

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

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

COMMUNE DE CHANTELOUP-LES-VIGNES

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 DE CHANTELOUP-LES-VIGNES	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. REGLEMENT DE LA ZONE ACTUELLE CONCERNEE PAR LE PROJET : ZONE A.....	22
II. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FIGURANT DANS LE PLU ACTUEL	25
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 CHANTELOUP-LES-VIGNES.....	32
II. REGLEMENT DE LA ZONE CONCERNEE PAR LE PROJET APRES MISE EN COMPATIBILITE : ZONE A.....	33
III. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE	35
IV. PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE	35

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 DE CHANTELOUP-LES-VIGNES	17
III.2.1. Composition du PLU de Chanteloup-les-Vignes	17
III.2.2. Rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable et Orientations Particulières d'Aménagement	17
III.2.3. Zonage réglementaire	17
III.2.4. Emplacements réservés	17
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 Chanteloup-les-Vignes.

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 Chanteloup-les-Vignes avec le projet de liaison RD30/RD190.

Le règlement du zonage (zonage A) concerné par le projet de liaison RD30-RD190, n'autorise pas explicitement la construction d'infrastructures routières. Il est donc nécessaire de :

- Prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures,

Ainsi, le règlement du zonage A nécessite une mise en compatibilité.

Concernant les conditions d'affouillement et d'exhaussement, ceux résultant d'une Déclaration d'Utilité Publiques ne sont pas interdits.

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du plan local d'urbanisme ne mentionnent aucun emplacement réservé pour le projet de liaison RD30-RD190. Il convient d'en inscrire un pour la réalisation du projet.

Aussi, de manière à prendre en compte les emprises nécessaires à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du PLU de la commune de Chanteloup-les-Vignes 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°2000-1208 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.

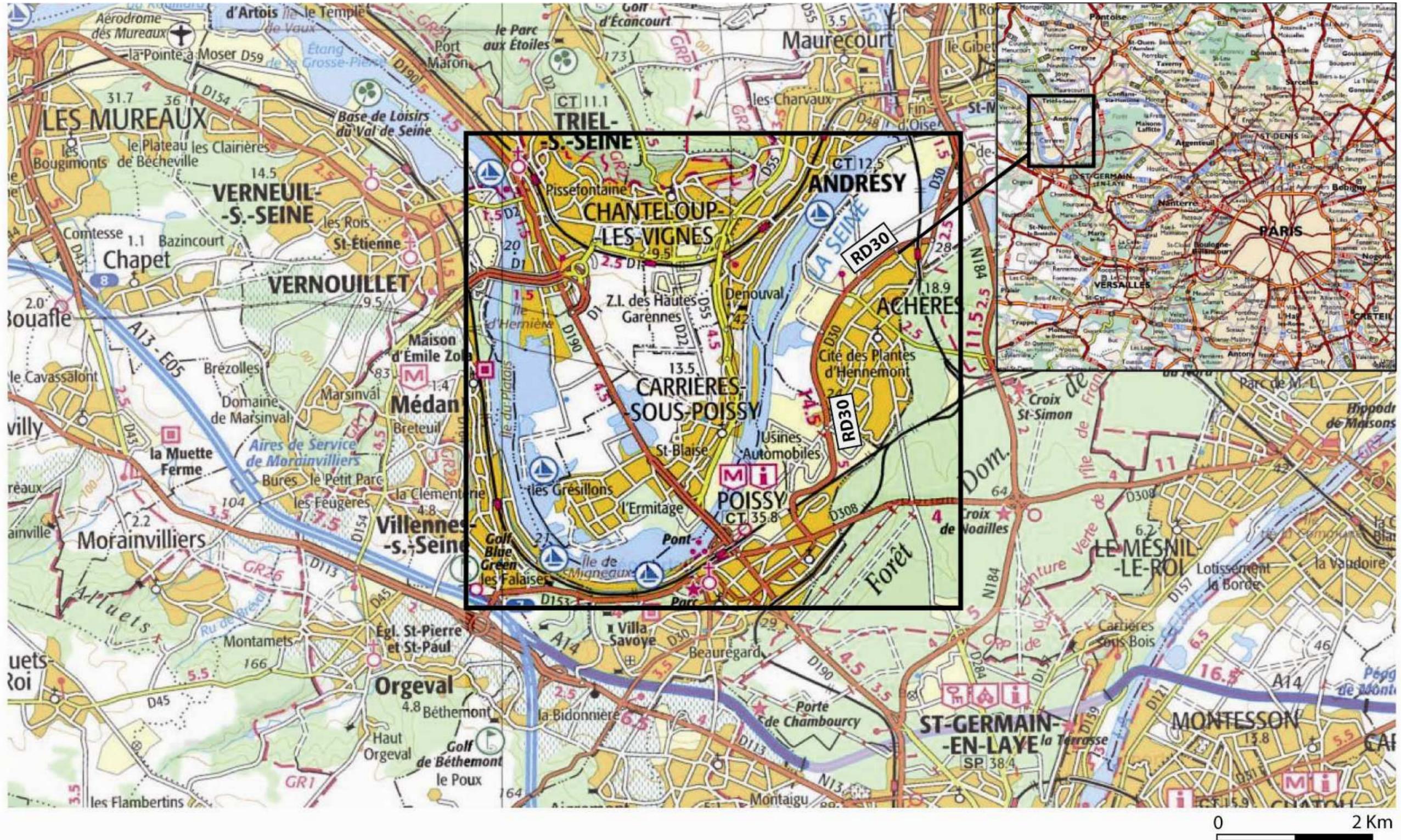
Cette concertation a fait l'objet d'un bilan approuvé le 23 octobre 2009 par l'Assemblée Départementale.

