



Bus



AMÉNAGEMENTS DÉDIÉS AUX BUS
Argenteuil-Bezons-Sartrouville-Cormeilles

Pour le Préfet des Yvelines
et par délégation
Le chef de bureau



Karine PODENCE

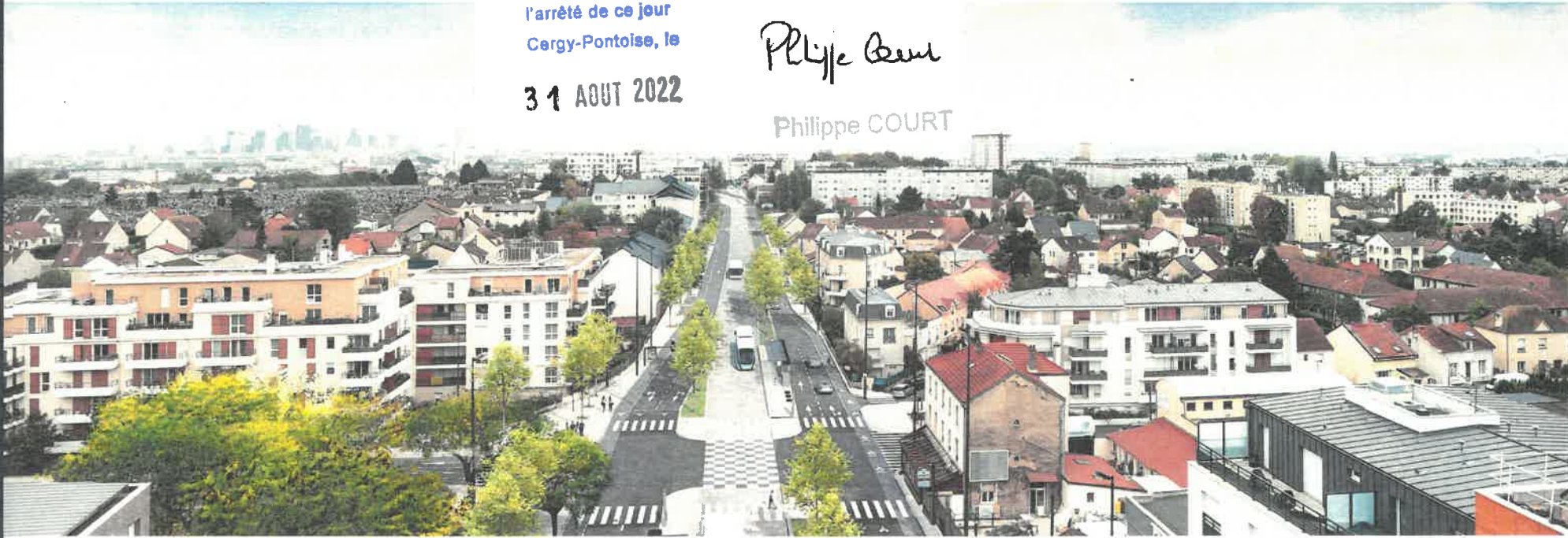
Le préfet du Val-d'Oise

Vu pour être annexé à
l'arrêté de ce jour
Cergy-Pontoise, le

31 AOUT 2022



Philippe COURT



Pièce I.3 : Mise en compatibilité du document d'urbanisme - Commune de Cormeilles-en-Parisis

Dossier d'enquête d'utilité publique



Sommaire - Pièce I.3

1. OBJET ET MODALITES DE LA PROCEDURE.....	3
1.1. Définitions	4
1.2. Champ d'application.....	4
1.3. Objets de la mise en compatibilité.....	4
1.4. Déroulement de la procédure	4
1.5. Cadre légal de la procédure et objet de l'enquête.....	5
1.6. Contenu du dossier de mise en compatibilité.....	7
2. PRESENTATION DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE.....	8
2.1. Présentation générale du projet	9
2.2. Consistance du projet pour la commune de Corneilles-en-Parisis	12
2.3. Calendrier prévisionnel.....	17
2.4. Synthèse des enjeux environnementaux et principaux impacts du projet	17
3. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANISME DE CORMEILLES-EN-PARISIS.....	19
3.1. Le Rapport de présentation	20
3.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable	21
3.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	22
3.4. Le règlement.....	23
3.5. Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme	27
3.6. Synthèse des modifications à apporter	27
4. PIECES ADAPTEES DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	28
4.1. Le Rapport de présentation	29
4.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable	29
4.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	29

4.4. Le règlement	29
-------------------------	----

5. AVIS DES PPA	36
-----------------------	----



1. Objet et modalités de la procédure

1.1. Définitions	4
1.2. Champ d'application	4
1.3. Objets de la mise en compatibilité	4
1.4. Déroulement de la procédure	4
1.4.1. L'examen du dossier par le Préfet	4
1.4.2. L'Examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique	4
1.4.3. Consultation des associations de protection de l'environnement agréées à leur demande	5
1.4.4. L'enquête publique	5
1.4.5. L'avis de l'organe délibérant de l'Établissement Public de Coopération Intercommunale compétent ou du Conseil Municipal (Article R.153-14 du Code de l'Urbanisme)	5
1.4.6. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP)	5
1.5. Cadre légal de la procédure et objet de l'enquête	5
1.5.1. Code de l'Urbanisme	5
1.5.2. Code de l'Environnement	6
1.6. Contenu du dossier de mise en compatibilité	7

1.1. DEFINITIONS

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est une procédure régie par le Code de l'urbanisme conformément aux articles :

- L. 143-44 à 50 et R.143-10 pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- L. 153-54 à 153-59, R.153-13 et R.153-14 pour le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP), et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

La mise en compatibilité d'un document d'urbanisme doit permettre la réalisation de tous les éléments du projet de Bus Entre Seine faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique.

1.2. CHAMP D'APPLICATION

La procédure de mise en compatibilité est applicable pour :

- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ;
- Un Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal ou intercommunal.

La commune de Cormeilles-en-Parisis a approuvé son plan local d'urbanisme (PLU), dans sa version initiale, le 7 janvier 2013. Il a ensuite été successivement modifié :

- 23 mars 2013 ;
- 24 juin 2015 ;
- 3 juillet 2015 ;
- 22 juin 2016 ;
- 27 septembre 2018 ;
- 21 février 2019 ;
- 17 octobre 2019.

Ce document fixe les règles d'urbanisme pour l'ensemble de la commune.

1.3. OBJETS DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le présent dossier, établi conformément aux articles L153-54 à L153-59, R153-14 du Code de l'urbanisme, traite de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Cormeilles-en-Parisis (département du Val d'Oise) nécessaire dans le cadre du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet d'aménagement du projet « Bus entre Seine ».

La mise en compatibilité du PLU doit permettre la réalisation de l'opération tant en phase définitive qu'en phase travaux :

- La réalisation des voies dédiées sur les communes d'Argenteuil et de Bezons ;
- La réalisation des mesures d'accompagnement sur les communes de Sartrouville et de Cormeilles-en-Parisis.

D'un point de vue technique, le document d'urbanisme doit intégrer l'opération à venir, afin de préserver l'espace nécessaire à son implantation face à d'autres projets d'aménagement. Ainsi, tout nouveau projet de développement communal ou d'aménagement d'infrastructure soumis au document d'urbanisme prendra en compte l'opération afin de ne pas en compromettre sa réalisation.

1.4. DEROULEMENT DE LA PROCEDURE

1.4.1. L'examen du dossier par le Préfet

Au vu du dossier transmis par le maître d'ouvrage, le Préfet détermine si le projet est ou non compatible avec les dispositions du Plan Local d'Urbanisme. Dans la négative, le Préfet adresse à l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou à la commune, un dossier indiquant les motifs pour lesquels il considère que le plan local d'urbanisme ne respecte pas les obligations de mise en compatibilité ainsi que les modifications qu'il estime nécessaire pour y parvenir.

1.4.2. L'Examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

La mise en compatibilité du plan fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées.

Les articles L.132-7 et L.132-9 du code de l'urbanisme précise la liste des personnes publiques associées :

- L'État,
- La Région,
- Le Département,
- Les autorités organisatrices des transports définies à l'article L.1231 -1 du code des transports,
- Les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de programme local de l'habitat,
- Les collectivités territoriales ou les établissements publics mentionnés à l'article L. 312-3 du présent code,
- Les établissements publics chargés d'une opération d'intérêt national ainsi que les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux,
- Les chambres de commerce et d'industrie territoriales, les chambres de métiers, les chambres d'agriculture,
- Les syndicats d'agglomération nouvelle,
- L'établissement public chargé de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation du schéma de cohérence territoriale lorsque le territoire objet du plan est situé dans le périmètre de ce schéma,
- Les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes du territoire objet du plan lorsque ce territoire n'est pas couvert par un schéma de cohérence territoriale.

Le maire de la commune de Cormeilles-en-Parisis sera invité à participer à cet examen bien que la compétence PLU relève de l'EPCI (Article L153-54 du code de l'urbanisme).

A l'issue de cet examen conjoint, est dressé un procès-verbal, pièce qui doit être jointe au dossier d'enquête publique (Article R.153-13).

1.4.3. Consultation des associations de protection de l'environnement agréées à leur demande

Les associations agréées peuvent adresser une demande écrite au Préfet pour donner un avis sur les dossiers de mise en compatibilité. En pratique, il faut prévoir un moyen de les informer de la procédure en cours et leur permettre de se procurer les dossiers.

1.4.4. L'enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU. La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente chargée de l'ouvrir et de l'organiser. Elle ne peut être inférieure à trente jours pour les projets, plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale.

Par décision motivée, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête peut prolonger l'enquête pour une durée maximale de quinze jours, notamment lorsqu'il décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.

1.4.5. L'avis de l'organe délibérant de l'Établissement Public de Coopération Intercommunale compétent ou du Conseil Municipal (Article R.153-14 du Code de l'Urbanisme)

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête), le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis, par le Préfet, soit à l'organe délibérant de l'EPCI compétent soit au Conseil Municipal. Ceux-ci disposent alors d'un délai de deux mois pour donner leur avis. A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

Dans le cas de Cormeilles-en-Parisis, l'EPCI compétent est la communauté d'agglomération Val Parisis dont elle fait partie.

1.4.6. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP)

La déclaration d'utilité publique sera prise par arrêté préfectoral. Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU. Le document d'urbanisme est modifié par la Déclaration d'Utilité Publique elle-même et la mise en compatibilité est effective dès la publication de la Déclaration d'Utilité Publique.

Le Plan Local d'Urbanisme mis en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage (article L.153-59 du code de l'urbanisme).

1.5. CADRE LEGAL DE LA PROCEDURE ET OBJET DE L'ENQUETE

Le projet de Bus entre Seine fait l'objet d'une enquête publique en vue de le déclarer d'utilité publique.

Lorsqu'un projet n'est pas compatible avec un document d'urbanisme, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique doit également porter sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59, R.153-14 du code de l'urbanisme.

1.5.1. Code de l'Urbanisme

Article L.153-54

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

« Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- 1° 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 ;
- 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Article L.153-55

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

1° Par l'autorité administrative compétente de l'État :

- a) Lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise ;
 - b) Lorsqu'une déclaration de projet est adoptée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
 - c) Lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ou une personne publique autre que l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;
- 2° Par le président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou le maire dans les autres cas.

Lorsque le projet de mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme intercommunal ne concerne que certaines communes, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire de ces communes. »

Article L.153-56

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.

« Lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée, le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité. »

Article L.153-57

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

« A l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ;

2° Décide la mise en compatibilité du plan dans les autres cas. »

Article L.153-58

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

La proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ;

2° Par la déclaration de projet lorsqu'elle est adoptée par l'État ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune ;

3° Par arrêté préfectoral lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État ;

4° Par délibération de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou du conseil municipal dans les autres cas. A défaut de délibération dans un délai de deux mois à compter de la réception par l'établissement public ou la commune de l'avis du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, la mise en compatibilité est approuvée par arrêté préfectoral.

Article L.153-59

Créé par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015

L'acte de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, mettant en compatibilité le plan local d'urbanisme devient exécutoire dans les conditions définies aux articles L. 153-25 et L. 153-26.

Dans les autres cas, la décision de mise en compatibilité devient exécutoire dès l'exécution de l'ensemble des formalités de publication et d'affichage.

Lorsqu'une déclaration de projet nécessite à la fois une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme et du schéma de cohérence territoriale, la mise en compatibilité du plan devient exécutoire à la date d'entrée en vigueur de la mise en compatibilité du schéma.

Article R.153-14

Créé par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art.

Modifié par Décret n°2018-617 du 17 juillet 2018 - art. 5

Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte des avis joints au dossier d'enquête publique, des observations du public et des résultats de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis par le Préfet à l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou au conseil municipal. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.

1.5.2. Code de l'Environnement

Article L.122-14

Créé par Ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 - art. 1

Lorsque la réalisation d'un projet soumis à évaluation environnementale et subordonné à déclaration d'utilité publique ou déclaration de projet implique soit la mise en compatibilité d'un document d'urbanisme également soumis à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-4, soit la modification d'un plan ou d'un programme, l'évaluation environnementale, lorsqu'elle est requise, de la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme ou de la modification de ce plan ou programme et l'étude d'impact du projet peuvent donner lieu à une procédure commune.

Dans cette hypothèse, une procédure commune de participation du public est organisée. Lorsque le projet ou la modification du plan ou du programme ou la mise en compatibilité du document d'urbanisme est soumis à enquête publique, c'est cette dernière procédure qui s'applique

Article R.122-27

Créé par Décret n°2016-1110 du 11 août 2016 - art. 1

Modifié par Décret n°2017-626 du 25 avril 2017 - art. 3

Une évaluation environnementale commune à plusieurs projets faisant l'objet d'une procédure d'autorisation concomitante peut être mise en œuvre, à l'initiative des maîtres d'ouvrage concernés, lorsque l'étude d'impact contient les éléments mentionnés à l'article R. 122-5 au titre de l'ensemble des projets.

