

PLAN LOCAL D'URBANISME



MODIFICATION N° 4

Pièce n° 2.3 : RAPPORT DE PRESENTATION EE -RESUME NON TECHNIQUE

Procédure	Approbation
Elaboration du PLU	17/12/2012
Modification n°1	17/06/2014
Révision allégée	28/06/2016
Modification n°2	02/10/2018
Modification n°3	01/07/2021

VU POUR ETRE ANNEXE A LA DELIBERATION DU :

SOMMAIRE

1..... La modification n°4 du PLU et son articulation avec les plans, schémas, programmes ou documents de planification	3
1.1 Contexte et objectif du projet de modification du PLU.....	3
1.2 Articulation avec les autres schémas, programme et document de planification.....	4
2..... Etat initial de l'environnement et évolution du territoire en absence du projet urbain	6
3..... Solutions de substitutions raisonnables.....	7
4..... Exposition des motifs de la mise en œuvre du document au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	7
5..... Effet notables probable de la mise en œuvre du projet urbain.....	7
6..... Mesures ERC prises pour éviter les incidences négatives sur l'environnement.....	8
7..... Critères, indicateurs, modalités et échéances retenus.....	8
8..... Méthodes de rédaction du rapport sur les incidences environnementales.....	9
8.1 Sources de données utilisées :.....	9
8.2 Méthode d'analyse	10

1 LA MODIFICATION N° 4 DU PLU ET SON ARTICULATION AVEC LES PLANS, SCHÉMAS, PROGRAMMES OU DOCUMENTS DE PLANIFICATION

1.1 Contexte et objectif du projet de modification du PLU

La modification n°4 du Plan Local d'urbanisme, a pour principal objectif de permettre la réalisation d'une opération de logements locatifs sociaux. La commune, assujettie à l'article 55 de la loi SRU, est confrontée à un manque de foncier disponible. Contrainte par la forêt de Marly et par le site classé de la Plaine de Versailles, la commune a saisi l'opportunité de faire réaliser une opération de logements dans le secteur de Chaponval, anciennement occupé par des bureaux du concessionnaire Mercedes. Ce secteur, à l'exception d'un garage, n'ayant plus de vocation économique, et étant situé dans un environnement résidentiel sur Bailly et sur Noisy-le-Roi, la commune souhaite transformer cette zone d'activité UX par une zone résidentielle UC très bien desservie par l'ouverture récente de la halte du Tram 13 Express située à proximité.



Source geoportail

1.2 Articulation avec les autres schémas, programme et document de planification

SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE (SDRIF) :

Approuvé par Décret en Conseil d'Etat le 27 décembre 2013, le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace à l'échelle de l'Île-de-France. Conformément à l'article L.123-1 du code de l'urbanisme, le SDRIF « ... détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. (...) »

Les orientations réglementaires du SDRIF traduisent la mise en œuvre de son projet spatial autour de trois piliers indépendants : « *relier et structurer* », « *polariser et équilibrer* », « *préserver et valoriser* ». Le champ d'application géographique de ces orientations réglementaires figure dans la Carte de Destination Générale des Différentes Parties du Territoire (CDGT) sous forme d'aplats de couleurs et de symboles (cf. carte). Le PLU doit entretenir un **rapport de compatibilité avec le SDRIF et ses orientations**.

- Polariser et équilibrer :

L'espace du projet de modification du PLU de Bailly est compris dans l'« espaces urbanisés à optimiser ». Compte tenu de la présence de ce dernier sur la commune, l'ensemble du territoire communal est soumis à une augmentation minimale de 15% de la densité humaine¹ et de la densité moyenne des espaces d'habitat² à l'horizon 2030 par rapport à 2013. Un périmètre « Quartier à densifier à proximité d'une gare » y est également présent. De plus, d'après le SDRIF, Bailly est identifiée comme étant un « Pôle de centralité à conforter », de ce fait Bailly doit développer l'accueil de logements, valoriser le potentiel de mutation et de densification, favoriser le développement d'emploi, implanter des équipements et des services, et pour finir conforter les transports collectifs.

