

REQUALIFICATION DE LA RN 10 A TRAPPES-EN-YVELINES



DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

**PIÈCE J : MISE EN COMPATIBILITÉ
DU P.L.U. DE TRAPPES-EN-YVELINES**

I. Sommaire

I. SOMMAIRE	1
II. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TRAPPES-EN-YVELINES	3
1 OBJET DU DOSSIER	4
2 LES ASPECTS RÉGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE : ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME	5
2.1 CODE DE L'URBANISME (PARTIE RÉGLEMENTAIRE – DÉCRET EN CONSEIL D'ÉTAT) : ARTICLE R.153-13 ET R.154-14	5
2.2 CODE DE L'URBANISME (PARTIE LEGISLATIVE) : ARTICLE L 153-54 ET L 143-44	5
2.3 LOI N° 2010-788 DU 12/07/2010 ET DÉCRET 2015-1783 DU 28 DÉCEMBRE 2015 : ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	5
2.4 PROCÉDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TRAPPES-EN-YVELINES	8
3 PRÉSENTATION DE L'OPÉRATION	9
3.1 PRÉAMBULE	9
3.2 OBJECTIFS DU PROJET	9
3.3 PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET	10
3.4 COUT DU PROJET	12
3.5 IMPACTS POTENTIELS RESENTIS AU NIVEAU DU TERRITOIRE DE TRAPPES-EN-YVELINES	12
4 SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME	15
4.1 COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE	15
4.2 COMPATIBILITE AVEC LE SCOT	15
4.3 COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENT D'ILE-DE-FRANCE (PDUIF)	15
4.4 COMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT (PLD) DE SQY	16
4.5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SDAGE ET LE SAGE	17
4.5.1 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)	17
4.5.2 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Bièvre	17
4.6 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE TRAPPES-EN-YVELINES	18
4.6.1 Contexte juridique de la mise en compatibilité du PLU	18
4.6.2 Situation actuelle	18
4.6.3 Analyse du rapport de présentation	18
4.6.4 Analyse du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).	19
4.6.5 Analyse des Orientations d'aménagement	19
4.6.6 Analyse du règlement d'urbanisme par zone	21
4.6.7 Analyse du projet au regard des éléments graphiques	24
4.6.8 Analyse des annexes	24
4.6.9 Liste des pièces à modifier	24
5 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TRAPPES-EN-YVELINES AVEC LE PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RN 10	25
5.1 MISE EN COMPATIBILITE DU RÉGLEMENT DE LA ZONE N	25
5.2 MISE EN COMPATIBILITE DES SURFACES D'ESPACES PAYSAGERS	26
5.3 MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN DE ZONAGE	27
III. TABLE DES ILLUSTRATIONS	29
1 TABLE DES FIGURES	30
2 TABLE DES TABLEAUX	30

II. Mise en compatibilité du PLU de Trappes-en-Yvelines

1 OBJET DU DOSSIER

Le dossier présente la mise en compatibilité du PLU de Trappes-en-Yvelines, dans le cadre de la requalification de la RN 10 dans la traversée de Trappes-en-Yvelines.

La procédure de mise en compatibilité du PLU est réalisée dans le cadre de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de requalification de la RN 10 sous Maîtrise d'Ouvrage de l'Etat – Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer - représenté par la Direction des Routes d'Ile-de-France (DiRIF) de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA-IF).

Le projet prend place dans le département des Yvelines (78) et concerne la commune de Trappes-en-Yvelines qui appartient à l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY).

Le PLU intercommunal est en cours d'élaboration. Piloté par l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, il sera issu d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes de l'aménagement du territoire et ses usagers.

Le projet de PLUi a été arrêté le 17 décembre 2015. L'enquête publique s'est tenue du 16 juin au 20 juillet 2016. Le PLUi pourrait être approuvé en conseil communautaire de Saint-Quentin-en-Yvelines le 14 décembre 2016.

Véritable document cadre, le PLU intercommunal (PLUi) va organiser la ville pour les années à venir.

Il permettra de concrétiser les efforts entrepris lors des réflexions autour de l'Agenda 21, du plan de développement durable (PDD), des PLU communaux mais aussi à travers les plans de déplacements, de l'habitat, du développement économique et de l'emploi.

Le PLUi devra donc mettre en œuvre ces volontés politiques en répondant aux objectifs suivants :

- renforcer l'attractivité et répondre aux besoins de tous en prenant en compte le caractère diversifié du territoire ;
- permettre une haute qualité de vie et l'excellence environnementale ;
- offrir à chacun un territoire pratique et facile à vivre.

Toutefois, la présente procédure de mise en compatibilité porte sur le document opposable sur le territoire communal, à savoir le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Trappes-en-Yvelines approuvé le 30 mai 2013 (mise à jour le 8 juillet 2014, modification simplifiée le 27 avril 2015, modification le 28 mai 2015). C'est donc ce dernier qui a été analysé afin d'évaluer sa compatibilité avec le projet. A l'issue de cette analyse, il apparaît que le PLU de Trappes-en-Yvelines nécessite une mise en compatibilité avec le projet de requalification de la RN 10.

Le présent dossier de mise en compatibilité vient compléter le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, auquel il convient de se référer pour de plus amples informations quant à la définition précise du projet et de ses effets sur l'environnement.

La procédure de mise en compatibilité du PLU de Trappes-en-Yvelines est réalisée conformément aux articles L.153-54 et suivants et de l'article R.153-14 du Code de l'Urbanisme et de l'article L.122-5 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

Les propositions de modifications envisagées ont été soumises à l'appréciation de la commune de Trappes-en-Yvelines dans le cadre de l'élaboration du dossier.

2 LES ASPECTS REGLEMENTAIRES CONCERNANT LA MISE EN COMPATIBILITE : ARTICLES DU CODE DE L'URBANISME

Les dispositions des articles L. 153-54, L. 143-44, R. 153-13 et R. 153-14 du Code de l'Urbanisme, liées à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sont explicitées ci-après.

2.1 CODE DE L'URBANISME (PARTIE REGLEMENTAIRE – DECRET EN CONSEIL D'ETAT) : ARTICLE R.153-13 ET R.154-14

Les dispositions du présent article sont applicables à la déclaration d'utilité publique d'une opération qui n'est pas compatible avec un plan local d'urbanisme.

L'examen conjoint a lieu avant l'ouverture de l'enquête publique à l'initiative du préfet. Le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint est joint au dossier de l'enquête publique.

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

Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet.

2.2 CODE DE L'URBANISME (PARTIE LEGISLATIVE) : ARTICLE L 153-54 ET L 143-44

D'après l'Article L. 153-54 du Code de l'urbanisme « une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- ✓ L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
- ✓ Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

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

Conformément à ces articles, le projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines fait l'objet d'une procédure de déclaration d'utilité publique qui emportera, le cas échéant, la mise en compatibilité du PLU de Trappes-en-Yvelines, document opposable.

Pour tous les documents d'urbanisme, « Le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'Environnement [...] » (article L 153-55 pour les PLU et POS et article L.143-46 pour les SCoT).

Ces mêmes articles précisent que l'enquête publique est réalisée par le Préfet puisqu'une déclaration publique est requise, que la mise en compatibilité est nécessaire pour permettre la réalisation du projet et que le maître d'ouvrage est une personne publique autre que les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) concernés.

Pour la mise en compatibilité des SCoT, l'enquête publique peut n'être organisée que sur le territoire des communes concernées.

À noter que lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet, les documents d'urbanisme ne peuvent pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et l'adoption de la déclaration d'utilité publique.

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

2.3 LOI N° 2010-788 DU 12/07/2010 ET DECRET 2015-1783 DU 28 DECEMBRE 2015 : EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle 2), en particulier son article 16, a réformé les dispositions législatives du code de l'urbanisme relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

Le décret 2012-616 du 23 août 2012 relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme, modifié par le décret 2015-1783 du 28 décembre 2015, liste les documents d'urbanisme soumis, selon leur procédure d'élaboration ou d'évolution, à évaluation environnementale de façon systématique ou après examen au cas par cas.

Ces dispositions sont intégrées dans le code de l'urbanisme aux articles R.104-1 à 33.

Sont dans le cas présent soumis à évaluation environnementale de façon systématique (liste non exhaustive) :

- ✓ L'élaboration et la révision du schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), les mises en compatibilité lorsqu'elles portent atteinte à l'économie générale du document, ainsi que les mises en compatibilité ou modifications susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- ✓ l'élaboration et la révision des schémas de cohérence territoriale (SCOT), les mises en compatibilité qui portent atteinte aux orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ou qui changent les dispositions du document d'orientation et d'objectifs, ainsi que les mises en compatibilité et les modifications susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- ✓ l'élaboration, la révision et les mises en compatibilité emportant les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 du Code de l'urbanisme des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) comprenant les dispositions d'un schéma de cohérence territoriale, ainsi que les modifications et mises en compatibilité susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- ✓ l'élaboration, la révision et les mises en compatibilité emportant les mêmes effets qu'une révision au sens de l'article L. 153-31 du Code de l'urbanisme des plans locaux d'urbanisme (PLU et PLUi) dont le territoire comprend tout ou partie d'un site Natura 2000, ainsi que les révisions, modifications et mises en compatibilité de PLU susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- ✓ l'élaboration et la révision des cartes communales (CC) dont le territoire comprend tout ou partie d'un site Natura 2000, ainsi que les révisions susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ;
- ✓ les mises en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre d'une procédure intégrée (PIL) en application de l'article L. 300-6-1 du CU, si l'étude d'impact du projet n'a pas inclus l'analyse de l'incidence de ces dispositions sur l'environnement.

Sont soumises ou non à évaluation environnementale après examen au cas par cas :

- ✓ toutes les procédures d'élaboration, de révision ou de mise en compatibilité des PLU et PLUi qui ne sont soumises à évaluation environnementale de façon systématique ;
- ✓ toutes les procédures d'élaboration ou de révision des cartes communales qui ne sont soumises à évaluation environnementale de façon systématique.

En application du décret du 28 décembre 2015, les mises en compatibilité des PLU dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique entrent désormais dans le champ d'application de l'examen au cas par cas.

Le présent projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines participe à la mise en œuvre des orientations SDRIF 2013, le projet est donc compatible avec le SDRIF et ne nécessite pas de mise en compatibilité.

En revanche, le projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines nécessite la mise en compatibilité du document d'urbanisme local opposable à savoir le PLU de Trappes-en-Yvelines aussi dans le cadre de la procédure d'évolution du PLU de Trappes-en-Yvelines, une évaluation environnementale peut s'avérer nécessaire.

Le logigramme proposé page suivante, élaboré par la DRIEE, permet de mieux appréhender dans le cadre des évolutions des PLU, les situations dans lesquelles l'évaluation environnementale est systématique ou est soumise à la demande d'examen au cas par cas.

