

PLUi

PLAN LOCAL
D'URBANISME
INTERCOMMUNAL

Construire ensemble Grand Paris Seine & Oise



PLUi APPROUVÉ LE 16 JANVIER
2020 – PROJET DE MISE EN
COMPATIBILITÉ AVEC
DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE
N° X EN DATE DU X X X X X X

Le Président
Cécile ZAMMIT-POPESCU

I – Note de présentation

Partie 1 – Dossier de mise en
compatibilité du PLUi avec la DUP

1.1. Projet Quartier gare et de pôle
d'échange Multimodal d'Epône et
Mézières-sur-Seine

construireensemble.gpseo.fr



SOMMAIRE

I. PRÉAMBULE	4
II. II. CADRE REGLEMENTAIRE.....	5
A. La procédure de déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLUi.....	5
B. La procédure de l'évaluation environnementale et de la concertation préalable.....	8
1. L'évaluation environnementale	8
2. La concertation préalable	8
C. Autres procédures de modification du PLUi de GPS&O	9
III. L'OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	9
A. Présentation sommaire du projet	9
1. Objet du projet.....	9
2. Justification du projet.....	10
3. Les grands projets d'aménagement	11
B. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.....	14
1. Le contenu du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) en vigueur : rappel des objectifs du plan d'aménagement et de développement durables (PADD).....	14
2. Les documents-cadres s'imposant au PLUi.....	14
C. Les raisons de la mise en compatibilité	21
IV. LES IMPACTS DE LA MODIFICATION DU PLUI SUR L'ENVIRONNEMENT	24
A. Milieux naturels et biodiversité	24
B. Paysages, patrimoine naturel et bâti	25
C. Sols et sous-sol, déchets.....	26

PLUi approuvé | **Projet de mise en compatibilité avec déclaration d'utilité publique n°X**

[2]

D. Ressource en eau	28
E. Risques et nuisances.....	28
F. Air, énergie, climat	30
V. LE CONTENU DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ	34
A. Liste des pièces du PLUi impactées	34
B. Changements apportés.....	35
1. Tableau des superficies des zones	35
2. Titre III Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) - Partie 2 : OAP de secteurs à enjeux métropolitains	36
3. Titre IV : Règlement - Partie 1 et 2: Règlement de zones.....	50
4. Partie 4 du Règlement : Liste des emplacements réservés (4.1) et servitudes de localisation (4.3)	57
5. Partie 5 du Règlement : Dispositions graphiques : PLAN DE ZONAGE	61

I



I. PRÉAMBULE

Le projet portant sur le quartier gare et de pôle d'échanges multimodal d'Epône et Mézières-sur Seine, nécessitant une déclaration d'utilité publique (DUP), emporte mise en compatibilité (MEC) du PLUi.

Au regard de l'article R.151-5 du code de l'urbanisme, « *le rapport de présentation est complété par l'exposé des motifs des changements apportés lorsque le [PLUi] est [...] mis en compatibilité.* ». Le présent document (note de présentation) sera donc ajouté au rapport de présentation du PLUi approuvé en tant qu'additif. Il présente l'ensemble des évolutions du PLUi en lien avec la mise en compatibilité. Cet additif vaudra actualisation du rapport de présentation tel qu'il a été approuvé.

Selon l'article R. 104-8 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité de PLUi avec une déclaration d'utilité publique fait l'objet d'un examen au cas par cas de l'autorité environnementale afin de déterminer si la procédure doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Suite à la décision de la Mission régionale de l'autorité environnementale du 24 janvier 2022, le projet de MEC est soumis à évaluation environnementale.

Si le projet de mise en compatibilité du PLUi avec la déclaration d'utilité publique est assujéti à évaluation environnementale par la décision de l'Autorité environnementale, une démarche d'évaluation environnementale commune peut être mise en œuvre conformément aux articles L122-14 et R.122-27 du code de l'environnement pour le projet concerné et la mise en compatibilité du PLUi. Enfin concernant l'enquête publique, cette procédure est soumise à enquête publique unique et traite d'une part de la déclaration d'utilité publique elle-même et d'autre part, de la mise en compatibilité du PLUi.



II. CADRE REGLEMENTAIRE

B. La procédure de déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLUi

La procédure de mise en compatibilité vise à modifier certaines dispositions du PLUi de GPS&O afin que celui-ci devienne compatible avec un projet d'aménagement, faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP).

Le recours à cette procédure se justifie quand le projet objet de la DUP n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur.

La déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLUi est régie par la sous-section 2 du chapitre III du titre V du livre Ier du code de l'urbanisme, en ses articles L.153-54 à L.153-59 et R. 153-13 à R. 153-14 du code de l'urbanisme, relatifs à la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU)

Selon 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 :

*1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;
2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, 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 dossier interrogera, d'une part, l'utilité publique du projet, d'autre part, la mise en compatibilité du PLUi avec ledit projet.

Ainsi, seront exposés : le projet, son intérêt général ainsi que les modifications apportées au PLUi opposable afin de permettre sa compatibilité avec ledit projet.

Cette déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité avec le PLUi est soumise à enquête publique, au titre du chapitre III, du titre II, du livre Ier du code de l'environnement.

Elle respectera la procédure et la temporalité suivante, selon les cinq étapes de la procédure exposées ci-après.

L'examen du dossier par le préfet

La procédure prévue aux articles L. 153-54 à 153-58 du code de l'urbanisme relève de la compétence de l'État.

Le préfet apprécie, sur la base d'un dossier transmis par le maître d'ouvrage, dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique de l'opération projetée, la compatibilité des dispositions des documents d'urbanisme avec ladite opération.
En l'absence de compatibilité, il engage la procédure régie par les articles L. 153-54 à 153-58 du code de l'urbanisme.

La mise en compatibilité du PLUi dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique donne lieu à une saisine de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) pour examen au cas par cas de la nécessité de soumettre le projet à évaluation environnementale. Si le projet de mise en compatibilité est soumis à évaluation environnementale par décision de la MRAe, un rapport sur les incidences environnementales est produit en complément du dossier de mise en compatibilité.

Le décret n° 2021-1345 du 13 octobre 2021 portant modification des dispositions relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme prévoit que dans le cadre de la demande au cas par cas, la personne publique responsable transmet à la mission régionale d'autorité environnementale un dossier comprenant :

- 1° Une description des caractéristiques principales du document ;
- 2° Une description des caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée par la mise en œuvre du document ;
- 3° Une description des principales incidences sur l'environnement et la santé humaine de la mise en œuvre du document.

Ce dossier est transmis à un stade précoce et avant la réunion d'examen conjoint prévue aux articles L. 123-22, L. 123-23, L. 143-44 et L. 153-54 du présent code ainsi qu'aux articles L. 4424-15-1, L. 4433-10-6 et L. 4433-10-7 du code général des collectivités territoriales ou avant la soumission pour avis aux personnes publiques associées.

L'examen conjoint par les personnes publiques associées avant ouverture de l'enquête publique

Selon l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan font l'objet, à l'initiative du préfet, d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent et de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-9 du code de l'urbanisme.

Les maires des communes intéressées par le projet sont invités à participer à cet examen conjoint. La réunion d'examen conjoint donne lieu à un procès-verbal d'examen conjoint qui est versé au dossier d'enquête publique.

L'enquête publique

L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et conjointement sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence.

L'article L. 153-55 du code de l'urbanisme prévoit que le projet de mise en compatibilité est soumis à une enquête publique réalisée par l'autorité administrative compétente de l'Etat.

La durée de l'enquête publique ne pourra être inférieure à 30 jours.

Les dispositions visant à assurer la mise en compatibilité du PLU sont éventuellement modifiées pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier d'enquête, des observations du public et du résultat de l'enquête.

L'avis de l'établissement public de coopération intercommunale compétent

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document 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 publique, 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. L'établissement public consulté dispose alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier est réputé favorable.

La déclaration d'utilité publique

La déclaration d'utilité publique, prise par un arrêté préfectoral, emporte mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal, éventuellement modifié au préalable afin de tenir compte des avis qui ont été joints au dossier et du résultat de l'enquête publique.

La note de présentation du dossier de mise en compatibilité valant DUP, complétée le cas échéant, vaudra additif pour actualisation du rapport de présentation du PLUi approuvé.

C. La procédure de l'évaluation environnementale et de la concertation préalable

1. L'évaluation environnementale

Certains projets soumis à déclaration d'utilité publique peuvent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Le projet de décret portant modification des dispositions relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et des unités touristiques nouvelles (qui était en consultation publique courant avril 2021) prévoit les dispositions suivantes :

Selon l'article R. 104-8 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité de PLUi avec une déclaration d'utilité publique fait l'objet d'un examen au cas par cas de l'autorité environnementale afin de déterminer si la procédure doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

En l'occurrence, l'autorité environnementale a été saisie le 24/11/2021 de l'examen au cas par cas du dossier de mise en compatibilité du PLUi de la Communauté urbaine de Grand-Paris Seine et Oise. par sa décision du 24 janvier 2022, la MRAe s'est prononcée en faveur d'une évaluation environnementale pour la mise en compatibilité du PLUi, une telle évaluation sera donc ajoutée au dossier de DUP et MEC et à celui d'enquête publique.

2. La concertation préalable

La concertation réalisée au titre du projet a été réalisée selon trois modalités :

- **La réunion de lancement de la démarche en ligne** – le 14 novembre 2020. Présentation des orientations d'aménagement, du contexte et enjeux. Session de questions/réponses. 75 participants.
- **Le questionnaire en lignes sur les idées et attentes** – disponible du 20 novembre au 1er décembre. Un questionnaire ouvert permettant aux répondants de s'exprimer et de faire des propositions sur les 4 thématiques majeures du quartier-gare : habitat et architecture, mobilités et stationnement, équipements et commerces, espaces publics et espaces verts. 57 répondants.
- **Les ateliers jeu de l'aménageur en ligne** – les 10, 14 et 15 décembre 2020. Un atelier en ligne dupliqué sur 3 dates, lors duquel les participants ont pu échanger et choisir les différents aménagements du quartier-gare et leurs emplacements, en fonction des thématiques principales. Les aménagements proposés devaient respecter les orientations posées. 25 participants.

Le bilan de la concertation préalable sur le projet a été approuvé par délibération du Conseil communautaire de GPS&O du 15 avril 2021.

Par ailleurs, lorsqu'elles sont soumises à évaluation environnementale, les procédures de mise en compatibilité des PLUi doivent faire l'objet d'une concertation au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme.

Comme la mise en compatibilité du PLUi doit également être soumise à évaluation environnementale, la mise en compatibilité du PLUi doit aussi faire l'objet d'une concertation préalable. Bien que l'évaluation environnementale du projet et de la mise en compatibilité du PLUi seront faites de manière conjointe, la concertation pour la mise en compatibilité du PLUi interviendra indépendamment et séparément de celle du projet qui avait déjà eu lieu avant que la décision de la MRAe prescrivant une évaluation environnementale ne soit rendue.

Commenté [GV1]: Une fois le bilan de la concertation tiré, cette partie pourra être amendée avec l'ensemble des modalités de concertation mises en œuvre.

D. Autres procédures de modification du PLUi de GPS&O

Une autre procédure de modification du PLUi de GPS&O est en cours dans un calendrier concomittant à celui de la déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLUi pour le projet de quartier de gare et de pôle d'échanges multimodal d'Épône-Mézières. Cette procédure ne porte pas sur le même objet et contenu que la présente mise en compatibilité. Les deux procédures sont donc sans incidence l'une sur l'autre.

II. L'OBJET DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

A. Présentation sommaire du projet

1. Objet du projet

Le quartier de gare d'Épône - Mézières fait l'objet d'un projet d'aménagement en raison de sa connexion privilégiée avec Paris. En effet, la gare d'Épône-Mézières est actuellement desservie par les lignes de Transilien J et N, permettant de rejoindre respectivement les gares de Paris Saint-Lazare et Paris Montparnasse. De plus, elle bénéficiera dès 2024 d'une nouvelle connexion à la métropole du Grand Paris grâce à la mise en service du RER E.

Offrant de nouveaux lieux de dessertes stratégiques (La Défense, Porte Maillot.), le projet EOLE améliorera l'accessibilité à la métropole francilienne avec une liaison directe, plus rapide et mieux interconnectée à l'ouest parisien (nouveaux arrêts à Nanterre-la-Folie, la Défense et Porte Maillot), et une fréquence de passage des trains accrue.

Cette attractivité nouvelle appelle à un réaménagement du quartier de gare « Épône-Mézières » dans la perspective d'un pôle gare qui n'est plus uniquement un lieu de transit, mais qui devient un lieu habité et animé pouvant accueillir des logements, services, commerces de proximités, espace de travail partagé, etc.

En complément du renforcement de l'offre résidentielle dans les centres bourgs d'Épône et de Mézières-sur-Seine, des logements seront créés à proximité immédiate de la gare via des programmes mixtes, associés à des aménagements contribuant à l'amélioration du cadre de vie (espaces publics de qualité, maillage viaire renforcé,

transformation en boulevard urbain de la section de la RD113 traversant le quartier).

Le projet d'aménagement du quartier de gare d'Épône - Mézières s'étend au-delà de la zone UAb actuelle, aussi, il s'agit de mettre en compatibilité le PLUi.

2. Justification du projet

Le projet du quartier gare d'Épône-Mézières participe du renouvellement d'un modèle urbain remplissant les objectifs du PADD car il génère une intensification urbaine autour d'un pôle gare. La création d'un quartier mixte d'environ 700 logements et environ 15000m² d'équipements publics et d'activités, répond à l'objectif du PADD *d'une densification dans les zones urbaines déjà desservies par les réseaux de transports en commun et les centres générateurs de déplacements (centres-villes, pôles de transports collectifs, équipements publics et établissements d'enseignement, pôles d'emploi et de commerces).*

Le périmètre de DUP intègre l'ancienne friche TURBOMECA et en cela, répond à l'objectif du PADD de *favoriser la reconquête des friches et délaissés urbains, notamment les dents creuses ou sites mutables.*

Le périmètre de DUP intègre également la partie nord de la ZAE de la Couronne des près afin de créer une extension à l'exutoire existant vers la Mauldre pour permettre le fonctionnement hydraulique et la gestion des eaux pluviales du quartier gare d'Épône - Mézières. Les centres-bourgs d'Épône et de Mézières-sur-Seine se situant à moins de 1,5 km du pôle gare, le projet améliore les liaisons depuis ces cœurs de ville vers la gare pour en faciliter l'accès aux usagers. Cependant, la RD113 constitue aujourd'hui un obstacle majeur entre les centralités historiques et la gare.

Le projet prévoit la transformation de la RD113 en boulevard urbain, équipé de pistes cyclables en site propre, assurant l'apaisement de la voie et la pacification des carrefours, un prérequis indispensable à la confortation des centres-bourgs et à la création d'une nouvelle centralité d'échelle métropolitaine.

De part et d'autre de la RD 113, le projet prévoit la recomposition d'un front bâti, et dans la profondeur des îlots au sud de la RD113, la confortation du tissu pavillonnaire. En rives sud, les opérations nouvelles veilleront à une insertion qualitative des constructions permettant d'assurer la transition avec le tissu pavillonnaire.

L'intensification urbaine créée un paysage urbain de type cité-jardin car la densité y est raisonnée du fait de choix de typologies et de hauteurs variées : des immeubles collectifs en R+3 et occasionnellement en R+5+C, de 12 à 50 logements avec des logements traversant ou mono-orientés au sud, des plots intermédiaires en R+2 avec des logements en rez-de-jardin, et des logements avec de larges terrasses, et des maisons individuelles groupées avec jardin et garage privatif afin d'être ponctuellement en couture avec des pavillons existants, notamment dans l'îlot Renard Benoit (encadré par l'avenue de la gare, le bd Renard Benoit et la RD113).

Les ambiances urbaines et la qualité de vie recherchée dans le domaine privé comme dans le domaine public sont déterminées par l'objectif de limiter l'artificialisation des sols. Le projet porte une grande attention à la qualité des sols, pensée en lien avec une gestion des eaux pluviales, en adéquation avec le règlement du plan de prévention des risques d'inondation en vigueur (PPRI), mais aussi afin d'impacter au minimum la zone d'expansion en minimisant les remblaiements et en imposant autant que possible la préservation des arbres existants et les espaces de pleine terre.

3. Les grands projets d'aménagement

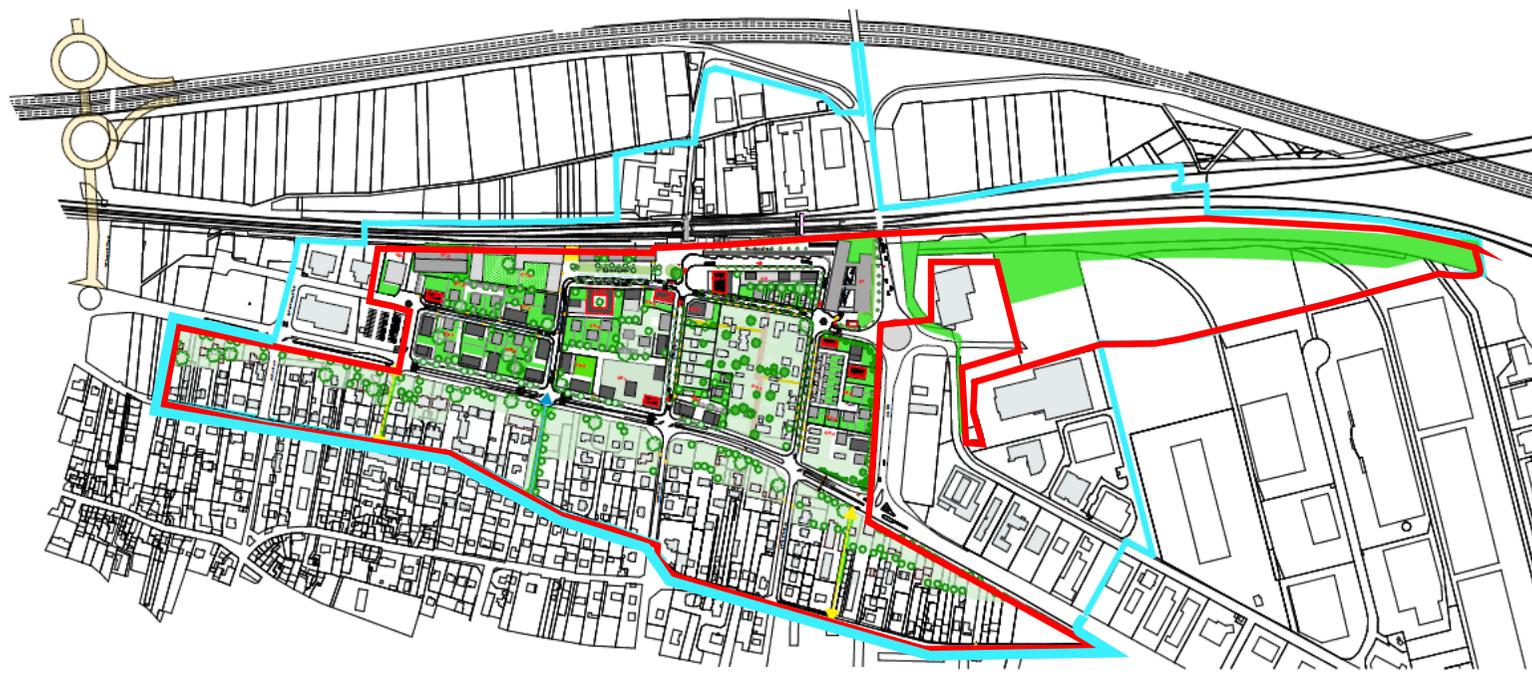
Au terme des études urbaines et paysagères préalables à la conception de l'opération, le parti d'aménagement de l'opération formalisé dans le cadre d'un plan guide¹, repose sur 5 grandes orientations :