- Préserver et valoriser :

La Carte de Destination Générale des différentes parties du Territoire (CGDT) fait figurer « les espaces boisés et les espaces naturels » qui couvrent la partie nord du territoire communal. Ces espaces sont « *des espaces essentiels pour la biodiversité, des lieux de ressourcement pour les Franciliens, et de rafraîchissement de la métropole* »³ et doivent à ce titre être préservés. A préserver également « les espaces agricoles » présents sur le territoire de Bailly, car ils constituent « *des supports de production alimentaires et non alimentaires ainsi que des espaces de nature, de ressourcement, de calme, d'intérêt paysager* ». Le projet de modification du PLU se situant sur des espaces déjà urbanisés dans le PLU en vigueur, ne porte pas atteinte aux espaces naturels d'intérêts. De ce fait, celui-ci respecte les principes de préservation prescrit par le SDRIF.

- Relier et structurer

Localisée au croisement de l'A12 et l'A13, la commune de Bailly bénéficie d'une très bonne desserte routière avec Paris, La Défense, Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle profite également d'une desserte ferrée assez proche, depuis les gares de Marly-le-Roi, Vaucresson et Versailles Rive Droite vers la Défense et Paris Saint-Lazare ainsi que depuis la gare de

¹ « La densité humaine est obtenue en divisant la somme de la population et de l'emploi, accueillis ou susceptibles de l'être, par la superficie de l'espace urbanisé à laquelle s'ajoute, le cas échéant, la superficie des nouveaux espaces d'urbanisation »

² « La densité moyenne des espaces d'habitat est le rapport entre le nombre de logements et la superficie des espaces d'habitat occupées par l'habitat individuel ou collectif, y compris dans les espaces privatifs et communs »

³ Cf. Volet 3 « Orientations réglementaires » du SDRIF – page 40

Noisy-le-Roi vers Saint-Germain-en-Laye. La commune est également desservie par le TRAM 13 Express reliant Poissy et Saint-Cyr l'école.

Au vu des caractéristiques de la zone UC étendue et du projet d'OAP sur le secteur Chaponval, la modification n°4 du PLU est en compatibilité avec le SDRIF.

SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

Document co-élaboré par l'Etat et la Région, le SRCE est un document cadre présentant les stratégies et projets de l'Etat et des collectivités territoriales. Il a pour but de conforter la progressive intégration de la biodiversité dans les politiques publiques ainsi que de préserver les continuités écologiques sur le territoire. Dans ce sens, la forte présence végétale en bordure de la RD 307 dans la nouvelle zone UC et tout particulièrement dans l'OAP du secteur de Chaponval, sera conservée. Les abattements ne seront effectués que s'ils sont jugés nécessaires. Une mesure de compensation sera effectuée à chaque arbre abattu. Les arbres plantés seront choisis parmi les labels « Végétales locales » ou vraies messicoles. De plus, la végétation présente sur le bord sud du périmètre de la nouvelle zone UC est classé « Espace paysager protégé », les aménagements ne porteront donc pas atteinte à cette zone de végétation.

Pour l'ensemble de ces raisons, le projet de modification du PLU de Bailly et l'élaboration de l'OAP secteur de Chaponval, sont compatibles avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).

SCHEMA REGIONAL DU CLIMAT, AIR ET DE L'ENERGIE (SRCAE)

Approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France le 23 novembre 2012 puis arrêté le 14 décembre 2012 par le préfet de région, le SRCAE définit trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- La maîtrise des consommations par la sobriété et par l'efficacité énergétique afin de permettre la réduction significative des consommations d'énergie (chaleur, carburants et électricité).
- Une forte réduction des émissions de polluants atmosphériques locaux.
- Le développement important et très rapide des énergies renouvelables et de récupération en particulier dans les réseaux de chaleur.
- L'adaptation du territoire aux conséquences du changement climatique.