Dans le cadre du présent projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines, l'analyse suivante peut être dressée :

- La mise en compatibilité du PLU de Trappes-en-Yvelines n'est pas susceptible d'affecter tout ou partie d'un site Natura 2000 (voir Pièce G : Étude d'impact – Chapitre XI. Évaluation d'incidences Natura 2000), toutefois, un site Natura 2000 est présent sur le territoire de la commune (ZPS FR1110025 de « l'Étang de Saint-Quentin ») ;
- La mise en compatibilité du PLU n'entraîne pas de changement des orientations du PADD, ni réduction d'un EBC, d'une zone agricole, en revanche **le projet intercepte une zone naturelle au niveau du carrefour RN 10/RD 912 ainsi qu'un espace paysager** repéré au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme, recensé au niveau du délaissé vert au niveau du carrefour que forme la RN 10 avec la RD 23, au Sud des résidences de la rue Danielle Casanova.

Aussi, de fait, la présente mise en compatibilité du PLU de Trappes-en-Yvelines est donc soumise à évaluation environnementale. L'évaluation environnementale fait l'objet d'une pièce individualisée.

ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE des procédures relatives aux PLU
selon les dispositions du décret du 23 août 2012 modifiées par le décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015

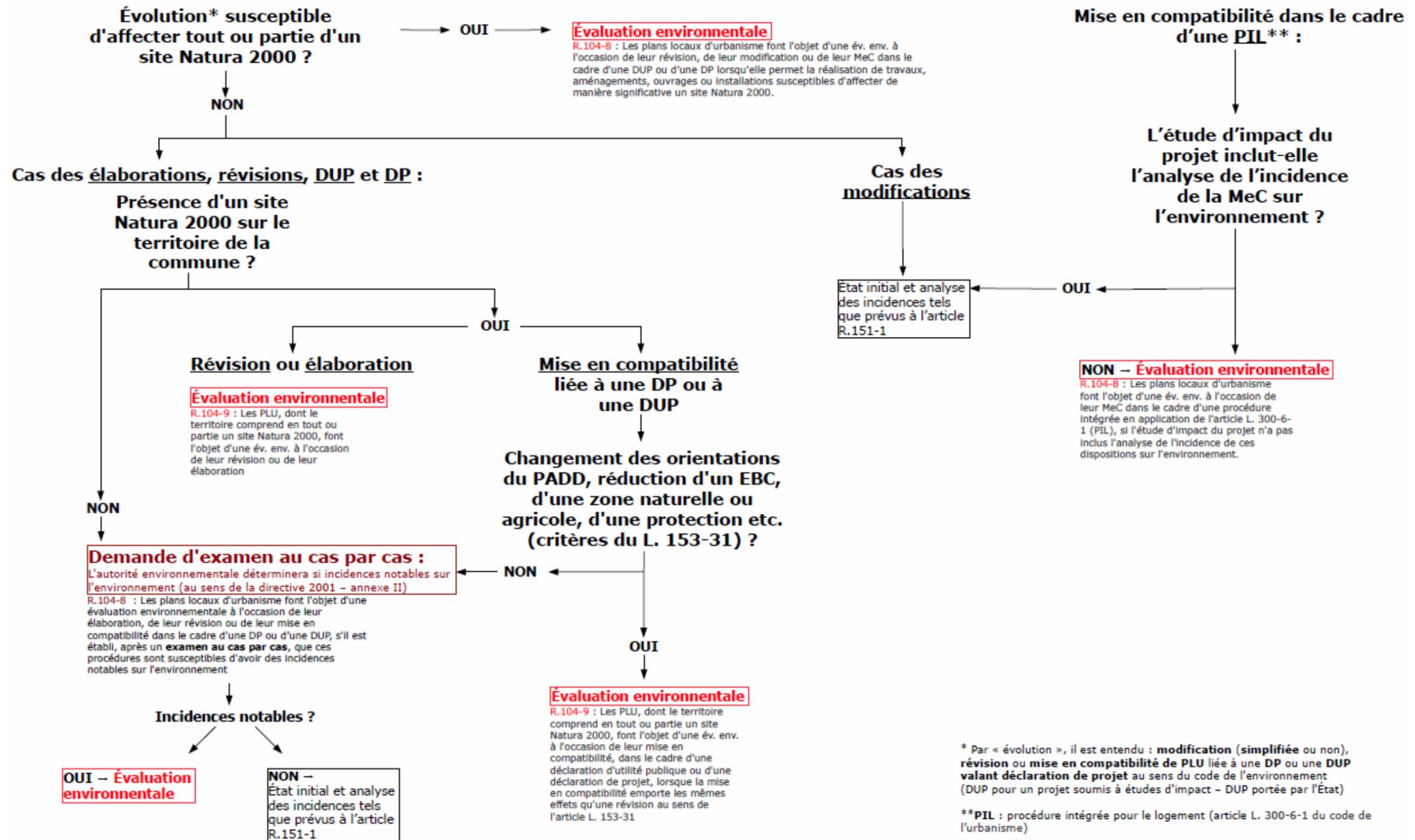


Figure 1 : Logigramme mettant en relation évolution des PLU et évaluation environnementale (source : DRIEE)

2.4 PROCEDURE DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TRAPPES-EN-YVELINES

La procédure prévue à l'article L.153-49 et L.153-52 du Code de l'Urbanisme relève exclusivement de la compétence de l'Etat.

Le préfet coordonnateur 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 l'opération.

Quatre grandes étapes jalonnent la procédure.

- L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées avant l'ouverture de l'enquête publique

Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU avec la Déclaration d'Utilité Publique doivent avoir fait l'objet d'un examen conjoint de :

- L'Etat ;
- La commune ;
- L'Etablissement Public de Coopération Intercommunal chargé du suivi du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), lorsqu'il existe ;
- La région ;
- Le département ;
- L'autorité compétente en matière d'organisation des transports urbains ;
- Les chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des Métiers, Chambre d'Agriculture).

Sont également consultés, pour avis, les organismes compétents en cas de réduction des espaces agricoles ou forestiers ou d'atteinte à la valeur agronomique, biologique ou économique en zone agricole protégée (Chambre d'Agriculture, centre régional de la propriété forestière...) et, à leur demande, les associations locales d'usagers agréées et les associations agréées de protection de l'environnement.

A l'issue de cet examen conjoint est dressé un procès-verbal, pièce du dossier d'enquête d'utilité publique.

- L'enquête publique

L'enquête publique portera à la fois sur l'utilité publique de l'opération de requalification de la RN 10 et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Trappes-en-Yvelines dans le cadre de cette opération.

- L'avis du conseil communautaire

A l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint sont soumis pour avis au Conseil Communautaire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Celui-ci dispose d'un délai de deux mois pour donner son avis. A défaut, ce dernier est considéré comme favorable.

- La Déclaration d'Utilité Publique

Dès lors que celle-ci est prononcée, la Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU.

3 PRESENTATION DE L'OPERATION

3.1 PREAMBULE

Le présent dossier concerne la mise à l'enquête publique du **projet de requalification de la RN 10 sur la commune de Trappes-en-Yvelines**, au sein de l'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, dans le département des Yvelines.

Pour la présente opération, le Maître d'Ouvrage est l'Etat – Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer - représenté par la Direction des Routes d'Ile-de-France (DiRIF) de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (DRIEA-IF).

Par ailleurs le maître d'œuvre en charges des études de conception est le Département d'Ingénierie Ouest de la DiRIF.

Le présent projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines a pour vocation :

- de rétablir les échanges entre les quartiers de la ville, la gare et les pôles d'emploi locaux et régionaux et ainsi minimiser les effets de coupure urbaine ;
- d'améliorer les conditions de circulation et de diminuer les congestions concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains tant en termes de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (qualité de l'air, ambiance sonore) ;
- de mieux intégrer les circulations des transports en commun et des modes actifs (cycles et piétons).

Ainsi, le projet prévoit :

- La réalisation d'une succession de trois couvertures sur la RN10 décaissée en lien avec le projet d'aménagement d'un plateau urbain permettant la «couture» des quartiers Nord de Trappes-en-Yvelines avec le centre-ville, porté dans le Programme de Rénovation Urbaine de la ville de Trappes-en-Yvelines ;
- Le réaménagement des carrefours d'extrémités en vue de la sécurisation et la fluidification des échanges et l'opportunité de création d'entrées de ville dans le cadre du Programme de Rénovation Urbaine de la ville de Trappes.

Le projet de dénivellation et la création de couvertures de la RN10 s'accompagnera, en surface, de travaux d'aménagements paysagers et qualitatifs sous maîtrise d'ouvrage de la ville dans l'optique de réaliser un véritable plateau urbain.

La complémentarité des projets sous maîtrise d'ouvrage Etat et Ville permettront un programme de valorisation du centre-ville concourant à une amélioration de la perception de la ville par les habitants et par les usagers de la RN10.

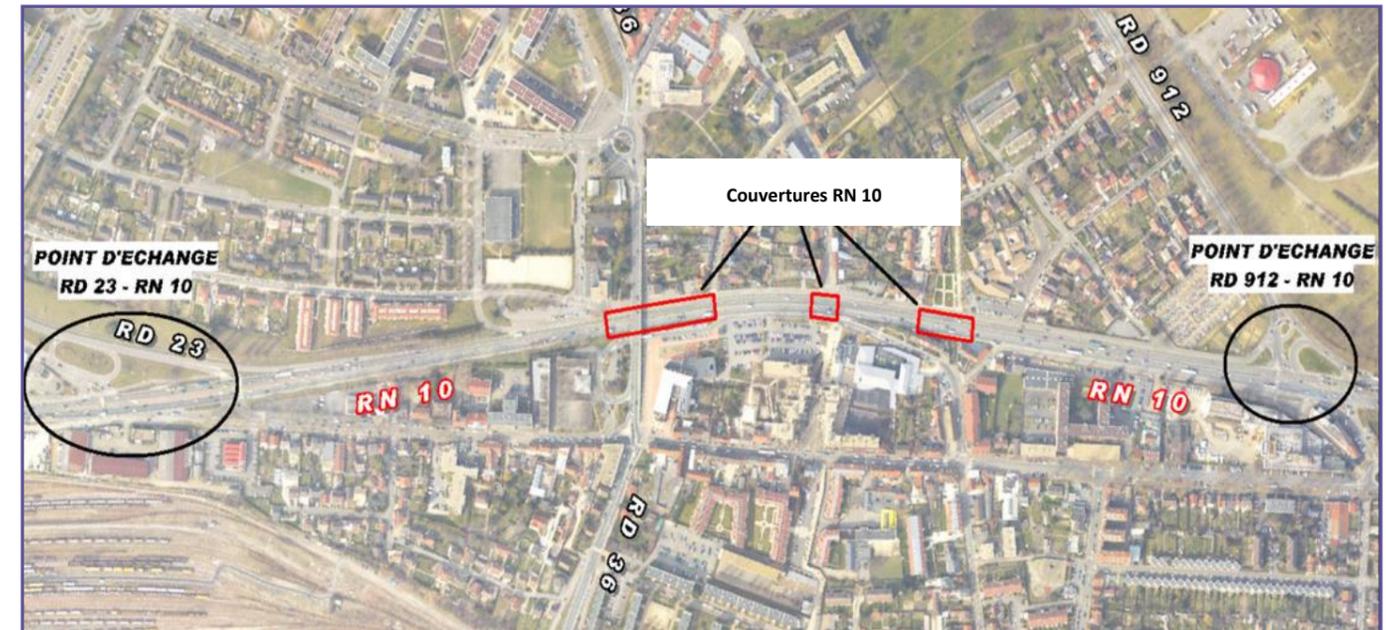


Figure 2 : Principes d'aménagement retenus dans le cadre du projet (source : Dossier de concertation, DRIEA, novembre 2013)

3.2 OBJECTIFS DU PROJET

Les principaux objectifs visés par le présent projet de requalification de la RN10 à Trappes-en-Yvelines sont les suivants :

- Minimiser les effets de coupure urbaine ;
- Améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains de la RN10 ;
- Permettre le développement des transports en commun et des modes doux ;
- Conserver la capacité, les dessertes locales et les conditions de circulation de l'infrastructure ;
- Améliorer la sécurité des usagers par la sécurisation des échanges et la prise en compte piétons et des cycles.