Déclinaison du parti d'aménagement

Orientations	
1. un quartier mixte avec une identité forte	<ul style="list-style-type: none">- Donner à voir l'entrée de ville- Donner une identité par un paysage de toitures terrasse et de toitures à double pentes, avec des hauteurs variées allant du R+1 au R+3+C avec ponctuellement quelques émergences en R+6+C- Un quartier dense mais avec des typo-morphologies en harmonie avec les pavillons existants- Préserver des vues vers les coteaux
2. Une intermodalité très efficace	<ul style="list-style-type: none">- Proposition de deux P+R, l'un à l'est du quartier connecté à l'A13 via la RD130, l'autre à l'ouest du quartier connecté au futur échangeur A13/RD28 via la RD113.- Une gare routière de 7 quais (avec la possibilité d'en réaliser 2 de plus) et 1 dépose minute bus à moins de 140 m de la future passerelle PMR SNCF- plus de 50 places vélos à 20m des quais de trains- 12 places dépose minute véhicule à proximité immédiate de la gare dont 2 places PMR.- 5 places de taxi- entre 5 et 10 places Autopartage électrique- des dispositifs domotiques innovants d'informations des voyageurs et des automobilistes
3. Un maillage complété et optimisé	<ul style="list-style-type: none">- Mieux relier les centres-bourgs au quartier de gare- Apporter des continuités douces- Créer et requalifier les voies internes au quartier en zone 30, aux normes d'accessibilité.- Requalifier la RD113 en boulevard urbain- Constituer un front bâti de part et d'autre de ce tronçon de la RD113
4. Des ambiances et des qualités urbaines pour se déplacer et vivre dans le quartier	<ul style="list-style-type: none">- Un grand espace public remarquable, fonctionnel et généreusement planté formant la centralité du nouveau quartier- Deux nouvelles rues et des aménagements de rétention hydraulique type noues ou lanières drainantes pour participer à la gestion hydraulique- Redonner de la place aux piétons et aux vélos par la requalification des RD 113 et 130

¹ Etude urbaine du Quartier Gare d'Epône-Mézères, réalisée par le groupement POLYPTYQUE/ PRAXYS/MERLIN/ATTITUDES URBAINES/PIVADIS/COUDRAY/INES INGENIERIE

	<ul style="list-style-type: none"> - Supprimer les nappes de parking existantes (parkings rabattants de la gare, dépôt de bus et parking Carrefour) et transférer les parkings en infra ou superstructure afin de libérer le sol pour d'autres usages et favoriser le caractère urbain et l'intensité des usages du quartier - Optimiser le foncier nord et non constructible de la ZAE couronnes des prés par l'aménagement d'un cheminement doux et cyclable se connectant aux parcours le long de la Mauldre pour rejoindre la Seine - Maintenir les stationnements dédiés aux logements dans l'emprise des constructions - Préserver des espaces de pleine terre au sein des jardins pour améliorer la gestion des eaux pluviales du quartier, pour maintenir ou redévelopper des continuités écologiques.
5. Une programmation complémentaire à celle des centres-bourgs et ajustée pour un quartier de Gare	<ul style="list-style-type: none"> - Un quartier avec des espaces publics amples et hiérarchisés - Deux P+R proposés totalisant 850 places et une station bus - Environ 700 logements à l'horizon 2035 - Un groupe scolaire intercommunal de 16 classes - Une crèche de 40 berceaux - Un gymnase de type B - Un équipement municipal de logistique - 10000 m² d'activités commerciales, de bureaux et de services <ul style="list-style-type: none"> - dont 1500 m² créés de commerces de proximité et de services liés à la gare, et 1000m² existants relocalisés (opérations-tiroirs). - dont la relocalisation du supermarché Carrefour (3500m² en opération-tiroir) et transformation en supermarché urbain avec son parking en sous-sol plutôt qu'aérien.
6. Une labellisation écoquartier pour inscrire le développement des deux communes dans une orientation de développement durable	<ul style="list-style-type: none"> - Qualité des logements traversants et de taille généreuse (SDP moyenne 67m²) – lumière et ventilation naturelle, qualité de vie - Exigence de biosourcé sur 50% des surfaces construites - Renforcement de la trame verte (35% des surfaces de pleine terre à l'échelle du quartier, exigence de discontinuité du bâti) - Aménagements de voiries favorisant les modes doux - Imperméabilisation minimale à l'échelle du projet (<1%) - Exigences de rétention des eaux à la parcelle pour les îlots construits et à 50% en surface pour les espaces publics - Création d'un nouveau système d'assainissement pour le quartier de gare (dissocié du système non-conforme de la ZAE de la Couronne des prés) avec création de bassins ouverts sur des espaces de délaissés ferroviaires permettant d'étendre les zones de biodiversité existantes caractérisées en zone humide. - Exigence de 30% des besoins couverts par de la production d'énergie renouvelable locale - Exigence de fonctionnalité des toitures non pentées – végétalisation et/ou photovoltaïque, avec une obligation de couverture photovoltaïque à hauteur de 30% de la toiture pour les bâtiments ou parkings d'une emprise de plus de 500m.



Légende

-  Périmètre PIC
-  R+4/5/6 (collectifs)
-  R+3 + combles (petits collectifs)
-  R+2 (plots intermédiaires)
-  R+1 (maisons individuelles groupées)
-  Sens de circulation BUS
-  Sens de circulation VL
-  Accès charretière
-  projet sous MOA publique
-  orientations au PLUI pour cadrage des projets privés
-  voies nouvelles à créer
-  sentes modes doux à créer

Localisations indicatives

B. Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme.

1. Le contenu du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) en vigueur : rappel des objectifs du plan d'aménagement et de développement durables (PADD)

Le PADD établi lors de l'élaboration du PLUi retient 3 grandes orientations pour le territoire :

- La ville paysage
- Devenir un pôle économique dynamique d'Île-de-France
- Faire de la mobilité un vecteur d'urbanité

Le 3^e axe concerne particulièrement le projet du quartier Gare d'Epône-Mézières. Il participe du renouvellement d'un modèle urbain où une intensification urbaine est mise en œuvre autour d'un pôle gare et où plusieurs objectifs sont visés :

« - *Privilégier une densification dans les zones urbaines déjà desservies par les réseaux de transports en commun et les centres générateurs de déplacements (centres-villes, pôles de transports collectifs, équipements publics et établissements d'enseignement, pôles d'emplois et de commerces).*

- *Favoriser la reconquête des friches et délaissés urbains, notamment les dents creuses ou sites mutables.*
- *Optimiser et poursuivre le développement des réseaux de chaleur.*

- *Conditionner les projets d'envergure à la bonne desserte en assainissement collectif.*
- *Encourager le tri des déchets par l'intégration d'espaces de stockage dans les projets urbains.*
- *Répondre aux nouveaux besoins en matière de collecte et de valorisation des déchets par l'aménagement ou la création d'équipements adaptés ».*

Extrait du PADD, AXE 3, chapitre B.2

2. Les documents-cadres s'imposant au PLUi

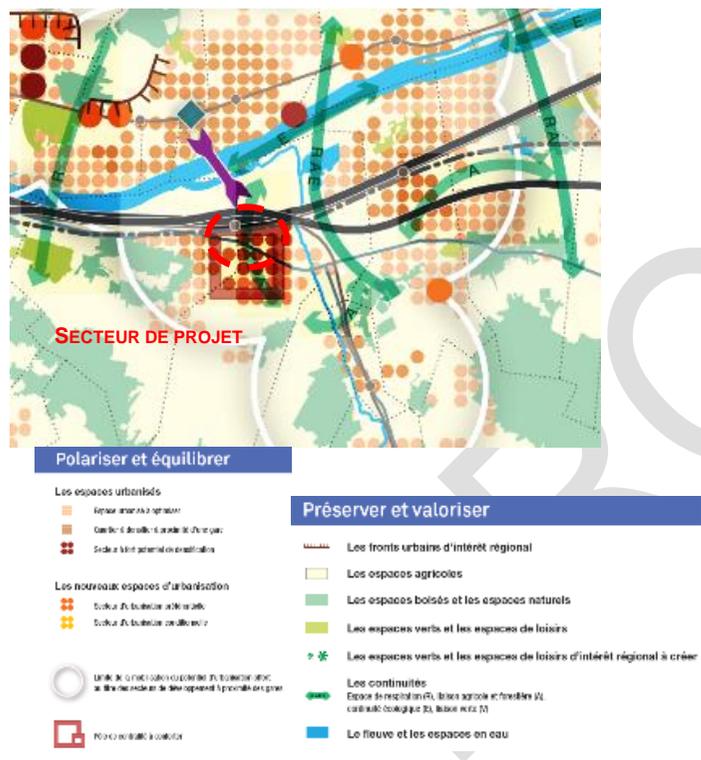
a. Schéma Directeur de la Région Île-de-France

Au niveau du site d'étude à l'interface d'Epône et de Mézières-sur-Seine, le SDRIF identifie un pôle de centralité à conforter, et donc un objectif de densification des tissus urbains l'environnant. La présente mise en compatibilité, par les évolutions mineures prévues aux implantations et hauteurs de bâtiments, sur le secteur assure la confortation de cet objectif déjà pris en compte par le PLUi.

La mise en compatibilité s'inscrit par ailleurs en cohérence avec l'orientation 1 « Relier et structurer » puis que l'OAP apporte des précisions sur l'aménagement du pôle d'échange multimodal de la gare.

Le site d'étude est traversé par une continuité agricole à préserver, dont l'objectif est de préserver les accès et donc la fonctionnalité des espaces agricoles localisés au nord et au sud de la commune. A l'est du site, le SDRIF localise une continuité verte le long de la vallée de la Mauldre, qui constitue une coupure verte entre les tissus bâtis

d'Epône et d'Elisabethville, jouant un rôle de respiration important dans les paysages et un corridor écologique. Enfin, le SDRIF identifie un projet de franchissement de la Seine au nord du site, qui peut lui être bénéfique en facilitant les accès aux berges et à la rive droite.



Extrait de la carte de destination du SDRIF 2030 sur le territoire- Source : SDRIF 2030

En termes de biodiversité et continuités écologiques, le SDRIF identifie les éléments suivants comme à préserver et valoriser au sein et à proximité du secteur de projet :

- Les continuités : liaison agricole et forestière



Les grandes orientations du SDRIF – Source : Institut Paris Région

Les modifications mineures apportées au PLUi n'entraîneront pas d'incidence négative par rapport aux orientations fixées par le SDRIF. En effet, aucune modification ne vient directement impacter un élément naturel identifié par ces documents cadres. La modification du PLUi tient compte de ces liaisons en prescrivant des formes urbaines favorables et des orientations de préservation végétales permettant de maintenir cette continuité de biodiversité.

b. Schéma Régional de Cohérence Ecologique

Le SRCE n'identifie pas d'enjeux particuliers sur le secteur de projet. Un corridor de la sous trame herbacée passe à l'est à proximité de la voie ferrée, et un cours d'eau et secteur de concentration de mares et mouillères est identifiée plus au nord au niveau de la Seine.



Extrait de la carte des objectifs du SRCE d'Île-de-France

Les modifications mineures apportées au PLUi n'entraîneront pas d'incidence négative par rapport aux orientations fixées par le SRCE. En effet, aucune modification ne vient directement impacter un élément naturel identifié par ces documents cadres. La modification du PLUi tient compte de ces liaisons en prescrivant des formes urbaines favorables et des orientations de préservation végétales permettant de maintenir cette continuité de biodiversité.

c. Plan Local de l'Habitat intercommunal

À travers son PLHi approuvé définitivement le 14 février 2019, GPS&O retient l'objectif d'une production annuelle de 2 300

logements autorisés, conformément aux objectifs régionaux, pour garantir un développement équilibré et harmonieux du territoire. Ce niveau de construction devrait se traduire par une croissance démographique de la communauté urbaine qui atteindrait 450 000 habitants à l'horizon 2030.

Pour la période 2018-2023, les axes du PLHi de GPS&O sont les suivants :

- La production de logements sera privilégiée dans les centres constitués et les quartiers de gare (notamment en périmètre d'intérêt communautaire) en veillant à la mixité sociale et fonctionnelle au sein de ces opérations. L'objectif de programmer des projets compacts doit être recherché tout en limitant l'étalement urbain.
- La politique de l'habitat doit porter l'ambition d'une production qualitative, notamment architecturale (conception bioclimatique, logements traversants, rapport entre bâti et paysage) et environnementale (sobriété énergétique, utilisation de matériaux respectueux de l'environnement).
- L'amélioration et le renouvellement du parc existant pour une attractivité renouvelée. La poursuite du renouvellement dans le cadre des NPRU et les restructurations dans le parc de logements devront servir des objectifs de mixité sociale. L'amélioration du parc privé par des actions de réhabilitation, de rénovation et d'adaptation des logements est un enjeu pour maintenir la qualité et l'attractivité du parc ancien.

La mise en compatibilité du PLUi prévoit la production de logements sur le quartier de la gare d'Epône-Mézière au sein du tissu urbain. Le projet s'inscrit donc dans les orientations définies.

d. Plan Climat Air Energie Territorial

Après une phase de diagnostic du territoire et une phase de co-construction en concertation avec les habitants et acteurs du

territoire, un projet de Plan Climat a été retenu le 12 décembre 2019 par le conseil communautaire de la Communauté urbaine.

Il fixe les objectifs suivants à l'horizon 2050 :

- Une baisse de 72% des émissions de polluants atmosphériques ;
- Une production d'énergies nouvelles recyclable multipliée par 10 d'ici 2050 ;
- Une réduction des consommations énergétiques du territoire de 36% ;
- Une baisse de 64% des émissions de gaz à effet de serre.

La stratégie du PCAET est divisé en 5 axes :

- Accompagner l'évolution des modes de production agricoles et d'alimentation et adapter le territoire aux changements climatiques ;
- Promouvoir la sobriété et améliorer la performance énergétique et climatique des bâtiments ;
- Développer une offre de mobilité adaptée à la diversité de l'espace et respectueuse de l'environnement et de la santé ;
- Développer une économie durable et respectueuse de l'environnement ;
- Développer les énergies renouvelables sur le territoire.

La mise en compatibilité s'inscrit dans cette démarche en :

- Favorisant l'usage des transports en commun par la définition plus précise dans son orientation d'aménagement et de programmation de secteur à enjeux métropolitains concernée (OAP) des fonctionnalités du nouveau pôle d'échanges multimodal de la gare d'Epône-Mézières
- Favorisant la végétalisation du quartier par les prescriptions prévues dans l'OAP

- Prescrivant un quartier multifonctionnel à proximité d'une gare en précisant les usages fonciers et équipements prévus sur le secteur via son OAP
- prescrivant 30% de couverture de toiture en panneaux photovoltaïques sur les bâtiments commerciaux et équipements publics de plus de 500m².

e. Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

Le PDUIF fixe les objectifs des politiques de déplacements d'ici à 2020. Il vise un équilibre durable en tenant compte des besoins de mobilité, qui connaissent une croissance évaluée à 7% d'ici 2020.

Afin de répondre aux enjeux de sécurité y compris en matière de qualité de l'air et de diminution des émissions de gaz à effet de serre, les objectifs en matière d'évolution des pratiques de mobilité des personnes sont à l'horizon 2020 :

- Un accroissement de 20% des déplacements en transports collectifs
- Un accroissement de 10% des déplacements en modes actifs (vélo et marche)
- Une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés

Il s'agit ainsi de répondre aux neuf défis suivants :

- Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs, ainsi qu'à une logistique plus durable ;
- Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements ;
- Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements ;

- Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Faire des franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements ;
- Accompagner le développement des véhicules propres et réduire les nuisances sonores liées aux transports.

La mise en compatibilité favorise particulièrement les deux premiers défis en définissant dans son OAP des principes renforcés d'accessibilité modes doux et transports en commun à proximité d'une gare.

f. Schéma Directeur d'aménagement et de Gestion de l'Eau de Seine-Normandie 2016-2021

Le SDAGE Seine-Normandie 2016-2021 n'a jamais été approuvé mais définit tout de même des orientations de principes. Il comprend 44 orientations, déclinées en 191 dispositions, qui recouvrent des obligations réglementaires ainsi que des recommandations et des incitations diverses. Elles traduisent les 6 grands défis à relever :

- La diminution des pollutions ponctuelles ;
- La diminution des pollutions diffuses ;
- La protection de la mer et du littoral ;
- La restauration des milieux aquatiques ;
- La protection des captages pour l'alimentation en eau potable ;
- La prévention du risque d'inondation.

Le SDAGE définit en outre les objectifs pour chacune des masses d'eau et justifie les dérogations éventuelles en cas d'impossibilité à atteindre le bon état à l'horizon 2021.

La mise en compatibilité tient compte de ces objectifs notamment par la définition, dans son OAP, de principes de protection de la ressource et de rétention à la parcelle.

g. Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau de la Mauldre

Le bassin versant de la Mauldre est situé dans le Département des Yvelines, en région Ile-de-France, sur le bassin hydrographique Seine-Normandie. Il s'étend sur 403 km², comprend 66 communes (dont la commune d'Epône) réparties dans 5 intercommunalités, pour 413 000 habitants.

Il décline 5 principaux enjeux, qui sont les suivants :

- > Enjeu n°1 : Assurer la gouvernance et la mise en œuvre du SAGE ;
- > Enjeu n°2 : Restaurer la qualité des milieux aquatiques superficiels ;
- > Enjeu n°3 : Préserver la ressource en eau souterraine ;
- > Enjeu n°4 : Prévenir et gérer le risque d'inondation ;
- > Enjeu n°5 : Valoriser le patrimoine et les usages liés à l'eau.

La mise en compatibilité tient compte de ces objectifs notamment par la définition, dans son OAP, de principes de protection de la ressource et de rétention à la parcelle.

h. Le Plan de Gestion des risques d'Inondation du Bassin Seine-Normandie

Le Plan de Gestion du Risque inondation (PGRi) du bassin Seine-Normandie 2022-2027 a été approuvé le 3 mars 2022. Ce document repose sur sept grands piliers :

- La connaissance des phénomènes, des aléas et des risques ;
- La surveillance ;
- L'information préventive des citoyens ;
- La prise en compte des risques dans l'aménagement ;
- La réduction de la vulnérabilité ;
- La préparation et la gestion de crise ;
- La prise en compte du retour d'expérience.

Le PGRi fixe, sur le bassin Seine-Normandie, 4 objectifs relatifs à la gestion des inondations et 80 dispositions pour les atteindre (réduction de la vulnérabilité, gestion de l'aléa, gestion de crise,

amélioration de la connaissance, gouvernance, culture du risque). Ces dispositions sont autant d'actions pour l'État et les autres acteurs du territoire : élus, associations, syndicats de bassin versant, établissements publics, socio-professionnels, aménageurs, assureurs,...

Le comité de bassin a adopté le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 le 23 mars 2022. Basé sur un état des lieux réalisé en 2019, il décline 5 grandes orientations fondamentales et les mesures correspondantes.