De manière générale, la modification du PLU s'inscrit dans une dynamique de développement durable en incitant au renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments, au développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier. Que ce soit pour les logements où la mobilité, leurs aménagements et leurs fonctionnements visent un impact minimal sur l'environnement.

LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (PDUIF)

L'article L.1214-10 du code des transports précise qu'en Ile-de-France « **les plans locaux d'urbanismes sont compatibles avec le plan de déplacements urbains** » approuvé par le Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.

Le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF) a pour objectif de définir les principes d'organisation des déplacements de personnes, des transports des marchandises, de la circulation et du stationnement. Il a pour ambition d'assurer un équilibre durable entre les besoins de déplacements des franciliens et la protection de leur environnement et de leur santé. Dans ce sens, le projet de modification du PLU encourage l'utilisation des transports collectifs. Bailly est une commune très accessible notamment par la voie de tram 13 Express facilitant également au développement d'une multimodalité des moyens de transport. Les orientations de l'OAP n°3 visent une desserte performante reliée au réseau viaire existant et un développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

SDAGE

Le SDAGE Seine Normandie 2022-2027, présente différentes orientations pour un territoire vivant et résilient, une réduction des pollutions diffuses et un territoire sain et préparé au changement climatique.

Le projet de modification du PLU prend en compte ces différentes orientations afin d'avoir un impact nul sur les rivières et les zones humides. La future zone UC n'a aucun impact sur ces espaces : les chantiers auront un impact environnemental faible et les projets intégreront un dispositif d'économie d'eau. Un ensemble de mesures seront prises pour une gestion des eaux pluviales optimale.

PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL

Le PCAET est un outil de planification stratégique et opérationnel. Il permet aux collectivités d'aborder les problématiques liées à l'air, à l'énergie, au climat sur le territoire. Un PCAET définit à l'échelle de l'intercommunalité, les objectifs d'atténuation du changement climatique, ainsi qu'un programme d'action à réaliser afin d'améliorer l'efficacité énergétique la production d'énergie renouvelable, la valorisation du potentiel de récupération d'énergie, la limitation des Gaz à Effet de Serre (GES) ainsi que le développement de la biodiversité...

Le PCAET de Versailles Grand Parc, présente 5 objectif précis : une réduction des émissions de GES, une réduction de la consommation énergétique, une augmentation de l'utilisation des ENR, une amélioration de la qualité de l'air du territoire et pour finir une adaptation du territoire au changement climatique.

Cet outil de planification s'impose aux documents de planification. De ce fait, la modification du PLU est en adéquation avec celui-ci.

2 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET ÉVOLUTION DU TERRITOIRE EN ABSENCE DU PROJET URBAIN

La présente étude d'évaluation environnementale répond à la demande de la MRAe, dans son avis conforme du 17 novembre 2022 n°MRAe AKIF-2022-002 : « évaluer les risques sanitaires encourus par les futures habitants et usagers du nouveau secteur UC (en particulier les populations sensibles), compte-tenu des pollutions générées par le trafic routier de la RD 307 (air, bruit), qu'il importe d'évaluer sur la base de données récentes ».

Aucune étude sur une éventuelle pollution des sols au droit des anciens bureaux du concessionnaire Mercedes, n'est actuellement disponible. La base de données Basol, qui inventorie les sites et sols pollués en France, a été consultée : il n'y a pas d'historique d'activité polluante sur la zone du projet. De même il n'y a aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement à proximité du projet. En l'état il n'y a pas d'éléments tangibles permettant de suspecter une pollution des sols dans la zone projet.