Lorsque la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable est compétente pour un des projets, elle est l'autorité environnementale unique. Dans les autres cas, le Préfet de région est compétent, sauf lorsqu'une mission régionale d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable est compétente au titre de l'un des projets. Elle est consultée sur l'étude d'impact commune à l'ensemble des projets et rend un avis dans le délai prévu à l'article R. 122-7.

Une procédure commune de participation du public est réalisée. Conformément à l'article L. 123-6, lorsqu'un des projets est soumis à enquête publique, une enquête publique unique est réalisée.

1.6. CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme porte sur la modification des éléments écrits des documents d'urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l'opération déclarée d'utilité publique.

Les pièces suivantes, lorsqu'elles existent, sont analysées et éventuellement mises en compatibilité :

- Le rapport de présentation,
- le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
- les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP),
- le règlement écrit des zones traversées par le projet,
- le plan de zonage,
- la liste des emplacements réservés,
- la liste des espaces boisés classés,
- Les éléments de valeur à protéger,
- Les périmètres d'étude.

Le présent dossier vise à mettre en compatibilité le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Cormeilles-en-Parisis avec le projet de Bus entre Seine.



2. Présentation du projet soumis à l'enquête

- 2.1. Présentation générale du projet 9**
 - 2.1.1. Contexte et objectifs9
 - 2.1.2. Le projet Bus entre Seine10
- 2.2. Consistance du projet pour la commune de Corneilles-en-Parisis12**
 - 2.2.1. Voies dédiées12
 - 2.2.1.1. Principes généraux des voies dédiées 12
 - 2.2.1.2. Principes retenus sur Corneilles-en-Parisis.....12
 - 2.2.2. Principes généraux d'insertion13
 - 2.2.3. Mesures d'accompagnement14
 - 2.2.3.1. Présentation générale des mesures d'accompagnement 14
 - 2.2.3.2. PRINCIPES D'AMENAGEMENTS RETENUS SUR CORMEILLES-EN-PARISIS 15
- 2.3. Calendrier prévisionnel17**
- 2.4. Synthèse des enjeux environnementaux et principaux impacts du projet17**

2.1.2. Le projet Bus entre Seine

Le projet Bus Entre Seine est situé sur les communes d'Argenteuil, Bezons, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis.

Ce territoire est marqué par des secteurs denses en habitations et emplois et par un fort renouvellement urbain qui renforcera l'attractivité du territoire. La présence de nombreux équipements, dont le rayonnement dépasse souvent l'échelle communale, traduit également son dynamisme : secteurs commerçants, services publics, établissements d'enseignement, équipements sportifs, culturels et de santé.

Le territoire du projet est desservi par plusieurs lignes structurantes de transports en commun ferré (RER A, Transilien J et L, tramway T2). Un réseau de bus dense permet de relier les différents quartiers du territoire aux gares. Toutefois, ces lignes souffrent de conditions de circulation difficiles, notamment en heures de pointe, pénalisant ainsi leur efficacité et leur régularité.

Le projet Bus Entre Seine vise à améliorer les performances du réseau de bus et les conditions de déplacements des voyageurs, par des aménagements adaptés au territoire. Il comprend deux volets distincts et complémentaires :

- **Des voies dédiées aux bus** : entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Corneilles-en-Parisis). Elles permettront d'améliorer significativement l'efficacité des lignes de bus, en les affranchissant des aléas de la circulation. Ces voies dédiées s'accompagnent de la mise en œuvre d'un itinéraire cyclable tout au long du tracé, et d'une requalification des espaces publics ;
- **Des mesures d'accompagnement**, permettant d'optimiser les temps de parcours, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Corneilles-en-Parisis et Sartrouville. Elles comprennent la priorité aux carrefours à feux et l'aménagement des principales stations. Les impacts des mesures d'accompagnement sont limités, elles ne nécessitent pas d'acquisitions foncières ni de réaménagements de la voirie de façade à façade.

Le projet Bus Entre Seine renforcera ainsi la régularité des lignes et réduira les temps de trajets. Il permettra ainsi d'améliorer les conditions de rabattement vers le réseau structurant (Train, RER, Tramway).

La ligne 272 (Gare d'Argenteuil – Sartrouville RER) et la ligne 3 (Pont de Bezons – Gare de Corneilles-en-Parisis) sont concernées sur la totalité de leur itinéraire, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service.

D'autres lignes de bus pourront bénéficier des aménagements (lignes 2, 4, 6, 8, 9, 34, 140, 262, 340, H). L'itinéraire de certaines lignes sera restructuré de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements.

L'aménagement de voies dédiées aux bus s'accompagnera d'une requalification des espaces publics, avec notamment des aménagements favorisant les modes doux (aménagements cyclables continus, trottoirs qualitatifs) et des aménagements paysagers, pour un meilleur cadre de vie.

Les principales caractéristiques techniques du projet Bus Entre Seine sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

Caractéristiques du projet Bus Entre Seine					
Longueur	Voies dédiées : 8,2 km Mesures d'accompagnement à Corneilles-en-Parisis : environ 3 km Mesures d'accompagnement à Sartrouville : environ 5 km				
Nombre de stations	Voies dédiées : 18 stations Mesures d'accompagnement Corneilles-en-Parisis : 8 stations dont 3 réaménagées Mesures d'accompagnement Sartrouville : 15 stations dont 9 réaménagées				
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> • 4 pôles d'échanges majeurs : Argenteuil, Pont de Bezons, Sartrouville et Corneilles-en-Parisis • Connexions avec 5 lignes structurantes : RER A, Trains J et L, T2, futur T11 Express prolongé 				
Fréquentation attendue	<ul style="list-style-type: none"> • 6 200 voyageurs bénéficiant des voies dédiées à l'heure de pointe du matin • Charge dimensionnante : 2 200 voyageurs • 55 000 voyageurs / jour bénéficiant des voies dédiées • 62 000 voyageurs / jour bénéficiant du projet d'ensemble 				
Fréquences de passage prévues	<table border="0"> <tr> <td>Ligne 272 :</td> <td>Ligne 3 :</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Heures de pointe : 6 min • Heures creuses : 8 à 15 min </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • Heures de pointe : 10 min • Heures creuses : 15 à 20 min </td> </tr> </table>	Ligne 272 :	Ligne 3 :	<ul style="list-style-type: none"> • Heures de pointe : 6 min • Heures creuses : 8 à 15 min 	<ul style="list-style-type: none"> • Heures de pointe : 10 min • Heures creuses : 15 à 20 min
Ligne 272 :	Ligne 3 :				
<ul style="list-style-type: none"> • Heures de pointe : 6 min • Heures creuses : 8 à 15 min 	<ul style="list-style-type: none"> • Heures de pointe : 10 min • Heures creuses : 15 à 20 min 				
Amplitude horaire prévue	<table border="0"> <tr> <td>Ligne 272 : 5h00 - 1h00</td> <td>Ligne 3 : 5h15 - 0h00</td> </tr> </table>	Ligne 272 : 5h00 - 1h00	Ligne 3 : 5h15 - 0h00		
Ligne 272 : 5h00 - 1h00	Ligne 3 : 5h15 - 0h00				
Temps de parcours aux heures de pointe	<table border="0"> <tr> <td>Vers le pont de Bezons :</td> <td>Depuis le pont de Bezons :</td> </tr> <tr> <td> <ul style="list-style-type: none"> • depuis la gare d'Argenteuil : 21 min 30 • depuis Berry : 11 min 30 • depuis la gare de Corneilles : 23 min 30 • depuis Sartrouville RER : 31 min 30 </td> <td> <ul style="list-style-type: none"> • vers la gare d'Argenteuil : 19 min 30 • vers Berry : 10 min 30 • vers la gare de Corneilles : 22 min 30 • vers Sartrouville RER : 37 min 30 </td> </tr> </table>	Vers le pont de Bezons :	Depuis le pont de Bezons :	<ul style="list-style-type: none"> • depuis la gare d'Argenteuil : 21 min 30 • depuis Berry : 11 min 30 • depuis la gare de Corneilles : 23 min 30 • depuis Sartrouville RER : 31 min 30 	<ul style="list-style-type: none"> • vers la gare d'Argenteuil : 19 min 30 • vers Berry : 10 min 30 • vers la gare de Corneilles : 22 min 30 • vers Sartrouville RER : 37 min 30
Vers le pont de Bezons :	Depuis le pont de Bezons :				
<ul style="list-style-type: none"> • depuis la gare d'Argenteuil : 21 min 30 • depuis Berry : 11 min 30 • depuis la gare de Corneilles : 23 min 30 • depuis Sartrouville RER : 31 min 30 	<ul style="list-style-type: none"> • vers la gare d'Argenteuil : 19 min 30 • vers Berry : 10 min 30 • vers la gare de Corneilles : 22 min 30 • vers Sartrouville RER : 37 min 30 				

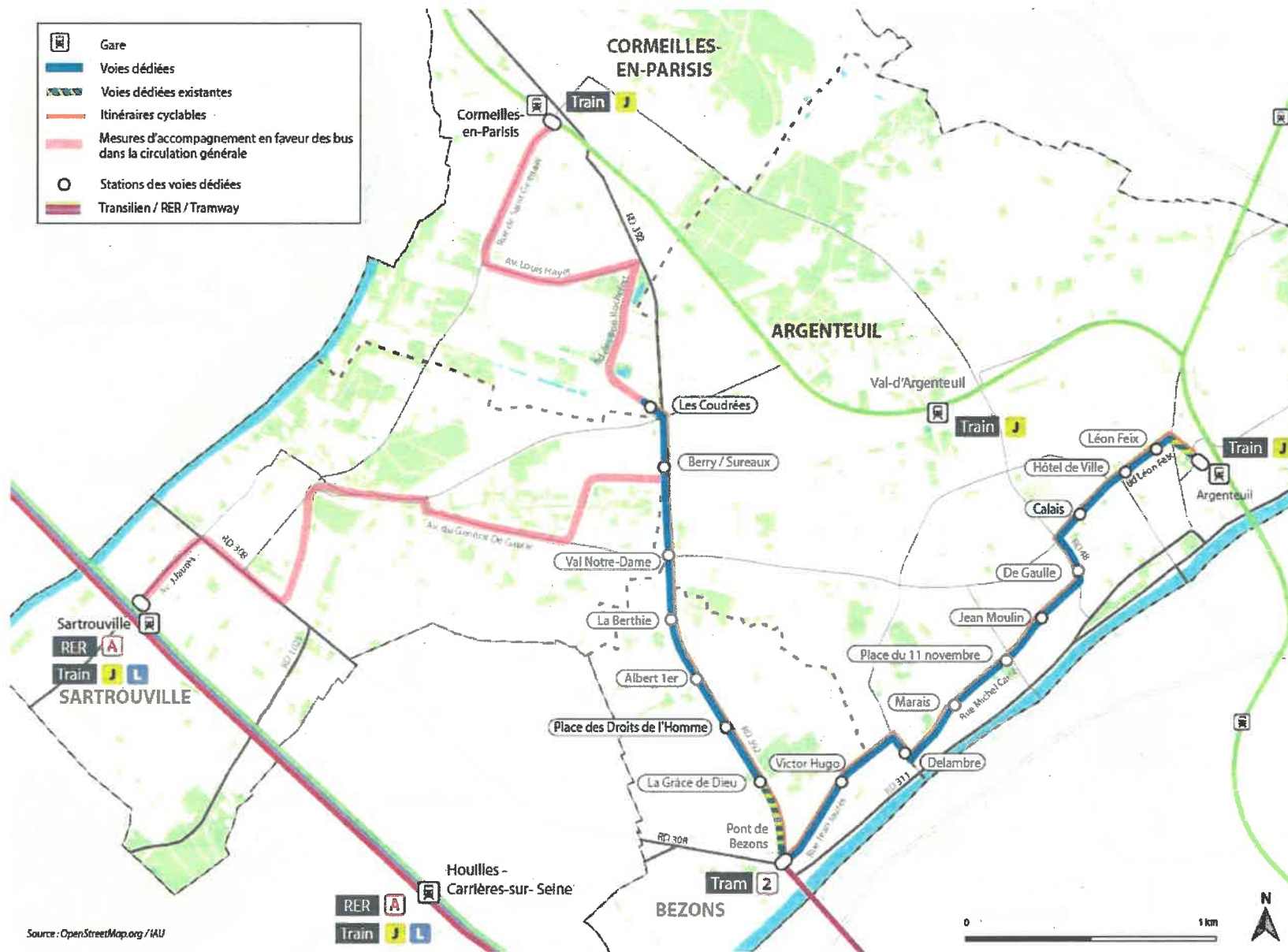


Figure 2 : Carte de présentation générale du projet Bus Entre Seine

2.2. CONSISTANCE DU PROJET POUR LA COMMUNE DE CORMEILLES-EN-PARISIS

2.2.1. Voies dédiées

2.2.1.1. PRINCIPES GENERAUX DES VOIES DEDIEES

Sur un linéaire d'environ 8,2 km, les voies dédiées seront affectées à la circulation des bus (couloirs bus, sites propres bidirectionnels et monodirectionnels). Elles pourront accueillir plusieurs lignes de bus avec des gabarits différents, sur tout ou partie de leur itinéraire.

Deux lignes sont concernées par le projet Bus Entre Seine sur la totalité de leur itinéraire, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service :

- La ligne 272 (RATP) qui emprunte les principaux axes et dessert les pôles d'échanges du projet : gare d'Argenteuil, Pont de Bezons, Val Notre-Dame, gare de Sartrouville.
- La ligne 3 (R'Bus - Transdev) qui relie la gare de Cormeilles-en-Parisis au Pont de Bezons en passant par Val Notre-Dame.

