

PLUi

PLAN LOCAL
D'URBANISME
INTERCOMMUNAL

Construire ensemble Grand Paris Seine & Oise

ADDITIF AU RAPPORT DE PRESENTATION

Déclaration de projet n°1 emportant
mise en compatibilité du PLUi - Projet
Ilot Front de Gare Mantes-Station -
Commune de Mantes-la-Ville



GRAND PARIS
SEINE
&OISE
COMMUNAUTÉ URBaine



APPROUVEE PAR DELIBERATION
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU
27 NOVEMBRE 2025

SOMMAIRE

I. CADRE GÉNÉRAL DE LA DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi.....	4
A. Les caractéristiques du PLUi de GPS&O	4
1. Le PLUi de GPS&O, le plus vaste d'Île-de-France.....	4
2. L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) : une vision commune du devenir du territoire	4
3. Un PLUi adapté au contexte territorial unique de GPS&O	5
4. Les évolutions du PLUi depuis son approbation.....	7
B. La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi	9
1. Le champ d'application de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi	9
2. L'objet de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité	10
3. La saisine de l'autorité environnementale	11
4. L'absence d'incidences environnementales	13
5. Concertation préalable	13
6. Réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées (PPA)	13
7. L'enquête publique.....	13
8. Approbation de la mise en compatibilité du PLUi	14
9. Le caractère exécutoire.....	14

II. DESCRIPTION DU PROJET ET JUSTIFICATION DE SON INTERET GENERAL	16
III. LE PROJET DE DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi.....	18
A. Localisation de la modification	18
B. Pièces impactées.....	19
C. Incidences sur la superficie des zones.....	20
D. Détails des modifications	21
1. Dans l'OAP de secteurs à enjeux métropolitains n°2.....	21
2. Dans le règlement graphique	28
IV. COMPATIBILITE AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES DE RANG SUPERIEUR	29
A. Préambule	29
B. Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) 32	32
1. Le SDRIF, horizon 2030.....	32
2. Le SDRIF-E, horizon 2040	33
A. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France	36
C. Le Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) de GPS&O	38
D. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE).....	39
E. Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)	40
F. Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine - Normandie	42

G. Le Plan de gestion des risques d'inondation Seine – Normandie	42
H. Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)	43
I. Le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH).....	44

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi
[3]



Accusé de réception en préfecture
078-200059889-20251127-CC251127_26_1-DE
Date de télétransmission : 04/12/2025
Date de réception préfecture : 04/12/2025

I. CADRE GÉNÉRAL DE LA DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi

A. *Les caractéristiques du PLUi de GPS&O*

1. Le PLUi de GPS&O, le plus vaste d'Ile-de-France

Crée le 1^{er} janvier 2016, la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) est le résultat de la fusion de six intercommunalités :

- ▶ La communauté d'agglomération de Mantes en Yvelines (CAMY) ;
- ▶ La communauté d'agglomération des Deux Rives de Seine (CA2RS) ;
- ▶ La communauté d'agglomération Poissy-Archières-Conflans (CAPAC) ;
- ▶ La communauté d'agglomération Seine et Vexin (SVCA) ;
- ▶ La communauté de communes Seine Mauldre (CCSM) ;
- ▶ La communauté de communes des Coteaux du Vexin (CCCV).

Cette fusion n'est pas anodine puisque la collaboration entre les intercommunalités aujourd'hui regroupées est ancienne. En effet, la

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi
[4]

majorité travaillaient autour de l'opération d'intérêt national Seine-Aval depuis 2006.

Pionnière dans la co-construction et dans beaucoup de sujets liés à l'intercommunalité, GPS&O s'est construite autour des enjeux nationaux des lois de modernisation de l'action publique territoriale et de l'affirmation des métropoles (2014) et relative à la nouvelle organisation du territoire de la république (2015). La Communauté urbaine s'inscrit dans la prise de responsabilité des échelons locaux.

- CHIFFRES CLÉS DU TERRITOIRE
- > 73 communes
- > 427 896 habitants (INSEE, 2021)
- > 26 gares et 113 lignes de bus
- > 90km de berges de Seine
- > 76% d'espaces agricoles et naturels et forestiers

2. L'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) : une vision commune du devenir du territoire

Seulement créée le 1^{er} janvier 2016, la Communauté urbaine Grand Paris Seine et Oise (GPS&O) a prescrit le PLUi dès avril 2016 afin de poser les fondations d'un projet de territoire fédérateur nécessaire à une mise en œuvre cohérente des politiques publiques menées par la Communauté urbaine, ses communes membres et ses partenaires.

