

DEUIL-LA-BARRE - MONTMAGNY

SUPPRESSION DU PASSAGE A NIVEAU N°4



DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
PIECE K : DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTMAGNY

MAITRES D'OUVRAGE



SNCF RÉSEAU – DIRECTION GENERALE ILE DE FRANCE
DIRECTION DE LA MODERNISATION ET DU DEVELOPPEMENT
Campus Ile-de-France
10 rue Camille Moke
93212 La Plaine-Saint-Denis Cedex



CONSEIL DEPARTEMENTAL DU VAL D'OISE
Campus | 2, avenue du Parc
CS 20201 CERGY
95032 Cergy-Pontoise Cedex

ASSISTANT MAITRE D'OUVRAGE



MEDIATEPPE Conseil
Agence d'Alfortville
13 rue Micolon
94140 Alfortville

Tél : 01 43 75 71 36

Indice	Date	Rédigée par	Vérifiée par	Approuvée par	Modifications
0	04/06/19	Anaïs SOKIL	Anaïs SOKIL	Loïc BERNARD	Création du document
A	03/07/19	Anaïs SOKIL	Anaïs SOKIL	Loïc BERNARD	Modifications mineures
B	31/10/19	Anaïs SOKIL	Anaïs SOKIL	Loïc BERNARD	Modifications mineures
C	15/11/19	Anaïs SOKIL	Anaïs SOKIL	Loïc BERNARD	Version définitive
D	30/07/20	Anaïs SOKIL	Anaïs SOKIL	Loïc BERNARD	Version reprise suite avis DDT
E	30/09/20	Anaïs SOKIL	Anaïs SOKIL	Gilles DOUCE	Reprise légère des cartographies
F	30/10/21	Anaïs SOKIL	Anaïs SOKIL	Gilles DOUCE	Reprises suite à l'examen conjoint

SOMMAIRE

CHAPITRE 1. PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET ET JUSTIFICATION DES EVOLUTIONS DU PLU DE MONTMAGNY 9

1.1	RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET	11
1.2	CONTEXTE REGLEMENTAIRE.....	11
1.2.1	Enquête publique et insertion de la procédure de mise en compatibilité	11
1.2.2	Evaluation environnementale de la mise en compatibilité	12
1.2.3	Lancement de la procédure de mise en compatibilité.....	13
1.2.4	L'examen conjoint.....	13
1.3	PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET.....	14
1.3.1	Descriptif des aménagements et caractéristiques techniques du projet.....	14
1.3.2	Aménagement des ouvrages d'art	15
1.3.3	Synthèse des éléments techniques directement concernés par la mise en compatibilité	19
1.4	PRESENTATION SUCCINCTE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	19
1.5	JUSTIFICATION DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PRINCIPAUX AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	20
1.5.1	Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)	20
1.5.2	Compatibilité avec le contrat de Plan Etat-Région Ile-de-France / Val de Seine 2015-2020	21

CHAPITRE 2. PRESENTATION DE LA PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTMAGNY 23

2.1	PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MONTMAGNY	25
2.2	PLAN DE ZONAGE ASSOCIE SUR LA COMMUNE DE MONTMAGNY	26
2.2.1	Zonage actuellement en vigueur sur la commune de Montmagny	26
2.2.2	Zones concernées par le projet (raccordements routiers)	27
2.3	ANALYSE DU REGLEMENT PAR ZONE	28
2.3.1	Zones UC, UEp, UG et UK	28
2.3.2	Zone AUb	33
2.4	RAPPEL DES AMENAGEMENTS PREVUS EN GARE DE DEUIL-MONTMAGNY, EN ZONAGE UG ..	37
2.5	MODIFICATION DES ARTICLES 1 ET 2 DU REGLEMENT DES ZONES CONCERNEES	37
2.5.1	Articles 1 et 2 des zonages UC, UEp, UG et UK.....	37
2.5.2	Articles 1 et 2 du zonage AUb	39

2.6	LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES	39
2.6.1	Liste des emplacements réservés actuelle	39
2.6.2	Liste des emplacements réservés future	40
2.7	PLAN DE ZONAGE FUTUR.....	41
2.8	ESPACES BOISES CLASSES.....	42
2.9	SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE.....	42
2.9.1	Servitudes d'utilité publique concernées	42
2.9.2	Plan des servitudes d'utilité publique et emprise du projet	43
2.10	RAPPORT DE PRESENTATION	45
2.11	PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE	45
2.11.1	Compatibilité avec le PADD	46
2.11.2	Compatibilité avec les orientations d'aménagement.....	47

CHAPITRE 3. DOCUMENTS MODIFIES DU PLU 49

3.1	MODIFICATION DES ARTICLES 1 ET 2 DU REGLEMENT DES ZONES UC, UEP, UG, UK ET AUb	52
3.1.1	Articles 1 et 2 de la zones UC.....	52
3.1.2	Articles 1 et 2 de la zones UEp.....	53
3.1.3	Articles 1 et 2 de la zone UG.....	54
3.1.4	Articles 1 et 2 de la zones UK.....	55
3.1.5	Articles 1 et 2 de la zones AUb	56
3.2	LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FUTURE	56

CHAPITRE 4. ANNEXES 57

4.1	ANNEXE 1 : COURRIER DU CD95 A MONTMAGNY DE RENONCIATION AU BENEFICE DE L'EMPLACEMENT RESERVE G DU REGLEMENT DU PLU	59
4.2	ANNEXE 2 : DECISION DE LA MRAE APRES EXAMEN AU CAS PAR CAS DISPENSANT DE LA REALISATION D'UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTMAGNY AVEC LE PROJET	61
4.3	ANNEXE 3 : PROCES VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTMAGNY AVEC LE PROJET DE SUPPRESSION DU PN4 DE DEUIL-MONTMAGNY	63

LISTE DES ILLUSTRATIONS

<i>Figure 1 : Localisation du PN4 de Deuil-Montmagny (SNCF Réseau).....</i>	<i>11</i>
<i>Figure 2 : Rubriques de la nomenclature des études d'impact concernées (Code de l'Environnement).....</i>	<i>12</i>
<i>Figure 3 : Les intentions d'aménagement du projet de suppression PN4 (SNCF Réseau, 2021)</i>	<i>14</i>
<i>Figure 4 : Modélisation 3D du pont-rail selon sa configuration lors des études préliminaires (SNCF Réseau)</i>	<i>14</i>
<i>Figure 5 : Plan de situation du futur passage souterrain piétonnet des rampes d'accès (SNCF Réseau)</i>	<i>15</i>
<i>Figure 6 : Vue réaliste de la situation projetée pour le pont-rail de franchissement (SNCF Réseau)</i>	<i>15</i>
<i>Figure 7 : Vue 3D de la situation projetée côté Montmagny pour le passage souterrain (SNCF Réseau 2021)...</i>	<i>16</i>
<i>Figure 8 : Coupe de chaussée type de la rue Guynemer (SNCF Réseau)</i>	<i>17</i>
<i>Figure 9 : Coupe de chaussée type de la rue Maryse Bastié (SNCF Réseau)</i>	<i>18</i>
<i>Figure 10 : Extrait de la carte des orientations réglementaires du SDRIF (MEDIATERRE Conseil, 2018).....</i>	<i>20</i>
<i>Figure 11 : Extrait du plan de zonage du PLU de Montmagny (PLU de Montmagny)</i>	<i>26</i>
<i>Figure 12 : Emprise du projet superposée au plan de zonage du PLU de Montmagny (PLU de Montmagny, MEDIATERRE Conseil)</i>	<i>27</i>
<i>Figure 13 : Proposition de modification du plan de zonage du PLU de Montmagny (PLU de Montmagny, MEDIATERRE Conseil, 2021).....</i>	<i>41</i>
<i>Figure 14 : Emprise du projet superposée aux plans des servitudes du PLU de Montmagny - plan n°1 (PLU de Montmagny, MEDIATERRE Conseil)</i>	<i>43</i>
<i>Figure 15 : Emprise du projet superposée aux plans des servitudes du PLU de Montmagny - plan n°2 (PLU de Montmagny, MEDIATERRE Conseil)</i>	<i>44</i>
<i>Figure 16 : Zoom sur le PADD dans la zone du projet (PLU de Montmagny).....</i>	<i>47</i>

CHAPITRE 1. PRESENTATION SYNTHETIQUE DU PROJET ET JUSTIFICATION DES EVOLUTIONS DU PLU DE MONTMAGNY

1.1 RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DU PROJET

En France, il existe 15 405 passages à niveau en 2017 sur les lignes ouvertes au trafic ferroviaire, dont 1% sur des routes nationales, 32% sur des routes départementales et 67% sur des voies communales. Parmi ces passages à niveaux, 155 d’entre eux sont considérés comme étant prioritaires à sécuriser, et sont inscrits au Programme de Sécurisation National (PSN).

Le passage à niveau n°4, situé à la limite des communes de Deuil-La-Barre et de Montmagny dans le département du Val d’Oise (95), est le plus accidentogène de France. Il est classé premier sur la liste des passages à niveaux à supprimer en priorité établie par le Ministère des Transports. En 15 ans, on y recense 60 incidents et 7 accidents entraînant la mort d’une personne.

SNCF Réseau a pour mission de supprimer ce passage à niveau et de rétablir ses fonctions actuelles : les circulations des piétons, modes doux et automobilistes.

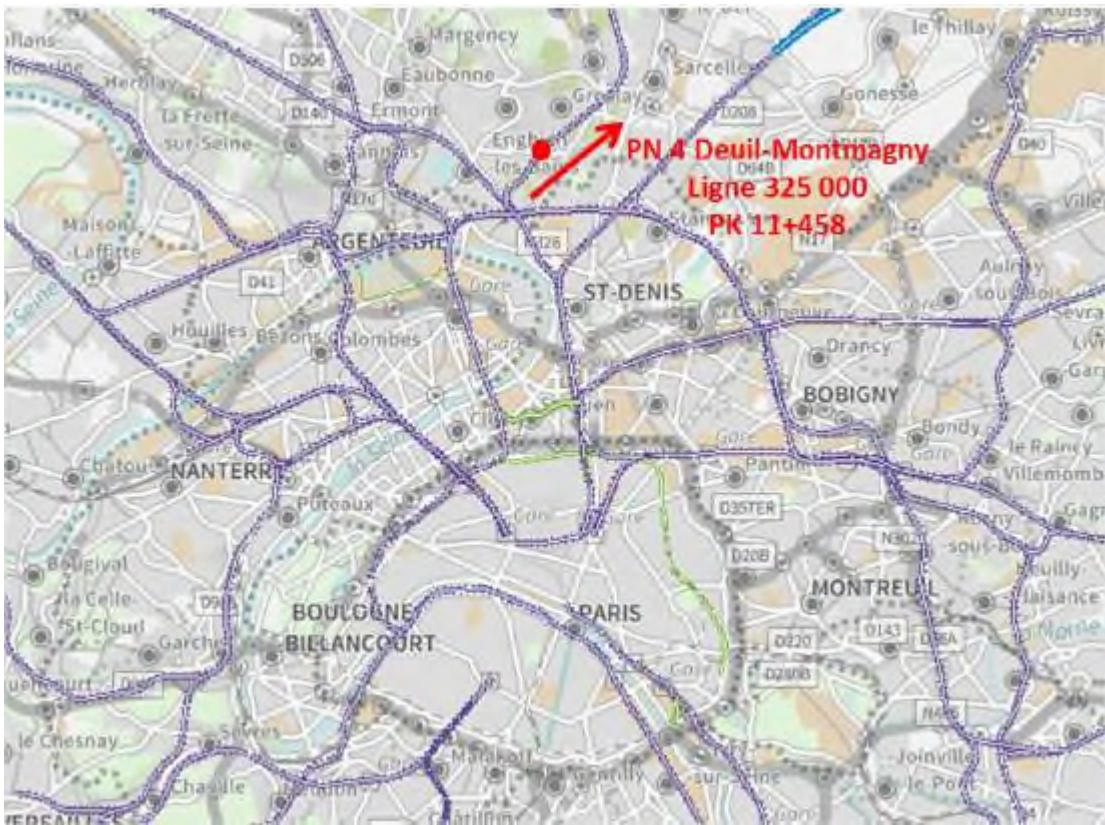


Figure 1 : Localisation du PN4 de Deuil-Montmagny (SNCF Réseau)

1.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

1.2.1 ENQUETE PUBLIQUE ET INSERTION DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

Le projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny fait l’objet d’une enquête publique, qui portera notamment :

- + Sur les incidences générales envers l’environnement (étude d’impact) (articles L123-2 et R123-1 du Code de l’Environnement) ;
- + Sur la mise en compatibilité du PLU de Montmagny (article L153-55 du Code de l’Urbanisme) ;
- + Sur la nécessité d’expropriations (article L110-1 du Code de l’Expropriation) – enquête préalable à la Déclaration d’Utilité Publique.

Lorsqu’un projet n’est pas compatible avec les dispositions des documents d’urbanisme de la ou les commune(s) concernée(s), **l’enquête publique porte en effet à la fois sur l’utilité publique ou l’intérêt général du projet et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence** (article L153-55 du Code de l’Urbanisme).

La mise en compatibilité peut porter sur la modification des éléments écrits du document d’urbanisme et la mise en cohérence des documents graphiques avec la réalisation de l’opération.

Aussi, les dispositions prises pour assurer la mise en compatibilité du PLU de Montmagny avec le projet font l’objet du présent dossier.

A noter que la mise en compatibilité du PLU de Deuil-La-Barre n’est en revanche pas nécessaire. En effet, le projet est compatible avec le PLU actuel. Le projet de suppression du passage à niveau est en effet bien intégré au document, notamment dans son PADD. En outre, dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées nécessaire lors de la dernière révision (approuvée le 16 décembre 2019), SNCF Réseau a transmis les informations actualisées relatives au projet, qui ne nécessitera par ailleurs aucun emplacement réservé. Des détails sont donnés dans la pièce F du présent dossier d’enquête publique (étude d’impact sur l’environnement).

1.2.2 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

1. Etude d’impact sur l’environnement du projet de suppression du passage à niveau n°4

Les règles applicables à l'étude d'impact des projets de constructions, d'installations ou d'ouvrages susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine ont été modifiées. L'ordonnance et le Décret n°2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, qui modifient ces règles en même temps que celles applicables à l'évaluation environnementale des plans et programmes, sont parus au Journal officiel des 5 et 14 août 2016.

Les dispositions de la présente ordonnance s'appliquent :

- + Aux projets relevant d'un examen au cas par cas pour lesquels la demande d'examen au cas par cas est déposée à compter du 1^{er} janvier 2017 ;
- + Aux projets faisant l'objet d'une évaluation environnementale systématique pour lesquels la première demande d'autorisation est déposée à compter du 16 mai 2017. Pour les projets pour lesquels l'autorité compétente est le maître d'ouvrage, ces dispositions s'appliquent aux projets dont l'enquête publique est ouverte à compter du premier jour du sixième mois suivant la publication de la présente ordonnance ;
- + Aux plans et programmes pour lesquels l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique ou l'avis sur la mise à disposition du public est publié après le premier jour du mois suivant la publication de la présente ordonnance. »

Conformément à ces nouvelles dispositions, le projet de suppression du passage à niveau n°4, sur les communes de Montmagny et Deuil-La-Barre, dans le Val d’Oise, est soumis à examen au « cas par cas », au titre des rubriques suivantes :

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains		
5. Infrastructures ferroviaires (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures ferroviaires doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	Construction de voies pour le trafic ferroviaire à grande distance.	a) Construction de voies ferroviaires principales non mentionnées à la colonne précédente de plus de 500 mètres et de voies de services de plus de 1 000 m. b) Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux.

CATÉGORIES de projets	PROJETS soumis à évaluation environnementale	PROJETS soumis à examen au cas par cas
Travaux, ouvrages, aménagements ruraux et urbains		
6. Infrastructures routières (les ponts, tunnels et tranchées couvertes supportant des infrastructures routières doivent être étudiés au titre de cette rubrique).	a) Construction d'autoroutes et de voies rapides. b) Construction d'une route à quatre voies ou plus, élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ ou élargie excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres. c) Construction, élargissement d'une route par ajout d'au moins une voie, extension d'une route ou d'une section de route, lorsque la nouvelle route ou la section de route élargie ou étendue excède une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres.	a) Construction de routes classées dans le domaine public routier de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics de coopération intercommunale non mentionnées aux b) et c) de la colonne précédente. b) Construction d'autres voies non mentionnées au a) mobilisant des techniques de stabilisation des sols et d'une longueur supérieure à 3 km. c) Construction de pistes cyclables et voies vertes de plus de 10 km.

Figure 2 : Rubriques de la nomenclature des études d'impact concernées (Code de l'Environnement)

La création du pont-rail peut en effet être considérée comme une création de plateforme. Deux voiries seront par ailleurs créées : une voirie de raccordement entre la rue Guynemer et la rue des Lévriers et une voirie raccordant la rue Maryse Bastié au rond-point de la Sourde (longueur totale inférieure à 3 km).

Ainsi, SNCF Réseau a déposé une demande d’examen au « cas par cas » le 27 septembre 2017. Des compléments ont été demandés par le CGEDD suite à ce dépôt, en octobre et novembre 2017. **Le CGEDD a finalement confirmé la nécessité de réaliser une étude d’impact sur l’environnement pour le projet de suppression de passage à niveau n°4 (décision F-011-17-C-0084 en date du 28 mars 2018).**

Ces éléments sont présentés en annexe de l’étude d’impact sur l’environnement, également insérée dans le dossier d’enquête publique dans lequel s’insère le présent dossier de mise en compatibilité.

2. Evaluation environnementale spécifique de la mise en compatibilité du PLU de Montmagny

Les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion :

- + De leur élaboration, de leur révision ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet, s'il est établi, après un examen au cas par cas, que ces procédures sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement ;
- + De leur révision, de leur modification ou de leur mise en compatibilité dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- + De leur mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure intégrée en application de l'article L300-6-1, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement.

Par ailleurs, depuis le 16 mai 2017, 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.

Le territoire de la commune de Montmagny n'est concerné par aucun site Natura 2000 (le site le plus proche de l'aire d'étude correspondant à la ZPS FR1112013 « Sites de la Seine-Saint-Denis », localisée à plus de 2 kilomètres au sud-ouest). Le projet de suppression du passage à niveau n°4 ne nécessitera, par ailleurs, aucun déclassement d'espaces boisés classés. Une étude d'impact est par ailleurs réalisée dans le cadre global du projet de suppression du passage à niveau.

Cependant, une demande d'examen au cas par cas relatif à l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Montmagny avec le projet a été déposée à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Ile-de-France le 31 mars 2020. Par décision n°MRAE IDF-2020-5373 du 26 mai 2020 (Annexe 2), la mise en compatibilité du PLU de Montmagny est dispensée d'évaluation environnementale.

Ainsi, aucune évaluation environnementale de la mise en compatibilité n'est insérée dans ce dossier. Il conviendra de se reporter à l'étude d'impact sur l'environnement réalisée pour l'ensemble du projet de suppression du passage à niveau, et mise à l'enquête publique par le biais du même dossier que celui dans lequel s'insère le présent dossier de mise en compatibilité.

1.2.3 LANCEMENT DE LA PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE

La procédure prévue à l'article L.153-55 relève exclusivement de la compétence de l'État. Le préfet du Val d'Oise apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le Maître d'Ouvrage, dans le cadre de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique de l'opération projetée, la compatibilité des dispositions des documents d'urbanisme avec ladite opération. Dans la négative, le préfet est tenu de faire établir un projet de mise en compatibilité du document d'urbanisme avec l'opération.

La procédure de mise en compatibilité est élaborée conformément aux articles L.153-54 et suivants du Code d'Urbanisme.

1.2.4 L'EXAMEN CONJOINT

Les dispositions proposées par le Maître d'ouvrage pour assurer la mise en compatibilité du PLU font l'objet d'un examen conjoint (article L153-54), en amont de l'enquête publique, notamment :

- + Du représentant de l'État dans le département ;
- + Du maire de la commune concernée (Montmagny) ;
- + De SNCF Réseau, porteur du projet dans le cas présent et maître d'ouvrage coordinateur pour l'ensemble des procédures préalables à la DUP du projet et à la cessibilité des terrains nécessaires au projet ;
- + Du Conseil Régional.

À l'issue de cet examen conjoint est dressé un procès-verbal.

Les principes de la Mise en compatibilité du PLU de Montmagny ont par ailleurs été présentés à plusieurs reprises lors de réunions générales d'informations sur le projet.

Le PV de la réunion d'examen conjoint portant sur la mise en compatibilité du PLU de Montmagny avec le projet de suppression du PN4, qui s'est déroulée le 18 octobre 2021, est annexé au présent dossier (Annexe 3).

1.3 PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET

1.3.1 DESCRIPTIF DES AMENAGEMENTS ET CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Le PN n°4 est situé au PK11+458 de la ligne ferroviaire n°325 000 qui relie Épinay-Villetaneuse au Tréport-Mers.

Localisé en zone urbaine dense, à proximité d'un lycée et de la gare de Deuil-Montmagny, ce passage à niveau est traversé chaque jour par 188 trains (Transilien ligne H, TER, Intercités et fret), 7 000 véhicules et de nombreux piétons (500 piétons/heure traversant le PN n°4 aux périodes de pointe, selon l'enquête Piétons réalisée en septembre 2015).

Lorsque le passage à niveau n°4 sera supprimé, les véhicules arrivant des deux sens ne pourront plus franchir les voies ferrées à proximité de la gare de Deuil-Montmagny, le plan de circulation de l'ensemble du secteur sera modifié afin d'orienter les circulations routières (voitures, bus et poids-lourds) soit vers le nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées au sud, soit vers le franchissement existant rue du Lac Marchais au nord.

Les autres modes, piétons et cyclables, pourront continuer à franchir les voies ferrées au droit du passage à niveau, par l'intermédiaire d'un ouvrage de type passage souterrain.

La suppression de ce PN nécessite ainsi plusieurs aménagements :

- + La création d'un nouveau franchissement souterrain de la voie ferrée pour les piétons, vélos et autres circulations douces et équipé de rampes accessibles aux personnes à mobilité réduite, au niveau du passage à niveau actuel ;
- + Le réaménagement de l'espace public libéré par la suppression du passage à niveau ;
- + La création d'un nouveau franchissement souterrain de la voie ferrée pour les véhicules motorisés, bus et piétons au sud ;
- + Le réaménagement de la voirie existante et son prolongement pour raccorder le nouvel ouvrage de franchissement routier à la RD311 qui franchit actuellement le passage à niveau n°4.