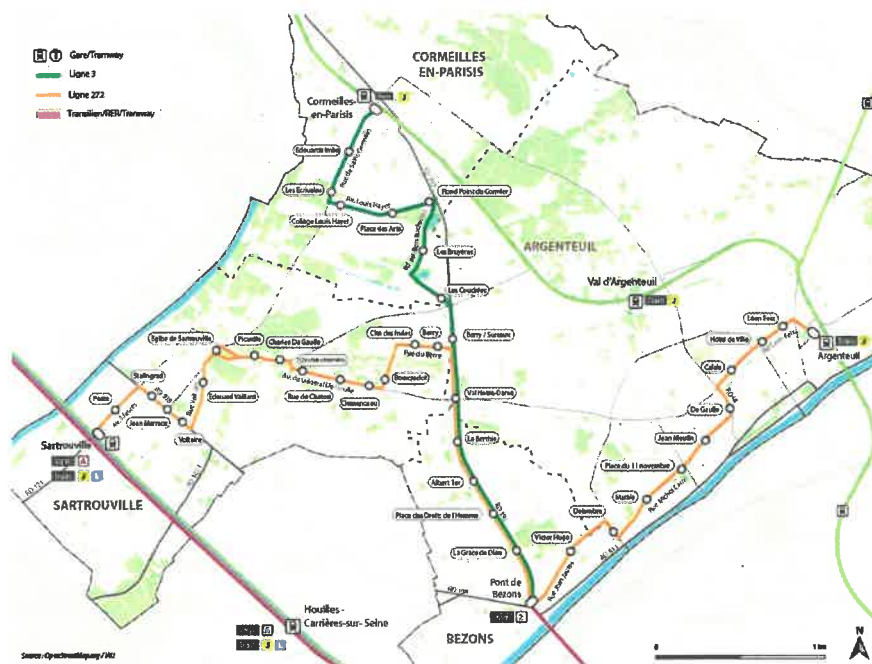


Figure 3 : Itinéraire des lignes 3 et 272

D'autres lignes de bus pourront bénéficier des aménagements (lignes 2, 4, 6, 8, 9, 34, 140, 262, 340, H). L'itinéraire de certaines lignes sera restructuré de manière à profiter de manière optimale des nouveaux aménagements.

Le principe des voies dédiées repose sur plusieurs éléments :

- des aménagements réservés aux bus afin de faciliter au maximum l'exploitation des lignes de bus ;
- une identité commune via les aménagements de voirie et les stations ;
- une priorité aux carrefours à feux : un système de détection en amont du carrefour permet le passage au vert et le franchissement prioritaire des bus ;
- un itinéraire cyclables déployé en parallèle des aménagements bus ;
- des aménagements piétons et paysagers confortables et sécurisés.

2.2.1.2. PRINCIPES RETENUS SUR CORMEILLES-EN-PARISIS

Dans le cadre du projet Bus Entre Seine, la voirie réaménagée sur la commune de Cormeilles-en-Parisis est le boulevard du Parisis. L'aménagement retenu est un couloir d'approche.

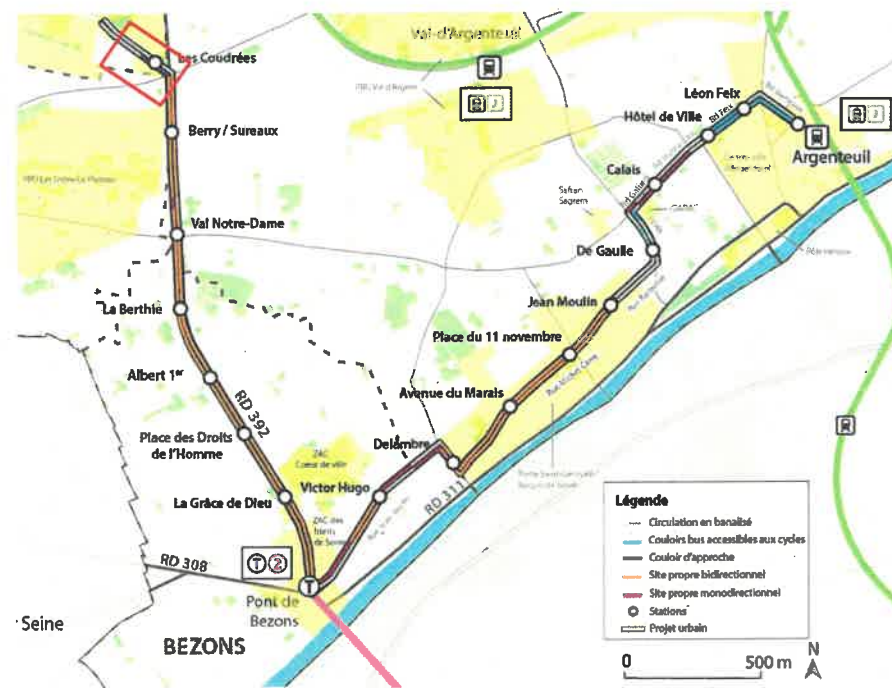


Figure 4 : Aménagements bus retenus sur les voies dédiées

2.2.2. Principes généraux d'insertion

L'insertion des voies dédiées nécessite de tenir compte du partage modal de la voirie avec les autres fonctionnalités : circulation générale, modes actifs, stationnement, etc.

Le projet Bus Entre Seine prévoit d'insérer la nouvelle infrastructure de manière harmonieuse en répondant aux spécificités des territoires traversés. Chaque aménagement proposé résulte des caractéristiques des différents secteurs :

- l'emprise disponible (largeur des voiries empruntées) ;
- les besoins d'exploitation des lignes de bus ;
- les enjeux de circulation routière ;
- les enjeux de requalification urbaine ;
- les caractéristiques des activités riveraines (desserte, accès, etc.) ;
- l'expertise territoriale des partenaires locaux.

Dans le cas d'emprises contraintes, les marges de manœuvre pour l'insertion d'un site propre bus sont les suivantes :

- les acquisitions foncières ;
- la réduction de la capacité viaire (réduction du nombre de voies, mise à sens unique) ;
- la réduction du stationnement ;
- la recherche de solutions alternatives pour les itinéraires cyclables (mixité cycle / automobile, zone 30, etc.) ;
- la recherche d'un compromis sur la performance des transports collectifs (site propre alterné, site propre monodirectionnel, couloir bus, etc.).

Tout au long du tracé, l'objectif est ainsi de réaliser des infrastructures permettant de garantir la performance des lignes de bus, tout en aménageant le territoire de manière qualitative et en limitant les acquisitions foncières et les impacts sur la vie locale et les conditions de circulation.

Les principaux types d'insertion envisagés pour les aménagements bus en section courante sur le tracé sont les suivants (exemple présentant un double sens de circulation automobile, sans stationnement) :

- Le site propre bidirectionnel axial :

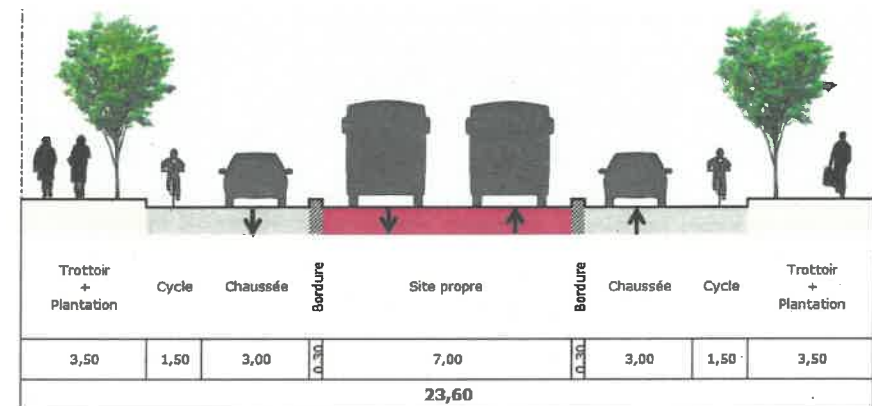


Figure 5 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel axial

- Le site propre bilatéral (couloirs bus ouverts aux cycles) :

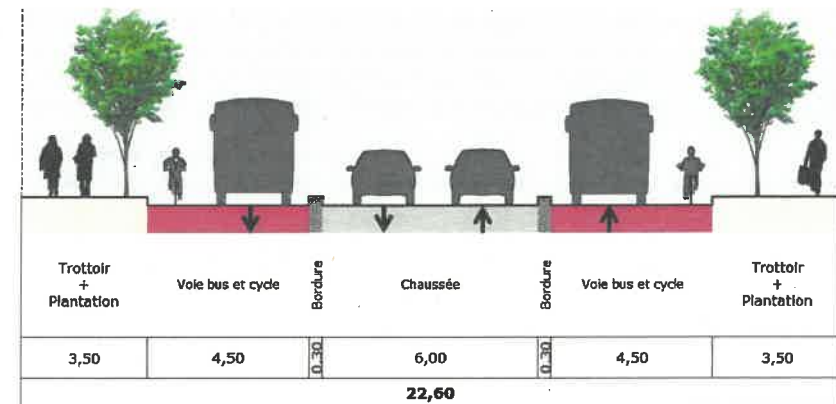


Figure 6 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bilatéral

- Le **site propre monodirectionnel** : il favorise un sens de circulation bus et propose une mixité entre circulation générale et bus dans l'autre sens.

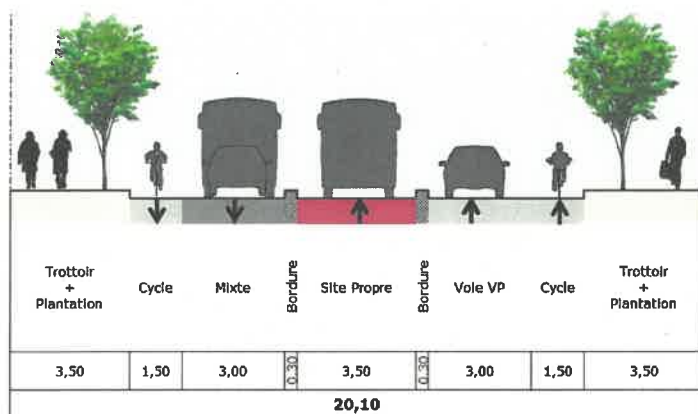


Figure 7 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre monodirectionnel

- **Circulation en banalisée** : les bus partagent la voirie avec les autres modes (ci-dessous, cas de la zone 30).

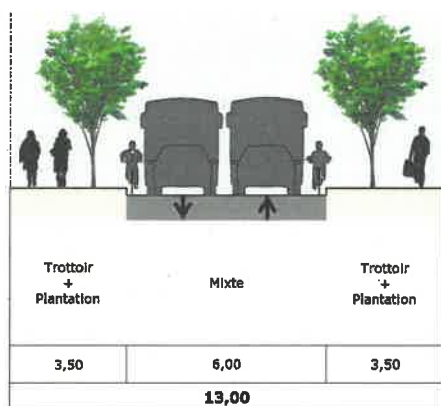


Figure 8 : Coupe type pour l'insertion de circulation en banalisée

D'autres types d'insertion (site propre bidirectionnel latéral, couloir bus monodirectionnel) sont aussi prévus ponctuellement.

2.2.3. Mesures d'accompagnement

2.2.3.1. PRESENTATION GENERALE DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les mesures d'accompagnement sont complémentaires aux voies dédiées en vue d'améliorer les performances du réseau de bus :

- Les voies dédiées améliorent la régularité et les temps de parcours des lignes de bus en les affranchissant des aléas de la circulation entre la gare d'Argenteuil, le Pont de Bezons, le quartier des Indes (Sartrouville) et le boulevard du Parisis (Corneilles-en-Parisis) ;
- Les mesures d'accompagnement optimisent les conditions de circulation, la régularité et la lisibilité des lignes de bus dans la circulation générale, vers les gares de Corneilles-en-Parisis et Sartrouville.

L'ensemble de ces mesures permettent de mettre en œuvre un réseau de lignes de bus efficaces, fiables, tout en étant adaptées aux contextes urbains traversés.

Les itinéraires bus reliant les voies dédiées aux gares de Sartrouville et Corneilles-en-Parisis seront parcourus par les bus dans la circulation générale. Des aménagements de voies dédiées n'ont pas été retenus en raison de contraintes techniques (impacts circulation, stationnement, foncier) et/ou de l'absence d'opportunité au regard des conditions de circulation routière et des niveaux de fréquentation attendus des lignes de bus.

Toutefois, afin d'optimiser la performance et la régularité des lignes de bus sur ces sections, des mesures d'accompagnement sont proposées :

- Mise en place de la priorité aux carrefours à feux pour favoriser la circulation des bus en carrefour ;
- Réaménagement des stations majeures afin de répondre aux critères d'accessibilité d'un projet de bus à haut niveau de service (accessibilité PMR, confort des usagers, qualité de l'exploitation, etc.).

Ces aménagements permettent de :

- Limiter les impacts, notamment en termes d'acquisitions foncières, de stationnement et de conditions de circulation, dans des secteurs très denses et circulés ;
- Optimiser le fonctionnement des lignes (optimisation des temps d'échanges voyageurs, priorité aux feux) ;
- Compléter les aménagements des voies dédiées afin d'assurer des liaisons de gare à gare performantes.