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 :

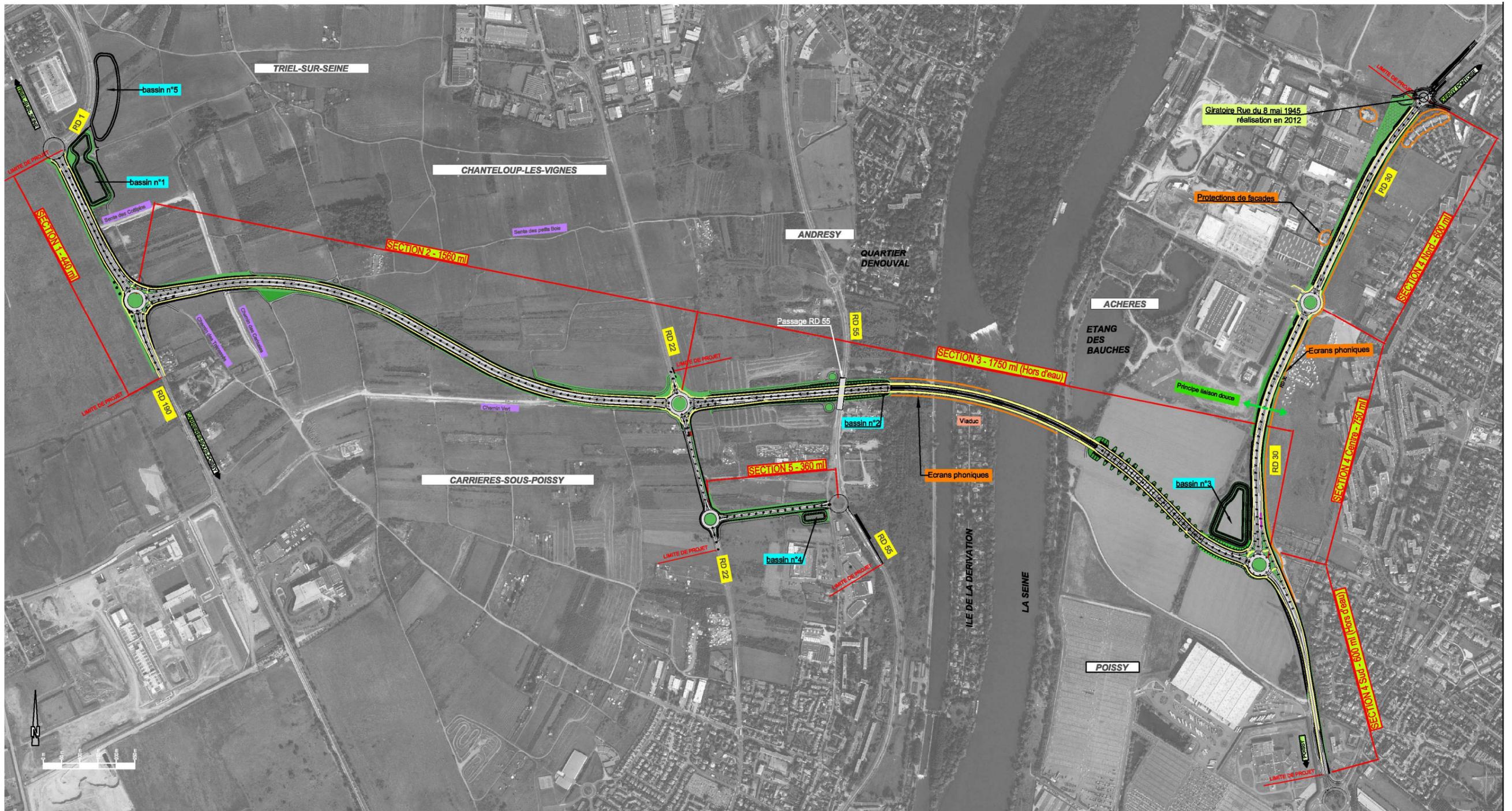
- Le passage sous la RD55,
- L'ouvrage de franchissement de la Seine

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 plate-forme 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'ouest 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 localisé 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 la 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'île de la dérivation et au Sud d'Andrésey (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)
- Maîtrise 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 m³ 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.

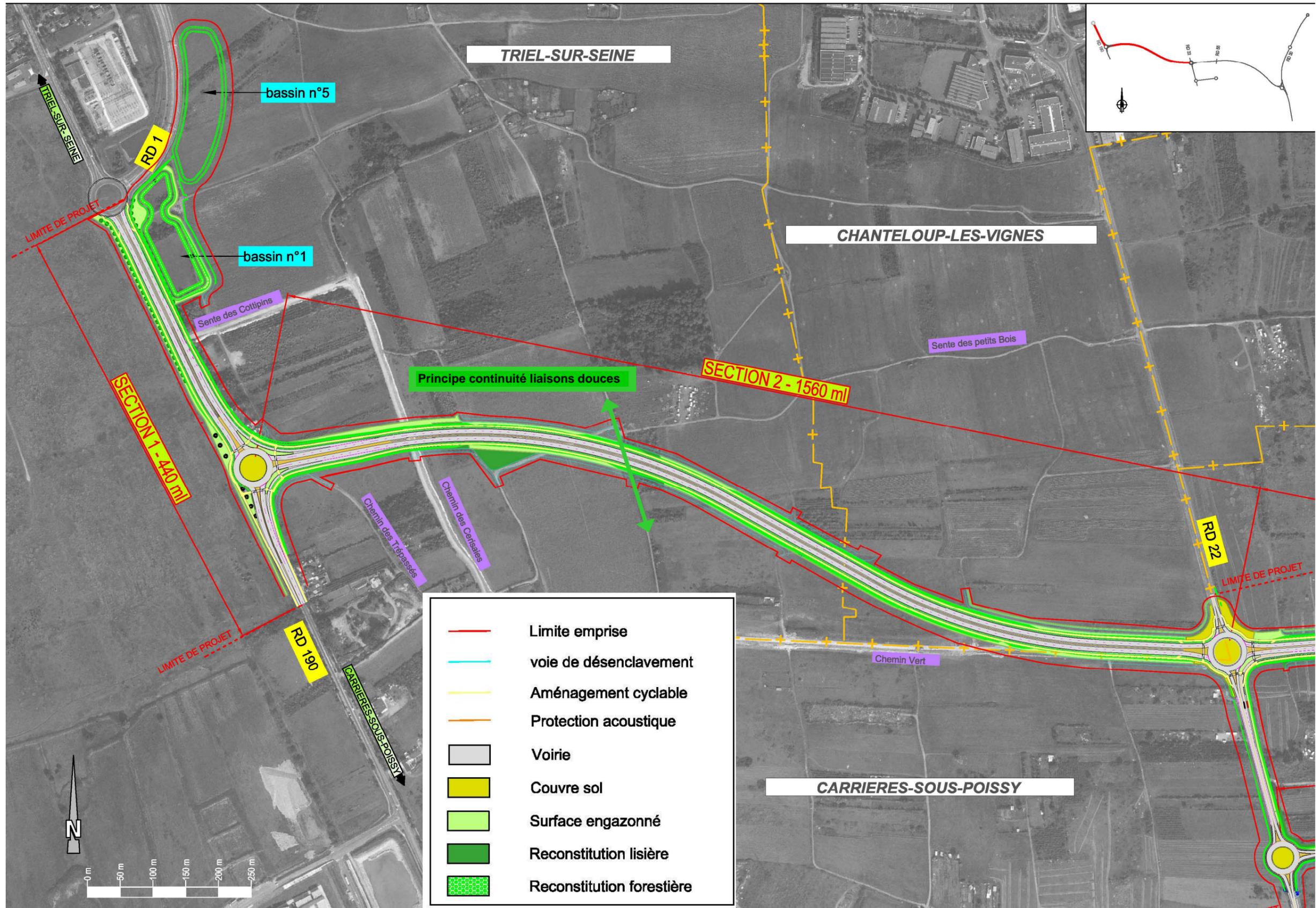
La continuité des pistes cyclables sera assurée au niveau des giratoires par des pistes cyclables bidirectionnelles et des insertions en bandes cyclables avant l'entrée dans les giratoires pourront être prévues.