Le projet porté par SNCF Réseau et le CD95 prévoit ainsi une modification des circulations routières. Il consiste à reporter une partie du trafic de la RD311 vers le futur ouvrage situé dans le secteur de la Plante des champs par la rue Guynemer et son futur prolongement au sud.

Le projet comporte des éléments d'amélioration du cadre de vie qui seront bénéfiques pour le territoire et ses habitants : un quartier de gare pacifié, de nouvelles pistes cyclables bidirectionnelles, un accès plus facile aux transports en commun, la réduction des retards sur la ligne H et la ligne TER Paris-Persan Beaumont-Beauvais, un passage à double sens sécurisé sous la voie, des abords de gare requalifiés, un cheminement sécurisé pour les lycéens.



Figure 3 : Les intentions d'aménagement du projet de suppression PN4 (SNCF Réseau, 2021)



Figure 4 : Modélisation 3D du pont-rail selon sa configuration lors des études préliminaires (SNCF Réseau)

La restitution des circulations se fait au travers de la réalisation de deux ouvrages distincts :

- + Un ouvrage « pont-rail » (PRA) situé au niveau de la Plante des Champs à environ 800 mètres au sud de l'actuel passage à niveau ;
- + Un passage souterrain (PASO) piéton, mode doux situé en lieu et place de l'actuel passage à niveau. L'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) sera assurée par des rampes.

Le franchissement de la voie ferrée par le nouvel ouvrage routier et le rétablissement de la RD311 s'accompagnent de :

- + La création d'une voirie de raccordement reliant ce nouvel ouvrage à la rue Guynemer au niveau du lycée Camille Saint-Saëns ;
- + Le réaménagement de la rue Guynemer et sa mise en sens unique ;
- + La création d'une voirie reliant la nouvelle voirie à la RD311 via la rue des Lévriers pour assurer un complément de la rue Guynemer dû à la mise en sens unique de cette dernière.

Le nouveau rétablissement routier sera par ailleurs relié au chemin de la Plante des champs au sud par le déplacement de la ruelle du Pavillon.



Figure 5 : Plan de situation du futur passage souterrain piétonnet des rampes d'accès (SNCF Réseau)

1.3.2 AMENAGEMENT DES OUVRAGES D'ART

1. L'ouvrage de franchissement routier

La solution retenue pour assurer le franchissement routier est située au niveau de la Plante des Champs, au nord de l'ouvrage existant. Cet ouvrage inférieur permet le passage des :

- + Bus ;
- + Véhicules de secours et poids-lourds (PL) ;
- + Voitures légères ;
- + Piétons.

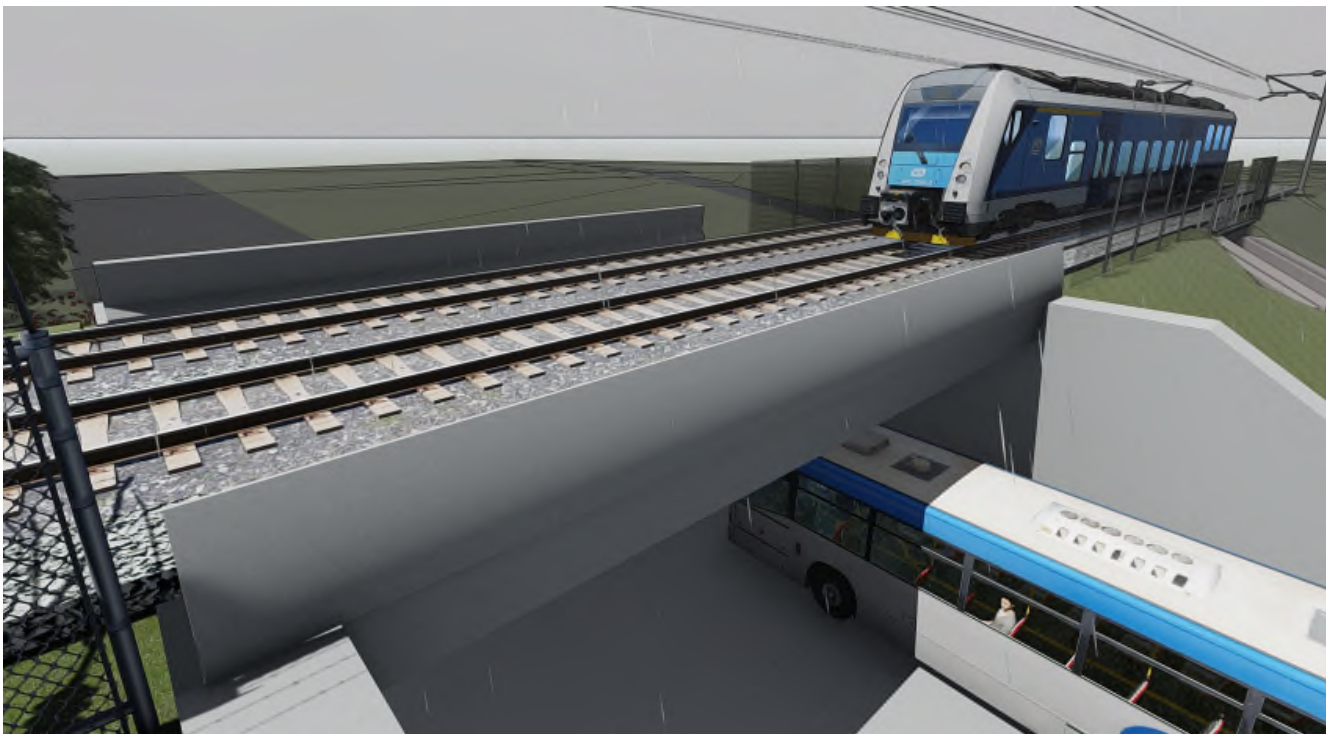


Figure 6 : Vue réaliste de la situation projetée pour le pont-rail de franchissement (SNCF Réseau)

Les caractéristiques techniques fonctionnelles de l'ouvrage projeté sont les suivantes :

- + Ouverture droite : 9,45 mètres ;
- + Largeur de chaussée : 7 mètres ;
- + Largeur de trottoir : 0,75 mètre d'un côté (trottoir de service) et 1,5 mètre de l'autre ;
- + Hauteur libre : 4,20 mètres.

Le cadre sera constitué d'une structure en U, en béton armé, équipé d'un cuvelage par revêtement d'imperméabilisation en raison de la présence de la nappe. Il sera muni de murs en aile et de corniches béton. L'ouvrage est également encadré par des murs en U permettant d'assurer l'étanchéité de la route. .

2. Le Passage Souterrain (PASO)

Description

Dans le cadre du projet de suppression du PN n°4 de Deuil-Montmagny, un PASO piéton est prévu. Dans le cadre des études préliminaires initiales réalisées pour ce projet, seuls des accès par escaliers et ascenseurs ont été étudiés de chaque côté du PASO. A l'issue de la concertation publique, à la demande des communes de Deuil-La-Barre et de Montmagny, SNCF Réseau s'est engagé à étudier l'aménagement de deux rampes pour compléter ces accès.

Le rétablissement de l'ensemble des flux actuels (modes doux et routiers) dans le secteur du PN4 via un ouvrage unique n'est pas envisageable compte tenue de la configuration de la zone (proximité de la gare de Deuil-Montmagny et de plusieurs habitations proches, surfaces limitées). La construction d'un ouvrage permettant uniquement le passage des flux modes doux a donc été étudiée. La solution retenue à l'issue des études préliminaires est un passage inférieur situé sous le PN actuel.

Le passage souterrain sera situé à proximité de l'emplacement du passage à niveau actuel. Il sera dédié aux modes doux (piétons, vélo ...). L'accès se fera par des escaliers, ainsi que par des rampes. L'accessibilité par les personnes à mobilité réduite (PMR) est prévue par les rampes.

Les caractéristiques techniques fonctionnelles de l'ouvrage futur sont les suivantes :

- + Hauteur libre : 2,20 mètres ;
- + Ouverture droite / Largeur : 3 mètres ;
- + Assainissements et réservations pour l'éclairage et la télésurveillance (installations hors périmètre SNCF).

Le positionnement de l'ouvrage est affiné en fonction de la position des réseaux souterrains (eau potable, gaz, eaux pluviales et usées, électricité, télécom, etc.). La construction du PASO et de ses accès aura un impact sur les équipements ferroviaires (un poteau caténaire et une guérite signalisation à déplacer).

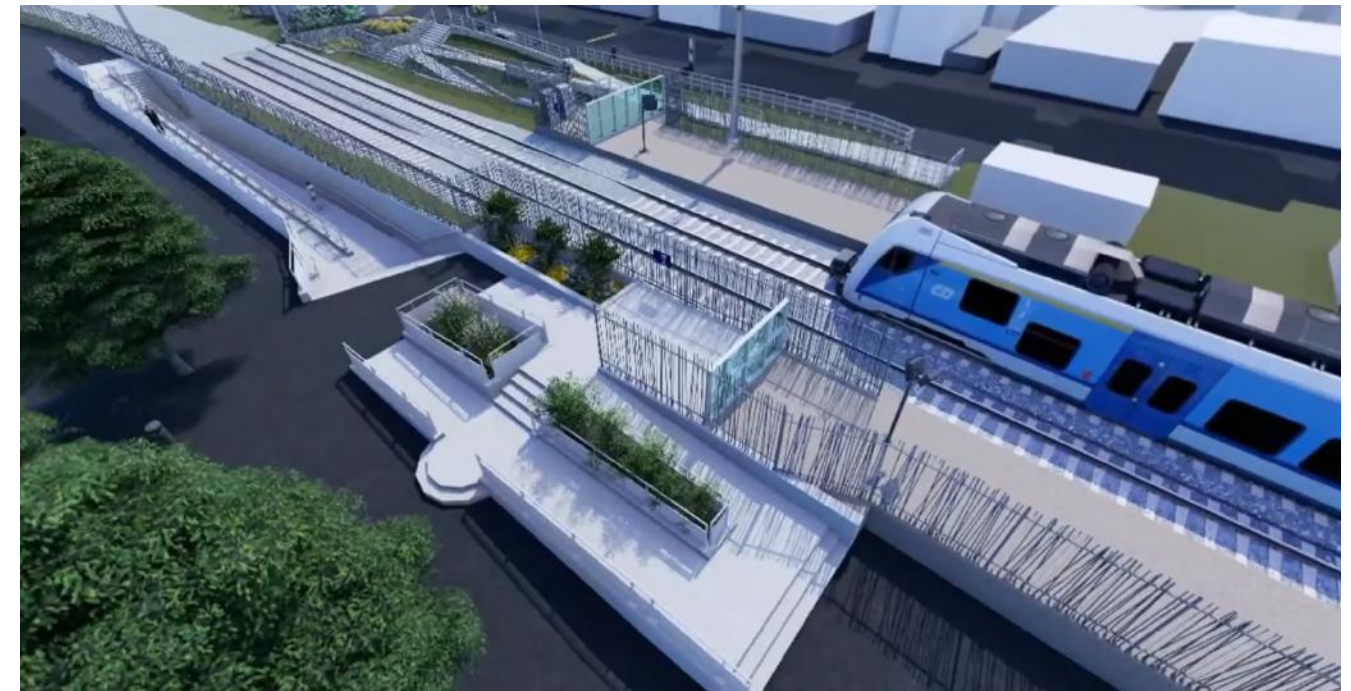


Figure 7 : Vue 3D de la situation projetée côté Montmagny pour le passage souterrain (SNCF Réseau 2021)

Deux possibilités de mise en place sont envisageables :

- + Structure en U coulée en place avec traverse préfabriquée. Cette dalle est mise en place à la grue lors d'un week-end d'interruption des circulations de 52 heures ;
- + Tablier définitif sur chevêtres fondés sur micropieux. Les tabliers définitifs et les dalles écrans sont posés au cours d'un unique week-end d'interruption des circulations de 96 heures. La structure du passage souterrain est réalisée, en sous-œuvre directement sous le tablier.

Accès au PASO

Les ouvrages d'accès comportent les rampes d'accès PMR ainsi que des escaliers.

En effet, à l'issue de la concertation publique, SNCF Réseau s'est engagé à étudier la demande d'aménagement de rampes d'accès au PASO en complément des escaliers et des ascenseurs. Ces rampes auront pour fonction de permettre l'accès des personnes à mobilité réduite (PMR), l'aménagement d'ascenseurs n'est donc plus nécessaire, ainsi que de faciliter le passage des modes doux : personnes avec poussette, vélos ou autres engins de déplacement personnels (trottinettes, etc.).

Le positionnement du PASO et des accès a été revu afin d'optimiser celui des rampes PMR. Ceci entraîne une rotation de l'escalier côté Deuil-La-Barre, placé dans l'alignement du PASO.

Accès côté Deuil-La-Barre+ Rampes

Il est prévu l'aménagement d'un réseau de rampes PMR d'une largeur utile de 1,60 mètre construites avec des pentes de 5% maximum et accessibles à deux endroits depuis le trottoir de la rue de la Station. Ces rampes disposent de paliers de repos dont certains sont communs aux paliers des escaliers. C'est le cas du palier intermédiaire de l'escalier principal et des paliers bas et hauts de l'escalier secondaire permettant l'accès au quai

+ Escaliers

Un escalier principal en béton armé de 3,30 mètres de largeur utile avec un palier de repos permet de rejoindre le PASO depuis l'avenue de la gare. Un escalier en béton armé d'une largeur de 2,90 mètres avec palier de repos est également construit en sortie de rampe pour permettre un accès direct aux quais.

Accès côté Montmagny+ Rampe

Il est prévu l'aménagement de deux rampes PMR :

- La première rampe située côté rue dispose de trois paliers de repos et l'accès à l'ouvrage pour les personnes à mobilité réduite se fait uniquement à partir de cette rampe depuis le trottoir de la rue Guynemer. Elle a une largeur utile de 1,60 mètre de large. La fin de la rampe aboutit au palier bas de l'escalier décrit ci-dessus,
- La deuxième rampe, côté voie ferrée, est située en contrebas de la première et séparée de la précédente par un voile intermédiaire en béton armé. Elle dispose de deux paliers de repos et a une largeur utile de 2,00 mètres. Elle relie le palier bas de l'escalier précédent (commun à la première rampe) directement au palier d'entrée du PASO commun à l'escalier côté sud. Une bande végétalisée est implantée tout le long de cette rampe côté voie ferrée.

+ Escalier

Un escalier en béton armé de 3,5 mètres de largeur utile à deux volées desservira le passage souterrain depuis la rue Guynemer.

3. Aménagements routiers

Aménagement de la rue Guynemer

La rue Guynemer existante sera mise à sens unique (chaussée de 3,5 mètres) avec une piste cyclable bidirectionnelle côté droit (3,0 mètres) permettant le maintien de trottoirs (1,5 mètre de largeur) au moins côté droit pour le cheminement des lycéens. Cette zone sera limitée à 30 km/h en raison de la proximité du lycée et de la rencontre avec les flux de bus, véhicules légers et modes doux sur un même espace. Elle adoptera le profil suivant :

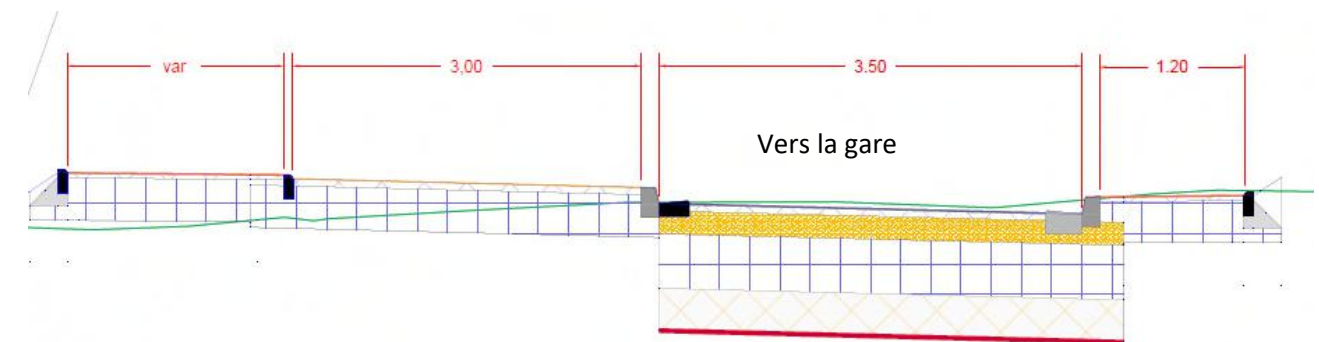


Figure 8 : Coupe de chaussée type de la rue Guynemer (SNCF Réseau)

Dans la mesure du possible il a été favorisé d'élargir le trottoir côté lycée conformément aux engagements de la concertation.

La rue Guynemer sera prolongée par une voirie neuve jusqu'au giratoire puis le pont-rail de franchissement de la Plante des champs.

Des raccordements aux ruelles existantes et aux accès privés sont prévus via la création d'intersections ou des abaissements de trottoir.

Voirie de prolongement de la rue Guynemer

Depuis l'entrée du lycée, dans le prolongement de la rue Guynemer à sens unique, une voirie à double sens de circulation est à créer, avec une piste cyclable bidirectionnelle jusqu'au giratoire.

Les deux chaussées auront une largeur de 3,50 mètres. La piste cyclable bidirectionnelle présentera, quant à elle une largeur de 3 mètres. Un trottoir, de 1,50 mètre de large, complète le profil.

Il a été fait le choix de privilégier les emprises initialement dédiées au projet de barreau entre la RD311 et la RD928.

Un carrefour en giratoire sera créé avec la rue de la Plante des champs pour permettre la liaison avec la rue Achille Viez et le reste du réseau viaire existant, de même avec la rue Maryse Bastié.

Le prolongement de la rue Guynemer, dans sa nouvelle configuration, permettra la circulation des modes suivants :

- + Véhicules légers ;
- + Bus ;
- + Véhicules de secours ;
- + Piétons ;
- + Vélos, et autres modes doux (uniquement jusqu'au giratoire).

A partir du giratoire, la piste cyclable bidirectionnelle sera prolongée au niveau du raccordement Chemin de la Plante des Champs – Achille Viez.

Nouveau barreau des Lévriers

Le raccordement des Lévriers part du carrefour entre la rue Guynemer et son prolongement vers le nouveau giratoire et la ruelle du Pavillon et assure le raccordement avec la rue des Lévriers actuelle.

Le raccordement est prévu en sens unique pour permettre le retour vers la RD311. Il sera doté de places de stationnement et d'une piste cyclable bidirectionnelle. La circulation sera limitée à 30 km/h.

Raccordement Chemin de la Plante des Champs – Achille Viez

L'objectif de ce raccordement est de permettre au trafic franchissant l'actuel ouvrage de la Plante des champs et provenant de la rue Achille Viez d'emprunter le nouvel ouvrage pour franchir les voies ferrées. Cette voirie de liaison rejoint l'actuel chemin de la Plante des champs en passant au nord-ouest du poste de détente GRDF.

Le raccordement sera constitué de deux chaussées de largeur 3 mètres. Un seul trottoir sera réalisé, d'une largeur de 1,95 mètre, situé côté ouvrage Plante des champs et une piste cyclable bidirectionnelle, de 3 mètres de large, sera également prévue, permettant la continuité de l'itinéraire cyclable qui franchira la voie ferrée par l'actuel ouvrage de la Plante des Champs, maintenu pour les circulations douces.

Elle sera limitée à 30 km/h. Le débouché sur la voirie du chemin de la Plante des champs sera géré par un stop.

Raccordement rue Maryse Bastié

Ce raccordement sera à double sens, avec deux chaussées de 3,50 mètres de large et un trottoir de largeur 1,5 mètre de large, de part et d'autre.

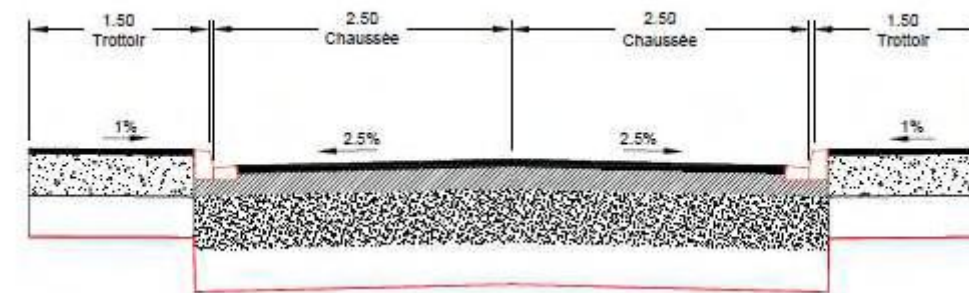


Figure 9 : Coupe de chaussée type de la rue Maryse Bastié (SNCF Réseau)

Les giratoires prévus

Le giratoire entre la rue Guynemer actuelle et les nouvelles voiries de rétablissement aura un rayon total de 14 mètres, dont :

- + 1,50 mètre de trottoir ;
- + 1,50 mètre de piste cyclable ;
- + 7 mètres de chaussée ;
- + 3,5 mètres d'ilot central franchissable dont 1 mètre de bande franchissable.

Le giratoire de la Plante des Champs aura un rayon total de 21 mètres, dont :

- + 13 mètres de rayon pour l'ilot central.
- + 6 mètres de chaussée ;
- + 3 mètres de piste cyclable ;
- + Et 1,50 mètre de trottoir ;

A la demande du Conseil Départemental du Val d'Oise, le giratoire de la Plante des Champs est agrandi et légèrement décalé et comprend une 5^{ème} branche à titre conservatoire pour desservir un îlot du futur écoquartier de la Plante des Champs.

Aménagement Place Jean Moulin (hors projet)

Suite à la création du franchissement Plante des Champs, la place Jean Moulin verra une croissance sensible des circulations. L'étude réalisée par CD VIA a proposé trois aménagements possibles pour cette place.

Le choix de cet aménagement sera réalisé ultérieurement, car le choix de la solution optimale dépend des modifications faites par la mairie de Deuil-La-Barre sur son plan de circulation.

Aménagement de la place Eric Tabarly (hors projet)

Le raccordement du Barreau des Lévriers à l'actuelle Rue Eric Tabarly se fait via la création d'une place. Celle-ci sera un giratoire élargi implanté en partie sur la rue existante et en partie sur le parking de la cité des Lévriers.