Parmi ces dispositions et mesures, sont relevées spécifiquement celles s'appliquant au PLUi de GPS&O, situé en Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI). La mise en compatibilité respecte ces orientations car les modifications prévues du PLUi n'impactent pas la constructibilité et l'imperméabilisation potentielles des sols.

i. Dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes

D'après le Code de l'Urbanisme, les dispositions sont applicables :

- Aux aérodromes classés selon le Code de l'Aviation Civile en catégories A, B et C ;
- Aux aérodromes civils ou militaires figurant sur une liste établie par l'autorité administrative compétente de l'Etat ;
- A tout nouvel aérodrome à réaliser ayant vocation à accueillir le trafic commercial de passagers en substitution d'un aérodrome mentionné au 1°, dont la réalisation a nécessité des travaux déclarés d'utilité publique.

Un Plan d'Exposition au Bruit est établi : il comprend un rapport de présentation et des documents graphiques. C'est un outil juridique destiné à maîtriser l'urbanisation autour des aérodromes en limitant les droits à construire et en imposant une isolation renforcée pour les

constructions autorisées dans les zones de bruit. Il doit être annexé au PLUi.

Le territoire de GPS&O se voit ainsi contraint par des nuisances sonores aéroportuaires en provenance **de l'aérodrome des Mureaux-Verneuil impactant les communes des Mureaux, Meulan-en-Yvelines et Verneuil-sur-Seine** dont le Plan d'Exposition au Bruit a été approuvé le 18 octobre 2018 remplaçant celui de 1982, ainsi que partiellement concernant le PEB de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle (uniquement Achères impactée). Les communes d'Epône et de Mézières-sur-Seine ne sont pas concernées.

j. PNR du Vexin Français

La Charte du PNR du Vexin, approuvée pour la période 2007-2019, définit les grandes orientations et objectifs pour le développement du territoire du parc dans un objectif de développement durable des territoires ruraux constituant appartenant au Parc Régional. Elle définit les objectifs suivants :

- Objectif 1 : Maîtriser l'urbanisation
- Objectif 2 : Favoriser l'équilibre social et fonctionnel
- Objectif 3 : Préserver le patrimoine bâti
- Objectif 4 : préserver le paysage
- Objectif 5 : Valoriser la biodiversité et les ressources
- Objectif 6 : privilégier les énergies durables et d'écomobilité

Les communes d'Epône et de Mézières-sur-Seine se trouvent en dehors du PNR.

k. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Île-de-France

Approuvé le 23 novembre 2012, le SRCAE définit les trois grandes priorités régionales en matière de climat, d'air et d'énergie :

- Renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel ;
- Développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40% du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020 ;
- Réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

La mise en compatibilité tient compte de ces orientations avec notamment une orientation pour la mobilisation d'énergies renouvelables au sein de son OAP.

I. Le Schéma Départemental des Carrières des Yvelines

Il a été approuvé en novembre 2013 pour la période 2013-2020 et en l'absence de Schéma Régional des Carrières, l'élaboration du PLUi de GPS&O s'appuie sur le Schéma Départemental. Il constitue un instrument d'aide à la décision du préfet lorsque celui-ci autorise les exploitations de carrière en application de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement.

Le site ne se trouve pas sur l'emprise d'une ancienne carrière (ni cavité souterraine ni mouvement de terrain connu).

C. Les raisons de la mise en compatibilité

Le projet a pour objectif de créer un quartier dense à proximité d'un nœud de transport qui sera à l'arrivée du RER EOLE encore plus fortement connecté aux bassins d'emplois majeurs d'Ile de France dans une logique de recyclage foncier d'un quartier aujourd'hui déqualifié et sous-utilisé, résultant en une faible artificialisation additionnelle par rapport à l'état initial. Le projet répond aux grands enjeux et engagements de la puissance publique sur le territoire en termes de densification économe en espaces naturels, de renforcement des mobilités en transports en communs et mobilités douces, de constructions et aménagements conçus dans une logique de développement durable. Ces objectifs et propositions de développements justifient la qualification d'utilité publique et la nécessité d'adapter le PLUi afin d'en permettre la réalisation.

L'opération qui fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique ne peut être regardée comme compatible avec un plan local d'urbanisme qu'à la double condition qu'elle ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la collectivité dans ce plan et qu'elle ne méconnaisse pas les dispositions du règlement de la zone du plan dans laquelle sa réalisation est prévue.

Il convient donc d'analyser la compatibilité du projet avec le parti d'aménagement du PLUi tel qu'exposé dans le PADD et la compatibilité du projet avec les dispositions règlementaires du PLUi.

Le secteur de projet est aujourd'hui soumis aux règles du PLUI applicables aux zones UAb, sectorisation des nouveaux quartiers denses et multifonctionnels, et UDd correspondant à des zones en périphérie des tissus urbains regroupant un ensemble de constructions à dominante habitat individuel. Au regard du PLUi en

vigueur, certaines dispositions du PLUi doivent évoluer pour être compatible avec l'aménagement du quartier gare tel qu'il a évolué :

au niveau du P.A.D.D. :

Le PADD se décompose en trois axes :

Axe 1 : La Ville paysage ;

Axe 2 : Territoire attractif ;

Axe 3 : Faire de la mobilité un vecteur d'urbanité ;

Le projet est en accord avec les axes du PADD et ne remet pas en cause le parti d'aménagement défini lors de l'élaboration du PLUi. La mise en compatibilité du PLUI modifiant seulement à la marge certaines dispositions (orientations ou règles) d'implantation des constructions et instaurant une diversité dans les hauteurs, mais en n'ayant pas d'impact sur les densités globales permises, permet la densification du secteur gare, un des axes principaux du PADD.

au niveau du règlement écrit et graphique :

Le périmètre de projet relève pour partie des zones UAb et UDd. Certains îlots du projet, en proximité immédiate du pôle gare, se trouvent en zone UDd dont le règlement n'est pas compatible, par nature, avec la réalisation d'une opération d'aménagement d'intensification urbaine. Ces espaces doivent faire l'objet d'un changement de zonage.

Deux emplacements réservés doivent être ajoutés rive Ouest de l'avenue de la Gare et rive nord de la RD113, afin de permettre l'élargissement de l'avenue de la gare et la transformation en boulevard urbain de la RD113.

Le règlement de zone UAb doit être adapté pour le secteur de projet pour qu'il puisse être compatible avec les emprises au sol de certains îlots envisagés par le projet. En effet, pour assurer la densité recherchée tout en permettant que la plupart des îlots ménagent des

espaces libres, certains ilots les plus proches de la gare doivent être plus denses. Rapporté à la parcelle et suivant la géométrie et les opportunités de remembrement foncier, certaines constructions sont ponctuellement contraintes d'atteindre plus de 60% d'emprise au sol, la règle actuelle en UAb.

Le règlement de zone UAb doit être adapté pour permettre la compatibilité avec le dispositif de coefficient de compensation de pleine terre nécessaire au projet. Certains lots, notamment commerciaux, contraints de consommer plus d'espaces libres en RDC pourront compenser avec des surfaces végétalisées sur dalle. Le règlement de zone UAb doit évoluer en lien avec l'OAP de secteur à enjeux métropolitains pour être compatible avec le paysage urbain tenant compte de l'évolution des études prévoyant des diversités de formes et gabarits urbains et de hauteurs de constructions allant de R+1 à R+5+C.

Les évolutions proposées sont réalisées via la création d'un secteur particulier UAb17.

au niveau des servitudes et prescriptions particulières :

le périmètre de d'attente figurant au PLUi approuvé le 16 janvier 2020 et caduc depuis le 25 novembre 2020, ainsi que la servitude de localisation EPO 111 ne sont plus nécessaires, l'emprise du foncier est maîtrisé.

au niveau de l'OAP de secteur à enjeux métropolitain n°5 pour tenir compte de l'évolution du projet

Un ZOOM de secteur accompagné d'un schéma des orientations adapté et un schéma des typologies sont ajoutés.

au niveau de l'articulation du règlement et de l'OAP

Le principe d'articulation entre le règlement et les OAP inscrit dans le règlement du PLUi approuvé s'applique. Les orientations de l'OAP peuvent être soit complémentaire soit différente du règlement : Partie 1 du règlement Chap. 0.4.2.

En cas de différence les orientations de l'OAP de secteurs s'appliquent.

Le contenu de l'OAP proposé en tient compte. Il est important de le rappeler pour bien comprendre l'articulation entre les deux documents opposables.

Application de la partie 1 de l'OAP de secteur à enjeux métropolitains

Le document qui regroupe les OAP de secteurs à enjeux métropolitains est établi en quatre parties : la première et la deuxième sont générales et communes à l'ensemble des OAP. La troisième présente de manière générale les orientations d'aménagement et de programmation de secteurs à enjeux métropolitains. La quatrième et dernière partie correspond aux OAP organisées par secteurs à enjeux métropolitains :

I. L'OBJET ET LA PORTEE DES "ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION"	4
A. L'objet des orientations d'aménagement et de programmation.....	4
B. La portée des orientations d'aménagement et de programmation	4
C. La cohérence et la complémentarité des orientations d'aménagement et de programmation avec les autres pièces du PLUI	4
II. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PLUI DE GPS&O.....	5
A. Le PLUI de GPS&O comprend 3 types d'OAP :	5
B. Articulation et complémentarité entre les différentes OAP	5
C. Le dossier des orientations d'aménagement et de programmation.....	6
III. PRESENTATION GENERALE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS A ENJEUX METROPOLITAINS	6
A. Organisation du document.....	6
B. Contenu des orientations d'aménagement et de programmation.....	7
C. Localisation des espaces couverts par des OAP d'Enjeux Métropolitains.....	12
IV. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION PAR SECTEUR.....	13

I & II Partie commune à toutes les OAP, l'articulation avec le règlement est rappelée

III- Partie commune spécifique aux OAP à enjeux métropolitains
 Les indications et développements présentés dans cette partie du document viennent compléter les orientations figurant dans les OAP. Elles sont opposables aux demandes d'occuper ou d'utiliser les sols, sauf dispositions particulières mentionnées dans ladite OAP

IV - La modification de l'OAP proposée dans ce dossier porte sur cette partie

V. LES IMPACTS DE LA MODIFICATION DU PLUI SUR L'ENVIRONNEMENT

A. Milieux naturels et biodiversité

Etat initial

Le site se trouve à proximité de continuités écologiques d'envergure régionale : corridor écologique multi trame de la Seine, de la Mauldre, réservoirs de biodiversité des bois de Brouillard et forêt des Alluets, plan d'eau d'Elisabethville, etc. Le SDRIF identifie une continuité agricole à maintenir au sein du site et une continuité écologique le long de la Mauldre à l'est du site. Précisant localement les enjeux du SRCE d'Île-de-France, le PLUi identifie un corridor fonctionnel au nord-est du site, ainsi que deux prairies d'intérêt écologique.

Bien que le site soit entouré d'espaces de biodiversité remarquables, il est soumis à de fortes perturbations anthropiques qui altèrent sa fonctionnalité écologique. En effet, le site se trouve au bord d'un nœud de communication important entre une voie ferrée, la RD113 et la RD130 à proximité immédiate de l'A13. De plus, de nombreux espaces sont artificialisés, notamment du stationnement, ce qui le rend relativement peu attractif pour la biodiversité. Malgré la forte présence d'espaces artificialisés ou récemment désartificialisés (friche Turbomeca), la trame végétale reste intéressante : alignements d'arbres structurants, quelques arbres remarquables, des jardins privés et une vaste zone enrichie inaccessible au public.

L'étude faune-flore en cours a révélé des enjeux modérés pour les chiroptères et des enjeux forts pour l'avifaune avec la présence notamment de l'Alouette des Champs et de la Linotte mélodieuse.

Des enveloppes de zones humides potentielles sont recensées au Nord et à l'Est du site autour de la Seine, de la Mauldre et au niveau du plan d'eau d'Elisabethville. Une étude zone humide a été réalisée au cours de l'année 2020 afin d'évaluer la présence et l'intérêt des zones humides autour du site. Un secteur au nord-est de la ZAE Couronne des prés est concerné par potentielle une zone humide (en dehors du sous-secteur UAb17). Des relevés complémentaires sont en cours afin d'en affiner les contours. Les évolutions du PLUI prévues à la présente mise en compatibilité n'affectent pas ce secteur.

Analyse des incidences de la mise en compatibilité

⊕ L'OAP modifiée renforce les exigences en matière de qualité écologique sur le quartier à travers la définition de nouvelles orientations, notamment : le développement de noues d'infiltration paysagères, de toitures végétalisées, la plantation de cœurs d'îlots et des espaces libres. Cela permettra également de favoriser le déplacement des espèces.

⊕ L'OAP modifiée prévoit également la préservation de la trame végétale du quartier en conservant certains arbres et alignements d'arbres existants repérés. Elle permet également la préservation des continuités écologiques avec un durcissement des orientations en matière d'implantation par rapport aux limites séparatives et entre les constructions.

⊖ La mise en compatibilité pourrait entraîner une légère perte d'espaces verts pour la partie actuellement en zone UDd qui passe dans le sous-secteur UAb17 modifiant ainsi le coefficient d'emprise au sol de 50% à 60%, avec une exception à 65% de la superficie du terrain dans une bande de 100m de large depuis les rails, et modifiant

également le coefficient de pleine terre (de 30% à 20%). Pour le secteur UAb17, le coefficient d'emprise est maintenu à 60%, avec une exception à 65% de la superficie du terrain dans une bande de 100 m de large depuis les rails les plus au sud de la voie de chemin de fer et sur toute la longueur de la zone UAB17 ; et de la réduction dans l'ancienne zone UDd). Cependant ces évolutions concernent une partie très limitée du site (l'ancienne zone UDd étant inférieure à 1 ha) et plusieurs règles réduisant la constructibilité impactant l'intégralité du secteur viennent contre balancer cette augmentation potentielle des emprises :

- Ⓡ Mise en œuvre d'un coefficient de pleine terre de 20%
- Ⓡ Des orientations et règles d'implantation renforcées permettant de limiter la constructibilité
- Ⓡ Un renforcement des orientations de qualité écologique dans l'OAP et des règles de préservation des éléments végétalisés d'intérêt repérés.

Aucune zone humide n'est impactée (hors sous-secteur).

E. Paysages, patrimoine naturel et bâti

Etat initial

La gare d'Epône-Mézière se trouve au cœur de grands paysages d'exception, emblématiques de son unité paysagère, la vallée de la Seine aval. Inscrit en fond de vallée, le site se trouve au pied des coteaux boisés caractéristiques du territoire, qui forment un horizon vert surplombant la commune au sud, support d'ambiances apaisées et naturelles.

Néanmoins, le grand paysage est marqué par des industries et infrastructures lourdes qui influencent fortement les ambiances : lignes à haute tension, cheminées de l'usine de Porcheville, l'A13 et les zones d'activités proches.

Le pôle gare se trouve à l'interface d'une diversité de tissus urbains qui ne dialoguent pas, entre zones d'activités économiques, espace agricole et tissu pavillonnaire. A l'échelle du site, des ruptures urbaines majeures existent du fait de la présence d'infrastructures et de leur franchissement.

Le site dispose néanmoins d'une trame végétale bien développée qui vient adoucir les ambiances urbaines : alignements d'arbres accompagnant les axes structurants, jardins privés en cœur de site, quelques arbres remarquables.



Analyse des incidences de la mise en compatibilité

⊕ Le projet de mise en compatibilité vise à améliorer la qualité architecturale et paysagère du quartier de gare et son insertion dans le territoire. En effet, à travers la modification du règlement, la mise en compatibilité va permettre d'harmoniser le front urbain du quartier, en travaillant sur des règles d'implantation appliquées à l'ensemble du quartier. Par ailleurs, l'OAP propose des orientations fines de composition urbaine et architecturale visant à préserver le tissu pavillonnaire proche et permettant de diversifier les gabarits. En effet,

elle prévoit de diversifier les hauteurs et les typologies des constructions avec des hauteurs comprises en R+1 et R+3+C principalement et quelques émergences ponctuelles et des formes urbaines diverses.

⊕ L'OAP prévoit également la préservation de la trame végétale du quartier en conservant certains arbres et alignements d'arbres existants. Elle permet également la préservation de la qualité paysagère avec un durcissement des orientations en matière d'implantation par rapport aux limites et des constructions entre elles. Ces éléments participeront à la préservation et à l'amélioration de la qualité paysagère du quartier.

⊕ L'OAP renforce par ailleurs les exigences sur l'insertion architecturale et urbaine du quartier. En effet, le document prévoit la diversification des hauteurs et des typologies des constructions sur le quartier ainsi que la qualité architecturale renforcée sur certains secteurs. L'OAP encadre ainsi les hauteurs en privilégiant un épannelage avec des hauteurs allant du R+1 et R+3+C et quelques émergences ponctuelles de R+4+C à R+6+C.

⊕ La mise en compatibilité permet une meilleure prise en compte de la perméabilité visuelle au sein du quartier en réduisant la hauteur des clôtures.

⊖ L'augmentation du coefficient d'emprise au sol et de la réduction du coefficient de pleine terre sur une partie du secteur pourrait avoir un impact négatif sur les espaces verts existants, toutefois ces modifications concernent 25% de la superficie totale du site environ, et sont très largement réduites par :

- Ⓡ Mise en œuvre d'un coefficient de pleine terre de 20%

- Ⓡ Orientations renforcées de traitement écologique dans l'OAP avec notamment la végétalisation des espaces libres et de recul, le choix des essences... et conservation d'éléments végétaux d'intérêt repérés.
- Ⓡ Des règles et orientations d'implantation permettant de limiter la constructibilité
- Ⓡ L'OAP prévoit la diversification des hauteurs et des typologies des constructions

C. Sols et sous-sol, déchets

Etat initial

Gestion des déchets

La Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise est compétente en matière de collecte et de traitement des déchets. La collecte des déchets ménagers est assurée par le Sepur à raison d'un ramassage par semaine. A l'échelle de la Communauté Urbaine, ce sont près de 270 kg/hab qui sont produits et 95% des déchets collectés font l'objet d'une valorisation énergétique au centre de valorisation énergétique à Carrières-sous-Poissy et à l'usine d'incinération des ordures ménagères de Guerville et de la chaleur au centre de stockage des déchets ultimes de Guitancourt.

Le quartier comprend un ancien bâtiment d'activités abandonné, qui peut représenter des matériaux de déconstruction à gérer.

Sols et sous-sols

Le secteur de projet comprend un site BASOL, correspondant à une pollution aux hydrocarbures, une ICPE (activité Turbomeca – démolie) et 4 sites BASIAS générant un risque de pollution des sols. Les sols du site de projet ont été pollués aux hydrocarbures par l'activité de l'entreprise Turbomeca, démolie à l'heure actuelle. Le site a été dépollué en 2016 par le propriétaire. Des investigations ont été

réalisées en avril et septembre 2018 et en avril et octobre 2019 afin d'estimer la qualité de cette dépollution.

Le rapport conclut sur la situation suivante compte tenu de l'Analyse des Risques Résiduels (ARR) de fin de travaux menée et considérant un usage futur du site de type industriel ou tertiaire :

- i. Les niveaux de risque calculés pour les futurs employés du site et les populations riveraines du site sont inférieurs aux valeurs de référence à la fois pour les effets à seuil et les effets sans seuil.
- ii. Ainsi, la qualité environnementale résiduelle du site est donc compatible avec un usage futur de type industriel ou tertiaire et l'état environnemental du sous-sol à l'angle nord-est du site TURBOMECA est compatible avec la présence d'habitations en son voisinage.