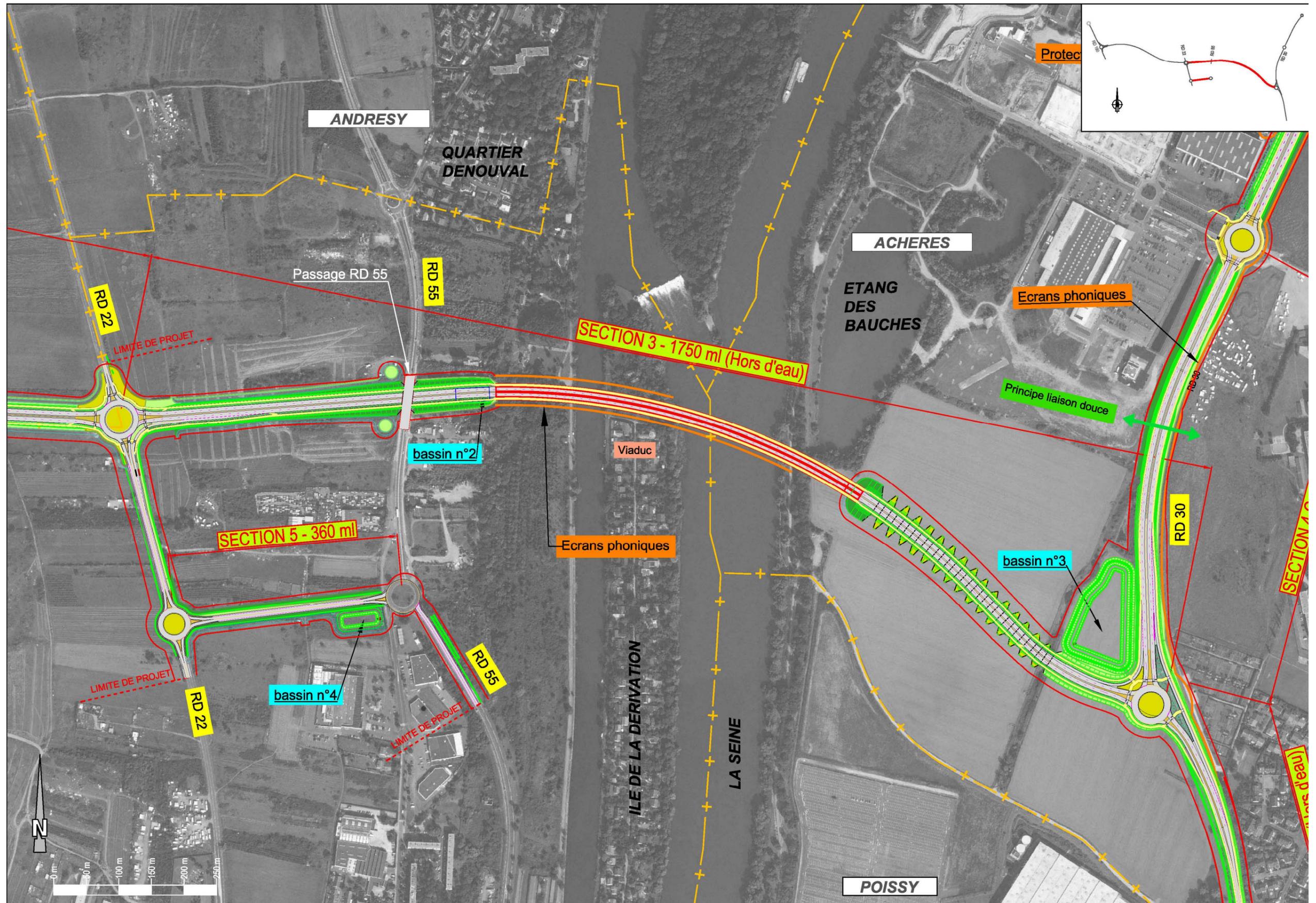
Concernant les cheminements piétons, la RD190 et la RD30 sont actuellement dépourvus de trottoirs. Il n'est pas prévu d'en aménager sur ces voies, ni sur la liaison créée. Toutefois, les profils en travers sont suffisamment dimensionnés pour que de tels cheminements soient mis en place par la suite dans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