Devenir de l'actuel chemin de la Plante des Champs

L'actuel chemin de la Plante des Champs est prévu pour devenir une rue sans circulation routière, et accueillera l'itinéraire cyclable et les piétons, le trafic routier étant dévié vers la voie nouvelle et le nouveau pont-rail.

1.3.3 SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS TECHNIQUES DIRECTEMENT CONCERNÉS PAR LA MISE EN COMPATIBILITÉ

Parmi les éléments techniques présentés précédemment (présentation globale nécessaire pour une bonne compréhension du projet), seuls les aménagements suivants sont concernés par le dossier de mise en compatibilité (aménagements intégrés au nouvel emplacement réservé proposé) – aménagements essentiellement routiers, en plus du pont-rail :

- + Pont-rail de franchissement routier au niveau de la plante des Champs ;
- + Prolongement de la rue Guynemer jusqu'au nouveau pont-rail ;
- + Le giratoire de la plante des champs ;
- + Nouveau barreau des Lévriers ;
- + Raccordement à la rue Maryse Bastié ;
- + Raccordement Chemin de la Plante des Champs – Achille Viez.

Les autres aménagements sont soit prévus sur la commune de Deuil-La-Barre, soit prévus sur des secteurs dont la maîtrise foncière est déjà assurée, sur des zonages compatibles. Quelques précisions sont néanmoins redonnées plus loin dans le présent document sur le passage souterrain, qui concerne partiellement la commune de Montmagny (mais au sein des emprises ferroviaires existantes).

1.4 PRÉSENTATION SUCCINCTE DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

La commune de Montmagny a récemment engagé une modification de son PLU. Le projet de modification a été arrêté en juin 2019. L'enquête publique s'est déroulée du 2 septembre au 2 octobre 2019. Le PLU modifié a ainsi été approuvé le 16 juillet 2020.

La modification portait sur les éléments suivants :

- + Adaptation du règlement pour favoriser et contribuer au développement du tissu économique de la ville, en répondant ainsi à l'une des orientations définies par le PADD ;
- + Mise à jour de la liste des emplacements réservés (suppression des emplacements qui n'ont plus lieu d'exister car des équipements à vocation d'intérêt général y ont été réalisés) ;
- + Modification du règlement de la zone UC et du plan de zonage dans le secteur des Carrières et du centre-ville.

Les éléments présentés ci-après tiennent compte des évolutions proposées dans cette modification, sachant que celles-ci ne concernent finalement pas directement les dispositions applicables au secteur du projet.

La demande de modification présentée dans la pièce K porte sur l'intégration de nouveaux emplacements réservés dans le PLU, correspondant à l'empreinte du projet de rétablissement routier, associé à la suppression du passage à niveau, sur la commune de Montmagny. En complément, bien que le règlement n'interdise pas expressément le projet, il est proposé de le mentionner clairement à la fin des alinéas 1 et 2 de chaque zonage concerné.

La modification concerne ainsi les pièces suivantes :

- + Le règlement : ajout de mentions citant spécifiquement le projet comme aménagement autorisé sous conditions ;
- + La liste des emplacements réservés :
 - o intégration de deux emplacements réservés G1 et G2, respectivement au bénéfice de SNCF Réseau et du CD95 intitulés :
 - Pour G1 : « Rétablissement du franchissement sous la voie ferrée par un pont-rail associé à la suppression du passage à niveau n°4 »
 - Pour G2 : « Rétablissement routier associé à la suppression du passage à niveau n°4 » ;
 - o Suppression de deux emplacements réservés G et H à la demande du bénéficiaire, le CD95
 - o Reprise des limites de l'emplacement réservé C, en accord avec le bénéficiaire, la commune de Montmagny.
- + Le plan de zonage :
 - o Suppression des emplacements réservés G et H, création de deux emplacements réservés G1 et G2 et reprise graphique de l'emplacement réservé C.

- o Modification de la dénomination de la « sente piétonne existante à conserver » : il est proposé de renommer celle-ci « itinéraire de circulation douce ou active à conserver ».

Le projet ne nécessite pas de modification sur les autres pièces constitutives du PLU de Montmagny.

1.5 JUSTIFICATION DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES PRINCIPAUX AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

1.5.1 COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE (SDRIF)

Le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est un document d'aménagement qui expose les défis auxquels sont confrontés la société et le territoire franciliens, et énonce un projet spatial régional pour les relever. Pour que ce projet prenne corps, au-delà de l'application de règles d'urbanisme renouvelées, une programmation et des propositions de mise en œuvre y sont attachées. Il s'agit également d'un document « anticipateur » qui évalue les incidences du projet d'aménagement sur l'environnement, et propose des ajustements afin de les éviter, les réduire, ou les compenser en l'absence d'autre solution.

Le SDRIF, voté en octobre 2013 par le conseil régional, a fait l'objet d'un décret d'approbation du gouvernement le 27 décembre 2013.

La vision stratégique de la région Île-de-France à l'horizon 2030 repose sur trois piliers :

- + Relier-structurer : le réseau de transports collectifs francilien s'enrichira de nouvelles dessertes pour une meilleure accessibilité ;
- + Polariser-équibrer : des bassins de vie multifonctionnels polariseront le territoire ;
- + Préserver-valoriser : la consommation d'espaces naturels sera limitée et les continuités écologiques seront préservées.

Concernant les orientations réglementaires du SDRIF 2030, notons les principaux objectifs suivants associés aux infrastructures de transport :

- + « L'insertion des infrastructures doit veiller à maîtriser les impacts induits en termes de bruit, de pollution et de fragmentation des espaces. Il convient d'éviter d'implanter les constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air) à proximité des grandes infrastructures routières ou ferroviaires. »
- + « Les itinéraires pour les modes actifs seront développés à l'occasion des opérations d'aménagement. Ils doivent notamment relier, pour la mobilité quotidienne, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires. En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts et équipements de loisirs. »

A Montmagny, le site d'étude est inscrit en « **quartier à densifier à proximité d'une gare** ». L'axe est-ouest, au nord de la gare de Deuil-Montmagny, est également identifié comme « **liaison verte** ».

Les liaisons vertes sont des liaisons qui relient des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural. Ces espaces sont à considérer sous l'aspect spatial et sous l'aspect fonctionnel. Ils confortent l'organisation générale et les différentes fonctions des espaces ouverts.

L'emplacement, le tracé et l'ampleur des continuités doivent être précisés et adaptés localement à leurs fonctions, y compris en cas de superposition avec des secteurs urbanisés ou d'urbanisation, et ceci en cohérence avec les territoires voisins.

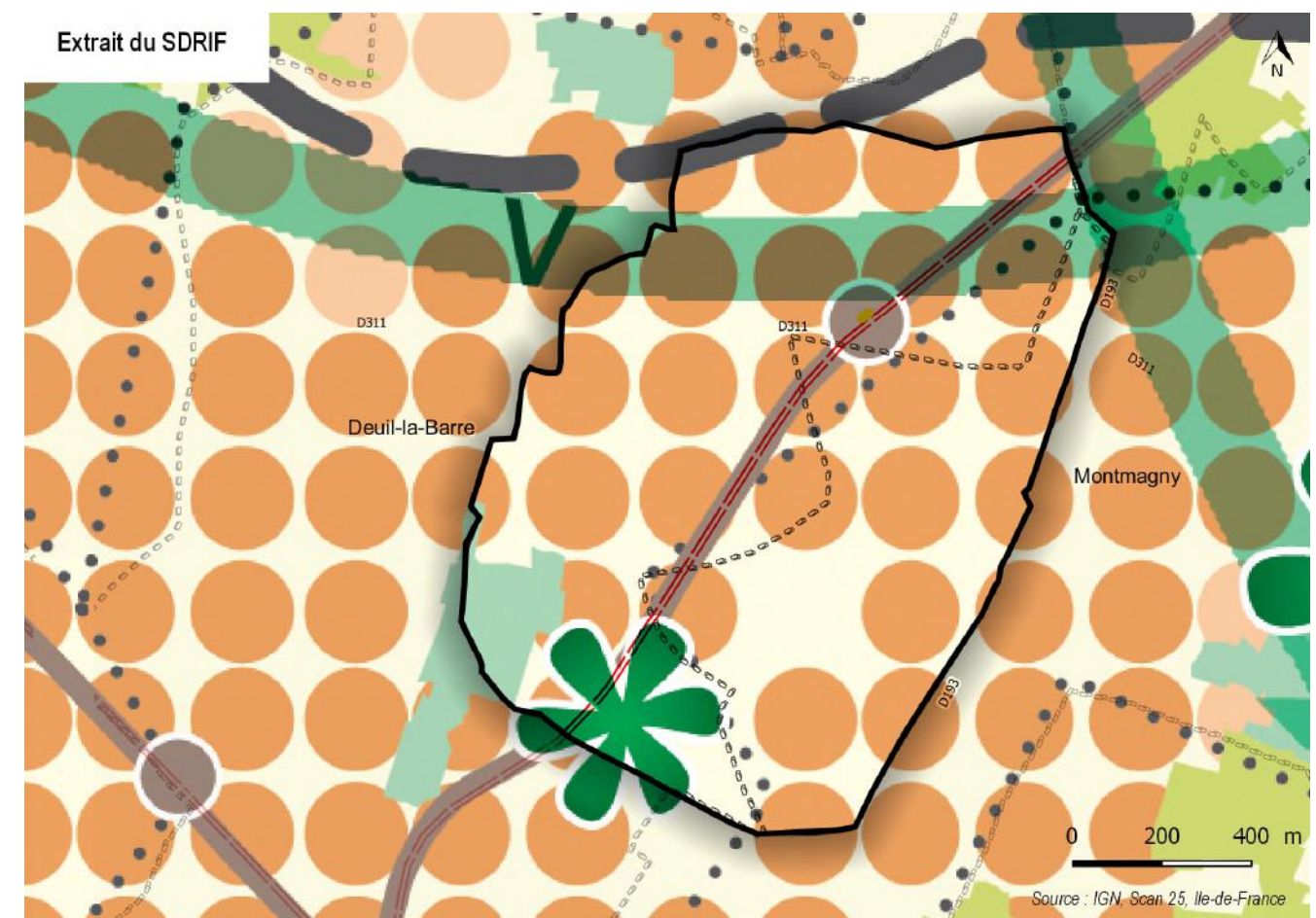


Figure 10 : Extrait de la carte des orientations réglementaires du SDRIF (MEDIATERRE Conseil, 2018)

Le passage à niveau n'est pas cité dans le SDRIF. Toutefois, de manière générale, les différentes mesures prises dans le cadre du projet permettront de respecter les objectifs généraux du SDRIF (sécurisation du passage à niveau et donc des espaces piétons, et plus largement urbains, autour de la gare de Deuil-Montmagny, aménagements paysagers pouvant favoriser la biodiversité urbaine...).

Polariser et équilibrer

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

Préserver et valoriser

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités
Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

Relier et structurer

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs

	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
Niveau de desserte national et international			
Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	Nouveau Grand Paris tracé de référence	
Niveau de desserte territorial			
Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris)			
Gare TGV			

Les réseaux routiers et fluviaux

	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
Autoroute et voie rapide			
Réseau routier principal			
Franchissement			
Aménagement fluvial			

Les aéroports et les aérodromes

L'armature logistique

- Site multimodal d'enjeux nationaux
- Site multimodal d'enjeux métropolitains
- Site multimodal d'enjeux territoriaux

1.5.2 COMPATIBILITE AVEC LE CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION ILE-DE-FRANCE / VAL DE SEINE 2015-2020

La nouvelle génération de contrats de plan État-Région 2015-2020 accompagne la réforme de l’organisation territoriale de la France engagée par le gouvernement. Pour répondre aux enjeux des six années à venir, cet outil est modernisé dans sa mise en œuvre et financé à une hauteur permettant de répondre aux défis des territoires. L’État contractualisera ainsi une enveloppe totale de 12,5 milliards d’euros durant la période 2015-2020.

Les CPER constituent un outil de la politique publique d’égalité des territoires. A travers leur dimension territoriale, ils permettent l’émergence d’une vision stratégique de développement, partagée entre l’État et les régions, et traduite par la mise en œuvre de projets structurants.

Le développement de la vallée de la Seine est un projet de territoire ambitieux. Il requiert une gouvernance générale qui prenne en compte les équilibres globaux et les spécificités territoriales. En établissant le diagnostic propre au territoire et en mettant en évidence la nature des enjeux économiques, environnementaux et sociaux à concilier, le schéma stratégique d’aménagement et de développement de la vallée de la Seine fixe le contexte global dans lequel se déploieront les actions à l’horizon 2030. Il décline ensuite les orientations stratégiques et définit leur déclinaison opérationnelle.

La stratégie d’ensemble du document se développe autour de trois axes principaux :

- + La gestion optimale du territoire et son développement durable, valorisant tant les espaces urbanisés que les zones naturelles ;
- + La maîtrise des flux et déplacements, grâce à un réseau promouvant la cohérence, l’interconnexion des différents modes et le report modal du transport routier vers le transport ferré et fluvial ;
- + Le développement des filières économiques d’excellence, du tourisme et des coopérations en matière d’enseignement supérieur et de recherche.

Le passage à niveau n’est pas cité dans le CPER. Néanmoins, une partie des investissements concernent bien les aménagements ferroviaires. La sécurisation du passage à niveau et des déplacements associés vient ainsi s’inscrire dans les objectifs du CPER, notamment dans le cadre de la maîtrise des flux et des déplacements.

CHAPITRE 2. PRESENTATION DE LA PROPOSITION DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTMAGNY

2.1 PRESENTATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DE MONTMAGNY

Le document pris en compte pour cette procédure est le PLU approuvé le 21 décembre 2006. Il a connu plusieurs évolutions successives via des modifications en dates du 20 décembre 2007, 28 juin 2012, 28 février 2013 et 13 décembre 2018. La dernière modification du PLU a été arrêtée en juin 2019 (enquête publique du 2 septembre au 2 octobre 2019).

Le PLU de Montmagny se compose des éléments suivants :

- + Le rapport de présentation ;
- + Le règlement en vigueur ;
- + La liste des emplacements réservés ;
- + Le plan de zonage, mis à jour le 13 décembre 2018, et présentant également les emplacements réservés ;
- + Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- + Les Orientations d'Aménagement Programmatique ;
- + Les plans des servitudes.

Une partie des documents constitutifs du PLU est disponible sur <http://www.villedemontmagny.fr/Cadre-de-vie/Les-travaux/Le-plan-local-d-urbanisme>. Les pièces modifiées sont disponibles sur <http://modification-plu-montmagny.enquetepublique.net>.

Les cartes pages suivantes présentent le zonage modifié du PLU et superposent ensuite l'emprise du projet sur ce plan de zonage, pour identification des zones concernées.

2.2 PLAN DE ZONAGE ASSOCIE SUR LA COMMUNE DE MONTMAGNY

2.2.1 ZONAGE ACTUELLEMENT EN VIGUEUR SUR LA COMMUNE DE MONTMAGNY

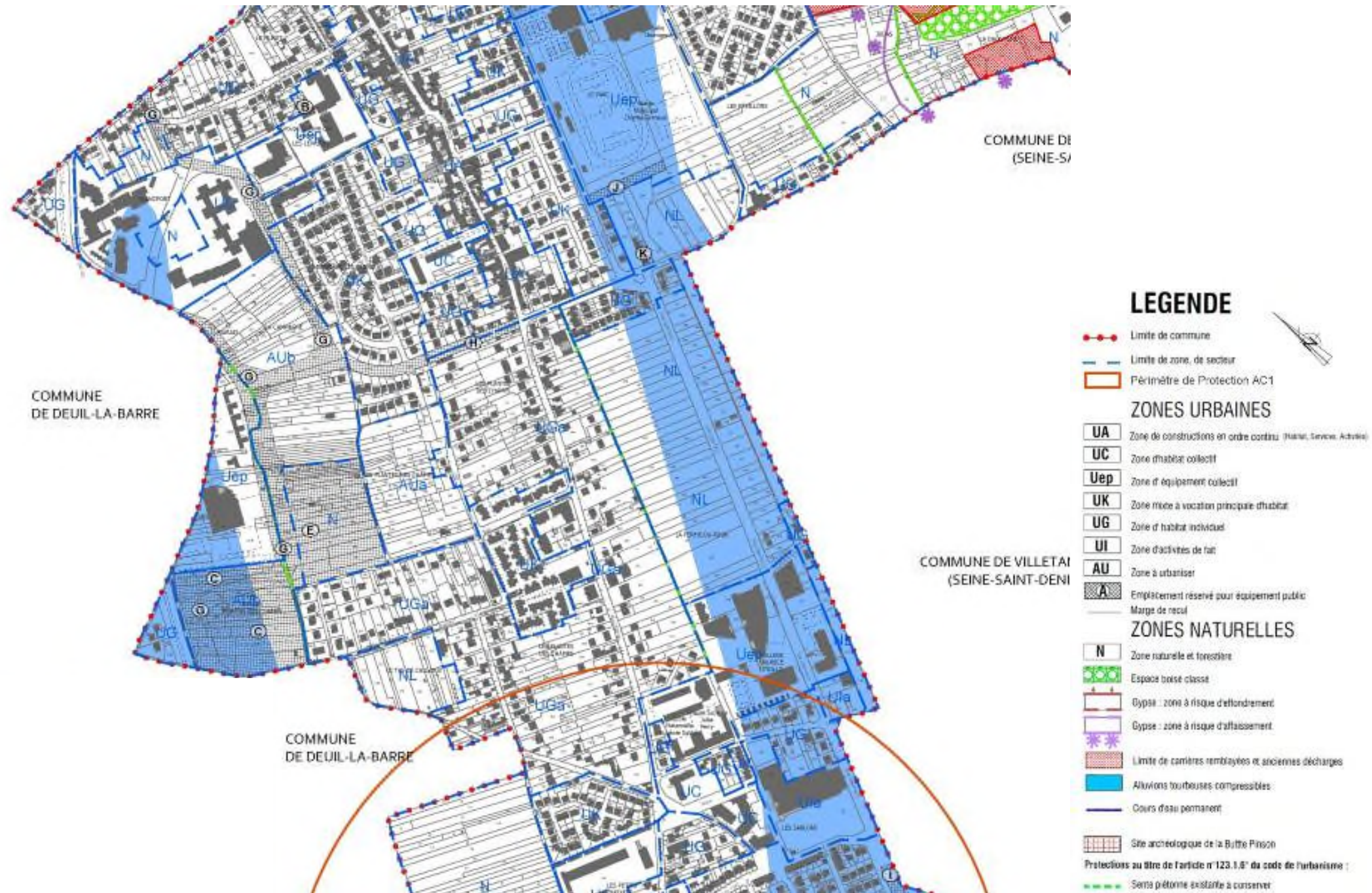


Figure 11 : Extrait du plan de zonage du PLU de Montmagny (PLU de Montmagny)

2.2.2 ZONES CONCERNEES PAR LE PROJET (RACCORDEMENTS ROUTIERS)

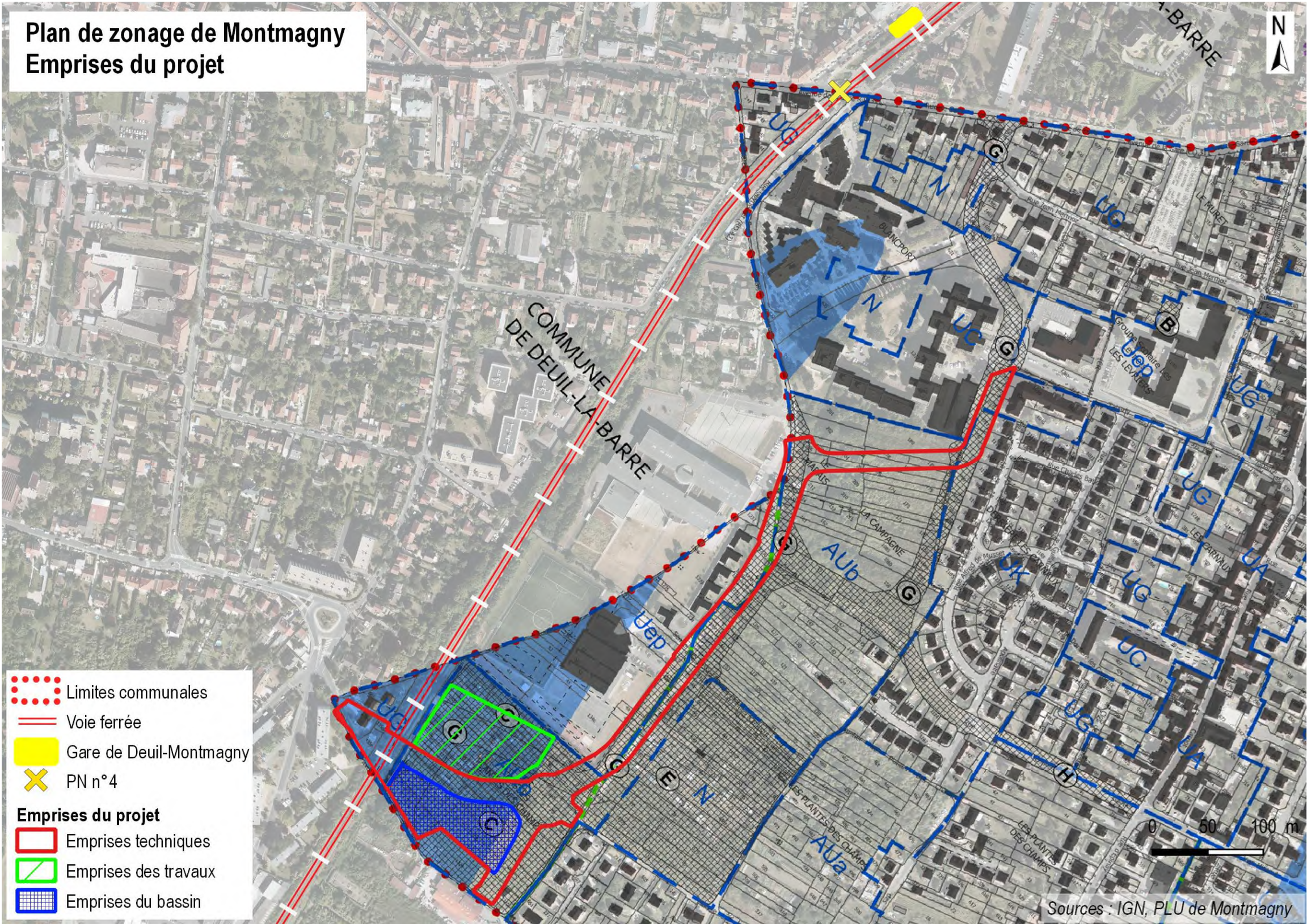


Figure 12 : Emprise du projet superposée au plan de zonage du PLU de Montmagny (PLU de Montmagny, MEDIATERRE Conseil)

2.3 ANALYSE DU REGLEMENT PAR ZONE

Le règlement du PLU de Montmagny par zone expose les règles applicables dans les trois zones du Plan Local d'Urbanisme : Zone Urbaine (U), Zone À Urbaniser (AU) et Zone Naturelle (N). Chaque règlement de zone est organisé en 14 articles.