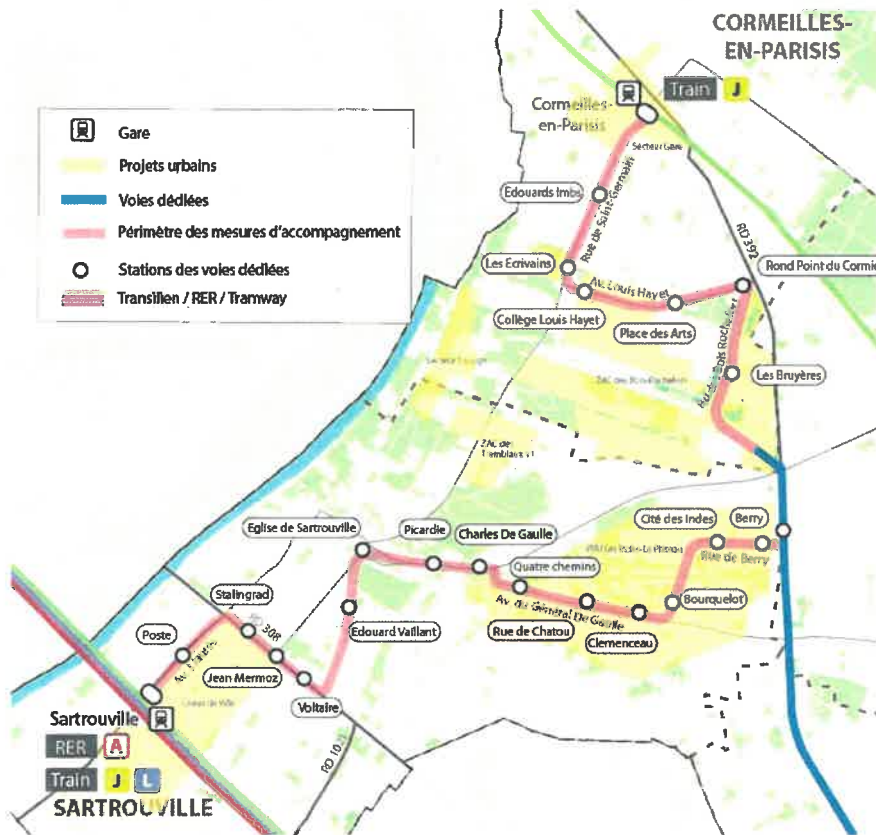


Figure 9 : Tracé des mesures d'accompagnement (MA)

> Réaménagement des stations

Sur les mesures d'accompagnement, le projet Bus Entre Seine prévoit le réaménagement des arrêts de bus pour favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et optimiser les conditions d'exploitation des lignes de bus (accostage, réinsertion dans la circulation, etc.). Les stations réaménagées seront détaillées ci-après.

Plusieurs types d'intervention sont prévus, tenant compte notamment des fréquences des lignes desservant chaque arrêt et des matériels roulants exploités (déplacement et allongement de quai, mise aux normes et allongement de quai, mise aux normes de quai sans allongement, modification du mobilier, suppression de l'arrêt).

Le projet d'insertion du projet Bus entre Seine prévoit un travail ciblé sur les stations pour les deux lignes de mesure d'accompagnement (lignes 3 et 272). Tout comme pour les stations dédiées, ces espaces doivent être confortables, apporter aux usagers toutes les commodités nécessaires pour informer les usagers et les mobiliers identitaires à l'ensemble de la ligne du Bus Entre Seine.

Des arceaux vélos seront mis en place à proximité de l'ensemble des stations des mesures d'accompagnement afin de favoriser la multimodalité.

> Priorité aux carrefours à feux

Pour gagner en régularité et fiabilité, tous les carrefours à feux situés sur l'itinéraire des lignes 3 et 272 seront équipés d'une priorité en faveur des bus.

L'objectif est de détecter un bus en approche du carrefour pour lui permettre un passage au feu vert sans attente ou avec une attente réduite.

2.2.3.2. PRINCIPES D'AMENAGEMENTS RETENUS SUR CORMEILLES-EN-PARISIS

Sur environ 3 kilomètres, des mesures d'accompagnement sont proposées sur la commune de Cormeilles-en-Parisis afin d'assurer de bonnes conditions d'accessibilité à la gare de Cormeilles-en-Parisis et de favoriser l'exploitation des bus tout en limitant les impacts sur l'environnement urbain.

Sur la commune de Cormeilles-en-Parisis, le tracé considéré pour le projet Bus Entre Seine est l'itinéraire de la ligne de bus 3 en situation projet, à savoir :

- Boulevard du Parisis ;
- Boulevard des Bois Rochefort ;
- Avenue Louis Hayet ;
- Rue de Saint-Germain.

Les mesures d'accompagnement à Cormeilles-en-Parisis portent sur :

- Le réaménagement des arrêts de bus afin de :
 - favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) et optimiser les conditions d'exploitation des lignes de bus (accostage, réinsertion dans la circulation, etc.) ;
 - créer l'identité d'une ligne à « haut niveau de service » grâce à un mobilier cohérent avec celui des stations des voies dédiées ;
 - apporter des services complémentaires en station (information voyageur, arceaux vélos, etc.).
- La mise en place de la priorité aux carrefours à feux,
- La modification de la priorité en faveur des bus sur les carrefours à perte de priorité.

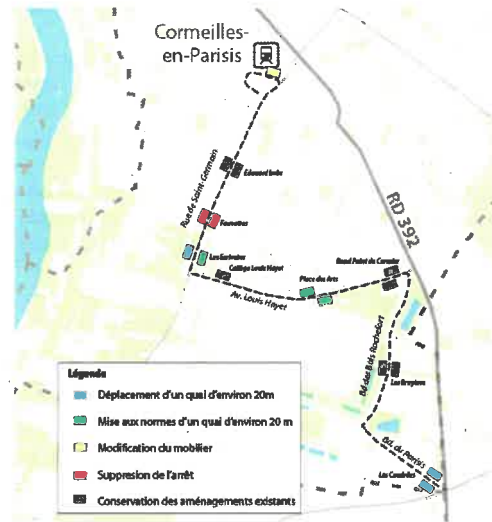


Figure 10 : Réaménagement de stations proposés à Cormeilles-en-Paris

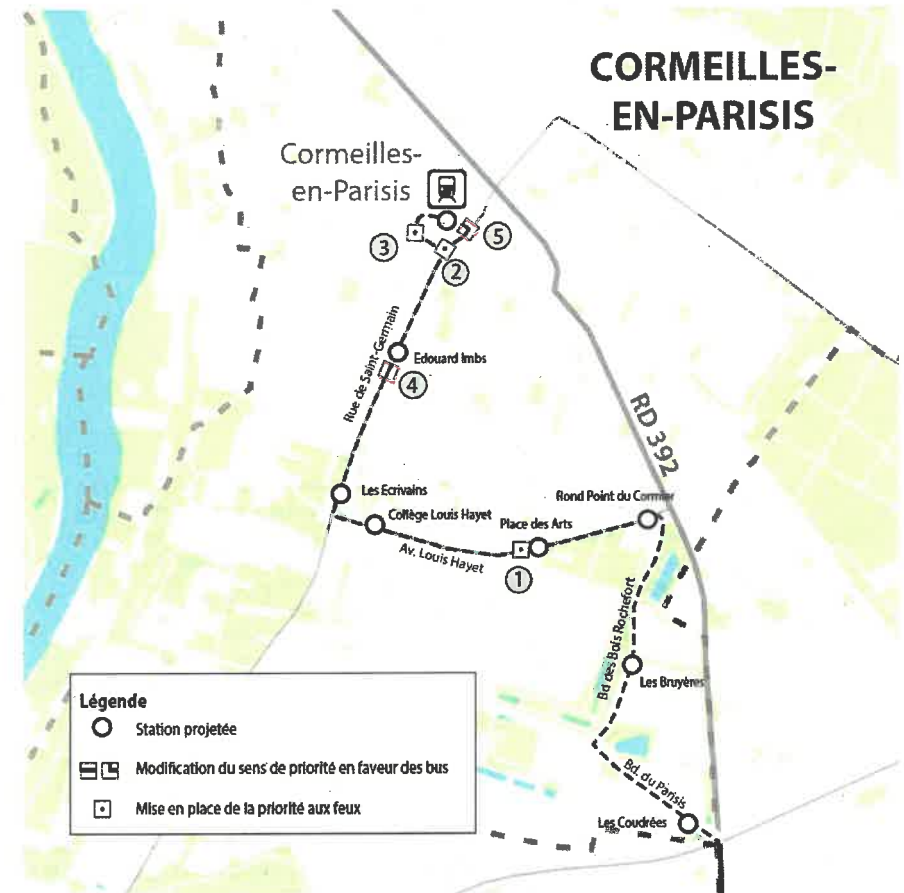


Figure 11 : Carrefours à équiper de priorité pour les bus à Cormeilles-en-Paris

- 1 - Avenue Louis Hayet / Rue des Frères Lumière ;
- 2 - Rue de Saint-Germain / Rue du Général Sarrail ;
- 3 - Rue du Général Sarrail / Rue du Lieutenant Edouard Vicario.
- 4 - Rue Saint Germain / Rue des Champs Guillaume : un STOP sera mis en place sur la rue des Champs Guillaume à la place de celui présent actuellement sur la rue Saint Germain afin de faciliter l'exploitation des bus sur cette rue.
- 5 - Rue Saint-Germain / Rue de Nancy : un cédez-le-passage sera mis en place pour les véhicules arrivant de la rue de Saint-Germain nord afin de faciliter le tourne-à-gauche des bus vers la gare routière.

2.3. CALENDRIER PREVISIONNEL

Sous réserve des procédures administratives et de la mise en place des financements, le calendrier prévisionnel de l'opération prévoit un démarrage des travaux en 2024 pour une durée estimée à 4 ans. La mise en service du projet est prévue à fin 2027.

2.4. SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET PRINCIPAUX IMPACTS DU PROJET

Le présent dossier faisant l'objet d'une évaluation environnementale, la synthèse des enjeux environnementaux, des impacts du projet et des mesures environnementales associées figurent dans la pièce G.5 du dossier d'enquête.