La pollution de l'air, telle que modélisée par Airparif au droit du projet, est faible avec des moyennes annuelles situées deux à cinq fois en dessous des valeurs limites (exemple : VL des PM10 = 40 µg/m, moyenne annuelle au niveau du projet = 18 µg/m). La construction de nouveaux logements aura probablement pour conséquence d'augmenter le trafic sur la RD 307 et sur ses voies d'accès. C'est pourquoi une évaluation prospective des risques a été réalisée (cf annexe). Cette étude a modélisé les émissions du trafic routier sur la RD 307 et sur l'ensemble des rues adjacentes au périmètre de la future zone UC. Ensuite, un modèle de dispersion atmosphérique, alimenté par les données horaires de météo France sur les 365 jours l'année 2022 a permis de calculer l'exposition des futurs habitants de la zone résidentielle. L'évaluation des risques conclue qu'il n'y a pas d'excès anormal de risques lié à la pollution de l'air dans la future zone UC.

3 SOLUTIONS DE SUBSTITUTIONS RAISONNABLES

En raison de la configuration géographique de la commune de Bailly il n'y a pas de solution de substitution raisonnable.

4 EXPOSITION DES MOTIFS DE LA MISE EN ŒUVRE DU DOCUMENT AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Au regard des objectifs de protection de l'environnement, la modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme s'y inscrit pleinement. L'objet principal de cette modification est l'élaboration d'une OAP sur une zone UX devenue zone UC. Donc, aucune surface ni agricole, naturelle et forestière n'a donc changé de destination. Il y a ici une opération de renouvellement urbain visant à la création de logements sociaux dans une zone laissée vacante suite au départ des bureaux du concessionnaire Mercedes. Une zone qui a vocation à se densifier dans le PADD et le PLU.

L'OAP a été mise en œuvre de manière à avoir un minimum d'externalité sur l'environnement, et ce, dès la phase chantier : économie d'énergie, limitation d'émission de carbone en accord avec le PRPGD. Les constructions seront conçues de façon bioclimatique dans une logique de « low-tech ». Les éléments paysagers existants sont conservés et protégés « Espace Paysager Protégé ». Additionné à cela de nouveaux espaces d'agrément seront créés. Les espaces de parkings seront majoritairement implantés en sous-sol pour limiter l'imperméabilisation du site. Une gestion des eaux optimale y sera effectuée permettant le plus possible l'infiltration dans le sol : gestion des eaux à la parcelle, épaisseur de terre végétale suffisante adéquate en fonction de la nature du sol... En termes de mobilité, le site est aisément accessible à pied ou à vélo compte tenu de sa proximité avec la halte du Tram 13 Express et avec le centre-ville de Bailly, ses équipements et commerces.

5 EFFET NOTABLES PROBABLE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET URBAIN

Le projet de modification du PLU à Bailly est situé au bord de la RD 307 ; c'est actuellement une zone d'activité occupée par un garage, un équipement scolaire privé, la Française des jeux et le site en friche d'anciens bureaux du concessionnaire Mercedes. A terme cette zone sera classée zone résidentielle UC encadrée sur une partie par une OAP. Sur la RD 307, le trafic routier est de 28 500 véhicules/j. Le projet prévu dans le périmètre de l'OAP avec 195 logements sociaux générera un trafic supplémentaire d'environ 220 véhicules/jours. Il aura donc un impact marginal sur le trafic routier de la RD 307 (moins de 1 % d'augmentation).

Le bruit routier semble plus problématique car, selon les cartes de Bruitparif les valeurs limites jour (68 dBA) et nuit (62 dBA) seraient toutes les deux dépassées juste au bord de la RD 307 et possiblement jusqu'aux futures façades Sud des bâtiments d'habitation collective (état avant le projet). Toutefois, ces cartes ne tiennent pas compte de l'espace boisé existant entre la RD 307 et la zone d'implantation du projet. On trouve dans l'étude de qualification acoustique du tramway T13, une carte incluant le bruit généré par la RD 307 où l'effet protecteur de l'espace boisé est pris en compte ce qui conduit à un niveau de bruit au droit du projet de 40 à 50 dBA. En tout état de cause, ce point devra être approfondi, dans une phase ultérieure du projet avec une modélisation permettant de valider l'effet protecteur de l'espace boisé. Par ailleurs, la zone du projet n'est pas concernée par le bruit ferroviaire ni par le bruit aérien. L'effet notable probable est de caractère négatif direct permanent à long terme.