Les aménagements compris dans le projet, et faisant l'objet du présent dossier, concerne les zones UC (zone composée essentiellement d'habitations collectives), UEp (zone permettant la construction d'équipements publics ou privés), UG (zone correspondant essentiellement au tissu pavillonnaire), UK (zone correspondant au tissu urbain constitué par des opérations groupées d'habitat mixte collectif et individuel) et AUb (zone qui s'applique aux secteurs du Marais et de la Plante des Champs). Il est donc nécessaire de vérifier la compatibilité du projet avec la réglementation de ces quatre zones.

2.3.1 ZONES UC, UEp, UG ET UK

En zones UC et UG, on retrouve notamment le futur pont-rail de franchissement routier au niveau de la plante des Champs, ainsi qu'une partie du raccordement Chemin de la Plante des Champs – Jean Mermoz et le prolongement de la rue Guynemer. En zone UEp, on retrouve le raccordement de la ruelle du Pavillon. En zone UK, on retrouve l'extrémité du raccordement des Lévriers.

Articles U1 – Sont interdits

Dans les zones UC, UEp, UG et UK

- + Les constructions à usage agricole ou forestier ;
- + Les constructions à usage d'industrie, de logistique ;
- + Les constructions à usage de commerces, d'artisanat et d'entrepôt sauf celles visées aux articles UC2, UEp2 et UG2 ;
- + Les constructions affectées aux services et aux bureaux non autorisés aux articles UC2, UEp2 et UG2 ;
- + Les activités qui entraînent des nuisances incompatibles avec l'activité urbaine et l'habitation, et en particulier ceux risquant d'apporter des nuisances d'ordre phonique, olfactif ou créant de la pollution ;
- + L'implantation ou l'extension des installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale ;
- + Le stationnement des caravanes à l'exclusion de celui d'une caravane non habitée dans les bâtiments et remises ou sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur ;
- + L'ouverture et l'exploitation de carrières ;
- + Les affouillements ou les exhaussements des sols non liés aux travaux de construction ou l'aménagement admis dans la zone ;
- + Les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique.

En complément, spécifiquement dans les zones UC, UG et UK

- + Les dépôts de toute nature.

En complément, spécifiquement dans la zone UK

- + Les constructions à usage de logement, sauf celles visées à l'article UK 2,

Articles U2 – Sont autorisés sous conditions

Dans la zone UC

- + Les constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ;
- + La reconstruction après sinistre des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités non conformes aux dispositions du présent règlement ;
- + Les entrepôts liés à un mode d'occupation du sol autorisé dans la zone à condition qu'ils n'excèdent pas 300 m² de surface de plancher ;
- + Les activités artisanales ou commerciales dont la surface de plancher est inférieure à 500 m², sous réserve de la compatibilité avec le réseau viaire du secteur ;
- + La réhabilitation ou reconstruction d'ensembles commerciaux dont la surface de plancher est inférieure à 1 500 m², sous réserve de la compatibilité avec le réseau viaire du secteur ;
- + Les services privés et les bureaux dont la surface de plancher est inférieure à 200 m² ;
- + Les installations soumises à déclaration, qui sont liées par leur destination à l'activité humaine et à l'habitation, et à condition que soient prises toutes dispositions nécessaires pour qu'elles n'entraînent pas de nuisance incompatible avec celles-ci.

Dans la zone UEp

- + Les constructions à usage de logement à condition qu'il s'agisse de logements de gardien, ou de locaux d'hébergement nécessaires au fonctionnement des infrastructures ;
- + Les résidences pour étudiants ou pour personnes âgées, sous réserve qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du réseau viaire du secteur, notamment en termes de sécurité ;
- + Les bureaux nécessaires au fonctionnement des activités autorisées ;
- + Les installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale à condition qu'elles ne présentent pas de nuisances sonores ou olfactives ;
- + Les constructions, ouvrages et installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement, liés aux projets ferroviaires, notamment ceux de la Tangentielle Nord.

Dans la zone UG

- + Les constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ;
- + La reconstruction après sinistre des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités non conformes aux dispositions du présent règlement ;
- + Les commerces dont la surface de plancher est inférieure à 300 m² ;
- + Les activités artisanales dont la surface de plancher est inférieure à 300 m² ;
- + Les services privés et les bureaux dont la surface de plancher est inférieure à 300 m² ;
- + Les installations soumises à déclaration, qui sont liées par leur destination à l'activité humaine et à l'habitation, et à condition que soient prises toutes dispositions nécessaires pour qu'elles n'entraînent pas de nuisance incompatible avec celles-ci ;
- + Les constructions, ouvrages, installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement, liés aux projets ferroviaires, notamment ceux de la Tangentielle Nord.

Dans la zone UK

- + Les constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ;
- + La reconstruction après sinistre des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités non conformes aux dispositions du présent règlement ;
- + Les constructions, ouvrages, installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement, liés aux projets ferroviaires, notamment ceux de la Tangentielle Nord.
- + Les constructions à usage de logement à condition qu'il s'agisse d'abris de jardin dans la limite de 6 m² par logement ou d'aménagement de combles dans le volume existant ou en surélévation dans la limite de la hauteur maximale à l'égout du toit de la construction existante à condition de conserver une pente de toit et de respecter les matériaux et l'architecture d'origine.

Les constructions et utilisations non mentionnées et non visées dans ces articles sont admises et non soumises à condition. Les réseaux publics et assimilés sont autorisés.

Le projet ne semble pas entrer dans les catégories interdites dans ces zonages. Néanmoins, la création et l'aménagement de nouvelles voiries peuvent entraîner une nouvelle répartition des nuisances sonores et des émissions aériennes. En ce sens, le projet pourrait donc être en contradiction avec l'occupation « Installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique » (alinéas 11 des articles UC1 et UG1, 10 de l'article UEp1 et 12 de l'article UK1).

Aussi, il est proposé de mentionner clairement le projet à la fin des articles UC2, UEp2, UG2 et UK2, en tant qu'aménagement autorisé.

Dans les pages qui suivent, seuls les articles (ou parties d'articles) pouvant présenter un lien avec le projet sont analysés. Les autres ne sont rappelés que pour mémoire.

Articles U3 — Accès et voirieDans les quatre zones UC, UEp, UG et UK

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble selon la zone, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la collecte des ordures ménagères, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour. Les terrains desservis par des voies privées existantes à la date d'approbation du présent règlement ou à créer pourront être constructibles si la voie présente une largeur minimum de 3,50 mètres.

La création de voie publique ou privée commune ouverte à la circulation automobile est soumise aux conditions minimales suivantes, en ce qui concerne la largeur de la chaussée :

- + 6 mètres si la voie est conçue de manière à pouvoir fonctionner dans les deux sens de circulation ;
- + 3,5 mètres si la voie est conçue de manière à pouvoir fonctionner avec un seul sens de circulation.

Par ailleurs, dans les secteurs UEp et UG, les sentes et les chemins piétonniers repérés au plan de zonage devront être préservés afin de pérenniser le maillage de liaisons douces existant.

Le projet n'enclavera pas de terrains (aucune inconstructibilité ne sera engendrée). Les nouvelles voiries seront conformes aux différentes spécifications réglementaires et leur cohérence avec les voiries existantes sera assurée. Les voiries seront notamment constituées de deux voies de circulation de 3,50 mètres de large chacune (soit 7 mètres au total).

Des trottoirs seront mis en place de part et d'autre des voiries, pour la circulation des piétons ainsi que des aménagements cyclables (bande cyclable sur la rue Guynemer, piste cyclable sur toute la longueur de la ruelle du Pavillon (depuis le lycée), jusqu'à la rue Gallieni, piste cyclable sur le raccordement du chemin de la Plante des Champs – Jean Mermoz, y compris sous le pont-rail).

Les nouveaux cheminements « modes doux » viendront se raccorder aux itinéraires existants.

Articles U4 — Desserte par les réseaux

Dans les trois zones UC, UEp, UG et UK

Le raccordement aux réseaux publics d'eau potable et d'assainissement est obligatoire.

Les eaux pluviales devront prioritairement faire l'objet d'une infiltration à la parcelle, mais le raccordement au réseau d'eaux pluviales est autorisé.

Les conditions et modalités de raccordement sur le réseau séparatif d'assainissement Eaux pluviales et Eaux usées et le réseau d'eau potable devront être conformes aux règlements des services publics en vigueur à la date de réalisation de la construction. Tout raccordement au réseau public sera exécuté suivant les prescriptions données lors de la demande de branchement formulée auprès de la collectivité.

Les parcelles peuvent être soumises à des servitudes de passage de réseaux en sous-sol. Elles doivent, dans ce cas, permettre l'accès permanent à ces ouvrages pour leur entretien.

L'accès aux réseaux existants sera assuré depuis les nouvelles voiries et les nouveaux espaces (regards). Par ailleurs, les procédures classiques de chantier de VRD s'appliqueront : Déclaration de projet de Travaux (DT), Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT), précautions lors de la réalisation d'excavations quel que soit leurs dimensions, procédures de raccordement quel que soit le réseau.

Assainissement

Pour éviter les pollutions en cas d'accident ou de sinistre, des vannes d'isolement seront installées sur les réseaux Eaux pluviales et Eaux usées avant raccordement aux réseaux publics. Les capacités de rétention des eaux d'extinction devront être suffisamment dimensionnées.

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur...) ne devront en aucun cas être déversées dans les réseaux publics (Eaux usées ou Eaux pluviales).

Eaux usées

Sans lien avec le projet.

Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être conçu de façon à ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, ni l'aggraver. En cas d'existence d'un réseau collecteur d'eaux pluviales dont la capacité permet d'accueillir les eaux de l'opération, les aménagements réalisés sur le terrain devront garantir l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux publics.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire de sorte que la pollution de temps de pluie soit laminée et traitée sur le plan qualitatif à l'amont des rejets dans les réseaux publics.

En zones UC et UG, pour tout projet d'aménagement, les rejets supplémentaires d'eaux pluviales devront être régulés par rapport à une pluie d'occurrence minimale décennale (voire supérieure si la protection des personnes et des biens l'impose), en respectant les consignes de débit de fuite limite suivantes, déclinées en fonction de la surface totale du projet d'aménagement :

- + Surface totale < à 1 500m² : 2 l/s avec une pluie décennale au minimum ;
- + Surface totale de 0.15 à 0.5 ha : 4 l/s avec une pluie décennale au minimum ;
- + Surface totale de 0.5 à 1 ha : 5 l/s avec une pluie vingtennale au minimum ;
- + Surface totale > à 1 ha : 5 l/s.ha avec une pluie vingtennale au minimum.

En zone UK, les surfaces nouvellement imperméabilisées auront un rejet limité à 4 l/s/ha pour la pluie d'occurrence décennale (les surfaces déjà imperméabilisées sont prises en compte dans le calcul dudit débit) et devront correspondre à une qualité de classe 1B. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention ou d'infiltration à la charge du constructeur.

Ces consignes limites pourront être plus restrictives si les conditions d'exploitation des réseaux d'assainissement de la CAVAM et/ou du SIARE l'exigent (surcharge hydraulique).

Les eaux issues des voiries et des aires de stationnement d'une capacité supérieure à 20 places de véhicules légers ou 10 places de véhicules de type poids lourds devront transiter dans un séparateur / débourbeur avant rejet dans le réseau public ou infiltration.

En complément, en zones UC, UG et UK, en l'absence de réseau ou de saturation du réseau, le projet devra prendre en compte les mesures qui s'imposent pour assurer l'infiltration des eaux pluviales sur son unité foncière.

Un système d'assainissement est mis en place dans le cadre du projet pour la récupération des eaux de ruissellement. La réalisation de nouvelles voiries entraînera en effet une modification voire une augmentation des surfaces imperméabilisées et une concentration des eaux de ruissellement sur ces surfaces. Le rejet de ces eaux pluviales est envisagé dans le réseau d'assainissement communal, après rétention et traitement.

Des détails sont donnés dans l'étude d'impact sur l'environnement, intégrée au dossier d'enquête publique dans lequel s'insère également le présent dossier de mise en compatibilité.

Réseaux divers (électricité, gaz, téléphone, télédistribution, éclairage public)

Sauf impossibilité technique, les lignes de télécommunication, de télédistribution et de distribution d'énergie électrique du réseau public doivent être installées en souterrain. En cas de réseau aérien sur le domaine public, des mesures conservatoires doivent être prises pour permettre un branchement souterrain ultérieur.

Dès lors qu'un projet de construction se situe à proximité des ouvrages de GRT Gaz, il est nécessaire de consulter l'Agence Ile-de-France Nord de GRT Gaz.

Des échanges ont eu lieu avec GRDF / GRT Gaz. Une méthodologie et un coût de dévoiement des réseaux ont ainsi été définis. De nouveaux réseaux par forages dirigés seront réalisés.

Les procédures classiques de chantier de VRD s'appliqueront par ailleurs, comme indiqué précédemment. Les nouveaux aménagements routiers pourront être accompagnés d'équipements lumineux. Le raccordement aux réseaux existants se fera en souterrain.

Déchets

Sans lien avec le projet.

Articles U5 — Caractéristiques des terrains

Aucune prescription.

Articles U6 — Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Sans lien avec le projet.

Articles U7 — Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives du terrain

Sans lien avec le projet.

Articles U8 — Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Sans lien avec le projet.

Articles U9 — Emprise au sol

Sans lien avec le projet.

Articles U10 — Hauteurs des constructions

Le futur pont-rail sera localisé en zones UC et UG. Dans ces zones, aucune limitation de hauteur n'est toutefois fixée pour les équipements d'intérêt général dont les conditions d'utilisation justifient un dépassement de la hauteur réglementaire.

Articles U11 — Aspect extérieurDans les trois zones UC, UEp, UG et UKAspect général

Les constructions, par leur situation, leur volume, leur aspect, le rythme ou la coloration des façades, doivent être conçues de manière à assurer une bonne insertion dans leur environnement naturel ou urbain, et cela quel que soit le type d'architecture (traditionnelle ou moderne) utilisé.

L'autorisation de bâtir pourra être refusée si les constructions par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux paysages naturels ou urbains.

L'unité architecturale de trame et de percements sera spécialement étudiée dans le cas de plusieurs bâtiments de vocations différentes sur une même parcelle.

Les prescriptions de l'architecte des Bâtiments de France devront être respectées dans le périmètre de la Chapelle Sainte-Thérèse indiquée sur le plan.

Clôtures

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. À ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

L'utilisation de plaques de béton, de claustras, de lisses en PVC, de fils de fer barbelés est interdite pour les clôtures de toute nature quelle que soit leur localisation pour assurer un aspect de qualité. Les deux faces des clôtures réalisées en maçonnerie doivent recevoir un parement de finition.

En zone UC, la hauteur maximale des clôtures est fixée à 1,80 mètre. En zones UG et UK, elle est fixée à 2 mètres (toutefois, pour les clôtures grillagées comportant une partie pleine, celle-ci doit être inférieure ou égale à 1 mètre).

Le projet a fait l'objet d'études paysagères et architecturales, pour insertion respectueuse de l'infrastructure et de ses ouvrages dans le paysage. *Les différentes dispositions, en termes d'architecture, de plantations et de mesures environnementales au sens large, sont données dans l'étude d'impact sur l'environnement.*

Aucun monument historique (ou périmètre de protection associé) ne concerne l'emprise du projet. Par ailleurs, aucune covisibilité avec les monuments proches n'a été constatée in situ.

La mise en place des éventuelles clôtures respectera les dispositions du PLU.

Articles U12 — Stationnement

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

En zones UC, UG et UK, les places de véhicules légers, sauf pour les places réservées aux personnes à mobilité réduite, doivent avoir les dimensions minimales suivantes :

- + Largeur : 2,50 mètres ;
- + Longueur : 5 mètres.

Un dégagement de 5 mètres minimum doit être prévu pour le stationnement.

Également, en zone UC, pour les services publics ou d'intérêt collectif, le nombre de places à réaliser doit répondre aux besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs et sa localisation dans la commune (proximité d'une gare, existence ou non d'un parc public de stationnement à proximité...).

Des espaces de stationnement seront (ré)aménagés dans le cadre du projet : déplacement des 25 places existantes de l'autre côté de la rue Guynemer et création de places le long du barreau des Lévriers. Les dimensions des places respecteront les dispositions du PLU.

Par ailleurs, les règles appliquées devront respecter les prescriptions du PDUIF, notamment celles appliquées aux « secteurs à proximité d'une gare ».

Articles U13 — Espaces libres, plantations, espaces boisés

Les constructions, installations ou aménagements doivent être accompagnés de plantations d'arbres de haute tige, fruitiers ou arbres d'essences locales, les structures végétales ainsi réalisées doivent avoir pour objet de les intégrer dans le paysage ou de créer un cadre de vie urbain en harmonie avec leur environnement.

Les aires de stationnement seront plantées à raison d'un arbre de haute tige minimum pour 4 places de stationnement extérieures.

Par ailleurs, les surfaces libres de toute construction doivent être traitées en espaces perméables (jardin, espaces minéraux sablés) sur :

- + 60% minimum de leur superficie en zone UC ;
- + 20% minimum de leur superficie en zone UEp ;
- + 70% minimum de leur superficie en zones UG et UK.

Le projet a fait l'objet d'études paysagères et architecturales, pour insertion respectueuse de l'infrastructure et de ses ouvrages dans le paysage. Des plantations d'arbres pourront venir accompagner les ouvrages créés et aider à l'insertion visuelle du projet. Les différentes dispositions, en termes d'architecture, de plantations et de mesures environnementales au sens large, sont données dans l'étude d'impact sur l'environnement.

Articles U14 — Coefficient d'occupation du sol (COS)

Sans lien avec le projet.

Risques énoncés dans le règlement

Plusieurs risques sont rappelés dans le règlement du PLU. Ainsi, plusieurs types de contraintes doivent être respectés :

- + Isolation acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits aux abords des voies de transports terrestres ;
- + Contraintes liées au sol et au sous-sol : risque d'effondrement lié à la présence de carrières souterraines abandonnées (*sauf en zones UC et UG*), risque de mouvement de terrain lié à la dissolution naturelle du gypse, terrains alluvionnaires compressibles et risque de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols ;
- + Risque d'exposition au plomb.

Les risques majeurs ont été pris en compte dans le cadre du projet : gestion des ruissellements, prise en compte des risques géotechniques dans la conception des ouvrages... La stabilité des sols sera par ailleurs, au besoin, revérifiée au stade des études de projet et avant la réalisation des ouvrages. La limitation des nuisances sonores et des émissions aériennes est également intégrée à la conception du projet.

Des détails sont donnés dans l'étude d'impact sur l'environnement, intégrée au dossier d'enquête publique dans lequel s'insère également le présent dossier de mise en compatibilité.

2.3.2 ZONE AUB

En zone AUB, on retrouve une partie du raccordement Chemin de la Plante des Champs – Jean Mermoz, une partie du nouveau pont-rail, le nouveau barreau des Lévriers ainsi que le raccordement de la ruelle du Pavillon.

Article AUB1 – Sont interdits

- + Toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites, sauf celles autorisées à l'article AUB 2 ;
- + Les constructions à usage agricole ;
- + L'implantation ou l'extension des installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale ;
- + Le stationnement des caravanes à l'exclusion de celui d'une caravane non habitée dans les bâtiments et remises ou sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur ;
- + Les dépôts de toute nature ;
- + L'ouverture et l'exploitation de carrières ;
- + Les affouillements ou les exhaussements des sols non liés aux travaux de construction ou l'aménagement admis dans la zone ;
- + Les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique.

Article AUB2 – Sont autorisés sous conditions

- + Les opérations d'ensemble telles que les lotissements ou ensembles de constructions groupés d'habitations, zones d'aménagement concerté sous réserve de la réalisation des équipements publics nécessaires ;
- + Les aménagements de voies publiques, de pistes cyclables ou piétonnes et de passerelles ;
- + Les ouvrages techniques nécessaires à l'exploitation de la voirie et des réseaux publics d'infrastructure ;
- + Les équipements publics et d'intérêt général et les aires de stationnement qui y sont liées ;
- + Les installations de chantier nécessaires à la réalisation des équipements autorisés dans la zone ;
- + La démolition de bâtiments ou de clôtures.

Les réseaux publics et assimilés sont autorisés.

Le projet ne semble pas entrer dans les catégories interdites dans ces zonages. Il s'intègre à priori dans la catégorie autorisée sous conditions « aménagements de voies publiques, de pistes cyclables ou piétonnes et de passerelles » (article AUB2, alinéa 2). Néanmoins, la création et l'aménagement de nouvelles voiries peuvent entraîner une nouvelle répartition des nuisances sonores et des émissions aériennes. En ce sens, le projet pourrait donc également être en contradiction avec l'occupation « Installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique » (alinéa 8 de l'article AUB1).

Aussi, il est proposé de mentionner clairement le projet à la fin de l'article AUB2, en tant qu'aménagement autorisé.

Dans les pages qui suivent, seuls les articles (ou parties d'articles) pouvant présenter un lien avec le projet sont analysés. Les autres ne sont rappelés que pour mémoire.

Article AUB3 – Accès et voirie

Les terrains doivent être desservis par des voies publiques ou privées dans des conditions répondant à l'importance et à la destination de l'immeuble selon la zone, notamment en ce qui concerne la commodité, la sécurité de la circulation et des accès, ainsi que les moyens d'approche permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la collecte des ordures ménagères, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des voies privées doivent être adaptées aux usages qu'elles supportent ou aux opérations qu'elles doivent desservir.

Les voies privées se terminant en impasse doivent être aménagées de telle sorte que les véhicules puissent faire demi-tour. Les terrains desservis par des voies privées existantes à la date d'approbation du présent règlement ou à créer pourront être constructibles si la voie présente une largeur minimum de 3,50 mètres.