3.3 PRESENTATION GENERALE DU PROJET

Le projet de requalification de la RN 10 dans la traversée de Trappes-en-Yvelines intéresse la section de RN 10 entre le carrefour avec la RD 23 et la jonction avec l'autoroute A 12 sur la commune de Trappes-en-Yvelines sur un linéaire d'environ 3,4 km.

Les principaux aménagements s'intègrent entre les carrefours avec la RD 23 et la RD 912.

Le projet comprend :

- La dénivellation de la RN 10 entre les carrefours RD 23 et RD 912 ;
- Le démantèlement de l'actuel pont Marcel Cachin (RD 36) et la création d'un pont provisoire durant la phase travaux ;
- La création de 3 couvertures dans la zone centrale dénivelée qui sont d'Ouest en Est : la dalle de l'Hôtel de Ville, la dalle Montfort et la dalle Corderie.
- Les espaces entre les couvertures seront partiellement couverts par la mise en place de butons (trémies butonnées¹) ;
- L'aménagement des carrefours RN 10/RD 23 et RN 10/RD 912 en carrefour à feux à îlot central ;
- La création de deux passages souterrains à gabarit normal (PSGN) au niveau des carrefours aménagés (RD 23 et RD 912) ;
- Des aménagements légers sur la section de la RN 10 entre Trappes (RD 912) et la jonction A 12. Il s'agit essentiellement d'une adaptation de la géométrie des bretelles sur cette section de la RN 10 et d'une réduction des vitesses de référence pour permettre l'intégration du PSGN et du shunt vers RD 912.



Figure 3 : Exemple de tranchée couverte (source : IQOA Tranchées couvertes, SETRA, mars 2009)

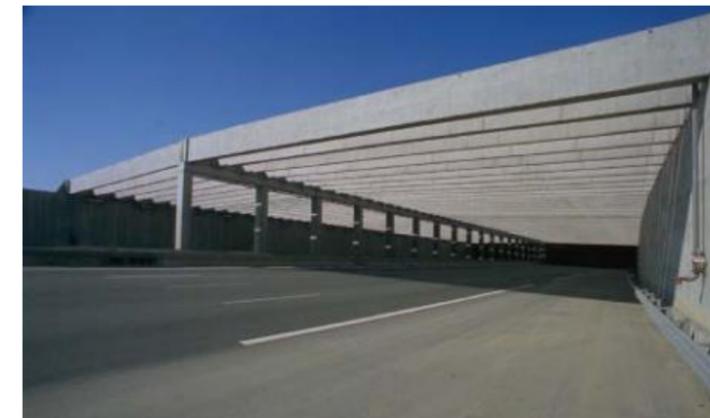


Figure 4 : Exemple de couverture partielle (source : IQOA Tranchées couvertes, SETRA, mars 2009)

¹ Un buton est une poutre en béton mise en place sur la partie supérieure de la tranchée ouverte permettant le maintien des parois.

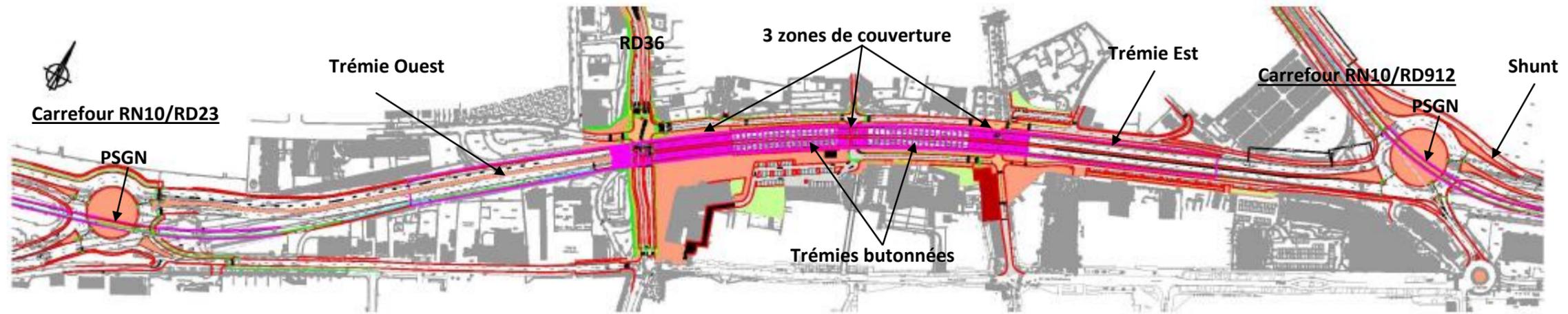


Figure 5 : Vue en plan générale du projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines (source : Dossier d'études préalables, DIRIF, mars 2015)

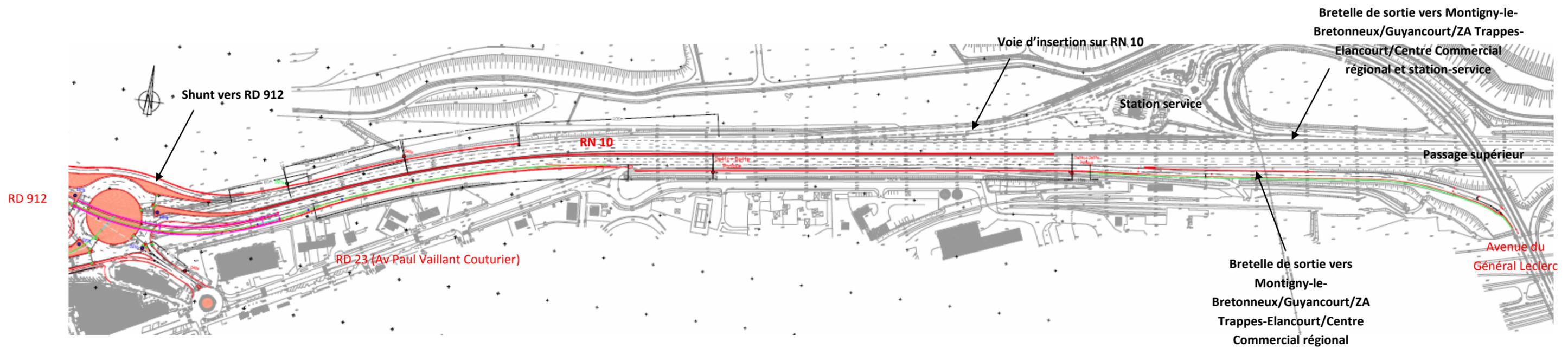


Figure 6 : Section Trappes – jonction RN 10/A 12 (source : Dossier d'études préalables, DIRIF, mars 2015)

3.4 COUT DU PROJET

Le montant total des dépenses du projet établi aux conditions économiques de mars 2016 est estimé à **90 M€ TTC**.

A l’horizon 2020, le coût du projet actualisé est estimé à **95 M€ TTC**.

3.5 IMPACTS POTENTIELS RESENTIS AU NIVEAU DU TERRITOIRE DE TRAPPES-EN-YVELINES

L’étude d’impact réalisée au sein du dossier d’Enquête Préalable à la Déclaration d’Utilité Publique présente en détail les impacts potentiels sur le territoire communal traversé par le projet.

Aussi, le lecteur est invité à consulter la pièce G du dossier d’enquête d’utilité publique pour de plus amples informations.

De manière générale, le projet a été conçu et optimisé dans l’objectif de limiter au maximum les emprises et ainsi limiter les acquisitions foncières.

Dans le cadre du présent projet, les surfaces et bâti à acquérir ont été mutualisés avec les surfaces nécessaires au projet d’aménagement de surface du plateau urbain sous maîtrise d’ouvrage Ville dans la partie centrale.

Ainsi, dans le cadre du présent projet, des acquisitions de terrain sont nécessaires essentiellement pour l’aménagement des carrefours d’extrémités.

Sur l’ensemble du tracé, environ **28 500 m² d’acquisitions foncières** seront nécessaires sur **48 parcelles**.

Le détail de la répartition des emprises foncières (privées/publiques) nécessaires à l’infrastructure est présenté dans le tableau suivant :

SECTIONS	PARCELLES PRIVEES		PARCELLES PUBLIQUES		Total des acquisitions
	Nombre de parcelles	m ²	Nombre de parcelles	m ²	
Carrefour RN 10/RD 23	10	7 963	7	2 918	10 881 m²
Section centrale	6	875	22	7 450	8 325 m²
Carrefour RN 10/RD 912	0	0	3	9 294	9 294 m²

Tableau 1 : Répartition des emprises foncières nécessaires à l’infrastructure.

Le projet est une requalification de voirie sur place, ce qui permet de limiter les emprises, le projet n’empiétant que de quelques mètres sur les parcelles sans les diviser.

Les cartes suivantes précisent les parcelles impactées par le projet en phase travaux et en phase exploitation.

Il est à noter que le projet fait l’objet d’une enquête parcellaire (pièce K du présent dossier d’enquête publique) permettant de déterminer avec précision les propriétaires des parcelles.