Des études complémentaires seront menées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet sur la qualité environnementale pour des usages résidentiels ou de bureaux sur l'ensemble du site de projet.

Par ailleurs une évaluation quantitative des risques sanitaires (EQRS) a été réalisée par GPS&O fin 2021/ début 2022 sur les terrains identifiés, par l'OAP de la mise en compatibilité, pour accueillir un équipement. Cette étude a conclu que, pour un usage projeté sensible d'école (primaire et maternelle) et suivant les hypothèses retenues, le risque par inhalation de composés volatils est acceptable pour les enfants scolarisés et adultes travaillant sur le site ».

Par ailleurs, les grandes infrastructures (voies ferrées, départementales et canalisations) à proximité du site de projet génèrent un risque lié au transport de matières dangereuses (hydrocarbures et gaz naturel notamment).

Analyse des incidences de la mise en compatibilité

⊕ L'OAP permet le maintien en place des sols en lien avec la végétalisation prévue. Le recul envisagé du front bâti permettra par ailleurs d'augmenter la part de pleine terre sur les parcelles concernées.

⊖ La mise en compatibilité pourrait avoir un impact négatif sur la production de déchets et sur les surfaces perméables du fait de l'augmentation du coefficient d'emprise au sol et de la réduction du coefficient de pleine terre. Toutefois celles-ci ne concernent qu'une partie limitée du secteur (environ 25% de la superficie totale du secteur largement destinés à des équipements publics) et est fortement contrainte par le durcissement des dispositions encadrant les espacements entre les bâtiments et vis-à-vis des limites de parcelle.

⊖ Ces emprises potentiellement plus importantes pourraient modifier les sols et les sous-sols (déblais de terres, fondations, ...), mais cet effet est annulé par les autres règles intégrées dans la mise en compatibilité :

- Ⓡ Mise en œuvre d'un coefficient de 20%
- Ⓡ Une collecte des déchets encadrée par le règlement du PLUi
- Ⓡ Des règles et orientations d'implantation permettant de limiter la constructibilité
- Ⓡ Des travaux soumis aux autorisations légales et faisant l'objet d'une étude d'impact

⊖ La mise en compatibilité précise les fonctions de la centralité gare en y proposant un équipement non-déterminé. Le règlement du secteur UAb permettait déjà l'implantation d'équipements sur ce secteur. Par ailleurs les études des risques sanitaires réalisées par GPS&O montrent qu'en cas d'implantation d'un équipement sensible, comme un groupe scolaire, sur le site identifié par l'OAP, la qualité des sols n'engendre pas de risque pour la santé.

D. Ressource en eau

Etat initial

Le territoire des communes d'Epône et de Mézières-sur-Seine est bordé par la Seine. La Seine est d'état chimique mauvais et écologique moyen, avec des objectifs fixés de bon état chimique en 2027 et de bon potentiel écologique en 2021.

La Mauldre traverse la commune d'Epône, du sud au nord à environ 850 mètres du secteur. Son état chimique est mauvais et son état écologique médiocre. Il est fixé des objectifs de bon état chimique et écologique pour 2027.

Les masses d'eau souterraines, nappe du Tertiaire du Mantois à l'Hurepoix, sont d'état chimique médiocre, mais elles présentent un bon état quantitatif depuis 2015.

L'usine de Mézières-sur-Seine gère le traitement des eaux usées des deux communes, avec une capacité de 10 833 EH pour 7 062 EH en 2018. Elle se trouve à environ 65% de sa capacité maximale. En ce qui concerne l'alimentation en eau potable, les communes d'Epône et de Mézières-sur-Seine sont alimentées par l'usine de Flins-sur-Seine, gérée par Véolia. Elle dispose d'une capacité 150 000 m³/j.

En termes de gestion des eaux pluviales, la commune d'Epône présente un fort enjeu lié à la nature unitaire des réseaux. La gestion des eaux pluviales sur le quartier de la gare est orientée uniquement vers les réseaux. Le site comprend actuellement de nombreuses surfaces imperméables, notamment des espaces de stationnement. Elles représentent près de 74 500 m², dont 31 000 m² sur le domaine public et 43 500 m² sur le domaine privé.

Analyse des incidences de la mise en compatibilité

⊕ L'OAP renforce les exigences sur la qualité paysagère et environnementale du quartier, en favorisant la présence d'espaces verts et l'infiltration sur les espaces publics végétalisés. Cela permettra d'améliorer les capacités d'infiltration des eaux pluviales sur certaines zones.

⊕ La qualité paysagère et environnementale renforcée dans l'OAP permettra de favoriser l'infiltration des eaux pluviales et donc de limiter les ruissellements. Les orientations de vigilance sur les usages projetés sur le site afin de ne pas impacter la qualité des ressources apporte également une nouvelle sécurisation du risque de pollution des sols et eaux (OAP).

⊖ La mise en compatibilité n'a pas d'impact sur l'infiltration et la rétention des eaux pluviales. La diminution potentielle des surfaces perméables, du fait de l'augmentation du coefficient d'emprise au sol et de la réduction du coefficient de pleine terre ne concerne qu'une partie très limitée du secteur (principalement la zone Ud d'1 hectare), et est compensée par une série d'autres provisions réduisant la constructibilité.

- Ⓡ Mise en œuvre d'un coefficient de 20%
- Ⓡ Des règles et orientations d'implantation permettant de limiter la constructibilité
- Ⓡ Le règlement du PLUi et l'OAP imposent le développement d'une gestion alternative des eaux pluviales, avec dans le cas d'un rejet aux réseaux un débit de rejet limité à 1L/s/ha
- Ⓡ Le règlement encadre par ailleurs la desserte des réseaux, et notamment l'eau potable et les eaux usées

E. Risques et nuisances

Etat initial

Risques naturels

Le site de projet est concerné par le TRI Métropole Francilienne « Evènement moyen » et par le PPRI de la Seine et de l'Oise sur l'ensemble du secteur, impliquant des règles particulières. Le PPRI de la Mauldre couvre par ailleurs la commune d'Epône.

La commune de Mézières-sur-Seine est également concernée par un PPRN Mouvements de terrain – R11.3 Cavités souterraines – Affaissements et effondrements, approuvé le 5 août 1986.

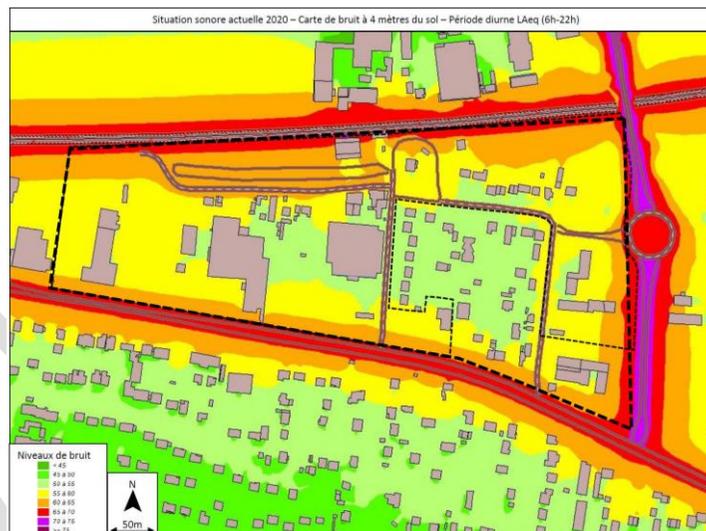
La partie est du secteur est par ailleurs soumise à un risque de mouvements de terrain aléa moyen.

Enfin, les nombreuses surfaces imperméables sur le quartier peuvent générer lors d'épisodes de forte pluie un ruissellement des eaux pluviales.

Nuisances sonores

Le site de projet est impacté par les nuisances sonores routières (60-70 dB(A)), avec à proximité l'autoroute A13, classée catégorie 1, et les départementales D113 et D130, classées catégorie 3.

Le trafic ferroviaire au nord est légèrement moins impactant avec des ambiances sonores comprises entre 55 et 65 dB(A). Actuellement classée catégorie 1, la voie ferrée accueillera un trafic ferroviaire plus important avec l'arrivée du prolongement du RER E, projet EOLE.



Extrait de l'étude acoustique menée au niveau du sous-secteur UAb17

Analyse des incidences de la mise en compatibilité

⊕ Le recul prévu des bâtiments sur certains secteurs permettra de limiter l'exposition des habitations aux nuisances sonores. L'OAP prévoit la végétalisation de cette marge de recul venant masquer partiellement la source des nuisances.

⊕ Par ailleurs le renforcement du développement des modes doux, ainsi que les orientations renforcées de la limitation des expositions à proximité des principales sources de bruit inscrites dans l'OAP contribueront à minimiser les nuisances sur le secteur.

⊖ La mise en compatibilité du PLUi n'ayant pas vocation à augmenter la densité déjà possible au PLUi, il a un impact nul sur les nuisances sonores auxquelles pourraient être exposés les nouveaux habitants, du fait d'une augmentation du coefficient d'emprise au sol et de la réduction du coefficient de pleine terre qui se limite à une petite partie du secteur et qui est contre balancée par le durcissement des règles d'implantation des bâtiments.

⊖ La mise en compatibilité précise les fonctions de la centralité gare en y proposant un équipement non-déterminé. Le règlement du secteur UAb permettait déjà l'implantation d'équipements sur ce secteur. Le projet de mise en compatibilité du PLUi n'a donc pas d'impact sur l'exposition potentielle de populations sensibles aux nuisances sonores. En cas d'implantation d'un équipement sensible, et en fonction de la distance aux sources des nuisances et de leur exposition réelle, les prescriptions du code de la construction imposent un renforcement de l'isolation acoustique, ainsi que celle de l'arrêté PPBE de la Préfecture des Yvelines du 16 avril 2019.

- Ⓡ Une augmentation du nombre de véhicules qui sera de fait contraint par la proximité d'une gare accueillant le prolongement du RER E
- Ⓡ L'OAP soutient et renforce le développement des modes actifs : cheminements, stationnements vélos...
- Ⓡ L'OAP prévoit une programmation limitant l'exposition des logements vis-à-vis des nuisances liées à la voie ferrée notamment (activité ou équipement) et une orientation des ouvertures en façades en cœur d'îlot prioritairement
- Ⓡ Mise en œuvre d'un coefficient de pleine terre de 20% et végétalisation des bandes de recul, qui garantissent la présence d'espaces végétalisés en recul ou cœur d'îlot qui contribueront la réduction des risques de ruissellement et à la préservation d'espaces calmes

- Ⓡ L'OAP demande par ailleurs « une attention particulière, au sein des terrains privés et emprises publiques, à l'adaptation des usages aux potentielles pollutions des sols et aux revêtements de sols afin de ne pas polluer l'eau et le sol » qui permettra d'adapter les usages accueillis de façon à ne pas contraindre davantage la ressource

F. Air, énergie, climat

Etat initial

Energie, climat

A l'échelle communale, la consommation énergétique finale d'Epône s'élève à 218 GWh en 2017 et celle de Mézières-sur-Seine à 160 GWh en 2017. Sur les deux communes, les consommations sont largement dominées par le secteur des transports routiers, suivi par le secteur résidentiel.

Le site de projet comprend environ 45 maisons individuelles, consommant environ 675 MWh (à raison de 15 MWh/an par maison individuelle). Par ailleurs, les zones d'activités et en particulier le supermarché Carrefour génèrent également des consommations, avec notamment des besoins en froid pour le supermarché Carrefour.

En 2017, la production d'énergie renouvelable est de 39 MWh pour Mézières-sur-Seine et de 133 MWh pour Epône. L'ensemble de cette production provient d'installations solaires photovoltaïques.

Actuellement urbanisé, le site de projet est déjà desservi par les réseaux de gaz et d'électricité et engendre de ce fait des consommations énergétiques.

Qualité de l'air

En 2014, AIRPARIF a réalisé un inventaire des émissions de polluants atmosphériques sur les communes d'Epône et de Mézières-sur-Seine pour l'année 2012.

Le trafic routier est la principale source d'émissions d'oxydes d'azote avec plus de 80% des émissions totales. Les secteurs résidentiels et tertiaires sont également très émetteurs avec des émissions dioxyde de soufre (63%) pour la commune d'Epône, et de composés organiques volatils non méthaniques (près de 35% pour chaque commune).

A l'échelle communale, la qualité de l'air sur les deux communes a été de bonne qualité en 2019 pendant 256 jours, de qualité moyenne pendant 90 jours et de très mauvaise qualité pendant 19 jours.

Analyse des incidences de la mise en compatibilité

⊕ L'OAP renforce les orientations de qualité environnementale, impose la végétalisation des espaces libres et de pleine terre permettant de limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

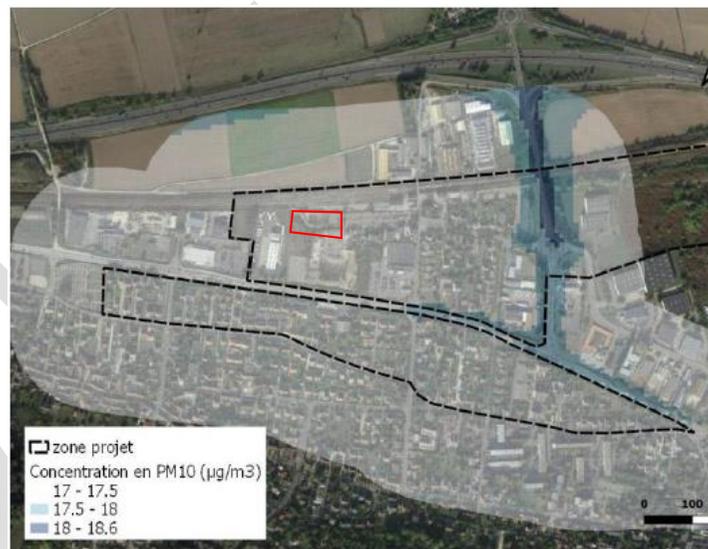
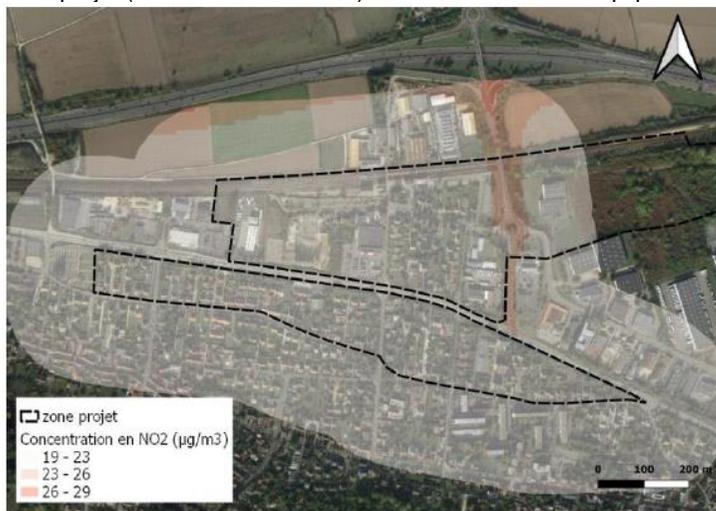
⊖ La mise en compatibilité du PLUi n'entraînera pas d'augmentation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre sous l'effet combiné des diverses modifications des règles et orientations d'emprises et de pleine terre et des modifications des règles et orientations d'implantation, de recul et d'orientations de formes urbaines qui s'équilibrent.

⊖ Pour les mêmes raisons, la mise en compatibilité n'aura pas d'effet sur la création d'îlot de chaleur urbain. La possible imperméabilisation engendrée par l'augmentation du coefficient d'emprise au sol et la réduction du coefficient de pleine terre est compensée par le durcissement des orientations d'implantation et de formes urbaines et la mise en place d'un coefficient de pleine terre à l'échelle de la totalité du sous-secteur UAb17

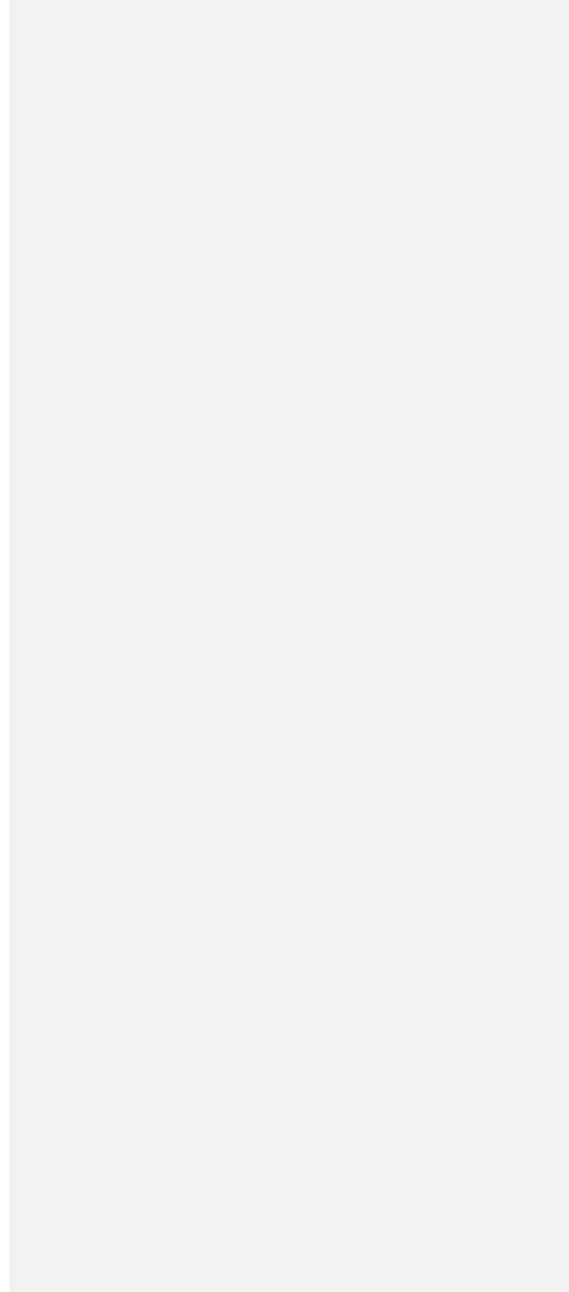
- Ⓡ Mise en œuvre d'un coefficient de pleine terre de 20%
- Ⓡ De nouvelles constructions qui devront respecter la nouvelle réglementation environnementale (RE 2020)
- Ⓡ Le règlement du PLUi exige l'application des principes du bioclimatisme
- Ⓡ L'OAP recommande la fonctionnalisation des toitures soit par l'installation de panneaux solaires, soit par des toitures végétalisées et la végétalisation des espaces libres et de pleine terre. Elle prévoit que les parkings ou bâtiments à usages commerciaux de plus de 500 m² d'emprise au sol favorisent une couverture de photovoltaïque de minimum 30% de la surface de leur toiture. Ces mesures favorisent le recours aux énergies renouvelables et limitent l'impact carbone du secteur.
- Ⓡ L'OAP recommande également de rechercher au maximum une approche bas carbone dans le choix des matériaux de construction et l'analyse de solutions de réemploi.

⊖ La mise en compatibilité précise les fonctions de la centralité gare en y proposant un équipement non-déterminé. Le règlement du secteur UAb permettait déjà l'implantation d'équipements sur ce secteur. Le projet de mise en compatibilité du PLUi n'a donc pas d'impact sur l'exposition potentielle de populations sensibles aux éventuelles pollutions de l'air existantes. Au regard des études d'évaluation des risques sanitaires menées par GPS&O, l'ensemble du site de projet a des concentrations en polluants atmosphériques mesurées inférieures aux seuils de la qualité de l'air.