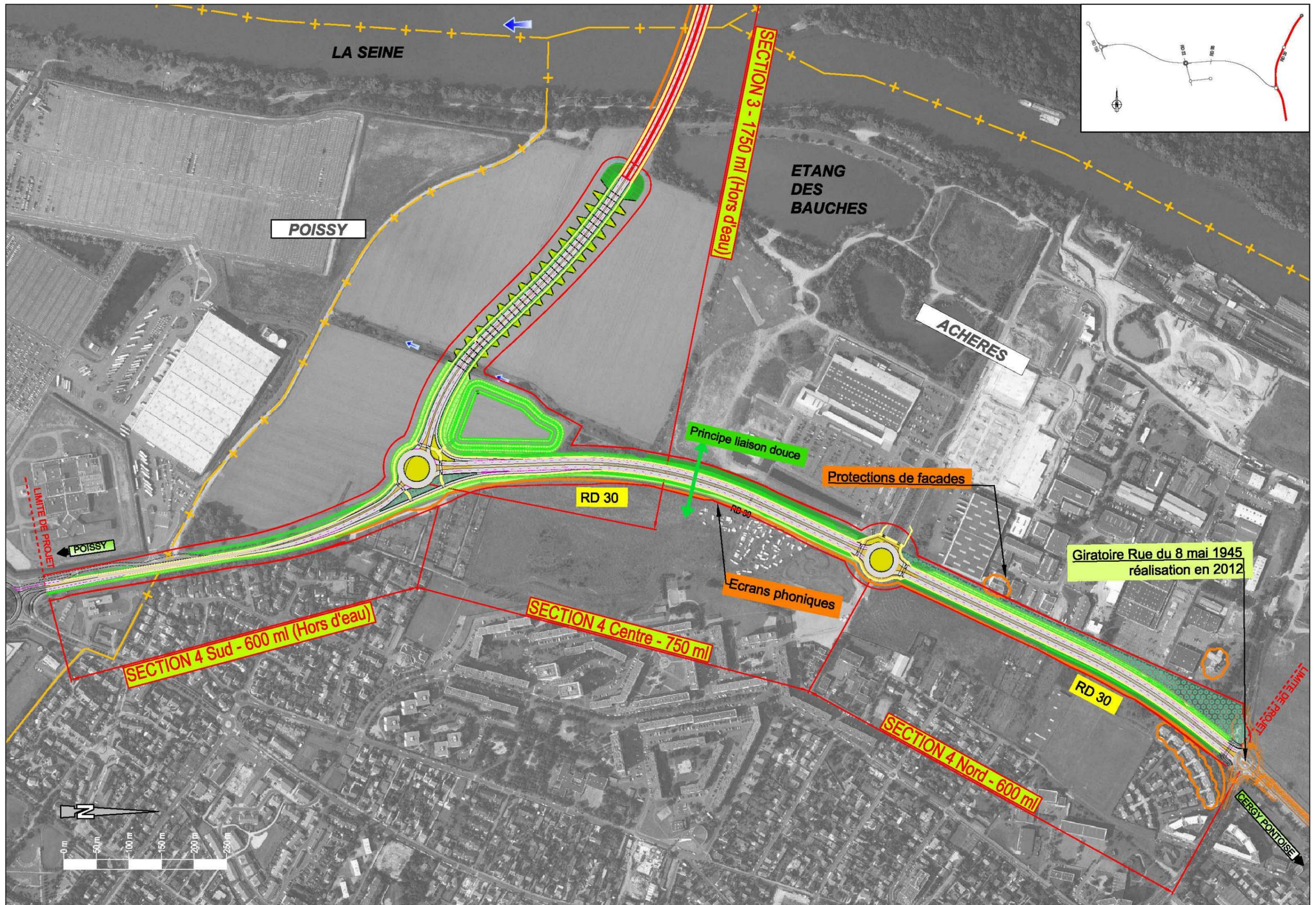
Pour assurer la continuité des circulations douces de part et d'autre du projet, 2 principes de rétablissements de cheminement sont prévus. Ils se situent :

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

PLAN GENERAL DES TRAVAUX







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 DE CHANTELOUP-LES-VIGNES

III.2.1. Composition du PLU de Chanteloup-les-Vignes

Le Plan Local d'Urbanisme de Chanteloup-les-Vignes a été approuvé le 28 avril 2004. Une première modification est intervenue le 2 novembre 2005 et une deuxième le 27 juin 2007. Une révision simplifiée a été approuvée le 16 juillet 2008 afin de permettre l'aménagement de la ZAC des Cettons 2. Une mise à jour concernant la zone d'aménagement différé (ZAD) a été réalisée le 26 janvier 2009 et une modification simplifiée a été approuvée le 5 mai 2010.

Une révision complète a été lancée en juillet 2010.

Ce document est composé des pièces suivantes :

Pièces principales :

- Rapport de présentation
- Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)
- Les Orientations Particulières d'Aménagement
- Plans de zonage
- Règlements écrits
- Liste des emplacements réservés
- Servitudes d'utilités publiques et obligations diverses

Annexes

III.2.2. Rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable et Orientations Particulières d'Aménagement

Le rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme de Chanteloup-les Vignes évoque le projet en page 36 : « futur pont d'Achères ».

Le principe de liaison départementale apparaît dans la Pièce "les orientations particulières d'Aménagement" dans les documents relatifs à l'extension de la zone d'activité des Cettons.

Il n'est pas évoqué dans le PADD.

Le projet apparaît compatible avec ces différentes pièces.

III.2.3. Zonage réglementaire

Le règlement du zonage (zonage A) concerné par le projet de liaison RD30-RD190, n'autorise pas explicitement la construction d'infrastructures routières. Il est donc nécessaire de :

- Prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures,

Concernant les conditions d'affouillement et d'exhaussement, ceux résultant d'une Déclaration d'Utilité Publiques ne sont pas interdits.

Ainsi, le règlement du zonage A nécessite une mise en compatibilité.

III.2.4. Emplacements réservés

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du plan local d'urbanisme ne mentionnent aucun emplacement réservé pour le projet de liaison RD30-RD190. Il convient d'en inscrire un pour la réalisation du projet.

La superficie de l'emprise nécessaire pour la réalisation de ce projet est estimé à : 33 289 m².

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Chanteloup-les-Vignes, 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 de la zone A,
- faire figurer sur le plan de zonage un emplacement réservé pour le projet de liaison RD30-RD190,
- actualiser la liste des emplacements réservés.

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. REGLEMENT DE LA ZONE ACTUELLE CONCERNEE PAR LE PROJET : ZONE A.....	22
II. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FIGURANT DANS LE PLU ACTUEL	25
III. PLAN DE ZONAGE ACTUEL	25

I. REGLEMENT DE LA ZONE ACTUELLE CONCERNEE PAR LE PROJET : ZONE A

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE A

Rappels :

- ① L'édification des clôtures est soumise à déclaration, conformément aux articles L. 441-1 et R. 441-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- ② Les installations et travaux divers sont soumis à l'autorisation prévue aux articles L. 442-1 et R. 442-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- ③ Les démolitions sont soumises à une autorisation prévue à l'article L. 430-1 du code de l'urbanisme ;
- ④ Les défrichements peuvent être soumis à autorisation dans les espaces boisés non classés conformément aux articles L. 311-1 et L. 312-1 du code forestier ;
- ⑤ Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés au titre de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme et figurant comme tels aux documents graphiques.

ARTICLE A1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- les constructions destinées à l'habitation, à l'hébergement hôtelier, au commerce, à l'artisanat, aux bureaux et services, à l'industrie, à la fonction d'entrepôts commerciaux et au stationnement de véhicules
- les abris de jardin autres que ceux entrant dans le cadre des jardins familiaux
- les installations classées *non liées à l'activité agricole*.
- les terrains de camping et de caravanes
- les installations et travaux divers à l'exception des affouillements et exhaussements de sol strictement liés à l'activité agricole ou ceux résultant d'une D.U.P.