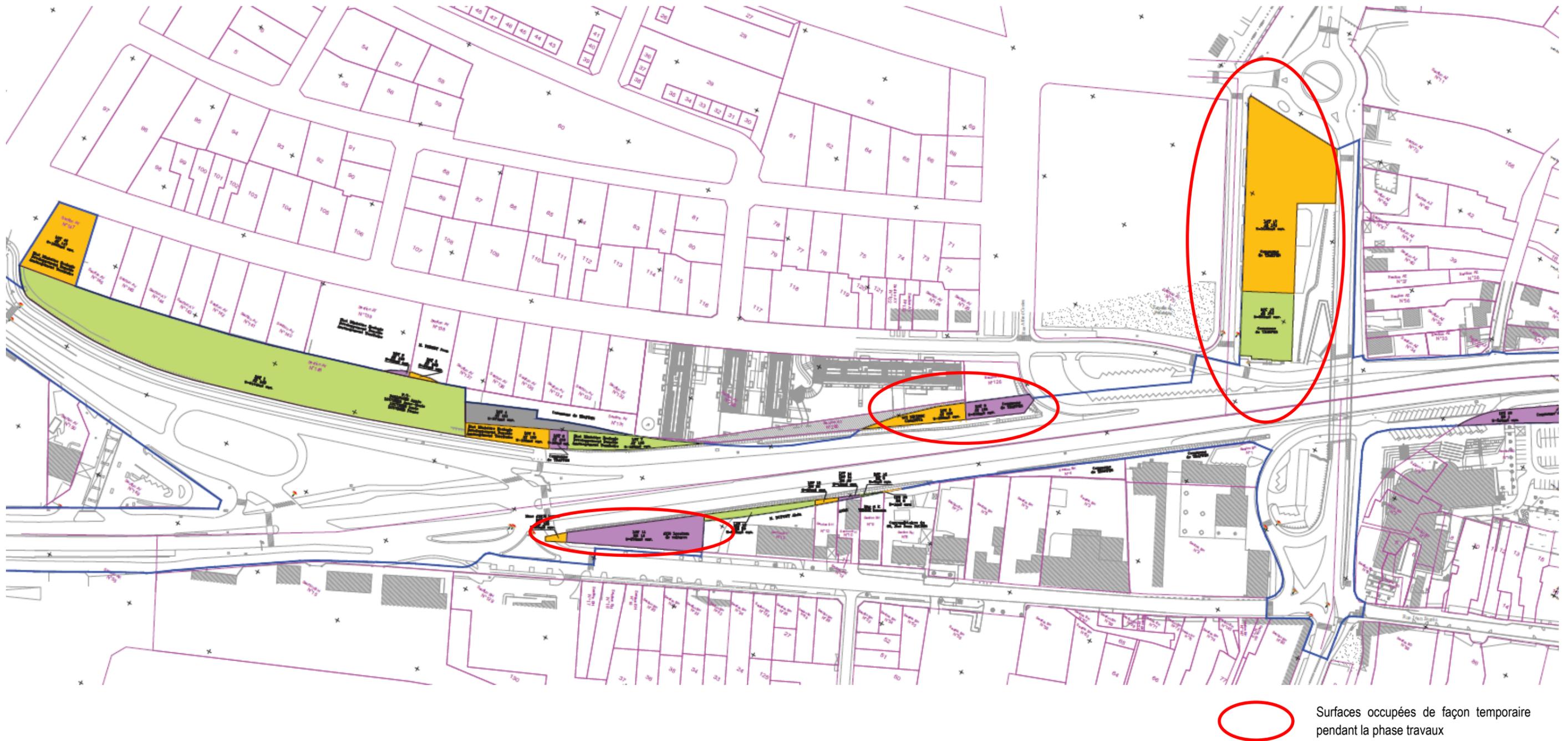


Figure 7 : Impact foncier sur la section Est du projet (source : Plans parcellaires géométrique, juin 2015)

○ Surfaces occupées de façon temporaire pendant la phase travaux

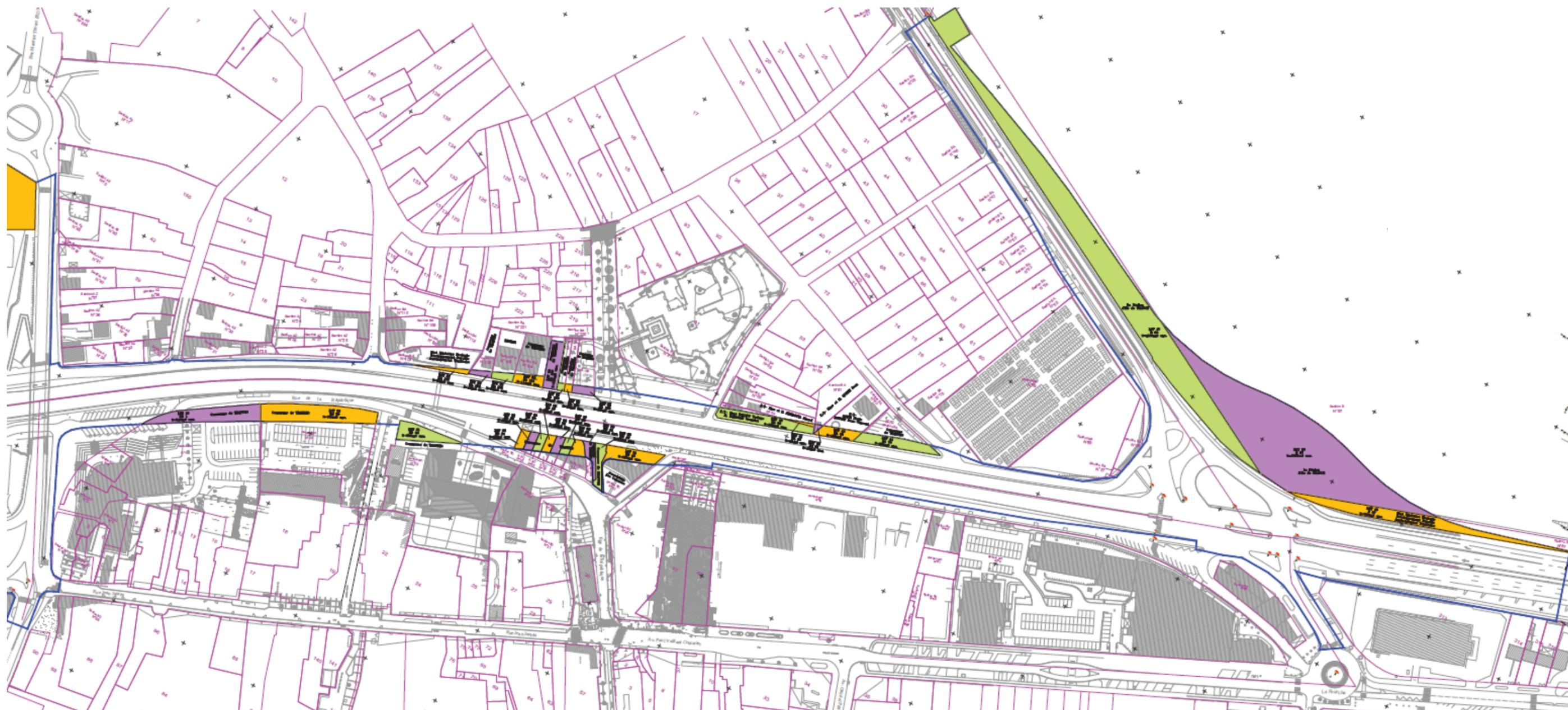


Figure 8 : Impact foncier sur la section Est du projet (source : Plans parcellaires géomètre, juin 2015)

4 SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS D'URBANISME

4.1 COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Le SDRIF du 27 décembre 2013 s'inscrit dans un contexte institutionnel nouveau, notamment pour répondre aux objectifs de « développement durable ». Il promeut une nouvelle approche stratégique des transports visant à développer une métropole accessible, dense et durable. Le projet de transport régional permet de tendre vers une meilleure cohérence territoriale, d'irriguer et de connecter les quartiers, de faciliter les déplacements des populations.

Plus spécifiquement par rapport au cadre du présent projet, le SDRIF précise dans ses orientations réglementaires que, dans le cadre d'un développement durable et solidaire de la métropole francilienne et des bassins de vie qui la constituent, ainsi qu'en cohérence avec ses objectifs de « compacité » urbaine et de mixité des fonctions, le réseau de transport francilien doit permettre la mobilité quotidienne des personnes. Ce principe est fondé sur un développement massif du recours aux transports collectifs et aux modes actifs (marche et vélo). **Le réseau doit gagner en fluidité et en fiabilité si nécessaire au détriment de la vitesse et permettre un meilleur fonctionnement des circulations mais aussi un meilleur partage multimodal de la voirie.**

Il doit également mieux s'intégrer dans la ville en renforçant les liens urbanisme-transport et en atténuant les coupures que constituent souvent les grandes infrastructures.

Le présent projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines prévoyant **la dénivellation de la RN 10** afin de permettre de restaurer les perméabilités urbaines par la **création de couvertures** sur la RN 10 décaissée constitue le préalable à la réalisation d'un des volets opérationnel principal du Programme de Renovation Urbaine : l'opération de recouture urbaine des quartiers Nord à leur centre-ville.

En outre, par le **réaménagement des carrefours d'extrémités**, le projet constitue une opportunité pour la commune de Trappes-en-Yvelines de créer de véritables entrées de ville structurant l'espace urbain communal.

Ainsi, le présent projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines a pour vocation :

- de rétablir les échanges entre les quartiers de la ville, la gare et les pôles d'emploi locaux et régionaux ;
- d'améliorer les conditions de circulation et de diminuer les congestions concourant ainsi à une diminution des gênes ressenties par les riverains tant en termes de mobilité, de sécurité que de cadre de vie (qualité de l'air, ambiance sonore) ;

- de mieux intégrer les circulations des transports en commun et des modes actifs (cycles et piétons).

Le projet de dénivellation et la création de couvertures de la RN10 s'accompagnera, en surface, de travaux d'aménagements paysagers et qualitatifs sous maîtrise d'ouvrage de la ville dans l'optique de réaliser un véritable plateau urbain.

La complémentarité des projets sous maîtrise d'ouvrage Etat et Ville permettront un programme de valorisation du centre-ville concourant à une amélioration de la perception de la ville par les habitants et par les usagers de la RN10.

Aussi le projet participe à la mise en œuvre des orientations SDRIF 2013 et est donc compatible avec ce dernier.

Le projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines s'avère donc compatible avec les objectifs du SDRIF en vigueur.

4.2 COMPATIBILITE AVEC LE SCOT

La commune de Trappes-en-Yvelines n'est concernée par aucun Schéma de Cohérence Territoriale.

4.3 COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DE DEPLACEMENT D'ILE-DE-FRANCE (PDUIF)

Etabli à l'initiative de l'Etat et approuvé en décembre 2000, le PDU de la Région Ile-de-France est un document majeur de la planification des politiques d'aménagement et de transport qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements des Franciliens. Les mesures envisagées permettent d'organiser les déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation et le stationnement.

Le nouveau PDUIF a été arrêté par délibération du Conseil régional le 16 février 2012 et a été soumis à enquête publique du 15 avril 2013 au 18 mai 2013 et a été définitivement adopté le 19 juin 2014.

Il fixe les objectifs et le cadre des politiques de déplacement d'ici à 2020 :

- Concerne les déplacements de personnes, le transport de marchandises et les livraisons ;
- Permet de coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport – transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo – ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière.

Il poursuit 9 défis :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements ;
- Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Le secteur de la traversée de Trappes-en-Yvelines par la RN 10 est identifié comme une coupure stratégique à résorber dans l'action 5.4 du PDU « Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion routière ».

L'action 5.4 prévoit :

- d'optimiser le fonctionnement des voies routières en améliorant :
 - ✓ la fiabilité des temps de parcours des usagers pour tendre vers une moins grande variabilité ;
 - ✓ la sécurité routière ;
- améliorer l'accessibilité des territoires ;
- améliorer la qualité environnementale des infrastructures et le cadre de vie des riverains par des traitements antibruit, la mise aux normes de l'assainissement et la réalisation de déviations localisées.

Le projet de requalification de la RN 10 est identifié dans le PDUIF 2014. Les principes d'aménagement retenus sont en corrélation avec les orientations stratégiques du PDUIF, le projet est donc compatible PDUIF 2014.