Ci-dessous et ci-contre, les cartographies des concentrations en moyenne annuelle en NO2 et PM10 dans la bande d'étude en 2030 avec projet (source : IRIS Conseil) et la localisation de l'équipement



PROJET



V. LE CONTENU DE LA MISE EN COMPATIBILITÉ

A. Liste des pièces du PLUi impactées

Pièces du PLUi impactées	OUI/NON
Rapport de présentation	Oui Additif ajoutée 4.1
PADD	Non
OAP Commerce & Artisanat	Non
OAP de secteurs à Enjeux Métropolitains	Oui Ajout, zoom de secteur du quartier gare et ses abords
OAP de secteurs à Echelle Communale	Non
OAP Trame Verte & Bleue et Belvédères	Non
Partie 1 du Règlement : Définitions et dispositions communes	Oui, partie 0.2 et partie 1.4.4
Partie 2 du Règlement : Règlement de zones	Oui, règlement de zone UAb
Partie 3 du Règlement : Protection du patrimoine architectural, urbain et paysager	Non
Partie 4 du Règlement : Annexes du Règlement (ER partie 4.1 et Servitudes de Localisation partie 4.3)	Oui: plan de zonage Oui liste emplacements réservés (ER) et liste des servitudes de localisation
Partie 5 du Règlement : Dispositions graphiques	Oui
Annexes – Partie 1 – Liste des SUP	Sans objet
Annexes – Partie 2 – R.151-52	Sans objet
Annexes – Partie 3 - R.151-53	Sans objet
Annexes – Partie 4 – Documents à titre d'information complémentaire	Sans objet

B. Changements apportés

1. Tableau des superficies des zones

Lignes modifiées :

Zone urbaine		
	Surfaces actuelles	Projet de modification
UAb	138,9	127,4
UAb17	0	12,5
UDd	623,7	622,7

2. Titre III Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) - Partie 2 : OAP de secteurs à enjeux métropolitains Avant/après des documents du PLUi par partie concernée :

OAP - AVANT

5 - LE QUARTIER GARE D'ÉPÔNE - MÉZIÈRES

Situées dans les plaines de bord de Seine, les villes d'Épône et de Mézières-sur-Seine profitent d'un cadre paysager remarquable avec des vues sur les coteaux. La proximité de la Seine et de la Mauldre offre des paysages variés et les terres agricoles exploitées de la plaine alluviale, dans la partie nord de ces deux villes confèrent à ce territoire un caractère champêtre. Le quartier de la gare est marqué par une logique monofonctionnelle et des infrastructures infranchissables pour le piéton. La réalisation d'un nouveau quartier à proximité de la gare doit permettre de créer une polarité mixte, intense au cœur de ce grand paysage préservé (coteaux boisés, vallée de la Seine, confluence Seine-Mauldre).

La gare d'Épône - Mézières desservie par les lignes de transilien J et N, permettant de rejoindre respectivement les gares de Paris Saint Lazare et Montparnasse, bénéficiera dès 2024 d'une nouvelle connexion à la métropole du Grand Paris grâce à la mise en service du RER E.

Offrant de nouveaux lieux de dessertes stratégiques (La Défense, Porte Maillot), le projet EOLE améliorera l'accessibilité à la métropole francilienne avec une liaison directe, plus rapide et mieux interconnectée à l'ouest parisien (nouveaux arrêts à Nanterre-la-Folie, la Défense et Porte Maillot), et une fréquence de passage des trains accrue. Cette attractivité nouvelle appelle à un réaménagement du quartier de gare « Épône-Mézières ».

L'aménagement du pôle gare offrira les agréments nécessaires aux voyageurs, dans la perspective d'un pôle gare qui n'est plus uniquement un lieu de transit, mais qui devient un lieu habité et animé pouvant accueillir services, commerces de proximité, espace de travail partagé, etc.

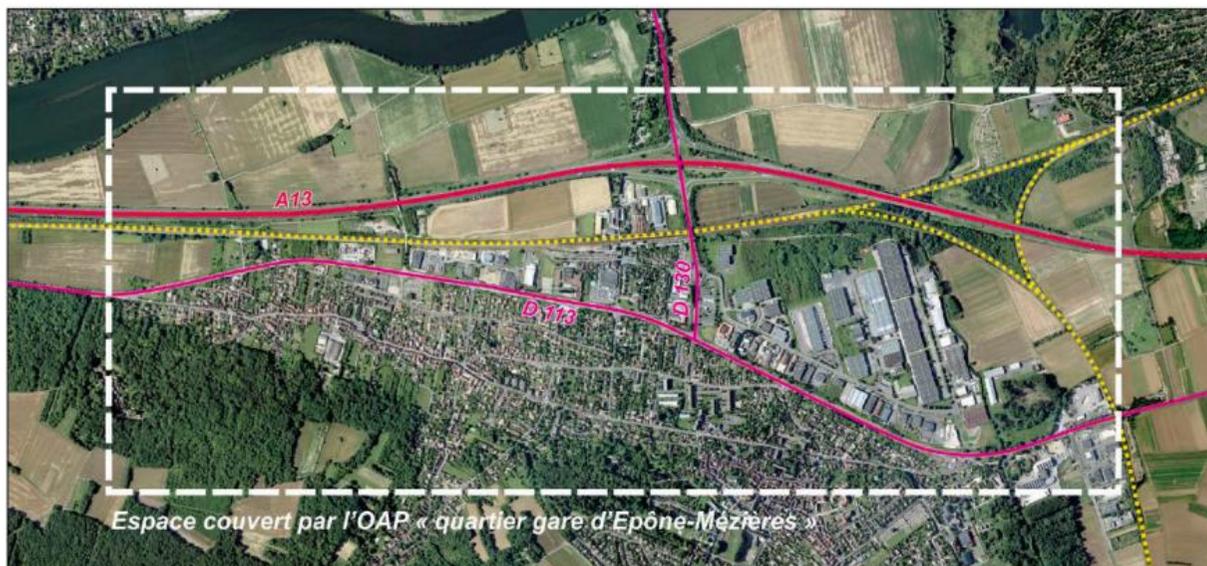
Carrefour des mobilités, le nouveau pôle gare devra articuler au mieux les différents modes de déplacements et interconnecter les lignes de transports existantes et à venir.

Il s'agit d'offrir une intermodalité optimale entre train et gare routière, voire des nouveaux services de la mobilité et l'interconnexion avec l'autoroute A13, mais aussi d'engager un rabattement vers les modes doux, offrant des espaces publics et des parcours « modes doux » lisibles et accueillants depuis les centre-bourgs.

En complément du renforcement de l'offre résidentielle dans les centres bourgs d'Épône et de Mézières, des logements seront créés à proximité immédiate de la gare via des programmes mixtes, associés à des aménagements contribuant à l'amélioration du cadre de vie (espaces publics de qualité, maillage viaire renforcé, transformation en boulevard urbain de la section de la RD113 traversant le quartier).

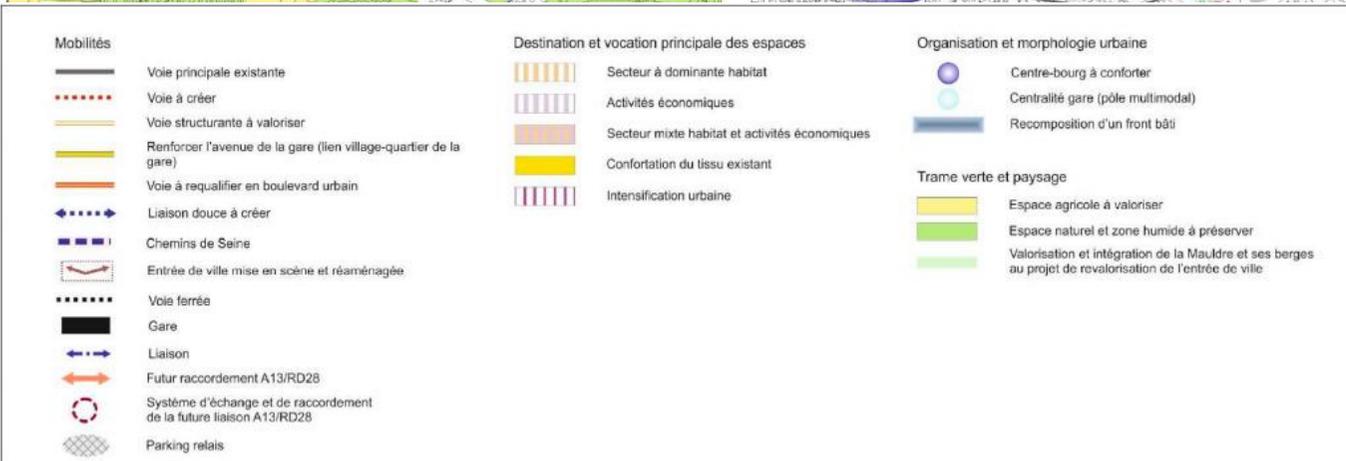
Une redynamisation du pôle économique (aujourd'hui organisé en trois zones d'activités comprenant de nombreuses friches), situé à proximité du futur pôle gare, et de ses abords, lui permettra de bénéficier pleinement de son accessibilité renforcée, mais aussi d'une bonne intégration dans un véritable quartier urbain.

Les centres-bourgs d'Épône et de Mézières se situant à moins de 1,5 km du pôle gare, il serait profitable d'améliorer les liaisons depuis ces cœurs de ville vers la gare pour en faciliter l'accès aux usagers. Cependant, la RD113 constitue aujourd'hui un obstacle majeur entre les centralités historiques et la gare. Il convient donc de la réaménager par l'apaisement de la voie et la pacification des carrefours. Il s'agit d'un prérequis indispensable à la confortation des centres-bourgs et à la création d'une nouvelle centralité d'échelle métropolitaine.



Quartier gare d'Épône Mézières – schéma des orientations

LE QUARTIER GARE D'ÉPÔNE - MÉZIÈRES - SCHÉMA DES OAP



LE QUARTIER GARE D'ÉPÔNE - MÉZIÈRES - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

Cette OAP a pour objectif de profiter de l'arrivée du RER EOLE pour développer une nouvelle centralité à proximité de la gare au travers de la réalisation d'un quartier mixte, où se développeront de l'activité économique, notamment tertiaire, mais également productive, de commerce et de service. La nouvelle offre de logements adaptés, la restructuration de l'armature commerciale de proximité et l'affirmation d'un pôle d'échanges multimodal feront de ce quartier un espace complémentaire des centres-bourgs d'Épône et de Mézières-sur-Seine qui sont à conforter.

Une meilleure connexion de la gare avec les deux villes par la requalification et la création de liaisons nord-sud permettra aux utilisateurs actuels et futurs d'accéder à la gare dans des conditions plus sécurisées et agréables. La pacification de la RD 113, et la diversification du tissu alentour de cet espace multifonctionnel créeront un lien morphologique et viaire permettant une meilleure intégration du quartier gare avec les deux communes.

Les orientations par thème

L'organisation urbaine et la destination des espaces

L'aménagement du quartier de gare se réalisera notamment à travers le développement d'une offre résidentielle complémentaire aux programmes des centres-bourgs d'Épône et de Mézières-sur-Seine, dont la proximité au pôle gare autorisera des formes urbaines plus dense que le tissu existant. Cette nouvelle offre résidentielle sera intégrée à des programmes mixtes accueillant également activités, services et commerces. Le quartier offrira des typologies diversifiées, orientées vers la qualité du confort d'habiter et vers une très bonne conception bioclimatique (espaces extérieurs et appartements traversants à partir du T2, travail sur les vues, les espaces extérieurs, des toitures végétalisées, l'accessibilité éventuelle des toits terrasses...).

Un linéaire commercial à conforter fonctionne en synergie avec la gare routière et la gare. Plus généralement, les RDC « actifs » sont privilégiés. Ainsi tous les programmes neufs offriront un minimum de 3,5 m de hauteur sous plafond des rez-de-chaussée quelle que soit leur destination préservant ainsi la possibilité de leur mutabilité vers du commerce, des services ou autres activités. Une attention particulière est mise à œuvre quant à la qualité de la composition des façades : limitation du nombre d'entrées de portes de garages ainsi que des locaux techniques pour les linéaires commerciaux à conforter, transparence des halls, etc...

Bénéficiant d'une accessibilité renforcée, de l'activité tertiaire pourra se développer au pied de la gare et dans son environnement proche (commerces, services, coworking, hôtel etc.).

Ces nouvelles opérations se feront parallèlement à la confortation du tissu pavillonnaire situé au sud de la RD 113. De part et d'autre de la RD113 le front bâti sera recomposé, participant à la requalification de la route départementale. En rives sud, les opérations nouvelles veilleront à une insertion qualitative des constructions permettant d'assurer la transition avec le tissu pavillonnaire.

Le quartier de gare relève de la zone des nouvelles centralités du PLU. En cohérence avec l'existant, le gabarit des constructions sera généralement limité à du R+3 étages avec des possibilités d'émergence ponctuelles.

L'organisation viaire et les déplacements

Un mail structurant en sortie de gare et la création d'une façade commerciale renforceront le caractère fonctionnel et l'agrément de ce pôle multimodal. L'espace public central et animé du quartier est intimement lié à la pratique de la mobilité dans le quartier : il s'agit d'un espace confortable pour les modes doux, permettant la circulation des flux liés au pôle gare et l'accès aux services et commerces. Cet espace public structurant offre, dans une ambiance végétalisée, des espaces agréables, des vues sur le grand paysage.

Une voie traversante de la ZAE de la couronne des prés pourra être créée afin d'en renforcer l'accessibilité ainsi que des liens entre les quartiers nord et sud d'Épône et de Mézières-sur-Seine. La pacification des carrefours de la RD 113 facilitera les franchissements, réduisant ainsi les temps de parcours des piétons et des cycles, vers la gare depuis les centres-bourgs. La requalification de la RD113 en boulevard urbain paysagé et pacifié dans le segment constituant l'interface du futur pôle gare et du bourg de Mézières-sur-Seine, offrira un nouvel environnement favorable à une plus grande fréquentation et à la diversification des usages dans l'espace public qui participent de la vie urbaine. Elle constitue un préalable à l'aménagement du quartier de gare dans son ensemble. En complément, des liaisons douces sont à aménager entre les centres-bourgs et la gare et entre le parc d'activités des Ardilles et la gare. La nouvelle passerelle PMR permettra d'accéder aux quais, la passerelle existante étant confortée dans son rôle de liaison interurbaine.

D'une manière générale, le futur quartier de gare intégrera les circulations des modes actifs par des aménagement piétons et cyclables suffisamment dimensionnés et sécurisés.

Les opérations d'aménagement urbain et de requalification des espaces publics du carrefour situé au croisement de la RD113 et la RD130 structureront l'espace comme marqueur de l'entrée de ville. La liaison avec le secteur de la Couronne des prés sera plus aisée et sécurisée.

Le développement d'une offre de stationnement à proximité du pôle multimodal, lui assurera un fonctionnement performant. Le parking relais peut accueillir des offres de services concourant à une meilleure mobilité ou à son animation.

Les entrées de villes, indiquées sur le schéma de l'OAP seront à requalifier afin d'améliorer l'arrivée dans l'agglomération.

Le projet d'échangeur A13-RD28 devra être intégré au projet de rabattement vers la gare et à la volonté d'améliorer l'accessibilité au nouveau quartier.

Plus généralement, le partage modal de la chaussée au sein du quartier de gare tend à éviter les flux liés au parking relais en cœur de quartier, et favorise le rabattement vers les modes doux et les transports en commun.

La qualité paysagère et environnementale

Ce territoire présente un certain nombre d'aménités participant au charme local. La proximité avec la Mauldre et la Seine est un atout paysager et écologique fort à prendre en compte dans les projets.

Les berges de la Mauldre et de la Seine sont des éléments paysagers et environnementaux importants devant être valorisés et préservés. Les cônes de vues vers les coteaux et vers la vallée de la Seine sont à conserver, et l'accessibilité à cette trame bleue facilitée.

Les cœurs d'îlots sont végétalisés et facilitent l'infiltration des eaux pluviales.

Les clôtures végétales sont favorisées et des essences locales sont choisies (multistrates).

Dans les zones d'activités économiques, il conviendra de privilégier la récupération et le traitement des eaux pluviales dans des bassins de captage et d'infiltration dans l'esprit de noues. Les toits des bâtiments sont des espaces privilégiés pour l'installation de panneaux photovoltaïques.

Ce territoire se situe à proximité des zones de captages d'eau, une attention particulière sera donc à adopter afin de ne pas polluer l'eau et le sol.

OAP – APRES :

Les schémas et illustrations sont modifiées, les modifications dans le texte sont notifiées en surlignage jaune

5 - LE QUARTIER GARE D'ÉPÔNE – MÉZIÈRES

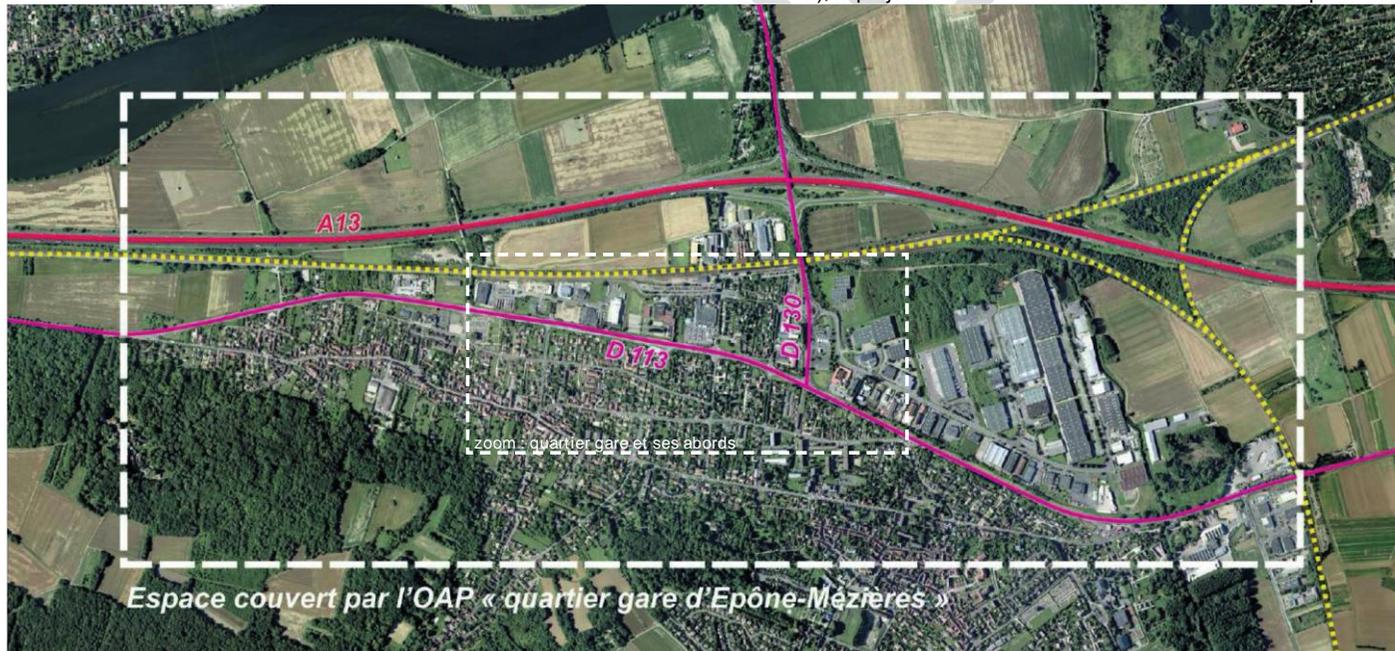
Présentation du secteur

Situées dans les plaines de bord de Seine, les villes d'Épône et de Mézières-sur-Seine profitent d'un cadre paysager remarquable avec des vues sur les coteaux. La proximité de la Seine et de la Mauldre offre des paysages variés et les terres agricoles exploitées de la plaine alluviale, dans la partie nord de ces deux villes confèrent à ce territoire un caractère champêtre. Le quartier de la gare est marqué par une logique monofonctionnelle et des infrastructures infranchissables pour le piéton. La réalisation d'un nouveau

quartier à proximité de la gare doit permettre de créer une polarité mixte, intense au cœur de ce grand paysage préservé (coteaux boisés, vallée de la Seine, confluence Seine-Mauldre).