Au total, la zone concernée par la modification n° 4 du PLU de Bailly, bien que située à proximité d'un axe routier relativement fréquenté, dispose, selon les données disponibles d'un environnement non dégradé du point de vue de la pollution atmosphérique. Une modélisation fine de la pollution due au trafic routier a permis de confirmer l'absence de risque inacceptable pour la santé des futurs habitants. Les nuisances sonores pourraient être problématiques s'il n'y avait pas l'espace boisé entre la RD 307 et la zone projet. Dans une phase ultérieure du projet, une étude acoustique détaillée permettra de valider l'effet protecteur de l'espace boisé ou, si ce n'était pas le cas de proposer des solutions constructives permettant de réduire l'exposition au bruit des habitants. Enfin, il y a peu d'établissements sensibles sur la commune de Bailly et la santé des habitants y est significativement meilleure qu'en moyenne dans l'Ile-de-France.

6 MESURES ERC PRISES POUR ÉVITER LES INCIDENCES NÉGATIVES SUR L'ENVIRONNEMENT

Les mesures compensatoires, mentionnées à l'article L.122-1 du code de l'environnement, ont pour objet la contrepartie d'incidences négatives notables causées par la modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme. De ce fait, le maître d'ouvrage doit obligatoirement mettre en œuvre des mesures réductrices et compensatoires si une atteinte à l'environnement est causée.

Au niveau de la pollution de l'air, démontré par l'étude d'évaluation prospective des risques sanitaires réalisée par VNC, la proximité de la RD 307 n'engendre pas de problème sanitaire pour les futurs habitants. Il n'y a donc pas de mesures pour « éviter, réduire et compenser ».

Les documents et informations collectées n'ont montré aucun potentiel d'une pollution des sols et aucune ICPE n'a été implantée sur la zone de projet. L'ancien bâtiment Mercedes ou le magasin de vente et montage de pneu ne présente pas de réel risque de pollutions des sols.

Les cartes BruitParis et études de réception acoustique du tramway T13, n'ont montré aucune répercussion sur les futurs habitants.

Pour finir, il est connu que la commune est en grande partie impactée par le phénomène de retrait et gonflement des argiles, des mesures ERC sont à prévoir dans le règlement du PLU notamment la réalisation d'une étude de sol avant chaque projet afin d'identifier les dispositifs à mettre en œuvre.

7 CRITÈRES, INDICATEURS, MODALITÉS ET ÉCHÉANCES RETENUS

Trois catégories d'indicateurs permettent la prise en compte et la mesure des atteintes à l'environnement :

- Les pressions engendrées par les activités humaines : évolution de la surface des zones naturelles face aux pressions ;
- L'état dans lequel se trouve l'environnement : d'espèces patrimoniales, rares ou menacées présente » sur le périmètre du projet ;
- Les mesures mises en place par la collectivité pour compenser les incidences consécutives aux pressions

Par rapport à la mise en œuvre de la modification du PLU, il conviendra dans un premier temps la mise en place d'un dispositif de suivi menés par les services municipaux ou par un prestataire extérieur. Il conviendra la mise en place d'un suivi adapté aux différentes thématiques abordé lors de l'évaluation environnementale. Le choix d'indicateurs faciles à prendre en compte facilitera la démarche.

8 MÉTHODES DE RÉDACTION DU RAPPORT SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Préambule

Conformément à l'article R122-20 du Code de l'Environnement, le rapport non-technique comprend une partie portant sur la méthodologie d'élaboration du rapport de l'évaluation environnementale. Ce point comporte le déroulé de la démarche conduisant à la rédaction de ce rapport ainsi que ces sources et difficultés rencontrées.