4.4 COMPATIBILITE AVEC LE PLAN LOCAL DE DEPLACEMENT (PLD) DE SQY

Le Plan Local de Déplacements (PLD) de Saint-Quentin-en-Yvelines, présentant les projets à mener dans les prochaines années en matière de transports et déplacements sur l'agglomération, a été arrêté par le Conseil communautaire le 27 juin 2013. A l'issue de l'enquête publique qui s'est déroulée en décembre 2013 et janvier 2014, le Commissaire enquêteur a émis un avis favorable et le PLD révisé a été définitivement approuvé par le Conseil communautaire le 6 novembre 2014.

Le PLD définit les enjeux et objectifs suivants :

- Garantir l'attractivité de l'agglomération pour ses habitants et ses entreprises (temps de parcours, congestion routière) ;
- Poursuivre et encourager le développement des modes alternatifs à la voiture particulière (transports en commun, modes doux) ;
- Réduire les coupures urbaines : réseau ferré / RN 10 ;
- Améliorer la sécurité routière sur l'agglomération ;
- Accompagner le développement du pôle logistique inscrit au PDUIF en organisant les flux de marchandises sur le territoire ;
- Anticiper l'arrivée des grands projets sur le territoire.

Le présent projet est identifié au PLD comme une opportunité d'amélioration des liaisons Est-Ouest pour l'ensemble des modes : « La juxtaposition de la RN 10 et du corridor ferroviaire au milieu de l'agglomération en font une véritable coupure pour l'ensemble de l'agglomération, à la fois point noir de circulation mais aussi secteurs difficilement franchissables pour piétons et cyclistes. Dans ce sens, l'intervention sur la coupure est primordiale pour rétablir les liaisons Est-Ouest pour l'ensemble des modes. Le tissu urbain doit être reconnecté en particulier au niveau de la RN 10, avec l'importance du plateau urbain à Trappes [...] » (p33).

Le projet de requalification de la RN 10 est donc compatible avec le Plan local de déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines.

4.5 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE SDAGE ET LE SAGE

4.5.1 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)

L'aire d'étude appartient au périmètre du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands 2016-2021, approuvé le 5 novembre 2015.

Le SDAGE 2010-2015 ayant donné lieu à un très important travail d'appropriation, pour le SDAGE 2016-2021 une mise à jour a été privilégiée plutôt qu'une refonte complète. Cette mise à jour tient compte des nouvelles connaissances sur les milieux, des évolutions réglementaires et une meilleure prise en compte du changement climatique.

Ainsi les orientations fondamentales du SDAGE 2016-2021 organisées en huit défis et deux leviers à utiliser pour relever les défis sont les suivantes :

- 1. Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques
- 2. Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques
- 3. Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses
- 4. Protéger et restaurer la mer et le littoral
- 5. Protéger les captages pour l'alimentation en eau potable actuelle et future
- 6. Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides
- 7. Gérer la rareté de la ressource en eau
- 8. Limiter et prévenir le risque d'inondation

Deux leviers sont également présents au travers du projet :

- Levier 1. Acquérir et partager les connaissances pour relever les défis
- Levier 2. Développer la gouvernance et l'analyse économique pour relever les défis

4.5.2 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) de la Bièvre

Le projet intercepte le SAGE de la Bièvre. Ce dernier est actuellement en cours d'élaboration.

Le projet est en corrélation avec les enjeux du SAGE :

- L'amélioration de la qualité de l'eau par la réduction des pollutions ponctuelles et diffuses et la maîtrise de la pollution par temps de pluie ;
- **La maîtrise des ruissellements urbains** et la gestion des inondations ;
- Le maintien d'écoulements satisfaisants dans la rivière ;
- La reconquête des milieux naturels ;
- La mise en valeur de la rivière et de ses rives pour l'intégrer dans la Ville.

Le projet prend en compte les problématiques de gestion d'eaux pluviales.

Le projet respectera ainsi les objectifs du SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands ainsi que ceux du SAGE de la Bièvre.

4.6 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE TRAPPES-EN-YVELINES

4.6.1 Contexte juridique de la mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité vise à modifier les éléments constitutifs du document d'urbanisme : le rapport de présentation, le PADD, les orientations d'aménagement, le règlement, les pièces graphiques et les annexes afin que le PLU soit compatible avec le projet de requalification de la RN 10.

4.6.2 Situation actuelle

Le PLU de Trappes-en-Yvelines a été approuvé le 30 mai 2013 (mise à jour le 8 juillet 2014, modification simplifiée le 27 avril 2015, modification le 28 mai 2015). et se compose des documents suivants :

- Le Rapport de Présentation composé de 3 volumes :
 - ✓ 2a. Diagnostic et état initial de l'environnement ;
 - ✓ 2b. Justifications ;
 - ✓ 2c. Evaluation environnementale.
- Le PADD ;
- Les orientations d'aménagement ;
- Le règlement ;
- Le plan de zonage ;
- Les annexes composées des volumes suivants :
 - ✓ 7.1. Servitudes d'utilité publique et informations utiles telles que le classement sonore des infrastructures, les risques liés au TMD, le plan des captages... ;
 - ✓ 7.2. Annexes sanitaires ;
 - ✓ 7.3. Annexes informatives (ZNIEFF, Natura 2000, archéologie, périmètre des ZAC, OIN ...).

4.6.3 Analyse du rapport de présentation

Le projet de requalification de la RN 10 est évoqué en pages 74-75 de la pièce « 2a. Diagnostic et état initial de l'environnement » du rapport de présentation. Le projet mentionné est compatible avec le projet présenté dans le présent dossier, aussi **le projet est compatible avec le rapport de présentation.**

- o Le volet « recouture urbaine » du PRU : S'appuyer sur une stratégie de « recouture » et de désenclavement de la ville impliquant le réaménagement de la RN 10

La requalification de la traversée de Trappes (RN 10) est inscrite dans les priorités du plan de modernisation des itinéraires routiers (PDMI) initialisé le 13 mai 2009, qui vise à investir en Ile-de-France sur la période 2009-2014 pour des routes "nouvelle génération" intégrant les critères d'aménagement issus du Grenelle de l'environnement.

Le contrat départemental de renouvellement urbain 2011-2013

Ce contrat permet de cofinancer des investissements structurants qui font levier dans le programme de rénovation urbaine comme, notamment, des opérations lourdes de désenclavement. Mais ce contrat a vocation à inclure la participation du Conseil Général sur le projet recouture urbaine au droit de la RN10.

Le projet du plateau urbain

La première couverture, longue de cent vingt mètres, est située au droit de la mairie, entre la rue Marcel Cachin et le débouché de la rue Pierre Brossolette. Elle forme une très grande place ouverte et connectée à la rue Jean Jaurès. Espace de représentation et d'usages, ouvert à la fois vers le paysage du bourg ancien et de la base de loisirs et vers le nouveau Trappes qui s'étend vers les Merisiers et la plaine de Neauphle, cette place desservie par le futur site préférentiel de transports en commun pourrait accueillir toutes sortes d'activités publiques, dont celle du marché. L'accessibilité en est très facile puisqu'un de ses grands côtés est attenant à la rue Marcel Cachin.

La seconde couverture au droit de la rue Montfort forme un pont de quarante mètres de large supportant une voie, deux grands trottoirs et des bandes plantées de part et d'autre pour diminuer, voire supprimer, pour les piétons, l'impact de la traversée de la tranchée de la RN10. Ce pont permet de connecter la rue Stalingrad aux parkings organisés longitudinalement sur l'autre bord de la tranchée : parkings se prolongeant éventuellement sous la place de la mairie, avec une connexion possible aux stationnements réalisés sous le centre commercial.

La troisième couverture, enfin, large de cinquante mètres forme elle aussi un pont reliant Stalingrad à la rue Pierre Sépard et au-delà à la gare. De part et d'autre des trottoirs conséquents et deux larges bandes très plantées. Ce sont ces plantations qui donneront de la qualité à cette deuxième porte de la ville.



Programme des aménagements des espaces publics de la couverture de la RN 10 GIP rénovation urbaine de Trappes / La Verrière-13/07/2010.



Programme des aménagements des espaces publics de la couverture de la RN 10 GIP rénovation urbaine de Trappes / La Verrière- 13/07/2010.

Figure 9 : Extrait du rapport de présentation du PLU de Trappes-en-Yvelines : pages 74 et 75 de la pièce 2a. Diagnostic et état initial de l'environnement.

4.6.4 Analyse du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

Il est à noter en préambule que le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) est un document qui n'est pas opposable aux tiers et n'est donc pas soumis à la procédure de mise en compatibilité.

Toutefois, il est à préciser que le présent projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines s'inscrit dans la ligne de conduite édictée par le PADD. En effet, les trois grandes thématiques retenues pour le PADD de la commune de Trappes-en-Yvelines sont les suivantes :

1. **Le renouvellement urbain et la requalification urbaine** : accompagner la mutation de la ville – replacer les dynamiques engagées dans un projet de ville à l'échelle de l'ensemble du territoire ;
2. **L'armature urbaine** : affirmer des polarités et des liaisons sur l'ensemble du territoire, mieux organiser les flux et les déplacements ;
3. **La mise en valeur du paysage** : mettre en valeur les éléments naturels et les éléments de patrimoine remarquable, rechercher une plus grande qualité environnementale à l'échelle de l'ensemble du territoire.

4.6.5 Analyse des Orientations d'aménagement

La commune de Trappes-en-Yvelines a défini 2 orientations particulières d'aménagement correspondant à des secteurs destinés à être aménagés à court et moyen terme :

- **L'orientation d'aménagement n°1 concerne les rives de la RN 10**, voie de transit créant une rupture forte au plein cœur de la ville. Il s'agit du principal projet d'urbanisme qui sera mis en œuvre sur le territoire communal au cours de la prochaine décennie. L'orientation porte sur la revitalisation et le réaménagement du centre-ville : centre Jaurès intégrant le Plateau Urbain.
- **L'orientation d'aménagement n°2 concerne les rives de la RD 912**, voie située en interface de la ville et de la base de loisirs.

4.6.5.1 L'orientation d'aménagement n°1 concerne la revitalisation et le réaménagement du centre-ville : centre Jaurès intégrant le plateau urbain

Le projet de réalisation du plateau urbain, qui porte sur l'enfouissement et la couverture partielle de la RN 10 dans la traversée du centre-ville de Trappes et le réaménagement des grands carrefours d'entrée Nord et Sud vers le centre-ville, constitue un événement urbain majeur dans l'histoire récente de la ville de Trappes.

L'objectif est de permettre la réalisation de ce projet dans les meilleures conditions possibles et d'en tirer le meilleur parti pour réaménager, revitaliser le centre-ville de Trappes, lui redonner de l'attractivité notamment sur le plan commercial et de rétablir les connections qui avaient été rompues par le passage de la RN 10 entre le village (cœur historique de la ville) et le centre Jaurès gare (le centre-ville moderne). Ce projet sera aussi le support d'une action de requalification du centre-ville ; requalification du bâti, des paysages et de l'espace public, avec notamment la création d'une nouvelle place publique.