La gare d'Épône - Mézières desservie par les lignes de transilien J et N, permettant de rejoindre respectivement les gares de Paris Saint Lazare et Montparnasse, bénéficiera dès 2024 d'une nouvelle connexion à la métropole du Grand Paris grâce à la mise en service du RER E.

Offrant de nouveaux lieux de dessertes stratégiques (La Défense, Porte Maillot.), le projet EOLE améliorera l'accessibilité à la métropole francilienne



avec une liaison directe, plus rapide et mieux interconnectée à l'ouest parisien (nouveaux arrêts à Nanterre-la-Folie, la Défense et Porte Maillot), et une fréquence de passage des trains accrue. Cette attractivité nouvelle appelle à un réaménagement du quartier de gare « Epône-Mézières ».

L'aménagement du pôle gare offrira les agréments nécessaires aux voyageurs, dans la perspective d'un pôle gare qui n'est plus uniquement un lieu de transit, mais qui devient un lieu habité et animé pouvant accueillir services, commerces de proximités, espace de travail partagé, etc. Carrefour des mobilités, le nouveau pôle gare devra articuler au mieux les différents modes de déplacements et interconnecter les lignes de transports existantes et à venir.

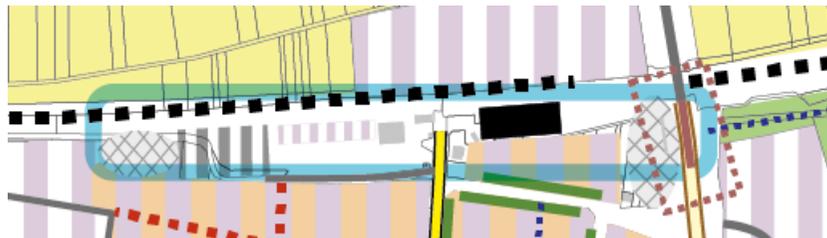
Il s'agit d'offrir une intermodalité optimale entre train et gare routière, voire des nouveaux services de la mobilités et l'interconnexion avec l'autoroute A13, mais aussi d'engager un rabattement vers les modes doux, offrant des espaces publics et des parcours « modes doux » lisibles et accueillants depuis les centre-bourgs.

En complément du renforcement de l'offre résidentielle dans les centres bourgs d'Epône et de Mézières, des logements seront créés à proximité immédiate de la gare via des programmes mixtes, associés à des aménagements contribuant à l'amélioration du cadre de vie (espaces publics de qualité, maillage viaire renforcé, transformation en boulevard urbain de la section de la RD113 traversant le quartier).

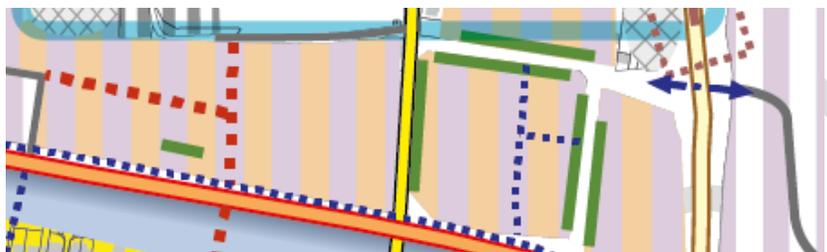
Une redynamisation du pôle économique (aujourd'hui organisé en trois zones d'activités comprenant de nombreuses friches), situé à proximité du futur pôle gare, et de ses abords, lui permettra de bénéficier pleinement de son accessibilité renforcée, mais aussi d'une bonne intégration dans un véritable quartier urbain.

Les centres-bourgs d'Épône et de Mézières se situant à moins de 1,5 km du pôle gare, il serait profitable d'améliorer les liaisons depuis ces cœurs de ville vers la gare pour en faciliter l'accès aux usagers. Cependant, la RD113 constitue aujourd'hui un obstacle majeur entre les centralités historiques et la gare. Il convient donc de la réaménager par l'apaisement de la voie et la pacification des carrefours. Il s'agit d'un prérequis indispensable à la confortation des centres-bourgs et à la création d'une nouvelle centralité d'échelle métropolitaine.

Modifications apportées au schéma des orientations du quartier gare d'Épône Mézières



- Précision de la localisation du pôle d'échange multimodal
- Précision sur la destination et vocation principale de espaces attenants au pôle d'échange multimodale
- Ajout d'un traitement spécifique d'entrée de ville pour la RD130
- Ajout d'un équipement public

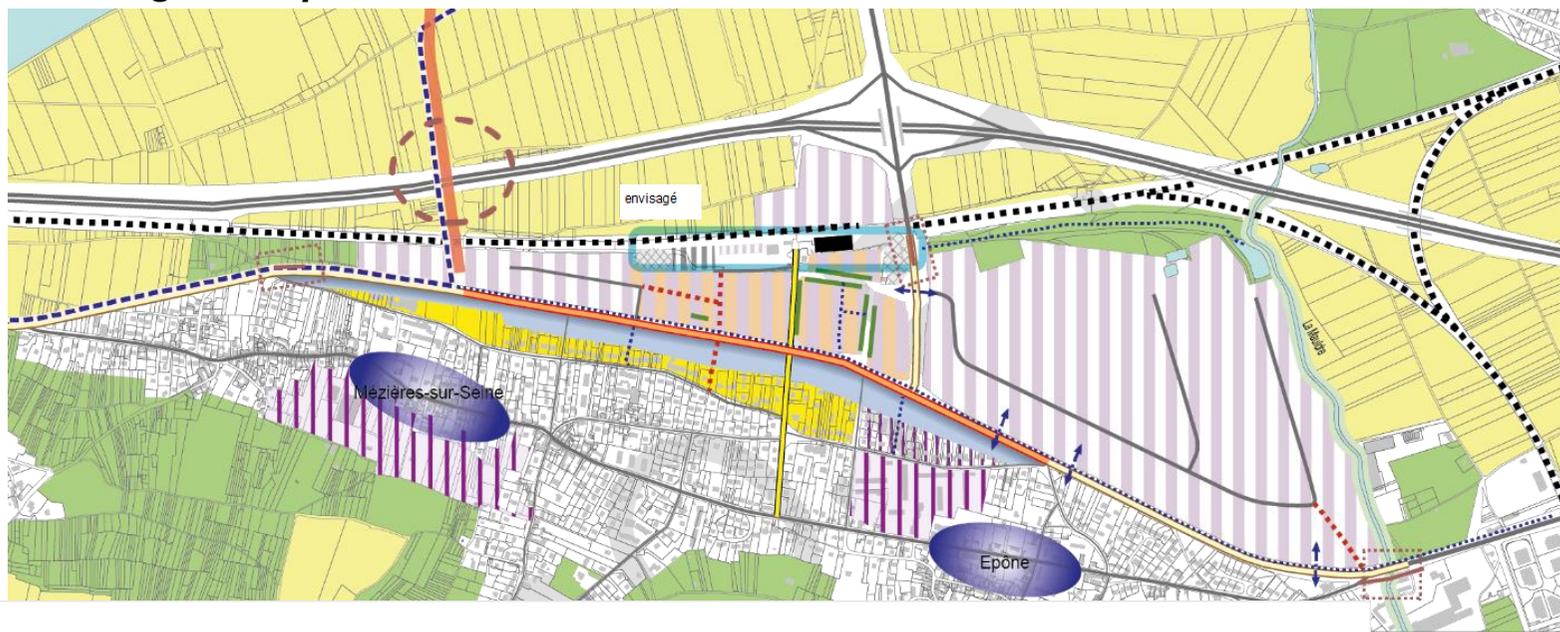


- Précision sur la destination et vocation principale de espaces
- Précision sur les alignements d'arbres à conserver
- Ajout de trames viaires et piétonnes



- Précision sur l'intensification urbaine ou la confortation du tissu existant au sud de la RD113
- Ajout de trames viaires et piétonnes

Quartier gare d'Epône Mézières – schéma des orientations :



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Voie structurante à valoriser
- Renforcer l'avenue de la gare (lien village-quartier de la gare)
- Voie à requalifier en boulevard urbain
- Liaison douce à créer
- Chemins de Seine
- Entrée de ville mise en scène et réaménagée
- Voie ferrée
- Gare
- Liaison
- Futur raccordement A13/RD28
- Système d'échange et de raccordement de la future liaison A13/RD28
- Parking relais

Destination et vocation principale des espaces

- Secteur à dominante habitat
- Activités économiques
- Secteur mixte habitat et activités économiques
- Confortation du tissu existant
- Intensification urbaine
- Equipement public envisagé

Organisation et morphologie urbaine

- Centre-bourg à conforter
- Centralité gare (pôle multimodal)
- Recomposition d'un front bâti

Trame verte et paysage

- Espace agricole à valoriser
- Espace naturel et zone humide à préserver
- Valorisation et intégration de la Mauldre et ses berges au projet de revalorisation de l'entrée de ville
- Aligement d'arbres à préserver

Quartier Gare d'Épône-Mézières et son zoom – les orientations

Les enjeux et intentions du projet

Cette OAP à enjeux métropolitains n°5 et son zoom à l'échelle du secteur gare et ses abords ont pour objectif de préciser les enjeux et orientations d'aménagement liés au développement du quartier de gare d'Épône-Mézières. Le projet de quartier de gare en lui-même s'étend depuis les voies ferrées au nord et jusqu'aux rues de la Vallée et des deux frères Laporte au sud, mais son développement a des impacts qui s'étendent au-delà, jusqu'aux centres-bourgs.

L'optimisation des fonctions multimodales devra se faire en harmonie avec l'émergence d'un nouveau quartier, véritable lieu de vie où la mixité engendrera l'intensification des usages et permettra l'amélioration du cadre de vie : construction de nouveaux logements ; renforcement des activités économiques ; restructuration de l'armature commerciale et de services de proximité ; nouveaux équipements et espaces publics

Une meilleure connexion de la gare avec les deux villes par la requalification de la RD113 et la création de liaisons nord-sud permettra aux utilisateurs actuels et futurs d'accéder à la gare dans des conditions plus sécurisées et agréables, ainsi qu'une meilleure intégration du quartier gare avec les deux communes.

Ce nouveau quartier se positionnera comme une polarité complémentaire des centres-bourgs d'Épône et de Mézières-sur-Seine qui sont à conforter notamment par le renforcement de leur offre résidentielle et la redynamisation de leur offre commerciale.

La qualité de son architecture et de ses aménagements doit permettre au nouveau quartier de gare de s'intégrer dans le grand paysage des coteaux boisés et de la vallée de Seine et Mauldre. En faisant le lien avec la qualité résidentielle et villageoise des bourgs d'Épône et Mézières, l'architecture du nouveau quartier de gare assurera son intégration au tissu existant et offrira une porte d'entrée qualitative aux deux bourgs.

Les orientations par thème

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Le quartier de gare accueillera une programmation mixte comportant résidentiel, activités, services et commerces, équipements et espaces publics. Le quartier offrira des typologies diversifiées, allant de la maison individuelle groupée, aux logements intermédiaires et petits collectifs.

Au Nord de la RD 113, les objectifs de cette OAP visent la réalisation de 30 % logements sociaux (15% locatifs sociaux et 15% de logements en accession à la propriété abordable - par exemple Bail Réel Solidaire ou Prêt social Location-Accession), à l'échelle du quartier.

Au Sud de la RD 113, les objectifs de cette OAP visent la réalisation de 30 % logements sociaux (15% locatifs et 15% de logements en accession à la propriété abordable – par exemple Bail Réel Solidaire ou Prêt social Location-Accession), à l'échelle du quartier, en s'appliquant de préférence à des opérations de plus de 12 logements.

Au nord, à l'est et l'ouest du secteur gare, dans les ZAE Pélican, Ardilles et Couronnes des Prés, la destination des constructions existantes est à vocation dominante économique.

Un linéaire commercial à conforter le long de l'avenue de la gare fonctionne en synergie avec la station de bus et la gare SNCF et anime le lien vers les centres-bourgs. Les RDC « actifs », en pied d'immeubles de logements, sont privilégiés sur l'avenue de la gare, le cours et la place de la gare. Bénéficiant de l'attractivité du pôle gare et d'une accessibilité renforcée, de l'activité tertiaire pourra se développer au pied de la gare et dans son environnement proche (commerces, services, coworking, hôtel etc.).

De part et d'autre de la RD113, le front bâti sera recomposé, accueillant du logement collectif afin de marquer l'entrée dans un tissu urbain dense et participant à la requalification de la route départementale en boulevard urbain. Au sud de la RD113, les espaces végétalisés constructibles situés au centre des îlots, accueillant des petits collectifs assureront la transition avec le tissu pavillonnaire à conforter sur les rues de la Vallée. Sur ces îlots, une attention particulière devra être apportée à la qualité architecturale et paysagère afin d'assurer une transition harmonieuse avec le tissu pavillonnaire situé au

sud. Sur la commune d'Epône, au sud de la RD113 et à l'est de la rue Renard Benoit, les îlots desservis par la rue des deux frères Laporte, deviennent une zone d'intensification urbaine.

L'organisation viaire et les déplacements

➤ Espaces publics en cœur de quartier

Un mail structurant en sortie de gare et la création d'une façade commerciale le long de l'avenue de la gare renforceront le caractère fonctionnel et l'agrément de ce pôle multimodal. L'espace public central et animé du quartier est intimement lié à la pratique de la mobilité dans le quartier : il s'agit d'un espace partagé confortable pour les modes doux, permettant la circulation des flux liés au pôle gare et l'accès aux services, commerces et équipements. Cet espace public structurant offre, dans une ambiance végétalisée, des espaces agréables, des vues sur le grand paysage.

➤ Trame viaire interne et externe

D'une manière générale, le futur quartier de gare intègrera les circulations des modes actifs par des aménagements piétons et cyclables suffisamment dimensionnés et sécurisés. Le partage modal de la chaussée au sein du quartier de gare et le schéma de circulation tend à éviter les flux liés au parking relais en cœur de quartier, et favorise le rabattement vers les modes doux et les transports en commun.

Deux voies traversantes, une nord-sud et une est-ouest, dans le prolongement de la rue des maraichers de la ZAE Pélican, seront créées afin d'en renforcer l'accessibilité au pôle gare. Des liaisons douces seront aménagées entre les centres-bourgs et la gare et entre le parc d'activités des Ardilles et la gare. Sont envisagées deux liaisons piétonnes traversant les îlots au sud de la RD113 et une nouvelle voie au droit de la nouvelle voie Nord-sud du quartier Gare.

La nouvelle passerelle PMR permettra d'accéder aux quais, la passerelle existante étant confortée dans son rôle de liaison interurbaine. La liaison avec le secteur de la Couronne-des-prés pourra être aménagée et facilitée.

➤ Requalification de la RD113 en boulevard urbain

Sur le segment constituant l'interface du futur pôle gare et des bourgs d'Epône et Mézières-sur-Seine, la requalification de la RD113 en boulevard urbain

paysagé et pacifié offrira un nouvel environnement favorable à une plus grande fréquentation et à la diversification des usages dans l'espace public, facteur déterminant d'intensification de la vie urbaine. Cela constitue une condition essentielle à l'aménagement du quartier de gare dans son ensemble. La pacification des carrefours facilitera les franchissements, réduisant ainsi les temps de parcours des piétons et des cycles vers la gare, depuis les centres-bourgs.

Les opérations d'aménagement urbain et de requalification des espaces publics du carrefour situé au croisement de la RD113 et la RD130 ainsi que celui du sentier des gravois et de la RD113 structureront l'espace comme marqueurs de l'entrée dans le quartier de gare, dans le prolongement des entrées de ville plus en amont sur la RD113. Ces entrées de villes, indiquées sur le schéma de l'OAP, seront à requalifier afin d'améliorer l'arrivée dans l'agglomération.

Le projet d'échangeur A13-RD28 devra être intégré au projet de rabattement vers la gare et à la volonté d'améliorer l'accessibilité et la bonne intégration du nouveau quartier au tissu urbain des deux bourgs.

➤ Stationnements

Le stationnement sur les terrains se fera de préférence dans l'emprise des constructions avec possibilité de mutualisation entre plusieurs opérations contiguës. Quelques poches de stationnement en surface en nombre limité pourront être admises suivant les besoins d'une activité commerciale en rdc. Ces stationnements en surface seront de préférence traités en revêtements perméables pour favoriser l'infiltration.

➤ Desserte

Les terrains du quartier de gare au nord de la RD113 privilégieront tous une desserte depuis l'Avenue de la gare, le Bd Renard-Benoit et les nouvelles voies créées. Les accès aux terrains de l'îlot Renard Benoit, ceinturé par l'Avenue de la Gare, le Bd Renard Benoit et la RD113, se feront en préservant l'implantation des entrées charretières existantes, au nord et à l'est, afin de tenir compte des alignements d'arbres à préserver sur la voie publique.

Au sud de la RD113, les nouvelles liaisons piétonnes et véhicules permettront de fragmenter les îlots trop massifs, et ainsi de faciliter la desserte des terrains en front de route départementale depuis ces voies nouvelles, la rue des Gravois, des Lilas, de la Vallée et des deux frères Laporte.

Les terrains au sud de la RD113 privilégieront de préférence un accès piéton depuis la RD 113 par des dispositifs de portillons intégrés à la clôture ou par des halls d'entrée traversants.

La composition et la morphologie urbaine

Le quartier de gare relève de la zone des nouvelles centralités du PLUi. En accord avec les objectifs de développement durable du SDRIF et du PADD de la communauté urbaine GPS&O, la proximité du pôle gare requiert des formes urbaines plus denses que le tissu urbain existant actuellement sur le secteur. L'accroissement de la densité globale à l'échelle du quartier sera en cohérence avec la densité moyenne des centres-bourgs historiques tout en offrant de larges espaces de pleine terre.

Le quartier offrira des typologies variées, avec des épannelages diversifiés, orientées vers la qualité du confort d'habiter (travail sur les vues, accessibilité à la toiture, qualité paysagère : espaces extérieurs végétalisés, toitures végétalisées, etc.) et vers une intégration des principes bioclimatiques dans le cadre des nouvelles constructions (appartements traversants, ...). Afin d'assurer la qualité d'habiter, les appartements traversants ou à double orientation sont souhaités à partir du T3. Les T2 et T1 mono-orientés ne sont pas souhaités au nord. Les cuisines ventilées et éclairées naturellement sont privilégiées.