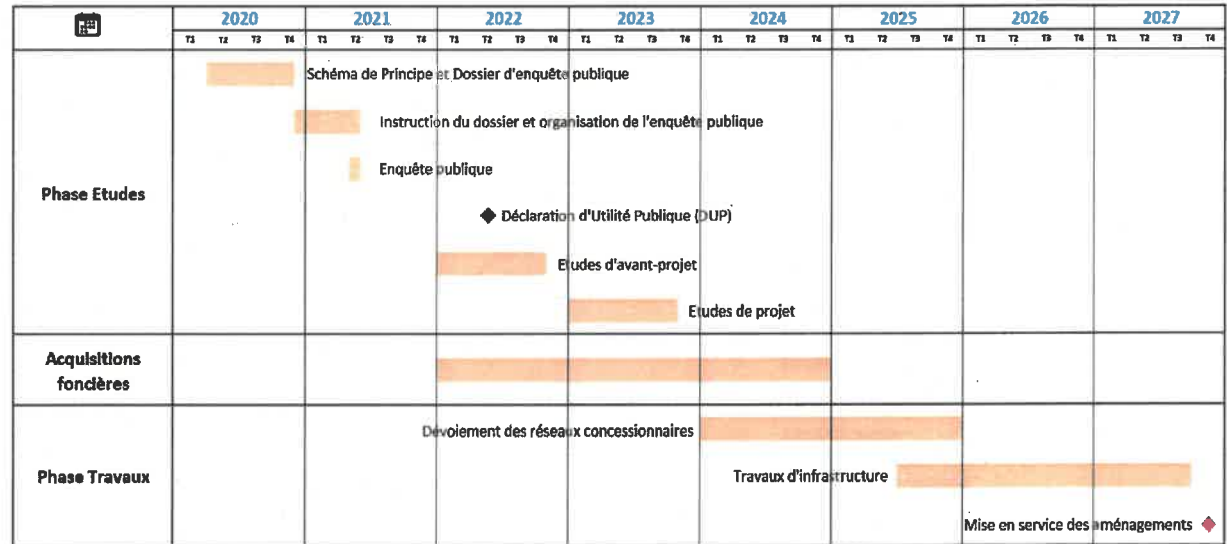


Figure 12 : Planning directeur simplifié

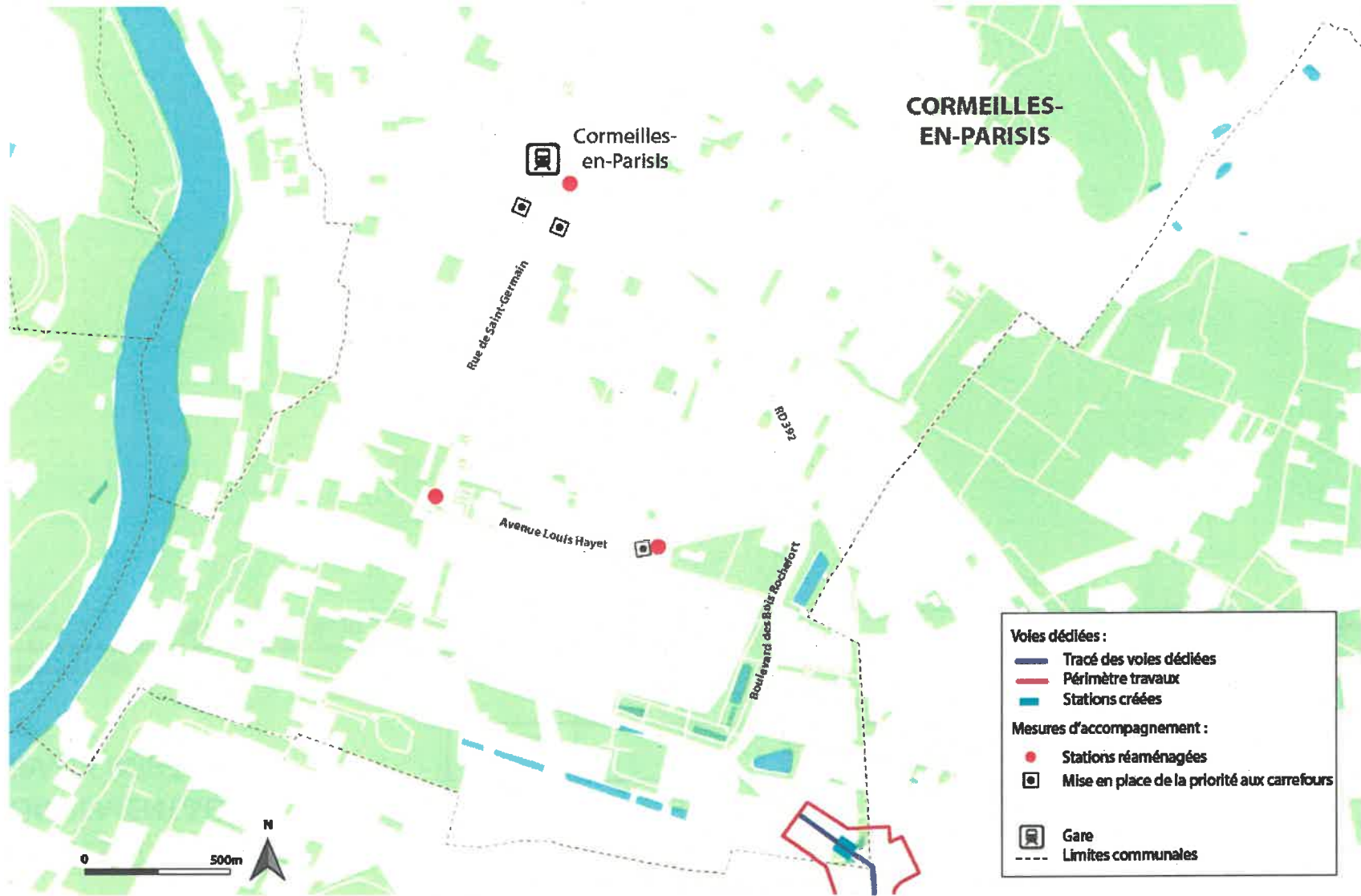


Figure 13 : Extraits du Plan général des travaux



3. Analyse de la compatibilité du document d'urbanisme de Cormeilles-en-Parisis

3.1. Le Rapport de présentation	20
3.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable	21
3.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation	22
3.4. Le règlement.....	23
3.4.1. Le plan de zonage	23
3.4.2. Les Espaces Boisés Classés (EBC)	23
3.4.3. Les Emplacements Réservés.....	23
3.4.4. Le règlement de zonage	25
3.5. Les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme	27
3.6. Synthèse des modifications à apporter	27

La commune de Cormeilles-en-Parisis est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme révisé le 17 octobre 2019.

Le Plan Local d'Urbanisme de Cormeilles-en-Parisis est composé des éléments suivants :

- Rapport de présentation ;
- Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) ;
- Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- Règlement : pièce écrite et document graphique ;
- Annexes.

L'analyse de la compatibilité des différentes pièces du PLU avec le projet a été réalisée à partir de la dernière version approuvée du PLU, soit celle du 17 octobre 2019.

3.1. LE RAPPORT DE PRESENTATION

- Généralités

Le rapport de présentation expose les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement d'urbanisme. Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services (article L.151-4 du Code de l'urbanisme).

Le rapport de présentation permet de justifier les orientations d'aménagement choisies en prenant en compte les besoins liés au développement de la commune.

- PLU de Cormeilles-en-Parisis

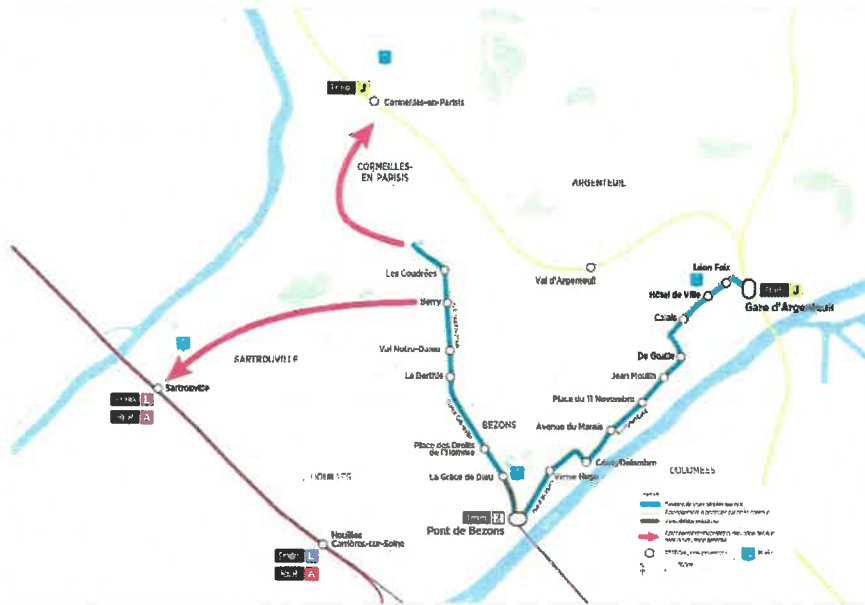
Le projet Bus entre Seine est mentionné dans le rapport de présentation au chapitre 4. Projets en cours : « Le projet "Bus entre Seine" (Argenteuil, Bezons-Sartrouville-Cormeilles) vise à améliorer les déplacements des voyageurs en aménageant des voies de bus dédiées ou grâce à des mesures d'accompagnement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

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



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

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



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



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

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

3.2. LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) expose les politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ainsi que les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. (L. 151-5 du Code de l'urbanisme).

Ces orientations sont issues du diagnostic du territoire exposé dans le rapport de présentation.

Ayant pour objectif prioritaire d'œuvrer pour un développement communal durable, le PADD de Cormelles-en-Parisis s'articule autour de 5 grands axes :

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

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

Tableau 1 Orientations d'aménagement de la commune de Cormelles-en-Parisis : axe 3 et 5.

Axe	Orientations spécifiques	Cohérence avec le projet
Axe 3 : N'oublier personne	<ul style="list-style-type: none"> - Développer le taux de logement social pour atteindre 25 % - Assurer la mixité et la cohésion sociale - Maintenir une activité agricole péri-urbaine de proximité : - Encadrer l'accueil des gens du voyage - Organiser les déplacements. Le projet de Bus entre Seine est inscrit au sein de cette orientation. Il permettra d'améliorer les déplacements des voyageurs. - Permettre la requalification de la RD392 - Organiser des liaisons entre espaces naturels et des liaisons douces à travers la ville : sentes, pistes cyclables - Améliorer le stationnement - Moderniser les liaisons numériques 	<p>Comme indiqué au sein de l'axe 3, le projet de Bus entre Seine va améliorer et faciliter les déplacements des voyageurs.</p> <p>Il n'impacte pas les activités agricoles et les stationnements existants sur la commune. Le projet n'est pas susceptible d'affecter le taux des logements sociaux ou la mixité et la cohésion sociale.</p> <p>Le projet est compatible avec cette orientation.</p>

Axe	Orientations spécifiques	Cohérence avec le projet
Axe 5 : Pour un avenir serein	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter l'exposition aux risques Industriels - Limiter l'exposition aux risques naturels - Gérer les eaux de ruissellement - Garantir un développement durable du territoire, notamment en développant les modes de transport alternatifs. 	<p>La commune souhaite favoriser un renouvellement urbain du tissu notamment en tenant compte des contraintes environnementales et en garantissant un développement durable du territoire. En l'occurrence, le développement des transports en commun est en cohérence avec le développement durable.</p> <p>Le projet de Bus entre Seine est compatible avec cette orientation.</p>

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

3.3. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION



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

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

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

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

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

Secteurs	Orientations des aménagement futurs	Compatibilité avec le projet
Secteur des Battiers	 <p><i>Secteur des Battiers - Corneilles-en-Parisis</i></p> <p>Ce secteur est situé au croisement des rues Riera et Christy, de Saint-Germain et de l'avenue Louis Hayet. Il comprend l'aménagement de serres municipales, d'un pôle culturel, de commerces et logements de fonctions, d'un gymnase ainsi qu'un complexe sportif et enfin des espaces publics paysagés.</p>	<p>Le projet prévoit des aménagements au droit de ce secteur : aménagements paysagers, réaménagement d'une station rue de Saint-Germain, etc. Il va assurer à terme une meilleure desserte de ce secteur et n'interfère pas de façon négative avec les aménagements prévus : il n'empiète pas sur les futures zones d'implantation de bâti et des aménagements paysagers sont également prévus au droit de la rue de Saint-Germain.</p> <p>Il est compatible avec cette OAP.</p>
Secteur des Bois Rochefort	 <ul style="list-style-type: none"> - Réalisation de parcs urbains et de liaisons douces ; - Création de logements ; - Accueil d'activités économiques variées ; - Implantation de noues. 	<p>Le projet de Bus entre Seine facilitera l'accessibilité de ce secteur (deux stations réaménagées et une mise en place de la priorité aux carrefours) et n'aura pas d'influence sur son aménagement. Il accompagnera le développement de ce secteur.</p> <p>Il est compatible avec cette OAP.</p>

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

3.4. LE REGLEMENT

3.4.1. Le plan de zonage

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

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

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

X

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

3.4.2. Les Espaces Boisés Classés (EBC)

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

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

✓

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

3.4.3. Les Emplacements Réservés

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

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

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

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

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

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

X

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

Tableau 2 : Présentation des ER concernés par le projet

Emplacement réservé	Localisation et interface avec les emprises projet	Destinataire	Superficie	Compatibilité
Ss : élargissement à 16 m rue de Saint-Germain		Cormeilles-en-Paris	890 m ²	L'aménagement nécessaire au droit de ce carrefour consistera en la mise en place de la priorité aux feux pour les bus. Le projet est compatible avec la présence de l'emplacement réservé Ss et ne nécessite ni sa modification, ni sa suppression.






3.4.4. Le règlement de zonage

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

- UB, UBb ;
- UL ;
- UI.

Tableau 3 : Zonages concernés par le projet

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

3.5. LES ELEMENTS DE VALEUR A PROTEGER AU TITRE DE L'ARTICLE L.151-19 DU CODE DE L'URBANISME

L'élément remarquable protégé n°16 Villa Suzanne est localisée entre les carrefours Rue de Saint-Germain /Rue du Général Sarrail et Rue Saint-Germain / Rue de Nancy au droit desquels des priorités pour les bus seront mises en place ou modifiées. Ces interventions mineures ne seront pas de nature à affecter l'élément remarquable n°16.

Le projet n'est concerné par aucun autre élément remarquable sur la commune de Cormeilles-en-Parisis.



La présente mise en compatibilité ne prévoit pas de modifier les éléments de valeur à protéger au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme.

3.6. SYNTHESE DES MODIFICATIONS A APPORTER

Afin de rendre compatible le Plan Local d'Urbanisme de Cormeilles-en-Parisis avec le projet, il convient de :

- modifier la liste des emplacements réservés présente en annexe du PLU,
- modifier le plan de zonage pour faire apparaître le nouvel emplacement réservé.

L'ensemble de ces modifications répondent à la nécessité de permettre la mise en œuvre d'un projet revêtant un caractère d'intérêt général. Le dossier d'enquête concourt en effet à la démonstration qui pourra permettre, à l'issue de l'enquête, à M. le Préfet de déclarer ce projet d'utilité publique.



4. Pièces adaptées dans le cadre de la mise en compatibilité

4.1. Le Rapport de présentation	29
4.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable	29
4.3. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	29
4.4. Le règlement.....	29
4.4.1. Légende du plan de zonage.....	29
4.4.1.1. La légende du plan de zonage opposable.....	30
4.4.1.2. La légende du plan de zonage mis en compatibilité.....	30
4.4.2. Extraits du plan de zonage	31
4.4.2.1. Plan de zonage opposable	31
4.4.2.2. Plan de zonage mis en compatibilité	32
4.4.3. La liste des emplacements réservés.....	33
4.4.3.1. La liste des emplacements réservés opposable	33
4.4.3.2. La liste des emplacements réservés mise en compatibilité	34
4.4.4. Le règlement.....	35

4.1. LE RAPPORT DE PRESENTATION

Le rapport de présentation n'est pas modifié.

4.2. LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable n'est pas modifié.

4.3. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Les OAP ne sont pas modifiées.

4.4. LE REGLEMENT

4.4.1. Légende du plan de zonage

La légende du plan de zonage est modifiée pour intégrer la modification de la liste des emplacements réservés.

4.4.1.1. LA LEGENDE DU PLAN DE ZONAGE OPPOSABLE

Département du Val d'Oise (95)

Plan Local d'Urbanisme
de
CORMEILLES-en-PARIS

Plan de zonage 1/2000

Pièce n° 6-3

Document Approbé

Titre de vote
Mairie, Mairie Intercommunale
Mairie Communale de Paris
Tel. : 01 39 81 41 00

LEGENDE

Limite de zone ou de secteur

ZONES URBAINES

UA Centre ancien et secteur de la gare comportant des habitations et activités diverses

UB Zone à caractère résidentiel mixte comportant des services, commerces et activités

UD Zone à vocation principale d'habitat, permettant une mixité de fonctions compatibles avec la fonction résidentielle correspondante au secteur de projet du plan de zonage

UH Zone à caractère résidentiel réservée principalement aux habitations individuelles

UE Zone d'activités économiques

UL Zone d'équipements publics ou d'intérêt collectif

UP Zone à vocation principale d'habitat, permettant une mixité de fonctions, correspondant au secteur de berge de Seine

ZONES D'URBANISATION NOUVELLE

[ZANU] Zone d'urbanisation future à vocation principale d'habitat

ZONES AGRICOLES

A Zone agricole à protéger en raison du potentiel agronomique biologique ou économique des terres agricoles

ZONES NATURELLES ET FORESTIERES

N Zone naturelle à protéger en fonction de la qualité du paysage et des éléments qui la composent

Code	Intitulé de la zone	Description	Superficie (ha)
UA	Centre ancien et secteur de la gare	comportant des habitations et activités diverses	120
UB	Zone à caractère résidentiel mixte	comportant des services, commerces et activités	180
UD	Zone à vocation principale d'habitat	permettant une mixité de fonctions compatibles avec la fonction résidentielle correspondante au secteur de projet du plan de zonage	250
UH	Zone à caractère résidentiel réservée	principalement aux habitations individuelles	150
UE	Zone d'activités économiques		80
UL	Zone d'équipements publics ou d'intérêt collectif		40
UP	Zone à vocation principale d'habitat	permettant une mixité de fonctions, correspondant au secteur de berge de Seine	100
[ZANU]	Zone d'urbanisation future	à vocation principale d'habitat	100
A	Zone agricole	à protéger en raison du potentiel agronomique biologique ou économique des terres agricoles	1200
N	Zone naturelle	à protéger en fonction de la qualité du paysage et des éléments qui la composent	200

PROTECTION DU PAYSAGE

Espace boisé classé

Protection des haies des massifs boisés de plus de 100 ha

① Élément remarquable protégé (L.151-19 & 23° du C.U.)