PROTECTIONS, RISQUES ET NUISANCES

Cette zone présente des risques d'effondrement liés à la présence de carrières souterraines. Le Plan de Prévention des Risques (PPR) du massif de l'Hautil délimite et régit les zones à risque.

ARTICLE A2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions liées à des équipements d'infrastructures d'intérêt collectif susceptibles d'être réalisés dans la zone.
- les constructions et installations nécessaires aux équipements de loisirs d'intérêt collectif.
- les constructions liées à l'activité d'une exploitation agricole.

Toutes les dispositions réglementaires et graphiques faisant référence à l'arrêté ministériel du 6 octobre 1978, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux du 27 août 1981 et du 4 décembre 1981, sont abrogées.

L'arrêté du 30 mai 1996 a défini les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres. En application de ce texte, le classement sonore et les zones de protection acoustique ont été définis par l'arrêté préfectoral du 10 octobre 2000 selon cinq types.

Dans les bandes d'isolement acoustique situées de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique pourront être imposées lors des demandes de permis de construire.

ARTICLE A3 - ACCES ET VOIRIE

Les accès doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

2 - VOIRIE

Est interdite l'ouverture de toute voie privée non destinée à desservir une installation existante ou autorisée.

ARTICLE A4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

1 - EAU POTABLE

Tous travaux de branchement à un réseau d'alimentation en eau potable non destinée à desservir une installation existante ou autorisée sont interdits.

2 - ASSAINISSEMENT

a) Eaux usées

Tout déversement d'eaux usées autres que domestiques dans les égouts publics doit être autorisé préalablement par la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages empruntés par ces eaux usées.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public doit être préalablement autorisée par la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages qui seront empruntés par ces eaux usées avant de rejoindre le milieu naturel.

L'autorisation fixe notamment les caractéristiques que doivent présenter ces eaux pour être recues.

En l'absence de réseau, l'assainissement individuel avec épuration par le sol est admis après autorisation de la mairie sur avis de la DDASS. Dans tous les cas, le rejet de l'effluent dans le milieu naturel ne doit pas porter atteinte à la salubrité et ne doit causer aucune nuisance à l'environnement en général et au voisinage en particulier.

b) Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collectant ces eaux.

En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, le constructeur prend à sa charge la réalisation des ouvrages nécessaires.

Le permis de construire peut imposer des dispositions particulières propres à limiter l'afflux trop rapide des eaux de ruissellement dans les ouvrages dont les caractéristiques ne seraient pas adaptées à l'importance des nouvelles constructions ou installations.

3 - AUTRES RESEAUX

Les travaux de branchement à un réseau d'électricité basse tension, non destinés à desservir une installation existante ou autorisée sont interdits.

ARTICLE A5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Néant.

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

Néant.

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES DU TERRAIN

Néant.

ARTICLE A8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIETE

Néant.

ARTICLE A9 - EMPRISE AU SOL

Néant.

ARTICLE A14 - COEFFICIENT D'OCCUPATION DU SOL (C.O.S.)

Néant.

ARTICLE A10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Rappel : la hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel jusqu'au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

La hauteur (H) des constructions, mesurée à partir du terrain naturel, ne peut excéder 8 m
Dans le cas des sols dont la pente est supérieure à 7.5 % une tolérance de 1.50 m est admise.

La hauteur des ouvrages unidimensionnels ou ajourés, tels que pylônes, mats, antennes, etc... peut toutefois être limitée à celle du bâti environnant.

ARTICLE A11 - ASPECT EXTERIEUR

Toute construction ou ouvrage à édifier ou à modifier doit tenir compte de l'environnement existant et veiller à s'y inscrire harmonieusement.

L'autorisation d'utilisation du sol peut être refusée ou assortie de prescriptions spéciales si les constructions ou ouvrages, par leur situation, leur architecture, leur dimension ou leur aspect extérieur sont de nature à porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Sont interdits :

- toute architecture étrangère à la région et tout pastiche
- l'emploi sans enduit des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés, etc.
- les imitations de matériaux tels que faux bois, fausses pierres, etc.
- les toitures couvertes de matériaux de teintes vives.

Clôtures : elles doivent être constituées soit de grillage ou barrières en bois, soit de haies vives.

Pour les constructions à usage agricole sont admis :

- pour les murs, le bardage bois ou acier de teinte foncée,
- pour la toiture, le bacacier ou le fibrociment teinté,
- les pentes seront adaptées aux obligations techniques.

Ces bâtiments devront s'intégrer à leur environnement immédiat

ARTICLE A12 - STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations autorisées dans la zone doit être assuré en dehors des voies publiques.

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS - ESPACES BOISES

Néant.

II. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FIGURANT DANS LE PLU ACTUEL