Les constructions de type collectifs sont isolées les unes des autres mais disposées à l'alignement dans un ordre discontinu avec pignon ou façade à l'égout sur rue. Leur implantation favorisera la composition d'un front bâti fragmenté sans créer un linéaire monotone dans le paysage urbain, selon le schéma des orientations des typologies et hauteurs.

Les constructions d'habitation intermédiaires seront de types plots qui s'apparenteront à de grandes maisons compactes offrant des jardins privatifs en RDC et des larges terrasses gradinées en R+1 et R+2.

Les logements individuels groupés seront de type maisons implantées en mitoyenneté partiellement ou totalement. Un recul d'au moins 5 m depuis la voie publique sera privilégié pour aménager une petite cour. La place de la voiture sera conçue dans le corps du bâtiment. Des toitures à pente seront privilégiées pour cette forme urbaine.

Les programmes neufs privilégieront un minimum de 3,5 m de hauteur sous plafond des rez-de-chaussée, préservant ainsi la possibilité de leur mutabilité vers du commerce, des services ou autres activités.

► **Au nord de la RD113**, les constructions auront des formes urbaines, des principes d'implantations et des hauteurs variées selon les orientations du schéma des orientations des typologies et hauteurs ci-après.

Typologie de logements : Trois formes urbaines sont envisagées : de type collectifs, individuels groupés, et intermédiaire selon le schéma des orientations des typologies et hauteurs.

Implantations : Les immeubles de type collectifs seront de préférence principalement implantés à l'alignement, sur la RD 113 et aux angles des voies, ainsi qu'en retrait des limites séparatives.

L'habitat de type individuel groupé sera de préférence implanté aux franges nord et est de l'îlot Renard Benoit. Cette typologie pourra s'implanter en limites séparatives des deux côtés, selon le schéma des orientations des typologies et hauteurs.

L'habitat de type intermédiaire sous forme de plots est principalement implanté au centre des îlots, au sein d'espaces de pleine terre végétalisés, de manière à ménager des vues lointaines.

Des retraits des constructions sont privilégiés selon les orientations figurant dans le zoom du secteur gare et ses abords, le long de certaines voies.

La distance entre deux constructions sur un même terrain est d'au moins $D = H_f/2$ en cas de façade comportant des baies secondaires en vis-à-vis. L'objectif est d'éviter les vis-à-vis directs entre pièces principales et pièces secondaires. Dans le cas où des baies principales sont en vis-à-vis, la distance privilégiée est d'au moins $D = H_f$. Au sein de l'îlot Renard Benoit (encadré par l'avenue de la gare, le bd Renard Benoit et la RD113), afin de préserver une continuité verte existante, une distance minimale d'environ 12m entre bâtiments sera privilégiée.

► **Hauteurs maximales des constructions privilégiées** : Le quartier gare au nord de la RD113, relève de la zone des nouvelles centralités du PLU. En cohérence avec l'existant, on privilégiera des gabarits de constructions variés allant du R+1 au R+3+C avec des émergences ponctuelles allant du R+4+C au R+6+C selon le schéma des orientations des typologies et hauteurs. Les derniers étages des constructions pourront être traités avec des retraits d'attique, en ménageant des terrasses généreuses et jardinées, éclairées au sud.

► **Au sud de la RD113**, les constructions auront des formes urbaines, des principes d'implantations et des hauteurs variées mais moindre qu'au Nord de la RD113.

Typologie de logements : Deux formes urbaines sont envisagées : de type collectif, et des plots intermédiaires, sans pignon avenue.

► **Implantations** : la composition urbaine privilégiée consiste en une alternance de petits collectifs alignés sur la limite publique et de plots intermédiaires en recul d'au moins 5 m. Leur implantation favorisera la composition d'un front bâti fragmenté, permettant des vues vers les cœurs d'îlots végétalisés, sans créer un linéaire monotone dans le paysage urbain, selon le schéma des orientations des typologies et hauteurs.

► Une distance d'environ 12m entre les constructions présentes sur un même terrain devra être privilégiée afin de ménager des vues vers le grand paysage, et de faciliter l'aménagement de liaisons douces et d'espaces végétalisés participant à la qualité du cadre de vie.

Hauteurs maximales des constructions privilégiées : Afin de faire le lien avec le tissu pavillonnaire à conforter au sud de ces îlots, on privilégiera des gabarits de constructions variés avec des hauteurs mesurées en niveau allant du R+2 à du R+3 avec des possibilités d'émergence ponctuelles en R+3+C. Au sein des espaces végétalisés constructibles au centre des îlots, des hauteurs en R+2 seront privilégiées. Les deux derniers étages des constructions pourront être traités avec des retraits d'attique, ménageant des terrasses généreuses et jardinées.

La morphologie des éventuelles constructions nouvelles donnant sur la rue de la Vallée privilégiera des typologies individuelles avec hauteurs variées, avec des retraits d'attiques allant du R+1 au R+1+C pour assurer une transition douce avec les pavillons plus au sud.

La qualité paysagère et environnementale

Ce territoire présente un certain nombre d'aménités participant au charme local. La proximité avec la Mauldre et la Seine est un atout paysager et écologique fort à prendre en compte dans les projets.

Les berges de la Mauldre et de la Seine sont des éléments paysagers et environnementaux importants devant être valorisés et préservés. Les cônes de vues vers les coteaux et vers la vallée de la Seine sont à conserver, et l'accessibilité à cette trame bleue facilitée.

► **Qualité architecturale : toitures, façades et clôtures**

Toitures : Des silhouettes traditionnelles avec des toitures à double pentes seront privilégiées. Les toitures terrasses seront également admises en privilégiant des toitures végétalisées et des acrotères haut masquant les gardes corps techniques et les émergences techniques.

Façades : Une attention particulière est attendue quant à la qualité de la composition des façades : limitation du nombre d'entrées de portes de garages ainsi que des locaux techniques pour les linéaires commerciaux à conforter, transparence des halls, etc.. Les façades donnant sur le cours et la place de la gare devront être particulièrement qualitatives : cohérence et qualité des matériaux, ordonnancement.

La conception des bâtiments privilégiera les menuiseries extérieures en bois afin d'obtenir une unité et une cohérence à l'échelle du quartier.

D'une manière générale, les ouvertures en façades des constructions et les pièces principales seront préférentiellement orientées en cœur de quartier ou cœur d'îlot. Il est recommandé de renforcer le volet protection acoustique des bâtiments proches de la voie ferrée et de la départementale. D'une manière générale, il sera privilégié une écriture architecturale simple et sobre, avec des matériaux de qualité ou bio-sourcés. Il est notamment recommandé de rechercher au maximum une approche bas carbone dans le choix des matériaux constructifs et l'analyse de solutions de réemploi.

Clôtures : La qualité paysagère du quartier du fait des jeux d'alignement et de retrait est conditionnée par la qualité des clôtures. Les clôtures implantées en limite de voie privilégient soit des murs réalisés en pierre meulières, soit des murs-bahuts surmontés de grillage, avec portillons et portails intégrés. Elles privilégieront une hauteur maximum de 1,5 m pour permettre une perméabilité du regard. Elles seront dédoublées de plantations formant des haies ou des masses végétales composées d'essences locales.

► **Qualité paysagère et écologique**

► **Natura 2000** : Le secteur gare étant situé à environ 1,5km du site Natura 2000 des Carrières de Guerville, la préservation des continuités écologiques y est essentielle. Des noues d'infiltration plantées accompagneront les parcours sur l'espaces public. Au sein des jardins de chaque typologie, des espaces de pleine terre favoriseront la biodiversité urbaine.

► **Insertion dans le grand paysage** : Cette attention à la végétalisation est également essentielle à la qualité du tissu urbain et son intégration dans le grand paysage des coteaux de Seine. Dans la même logique, les opérations de constructions doivent participer à cet effort d'intégration paysagère. Afin de

garantir un paysage urbain présentant une diversité de silhouettes bâties, les toitures terrasses jardinées et les toitures à pente seront autorisées.

► **Trame verte urbaine** : Grâce à la requalification d'anciens sites industriels et de larges parkings le développement du futur quartier prévoit une artificialisation additionnelle limitée et donne une large place à la végétalisation tant des espaces publics que privés. La végétalisation des espaces générés par l'implantation des bâtiments en retrait des alignements devra être privilégiée. Les espaces constructibles au centre des îlots, moins intensément bâtis, seront largement plantés et végétalisés pour créer des respirations dans le paysage bâti et pour conserver ou créer des cônes de vues vers les coteaux et vers la vallée de la Seine. Les projets devront autant que possible préserver les arbres de hautes tiges existants, notamment les alignements d'arbres au port sculpté sur le Bd Renard Benoit, l'avenue de la Gare, les peupliers et l'arbre à cavité sur l'ancien site Turbomeca

► **Continuité écologique** : Les arbres plantés seront d'essences locales pouvant participer à la trame verte par la préservation de corridors écologiques ou d'habitat propice à la biodiversité. La majorité des essences employées sur les espaces végétalisés (toutes strates confondues) seront indigènes, de préférence peu demandeuses en eau et en entretien, et adaptées aux évolutions climatiques.

Les espaces végétalisés sont organisés de sorte à favoriser des continuités écologiques à l'échelle du quartier.

Qualité environnementales et prévention des risques : gestion des eaux

Le secteur de projet se situe à proximité des zones de captages d'eau, une attention particulière sera donc à porter, au sein des terrains privés et emprises publiques, à l'adaptation des usages aux potentielles pollutions des sols et aux revêtements de sols afin de ne pas polluer l'eau et le sol.

Au sein des terrains privés, il est recommandé de créer des dispositifs paysagers type noue pour une gestion des eaux pluviales à la parcelle. Il conviendra de privilégier la récupération et le traitement des eaux pluviales dans des bassins de captage et d'infiltration dans l'esprit de noues.

La fonctionnalisation des toitures non accessibles aux résidents est recommandée soit par l'installation de panneaux solaires ou photovoltaïques, soit par des toitures végétalisées. Les parkings ou bâtiments à usages commerciaux de plus de 500m² d'emprise au sol devront favoriser une couverture de photovoltaïque de minimum 30% de la surface de leur toiture

Au sein de chaque parcelle, une attention sera portée au nivellement des sols des abords des constructions afin d'aménager des cheminements confortables et paysagers en préservant autant que possible des espaces de pleine terre.

ZOOM : Le secteur quartier gare et ses abords – schéma des orientations

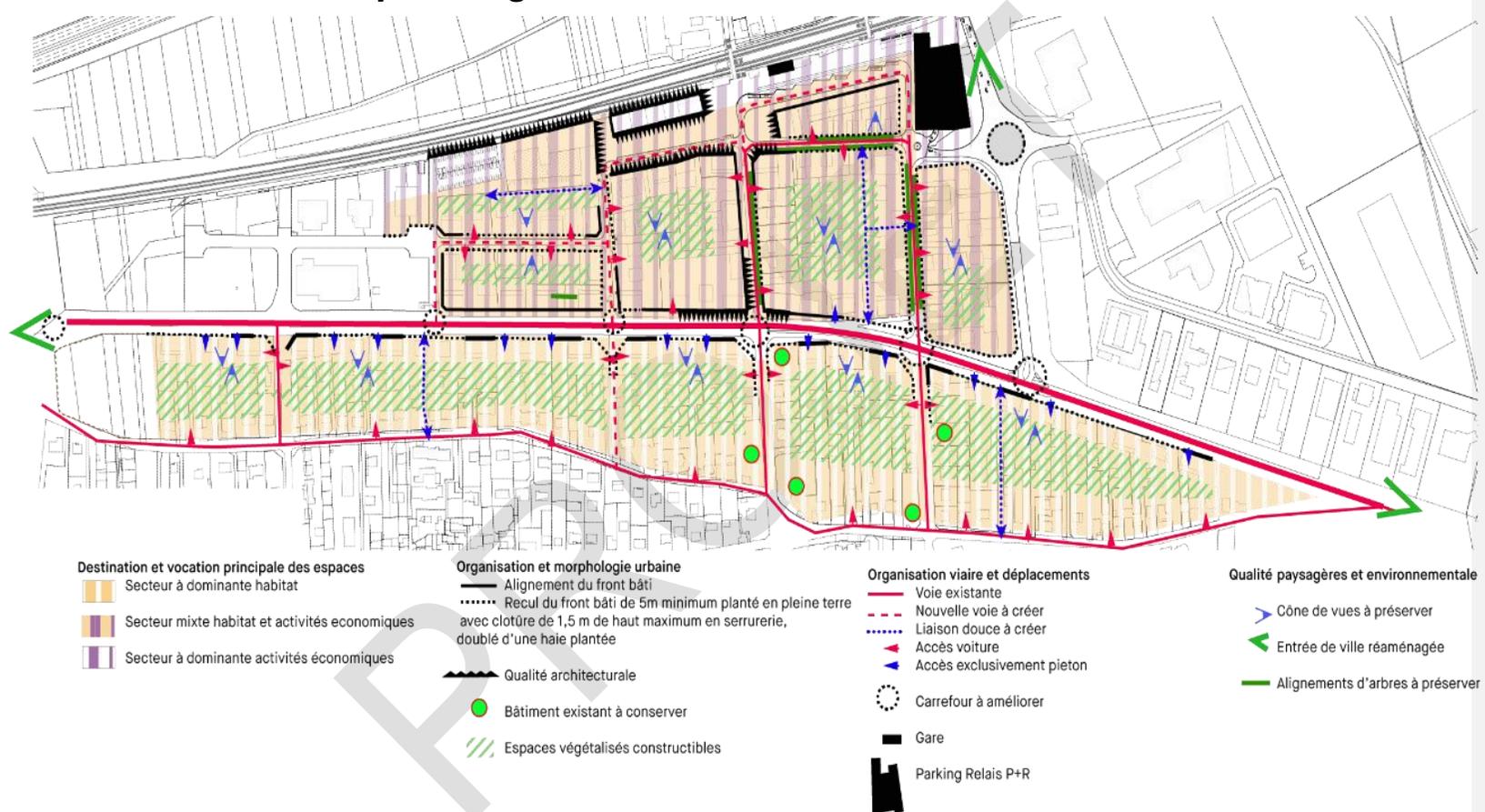
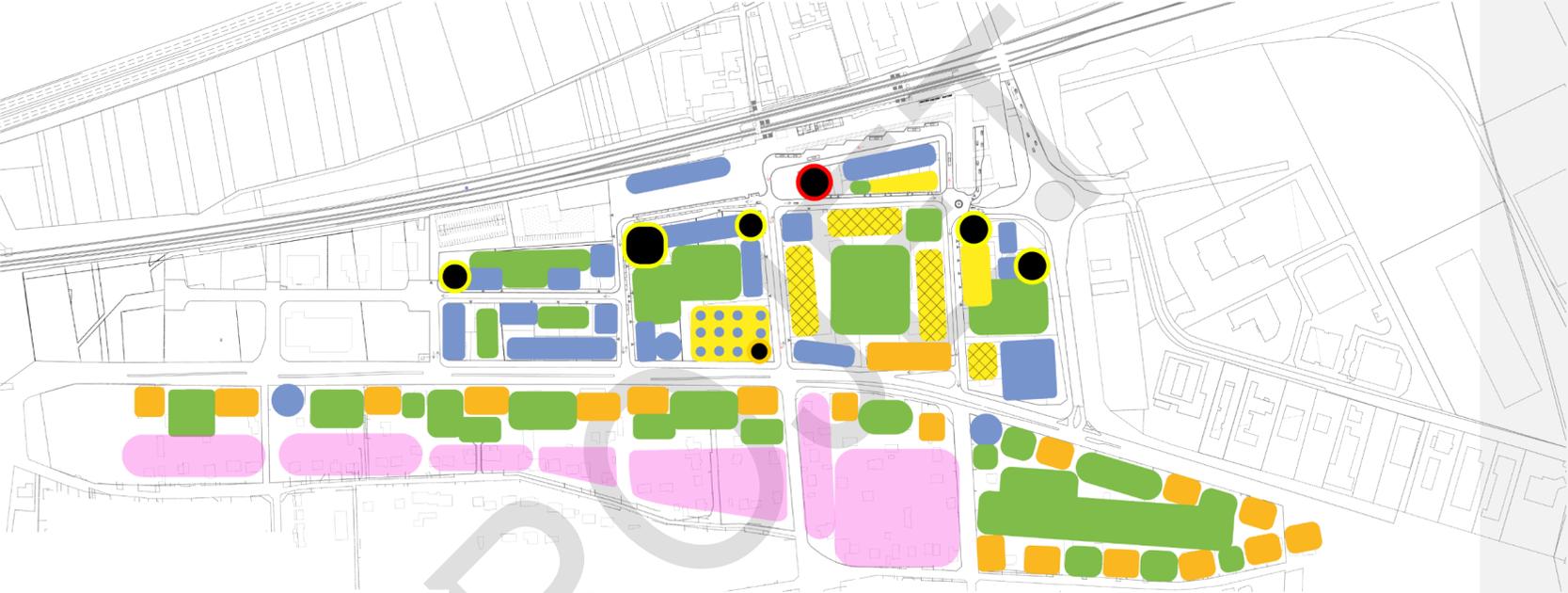


Schéma des orientations des typologies et des hauteurs du secteur quartier gare et ses abords



Localisation des typologies bâties

- Individuel groupé en R+1
- Individuel groupé en R+1+C, implantation possible en limite séparative
- Plots intermédiaires en R+2
- Petit collectifs en R+3
- Collectifs en R+3+C
- RDC commercial avec emergences ponctuelles
- Collectifs en R+4+ C
- R+5+C
- R+6+C
- Confortation du tissu pavillonnaire existant : R+1+C

Partie 2 Chapitre 2 Zone UAb	1 Destination des constructions et usages des sols	Cf page 20	POUR MISE EN COMPATIBILITE Pas de modification
Partie 2 Chapitre 2 Zone UAb	2.1 Morphologie et implantations des constructions LIMITES PUBLIQUES	<p>Chapitre 2 - LA MORPHOLOGIE ET L'IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS</p> <p><i>Rappels :</i> <i>Outre les dispositions réglementaires prévues dans le présent chapitre, s'imposent de façon complémentaire ou éventuellement substitutive les dispositions graphiques figurant aux plans de zonage dont les effets réglementaires sont essentiellement prévus, s'agissant de la volumétrie et de l'implantation des constructions, aux chapitres 2 et 3 de la partie 1 du règlement auxquels il convient de se référer. Dans les secteurs concernés par des orientations d'aménagement et de programmation, tels qu'ils sont délimités aux plans de zonage, la volumétrie et l'implantation des constructions peuvent faire l'objet de prescriptions complémentaires ou éventuellement différentes aux dispositions du présent règlement, avec lesquelles les projets doivent être compatibles (cf. documents III du PLU).</i></p> <p>2.1 - L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ou privées</p> <p>2.1.1 - Règle générale Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et de services urbains* peuvent être implantées soit en limite de voie*, soit en recul* de cette dernière. Le choix de leur implantation prend en considération les contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles liées à la nature de l'équipement, les caractéristiques dominantes de l'environnement urbain dans lequel s'inscrit la construction ainsi que la configuration du terrain.</p> <p>2.1.1.1 Dans la zone UAb et les secteurs UAb2 et UAb16 Les constructions sont implantées soit en limite de voie*, soit en recul* de cette dernière. Le choix d'implantation des constructions par rapport à la limite de voie* et de la profondeur du recul est guidé au regard de l'un au moins des critères suivants :</p>	<p>Modification : Ajout d'une disposition spécifique</p> <p>2.1.1.1 Dans la zone UAb et les secteurs UAb2, UAb16 et UAb17 Les constructions sont implantées soit en limite de voie*, soit en recul* de cette dernière. Le choix d'implantation des constructions par rapport à la limite de voie* et de la profondeur du recul est guidé au regard de l'un au moins des critères suivants :</p>