La création de voie publique ou privée commune ouverte à la circulation automobile est soumise aux conditions minimales suivantes, en ce qui concerne la largeur de la chaussée :

- + 6 mètres si la voie est conçue de manière à pouvoir fonctionner dans les deux sens de circulation ;
- + 3,5 mètres si la voie est conçue de manière à pouvoir fonctionner avec un seul sens de circulation.

Par ailleurs, les sentes et les chemins piétonniers repérés au plan de zonage devront être préservés afin de pérenniser le maillage de liaisons douces existant.

Le projet n'enclavera pas de terrains (aucune inconstructibilité ne sera engendrée). Les nouvelles voiries seront conformes aux différentes spécifications réglementaires et leur cohérence avec les voiries existantes sera assurée. Les voiries seront notamment constituées de deux voies de circulation de 3,50 mètres de large chacune (soit 7 mètres au total).

Des trottoirs seront mis en place de part et d'autre des voiries, pour la circulation des piétons ainsi que des aménagements cyclables (piste cyclable sur toute la longueur de la ruelle du Pavillon (depuis le lycée), jusqu'à la rue Gallieni, piste cyclable sur le raccordement du chemin de la Plante des Champs – Jean Mermoz).

Les nouveaux cheminements « modes doux » viendront se raccorder aux itinéraires existants.

Article AUb4 — Desserte par les réseaux

Le raccordement aux réseaux publics d'eau potable et d'assainissement est obligatoire.

Les conditions et modalités de raccordement sur le réseau séparatif d'assainissement Eaux pluviales et Eaux usées et le réseau d'eau potable devront être conformes aux règlements des services publics en vigueur à la date de réalisation de la construction. Tout raccordement au réseau public sera exécuté suivant les prescriptions données lors de la demande de branchement formulée auprès de la collectivité.

Les parcelles peuvent être soumises à des servitudes de passage de réseaux en sous-sol. Elles doivent, dans ce cas, permettre l'accès permanent à ces ouvrages pour leur entretien.

L'accès aux réseaux existants sera assuré depuis les nouvelles voiries et les nouveaux espaces (regards). Par ailleurs, les procédures classiques de chantier de VRD s'appliqueront : Déclaration de projet de Travaux (DT), Déclaration d'Intention de Commencement de Travaux (DICT), précautions lors de la réalisation d'excavations quel que soit leurs dimensions, procédures de raccordement quel que soit le réseau.

Assainissement

Pour éviter les pollutions en cas d'accident ou de sinistre, des vannes d'isolement seront installées sur les réseaux Eaux pluviales et Eaux usées avant raccordement aux réseaux publics. Les capacités de rétention des eaux d'extinction devront être suffisamment dimensionnées.

Les eaux claires (eaux provenant du drainage, des nappes souterraines, des sources, des pompes à chaleur...) ne devront en aucun cas être déversées dans les réseaux publics (Eaux usées ou Eaux pluviales).

Eaux usées

Sans lien avec le projet.

Eaux pluviales

Tout aménagement réalisé sur un terrain doit être conçu de façon à ne pas faire obstacle au libre écoulement des eaux pluviales, ni l'aggraver. En cas d'existence d'un réseau collecteur d'eaux pluviales dont la capacité permet d'accueillir les eaux de l'opération, les aménagements réalisés sur le terrain devront garantir l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau.

L'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux publics.

Pour limiter l'impact des eaux pluviales sur le milieu naturel en application de la loi sur l'eau, il faudra en règle générale faire de sorte que la pollution de temps de pluie soit laminée et traitée sur le plan qualitatif à l'amont des rejets dans les réseaux publics.

Les surfaces nouvellement imperméabilisées auront un rejet limité à 4l/s/ha pour la pluie d'occurrence décennale (les surfaces déjà imperméabilisées sont prises en compte dans le calcul dudit débit) et devront correspondre à une qualité de classe 1B. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention ou d'infiltration à la charge du constructeur.

Les eaux issues des voiries et des aires de stationnement d'une capacité supérieure à 20 places de véhicules légers ou 10 places de véhicules de type poids lourds devront transiter dans un séparateur/débourbeur avant rejet dans le réseau public ou infiltration.

En l'absence de réseau ou de saturation du réseau, le projet devra prendre en compte les mesures qui s'imposent pour assurer l'infiltration des eaux pluviales sur son unité foncière.

Un système d'assainissement est mis en place dans le cadre du projet pour la récupération des eaux de ruissellement. La réalisation de nouvelles voiries entraînera en effet une modification voire une augmentation des surfaces imperméabilisées et une concentration des eaux de ruissellement sur ces surfaces. Le rejet de ces eaux pluviales est envisagé dans le réseau d'assainissement communal, après rétention et traitement.

Des détails sont donnés dans l'étude d'impact sur l'environnement, intégrée au dossier d'enquête publique dans lequel s'insère également le présent dossier de mise en compatibilité.

Réseaux divers (électricité, gaz, téléphone, télédistribution, éclairage public)

Sauf impossibilité technique, les lignes de télécommunication, de télédistribution et de distribution d'énergie électrique du réseau public doivent être installées en souterrain. En cas de réseau aérien sur le domaine public, des mesures conservatoires doivent être prises pour permettre un branchement souterrain ultérieur.

Des échanges ont eu lieu avec GRDF / GRT Gaz. Une méthodologie et un coût de dévoiement des réseaux ont ainsi été définis. De nouveaux réseaux par forages dirigés seront réalisés.

Les procédures classiques de chantier de VRD s'appliqueront par ailleurs, comme indiqué précédemment. Les nouveaux aménagements routiers pourront être accompagnés d'équipements lumineux. Le raccordement aux réseaux existants se fera en souterrain.

Déchets

Sans lien avec le projet.

Article AUb5 — Caractéristiques des terrains

Aucune prescription.

Article AUb6 — Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Sans lien avec le projet.

Article AUb7 — Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives du terrain

Sans lien avec le projet.

Article AUb8 — Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Sans lien avec le projet.

Article AUb9 — Emprise au sol

Sans lien avec le projet.

Article AUb10 — Hauteurs des constructions

Sans lien avec le projet.

Article AUb11 — Aspect extérieurAspect général

Les constructions, par leur situation, leur volume, leur aspect, le rythme ou la coloration des façades, doivent être conçues de manière à assurer une bonne insertion dans leur environnement naturel ou urbain, et cela quel que soit le type d'architecture (traditionnelle ou moderne) utilisé.

L'autorisation de bâtir pourra être refusée si les constructions par leur situation, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère des lieux avoisinants, aux paysages naturels ou urbains.

L'unité architecturale de trame et de percements sera spécialement étudiée dans le cas de plusieurs bâtiments de vocations différentes sur une même parcelle.

Clôtures

Les clôtures sur rue participent fortement à la qualité des espaces urbains. À ce titre, leur traitement, le choix des matériaux, les couleurs doivent faire l'objet d'une attention particulière.

L'utilisation de plaques de béton, de claustras, de lisses en PVC, de fils de fer barbelés est interdite pour les clôtures de toute nature quelle que soit leur localisation pour assurer un aspect de qualité. Les deux faces des clôtures réalisées en maçonnerie doivent recevoir un parement de finition.

La hauteur maximale des clôtures est fixée à :

- + 2 mètres pour les clôtures grillagées ou ne comportant qu'une partie pleine inférieure à 1 mètre ;
- + 1,80 mètre pour les clôtures pleines.

Le projet a fait l'objet d'études paysagères et architecturales, pour insertion respectueuse de l'infrastructure et de ses ouvrages dans le paysage. *Les différentes dispositions, en termes d'architecture, de plantations et de mesures environnementales au sens large, sont données dans l'étude d'impact sur l'environnement.*

Aucun monument historique (ou périmètre de protection associé) ne concerne l'emprise du projet. Par ailleurs, aucune covisibilité avec les monuments proches n'a été constatée in situ.

La mise en place des éventuelles clôtures respectera les dispositions du PLU.

Article AUb12 — Stationnement

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

Les places de véhicules légers, sauf pour les places réservées aux personnes à mobilité réduite, doivent avoir les dimensions minimales suivantes :

- + Largeur : 2,50 mètres ;
- + Longueur : 5 mètres.

Un dégagement de 5 mètres minimum doit être prévu pour le stationnement.

Des espaces de stationnement seront créés le long du barreau des Lévriers. Les dimensions des places respecteront les dispositions du PLU.

Par ailleurs, les règles appliquées devront respecter les prescriptions du PDUIF, notamment celles appliquées aux « secteurs à proximité d'une gare ».

Article AUb13 — Espaces libres, plantations, espaces boisés

Les parties de terrain non construites, aménagées et ouvertes au public, non occupées par des aires de stationnement seront obligatoirement plantées et traitées de façon paysagère.

La mise en place des plantations devra être exécutée au plus tard lors de la première saison appropriée suivant la réception provisoire des locaux.

Le projet a fait l'objet d'études paysagères et architecturales, pour insertion respectueuse de l'infrastructure et de ses ouvrages dans le paysage. Des plantations d'arbres pourront venir accompagner les ouvrages créés et aider à l'insertion visuelle du projet. *Les différentes dispositions, en termes d'architecture, de plantations et de mesures environnementales au sens large, sont données dans l'étude d'impact sur l'environnement.*

Article AUb14 — Coefficient d'occupation du sol (COS)

Sans lien avec le projet.

Risques énoncés dans le règlement

Plusieurs risques sont rappelés dans le règlement du PLU. Ainsi, plusieurs types de contraintes doivent être respectés :

- + Isolation acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits aux abords des voies de transports terrestres ;
- + Contraintes liées au sol et au sous-sol : risque de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols et en lien avec la présence d'une zone alluvionnaire compressible ;
- + Risque d'exposition au plomb.

Les risques majeurs ont été pris en compte dans le cadre du projet : gestion des ruissellements, prise en compte des risques géotechniques dans la conception des ouvrages... La stabilité des sols sera par ailleurs, au besoin, révérifiée au stade des études de projet et avant la réalisation des ouvrages. La limitation des nuisances sonores et des émissions aériennes est également intégrée à la conception du projet.

Des détails sont donnés dans l'étude d'impact sur l'environnement, intégrée au dossier d'enquête publique dans lequel s'insère également le présent dossier de mise en compatibilité.

2.4 RAPPEL DES AMENAGEMENTS PREVUS EN GARE DE DEUIL-MONTMAGNY, EN ZONAGE UG

Pour rappel, dans le cadre du projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny, un passage souterrain (PASO) piéton est prévu. Ce passage souterrain a pour vocation et fonction de rétablir le lien entre les deux villes et de permettre l'accès à la gare et à la voie en direction de la province. L'accès au passage souterrain se fera via des escaliers fixes et des rampes PMR.

Le passage souterrain est localisé au droit de l'actuel passage à niveau, à proximité directe de la gare de Deuil-Montmagny, dans les emprises appartenant à SNCF Réseau.

Le zonage correspondant sur le PLU de Montmagny est le zonage UG. Dans ce zonage, on retrouve l'occupation autorisée sous conditions « constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ».

La mise en place du passage souterrain est ainsi compatible avec le règlement du PLU. Cet aménagement ne nécessitant par ailleurs pas la cartographie d'un emplacement réservé, il n'est pas repris ici. Toutefois, les différentes conditions énoncées dans le document seront respectées pour la réalisation de l'aménagement.

2.5 MODIFICATION DES ARTICLES 1 ET 2 DU REGLEMENT DES ZONES CONCERNEES

2.5.1 ARTICLES 1 ET 2 DES ZONAGES UC, UEp, UG ET UK

La rédaction suivante est proposée, pour modification des pages 24 (pour le zonage UC), 37 (pour le zonage UEp), 47 (pour le zonage UG) et 74 (pour le zonage UK) de l'extrait correspondant du règlement.

Articles U1 – Sont interdits

Dans les zones UC, UEp, UG et UK

- + Les constructions à usage agricole ou forestier ;
- + Les constructions à usage d'industrie, de logistique ;
- + Les constructions à usage de commerces, d'artisanat et d'entrepôt sauf celles visées aux articles UC2, UEp2 et UG2 ;
- + Les constructions affectées aux services et aux bureaux non autorisés aux articles UC2, UEp2 et UG2 ;
- + Les activités qui entraînent des nuisances incompatibles avec l'activité urbaine et l'habitation, et en particulier ceux risquant d'apporter des nuisances d'ordre phonique, olfactif ou créant de la pollution ;
- + L'implantation ou l'extension des installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale ;
- + Le stationnement des caravanes à l'exclusion de celui d'une caravane non habitée dans les bâtiments et remises ou sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur ;
- + L'ouverture et l'exploitation de carrières ;
- + Les affouillements ou les exhaussements des sols non liés aux travaux de construction ou l'aménagement admis dans la zone ;
- + Les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique.

En complément, spécifiquement dans les zones UC, UG et UK

- + Les dépôts de toute nature.

En complément, spécifiquement dans la zone UK

- + Les constructions à usage de logement, sauf celles visées à l'article UK 2,

Articles U2 – Sont autorisés sous conditions

Dans la zone UC

- + Les constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ;

- + La reconstruction après sinistre des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités non conformes aux dispositions du présent règlement ;
- + Les entrepôts liés à un mode d'occupation du sol autorisé dans la zone à condition qu'ils n'excèdent pas 300 m² de surface de plancher ;
- + Les activités artisanales ou commerciales dont la surface de plancher est inférieure à 500 m², sous réserve de la compatibilité avec le réseau viaire du secteur ;
- + La réhabilitation ou reconstruction d'ensembles commerciaux dont la surface de plancher est inférieure à 1 500 m², sous réserve de la compatibilité avec le réseau viaire du secteur ;
- + Les services privés et les bureaux dont la surface de plancher est inférieure à 200 m² ;
- + Les installations soumises à déclaration, qui sont liées par leur destination à l'activité humaine et à l'habitation, et à condition que soient prises toutes dispositions nécessaires pour qu'elles n'entraînent pas de nuisance incompatible avec celles-ci.

Dans la zone UEp

- + Les constructions à usage de logement à condition qu'il s'agisse de logements de gardien, ou de locaux d'hébergement nécessaires au fonctionnement des infrastructures ;
- + Les résidences pour étudiants ou pour personnes âgées, sous réserve qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du réseau viaire du secteur, notamment en termes de sécurité ;
- + Les bureaux nécessaires au fonctionnement des activités autorisées ;
- + Les installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale à condition qu'elles ne présentent pas de nuisances sonores ou olfactives ;
- + Les constructions, ouvrages et installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement, liés aux projets ferroviaires, notamment ceux de la Tangentielle Nord.

Dans la zone UG

- + Les constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ;
- + La reconstruction après sinistre des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités non conformes aux dispositions du présent règlement ;
- + Les commerces dont la surface de plancher est inférieure à 300 m² ;
- + Les activités artisanales dont la surface de plancher est inférieure à 300 m² ;
- + Les services privés et les bureaux dont la surface de plancher est inférieure à 300 m² ;
- + Les installations soumises à déclaration, qui sont liées par leur destination à l'activité humaine et à l'habitation, et à condition que soient prises toutes dispositions nécessaires pour qu'elles n'entraînent pas de nuisance incompatible avec celles-ci ;
- + Les constructions, ouvrages, installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement, liés aux projets ferroviaires, notamment ceux de la Tangentielle Nord.

Dans la zone UK

- + Les constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ;
- + La reconstruction après sinistre des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités non conformes aux dispositions du présent règlement ;
- + Les constructions, ouvrages, installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement, liés aux projets ferroviaires, notamment ceux de la Tangentielle Nord.
- + Les constructions à usage de logement à condition qu'il s'agisse d'abris de jardin dans la limite de 6 m² par logement ou d'aménagement de combles dans le volume existant ou en surélévation dans la limite de la hauteur maximale à l'égout du toit de la construction existante à condition de conserver une pente de toit et de respecter les matériaux et l'architecture d'origine.

Les constructions et utilisations non mentionnées et non visées dans ces articles sont admises et non soumises à condition. Les réseaux publics et assimilés sont autorisés.

Sont par ailleurs autorisés sous conditions les « aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny », ainsi que les « travaux, aménagements, plantations, affouillements et exhaussements de sols » liés au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny.

2.5.2 ARTICLES 1 ET 2 DU ZONAGE AUB

La rédaction suivante est proposée, pour modification de la page 104 de l’extrait correspondant du règlement.

Article AUB1 – Sont interdits

- + Toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites, sauf celles autorisées à l’article AUB 2 ;
- + Les constructions à usage agricole ;
- + L’implantation ou l’extension des installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale ;
- + Le stationnement des caravanes à l’exclusion de celui d’une caravane non habitée dans les bâtiments et remises ou sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l’utilisateur ;
- + Les dépôts de toute nature ;
- + L’ouverture et l’exploitation de carrières ;
- + Les affouillements ou les exhaussements des sols non liés aux travaux de construction ou l’aménagement admis dans la zone ;
- + Les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d’apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique.

Article AUB2 – Sont autorisés sous conditions

- + Les opérations d’ensemble telles que les lotissements ou ensembles de constructions groupés d’habitations, zones d’aménagement concerté sous réserve de la réalisation des équipements publics nécessaires ;
- + Les aménagements de voies publiques, de pistes cyclables ou piétonnes et de passerelles ;
- + Les ouvrages techniques nécessaires à l’exploitation de la voirie et des réseaux publics d’infrastructure ;
- + Les équipements publics et d’intérêt général et les aires de stationnement qui y sont liées ;
- + Les installations de chantier nécessaires à la réalisation des équipements autorisés dans la zone ;
- + La démolition de bâtiments ou de clôtures.

Les réseaux publics et assimilés sont autorisés.

Sont par ailleurs autorisés sous conditions les « aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny », ainsi que les « travaux, aménagements, plantations, affouillements et exhaussements de sols » liés au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny.

2.6 LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES

2.6.1 LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES ACTUELLE

Les emplacements réservés actuellement inscrits dans le PLU sont présentés ci-après.

Numéro repère	Affectation de l'emplacement	BENEFICIAIRE (Service ou Collectivité publique chargé d'acheter le terrain)	Superficie de l'emplacement
A	Equipements sportifs du collège Copernic	Commune	4 140 m²
B	Extension du Groupe Scolaire « Les Lévrieriers »	Commune	630 m²
C	Equipements sportifs « Basses Plantes des Champs »	Commune	17 082 m²
D	Extension du cimetière Parcelles AE 42-28-528	Commune	1 600 m²
E	Equipement public (parc) « Les Plantes des Champs »	Commune	22 710 m²
F	Accès Domaine Régional	Région Ile-de-France	1 545 m²
G	Voie de raccordement RD311 et RD928	Conseil Départemental du Val d'Oise	37 692 m²
H	Déviati on de la RD193	Conseil Départemental du Val d'Oise	2 169 m²
I	Ouvrage franchissant la ligne SNCF et Déviati on de la RD193	Réseau Ferré de France	6 990 m²
J	Extension des équipements sportifs du stade Charles Grimaud	Commune	1 574 m²
K	Extension du périmètre du Domaine Régional de la Butte Pinson	Région Ile-de-France	7 400 m²

2.6.2 LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FUTURE

L’emplacement réservé G sera supprimé et remplacé par deux nouveaux emplacements réservés G1 et G2 pour permettra la réalisation du projet.

En effet, SNCF Réseau a échangé avec le Conseil Départemental du Val d’Oise sur l’opportunité de maintenir l’emplacement réservé lié au projet de liaison RD928/RD311 (emplacement G) sachant que la DUP correspondante devient caduque à l’été 2019.

Suite à ces échanges, il a été admis que l’aménagement associé à cet emplacement ne serait pas réalisé. De plus, par courrier daté du 29/04/2019 à la commune de Montmagny, le CD95 indique renoncer au bénéfice de cet emplacement réservé (Annexe 1).

La cartographie de l’emplacement réservé C au bénéfice de la commune de Montmagny étant par ailleurs en contradiction avec la réalisation du présent projet (deux emplacements réservés ne pouvant se superposer), il est proposé de modifier le périmètre de l’emplacement réservé C.

Numéro repère	Affectation de l'emplacement	BENEFICIAIRE (Service ou Collectivité publique chargé d'acheter le terrain)	Superficie de l'emplacement
C	Equipements sportifs « Basses Plantes des Champs »	Commune de Montmagny	12 730 m²
G1	Rétablissement du franchissement sous la voie ferrée par un pont-rail associé à la suppression du passage à niveau n°4	SNCF Réseau	1 879m²
G2	Rétablissement routier associé à la suppression du passage à niveau n°4	Conseil Départemental du Val d’Oise	20 034m²
G	Voie de raccordement RD311 et RD928	Conseil Départemental du Val d’Oise	37 692 m²
H	Déviati on de la RD193	Conseil Départemental du Val d’Oise	2 169 m²

A noter par ailleurs que les emprises du projet ne viendront pas affecter l’emplacement réservé proche E.

Dans le cadre de la présente mise en compatibilité du PLU de Montmagny avec le projet de suppression du PN4, le Département du Val d’Oise souhaite également, en complément de la suppression de l’emplacement réservé G, supprimer l’emplacement réservé H annexe au précédent

Les emplacements réservés intègrent l’ensemble des emprises nécessaires au projet sur la commune de Montmagny (infrastructure propre, aménagements annexes...).

Les emplacements réservés devront être ajoutés au PLU de Montmagny pour prise en compte du projet.

Cette modification est à prévoir au sein de la liste des emplacements réservée et sur le plan de zonage général faisant apparaitre les emplacements réservés.

2.7 PLAN DE ZONAGE FUTUR

Le plan ci-après présente l’emprise des nouveaux emplacements réservés créés aux bénéfices de SNCF Réseau (G1) et du Conseil départemental du Val d’Oise (G2). **Pour rappel, les emplacements réservés existants G et H sont supprimés, et l’emplacement réservé C, dont le bénéficiaire est la commune de Montmagny, est modifié.** La « sente piétonne existante à conserver » est également renommée « itinéraire de circulation douce ou active à conserver ».