Le projet porte sur les éléments de programme suivants :

- l'enfouissement et la couverture partielle de la RN 10 ;
- le réaménagement complet des deux carrefours d'entrée de ville : carrefour RN 10/RD 912 à l'Est, carrefour RN 10/RD 23 à l'Ouest ;

- la destruction du pont Marcel Cachin et le rétablissement des continuités historiques entre le centre Jaurès et le village la création de liaisons Est/Ouest et d'accès au centre Jaurès en réaménageant les rues de Stalingrad Nord et Sud ;
- le réaménagement et la mise en valeur de la rue Jean Jaurès et de ses abords : protection des éléments de patrimoine remarquable, mesure de soutien au commerce et à sa diversification, requalification de l'espace public ;
- la mise en œuvre de projets de renouvellement urbain sur les sites d'enjeu qui nécessitent d'être reconstruits ou requalifiés :
 - ✓ un projet mixte intégrant un programme d'activités commerciales attractif sur le site de l'ancienne école Cachin en liaison avec le centre Jaurès ;
 - ✓ Un pôle tertiaire en bordure de la RN10 à l'entrée Nord du centre Jaurès ;
- l'amélioration des transports collectifs depuis le centre vers les quartiers périphériques et vers les zones d'activités, de l'accessibilité à la gare, en organisant la circulation des transports collectifs en site préférentiel.

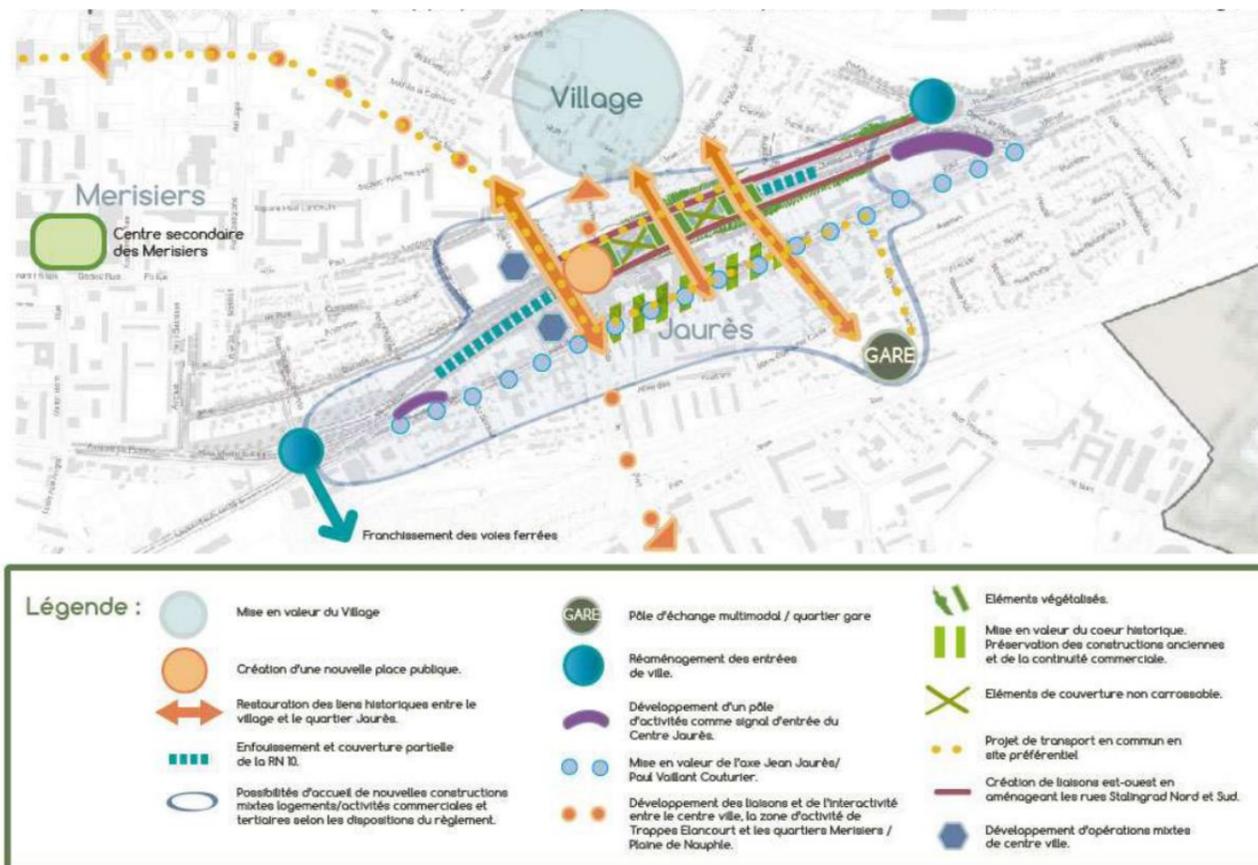


Figure 10 : Orientation d'aménagement n°1 portant sur la revitalisation et le réaménagement du centre-ville (source : PLU de Trappes-en-Yvelines)

Le projet de requalification de la RN 10 présenté dans le présent dossier d'étude d'impact, prévoyant la dénivellation de la RN 10, la création de couvertures ainsi que le réaménagement des carrefours d'extrémités, est en corrélation avec la présente orientation d'aménagement.

Le projet est donc compatible avec l'orientation d'aménagement n°1 concernant les rives de la RN 10.

4.6.5.2 L'orientation d'aménagement n°2 l'aménagement des rives de la RD 912, voie située à l'interface de la ville et de la base de loisirs

La départementale 912, au Nord de la commune longe sur toute sa longueur la Base de Loisirs de Saint Quentin en Yvelines, et assure :

- une fonction de régulation du trafic entre les RN 10, R 12, et R912 ;
- une desserte locale de la Base de Loisirs, des quartiers d'habitat pavillonnaire, du Village et des quartiers d'habitats collectifs (Camus, Sand Pergaud Verlaine et Merisiers).

L'objectif de couture urbaine entre les quartiers Nord et la Base de Loisirs au travers des aménagements de la RD 12 conduit à un traitement de type boulevard urbain de cette voie, pour éviter l'effet route de campagne que renforcent le caractère naturel des abords de la Base de Loisirs, tout en assurant une fluidité au trafic de transit.

Le projet a pour objectif de proposer des aménagements qui restent compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Le projet intègre le traitement du carrefour actuel RN 10/RD 912 en rond-point avec une bretelle Nord en by-pass dans le sens Paris/Dreux ainsi que l'aménagement en rond-point du carrefour Ouest (Verlaine) desservant les quartiers et le lycée aux abords de la Plaine de Nauphle.



Figure 11 : Orientation d'aménagement n°2 portant sur l'aménagement des rives de la RD 912 (source : PLU de Trappes-en-Yvelines)

Aussi, le projet de requalification de la RN 10 présenté dans le présent dossier d'étude d'impact, prévoyant, conformément à l'orientation d'aménagement n°2, le réaménagement du carrefour RN 10/RD 912 en carrefour à feux à îlot central associé à un passage souterrain à gabarit normal (PSGN) pour la déviation des flux RD 912 vers Paris ainsi qu'un shunt reliant la RN 10 à la RD 912 dans le sens Paris-province, est en corrélation avec la présente orientation d'aménagement.

Le projet est donc compatible avec l'orientation d'aménagement n°2 concernant les rives de la RD 912.

4.6.6 Analyse du règlement d'urbanisme par zone

Le projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines concerne principalement les zonages suivants du PLU de Trappes-en-Yvelines :

- **Zones urbaines :**
 - la zone UCV correspondant au centre-ville et plus particulièrement les sous-secteurs :
 - ✓ UCV1 correspondant au secteur Jaurès Nord / Plateau urbain ;
 - ✓ UCV4 correspondant au secteur Est Jaurès – Avenue Paul Vaillant-Couturier.

Le règlement de l'ensemble de la zone UCV précise :

- **Sont interdites :**
 - Les constructions à destination agricole ;
 - Les constructions à destination d'industrie et d'entrepôts ;
 - La création de terrain de camping ou de parc résidentiel de loisirs ;
 - L'aménagement de parcs d'attractions ;
 - L'aménagement d'aires en vue de la pratique d'un sport motorisé ;
 - La création d'aire de dépôt de véhicules, garage collectif de caravanes ou résidences mobiles de loisirs de plus de 50 unités ;
 - L'installation de caravanes pendant plus de trois mois par an ;
 - L'aménagement de terrains en vue de la mise à disposition des campeurs ;
 - Les locaux à destination de commerce, à l'exception de ceux qui sont autorisés à l'article 2.
- **Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :**
 - En rez-de-chaussée des immeubles implantés le long des rues repérées avec la légende (rouge), les surfaces de plancher donnant sur rue seront à destination de commerce, artisanat, bureaux. Toutefois sont autorisés les locaux techniques et les entrées d'immeubles. De plus, est interdite la transformation en logements de locaux qui sont à destination de commerces. Les immeubles pourront accueillir une mixité de fonction.
 - En rez-de-chaussée des immeubles implantés le long des rues repérées avec la légende (orange), les surfaces de plancher donnant sur rue pourront être à destination de commerce, artisanat, bureaux. Les immeubles pourront accueillir une mixité de fonction.
 - Les immeubles implantés le long des rues repérées avec la légende (vert), les surfaces de plancher pourront être à destination de bureaux ou d'artisanat sans surface de vente.
 - Les antennes relais sont autorisées à condition qu'elles ne soient pas posées sur un pylone, mais qu'elles soient intégrées à une structure bâtie existante.
 - La démolition des constructions remarquables repérées au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme est interdite.
 - Les ensembles bâti identifiés comme remarquables au titre de l'article L.123-1-5 7° doivent être conservés, leur démolition est interdite. Toutefois, la démolition est autorisée lorsque la réhabilitation du bâti n'est pas envisageable pour des raisons techniques ou économiques justifiées par une étude argumentée au vu de son état général.

Le règlement de la zone UCV n'interdisant pas expressément ou n'autorisant pas sous conditions les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, le projet est donc compatible avec le règlement de cette zone.

- **la zone URM** correspondant au résidentiel mixte et plus particulièrement le sous-secteur URM1 correspondant aux secteurs avec immeubles collectifs d'assez grande hauteur.

Le règlement de l'ensemble de la zone URM précise :

- Sont interdites :
 - Les constructions à destination agricole ;
 - Les constructions à destination d'industrie et d'entrepôts ;
 - La création de terrain de camping ou de parc résidentiel de loisirs ;
 - L'aménagement de parcs d'attractions ;
 - L'aménagement d'aires en vue de la pratique d'un sport motorisé ;
 - La création d'aire de dépôt de véhicules, garage collectif de caravanes ou résidences mobiles de loisirs de plus de 50 unités ;
 - L'installation de caravanes pendant plus de trois mois par an ;
 - L'aménagement de terrains en vue de la mise à disposition des campeurs ;
 - Les locaux à destination de commerce et artisanat à l'exception de ceux qui sont autorisés à l'article 2.
- Sont autorisés sous conditions :
 - En rez-de-chaussée des immeubles implantés le long des rues repérées avec la légende (rouge), les surfaces de plancher donnant sur rue seront à destination de commerce, artisanat, bureaux. Toutefois sont autorisés les locaux techniques et les entrées d'immeubles. De plus, est interdite la transformation en logements de locaux qui sont à destination de commerces. Les immeubles pourront accueillir une mixité de fonction.
 - En rez-de-chaussée des immeubles implantés le long des rues repérées avec la légende (orange), les surfaces de plancher donnant sur rue pourront être à destination de commerce, artisanat, bureaux. Les immeubles pourront accueillir une mixité de fonction.
 - Les immeubles implantés le long des rues repérées avec la légende (vert), les surfaces de plancher pourront être à destination de bureaux ou d'artisanat sans surface de vente ;
 - Les antennes relais sont autorisées à condition qu'elles ne soient pas posées sur un pylone, mais qu'elles soient intégrées à une structure bâtie existante.
 - En secteur URM2 et URM3 : Les extensions sont autorisées à hauteur de 25 m² de surface de plancher à la date d'approbation du PLU.