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

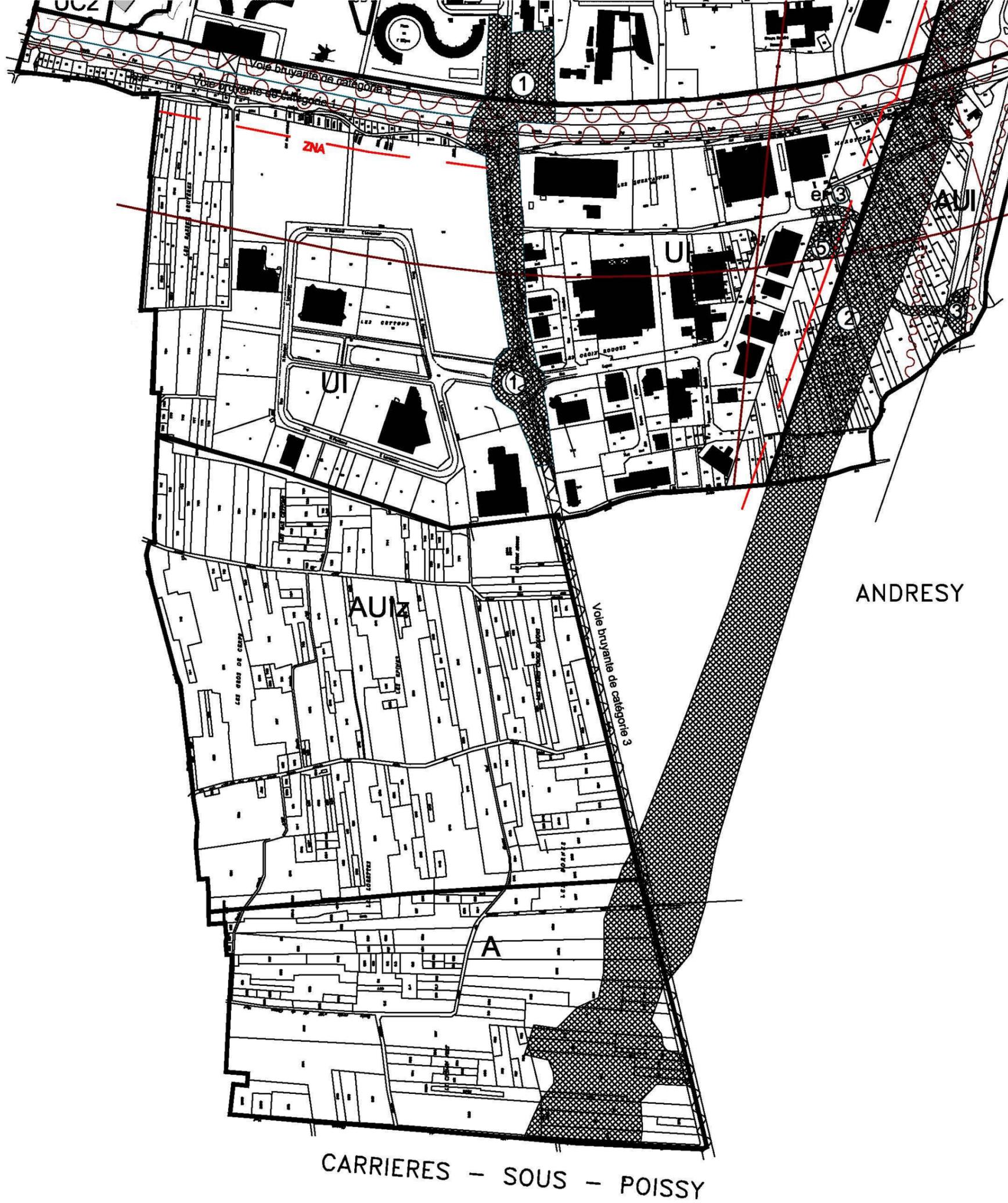
EMPLACEMENTS RESERVES POUR DES EQUIPEMENTS PUBLICS OU ELARGISSEMENT DE VOIE (Article L.123-1.8 du code de l'urbanisme)

N°	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (en hectares)
1	Franchissement de la RD22 au-dessous de la voie ferrée	Conseil Général	2.71
2	Autoroute A 104	Etat	16.42
3	Desserte de la zone d'activité par la RD55 sans franchissement des voies ferrées	Commune	0.26
4	Extension de l'école primaire	Commune	0.06
5a	Nouvelles aires de parking	Commune	0.02
5b	Réalisation d'une aire d'accueil de 12 places pour les gens du voyage	Commune	0.18
6	Agrandissement espace public	Commune	0.0540

III. PLAN DE ZONAGE ACTUEL

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

Extrait du plan 1 du PLU
de Chanteloup-les-Vignes
Etat avant mise en compatibilité
échelle 1/5000 ème

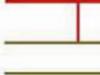
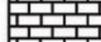


Légende : Extrait du PLU de Chanteloup-les-Vignes
état avant mise en compatibilité

TABLEAU DES EMBLEMES RESERVES

Numero	Designation	Beneficiaire
1	Franchissement de la RD 22 au-dessous de la voie ferrée	Conseil Général
2	Autoroute A 104	Etat
3	Desserte de la zone d'activités par la RD 55 sans franchissement des voies ferrées	Commune
4	Extension de l'école primaire	Commune
5	Réalisation d'une aire d'accueil de 12 places pour les gens du voyage	Commune
6	Agrandissement espace public	Commune

LEGENDE

	Limite de commune		Espace boisé classé à protéger ou à créer au titre de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme
	Limite de zone		Emplacement réservé aux équipements publics au titre de l'article L.123-1 8° du Code de l'Urbanisme
	Marges de non implantation		Zone non aedificandi
	Eléments de patrimoine identifiés au titre de l'article L.123-1 7° du Code de l'Urbanisme		
	Périmètre susceptible d'avoir été affecté de travaux souterrains		
	Voie bruyante de catégories 1,2,3,4 ou 5		
	Zone de nuisance dans laquelle l'opportunité de prescription d'isolement acoustique sera examinée pour chaque permis de construire		
	Site archéologique : Chapelle Saint Roch ou Saint Sauveur Bâtie entre 1314 et 1518 : site Post-médiéval		
P.E.R du Massif de l'Hautil : Plan d'Exposition aux risques liés aux carrières souterraines de gypse abandonnées :			
	Zone très exposée		Zone moyennement exposée

La totalité du territoire communal est concernée par une zone à risque d'exposition au plomb.

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 D'ACHERES	32
II.	REGLEMENT DE LA ZONE CONCERNEE PAR LE PROJET APRES MISE EN COMPATIBILITE : ZONE A.....	33
III.	LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE	35
IV.	PLAN DE ZONAGE APRES MISE EN COMPATIBILITE	35

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 paraît 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 CHANTELOUP-LES-VIGNES

Le règlement du zonage A concerné par le projet de liaison RD30-RD190 n'autorise pas la construction d'infrastructures routières. Il est donc nécessaire de :

- Prévoir les équipements et installations divers liés aux infrastructures,

Concernant les conditions d'affouillement et d'exhaussement, ceux résultant d'une Déclaration d'Utilité Publiques ne sont pas interdits.

Le plan de zonage et la liste des emplacements réservés du plan local d'urbanisme ne mentionnent aucun emplacement réservé pour le projet de liaison RD30-RD190. Il convient d'en inscrire un pour la réalisation du projet.

La superficie de l'emprise nécessaire pour la réalisation de ce projet est estimée à : 33 289 m².

Au regard de l'analyse du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Chanteloup-les-Vignes, 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 de la zone A,
- faire figurer sur le plan de zonage un emplacement réservé pour le projet de liaison RD30-RD190,
- actualiser la liste des emplacements réservés.

II. REGLEMENT DE LA ZONE CONCERNEE PAR LE PROJET APRES MISE EN COMPATIBILITE : ZONE A

TITRE III : DISPOSITIONS APPLICABLES AUX ZONES AGRICOLES

DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE A

Rappels :

- ① L'édification des clôtures est soumise à déclaration, conformément aux articles L. 441-1 et R. 441-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- ② Les installations et travaux divers sont soumis à l'autorisation prévue aux articles L. 442-1 et R. 442-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- ③ Les démolitions sont soumises à une autorisation prévue à l'article L. 430-1 du code de l'urbanisme ;
- ④ Les défrichements peuvent être soumis à autorisation dans les espaces boisés non classés conformément aux articles L. 311-1 et L. 312-1 du code forestier ;
- ⑤ Les coupes et abattages d'arbres sont soumis à autorisation dans les espaces boisés classés au titre de l'article L. 130-1 du code de l'urbanisme et figurant comme tels aux documents graphiques.