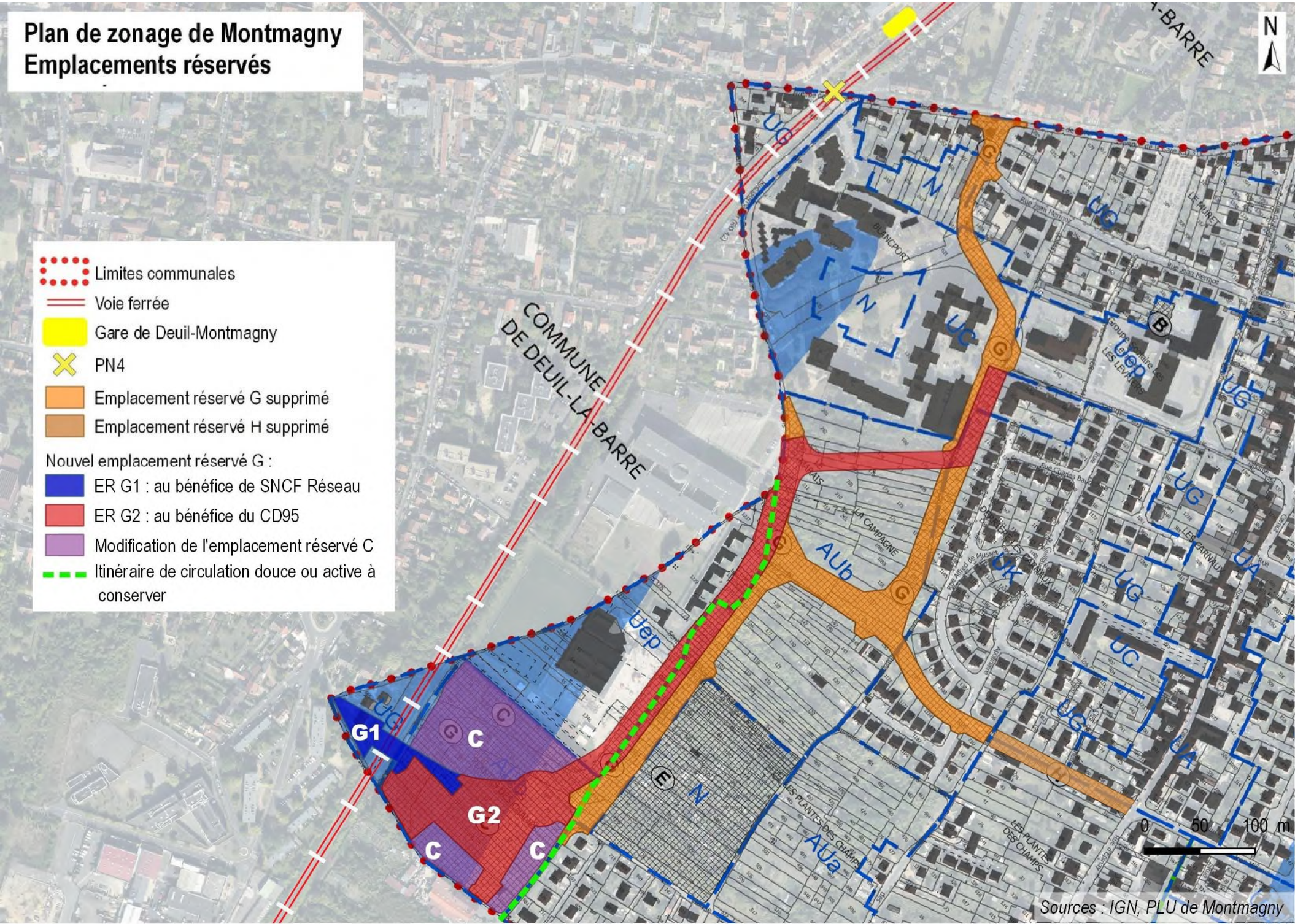


Figure 13 : Proposition de modification du plan de zonage du PLU de Montmagny (PLU de Montmagny, MEDIATERRE Conseil, 2021)

2.8 ESPACES BOISES CLASSES

Les espaces boisés classés figurant au plan sont soumis aux dispositions des articles L.130-1 à L.130-6 du Code de l'Urbanisme. Les éléments caractéristiques du paysage figurant au plan qui sont à protéger en application de l'article L123.1.5 7ème du Code de l'Urbanisme sont soumis aux dispositions réglementaires des articles R421.23, R421.28 et L111.6.2 du Code de l'Urbanisme.

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par les emprises du projet (pas de déclassement à prévoir).

2.9 SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

2.9.1 SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE CONCERNEES

Le tracé du projet est directement grevé par plusieurs servitudes d'utilité publique :

- + Servitude d'utilité publique concernant la maîtrise des risques autour des canalisations de transport de gaz naturel ou assimilé, d'hydrocarbures et de produits chimiques (SUP1) ;

Des échanges ont eu lieu avec GRDF / GRT Gaz. Une méthodologie et un coût de dévoiement des réseaux ont ainsi été définis. De nouveaux réseaux par forages dirigés seront réalisés.

Les procédures classiques de chantier de VRD s'appliqueront par ailleurs, comme indiqué précédemment. Les nouveaux aménagements routiers pourront être accompagnés d'équipements lumineux. Le raccordement aux réseaux existants se fera en souterrain.

- + Servitude d'utilité publique relative à l'établissement des lignes électriques (I4) ;

Les procédures classiques de chantier de VRD s'appliqueront par ailleurs, comme indiqué précédemment. Les nouveaux aménagements routiers pourront être accompagnés d'équipements lumineux. Le raccordement aux réseaux existants se fera en souterrain.

- + Servitudes aéronautiques de dégagement relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements – communication et circulation aérienne pour l'aéroport Charles de Gaulle et l'aérodrome du Bourget (T5) ;

De par sa nature, le projet n'est pas susceptible d'avoir des interactions avec ces servitudes.

- + Servitude d'utilité publique relative aux voies ferrées – zone en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives aux chemins de fer (T1).

Le projet est porté notamment par SNCF Réseau qui maîtrise donc pleinement les implications de cette servitude.

La prise en compte détaillée de ces servitudes est précisée dans l'étude d'impact sur l'environnement. Au vu des études réalisées, et des échanges passés et à venir, le projet est compatible avec les servitudes d'utilité publique.

2.9.2 PLAN DES SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE ET EMPRISE DU PROJET

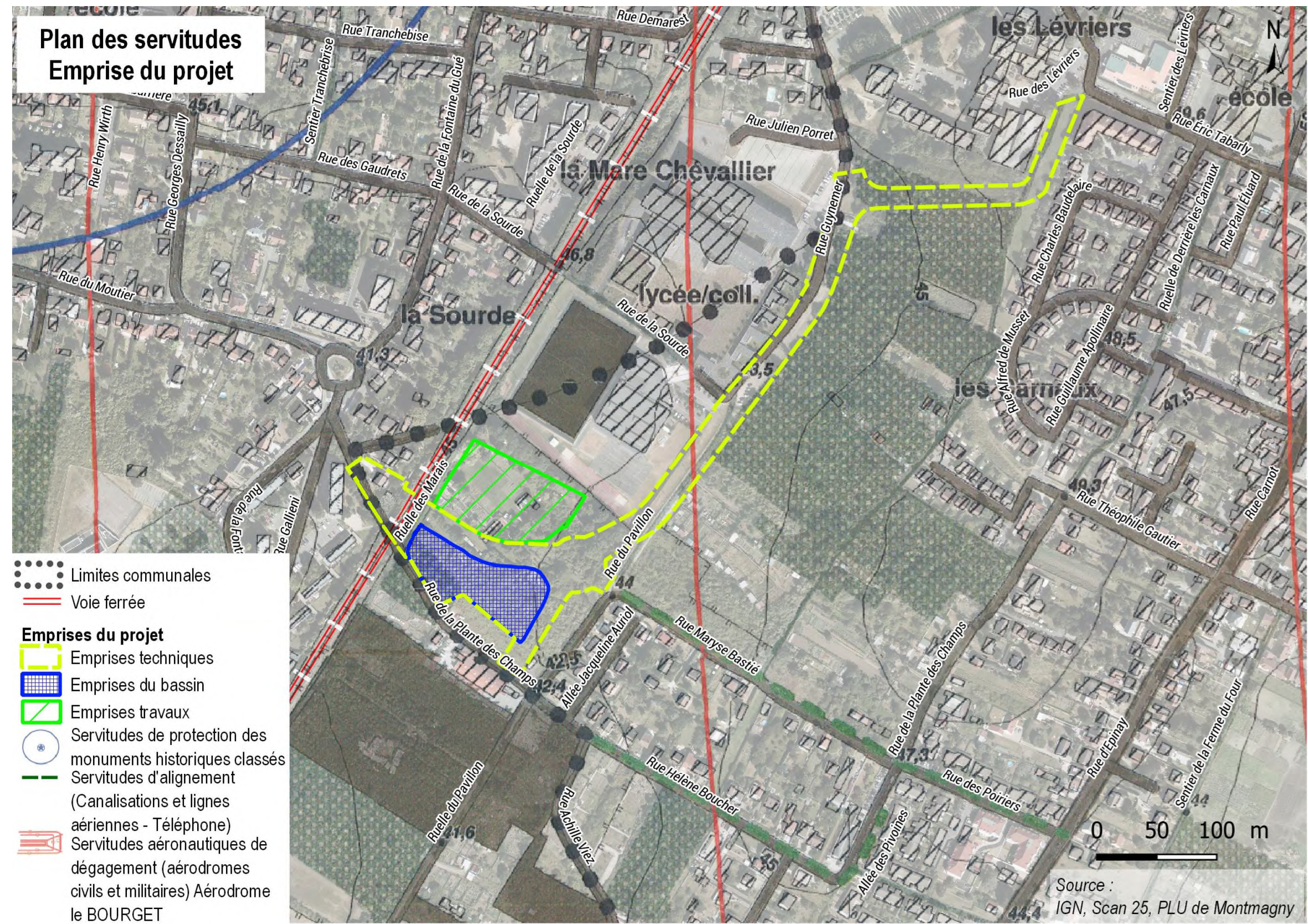


Figure 14 : Emprise du projet superposée aux plans des servitudes du PLU de Montmagny - plan n°1 (PLU de Montmagny, MEDIATERRE Conseil)

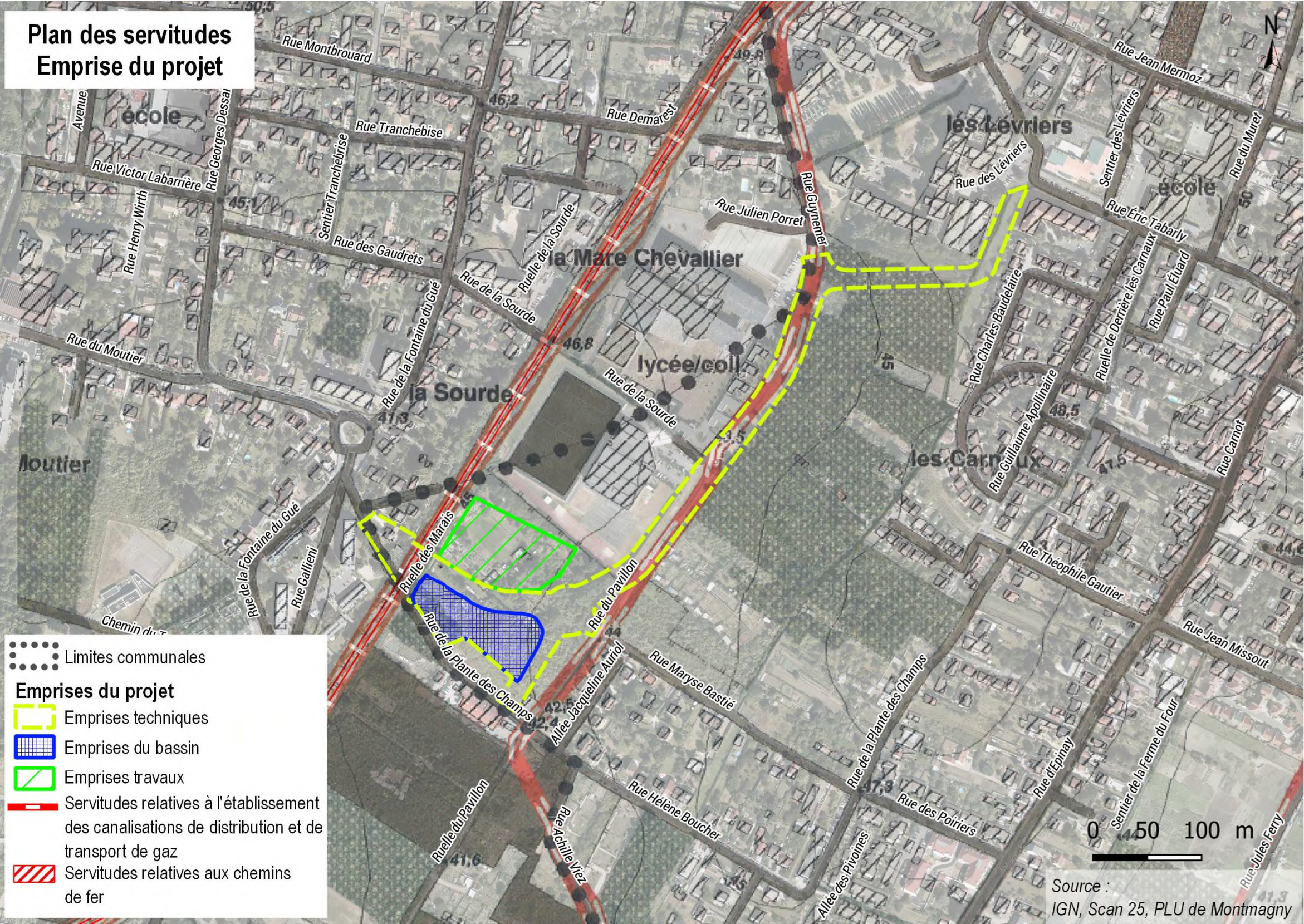


Figure 15 : Emprise du projet superposée aux plans des servitudes du PLU de Montmagny - plan n°2 (PLU de Montmagny, MEDIATERRE Conseil)

2.10 RAPPORT DE PRESENTATION

« Le rapport de présentation est l'une des pièces essentielles du plan local d'urbanisme puisqu'il doit permettre de comprendre le contexte territorial, le projet d'aménagement retenu et les règles fixées. Il a pour fonctions principales d'exposer le diagnostic territorial permettant la prise en compte du contexte intercommunal ou communal, d'analyser l'état initial de l'environnement et d'évaluer les incidences du plan, d'expliquer les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et les OAP, et d'expliquer les règles et orientations réglementaires déclinant ces choix. »

Le rapport de présentation a été rédigé en décembre 2006. Il porte sur les thématiques suivantes :

- + Socio-démographie ;
- + Equipements et services à la population ;
- + Sites naturels et paysages ;
- + Bâti et réseau viaire.

2.11 PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Le PADD est un document stratégique définissant les orientations de développement et d'aménagement de la commune pour les 10 à 15 prochaines années. Son contenu est encadré par plusieurs articles du Code de l'Urbanisme.

Cet article dispose que : « le projet d'aménagement et de développement durables définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques. Le projet d'aménagement et de développement durables arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, 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. Il fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. »

Des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) pourront venir compléter le PADD en précisant les conditions d'aménagement de certains lieux de projet. Elles comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements :

- + En ce qui concerne l'aménagement, les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;
- + En ce qui concerne l'habitat, elles définissent les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logements.

2.11.1 COMPATIBILITE AVEC LE PADD

Le projet est concerné par les objectifs du PADD suivants :

- + **Axe de projet n°1** : Favoriser le renouvellement urbain et la diversité de l'habitat :
 - o Orientation n°1 : Réaffirmer la structuration de l'axe urbain nord/sud de Montmagny, en ouvrant à l'urbanisation les secteurs actuellement en friches « Le Marais » et « La Plante des Champs » situés en lisière du tissu urbain existant afin d'assurer la continuité avec le bâti environnant, de répondre aux objectifs du Plan de Déplacement Urbain de densification aux abords des gares et de favoriser la mixité sociale en diversifiant la typologie de l'habitat.
 - o Orientation n°2 : Renforcer les pôles de centralité en requalifiant les espaces extérieurs : voiries, places publiques et renforcer la cohésion urbaine entre quartiers en développant les liaisons viaires et les cheminements doux avec les secteurs à ouvrir à l'urbanisation.
- + **Axe de projet n°2** : Assurer la mise en valeur du patrimoine naturel et paysager :
 - o Orientation n°4 : Renforcer la structuration et la protection des espaces verts publics par la préservation et l'aménagement du Domaine de la Butte Pinson et par l'affectation d'un secteur au lieu-dit « La Plante des Champs », réservé à l'aménagement d'un parc urbain en liaison avec les quartiers de développement futur et les équipements publics ;
 - o Orientation n°6 : Valoriser le patrimoine paysager en préservant les jardins en cœur d'îlots bâtis ou en continuité avec les espaces naturels préservés du secteur de la Ferme du Four ou de la Plante des Champs et en ménageant les vues sur les espaces naturels et notamment sur le Parc de la Butte Pinson ;
 - o Orientation n°7 : Valoriser le traitement urbain et paysager des voies publiques par l'enfouissement des réseaux électriques et téléphoniques, par exemple.
- + **Axe de projet n°3** : Contribuer au développement du tissu économique magnymontois
 - o Orientation n°8 : Prévoir l'ouverture à l'urbanisation d'un secteur à vocation d'équipements, « les Basses Plantes des Champs », « Chemin du Pavé de la Barre », actuellement en friche et limitrophe de Deuil-La-Barre. Ce projet devra s'articuler avec celui de la déviation de la RD311-RD928.

+ **Axe de projet n°4** : Améliorer les conditions de circulation :

- o Orientation n°12 : Améliorer les flux de circulation en centre-ville et dans les secteurs d'urbanisation nouvelle par la réalisation de la déviation de la RD311 vers la RD928 par l'ouest du centre-ville ;
- o Orientation n°13 : Créer de nouvelles voiries et circulations douces en cohérence avec la trame existante au travers de la définition des liaisons entre les voies internes aux opérations d'aménagement d'ensemble à créer et le tissu urbain existant ;
- o Orientation n°14 : Développer le maillage de circulations douces par la préservation et la valorisation des sentes piétonnes existantes et des structures végétales qui les bordent entre les secteurs à ouvrir à l'urbanisation à l'ouest du territoire, par le renforcement du réseau de cheminements doux maillés autour de l'axe central nord-sud (la Ferme du Four) afin de renforcer les liaisons entre quartiers, équipements publics et pôles de centralité et par l'organisation (redéfinition, aménagement) du réseau existant compris dans le périmètre du domaine de la Butte Pinson ;
- o Orientation n°15 : Améliorer l'accessibilité aux transports en commun et inciter à leur usage en favorisant la revalorisation du secteur des « Trois Communes », autour de la gare d'Epinay-Villetaneuse, appelée à devenir un important pôle d'échanges multimodal par l'aménagement de la future gare de correspondance au travers notamment d'une redéfinition de la trame viaire, en liaison avec le projet de l'Université Paris XIII pour assurer une meilleure desserte de la zone et une bonne intégration aux quartiers environnants et à la gare.

Le projet porté par SNCF Réseau et le CD95 prévoit une modification des circulations routières. Il consiste à reporter une partie du trafic de la RD311 vers le futur ouvrage situé dans le secteur de la Plante des champs par la rue Guynemer et son futur prolongement au sud.

Il comporte des éléments d'amélioration du cadre de vie qui seront bénéfiques pour le territoire et ses habitants : un quartier de gare pacifié, de nouvelles pistes cyclables, un accès plus facile aux transports en commun, la réduction des retards sur la ligne H et la ligne TER Paris-Persan Beaumont-Beauvais, un passage routier à double sens sécurisé sous la voie, des abords de gare requalifiés, des places de stationnement supplémentaires, un cheminement sécurisé pour les lycéens.

Des trottoirs seront mis en place de part et d'autre des voiries, pour la circulation des piétons ainsi que des aménagements cyclables. Les nouveaux cheminements « modes doux » viendront se raccorder aux itinéraires existants.

Le projet a également fait l'objet d'études paysagères et architecturales, pour une insertion respectueuse de l'infrastructure et de ses ouvrages dans le paysage.

Les différentes dispositions, en termes d'architecture, de plantations et de mesures environnementales au sens large, sont données dans l'étude d'impact sur l'environnement.

Le projet de rétablissement routier ne remet par ailleurs pas en question l'orientation n°4 du PADD qui vise à affecter un secteur réservé à l'aménagement d'un parc urbain en liaison avec les quartiers en développement futur et les équipements publics au lieu-dit de la Plante des Champs. La route comme le bassin de rétention projetés sont en effet à considérer comme des équipements publics au même titre que les équipements sportifs à proximité.

2.11.2 COMPATIBILITE AVEC LES ORIENTATIONS D’AMENAGEMENT

Quatre Orientations d’Aménagement et de Programmation ont été définies sur le territoire :

- + La restructuration du Centre-Ville ;
- + **L’aménagement du secteur du Marais ;**
- + L’aménagement des abords des gares (*concerne uniquement la gare d’Epinay-Villetaneuse*) ;
- + **Le renforcement des liaisons entre Montmagny et Deuil-La-Barre.**

Sur le secteur, on peut donc retenir les deux orientations **en gras** ci-dessus.

L’aménagement du secteur du Marais

Le secteur du Marais est situé à proximité de la gare de Deuil-Montmagny et du quartier des Lévriers. De nouvelles liaisons permettront de desservir le secteur et de le rattacher au reste de la ville. Une mixité dans l’offre de logements sera privilégiée. Une cohérence entre des typologies différentes d’habitat sera recherchée pour assurer une continuité entre les logements des Lévriers et les secteurs d’habitat individuel des Carnaux et de la Plante des Champs.

Cette ouverture à l’urbanisation contribuera à la reconstitution de logements locatifs supprimés à la faveur du projet de rénovation urbaine du centre-ville.

Le renforcement des liaisons entre Montmagny et Deuil-La-Barre

La partie ouest de la commune de Montmagny (le Marais, la Plante des Champs, la Basse Plante des Champs) est insuffisamment reliée avec les autres quartiers de la ville et insuffisamment ouverts sur l’agglomération (notamment Deuil-La-Barre).

Il convient de renforcer la desserte de ces quartiers voués à une urbanisation future tout en évitant que la circulation de transit ne pénètre dans le réseau du centre qui doit conserver son caractère de strict réseau local.

Comme précisé précédemment, le projet comporte des éléments d’amélioration du cadre de vie qui seront bénéfiques pour le territoire et ses habitants : un quartier de gare pacifié, de nouvelles pistes cyclables, un accès plus facile aux transports en commun, la réduction des retards sur la ligne H et la ligne TER Paris-Persan Beaumont-Beauvais, un passage routier à double sens sécurisé sous la voie, des abords de gare requalifiés, des places de stationnement supplémentaires, un cheminement sécurisé pour les lycéens.