Le règlement de la zone URM n'interdisant pas expressément ou n'autorisant pas sous conditions les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, le projet est donc compatible avec le règlement de cette zone.

- **La zone UP** correspondant aux quartiers pavillonnaires et plus particulièrement le sous-secteur UP1 correspondant aux quartiers La Boissière, gare et village.

Le règlement de l'ensemble de la zone UP précise :

- Sont interdites :
 - Les constructions à destination agricole ;
 - Les constructions à destination d'hôtelleries, d'industrie et d'entrepôts ;
 - Les installations classées soumises à autorisation préalable ;
 - La création de terrain de camping ou de parc résidentiel de loisirs ;
 - L'aménagement de parc d'attractions ;
 - L'aménagement d'aire de jeux et de sports d'une superficie supérieure à 2 Ha ;
 - L'aménagement d'aire en vue de la pratique d'un sport motorisé ;
 - La création d'aire de dépôt de véhicules, garage collectif de caravanes ou résidences mobiles de loisirs de plus de 50 unités ;
 - L'installation de caravanes pendant plus de trois mois par an ;
 - L'aménagement de terrains en vue de la mise à disposition des campeurs ;
 - Les antennes relais ;
 - La création de surface artisanale, commerciale à l'exception des cas prévus à l'article 2.
- Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières
 - En rez-de-chaussée des immeubles implantés le long des rues repérées avec la légende (orange), les surfaces de plancher donnant sur rue pourront être à destination de commerce, artisanat, bureaux. Les immeubles pourront accueillir une mixité de fonction.
 - L'aménagement des locaux commerciaux existants et leur extension dans la limite de 10 % de surface de plancher supplémentaire à destination de commerce.
 - La démolition des constructions identifiées comme remarquables repérées au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme.

Le règlement de la zone UP n'interdisant pas expressément ou n'autorisant pas sous conditions les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, le projet est donc compatible avec le règlement de cette zone.

- **la zone UAE** correspondant aux zones d'activités économiques et plus particulièrement le sous-secteur UAE1 correspondant aux zones ouvertes aux activités tertiaires, commerciales et artisanales, bureaux et hôtellerie.

Le règlement de l'ensemble de la zone UAE précise :

- Sont interdites :
 - La création de terrain de camping ou de parc résidentiel de loisirs ;
 - L'aménagement de parcs d'attractions ;
 - L'aménagement d'aires en vue de la pratique d'un sport motorisé ;
 - La création d'aire de dépôt de véhicules, garage collectif de caravanes ou résidences mobiles de loisirs de plus de 50 unités ;
 - L'installation de caravanes pendant plus de trois mois par an ;
 - L'aménagement de terrains en vue de la mise à disposition des campeurs ;
 - Les constructions destinées au commerce hormis celles fixées à l'article 2 UAE ;
 - Les constructions destinées à l'habitat hormis celles fixées à l'article 2 UAE ;

En tous secteurs hormis UAE4, les activités de concassage et l'utilisation de terrain à usage exclusif de dépôt de quelque nature que ce soit, dès lors qu'elle est incompatible avec le caractère de la zone, la sécurité, la salubrité ou la commodité du voisinage.

En secteur UAE 1 : les constructions à destination d'industries et d'entrepôts.

En secteur UAE 2 : les constructions destinées aux entrepôts hormis celles autorisées à l'article 2 UAE.

- Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

Sont autorisées sous conditions :

- En application de l'article L.123-2a du Code de l'urbanisme, un périmètre de constructibilité limité est identifié sur le document graphique. A l'intérieur de ce périmètre, seules sont admises les constructions et installations suivantes :
 - ✓ Les travaux ayant pour objet l'adaptation ou la réfection des constructions existantes sont admis. Par ailleurs, sont également autorisées les extensions limitées des constructions existantes.
 - ✓ Les constructions nouvelles sont admises dans la limite de 50 m² de surface de plancher.
 - ✓ Ces dispositions sont applicables pour une durée maximale de 5 ans à compter de la date d'approbation du présent règlement.
- Les constructions à usage d'habitation à condition :
 - ✓ En secteurs UAE 1, UAE 3 et UAE 4 : qu'elles soient directement liées à une construction à usage d'activités économiques (logements de gardien, logements de fonction).

- ✓ En secteur UAE 2 : Soient qu'elles soient directement liées à une construction à usage d'activités économiques (logements de gardien, logements de fonction), soient qu'elles soient destinées à l'hébergement des personnels stagiaires liés à l'activité principale des établissements créés ou installés dans la zone ou qu'elles présentent un caractère social, type logement foyer, à l'exclusion de tout logement permanent, en accession ou en locatif.

Sur une unité foncière les constructions à usage de commerce à condition que la surface de plancher affectée à l'activité commerciale ne soit pas inférieure à 300 m² par unité commerciale.

En UAE 2 : les constructions à usage d'entrepôt, sont autorisées à condition qu'elles soient directement liées au fonctionnement d'activités d'artisanat, de commerce ou d'industrie exercées sur place, et que la surface affectée à l'entrepôt n'excède pas la surface affectée aux autres activités.

En secteur UAE4 : les activités de concassage de matériaux à condition que des mesures soient prises pour limiter les impacts sur l'environnement et le voisinage.

Les antennes relais sont autorisées à condition qu'elles ne soient pas posées sur un pylône, mais qu'elles soient intégrées à une structure bâtie existante.

La démolition des constructions remarquables repérées au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme est interdite.

Le règlement de la zone UAE n'interdisant pas expressément ou n'autorisant pas sous conditions les constructions ou installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, le projet est donc compatible avec le règlement de cette zone.

- Zones Naturelles protégées : forêt, parcs...comprenant des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées où certaines constructions sont autorisées

Le règlement de l'ensemble de la zone N précise :

- Sont interdites :

En zone N, toutes les constructions nouvelles sont interdites à l'exception de celles qui sont visées à l'article 2.

- Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières :

Dans les zones N et N* :

- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole et forestière ;
- Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

Des autorisations particulières sont notifiées dans les secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées intitulés N*, toutefois le projet n'intercepte pas ce type de zones.

Dans le règlement de la zone N, les articles 1 et 2 limitent strictement les fonctions autorisées. Une modification devra donc être apportée au règlement de la zone N.

4.6.7 Analyse du projet au regard des éléments graphiques

4.6.7.1 Effets sur les emplacements réservés (ER)

En application des articles L. 151-2 et R. 151-34 du Code de l'Urbanisme, des emplacements réservés pour voies, ouvrages publics, installations d'intérêt général et espaces verts peuvent être inscrits dans le PLU. Toute construction ou aménagement dont la destination est différente de celle de l'emplacement réservé est interdite, sauf à titre précaire.

Le projet bénéficie actuellement d'un emplacement réservé, au profit de l'Etat pour l'aménagement de l'échangeur RN 10/RD 912 (ER n°4). Cet ER est conforme avec le projet retenu et ne nécessite pas d'adaptation.

Concernant l'ER 7, celui-ci est dévolu au projet RN 10 Plateau, la commune de Trappes-en-Yvelines en est le bénéficiaire. Aucune adaptation de l'ER 7 n'est nécessaire dans le cadre du présent projet.

Concernant l'ER 9, le projet n'aura pas d'incidence sur ce dernier, ainsi aucune adaptation de l'ER 9 n'est nécessaire.

4.6.7.2 Effets sur les Espaces Boisés Classés (EBC) et les espaces paysagers

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est impacté. En revanche, le projet intercepte un **espace paysager** repéré au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme, recensé au niveau du délaissé vert au niveau du carrefour que forme la RN 10 avec la RD 23, au Sud des résidences de la rue Danielle Casanova.

Afin de permettre la réalisation du projet sur ce secteur, ces espaces seront alors déclassés.

4.6.8 Analyse des annexes

Aucune modification ne sera apportée sur les documents constituant les annexes du PLU, le projet n'ayant aucune incidence sur ceux-ci.

4.6.9 Liste des pièces à modifier

Le projet de requalification de la RN 10 n'est pas compatible avec le PLU de Trappes-en-Yvelines.

Afin de rendre compatible le projet avec le PLU, plusieurs pièces du PLU doivent être modifiées :

- le règlement de la zone N ;
- le plan de zonage actuel avec déclassement de l'espace paysager repéré au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme, recensé au niveau du délaissé vert au niveau du carrefour que forme la RN 10 avec la RD 23, au Sud des résidences de la rue Danielle Casanova ;
- Actualisation des surfaces d'espaces paysagers en page 30 du volume 2b. du rapport de présentation ainsi que sur le plan de zonage.

5 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE TRAPPES-EN-YVELINES AVEC LE PROJET DE REQUALIFICATION DE LA RN 10

Dans les chapitres suivants, les extraits des documents dans leur état actuel, en l'absence de modification, sont rappelés. Puis une rédaction modifiée de ces extraits de documents est proposée.

NOTA : Pour plus de lisibilité dans les modifications apportées aux documents constitutifs du PLU, la méthode suivante est adoptée :

- Sont indiqués en **rouge** les éléments qu'il est proposé d'ajouter au PLU de Trappes-en-Yvelines ;
- Sont indiqués en **rouge barré** les éléments qu'il est proposé de supprimer du PLU de de Trappes-en-Yvelines.

5.1 MISE EN COMPATIBILITE DU REGLEMENT DE LA ZONE N

AVANT MISE EN COMPATIBILITE

CHAPITRE 7 : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N

Zones Naturelles protégées : forêt, parcs... comprenant des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées où certaines constructions sont autorisées

ARTICLE 1 N - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

En zone N, toutes les constructions nouvelles sont interdites à l'exception de celles qui sont visées à l'article 2.

ARTICLE 2 N - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans les zones N et N* situées en dehors du périmètre de la réserve naturelle :

- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole et forestière
- Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages

APRES MISE EN COMPATIBILITE

CHAPITRE 7 : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE N

Zones Naturelles protégées : forêt, parcs... comprenant des secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées où certaines constructions sont autorisées

ARTICLE 1 N - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL INTERDITES

En zone N, toutes les constructions nouvelles sont interdites à l'exception de celles qui sont visées à l'article 2.

ARTICLE 2 N - OCCUPATIONS ET UTILISATIONS DU SOL SOUMISES A DES CONDITIONS PARTICULIERES

Dans les zones N et N* situées en dehors du périmètre de la réserve naturelle :

- Les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole et forestière
- Les constructions et installations nécessaires à des équipements collectifs ou à des services publics, dès lors qu'elles ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière dans l'unité foncière où elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages
- les constructions, installations, exhaussements et affouillements des sols nécessaires à la réalisation du projet de requalification de la RN 10.