L'objectif était d'achever l'élaboration du PLUi, sur la plus grande Communauté urbaine de France, dans un délai contraint afin que ce document puisse être le support de la réalisation de nombreux projets portés par les communes ou des grands acteurs du territoire et applicable avant la caducité des Plans d'Occupation des Sols (POS) régissant encore certaines communes.



Cet objectif ambitieux, au regard de l'étendue du territoire et d'un calendrier contraint, a été atteint, le PLUi ayant été approuvé le 16 janvier 2020.

Le PLUi a été construit avec les communes membres dans le cadre d'une collaboration régulière, efficace et innovante au sein de la Communauté urbaine

Le parti pris par GPS&O, dès le début de l'élaboration du PLUi, a été de concevoir un document porteur d'une harmonisation de la règle d'urbanisme modernisée sur l'ensemble du territoire.

Le PLUi est volontairement innovant en matière de planification urbaine. Outre, la volonté d'élaborer un véritable PLUi à l'échelle des 73 communes, le PLUi intègre le nouveau contexte législatif et réglementaire de modernisation des PLU en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2016 en mettant en œuvre un urbanisme de projet.

Cette nouvelle conception de la règle d'urbanisme :

- ▶ Libère d'une application stricte de règles normatives en favorisant une réflexion autour du projet, sa qualité, son insertion dans son site et son inscription dans le cadre général d'un aménagement cohérent ;
- ▶ Évite de recourir à des modifications ponctuelles du PLUi. Il est libéré de l'application stricte des règles normatives pour favoriser une réflexion autour d'un projet, de sa qualité, de son insertion dans le site ainsi que de son inscription dans un projet d'aménagement global cohérent.

3. Un PLUi adapté au contexte territorial unique de GPS&O

Le positionnement de GPS&O, au carrefour de Paris et de la Normandie en fait un territoire clé du développement de l'axe Seine avec une organisation portuaire, fluviale et logistique. Cette fonction

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

[5]

de centralité est renforcée par des grands projets structurants de l'ouest parisien : la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) et le prolongement du RER E.

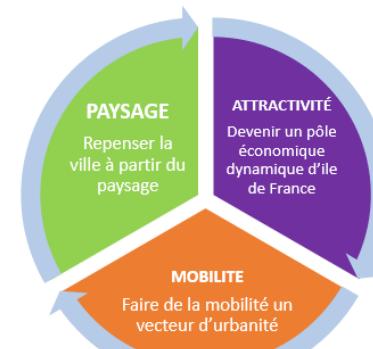
Le territoire, dont le fleuve est le fil conducteur, s'appuie sur plusieurs pôles urbains avec leurs bassins d'emplois et de services : autour de Mantes-la-Jolie, Les Mureaux, Poissy et Conflans/Achères, ainsi que sur des zones rurales qui occupent les deux tiers de l'espace communautaire et offrent un environnement et un cadre de vie privilégiés à préserver.

Du haut de son statut de plus grand PLUi de France, le PLUi de GPS&O présente ainsi un profil singulier. Le diagnostic et l'état initial de l'environnement ont ainsi permis de mettre en évidence les spécificités du territoire qui sont retracées dans les différentes pièces du PLUi.

a) Un projet d'aménagement et de développement durables (PADD) retranscrivant les grands enjeux du territoire

Le PADD se décompose en trois axes. Au travers de son premier axe « La ville paysage », la Communauté urbaine a souhaité protéger et mettre en valeur, non seulement les paysages de la vallée de la Seine, mais également tous les paysages urbains (Poissy, Mantes-la-Jolie...) et ruraux (Vexin Français...) du territoire.

Le deuxième axe du PADD traite, quant à lui, de l'enjeu que représente le positionnement de GPS&O par rapport à la métropole



du Grand Paris, notamment d'un point de vue économique ; l'objectif étant de conforter cette attractivité liée à ce positionnement.

Enfin, le troisième et dernier axe « Faire de la mobilité un vecteur d'urbanité » permet de définir des objectifs permettant de construire et de développer le territoire notamment en fonction des enjeux de la mobilité du territoire.

b) Une diversité d'échelles d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) offrant un projet de territoire riche

Un des objectifs poursuivis lors de l'élaboration du PLUi de GPS&O était de définir un projet sur l'ensemble du territoire au travers d'un document unique visant à :

- ▶ harmoniser les documents d'urbanisme des 73 communes membres tout en conservant les spécificités locales ;
- ▶ exprimer des orientations cohérentes pour l'ensemble du territoire, tenant compte d'une vision élargie des enjeux environnementaux, de développement urbain et de mobilité, notamment.