Ainsi, les aménagements sont en accord avec ces orientations inscrites dans le PLU de Montmagny.

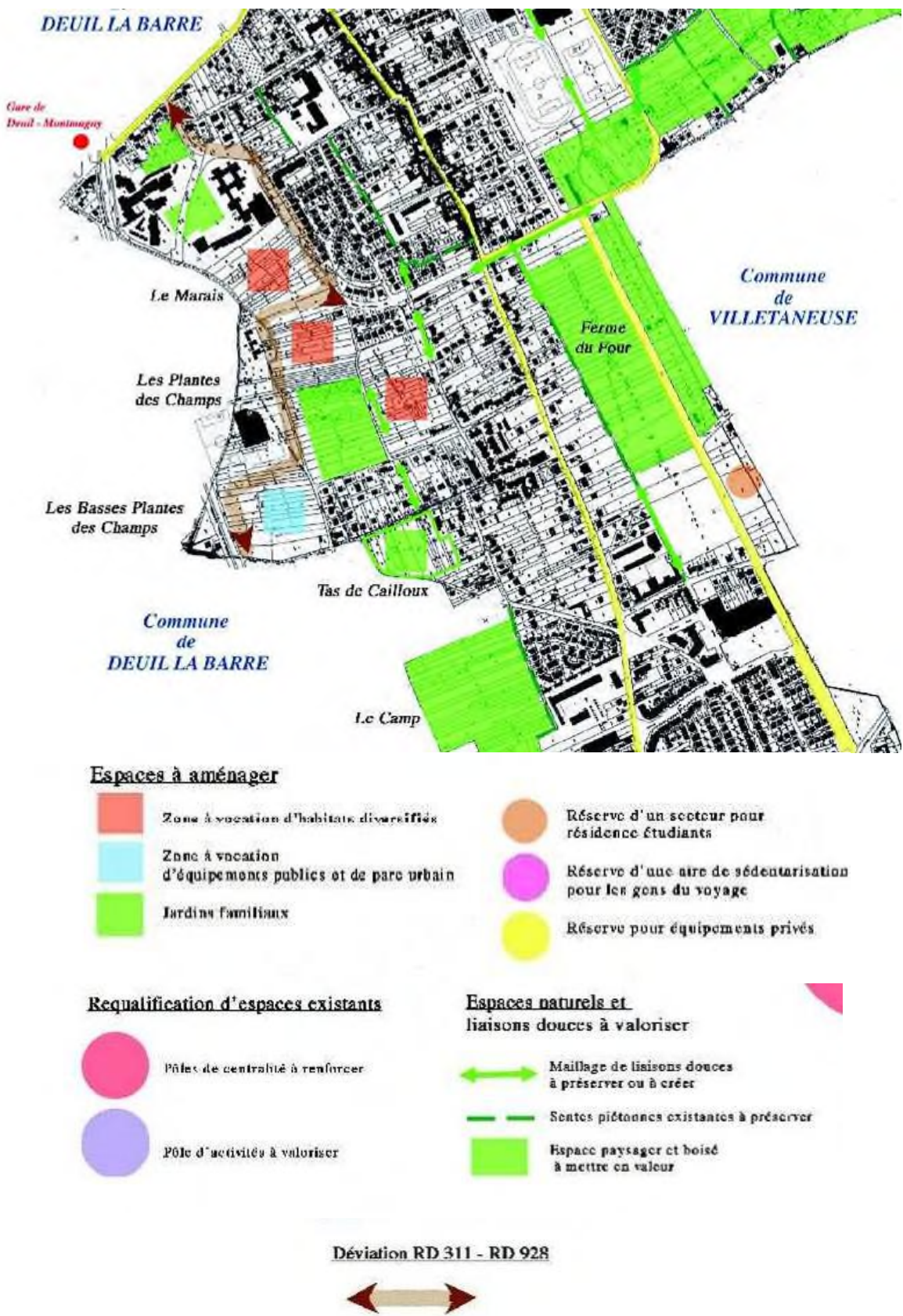


Figure 16 : Zoom sur le PADD dans la zone du projet (PLU de Montmagny)

Pour rappel, la liaison RD311-RD928 présentée sur le plan ci-avant ne se fera en revanche pas.

CHAPITRE 3. DOCUMENTS MODIFIES DU PLU

La demande de modification porte sur l'intégration de deux nouveaux emplacements réservés G1 et G2 correspondant à l'empreinte du projet sur la commune de Montmagny dans le PLU, la suppression de deux emplacements réservés G et H, la modification de l'emplacement réservé C ainsi que le remplacement d'un intitulé dans le plan de zonage.

La modification concerne ainsi les pièces suivantes :

- + Le règlement : ajout d'une mention citant spécifiquement le projet comme aménagement autorisé sous conditions ;
- + La liste des emplacements réservés :
 - o intégration de deux emplacements réservés G1 et G2, respectivement au bénéfice de SNCF Réseau et du CD95 intitulés :
 - G1 : « Rétablissement du franchissement sous la voie ferrée par un pont-rail associé à la suppression du passage à niveau n°4 », dont la surface est de 1 879 m²
 - Pour G2 : « Rétablissement routier associé à la suppression du passage à niveau n°4 », sur une surface de 20 034 m²;
 - o Suppression de deux emplacements réservés G et H à la demande du bénéficiaire, le CD95
 - o Reprise des limites de l'emplacement réservé C « Equipements sportifs « Basses Plantes des Champs » », en accord avec le bénéficiaire, la commune de Montmagny.
- + Le plan de zonage :
 - o Suppression des emplacements réservés G et H, création de deux emplacements réservés G1 et G2 et reprise graphique de l'emplacement réservé C.
 - o Modification de la dénomination de la « sente piétonne existante à conserver » : il est proposé de renommer celle-ci « itinéraire de circulation douce ou active à conserver ».

Le projet ne nécessite pas de modification sur les autres pièces constitutives du PLU de Montmagny.

Ces éléments, bien que présentés auparavant (état futur des documents d'urbanisme), sont repris dans cette partie, comme synthèse.

3.1 MODIFICATION DES ARTICLES 1 ET 2 DU REGLEMENT DES ZONES UC, UEP, UG, UK ET AUB

3.1.1 ARTICLES 1 ET 2 DE LA ZONES UC

Article UC1 – Sont interdits

1. Les constructions à usage agricole ou forestier ;
2. Les constructions à usage d'industrie, de logistique ;
3. Les constructions à usage de commerces, d'artisanat et d'entrepôt sauf celles visées à l'article UC2 ;
4. Les constructions affectées aux services et aux bureaux non autorisés à l'article UC2 ;
5. Les activités qui entraînent des nuisances incompatibles avec l'activité urbaine et l'habitation, et en particulier ceux risquant d'apporter des nuisances d'ordre phonique, olfactif ou créant de la pollution ;
6. L'implantation ou l'extension des installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale ;
7. Le stationnement des caravanes à l'exclusion de celui d'une caravane non habitée dans les bâtiments et remises ou sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur ;
8. Les dépôts de toute nature.
9. L'ouverture et l'exploitation de carrières ;
10. Les affouillements ou les exhaussements des sols non liés aux travaux de construction ou l'aménagement admis dans la zone ;
11. Les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique ;
12. Dans les secteurs UCb, les maisons d'habitation individuelles groupées, les immeubles collectifs qu'elle qu'en soit l'importance, les parcs résidentiels de loisir ou toute autre forme d'opération groupée telle que lotissement ou association foncière urbaine sont interdits, en application des dispositions de l'arrêté interpréfectoral du 3 mars 2006.

Article UC2 – Sont autorisés sous conditions

- + Les constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ;
- + La reconstruction après sinistre des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités non conformes aux dispositions du présent règlement. Dans ce dernier cas l'immeuble reconstruit doit, dans la limite de la surface de plancher détruite, respecter les règles applicables à la zone concernée au minimum les articles 1, 2, 4, tant en ce qui concerne les dispositions réglementaires que les recommandations architecturales. La demande de permis de construire doit être impérativement déposée dans un délai de 4 ans après le sinistre. Les installations soumises à déclaration, qui sont liées par leur destination à l'activité humaine et à l'habitation, et à condition que soient prises toutes dispositions nécessaires pour qu'elles n'entraînent pas de nuisance incompatible avec celles-ci.
- + Les entrepôts liés à un mode d'occupation du sol autorisé dans la zone à condition qu'ils n'excèdent pas 300 m² de surface de plancher ;
- + Les activités artisanales ou commerciales dont la surface de plancher est inférieure à 500 m², sous réserve de la compatibilité avec le réseau viaire du secteur ;
- + La réhabilitation ou reconstruction d'ensembles commerciaux dont la surface de plancher est inférieure à 1 500 m², sous réserve de la compatibilité avec le réseau viaire du secteur ;
- + Les services privés et les bureaux dont la surface de plancher est inférieure à 200 m² ;
- + Les installations soumises à déclaration, qui sont liées par leur destination à l'activité humaine et à l'habitation, et à condition que soient prises toutes dispositions nécessaires pour qu'elles n'entraînent pas de nuisance incompatible avec celles-ci ;
- + Dans le secteur UCV, les activités artisanales ou commerciales et ensembles commerciaux ne sont pas limités en surface de plancher. Les entrepôts sont également admis sans limitation, à condition qu'ils ne représentent pas plus de 30% de la surface de plancher de l'activité principale.

Sont par ailleurs autorisés sous conditions les « aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny », ainsi que les « travaux, aménagements, plantations, affouillements et exhaussements de sols » liés au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny.

Les constructions et utilisations non mentionnées et non visées par l'article UC 1 sont admises et non soumises à condition.

Les réseaux publics et assimilés sont autorisés.

3.1.2 ARTICLES 1 ET 2 DE LA ZONES UEP

Article UEp1 – Sont interdits

1. Les constructions à usage agricole ;
2. Les constructions à usage d'industrie, de logistique ;
3. Les constructions à usage de commerces, d'artisanat et d'entrepôt sauf celles visées à l'article UEp2 ;
4. Les constructions affectées aux services et aux bureaux non autorisés à l'article UEp2 ;
5. Les activités qui entraînent des nuisances incompatibles avec l'activité urbaine et l'habitation, et en particulier ceux risquant d'apporter des nuisances d'ordre phonique, olfactif ou créant de la pollution ;
6. L'implantation ou l'extension des installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale ;
7. Le stationnement des caravanes à l'exclusion de celui d'une caravane non habitée dans les bâtiments et remises ou sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur ;
8. L'ouverture et l'exploitation de carrières ;
9. Les affouillements ou les exhaussements des sols non liés aux travaux de construction ou l'aménagement admis dans la zone ;
10. Les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique.

Article UEp2 – Sont autorisés sous conditions

- + Les constructions à usage de logement à condition qu'il s'agisse de logements de gardien, ou de locaux d'hébergement nécessaires au fonctionnement des infrastructures ;
- + Les résidences pour étudiants ou pour personnes âgées, sous réserve qu'elles soient compatibles avec les caractéristiques du réseau viaire du secteur, notamment en termes de sécurité ;
- + Les bureaux nécessaires au fonctionnement des activités autorisées ;
- + Les installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale à condition qu'elles ne présentent pas de nuisances sonores ou olfactives ;
- + Les constructions, ouvrages et installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement, liés aux projets ferroviaires, notamment ceux de la Tangentielle Nord.

Sont par ailleurs autorisés sous conditions les « aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny », ainsi que les « travaux, aménagements, plantations, affouillements et exhaussements de sols » liés au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny.

Les constructions et utilisations non mentionnées et non visées par l'article Uep 1 sont admises et non soumises à condition.

Les réseaux publics et assimilés sont autorisés.

3.1.3 ARTICLES 1 ET 2 DE LA ZONE UG

Article UG1 – Sont interdits

1. Les constructions à usage agricole ou forestier
2. Les constructions à usage d'industrie, de logistique ;
3. Les constructions à usage de commerces, d'artisanat et d'entrepôt sauf celles visées à l'article UG 2 ;
4. Les constructions affectées aux services et aux bureaux non autorisés à l'article UG 2 ;
5. Les activités qui entraînent des nuisances incompatibles avec l'activité urbaine et l'habitation, et en particulier ceux risquant d'apporter des nuisances d'ordre phonique, olfactive ou créant de la pollution ;
6. L'implantation ou l'extension des installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale ;
7. Le stationnement des caravanes à l'exclusion de celui d'une caravane non habitée dans les bâtiments et remises ou sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur ;
8. Les dépôts de toute nature ;
9. L'ouverture et l'exploitation de carrières ;
10. Les affouillements ou les exhaussements des sols non liés aux travaux de construction ou d'aménagement admis dans la zone ;
11. Les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique ;
12. Dans les secteurs UGb, les maisons d'habitation individuelles groupées, les immeubles collectifs qu'elle qu'en soit l'importance, les parcs résidentiels de loisir ou toute autre forme d'opération groupée telle que lotissement ou association foncière urbaine sont interdits, en application des dispositions de l'arrêté interpréfectoral du 3 avril 2007.

Article UG2 – Sont autorisés sous conditions

- + Les constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ;
- + La reconstruction après sinistre des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités non conformes aux dispositions du présent règlement. Dans ce dernier cas l'immeuble reconstruit doit, dans la limite de la SURFACE DE PLANCHER détruite, respecter les règles applicables à la zone concernée au minimum les articles 1, 2, 4, tant en ce qui concerne les dispositions réglementaires que les recommandations architecturales. La demande de permis de construire doit être impérativement déposée dans un délai de 4 ans après le sinistre ;
- + Les commerces dont la SURFACE DE PLANCHER est inférieure à 300 m² ;
- + Les activités artisanales dont la SURFACE DE PLANCHER est inférieure à 300 m² ;
- + Les services privés et les bureaux dont la SURFACE DE PLANCHER est inférieure à 300 m² ;
- + Les installations soumises à déclaration, qui sont liées par leur destination à l'activité humaine et à l'habitation, et à condition que soient prises toutes dispositions nécessaires pour qu'elles n'entraînent pas de nuisance incompatible avec celles-ci ;
- + Les constructions, ouvrages et installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement, liés aux projets ferroviaires, notamment ceux de la Tangentielle Nord.

Sont par ailleurs autorisés sous conditions les « aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny », ainsi que les « travaux, aménagements, plantations, affouillements et exhaussements de sols » liés au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny.

Les constructions et utilisations non mentionnées et non visées par l'article UG 1 sont admises et non soumises à condition.

Les réseaux publics et assimilés sont autorisés.

3.1.4 ARTICLES 1 ET 2 DE LA ZONES UK

Article UK1 – Sont interdits

1. Les constructions à usage agricole ou forestier ;
2. Les constructions à usage d'industrie, de logistique ;
3. Les constructions à usage de commerces, d'artisanat et d'entrepôt ;
4. Les constructions affectées aux services et aux bureaux ;
5. Les activités qui entraînent des nuisances incompatibles avec l'activité urbaine et l'habitation, et en particulier ceux risquant d'apporter des nuisances d'ordre phonique, olfactif ou créant de la pollution ;
6. Les constructions à usage de logement, sauf celles visées à l'article UK 2 ;
7. L'implantation ou l'extension des installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale ;
8. Le stationnement des caravanes à l'exclusion de celui d'une caravane non habitée dans les bâtiments et remises ou sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l'utilisateur ;
9. Les dépôts de toute nature.
10. L'ouverture et l'exploitation de carrières ;
11. Les affouillements ou les exhaussements des sols non liés aux travaux de construction ou l'aménagement admis dans la zone ;
12. Les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique ;
13. Dans les secteurs UKb, les maisons d'habitation individuelles groupées, les immeubles collectifs qu'elle qu'en soit l'importance, les parcs résidentiels de loisir ou toute autre forme d'opération groupée telle que lotissement ou association foncière urbaine sont interdits, en application des dispositions de l'arrêté interpréfectoral du 3 mars 2006.

Article UK2 – Sont autorisés sous conditions

- + Les constructions et installations liées au fonctionnement des infrastructures ;
- + La reconstruction après sinistre des bâtiments à usage d'habitation ou d'activités non conformes aux dispositions du présent règlement. Dans ce dernier cas l'immeuble reconstruit doit, dans la limite de la surface de plancher détruite, respecter les règles applicables à la zone concernée au minimum les articles 1, 2, 4, tant en ce qui concerne les dispositions réglementaires que les recommandations architecturales. La demande de permis de construire doit être impérativement déposée dans un délai de 4 ans après le sinistre.
- + Les constructions, ouvrages et installations et travaux divers, installations classées pour la protection de l'environnement, liés aux projets ferroviaires, notamment ceux de la Tangentielle Nord.

Sont également admises sous condition les constructions à usage de logement à condition qu'il s'agisse :

- + D'abris de jardin dans la limite de 6 m² par logement ;
- + D'aménagement de combles dans le volume existant ou en surélévation dans la limite de la hauteur maximale à l'égout du toit de la construction existante à condition de conserver une pente de toit et de respecter les matériaux et l'architecture d'origine.

Sont par ailleurs autorisés sous conditions les « aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny », ainsi que les « travaux, aménagements, plantations, affouillements et exhaussements de sols » liés au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny.

Les constructions et utilisations non mentionnées et non visées par l'article UK 1 sont admises et non soumises à condition.

Les réseaux publics et assimilés sont autorisés.

3.1.5 ARTICLES 1 ET 2 DE LA ZONES AUB

Article AUB1 – Sont interdits

- 1. Toutes les occupations et utilisations du sol sont interdites, sauf celles autorisées à l’article AUB 2 ;
- 2. Les constructions à usage agricole ;
- 3. L’implantation ou l’extension des installations classées, soumises à déclaration ou à une autorisation préfectorale ;
- 4. Le stationnement des caravanes à l’exclusion de celui d’une caravane non habitée dans les bâtiments et remises ou sur les terrains où est implantée la construction constituant la résidence de l’utilisateur ;
- 5. Les dépôts de toute nature ;
- 6. L’ouverture et l’exploitation de carrières ;
- 7. Les affouillements ou les exhaussements des sols non liés aux travaux de construction ou l’aménagement admis dans la zone ;
- 8. Les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d’apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique.

Article AUB2 – Sont autorisés sous conditions

- + Les opérations d’ensemble telles que les lotissements ou ensembles de constructions groupés d’habitations, zones d’aménagement concerté sous réserve de la réalisation des équipements publics nécessaires ;
- + Les aménagements de voies publiques, de pistes cyclables ou piétonnes et de passerelles ;
- + Les ouvrages techniques nécessaires à l’exploitation de la voirie et des réseaux publics d’infrastructure ;
- + Les équipements publics et d’intérêt général et les aires de stationnement qui y sont liées ;
- + Les installations de chantier nécessaires à la réalisation des équipements autorisés dans la zone ;
- + La démolition de bâtiments ou de clôtures.

Sont par ailleurs autorisés sous conditions les « aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny », ainsi que les « travaux, aménagements, plantations, affouillements et exhaussements de sols » liés au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny.

Les réseaux publics et assimilés sont autorisés.

3.2 LISTE DES EMPLACEMENTS RESERVES FUTURE

Numéro repère	Affectation de l'emplacement	BENEFICIAIRE (Service ou Collectivité publique chargé d'acheter le terrain)	Superficie de l'emplacement
A	Equipements sportifs du collège Copernic	Commune	4 140 m²
B	Extension du Groupe Scolaire « Les Lévrieriers »	Commune	630 m²
C	Equipements sportifs « Basses Plantes des Champs »	Commune	12 730 m²
D	Extension du cimetière Parcelles AE 42-28-528	Commune	1 600 m²
E	Equipement public (parc) « Les Plantes des Champs »	Commune	22 710 m²
F	Accès Domaine Régional	Région Ile-de-France	1 545 m²
G1	Rétablissement du franchissement sous la voie ferrée par un pont-rail associé a la suppression du passage à niveau n°4	SNCF Réseau	1 879 m²
G2	Rétablissement routier associé à la suppression du passage à niveau n°4	CD95	20 034 m²
I	Ouvrage franchissant la ligne SNCF et Déviation de la RD193	Réseau Ferré de France	6 990 m²
J	Extension des équipements sportifs du stade Charles Grimaud	Commune	1 574 m²
K	Extension du périmètre du Domaine Régional de la Butte Pinson	Région Ile-de-France	7 400 m²

Le plan de zonage futur n’est pas représenté ici, cela impliquant la reprise du fichier source pour modification de l’actuel emplacement réservé G (pour permettre la réalisation du projet). On peut néanmoins se référer aux plans présentés plus en amont dans le présent dossier pour appréhender les emprises du nouvel emplacement réservé.

CHAPITRE 4. ANNEXES

4.1 ANNEXE 1 : COURRIER DU CD95 A MONTMAGNY DE RENONCIATION AU BENEFICE DE L'EMPLACEMENT RESERVE G DU REGLEMENT DU PLU

**Direction Générale Adjointe chargée
de l'Aménagement du Territoire**

D19-DTH-1863



Affaire suivie par : Virginie DUCHATELLE
Tél : 01.34.25.16.46
Courriel : virginie.duchatelle@valdoise.fr

Objet : Emplacement réservé au bénéfice du Département – liaison RD928/311

Monsieur le Maire,

Je souhaite vous informer que le Département renonce au bénéfice de l'emplacement réservé "G" inscrit dans votre Plan Local d'Urbanisme.

En effet, au vu de l'avancée du projet pour la suppression du passage à niveau sur la RD311, il n'est plus nécessaire de conserver cet emplacement.

Vous pouvez, dès à présent, le supprimer de votre document d'urbanisme ou le reprendre à votre bénéfice. Dans ce dernier cas, je vous invite à prendre attache avec la Direction de la Gestion Patrimoniale, Service Foncier concernant les propriétés déjà acquises par le Département.

La suppression de cet emplacement réservé pourrait également être effectuée dans le cadre d'une mise en compatibilité du PLU avec le projet de SNCF Réseau.

L'abandon officiel du projet de liaison entre les RD928 et 311 sera prochainement examiné par l'assemblée délibérante.

Mes services restent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma considération distinguée.