- | | |
|--|--|
| 1. Mairie - bâtiments anciens | 14. Le Pondsou |
| 2. Eglise Saint Martin | 15. Maison Guy-Pon |
| 3. Monument aux morts | 16. Villa Suzanne |
| 4. Fort de Cormelles | 17. Enquerne |
| 5. Village du chemin de fer | 18. Château Lamoignon |
| 6. Gare | 19. Hôtel de la Providence |
| 7. Groupe scolaire Jules Ferry | 20. Rue Victor Hugo |
| 8. Groupe scolaire Maurice Bernreau | 21. Allée de l'Union |
| 9. Ancienne école Théobald Chabreau | 22. Jardin de la Fondation Léopold Mauraes |
| 10. Fontaine Saint Martin et font de Maitray | 23. Parc Sportivoirger |
| 11. Place Clauchois | 24. Rue Pierre Dubouff |
| 12. Parc Mazon | 25. Parc et jardin rue Louis Comte |
| 13. Parc Châtelet | 26. Parc et jardin rue de Montigny |

Zone non agricole et marge de recul de part et d'autre de l'A15

Secteur affecté par le bruit (limites préfectorales du 27/09/2001, isolement acoustique des bâtiments d'habitation)

Axe de ruisseau

Zone inondable (PPR Seine)

Zone de mouvements de terrain (PPR/MT cartiers / gypse)

4.4.1.2. LA LEGENDE DU PLAN DE ZONAGE MIS EN COMPATIBILITE

Département du Val d'Oise (95)

Plan Local d'Urbanisme
de
CORMEILLES-en-PARIS

Plan de zonage 1/2000

Pièce n° 6-3

Document Approbé

Titre de vote
Mairie, Mairie Intercommunale
Mairie Communale de Paris
Tel. : 01 39 81 41 00

LEGENDE

Limite de zone ou de secteur

ZONES URBAINES

UA Centre ancien et secteur de la gare comportant des habitations et activités diverses

UB Zone à caractère résidentiel mixte comportant des services, commerces et activités

UD Zone à vocation principale d'habitat, permettant une mixité de fonctions compatibles avec la fonction résidentielle, correspondant au secteur de projet du plan de zonage

UH Zone à caractère résidentiel réservée principalement aux habitations individuelles

UE Zone d'activités économiques

UL Zone d'équipements publics ou d'intérêt collectif

UP Zone à vocation principale d'habitat, permettant une mixité de fonctions, correspondant au secteur de berge de Seine

ZONES D'URBANISATION NOUVELLE

[ZANU] Zone d'urbanisation future à vocation principale d'habitat

ZONES AGRICOLES

A Zone agricole à protéger en raison du potentiel agronomique biologique ou économique des terres agricoles

ZONES NATURELLES ET FORESTIERES

N Zone naturelle à protéger en fonction de la qualité du paysage et des éléments qui la composent

Code	Intitulé de la zone	Description	Superficie (ha)
UA	Centre ancien et secteur de la gare	comportant des habitations et activités diverses	120
UB	Zone à caractère résidentiel mixte	comportant des services, commerces et activités	180
UD	Zone à vocation principale d'habitat	permettant une mixité de fonctions compatibles avec la fonction résidentielle correspondante au secteur de projet du plan de zonage	250
UH	Zone à caractère résidentiel réservée	principalement aux habitations individuelles	150
UE	Zone d'activités économiques		80
UL	Zone d'équipements publics ou d'intérêt collectif		40
UP	Zone à vocation principale d'habitat	permettant une mixité de fonctions, correspondant au secteur de berge de Seine	100
[ZANU]	Zone d'urbanisation future	à vocation principale d'habitat	100
A	Zone agricole	à protéger en raison du potentiel agronomique biologique ou économique des terres agricoles	1200
N	Zone naturelle	à protéger en fonction de la qualité du paysage et des éléments qui la composent	200

PROTECTION DU PAYSAGE

Espace boisé classé

Protection des haies des massifs boisés de plus de 100 ha

① Élément remarquable protégé (L.151-19 & 23° du C.U.)

- | | |
|--|--|
| 1. Mairie - bâtiments anciens | 14. Le Pondsou |
| 2. Eglise Saint Martin | 15. Maison Guy-Pon |
| 3. Monument aux morts | 16. Villa Suzanne |
| 4. Fort de Cormelles | 17. Enquerne |
| 5. Village du chemin de fer | 18. Château Lamoignon |
| 6. Gare | 19. Hôtel de la Providence |
| 7. Groupe scolaire Jules Ferry | 20. Rue Victor Hugo |
| 8. Groupe scolaire Maurice Bernreau | 21. Allée de l'Union |
| 9. Ancienne école Théobald Chabreau | 22. Jardin de la Fondation Léopold Mauraes |
| 10. Fontaine Saint Martin et font de Maitray | 23. Parc Sportivoirger |
| 11. Place Clauchois | 24. Rue Pierre Dubouff |
| 12. Parc Mazon | 25. Parc et jardin rue Louis Comte |
| 13. Parc Châtelet | 26. Parc et jardin rue de Montigny |

Zone non agricole et marge de recul de part et d'autre de l'A15

Secteur affecté par le bruit (limites préfectorales du 27/09/2001, isolement acoustique des bâtiments d'habitation)

Axe de ruisseau

Zone inondable (PPR Seine)

Zone de mouvements de terrain (PPR/MT cartiers / gypse)

4.4.2. Extraits du plan de zonage

4.4.2.1. PLAN DE ZONAGE OPPOSABLE

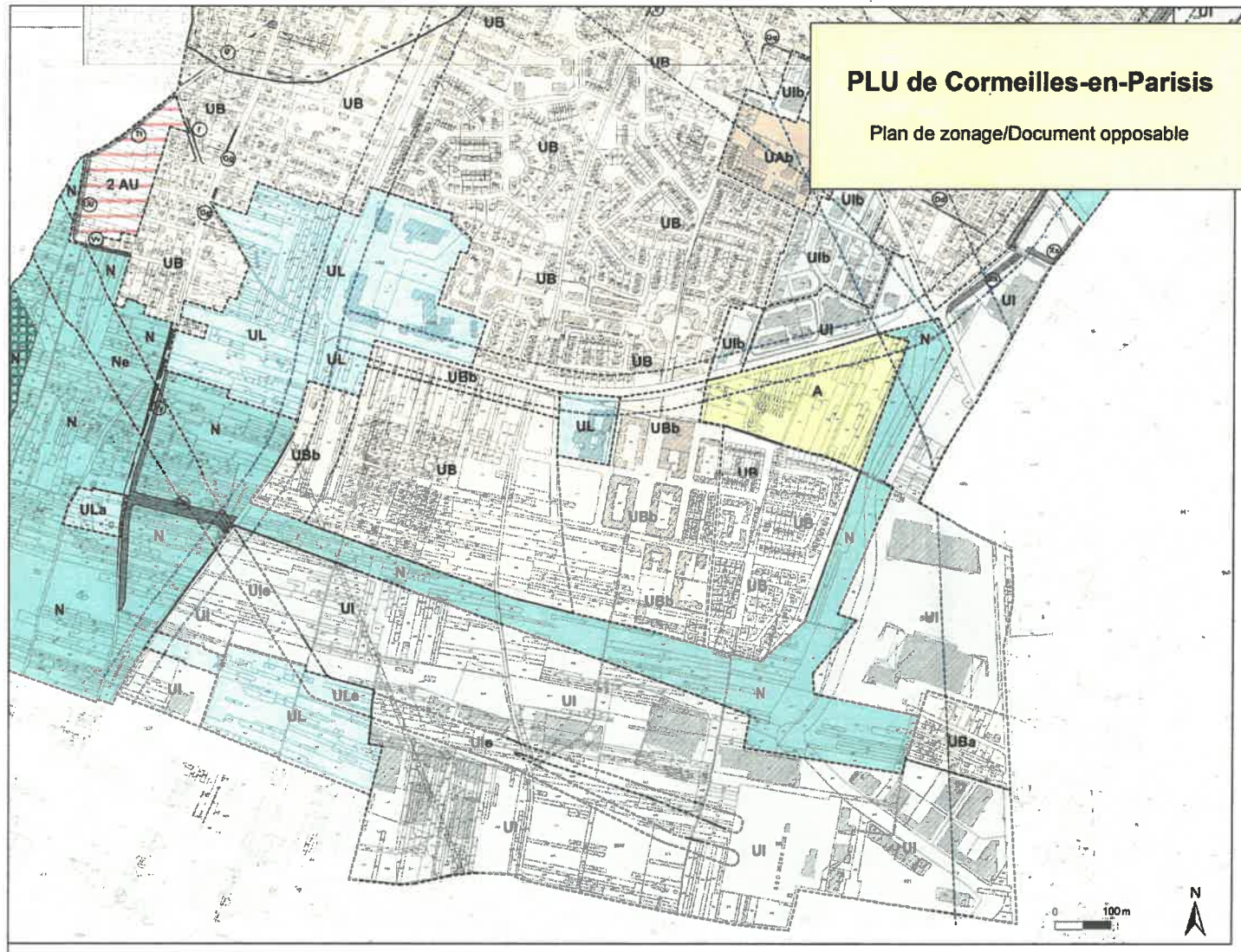


Figure 15 : Extrait du Plan de zonage de Cormeilles-en-Parisis (Sud) – version révisée du 17 octobre 2019

4.4.2.2. PLAN DE ZONAGE MIS EN COMPATIBILITE

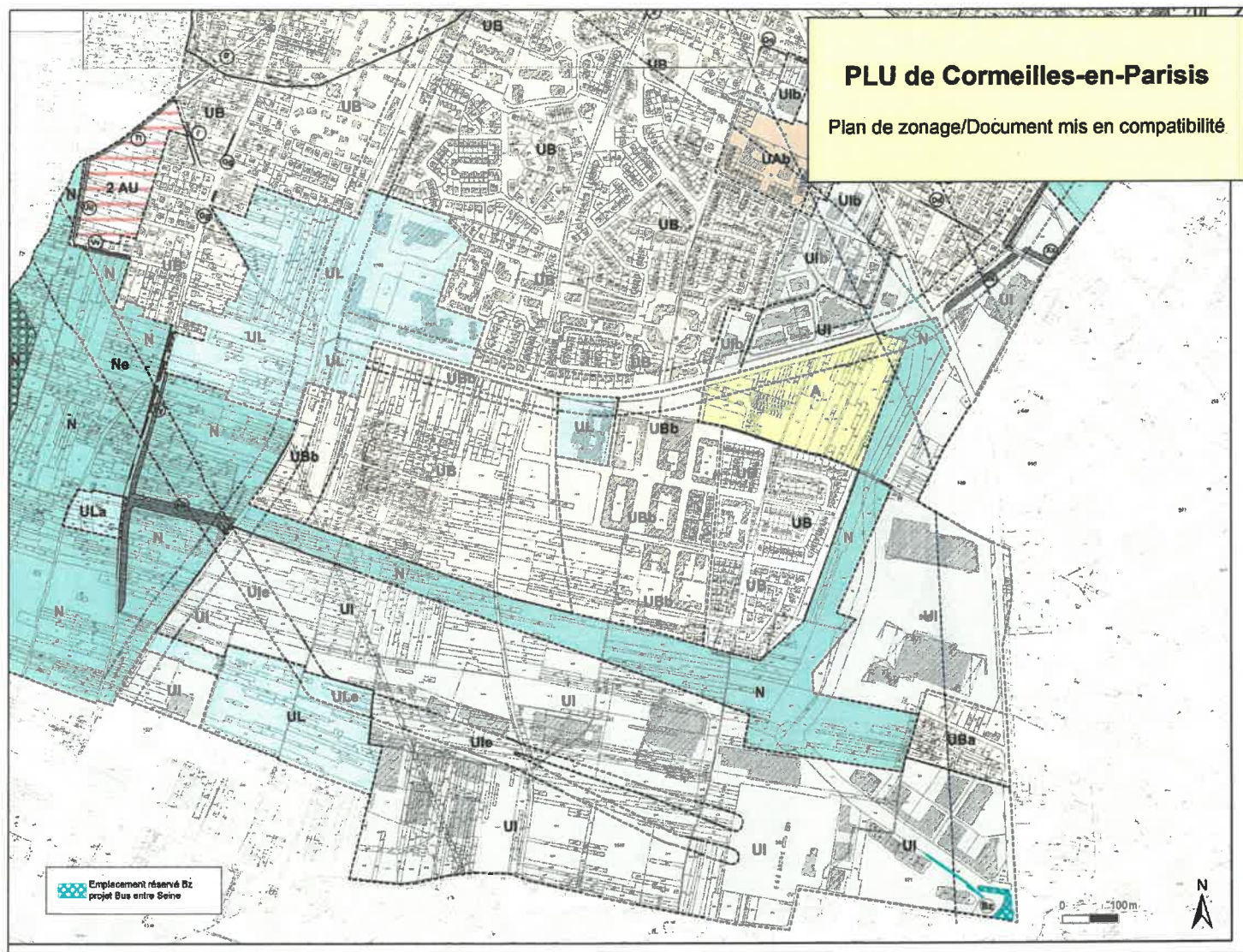


Figure 16 : Extrait du Plan de zonage de Cormeilles-en-Parisis (Sud) mis en compatibilité