A ce titre, l'expression du projet de territoire s'exprime nécessairement à plusieurs échelles :

- ▶ l'ensemble du territoire ;
- ▶ les territoires d'enjeux intéressant plusieurs communes ;
- ▶ les territoires communaux.

Pour appuyer cet objectif, le PLUi comprend quatre types d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) :

- ▶ deux OAP définissant une politique d'aménagement à l'échelle du territoire sur les thèmes :

- a. du développement des activités commerciales et artisanales ;

- b. de la trame verte et bleue et des belvédères sur les grands paysages ;

- ▶ 14 OAP couvrant des secteurs à enjeux métropolitains et concernant des territoires qui s'étendent sur plusieurs communes ;
- ▶ 109 OAP concernant des secteurs de projets au sein d'un territoire communal.

L'articulation des différentes échelles des OAP entre elles et avec le règlement écrit et graphique est encadrée dans le règlement du PLUi et dans la première partie de chaque OAP.

Chaque document rappelle le principe d'opposabilité des OAP. Les orientations d'une OAP s'appliquent dans un rapport de compatibilité avec chaque projet d'aménagement ou de construction prévu sur le secteur (et non de conformité comme c'est le cas pour le règlement du PLUi)

c) Un règlement écrit et graphique adapté aux différents contextes territoriaux

Le territoire de GPS&O présente des profils de communes très différents qui vont des villes fortement urbanisées (Les Mureaux, Poissy...) à des villages plus ruraux (Guernes, Drocourt...).

Les principes qui ont guidé l'élaboration des dispositions réglementaires du PLUi visent à :

- ▶ traduire les orientations du PADD pour permettre leur mise en œuvre dans le cadre de l'application concrète et quotidienne de la gestion des droits des sols (instructions des autorisations d'urbanisme: déclaration préalable, permis de construire et d'aménager...);



- ▶ établir un règlement unique et unifié pour les 73 communes, tout en prenant en compte les particularités et l'identité de chacune d'elles ;
- ▶ prendre en compte les projets en cours de réalisation ;
- ▶ composer le règlement selon les nouvelles dispositions issues de la loi ALUR qui ont pour objet de moderniser le contenu des PLU ;
- ▶ organiser les dispositions réglementaires en plusieurs parties afin de faciliter leur lecture, tout en veillant à leur cohérence interne.

Le règlement du PLUi a donc défini ces zones et ces secteurs en tenant compte de ces objectifs.

En termes de composition, le règlement écrit se décompose en cinq parties :

- ▶ La partie 1 a vocation à rassembler toutes les définitions et les dispositions applicables à l'ensemble des zones ;
- ▶ La partie 2 regroupe les règlements de chacune des zones et fixe les règles et les normes propres à chacune d'entre elles ;
- ▶ La partie 3 correspond aux protections du patrimoine architectural, urbain et paysager ;
- ▶ La partie 4 correspond aux annexes et plus particulièrement aux emplacements réservés et servitudes de localisation ;
- ▶ La partie 5 regroupe les dispositions graphiques : plans de zonage, plan de zones humides, prescriptions graphiques...

4. Les évolutions du PLUi depuis son approbation

a. Les précédentes évolutions du PLUi

Le PLUi est un document vivant, qui est amené à évoluer pour s'adapter aux besoins des communes et du territoire. Ces évolutions tiennent compte du cadrage méthodologique et des objectifs ayant guidé l'élaboration du PLUi approuvé le 16 janvier 2020.

Plusieurs mises à jour sont intervenues depuis son approbation :

- ▶ Par arrêté n°ARR2020_014 du 10 mars 2020, une première mise à jour a intégré l'actualisation du droit de préemption urbain sur le territoire communautaire ;
- ▶ Par arrêté n°ARR2021_099 du 15 décembre 2021, une deuxième mise à jour a actualisé les annexes du PLUi en lien avec l'adoption de nouvelles servitudes d'utilité publique et de nouveaux périmètres en liens avec les annexes à titre d'information du PLUi. A cette occasion, le PLUi a été mis en compatibilité au regard de l'arrêté préfectoral n°78-2021-07-09-00009 du 9 juillet 2021 relatif au projet de requalification de la RD190 à Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine modifiant et créant de nouveaux emplacements réservés sur les deux communes concernées ;
- ▶ Par arrêté n°ARR2022_104 du 22 juin 2022, une troisième mise à jour a actualisé les annexes du PLUi en lien avec les documents à titre d'information.
- ▶ Par arrêté n°4 ARR2023_114, une quatrième mise à jour a actualisé le rapport de présentation, les annexes du PLUi (liste des Servitudes d'Utilité Publique (SUP), annexes à l'article R. 151-52, annexes à l'article R. 151-53 et les documents à titre d'information complémentaire).