ARTICLE A1 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

- les constructions destinées à l'habitation, à l'hébergement hôtelier, au commerce, à l'artisanat, aux bureaux et services, à l'industrie, à la fonction d'entrepôts commerciaux et au stationnement de véhicules
- les abris de jardin autres que ceux entrant dans le cadre des jardins familiaux
- les installations classées *non liées à l'activité agricole*.
- les terrains de camping et de caravanes
- les installations et travaux divers à l'exception des affouillements et exhaussements de sol strictement liés à l'activité agricole ou ceux résultant d'une D.U.P.

PROTECTIONS, RISQUES ET NUISANCES

Cette zone présente des risques d'effondrement liés à la présence de carrières souterraines. Le Plan de Prévention des Risques (PPR) du massif de l'Hautil délimite et régit les zones à risque.

ARTICLE A2 - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

- les constructions liées à des équipements d'infrastructures d'intérêt collectif susceptibles d'être réalisés dans la zone.
- les constructions et installations nécessaires aux équipements de loisirs d'intérêt collectif.
- les constructions liées à l'activité d'une exploitation agricole.

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

Toutes les dispositions réglementaires et graphiques faisant référence à l'arrêté ministériel du 6 octobre 1978, ainsi qu'aux arrêtés préfectoraux du 27 août 1981 et du 4 décembre 1981, sont abrogées.

L'arrêté du 30 mai 1996 a défini les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres. En application de ce texte, le classement sonore et les zones de protection acoustique ont été définis par l'arrêté préfectoral du 10 octobre 2000 selon cinq types.

Dans les bandes d'isolement acoustique situées de part et d'autre des infrastructures bruyantes concernées, des prescriptions d'isolement acoustique pourront être imposées lors des demandes de permis de construire.

ARTICLE A3 - ACCES ET VOIRIE

Les accès doivent être adaptés au type d'occupation ou d'utilisation du sol envisagés et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique.

2 - VOIRIE

Est interdite l'ouverture de toute voie privée non destinée à desservir une installation existante ou autorisée.

ARTICLE A4 - DESSERTE PAR LES RESEAUX

1 - EAU POTABLE

Tous travaux de branchement à un réseau d'alimentation en eau potable non destinée à desservir une installation existante ou autorisée sont interdits.

2 - ASSAINISSEMENT

a) Eaux usées

Tout déversement d'eaux usées autres que domestiques dans les égouts publics doit être autorisé préalablement par la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages empruntés par ces eaux usées.

L'évacuation des eaux résiduaires industrielles dans le réseau public doit être préalablement autorisée par la collectivité à laquelle appartiennent les ouvrages qui seront empruntés par ces eaux usées avant de rejoindre le milieu naturel.

L'autorisation fixe notamment les caractéristiques que doivent présenter ces eaux pour être recues.

En l'absence de réseau, l'assainissement individuel avec épuration par le sol est admis après autorisation de la mairie sur avis de la DDASS. Dans tous les cas, le rejet de l'effluent dans le milieu naturel ne doit pas porter atteinte à la salubrité et ne doit causer aucune nuisance à l'environnement en général et au voisinage en particulier.

b) Eaux pluviales

Les aménagements réalisés sur tout terrain doivent être tels qu'ils garantissent l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collectant ces eaux.

En l'absence de réseau ou en cas de réseau insuffisant, le constructeur prend à sa charge la réalisation des ouvrages nécessaires.

Le permis de construire peut imposer des dispositions particulières propres à limiter l'afflux trop rapide des eaux de ruissellement dans les ouvrages dont les caractéristiques ne seraient pas adaptées à l'importance des nouvelles constructions ou installations.

3 - AUTRES RESEAUX

Les travaux de branchement à un réseau d'électricité basse tension, non destinés à desservir une installation existante ou autorisée sont interdits.

ARTICLE A5 - CARACTERISTIQUES DES TERRAINS

Néant.

ARTICLE A6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES

Néant.

ARTICLE A7 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX LIMITES SEPARATIVES DU TERRAIN

Néant.

ARTICLE A8 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MÊME PROPRIETE

Néant.

ARTICLE A9 - EMPRISE AU SOL

Néant.

ARTICLE A10 - HAUTEUR DES CONSTRUCTIONS

Rappel : la hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel jusqu'au sommet du bâtiment, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus.

La hauteur (H) des constructions, mesurée à partir du terrain naturel, ne peut excéder 8 m. Dans le cas des sols dont la pente est supérieure à 7.5 % une tolérance de 1.50 m est admise.

La hauteur des ouvrages unidimensionnels ou ajourés, tels que pylônes, mats, antennes, etc... peut toutefois être limitée à celle du bâti environnant.

ARTICLE A11 - ASPECT EXTERIEUR

Toute construction ou ouvrage à édifier ou à modifier doit tenir compte de l'environnement existant et veiller à s'y inscrire harmonieusement.

L'autorisation d'utilisation du sol peut être refusée ou assortie de prescriptions spéciales si les constructions ou ouvrages, par leur situation, leur architecture, leur dimension ou leur aspect extérieur sont de nature à porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Sont interdits :

- toute architecture étrangère à la région et tout pastiche
- l'emploi sans enduit des matériaux tels que carreaux de plâtre, agglomérés, etc.
- les imitations de matériaux tels que faux bois, fausses pierres, etc.
- les toitures couvertes de matériaux de teintes vives.

Clôtures : elles doivent être constituées soit de grillage ou barrières en bois, soit de haies vives.

Pour les constructions à usage agricole sont admis :

- pour les murs, le bardage bois ou acier de teinte foncée,
- pour la toiture, le bacacier ou le fibrociment teinté,
- les pentes seront adaptées aux obligations techniques.

Ces bâtiments devront s'intégrer à leur environnement immédiat

ARTICLE A12 - STATIONNEMENT

Le stationnement des véhicules correspondant aux besoins des constructions et installations autorisées dans la zone doit être assuré en dehors des voies publiques.

ARTICLE A13 - ESPACES LIBRES - PLANTATIONS - ESPACES BOISES

Néant.

Néant.

III. LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES APRES MISE EN COMPATIBILITE

LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

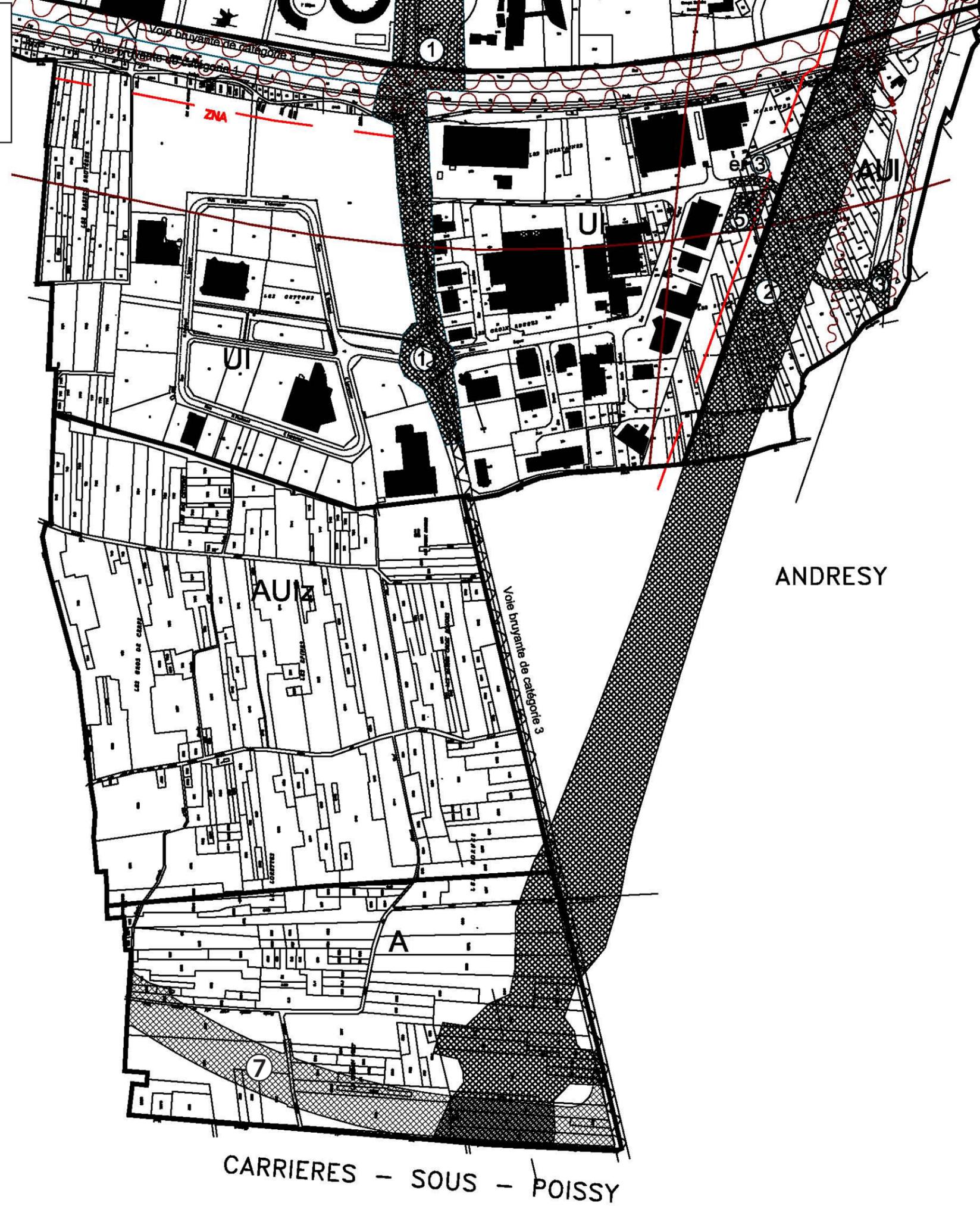
EMPLACEMENTS RESERVES POUR DES EQUIPEMENTS PUBLICS OU ELARGISSEMENT DE VOIE (Article L.123-1.8 du code de l'urbanisme)

N°	DESIGNATION	BENEFICIAIRE	SUPERFICIE (en hectares)
1	Franchissement de la RD22 au-dessous de la voie ferrée	Conseil Général	2.71
2	Autoroute A 104	Etat	16.42
3	Desserte de la zone d'activité par la RD55 sans franchissement des voies ferrées	Commune	0.26
4	Extension de l'école primaire	Commune	0.06
5a	Nouvelles aires de parking	Commune	0.02
5b	Réalisation d'une aire d'accueil de 12 places pour les gens du voyage	Commune	0.18
6	Agrandissement espace public	Commune	0.0540
7	Liaison RD30-RD190 : Pont à Achères – Boucle de Chanteloup	Département	3.33

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 1 du PLU
de Chanteloup-les-Vignes
Etat futur après mise en compatibilité
échelle 1/5000 ème



Légende : Extrait du PLU de Chanteloup-les-Vignes
Etat après mise en compatibilité

TABLEAU DES EMBLEMES RESERVES

Numero	Designation	Beneficiaire
1	Franchissement de la RD 22 au-dessous de la voie ferrée	Conseil Général
2	Autoroute A 104	Etat
3	Desserte de la zone d'activités par la RD 55 sans franchissement des voies ferrées	Commune
4	Extension de l'école primaire	Commune
5	Réalisation d'une aire d'accueil de 12 places pour les gens du voyage	Commune
6	Agrandissement espace public	Commune
7	Liaison RD30 - RD190 : Pont à Achères - Boucle de Chanteloup	Département

LEGENDE

	Limite de commune		Espace boisé classé à protéger ou à créer au titre de l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme
	Limite de zone		Emplacement réservé aux équipements publics au titre de l'article L.123-1 8° du Code de l'Urbanisme
	Marges de non implantation		Zone non aedificandi
	Éléments de patrimoine identifiés au titre de l'article L.123-1 7° du Code de l'Urbanisme		
	Périmètre susceptible d'avoir été affecté de travaux souterrains		
	Voie bruyante de catégories 1,2,3,4 ou 5		
	Zone de nuisance dans laquelle l'opportunité de prescription d'isolement acoustique sera examinée pour chaque permis de construire		
	Site archéologique : Chapelle Saint Roch ou Saint Sauveur Bâtie entre 1314 et 1518 : site Post-médiéval		
P.E.R du Massif de l'Hautil : Plan d'Exposition aux risques liés aux carrières souterraines de gypse abandonnées :			
	Zone très exposée		Zone moyennement exposée

La totalité du territoire communal est concernée par une zone à risque d'exposition au plomb.