4.4.3. La liste des emplacements réservés

4.4.3.1. LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES OPPOSABLE

LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

(articles L. 123-1-5, L. 123-2-b et c, R. 123-11-d et R. 123-12 du code de l'urbanisme en vigueur le 31/12/2015, articles L. 151-38 et 41 et R. 151-34, 38 et 50 du code de l'urbanisme depuis le 01/01/2016)

Repère au plan	Affectation de l'emplacement	Bénéficiaires (services ou collectivités chargés d'acheter le terrain)	Superficie approximative de l'emplacement
A	Élargissement à 8 m de la rue Massenet	commune	279 m ²
B	Élargissement à 8 m et 10 m selon la section de la rue Émile Zola	commune	426 m ²
C	Élargissement à 8 m de la rue des Grands Fonds	commune	36 m ²
D	Parc du Martray	commune	12 799 m ²
E	Élargissement à 8 m de la rue du Docteur Roux	commune	105 m ²
F	Parkings de proximité en bas de la rue Gabriel Péri	commune	1 650 m ²
G	Élargissement à 10 m de la rue de Franconville et du carrefour avec la rue Kieffer	Commune	1 000 m ²
H	Élargissement à 8 m et 10 m selon la section de la rue Emy-Hés-Prés	commune	88 m ²
I	Élargissement à 8 m de la rue des Épinettes	commune	42 m ²
J	Élargissement à 4 m et 7 m selon la section de la rue Mauberger	Commune	30 m ²
K	Élargissement à 8 m de la rue du Commandant Kieffer	Commune	242 m ²
L	Élargissement à 5 m et 8 m selon la section de la rue du Trou au Prêtre	Commune	282 m ²
M	Élargissement à 7 m et 8 m selon la section de la rue des Prébendes	commune	226 m ²
N	Élargissement à 8 m de la rue du Tir	Commune	266 m ²
O	Élargissements à 18 m ou 24 m selon la section de la RD 392	Commune	10 258 m ²
P	Élargissements à 8 m ou 12 m selon la section rue des Hautes Ruelles	Commune	163 m ²
Q	Élargissements à 8 m rue du Professeur Calmette	Commune	8 m ²
R	Élargissements à 7 m et 8 m selon la section rue de Strasbourg	commune	92 m ²
S	Élargissements à 7 m et 10 m selon la section rue du Professeur Vaillant	Commune	61 m ²
T	Élargissements à 8 m rue Jean Charcot	Commune	114 m ²

U	Élargissements à 8 m rue de la Mardelle	Commune	315 m ²
V	Élargissements à 8 m et 12 m selon la section rue de Chatou	commune	420 m ²
W	Extension de l'école Jules Ferry	Commune	316 m ²
X	Élargissements à 8 m rue de la Convention	commune	381 m ²
Y	Élargissements à 8 m rue des Rousselins	Commune	250 m ²
Z	Élargissements à 8 m rue des Épinettes	Commune	168 m ²
Aa	Élargissements à 8 m rue du Pommier Rond	Commune	137 m ²
Bb	Élargissements à 8 m rue Thiers	commune	41 m ²
Cc	Élargissements à 13 m rue Guynemert	Commune	23 m ²
Dd	Élargissements à 8 m rue du Pommiers	Commune	388 m ²
Ee	Aménagement d'une coulée verte et de circulations sur la voie Lambert	Commune	12 825 m ²
Gg	Élargissements à 7 m ou 12 m selon la section rue de Verdun	Commune	207 m ²
Hh	Prolongement du chemin des Alluets Accès à l'aire d'accueil des gens du voyage Voie de liaison Route de Seine - RD121	Commune	6 397 m ²
Ii	Élargissements à 8 m rue du Clos Compan	Commune	37 m ²
Jj	Élargissements à 16 m rue Charles Fourier	Commune	715 m ²
Kk	Élargissements à 10 m rue de la Frette	Commune	166 m ²
Ll	Élargissements à 8 m rue du Martray	Commune	100 m ²
Mm	Élargissements à 8 m ou 11 m selon la section de la rue de Montigny	Commune	496 m ²
Nn	Élargissements à 8 m rue Guy Patin	Commune	191 m ²
Oo	Élargissements à 8 m ou 16 m selon la section rue des Plâtriers	Commune	592 m ²
Pp	Élargissements à 6 m rue des Tartres	Commune	226 m ²
Qq	Élargissements à 8 m rue Thiers Prolongée	Commune	336 m ²
Rr	Élargissements à 16 m rue du Moulin Sud	Commune	516 m ²
Ss	Élargissements à 16 m rue de Saint Germain	Commune	890 m ²
Tt	Élargissements à 6 m chemin de la Mardelle	Commune	902 m ²
Uu	Élargissements à 12 m rue du chemin des Larts	Commune	1 118 m ²
Vv	Élargissements à 8 m de la rue des Picardes	Commune	289 m ²
Ww	Élargissement à 8 m de la rue Jean Bart, au carrefour de la rue Charles Fourier	Commune	79 m ²
Xx	Coulée verte connexion nord-sud du PRIF	Région Île-de-France (Agence des Espaces Verts)	2 630 m ²
Yy	Élargissement à 13 m rue des Alluets et rue de Verdun (sud)	Commune	2 792 m ²
Zz	Élargissement à l'angle des rues de Nancy et du Général Sarrail	Commune	52 m ²
Az	Élargissement Boulevard des Eaux	Commune	25 m ²
TOTAL			62 377 m² (environ 6,2 ha)

4.4.3.2. LA LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES MISE EN COMPATIBILITE

LISTE DES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS

(articles L.123-1-5, L.123-2-b et c, R.123-11-d et R.123-12 du code de l'urbanisme en vigueur le 31/12/2015, articles L.151-38 et 41 et R. 151-34, 38 et 50 du code de l'urbanisme depuis le 01/01/2016)

Repère au plan	Affectation de l'emplacement	Bénéficiaires (services ou collectivités chargés d'acheter le terrain)	Superficie approximative de l'emplacement
A	Élargissement à 8 m de la rue Massenet	commune	279 m ²
B	Élargissement à 8 m et 10 m selon la section de la rue Émile Zola	commune	426 m ²
C	Élargissement à 8 m de la rue des Grands Fonds	commune	36 m ²
D	Parc du Martray	commune	12 799 m ²
E	Élargissement à 8 m de la rue du Docteur Roux	commune	105 m ²
F	Parkings de proximité en bas de la rue Gabriel Péri	commune	1 650 m ²
G	Élargissement à 10 m de la rue de Franconville et du carrefour avec la rue Kieffer	Commune	1 000 m ²
H	Élargissement à 8 m et 10 m selon la section de la rue Emry-lès-Prés	commune	88 m ²
I	Élargissement à 8 m de la rue des Épinettes	commune	42 m ²
J	Élargissement à 4 m et 7 m selon la section de la rue Mauberger	Commune	30 m ²
K	Élargissement à 8 m de la rue du Commandant Kieffer	Commune	242 m ²
L	Élargissement à 5 m et 8 m selon la section de la rue du Trou au Prêtre	Commune	252 m ²
M	Élargissement à 7 m et 8 m selon la section de la rue des Prébendes	commune	226 m ²
N	Élargissement à 8 m de la rue du Tir	Commune	266 m ²
O	Élargissements à 18 m ou 24 m selon la section de la RD 392	Commune	10 258 m ²
P	Élargissements à 8 m ou 12 m selon la section rue des Hautes Ruelles	Commune	163 m ²
Q	Élargissements à 8 m rue du Professeur Calmette	Commune	8 m ²
R	Élargissements à 7 m et 8 m selon la section rue de Strasbourg	commune	92 m ²
S	Élargissements à 7 m et 10 m selon la section rue du Professeur Vaillant	Commune	61 m ²
T	Élargissements à 8 m rue Jean Charcot	Commune	114 m ²
U	Élargissements à 8 m rue de la Mardelle	Commune	315 m ²
V	Élargissements à 8 m et 12 m selon la section rue de Chatou	commune	420 m ²
W	Extension de l'école Jules Ferry	Commune	316 m ²

X	Élargissements à 8 m rue de la Convention	commune	381 m ²
Y	Élargissements à 8 m rue des Roussellins	Commune	250 m ²
Z	Élargissements à 8 m rue des Épinettes	Commune	168 m ²
Aa	Élargissements à 8 m rue du Pommier Rond	Commune	137 m ²
Bb	Élargissements à 8 m rue Thiers	commune	41 m ²
Cc	Élargissements à 13 m rue Guynemert	Commune	23 m ²
Dd	Élargissements à 8 m rue du Pommiers	Commune	388 m ²
Ee	Aménagement d'une coulée verte et de circulations sur la voie Lambert	Commune	12 825 m ²
Gg	Élargissements à 7 m ou 12 m selon la section rue de Verdun	Commune	207 m ²
Hh	Prolongement du chemin des Alluets Accès à l'aire d'accueil des gens du voyage Voie de liaison Route de Seine - RD121	Commune	6 397 m ²
Ii	Élargissements à 8 m rue du Clos Compan	Commune	37 m ²
Jj	Élargissements à 16 m rue Charles Fourier	Commune	715 m ²
Kk	Élargissements à 10 m rue de la Frette	Commune	186 m ²
Ll	Élargissements à 8 m rue du Martray	Commune	100 m ²
Mm	Élargissements à 8 m ou 11 m selon la section de la rue de Montigny	Commune	496 m ²

Nn	Élargissements à 8 m rue Guy Patin	Commune	191 m ²
Oo	Élargissements à 8 m ou 16 m selon la section rue des Piâtrières	Commune	592 m ²
Pp	Élargissements à 6 m rue des Tartres	Commune	226 m ²
Qq	Élargissements à 8 m rue Thiers Prolongée	Commune	336 m ²
Rr	Élargissements à 16 m rue du Moulin Sud	Commune	516 m ²
Ss	Élargissements à 16 m rue de Saint Germain	Commune	690 m ²
Tt	Élargissements à 6 m chemin de la Mardelle	Commune	902 m ²
Uu	Élargissements à 12 m rue du chemin des Larris	Commune	1 118 m ²
Vv	Élargissements à 8 m de la rue des Picardes	Commune	289 m ²
Ww	Élargissement à 8 m de la rue Jean Bart, au carrefour de la rue Charles Fourier	Commune	79 m ²
Xx	Coulée verte connexion nord-sud du PRIF	Région Île-de-France (Agence des Espaces Verts)	2 830 m ²
Yy	Élargissement à 13 m rue des Alluets et rue de Verdun (sud)	Commune	2 792 m ²
Zz	Élargissement à l'angle des rues de Nancy et du Général Sarrail	Commune	52 m ²
Az	Élargissement Boulevard des Eaux	Commune	25 m ²
Bz	Projet Bus entre Seine	IDFM	1 392 m ²
TOTAL			63 769 m ² (environ 6,4 ha)

Les surfaces, calculées au moyen d'un logiciel informatique, sont données à titre indicatif.

4.4.4. Le règlement

Le règlement n'est pas modifié.



5. Avis des PPA

Service de l'Urbanisme et de l'Aménagement Durable
Pôle Foncier

**Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées du
22 juin 2021, pour la mise en compatibilité des PLU des communes d'Argenteuil,
Bezons et Cormeilles-en-Parisis avec le projet d'aménagement dédié aux bus « Bus
entre Seine »**

1. Objet de la réunion

Lorsqu'une opération d'aménagement fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) et qu'elle n'est pas compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) d'une commune, celle-ci doit faire l'objet d'un examen conjoint de l'État, des communes et des personnes publiques associées notamment sur les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité des plans ; conformément à la procédure indiquée aux articles L.153-54 et suivants et R.153-14 du code de l'urbanisme.

Cette réunion porte sur l'examen conjoint du dossier d'utilité publique pour le projet d'aménagement dédié aux bus « Bus entre Seine » au bénéfice d'Ile-de-France Mobilités.

Ce projet implique une mise en compatibilité des PLU de 3 communes du Val-d'Oise : Argenteuil, Bezons et Cormeilles-en-Parisis.

L'enquête de DUP vaut enquête de mise en compatibilité des PLU des communes concernées. Ce procès-verbal a été établi à l'issue de la réunion. Il sera joint au dossier d'enquête publique.

2. Personnes publiques associées

Par courriel en date du 10 juin 2021, les personnes publiques associées ont été dûment convoquées à la réunion d'examen conjoint du 22 juin 2021 à 14h30. Les services invités à cette réunion ont reçu, en amont, les dossiers de mise en compatibilité des PLU.