- ▶ Par arrêté n°ARR2024_089 du 16 octobre 2024, une cinquième mise à jour a actualisé les annexes du PLUi en lien avec l'adoption de nouvelles servitudes d'utilité publiques et de nouveaux périmètres en lien avec les annexes à titre d'information du PLUi ;
- ▶ Par arrêté n°ARR2025_012 du 4 février 2025, une sixième mise à jour a actualisé les annexes du PLUi en lien avec de nouveaux périmètres liés aux annexes à titre d'information du PLUi.

Le PLUi a fait l'objet d'une première modification simplifiée approuvée par une délibération du conseil communautaire du 30 juin 2022 (CC_2022-06-30_18) avec uniquement pour objet de corriger des erreurs matérielles sur la commune de Guerville (*cf.* additif au rapport de présentation n°4.2.2 de la partie 4 du rapport de présentation du PLUi approuvé).

Le PLUi a également fait l'objet d'une première modification générale approuvée par délibération du conseil communautaire du 14 décembre 2023 (CC 2023-12-14_39). Cette modification générale a eu pour objet :

- ▶ de corriger des erreurs matérielles et d'améliorer la lisibilité du dossier de PLUi ;
- ▶ de clarifier certaines règles écrites pour une meilleure compréhension et application du règlement ;
- ▶ d'ajuster et de préciser certains zonages réglementaires pour mieux adapter le zonage au regard du contexte environnant ou des dynamiques de projet. Ces évolutions mineures portent principalement sur des changements de catégorie au sein d'une zone urbaine mixte, d'une zone urbaine mixte à une zone naturelle ou de reclassement possible d'une zone

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet important mise en compatibilité du PLUi

[8]

urbaine mixte en zone urbaine spécialisée. Quelques adaptations de zonage visent à assurer davantage de cohérence avec les risques naturels ou la qualité des paysages ;

- ▶ d'ajuster ou de supprimer des prescriptions graphiques. Par exemple : la réduction, suppression ou création d'emplacements réservés, l'ajout ou suppression de linéaires commerciaux, des compléments en matière d'étiquette de hauteur, ajout de changement de destination possible visant la valorisation de constructions existantes en lien avec l'accueil du tourisme en zone naturelle ou agricole, etc ;
- ▶ d'ajuster, de supprimer et de créer de nouvelles orientations d'aménagement et de programmation (OAP) sectorielles (à échelle communale ou à enjeux métropolitains) pour tenir compte de l'évolution de certains projets ou de leur achèvement ;
- ▶ de consolider et compléter certaines protections patrimoniales, aucune réduction de ces protections n'étant possible ;
- ▶ de renforcer les protections paysagères et notamment la trame verte (ajout de protections graphiques réglementaires, aucune réduction de ces protections n'étant possible) ;
- ▶ de faire correspondre le document matériel qu'est le PLUi (plan de zonage notamment) avec la réalité juridique liée aux jugements d'annulations partielles du Tribunal administratif de Versailles en date du 28 juillet 2021.



b. Les procédures d'évolutions du PLUi parallèles et indépendantes à la procédure en cours

Menées en parallèle de cette procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi, plusieurs procédures d'évolution du document d'urbanisme méritent d'être mentionnées au regard de leur état d'avancement.

Chaque procédure est indépendante et sans effet sur les autres.

Déclaration de Projet (MEC DP) :

- ▶ Le projet de renouvellement urbain du quartier Beauregard sur le territoire de Poissy. Une procédure de déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLUi est en cours ;
- ▶ Le projet de renouvellement urbain de la Cité du Parc sur le territoire de Vernouillet. Une procédure de déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLUi est en cours.

Déclaration d'Utilité Publique (MEC DUP)

- ▶ la mise en compatibilité du PLUi liée à une déclaration d'utilité publique (DUP) sur les communes d'Épône et Mézières-sur-Seine dans le cadre de l'arrivée du RER EOLE.
- ▶ La mise en compatibilité du PLUi liée à une déclaration d'utilité publique (DUP) sur la commune d'Orgeval sur le secteur « Quarante Sous / Dammann » dans le cadre d'un projet urbain.