**Po / Le Directeur Général Adjoint
Chargé de l'Aménagement du Territoire**

Jean-Claude POUTOUX

Coryse VANDECASTEELE
Directeur des Territoires et de l'Habitat

Conseil départemental du Val d'Oise
2 avenue du Parc
CS 20201 CERGY
95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 31 98
www.valdoise.fr

Cergy, le 29 AVR. 2019

DTH

Mairie de Montmagny
Monsieur Patrick FLOQUET
Maire
10 rue du 11 Novembre 1918
95360 MONTMAGNY



4.2 ANNEXE 2 : DECISION DE LA MRAE APRES EXAMEN AU CAS PAR CAS DISPENSANT DE LA REALISATION D'UNE EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTMAGNY AVEC LE PROJET

**Décision de la Mission régionale d'autorité environnementale
après examen au cas par cas dispensant de la réalisation d'une
évaluation environnementale la mise en compatibilité par
déclaration d'utilité publique du plan local d'urbanisme de
Montmagny (95) avec le projet de suppression du passage à
niveau n°4 de la ligne ferroviaire qui relie Épinay-Villetaneuse
au Tréport-Mers,
en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme**

n°MRAe IDF-2020-5373

La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France,

Vu la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001, du Parlement européen et du Conseil, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, notamment son annexe II ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L.104-1 à L.104-8 et R.104-28 à R.104-33 relatifs à l'évaluation environnementale ;

Vu le décret n°2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale ;

Vu le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvé par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;

Vu le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France adopté par arrêté n°2013294-0001 du 21 octobre 2013 ;

Vu l'arrêté interpréfectoral en date du 3 avril 2007 approuvant le plan d'exposition au bruit révisé de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle ;

Vu l'arrêté préfectoral n°02-027 en date du 28 janvier 2002 relatif au classement sonore des infrastructures de transport terrestre à Montmagny et aux dispositifs d'isolement acoustique ;

Vu les arrêtés des 12 mai 2016, 17 avril 2018, 28 juin 2018, 30 avril 2019, 18 octobre 2019 et 11 décembre 2019 portant nomination des membres des missions régionales d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;

Vu la décision du 31 octobre 2019 de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France, portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret n° 2015-1229 du 2 octobre 2015 modifié relatif au Conseil général de l'environnement et du développement durable, annulant et remplaçant la décision du 12 juillet 2018 sur le même objet ;

Vu l'avis délibéré n°2019-125 du 18 mars 2020 de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), sur le projet de création d'un nouveau franchissement souterrain de la ligne ferroviaire Epinay-Villetaneuse et de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-la-Barre (95) ;

Vu le plan local d'urbanisme (PLU) de Montmagny approuvé le 21 décembre 2006 ;

Vu la demande d'examen au cas par cas relative à la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Montmagny, reçue complète le 31 mars 2020 ;

Vu la délégation de compétence donnée par la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France à François Noisette pour le présent dossier, lors de sa réunion du 23 avril 2020 ;

Vu la consultation de l'Agence Régionale de Santé d'Île-de-France et sa réponse en date du 7 mai 2020 ;

Vu la consultation des membres de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France faite par François Noisette le 20 mai 2020 ;

Considérant que la procédure objet de la présente saisine vise à permettre le projet de suppression du passage à niveau n°4 de la ligne ferroviaire qui relie Épinay-Villetaneuse au Tréport-Mers, et le franchissement de la route départementale n°311, sur les communes de Deuil-la-Barre et Montmagny dans le Val d'Oise (95) ;

Considérant que la suppression de ce passage à niveau nécessite la réalisation de plusieurs aménagements :

- la création d'un nouveau franchissement souterrain de la voie ferrée pour les piétons, vélos et autres circulations douces au niveau du passage à niveau actuel ;
- le réaménagement de l'espace public libéré par la suppression du passage à niveau ;
- la création d'un franchissement souterrain de la voie ferrée pour les véhicules, piétons, vélos et autres circulations douces au sud ;
- le réaménagement de la voirie existante et son prolongement pour raccorder le nouvel ouvrage de franchissement routier à la RD311 qui franchit actuellement le passage à niveau n°4 ;

Considérant que le projet de mise en compatibilité du PLU de Montmagny consiste à :

- supprimer l'emplacement réservé G destiné au projet de liaison RD928 / RD311 porté par le conseil départemental, sachant que la déclaration d'utilité publique correspondante est devenue caduque en 2019 ;
- intégrer un nouvel emplacement réservé dans le PLU, correspondant à l'empreinte du projet de rétablissement routier, associé à la suppression du passage à niveau, afin de bloquer tout autre projet d'aménagement dans le périmètre défini (environ 37 000 m²) ;
- mentionner le projet de manière claire dans les occupations du sol autorisées par le règlement du PLU relatif aux zones N, UEp, UC et Aub : *« Sont par ailleurs autorisés sous conditions les « aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny », ainsi que les « travaux, aménagements, plantations, affouillements et exhaussements de sols » liés au projet de suppression du passage à niveau n°4 de Deuil-La-Barre-Montmagny »* ;

Considérant que le PADD et les OAP ne font pas l'objet de modifications dans le cadre de la présente procédure et que le projet de règlement des zones N, Uep, UC et Aub (tout comme le règlement en vigueur), interdit *« les installations et occupations du sol de toute nature si elles ont pour effet de nuire au paysage naturel ou urbain, d'apporter des nuisances aux populations avoisinantes en place ou à venir, de provoquer des risques en matière de salubrité et de sécurité publique »* ;

Considérant que le site d'implantation du projet présente des enjeux environnementaux liés notamment :

- à l'ambiance sonore et à la qualité de l'air du fait de la présence d'infrastructures routières, ferroviaire et aéroportuaire (voie ferrée de catégorie 2, voies routières environnantes de catégories 4 et 5, zones C et D du PEB susvisé) et du report de trafic automobile prévu dans le cadre du projet sur un secteur situé à proximité d'habitations ;
- aux milieux naturels et au paysage (en raison de la suppression, dans le cadre du projet d'aménagement, de 0,5 hectare d'espaces naturels constitués essentiellement de fourrés arbustifs) ;
- aux risques d'inondation par ruissellement urbain susceptible d'être accentué par l'imperméabilisation du sol découlant du projet ;

Considérant qu'au regard des éléments fournis dans le dossier joint en appui à la présente demande, ces enjeux sont globalement identifiés et pris en compte ;

Considérant que les modifications apportées au PLU dans le cadre de la présente procédure de mise en compatibilité sont limitées ;

Considérant par ailleurs que le projet a fait l'objet d'une étude d'impact et de l'avis susvisé de la formation d'autorité environnementale du CGEDD¹, et que dans son avis le CGEDD note que

1 http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/200318_suppression_pn_4_deuil_la_barre_95_delibere_cle7bc617.pdf

« cette mise en compatibilité n'induit pas d'autres impacts que ceux du projet, analysés dans l'étude d'impact » ;

Considérant que les dispositions du PLU de Montmagny ne doivent pas faire obstacle à l'objectif du SDRIF de créer un espace vert au sud du périmètre de la présente mise en compatibilité ;

Considérant, au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable, des éléments évoqués ci-avant et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, que la mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du PLU de Montmagny n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes ;

DÉCIDE

Article 1er :

La mise en compatibilité par déclaration d'utilité publique du plan local d'urbanisme (PLU) de Montmagny n'est pas soumise à évaluation environnementale.

Article 2 :

La présente décision, délivrée en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme, ne dispense pas des obligations auxquelles le PLU peut être soumis par ailleurs.

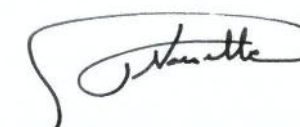
Une nouvelle demande d'examen au cas par cas du projet de PLU de Montmagny mis en compatibilité est exigible si les orientations générales de ce document d'urbanisme viennent à évoluer de manière substantielle.

Article 3 :

En application de l'article R.104-33 du code de l'urbanisme, la présente décision sera jointe au dossier d'enquête publique ou de mise à disposition du public et sera publiée sur le site internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Fait à Paris, le 26 mai 2020

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France,
le membre permanent délégataire,



François Noisette

Voies et délais de recours

La décision dispensant d'une évaluation environnementale rendue au titre de l'examen au cas par cas ne constitue pas une décision faisant grief mais un acte préparatoire ; elle ne peut faire l'objet d'un recours direct, qu'il soit administratif, préalable au contentieux et suspensif du délai de recours contentieux, ou contentieux. Comme tout acte préparatoire, elle est susceptible d'être contestée à l'occasion d'un recours dirigé contre la décision ou l'acte autorisant, approuvant ou adoptant le plan, schéma, programme ou document de planification.

4.3 ANNEXE 3 : PROCES VERBAL DE LA REUNION D'EXAMEN CONJOINT DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE MONTMAGNY AVEC LE PROJET DE SUPPRESSION DU PN4 DE DEUIL-MONTMAGNY

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

**Procès-verbal de la réunion d'examen conjoint des personnes publiques associées du
18 octobre 2021, pour la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montmagny
avec le projet de suppression du passage à niveau de Deuil la Barre/Montmagny.**

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 projet de suppression du passage à niveau de Deuil /Montmagny et de l'aménagement subséquent au bénéfice de la SNCF Réseau et du Conseil Départemental du Val d'Oise.

Ce projet implique une mise en compatibilité du PLU de Montmagny.

L'enquête DUP vaut enquête de mise en compatibilité du PLU de la commune concernée.
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 1^{er} octobre 2021, les personnes publiques associées ont été dûment convoquées à la réunion d'examen conjoint du 18 octobre 2021 à 10h00.

Les services invités à cette réunion ont reçu, en amont, le dossier de mise en compatibilité du PLU.

Ont participé à cette réunion :

Direction départementale des territoires :

- Marie Hidalgo-Bicrel , cheffe adjointe du service de l'urbanisme et de l'aménagement durable
- Béangère Lyan, responsable adjointe du pôle urbanisme
- Samira Bekhadra -Tizi, responsable adjointe du pôle foncier
- Isabelle Plisson- Herrewyn responsable du pôle foncier

Conseil Départemental du Val d'Oise:

- Romain Morin , Chargé d'études urbanisme
- Edgard Galas, chef de service DR-SEP

- Zoubida Mebarkia ,DR-SEP chef de projet PN4

-SNCF Réseau

- Franck Van den Berghe, responsable du pôle environnemental Ile de France
- Brenda Labat, chargée du suivi des procédures réglementaires PN4

Commune de Montmagny

- Didier Cressot, Directeur général des services
- Jean Pierre Rodriguez, Directeur de l'urbanisme

Commune de Deuil la Barre

- Béatrice Bringer, Maire Adjointe aux mobilités
- Christine Auger, directrice du développement urbain

Grand Paris Aménagement

- Laura Moubry, responsable d'aménagement

ENEDIS

- Laetitia Paudouie, référente communes

Étaient absents :

- L'Agence régionale de santé du Val-d'Oise
- 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 Plaine Vallée
- L'unité départementale de l'Architecture et du Patrimoine du Val-d'Oise

3. Examen des dispositions du PLU

- Introduction :

Marie Hidalgo-Bicrel introduit la réunion et rappelle le contexte et l'objet de la réunion.
Elle donne la parole à Mme LABAT pour qu'elle présente le dossier de mise en compatibilité du PLU.

- Présentation du projet :

Mme LABAT rappelle le contexte réglementaire du dossier :

Le passage à niveaux (PN) de Deuil la Barre-Montmagny est considéré comme le plus dangereux de France avec un flux important de circulation routière (7000 véhicules/jour), une fréquence ferroviaire conséquente (188 trains/jour), la traversée par deux lignes de bus, dans un contexte urbain dense avec la proximité d'un lycée et celle de la gare entraînant de nombreuses traversées de piétons.

En 10 ans, 60 incidents, dont un accident de personne, ont entraîné en moyenne à chaque fois 3h de perturbation sur le trafic ferroviaire.

Toutes les mesures de sécurisation ont été mises en place : radars, présence d'agents de la police municipale en heure de pointe, tapis anti-intrusion. En dépit de celles-ci, on constate en moyenne 7 infractions au radar par jour, c'est pourquoi la suppression du PN apparaît comme la seule solution pour garantir la sécurité.

Le programme de l'opération consiste à supprimer le PN en rétablissant toutes ses fonctionnalités en mettant en place deux ouvrages d'art : un passage souterrain pour les flux piétons et modes doux à

l'emplacement actuel du passage à niveaux et l'aménagement d'un pont rail pour rétablir les flux routiers. Il prévoit également la création d'une voirie de raccordement jusqu'au nouveau pont rail de la Plante des champs, le prolongement de la rue Guynemer existante et la création du raccordement des Lévriers à l'est de la cité.

Un plan général des travaux est présenté permettant de visualiser les diverses voiries et la réalisation d'un bassin de rétention.

Cette opération est réalisée via une co-maîtrise d'ouvrage : SNCF Réseau sur le volet ferroviaire (ouvrages d'art) et le CD 95 sur la partie routière (rétablissement routier), SNCF Réseau étant maîtresse d'ouvrage coordinatrice.

Le projet est financé par l'Etat, la Région et le Département ; les gestionnaires concernés sont SNCF Réseau, le CD 95, les communes de Deuil la Barre et Montmagny (réseau viaire alentours), le SIARE, la CA Plaine Vallée (réseau assainissement) et RATP (lignes de bus).

Planning général :

- conception en cours d'études détaillées, études DCE prévues début 2022
- enquête publique (EP) programmée mi-novembre mi-décembre 2021
- l'autorisation loi sur l'eau en cours d'instruction doit aboutir en mars 2022
- les travaux sont prévus mi-2023 fin 2024.

Cadastre réglementaire :

C'est une enquête publique qui portera sur :

- les incidences du projet au titre du code de l'environnement (étude d'impact)
- la déclaration d'utilité publique du projet et la nécessité d'exproprier au titre du code de l'expropriation. Le projet n'est pas incompatible avec le PLU de Montmagny mais celui-ci ne fait pas mention de la suppression du PN 4, il est donc nécessaire de le modifier en intégrant un nouvel emplacement réservé.
- De ce fait, l'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité du PLU de Montmagny au titre du code de l'urbanisme.

Un plan des emprises du projet, tracées en rouge sur le plan de zonage de Montmagny, est présenté. Ces emprises concernent principalement des zones urbaines du PLU.

Méthodologie :

Il est prévu une modification du règlement avec ajout d'un paragraphe relatif au projet dans le chapitre « occupations et utilisations du sol soumises à conditions » à l'article 2 de chaque règlement des zones UK, UC, UP, UG et Aub.

Il est proposé d'intégrer le paragraphe suivant : « sont par ailleurs autorisés sous conditions les aménagements et installations nécessaires au projet de suppression du PN4 de Deuil la Barre Montmagny ainsi que les travaux d'aménagement, plantations, affouillements et exhaussements de sol liés au projet de suppression du PN4 de Deuil la Barre Montmagny ».

Une modification de la liste des emplacements réservés (ER) avec inscription d'un nouvel ER noté G qui viendra remplacer l'actuel ER G dédié à une voie de raccordement entre la RD 311 et la RD 928 au profit du Conseil départemental qui a indiqué renoncer à cet ER.

Cela nécessite également une modification du plan de zonage avec l'intégration dans celui-ci de l'ER qui reprend les limites de l'emprise du projet présenté précédemment.

A l'issue de cette présentation, Mme Hidalgo-Bicrel demande à l'assemblée s'il y a des questions puis ouvre les échanges en donnant la parole au CD 95.

M Morin présente les remarques suivantes :

- la sente piétonne figurant au plan de zonage de la ville est indiquée « sente piétonne à conserver », et tracée en vert sur le plan des travaux : il est préférable soit de la retirer soit de modifier sa dénomination car une fois la route tracée elle ne sera plus une sente piétonne. Il est proposé de la renommer « itinéraire de circulation douce ou active à conserver ».

- l'itinéraire vélo présenté dans le dossier ne correspond pas à ce qui a été envoyé dans le document (indice E) qui fait toujours état dans sa présentation d'un passage de la piste cyclable sous le pont, il faudra veiller à corriger ce point et mettre en concordance la dernière version.

- pour l'ER G, il est fait état d'un partage entre deux bénéficiaires SNCF /CD 95 qui n'est pas souhaitable ni possible. Il est proposé de découper cet emplacement en deux : emprises SNCF et volet routier, cela facilitera les acquisitions ultérieures.

- page 40 du dossier MECDU, il est écrit que le nouvel ER ne viendra pas impacter les ER proches C et E. Or, le nouvel ER G vient se superposer à ces deux ER.

- Il semblerait que l'emprise présentée du projet dans le dossier MECDU n'est pas à jour. Il faudra veiller à le mettre à jour avant l'enquête publique, notamment pour le débord de l'emprise sur un bâtiment récent et corriger l'ER en conséquence, ainsi que rajouter un paragraphe sur les zones N car il est probable que le nouveau tracé et le nouvel ER débordent sur une zone N.

- Enfin, le CD 95 souhaite profiter de cette MECDU pour abandonner l'ER H qui était annexe au projet

M Van den Berghe revient sur la sente piétonne qui est conservée sachant que le projet propose un itinéraire de circulation douce, la continuité des circulations piétonnes est maintenue, la possibilité de modifier la dénomination s'entend.

Il souligne que l'itinéraire vélo n'est pas un sujet porté par la MECDU et pense que le fait que l'ER ait deux bénéficiaires n'est pas un souci, mais il peut éventuellement être scindé en deux. Il n'existe pas de risque juridique à son sens.

Concernant les emprises foncières venant intercepter les bâtiments du gymnase ; un travail est en cours avec un plan topographique plus précis, cependant les emprises DUP ont été prises avec une marge suffisante pour ne pas toucher la zone N en principe, le point sera vérifié.

Pour l'atteinte aux ER C et E, la phrase sera modifiée en conséquence.

M Morin rappelle que le code de l'urbanisme est très précis quant au vocabulaire, la sente piétonne ne sera plus une sente à terme et garder la dénomination fragilise le projet.

Quant à l'itinéraire vélo, il s'agit d'une remarque pour que le projet présenté en enquête publique soit en conformité.

Enfin, pour les ER C et E, deux emplacements ne pouvant se superposer, il faudra les corriger.

M Van den Berghe fait observer que l'ER qui existe au profit du CD 95 entre les deux RD ne respectait pas ce principe.

M Rodriguez indique que sur les ER il y a superposition, la position de la commune de Montmagny est analogue à celle du CD 95, il faut un peu de couture graphique entre le nouvel ER G préfigurant le périmètre DUP et il faut pouvoir identifier le bénéficiaire au titre de l'ER.

Le propriétaire bénéficiant d'un droit de délaissement doit pouvoir s'adresser au bénéficiaire, il serait utile de consolider la distinction entre la SNCF et le CD95.

La question du maintien de l'ER C tel qu'il est aujourd'hui se pose ; l'équipement sportif entre en contradiction avec la nouvelle disposition des ER, il faut peut-être le modifier car selon le plan guide de GPA, ce secteur n'accueillerait probablement pas un équipement sportif.

Par ailleurs, l'emprise de travaux page 27 de la Mecdu se situe en dehors du périmètre de DUP et plutôt sur la ZAC en cours de création, comment la SNCF entend-elle mettre en place cette emprise de travaux.

Mme Labat indique que l'emprise des travaux sera limitée aux besoins des travaux par le biais d'occupations temporaires et pas d'acquisitions.

M Rodriguez s'interroge sur la possibilité d'une occupation temporaire sur des terrains privés.

Mme Labat précise qu'il s'agit soit de convention amiable soit d'autorisation d'occupation temporaire.

Mme Plisson Herrewyn précise qu'il s'agit d'arrêtés préfectoraux d'autorisations de pénétrer ou d'occupation temporaire liés à des projets de DUP, pas forcément en périmètre de DUP mais pour des travaux annexes à un projet d'utilité publique et pouvant être délivrés en amont de celle-ci.

M Rodriguez souhaite des clarifications et informations sur ce point.

M Van den Bergue précise qu'il passera par des occupations temporaires au besoin par arrêté préfectoral, c'est quelque chose qui est mis en place assez couramment dans le cadre de travaux d'utilité publique en dehors de l'emprise .

M Rodriguez souhaite éviter des ambiguïtés entre la maîtrise foncière qui sera le fait de GPA et cette procédure d'occupation temporaire, notamment vis-à-vis des propriétaires dans un contexte de tension foncière et demande des précisions juridiques.

Concernant la qualification de la sente piétonne, la ville de Montmagny a une analyse qui rejoint celle du CD 95 : la sente piétonne est uniquement piétonne et protégée en tant que telle au titre du code de l'urbanisme, il faut donc éviter toute fragilité juridique, cela peut se traduire par un changement de dénomination effectivement.

M Cressot rappelle que les propriétaires appellent la mairie, les déclarations d'intention d'aliéner reçues font état d'une hausse de la valeur foncière du secteur il est preneur d'informations pour être relays par différents moyens auprès des propriétaires pour les renvoyer vers le bon maître d'ouvrage et aura à gérer des questions précises des administrés ou d'élus qui seront traités en débat lors de Conseils Municipaux. Il souhaite en conséquence pouvoir disposer d'éléments de réponse précis .

Mme Auger remarque que sur la description du projet, il est toujours mentionné un ascenseur page 18 qui n'a plus lieu d'être .

Mme Labat indique que cela sera corrigé.

Mme Paudroie précise être référente Enedis pour ce projet pour les communes et les invite à lui relayer toutes informations ou demande et ajoute qu'il existe un interlocuteur Enedis privilégié pour la SNCF qu'il faudra contacter pour centraliser le suivi du projet en question .

La mairie de Deuil la Barre indique avoir reçu une demande d'avis à retourner sous deux mois mais s'interroge sur la tenue d'une enquête publique qui serait ouverte avant cette échéance.

Mme Plisson Herrewyn précise que la date d'enquête publique est prévisionnelle, les collectivités ont bien deux mois pour répondre à compter de la date de réception soit fin septembre, et la réponse ou l'absence de réponse doit figurer au dossier d'enquête publique.

La date prévisionnelle sera recalée en fonction des retours des collectivités saisies pour avis et des notifications préalables de l'enquête parcellaire auprès des propriétaires.

M Van den Berghe insiste sur l'importance d'une réponse rapide pour pouvoir engager au plus vite l'ouverture de l'enquête publique. Il ne s'agit pas par ailleurs d'une délibération mais d'un courrier, le temps de l'enquête sera par ailleurs également l'occasion de s'exprimer en sus de cet avis.

M Galas indique que le département a interpellé la SNCF sur la participation de GRT GAZ pour avancer sereinement sur la partie routière du projet et souhaiterait connaître les contacts.

4. Clôture de la réunion d'examen conjoint

En l'absence d'observations complémentaires, Marie Hidalgo-Bicrel indique que les éléments juridiques concernant les bénéficiaires d'un emplacement réservé et les arrêtés de pénétrer dans les lieux et d'occupation temporaire seront également transmis aux participants. Elle les remercie de leur présence et lève la séance.