		<ul style="list-style-type: none"> - fonctionnel, lié à la destination de la construction ou du rez-de-chaussée de la construction vers de l'habitation, des équipements d'intérêt collectif ou des activités économiques, - morphologique, en prenant en compte l'aspect architectural de la construction et de la séquence urbaine dans laquelle elle s'insère, - environnemental, selon la nature de la ou des voie(s) concernée(s), et des nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer. 	<ul style="list-style-type: none"> - fonctionnel, lié à la destination de la construction ou du rez-de-chaussée de la construction vers de l'habitation, des équipements d'intérêt collectif ou des activités économiques, - morphologique, en prenant en compte l'aspect architectural de la construction et de la séquence urbaine dans laquelle elle s'insère, - environnemental, selon la nature de la ou des voie(s) concernée(s), et des nuisances qu'elle est susceptible d'engendrer.
Partie 2 Chapitre 2 Zone UAb	2.2 Morphologie et implantations des constructions LIMITE SEPARATIVES	<p>2.2 - L'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives</p> <p>2.2.1 - Règle générale Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et de services urbains* peuvent être implantées sur les limites séparatives ou en retrait* de ces dernières. Le choix de leur implantation prend en considération les contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles liées à la nature de l'équipement, les caractéristiques dominantes de l'environnement urbain dans lequel s'inscrit la construction ainsi que la configuration du terrain.</p> <p>2.2.1.1 Dans la zone UAb et le secteur UAb16 Les constructions sont implantées soit en limites séparatives*, soit en retrait* de ces dernières. En cas de retrait*, ce dernier est au moins égal à la moitié de la hauteur des façades* ou parties de façade de la construction (Hf/2).</p>	<p>Modification : Ajout d'une disposition spécifique</p> <p>2.2.1.1 Dans la zone UAb et le secteur UAb16 et UAb17 Les constructions sont implantées soit en limites séparatives*, soit en retrait* de ces dernières. En cas de retrait*, ce dernier est au moins égal à la moitié de la hauteur des façades* ou parties de façade de la construction (Hf/2).</p>
Partie 2 Chapitre 2 Zone UAb	2.3 Morphologie et implantations des constructions LES UNES PAR RAPPORT AUX AUTRES SUR UNE MEME PROPRIETE	<p>2.3 - L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété</p> <p>2.3.1 - Règle générale La distance* entre une annexe* et une autre construction n'est pas réglementée. La distance* entre des constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et de services urbains* n'est pas réglementée.</p> <p>2.3.1.1 Dans la zone UAb et le secteur UAb16 La distance* entre constructions ou parties de construction non contiguës implantées sur un même terrain* est au moins égale à la moitié de la hauteur de la façade* la plus haute ($D \geq Hf/2$).</p>	<p>Modification : Ajout d'une disposition spécifique</p> <p>2.3.1.2 Dans les autres secteurs de la zone UAb Dans la zone UAb 3 et UAb17 La distance* entre constructions ou parties de construction non contiguës implantées sur un même terrain* est précisée dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).</p>
Partie 2	2.4		Modification : Ajout d'une disposition spécifique

<p>Chapitre 2 Zone UAb</p>	<p>Emprise au sol</p>	<p>2.4 - L'emprise au sol des constructions 2.4.1 - Règle générale Le coefficient d'emprise au sol* n'est pas réglementé pour les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et de services urbains*. 2.4.1.1 Dans la zone UAb et le secteur UAb16 Le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 60 % de la superficie du terrain. 2.4.1.2 Dans les autres secteurs de la zone UAb ☐ Dans les secteurs UAb1, UAb2, UAb3, UAb5, UAb6, UAb7, UAb8, UAb10, UAb11 et UAb14 Le coefficient d'emprise au sol* des constructions n'est pas réglementé. ☐ Dans les secteurs UAb9 et UAb12 Le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 60 % de la superficie du terrain. ☐ Dans le secteur UAb4 Le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 65 % de la superficie du terrain.</p>	<p>2.4 - L'emprise au sol des constructions 2.4.1 - Règle générale Le coefficient d'emprise au sol* n'est pas réglementé pour les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et de services urbains*. 2.4.1.1 Dans la zone UAb et le secteur UAb16 Le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 60 % de la superficie du terrain. 2.4.1.2 Dans les autres secteurs de la zone UAb ☐ Dans les secteurs UAb1, UAb2, UAb3, UAb5, UAb6, UAb7, UAb8, UAb10, UAb11 et UAb14 Le coefficient d'emprise au sol* des constructions n'est pas réglementé. ☐ Dans les secteurs UAb9 et UAb12 Le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 60 % de la superficie du terrain. ☐ Dans le secteur UAb4 Le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 65 % de la superficie du terrain.</p> <p>Dans le secteur UAb17 Le coefficient d'emprise au sol* des constructions est limité à 60 % de la superficie du terrain. Toutefois, dans une bande de 100 m de large depuis les rails les plus au sud de la voie de chemin de fer et sur toute la longueur de la zone UAb-17, le coefficient d'emprise au sol est limité à 65 %.</p>
<p>Partie 2 Chapitre 2 Zone UAb</p>	<p>2.5 Hauteur maximale des constructions</p>	<p>2.5 - La hauteur maximale des constructions 2.5.1 - Règle générale Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et de services urbains* peuvent avoir une hauteur* différente de celles fixées ci-après, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles. Dans ce cas, la hauteur* de la construction est déterminée afin de répondre à ces contraintes tout en prenant en considération les caractéristiques dominantes de l'environnement urbain dans lequel s'inscrit la construction. 2.5.1.1 Dans la zone UAb</p>	<p>Modification : Ajouter une disposition spécifique</p> <p>2.5.1 - Règle générale Les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et de services urbains* peuvent avoir une hauteur* différente de celles fixées ci-après, dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles. Dans ce cas, la hauteur* de la construction est déterminée afin de répondre à ces contraintes tout en prenant en considération les caractéristiques dominantes de l'environnement urbain dans lequel s'inscrit la construction.</p>

		<p>La hauteur en gabarit* des constructions est définie par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une hauteur de façade* limitée à 21 mètres ($H_f \leq 21$ m) ; - un volume enveloppe de toiture* limité à 3,50 mètres ($VET \leq 3,50$ m). <p>2.5.1.2 Dans les secteurs de la zone UAb</p>	<p>2.5.1.1 Dans la zone UAb</p> <p>La hauteur en gabarit* des constructions est définie par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une hauteur de façade* limitée à 21 mètres ($H_f \leq 21$ m) ; - un volume enveloppe de toiture* limité à 3,50 mètres ($VET \leq 3,50$ m). <p>2.5.1.2 Dans la zone UAb 17</p> <p>La hauteur maximale* s'exprime en hauteur en niveaux sans application du VET selon les orientations indiquées dans les orientations d'aménagement et de programmation (OAP).</p>																		
Partie 2 Chapitre 3 Zone UAb	3.1.2.1 Espaces libres	<p>3.2 - Dans les autres secteurs de la zone UAb</p> <p>Les dispositions prévues au chapitre 3, section 3.1, de la partie 1 du règlement ne sont pas applicables aux secteurs de la zone UAb, sauf disposition contraire expresse prévue dans certains secteurs</p>	<p>Modification : Ajout d'une disposition spécifique</p> <p>3.2.16 - Secteur UAb17</p> <p>Le coefficient de pleine terre* minimal est de 20%</p> <p>La mise en œuvre des coefficients de compensation, prévus au paragraphe 3.1.4 du chapitre 3 de la partie 1 du règlement, est applicable.</p> <p>Toutefois, dans ce secteur, les coefficients applicables sont les suivants :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nature de l'espace</th> <th>Coefficient de compensation</th> <th>Equivalence pour surface de 100 m² de pleine terre</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Espace de pleine terre</td> <td>1</td> <td>100m²</td> </tr> <tr> <td>Toiture végétalisée sur une épaisseur de terre ≥ 30 cm</td> <td>0,5</td> <td>50 m²</td> </tr> <tr> <td>Toiture végétalisée sur une épaisseur de terre ≥ 70 cm</td> <td>0,8</td> <td>80 m²</td> </tr> <tr> <td>Espace végétalisé sur dalle sur une épaisseur de terre ≥ 70 cm</td> <td>0,8</td> <td>80 m²</td> </tr> <tr> <td>Surface végétalisée perméable à l'eau et à l'air, telles que les dalles alvéolées engazonnées</td> <td>0,3</td> <td>30 m²</td> </tr> </tbody> </table> <p>Pour les constructions à destination d'équipements d'intérêt collectif et services publics et de services urbains*, le coefficient de pleine</p>	Nature de l'espace	Coefficient de compensation	Equivalence pour surface de 100 m ² de pleine terre	Espace de pleine terre	1	100m ²	Toiture végétalisée sur une épaisseur de terre ≥ 30 cm	0,5	50 m ²	Toiture végétalisée sur une épaisseur de terre ≥ 70 cm	0,8	80 m ²	Espace végétalisé sur dalle sur une épaisseur de terre ≥ 70 cm	0,8	80 m ²	Surface végétalisée perméable à l'eau et à l'air, telles que les dalles alvéolées engazonnées	0,3	30 m ²
Nature de l'espace	Coefficient de compensation	Equivalence pour surface de 100 m ² de pleine terre																			
Espace de pleine terre	1	100m ²																			
Toiture végétalisée sur une épaisseur de terre ≥ 30 cm	0,5	50 m ²																			
Toiture végétalisée sur une épaisseur de terre ≥ 70 cm	0,8	80 m ²																			
Espace végétalisé sur dalle sur une épaisseur de terre ≥ 70 cm	0,8	80 m ²																			
Surface végétalisée perméable à l'eau et à l'air, telles que les dalles alvéolées engazonnées	0,3	30 m ²																			

			<p>terre* ne leur est pas applicable dès lors qu'existent des contraintes ou spécificités architecturales, techniques ou fonctionnelles.</p> <p>Les espaces de pleine terre sont végétalisés et plantés et ne peuvent être utilisés à l'usage du stationnement des véhicules.</p> <p>Les plantations existantes sont maintenues ou remplacées par des plantations équivalentes.</p> <p>Les espaces libres non bâtis sont plantés à raison d'un arbre à haute tige par 100m² de terrain libre. En outre, un arbre de haute tige est planté ou maintenu par 50 m² de superficie d'espaces de pleine terre.</p>
Partie 2 Chapitre 4 Zone UAb	4.1 à 4.4. Aspect extérieur, qualité architecturale	<p>4.3 - Les clôtures Par leur aspect, leurs proportions, particulièrement leur hauteur, et le choix de leur traitement, les clôtures s'harmonisent avec la conception du projet, le traitement des espaces libres et les caractéristiques dominantes des espaces publics qu'elles bordent. Le choix de leur traitement ou des matériaux privilégie leur caractère durable. La conception et les caractéristiques des clôtures permettent la libre circulation de la petite faune.</p> <p>4.3.1 - Les clôtures implantées en limite de voie* Les portails et autres dispositifs d'accès s'inscrivent dans la continuité des murs et clôtures tout en recherchant une unité de matériaux. La hauteur des clôtures est limitée à 2 mètres. Dans le secteur UAb8, la hauteur des clôtures est limitée à 1,80 mètre dont 0,60 mètre au maximum pour les parties pleines. Pour les constructions autres que celles destinées à l'habitation, des clôtures différentes peuvent être réalisées pour des raisons fonctionnelles ou de sécurité.</p>	<p>Modification : ajout d'une disposition spécifique</p> <p>4.3.1 - Les clôtures implantées en limite de voie* Les portails et autres dispositifs d'accès s'inscrivent dans la continuité des murs et clôtures tout en recherchant une unité de matériaux. La hauteur des clôtures est limitée à 2 mètres. Dans le secteur UAb8, la hauteur des clôtures est limitée à 1,80 mètre dont 0,60 mètre au maximum pour les parties pleines. Dans le secteur UAb17, la hauteur des clôtures est limitée à 1,50 mètre. Pour les constructions autres que celles destinées à l'habitation, des clôtures différentes peuvent être réalisées pour des raisons fonctionnelles ou de sécurité.</p>
Partie 2 Chapitre 5 Zone UAb	5.1 à 5.2 Dessertes et stationnements	<p>5.2 - Stationnement 5.2.1 - Dans la zone UAb et le secteur UAb16 5.2.1.1 Dispositions relatives au stationnement Les dispositions réglementaires relatives aux normes de stationnement des véhicules automobiles et des vélos, ainsi que leurs modalités de calcul, se situent au chapitre 5 de la partie 1 du règlement, auquel il convient de se référer.</p>	<p>Modification : ajout d'une disposition spécifique</p> <p>5.2.1 - Dans la zone UAb et le secteur UAb 16 et UAb 17</p>

		<p>Toutefois, nonobstant les dispositions prévues dans la partie 1, le nombre minimal de places de stationnement à réaliser par logement, en dehors des périmètres de 500 mètres autour des gares, est fixé à 1 place, quelle que soit la commune concernée. Cette disposition n'est pas applicable dans les secteurs de la zone UAb.</p> <p>5.2.1.2 Modalités de réalisation des places de stationnement Les dispositions relatives aux modalités de réalisation des places de stationnement sont prévues dans la partie 1 du règlement (chapitre 5). Le mode de réalisation des places de stationnement contribue à l'insertion paysagère du projet au regard des caractéristiques particulières de son environnement. La conception et la localisation des aires de stationnement en surface sont prévues, lorsqu'elles sont autorisées, au chapitre 3, section 3.3 du présent règlement de zone.</p>	
Partie 2 Chapitre 6 Zone UAb	6.1 à 6.2 Equipements et réseaux		Pas de modification

2. Partie 4 du Règlement : Liste des emplacements réservés (4.1) et servitudes de localisation (4.3)

Extrait du tableau des emplacements réservés sur Mézières

AVANT

Numéro	Commune	Typologie	Destination	Superficie	Bénéficiaire
MES1a	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Liaison douce - Cité des Gravois / Rue Nationale	206 m ²	CU GPSEO
MES1b	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Accès canalisation 800 eaux usées et liaison douce - Cité des Gravois	191 m ²	CU GPSEO
MES2	MEZIERES SUR SEINE	Equipement public	Equipements publics - Rue des Gravois côté nord (type équipements de loisirs, sportifs, enfance et petite enfance)	3914 m ²	Commune
MES3	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Voirie de liaison - Rue des Gravois et Théophile Réal	2103 m ²	CU GPSEO
MES5a	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Bassin d'eau pluviale - Rue Nationale Ouest	2640 m ²	CU GPSEO
MES5b	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Aménagement entrée de ville - Rue froidure	880 m ²	Commune
MES6	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Bassin de rétention des eaux de la Rubelle - Ruelle Thomassé	1731 m ²	CU GPSEO
MES8a	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Liaison routière F13 A13 Cergy	51019 m ²	Département
MES8b	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Emprise SNCF	19237 m ²	SNCF
MES9	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie - Rue Bellevue	1307 m ²	CU GPSEO

MES10	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Voirie de liaison avec Rue de la Villeneuve - Rue de Mézerolles	616 m ²	CU GPSEO
MES11	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Aménagement de voirie - Chemin de fourneau	393 m ²	CU GPSEO
MES13	MEZIERES SUR SEINE	Equipement public	Agrandissement de l'école - Rue de la villeneuve	955 m ²	Commune
MES14a	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Bassin de rétention des eaux pluviales - Bois de crane	19683 m ²	CU GPSEO
MES14b	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Bassin de rétention des eaux pluviales - Bois de crane	1316 m ²	CU GPSEO
MES16	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Aménagement de la voirie (rond-point) - RD 113 Rue du cimetière	1471 m ²	Département
MES17	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Création de voirie	1970 m ²	Commune
MES18	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Création de voirie	2014 m ²	Commune
MES19	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Création de voirie	179 m ²	Commune

APRES

Numéro	Commune	Typologie	Destination	Superficie	Bénéficiaire
MES1a	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Liaison douce - Cité des Gravois / Rue Nationale	206 m ²	CU GPSEO
MES1b	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Accès canalisation 800 eaux usées et liaison douce - Cité des Gravois	191 m ²	CU GPSEO
MES2	MEZIERES SUR SEINE	Equipement public	Equipements publics - Rue des Gravois côté nord (type équipements de loisirs, sportifs, enfance et petite enfance)	3914 m ²	Commune

MES3	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Voirie de liaison - Rue des Gravois et Théophile Réal	2103 m ²	CU GPSEO
MES5a	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Bassin d'eau pluviale - Rue Nationale Ouest	2640 m ²	CU GPSEO
MES5b	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Aménagement entrée de ville - Rue froidure	880 m ²	Commune
MES6	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Bassin de rétention des eaux de la Rubelle - Ruelle Thomassé	1731 m ²	CU GPSEO
MES8a	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Liaison routière F13 A13 Cergy	51019 m ²	Département
MES8b	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Emprise SNCF	19237 m ²	SNCF
MES9	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Elargissement voirie - Rue Bellevue	1307 m ²	CU GPSEO
MES10	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Voirie de liaison avec Rue de la Villeneuve - Rue de Mézerolles	616 m ²	CU GPSEO
MES11	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Aménagement de voirie - Chemin de fourneau	393 m ²	CU GPSEO
MES13	MEZIERES SUR SEINE	Equipement public	Agrandissement de l'école - Rue de la villeneuve	955 m ²	Commune
MES14a	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Bassin de rétention des eaux pluviales - Bois de crane	19683 m ²	CU GPSEO
MES14b	MEZIERES SUR SEINE	Réseaux - Assainissement	Bassin de rétention des eaux pluviales - Bois de crane	1316 m ²	CU GPSEO
MES16	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Aménagement de la voirie (rond-point) - RD 113 Rue du cimetière	1471 m ²	Département
MES17	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Création de voirie	1970 m ²	Commune

MES18	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Création de voirie	2014 m ²	Commune
MES19	MEZIERES SUR SEINE	Voirie - Projet Transport	Création de voirie	179 m ²	Commune
MES20	MEZIERES	Voirie - Projet Transport	Elargissement de l'avenue de la gare	994,04m ²	CU GPSEO
MES21	MEZIERES	Voirie - Projet Transport	Transformation en boulevard urbain de la RD113	1051,99m ²	Département

Extrait des servitudes de localisation :

AVANT

EPO111	EPONE	Parking relais	E 17, 18, 19, 177, 178, 179, 180	CU GPSEO
--------	-------	----------------	--	----------

APRES

EPO111	EPONE	Parking relais	E 17, 18, 19, 177, 178, 179, 180	CU GPSEO
-------------------	------------------	---------------------------	---	---------------------

3. Partie 5 du Règlement : Dispositions graphiques : PLAN DE ZONAGE



AVANT

APRES

- Modification du périmètre du secteur UAb
- Indication du sous-secteur UAb-17
- Suppression du périmètre d'attente
- Suppression de la servitude de localisation EPO111
- Suppression des étiquettes de hauteur dans le périmètre du sous-secteur UAb-1
- Ajout de deux emplacements réservés pour l'élargissement de l'av. de la gare et RD113