- Phase 1 : Echanges préalables avec l'autorité environnementale
- Phase 2 : Etat initial de l'environnement et prises en comptes des enjeux dans les documents d'urbanisme relatif à la modification n°4 du PLU.
- Phase 3 : Etudes des incidences notables et proposition de mesures ERC
- Phase 4 : Elaboration du dispositif de suivi et d'indicateurs
- Phase 5 : Réalisation du rapport environnemental

8.1 Sources de données utilisées :

Thématique	Sources
Etat actuel de la qualité de l'air	• Site d'Airparif, https://airparif.asso.fr/, https://airparif.asso.fr/la-modelisation, consulté le 7 mars 2023
Trafic routier autour du projet	• EPI Yvelines/Haut-de-Seine
Le bruit	• Légifrance, « https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000454567 », « https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000000789324 » • Association Bruitparif, « https://www.bruitparif.fr/ »
Pollution du sol	Pas d'étude spécifiques sur la présence ou non d'une pollution des sols dans la zone du projet.
Profil socio-sanitaire de la commune	• ORS IdF, « https://www.ors-idf.org/profils-socio-sanitaires-des-communes/ » • INSEE, « https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-78043 » • Base de données Corine Land Rover, « https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/corine-land-cover-0 » • Bailly Observatoire régional de santé

8.2 Méthode d'analyse

PRINCIPE GENERAL

L'évaluation environnementale a été menée en parallèle de la reprise du dossier de modification n°4 du Plan Local d'Urbanisme de Bailly suite à l'avis conforme de la MRAe. Elle accompagne la construction du document et permet un ajustement de celui-ci tout au long du processus de reprise jusqu'à son approbation. C'est donc une démarche progressive et itérative visant une réflexion et une prévention en amont des projets d'aménagement de la zone UC étendue et tout particulièrement de l'OAP n°3 du secteur Chaponval afin de réduire, éviter et éventuellement compenser les possibles incidences environnementales. C'est une démarche d'aide à la décision qui prépare et accompagne l'élaboration du projet urbain.

Pour la finalisation du dossier de la modification du PLU et de ces différentes pièces (règlement, zonage et OAP), une analyse des enjeux du territoire a été réalisée afin de mettre en avant les points de vigilance à intégrer aux futures opérations d'aménagement.

Le but général est de s'assurer que le PLU, ses pièces ainsi que la modification apportée répondent correctement aux enjeux environnementaux et à ceux relevés lors de la phase initiale.

LES INCIDENCES DE LA MODIFICATION DU PLU

Les incidences de la modification du PLU et notamment de l'impact d'une OAP sur son environnement, ont été analysées en reprenant les thématiques identifiées comme problématiques (pollution sonore et pollution de l'air). Ces thématiques sont, dans un premier temps, abordées dans l'état initial de l'environnement puis un détail des incidences est rédigé par la suite. Cette analyse, globale puis centrée, permet une identification précise des éléments négatifs mais aussi positifs pour l'environnement. Chaque incidence est précisément quantifiée : nature des polluants, nom, dosage existant, créée et comparaison avec les normes applicables.

ANNEXES

Etudes spécifiques réalisées par Vincent Nedelec Conseils

1- Evaluation environnementale du projet de modification n°4 du P.L.U. à Bailly (78). **Etat initial de l'environnement et de la santé**. Rapport final, 25 avril 2023 ; 40 pages.

2- Evaluation environnementale du projet de modification n°4 du P.L.U. à Bailly (78). **Pollution atmosphérique générée par le trafic routier et évaluation des risques sanitaires pour la future zone UC**. Rapport final, mai 2023 ; 56 pages.

3- Rapport d'expertise réalisé par Silvavenir Foresterie Urbaine

Diagnostic phytosanitaire et sécuritaire

Étude et description de peuplement Zone boisée – AE 0082, 0087, 0092

BAILLY (78 870) Mars 2023

4- Etude réalisée par GEOLIA ingenierie des sols et fondations pour l'EPFIF pour le 9, rue de Chaponval BAILLY (78)
Construction de logements

ETUDE GEOTECHNIQUE – Mission géotechnique G1 – Principes généraux de construction