vert
- Limite de commune

Nota : Ce plan est indissociable du plan 4.2