Ont participé à cette réunion :

Services préfectoraux :

- Cédric KARI-HERKNER, Secrétaire Général de la sous-préfecture d'Argenteuil

Direction départementale des territoires :

- Fabienne ROQUIER-CHAVANES, Cheffe du service de l'urbanisme et de l'aménagement durable
- Annick ALLICO, Responsable du pôle urbanisme
- Mélanie PENNEC, Chargée d'études procédures
- Estelle MICHEL-PAPIN, Chargée d'études procédures
- Idir RABIA, instructeur et conseil ADS/fiscalité

1

Ile-de-France Mobilités :

- Donatienne CHI, Chargée de projet
- Bérengère CALMEL, Chargée de projet
- Héléna DEGOT, Expert Urbanisme
- Marie CUNCI, Urbanisme, stagiaire
- Camille GODFRIN, NGEROP, Service de l'environnement

Commune d'Argenteuil :

- Marthieu GUION, Directeur général des services techniques, Pôle Stratégie urbaine et ville durable
- Alexia Roussel, Directrice Développement Durable et Mobilités

Étaient excusés :

- L'Agence régionale de santé du Val-d'Oise
- Le Conseil Départemental du Val-d'Oise
- La commune de Bezons

Étaient absents :

- La Chambre des métiers et de l'artisanat du Val-d'Oise
- La Chambre du commerce et de l'industrie
- La Chambre d'Agriculture de la région Ile-de-France
- La DRIEE - Mission évaluation environnementale et bruit
- Le Conseil Régional d'Ile-de-France
- La Communauté d'agglomération Saint-Germain Boucles de Seine
- La Communauté d'agglomération Val Paris
- L'Établissement Public Territorial Boucle Nord de Seine de la Métropole du Grand Paris
- Le service départemental de l'Architecture du Val-d'Oise et du Patrimoine
- La commune de Cormeilles-en-Parisis

3. Examen des dispositions des PLU

- Introduction :

Fabienne ROQUIER-CHAVANES introduit la réunion et rappelle le contexte et l'objet de la réunion. Elle précise que les communes de Cormeilles-en-Parisis et Bezons ont été également convoquées à la réunion mais ne sont pas présentes. La commune de Bezons a transmis par mails des observations qui seront évoquées lors de la présentation du dossier de mise en compatibilité du PLU de Bezons avec le projet.

Elle donne la parole à Mme Donatienne CHI pour qu'elle présente les dossiers de mises en compatibilité des PLU.

- Présentation du projet :

Madame CHI présente le dossier du projet d'aménagement en faveur des Bus « Bus entre Seine ».

Deux lignes de bus seront concernées par les voies dédiées sur la totalité de leur itinéraire, soit 16,5km, bénéficiant ainsi d'un haut niveau de service, les lignes 3 et 272. Une seconde partie du projet sera concernée par des mesures d'accompagnement qui permettront d'optimiser les temps de parcours et la régularité des lignes de bus.

C'est un projet qui connecte les gares d'Argenteuil, de Cormeilles-en-Parisis et de Sartrouville en passant également par le pôle d'échange du pont de Bezons, qui permet les correspondances avec la ligne T2, et les futurs projets de lignes fortes sur le territoire, comme le prolongement du T11 jusqu'à Sartrouville.

Le projet s'adapte aux territoires traversés afin de renforcer la fiabilité et la qualité de dessertes locales des lignes de bus existantes. Ces aménagements bénéficieront à plusieurs lignes de bus du secteur, telles que les lignes 272 et 3.

2

Les principaux objectifs du Bus Entre Seine sont de faciliter les déplacements en améliorant le fonctionnement et les connexions des lignes de bus existantes tout en accompagnant le développement des modes actifs le long des voies dédiées, d'assurer un rabattement efficace avec les lignes de transport structurantes du réseau, d'accompagner le fort développement urbain du secteur et requalifier les espaces publics, notamment en faveur des modes actifs, et améliorer le cadre de vie.

Sont présentés les grands principes d'insertions qui ont guidé la conception des voies dédiées et les visions d'intention d'aménagement par grands secteurs du linéaire du projet :

- Centre ville d'Argenteuil : Réutilisation du couloir bus avenue Maurice Bertheaux, élargissement à 4,5 m des couloirs bus ouverts aux cycles, sites propres monodirectionnels boulevards J. d'Arc et Gallieni, des impacts sur le stationnement et certains alignements d'arbres.
- D'Argenteuil au Pont de Bezons : Site propre bidirectionnel en majorité, zone 30, création d'un axe paysager par la plantation d'alignements d'arbres, acquisitions foncières coordonnées avec Porte Saint-Germain/Berges de Seine perspective d'un aménagement cyclable rue H. Bartiusse à préciser.
- RD392 – de Bezons à Cormeilles : Site propre bidirectionnel, bandes cyclables continues, création d'un axe paysager avec la plantation d'alignements d'arbres, acquisitions foncières, en lien avec des emplacements réservés maintien de la station Albert 1er et optimisation des ouvertures / fermetures de carrefours en lien avec les collectifs.
- Boulevard du Paris à Cormeilles : Couloir d'approche (environ 150 m), pistes cyclables, 2 voies en sortie du giratoire vers la RD392 sud.

Des mesures complémentaires aux voies dédiées seront prévues. Il s'agira notamment de mettre en place de la priorité aux carrefours à feux et de réaménager des stations majeures.

Ces aménagements permettront de limiter les impacts, notamment en termes d'acquisitions foncières, de stationnement et de conditions de circulation, dans des secteurs très denses et circulés. Ils optimiseront le fonctionnement des lignes (optimisation des temps d'échanges voyageurs, priorité aux feux) et compléteront les aménagements des voies dédiées afin d'assurer des liaisons de gare à gare performantes.

Dans le cadre du projet, la doctrine Éviter, Réduire, Compenser (ERC) a été suivie. Cette doctrine a pour vocation de rappeler les principes qui doivent guider les porteurs de projets et l'administration afin de faire en sorte d'intégrer correctement l'ensemble des thématiques de l'environnement, y compris la protection de l'eau et de la biodiversité. Et ce, de la conception à l'exploitation du projet.

Madame CHI précise que l'autorité environnementale a rendu son avis en date du 3 juin 2021. Celui-ci fera l'objet d'un mémoire en réponse. Ces documents seront présents dans le dossier d'enquête publique.

Madame CHI rappelle les principaux bénéfices du projet :

- Des temps de parcours améliorés et des gains de régularités pour 62 000 voyageurs / jour,
- Un itinéraire cyclable continu le long des voies dédiées et des stationnements vélos à proximité des stations,
- Des espaces publics requalifiés en faveur des modes actifs, avec de nombreux alignements d'arbres,
- Des territoires denses mieux desservis et connectés au réseau de transport structurant.

Madame CHI laisse la parole à Madame GODFRIN afin de présenter les dossiers de mise en compatibilité.

Madame GODFRIN rappelle les champs d'application et la procédure de mise en compatibilité des PLU. Elle aborde les fondements juridiques de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU), ainsi que l'évaluation environnementale.

Elle rappelle que la déclaration d'utilité publique du projet emporte la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Dans le cadre du projet, il a été fait le choix de réaliser une évaluation environnementale du projet et de la MECDU dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale commune, conformément à l'article L.122-14 du Code de l'Environnement.

Dans le cadre d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet nécessitant la réalisation d'une enquête publique, l'évaluation environnementale consiste à analyser de façon ciblée

3

les effets de la mise en compatibilité sur l'environnement (physique, naturel et humain) et les perspectives d'aménagement du document de planification urbaine. En l'occurrence, la présente évaluation environnementale se réfère à l'étude d'impact du projet Bus Entre Seine.

Madame GODFRIN précise que plusieurs échanges ont été menés en novembre 2020 avec les communes et le CD95 pour leur présenter les modifications à apporter aux PLU dans le cadre de la mise en compatibilité. Ces échanges ont permis d'aboutir à un consensus général sur le contenu des dossiers de MECDU.

Elle présente les dossiers de mise en compatibilité en abordant les points suivants :

- Objet et modalités de la procédure
- Présentation du projet soumis à l'enquête publique
- Analyse de la compatibilité du document d'urbanisme :
- Synthèse des modifications à apporter au PLU
- Présentation des pièces actuelles et modifiées dans le cadre de la MECDU (règlement, plan de zonage, liste des emplacements réservés (ER), règlement de zonage)
- Avis des personnes publiques associées.

- **Mise en compatibilité du PLU d'Argenteuil :**

- Il sera procédé à :
- la modification du règlement des zones UA, UC, UE et UGP1 afin d'autoriser la réalisation d'infrastructure de transport.
- la modification de la surface de plusieurs emplacements réservés (ER), la suppression de l'ER n°17 et la création d'un ER n°21 spécifique au projet.
- modification du plan de zonage pour faire apparaître les modifications des emplacements réservés.

Monsieur Guion demande s'il serait opportun de mentionner « infrastructure de transport public » dans la modification des règlements. Madame DEGOT ajoute qu'il pourrait être précisé « infrastructure de transport du projet Bus entre Seine ».

Monsieur Guion indique que les élus de la commune d'Argenteuil ne sont pas favorables à l'abattage des alignements d'arbres. Cette question sera délibérée à l'occasion du prochain conseil municipal du 6 juillet 2021.

La commune signale 2 points de vigilances sur les emplacements réservés de la rue Michel Carré. Le premier point concerne le tracé de l'ER au sud de la rue qui pénaliserait les entreprises implantées sur cette partie du secteur. Elle souhaiterait que celui-ci soit plutôt implanté au nord de la rue.

Elle évoque également le fait que certaines parcelles de l'ER n° 68 sont affectées à des projets urbains en plus du projet Bus entre Seine. Ainsi le solde de l'ER doit rester affecté au bénéfice de la commune et ne doit pas complètement disparaître au profit du projet Bus entre Seine.

Madame DEGOT précise que la question du positionnement de cet emplacement réservé a été très largement évoqué au sein de la direction d'Île-de-France mobilités et avec la commune d'Argenteuil. Madame ROQUIER-CHAVANES précise qu'un accord devra être trouvé, sur la position des ER avant la mise à l'enquête publique des documents de mise en compatibilité du PLU.

- **Mise en compatibilité du PLU de Bezons :**

- Il sera procédé à :
- la modification du rapport de présentation, plus précisément une mention p.108 du diagnostic territorial,
- la modification du règlement des zones UA, UC, UF, UG et UP afin d'autoriser la réalisation d'infrastructure de transport,
- la modification de la liste des emplacements réservés,
- la modification du plan des emplacements réservés pour identifier le nouvel emplacement réservé.

Monsieur KARI-HERKNER demande si les emplacements réservés supprimés sont intégrés dans le nouvel ER créé pour le projet. Madame CHI précise que ces ER étaient effectivement au bénéfice du

4

département dans le but de la réalisation du prolongement du T2. Ils sont intégralement réaffectés au projet du Bus entre Seine.

Madame PENNEC lit les observations de la commune de Bezons transmises par mail sur les modifications apportées sur leur PLU.

La commune souhaite obtenir un plan précis de l'emplacement réservé n° 21 créé afin de connaître précisément les limites de leur ER n° 19 réduit pour cette occasion.

Elle souhaite également des précisions sur la conservation de l'emplacement réservé Sa qui est situé juste devant un immeuble nouvellement construit et qui se trouve sur une section à priori non concernée étant donné que la voie de bus en site propre existe déjà à cet endroit.

Afin de répondre au plan d'aménagement et de développement durable (PADD) et à l'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) du PLU de Bezons sur les enjeux de stationnement, la commune souhaiterait un point plus précis du nombre de places de stationnement supprimées et créées ainsi que leur organisation.

Sur ce dernier point Madame CHI précise que les impacts liés au stationnement dans les différentes communes sont répertoriés dans l'étude d'impact, et notamment la localisation des places de stationnements. Ces documents qui permettent de cibler les impacts sur le stationnement seront présents dans le dossier soumis à l'enquête d'utilité publique.

Enfin, la commune de Bezons souhaiterait connaître le calendrier des acquisitions des parcelles.

Ile-de-France mobilités s'engage à prendre contact avec la commune de Bezons pour éclaircir les points évoqués.

- Mise en compatibilité du PLU de Cormeilles-en-Parisis :

Il sera procédé à :

- la modification de la liste des emplacements réservés présente en annexe du PLU,
- la modification du plan de zonage pour faire apparaître le nouvel emplacement réservé.

Madame ALLICO évoque le fait que le dossier de MECDU de la commune de Cormeilles ne contient pas d'images ou de profils sur les futurs aménagements, contrairement aux dossiers de présentation des autres communes.

Madame CHI prend note de cette observation et rappelle qu'il s'agit principalement, sur ce secteur, d'aménagements ponctuels ou de croisements à feux.

4. Clôture de la réunion d'examen conjoint

En l'absence d'observations complémentaires, Fabienne ROQUIER-CHAVANES remercie les participants de leur présence et lève la séance.





Liste des tableaux

Tableau 1 : Orientations d'aménagement de la commune de Cormeilles-en-Parisis : axe 3 et 5	21
Tableau 2 : Présentation des ER concernés par le projet	24
Tableau 3 : Zonages concernés par le projet	26

Liste des figures

Figure 1 : Projets urbains majeurs dans le secteur d'étude	9
Figure 2 : Carte de présentation générale du projet Bus Entre Seine	11
Figure 3 : Itinéraire des lignes 3 et 272	12
Figure 4 : Aménagements bus retenus sur les voies dédiées	12
Figure 5 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bidirectionnel axial	13
Figure 6 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre bilatéral	13
Figure 7 : Coupe type pour l'insertion d'un site propre monodirectionnel	14
Figure 8 : Coupe type pour l'insertion de circulation en banalisée	14
Figure 9 : Tracé des mesures d'accompagnement (MA)	15
Figure 10 : Réaménagement de stations proposés à Cormeilles-en-Parisis	16
Figure 11 : Carrefours à feux à équiper de priorité pour les bus à Cormeilles-en-Parisis	16
Figure 12 : Planning directeur simplifié	17
Figure 13 : Extraits du Plan général des travaux	18
Figure 14 : Extrait du rapport de présentation du PLU de Cormeilles-en-Parisis mentionnant le projet Bus entre Seine	21
Figure 15 : Extrait du Plan de zonage de Cormeilles-en-Parisis (Sud) – version révisée du 17 octobre 2019	31
Figure 16 : Extrait du Plan de zonage de Cormeilles-en-Parisis (Sud) mis en compatibilité	32