5.2 MISE EN COMPATIBILITE DES SURFACES D'ESPACES PAYSAGERS

AVANT MISE EN COMPATIBILITE

Tableaux détaillés des superficies des zones

Les superficies du tableau sont indiquées en hectares sauf précisions en m²

Les zones	POS	PLU
UCV	-	34
UV	-	18
UP	-	68
URM	-	291
UAE	-	329
TOTAL ZONES URBAINES (U)	727	740

Les zones	POS	PLU
TOTAL ZONES NATURELLES (N°)	637	624
Espaces boisés classés	201	197
Espaces paysagers protégés au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme	8,8	10,8

Le tableau récapitulatif des superficies indique l'évolution générale des zones et des secteurs entre le POS approuvé et le projet de PLU. Il s'agit d'un véritable indicateur de l'évolution du territoire.

L'évolution entre le POS et le projet de PLU montre que la commune s'inscrit dans la philosophie des politiques publiques en matière d'aménagement notamment par les lois SRU et Grenelle 1 et 2 avec en particulier la réduction de la consommation de l'espace et le maintien des espaces naturels.

Une légère augmentation des zones urbaines et une légère réduction des zones naturelles

En 12 ans, la commune a réalisé un grand nombre de projets en renouvellement urbain, en achevant l'urbanisation de la ville sans consommer d'espaces naturels. **Les 13 hectares de zones naturelles supprimées correspondent aux changements de délimitation de la zone N de la base de loisirs.** En effet au POS, la totalité de l'emprise de la RD 912 était classée en zone N. Cette erreur de tracé a été rectifiée et modifie légèrement les chiffres de consommation d'espaces. Le PLU n'ouvre par ailleurs aucune nouvelle zone à l'urbanisation.

Un maintien des espaces boisés classés :

Les espaces boisés classés du POS sont conservés en surface et en limitation, hormis sur un secteur isolé dans l'emprise de la zone d'activités Trappes Elancourt. Ce boisement ne fait pas partie du massif de la forêt de Port Royal (la RD 38 constitue une limite entre le massif et la zone d'activité) et ne fait l'objet d'aucune protection, toutefois dans le cadre de la compatibilité au Schéma Directeur d'Ile de France, une compensation par un reboisement de même surface pourra être envisagé sur l'emprise du circuit Beltoise situé à proximité immédiate du massif de la forêt de Port-Royal.

Une protection des espaces paysagers

Les éléments paysagers remarquables de la commune ont été identifiés au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme afin d'assurer leur préservation. Ils correspondent aux squares, parc, coulée verte, boisements... présents sur la commune. Environ 2 hectares supplémentaires ont ainsi été identifiés par rapport au POS.

APRES MISE EN COMPATIBILITE

Tableaux détaillés des superficies des zones

Les superficies du tableau sont indiquées en hectares sauf précisions en m²

Les zones	POS	PLU
UCV	-	34
UV	-	18
UP	-	68
URM	-	291
UAE	-	329
TOTAL ZONES URBAINES (U)	727	740

Les zones	POS	PLU
TOTAL ZONES NATURELLES (N°)	637	624
Espaces boisés classés	201	197
Espaces paysagers protégés au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme	8,8	10,8 10,15

Le tableau récapitulatif des superficies indique l'évolution générale des zones et des secteurs entre le POS approuvé et le projet de PLU. Il s'agit d'un véritable indicateur de l'évolution du territoire.

L'évolution entre le POS et le projet de PLU montre que la commune s'inscrit dans la philosophie des politiques publiques en matière d'aménagement notamment par les lois SRU et Grenelle 1 et 2 avec en particulier la réduction de la consommation de l'espace et le maintien des espaces naturels.

Une légère augmentation des zones urbaines et une légère réduction des zones naturelles

En 12 ans, la commune a réalisé un grand nombre de projets en renouvellement urbain, en achevant l'urbanisation de la ville sans consommer d'espaces naturels. **Les 13 hectares de zones naturelles supprimées correspondent aux changements de délimitation de la zone N de la base de loisirs.** En effet au POS, la totalité de l'emprise de la RD 912 était classée en zone N. Cette erreur de tracé a été rectifiée et modifie légèrement les chiffres de consommation d'espaces. Le PLU n'ouvre par ailleurs aucune nouvelle zone à l'urbanisation.

Un maintien des espaces boisés classés :

Les espaces boisés classés du POS sont conservés en surface et en limitation, hormis sur un secteur isolé dans l'emprise de la zone d'activités Trappes Elancourt. Ce boisement ne fait pas partie du massif de la forêt de Port Royal (la RD 38 constitue une limite entre le massif et la zone d'activité) et ne fait l'objet d'aucune protection, toutefois dans le cadre de la compatibilité au Schéma Directeur d'Ile de France, une compensation par un reboisement de même surface pourra être envisagé sur l'emprise du circuit Beltoise situé à proximité immédiate du massif de la forêt de Port-Royal.

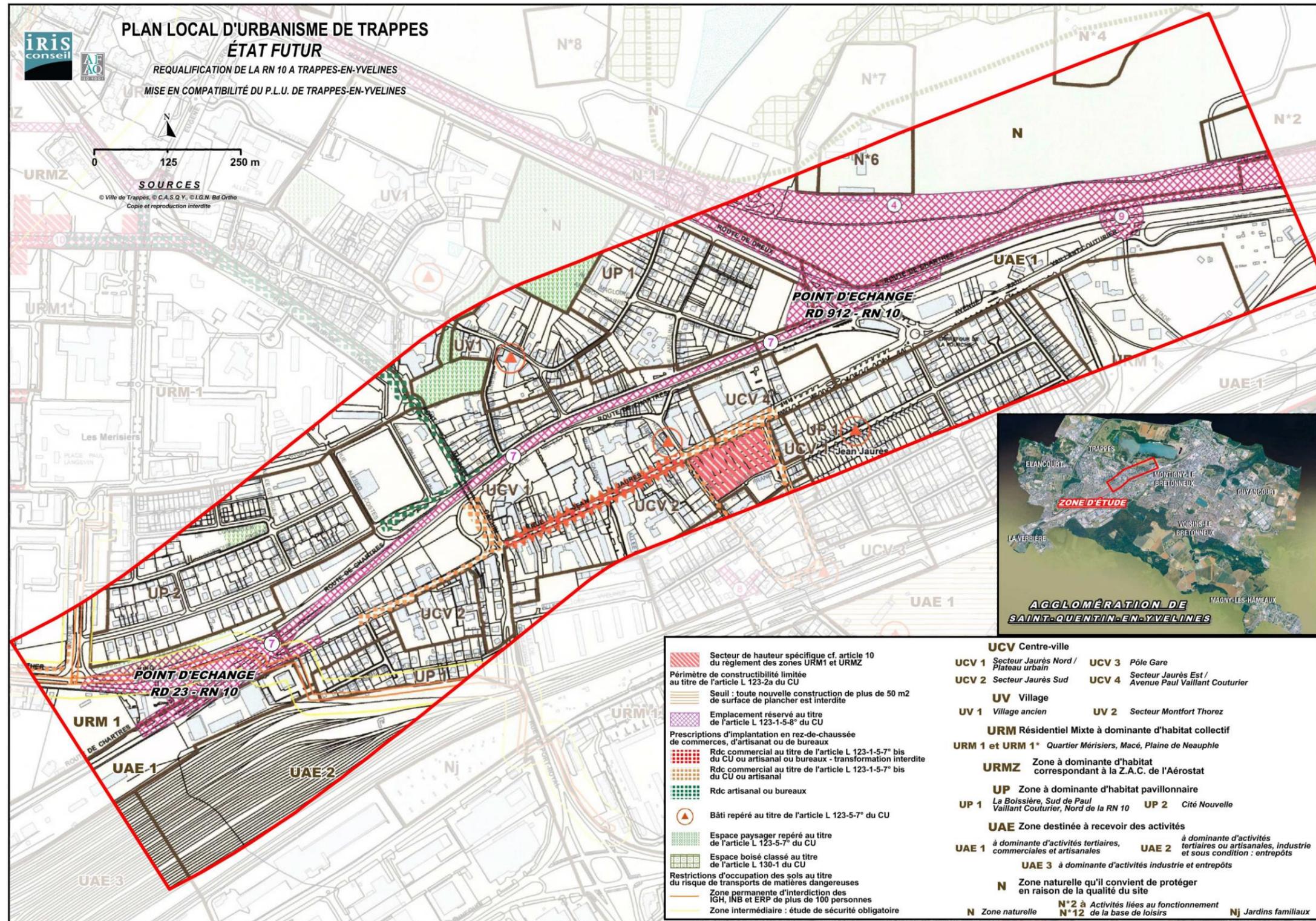
Une protection des espaces paysagers

Les éléments paysagers remarquables de la commune ont été identifiés au titre de l'article L.123-1-5 7° du Code de l'urbanisme afin d'assurer leur préservation. Ils correspondent aux squares, parc, coulée verte, boisements... présents sur la commune. Envir

Environ **2 hectares 1,35 hectares** supplémentaires ont ainsi été identifiés par rapport au POS.

APRES MISE EN COMPATIBILITE

Figure 13 : Extrait du plan de zonage modifié du PLU de Trappes-en-Yvelines



III. Table des illustrations

1 TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Logigramme mettant en relation évolution des PLU et évaluation environnementale (source : DRIEE)	7
Figure 2 : Principes d'aménagement retenus dans le cadre du projet (source : Dossier de concertation, DRIEA, novembre 2013)	9
Figure 3 : Exemple de tranchée couverte (source : IQOA Tranchées couvertes, SETRA, mars 2009)	10
Figure 4 : Exemple de couverture partielle (source : IQOA Tranchées couvertes, SETRA, mars 2009).....	10
Figure 5 : Vue en plan générale du projet de requalification de la RN 10 à Trappes-en-Yvelines (source : Dossier d'études préalables, DIRIF, mars 2015)	11
Figure 6 : Section Trappes – jonction RN 10/A 12 (source : Dossier d'études préalables, DIRIF, mars 2015).....	11
Figure 7 : Impact foncier sur la section Est du projet (source : Plans parcellaires géomètre, juin 2015) .	13
Figure 8 : Impact foncier sur la section Est du projet (source : Plans parcellaires géomètre, juin 2015) .	14
Figure 9 : Extrait du rapport de présentation du PLU de Trappes-en-Yvelines : pages 74 et 75 de la pièce 2a. Diagnostic et état initial de l'environnement.	19
Figure 10 : Orientation d'aménagement n°1 portant sur la revitalisation et le réaménagement du centre-ville (source : PLU de Trappes-en-Yvelines).....	20
Figure 11 : Orientation d'aménagement n°2 portant sur l'aménagement des rives de la RD 912 (source : PLU de Trappes-en-Yvelines).....	21
Figure 12 : Extrait du plan de zonage actuel du PLU de Trappes-en-Yvelines.....	27
Figure 13 : Extrait du plan de zonage modifié du PLU de Trappes-en-Yvelines	28

2 TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Répartition des emprises foncières nécessaires à l'infrastructure.	12
---	----