Modification simplifiée

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

[9]

- ▶ La modification simplifiée sur la commune d'Arnouville-lès-Mantes. Cette procédure concerne des ajustements mineurs de l'OAP de secteur à échelle communale « Secteur 1 » et devrait être approuvée lors du Conseil Communautaire de juin prochain 2025.

CHIFFRES CLÉS DU PLUi SUITE A L'APPROBATION DE LA MODIFICATION GENERALE N°1

- > 27 zones dans le règlement**
- > 14 OAP de secteurs à enjeux métropolitains**
- > 1 OAP Trame Verte et Bleue**
- > 1 OAP Commerce et Artisanat**
- > 109 OAP à l'échelle communale**

B. La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

1. Le champ d'application de la déclaration de projet 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 de projet (DP).

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

La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi s'inscrit dans le cadre légal des articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-13 à R.153-17 du code de l'urbanisme. Ces articles du code de l'urbanisme rappellent que le PLUi doit être mis en compatibilité lorsque les règles qu'il édicte ne permettent pas la réalisation d'une opération reconnue d'utilité publique ou d'intérêt général.

Selon l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme, la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi est prévue en application de l'article L. 300-6 et notamment les 1er et 3e alinéas :

L'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement, se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général d'une action ou d'une opération d'aménagement au sens du présent livre ou de la réalisation d'un programme de construction. Les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59 sont applicables sauf si la déclaration de projet adoptée par l'Etat, un de ses établissements publics, un département ou une région a pour effet de porter atteinte à l'économie générale du projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, du plan local d'urbanisme.

[...]

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

[10]

Les adaptations proposées sont présentées dans le cadre des procédures prévues par les articles L. 143-44 à L. 143-50 et L. 153-54 à L. 153-59, auxquelles les autorités ou services compétents pour élaborer les documents mentionnés à l'alinéa précédent sont invités à participer.

[...]

Conformément à ces articles, les évolutions proposées du PLUi ne peuvent concerner que l'objet du projet que ce soit dans son étendue géographique ou dans l'objet des modifications réglementaires proposées.

Ainsi, seront exposés : le projet, son intérêt général et les ajustements apportées au PLUi opposable afin de garantir sa compatibilité avec ledit projet.

Cette déclaration de projet 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.

2. L'objet de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité

Les évolutions envisagées portent sur le secteur de l'ilot front de gare couvert par l'OAP de secteur à enjeux métropolitains « Mantes Station - le quartier musique ».

Ces évolutions entrent dans le champ de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi.

Compte tenu de son objet, cette MEC DP ne vient pas faire évoluer le PADD ou remettre en cause ses orientations.



De plus, cette modification est sans incidence sur la compatibilité du PLUi avec les documents de rang supérieur et notamment :

- ▶ le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF et SDRIF-E qui sera prochainement approuvé par le conseil d'Etat) ;
- ▶ les documents de programmation de la Communauté urbaine : le Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) qui définit pour 6 ans la politique de l'habitat de GPS&O pour la période 2018/2023 (A noter qu'un nouveau PLHi est en cours d'élaboration pour la période 2025/2030) et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), outil de coordination qui combine politiques énergétique et économique mais aussi d'amélioration de la qualité de l'air et lutte contre l'artificialisation des sols ; Le plan des Mobilités Île-de-France, anciennement appelé Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) ; a été arrêté par délibération du Conseil Régional d'Île-de-France le 27 mars 2024 (en cours de révision) ;
- 1. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux (SDAGE) du Bassin Seine-Normandie ;
- 2. Le Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI) du Bassin Seine-Normandie 2016-2021 ;
- 3. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Île-de-France.

En accord avec la commune de Mantes-la-Ville, le Président de la Communauté urbaine a donc pris l'initiative de lancer une déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de Grand Paris Seine & Oise.

La procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi se déroulera telle que prévue par les articles L153- 54 à L153-59 et R153-13 à R153 du code de l'urbanisme.

3. La saisine de l'autorité environnementale

La loi du 7 décembre 2020 relative à l'accélération et la simplification de l'action publique modifie le code de l'urbanisme et soumet l'ensemble des procédures d'évolutions des plans locaux d'urbanisme à évaluation environnementale. Le décret n° 2021-1345 du 13 octobre 2021 portant modification des dispositions relatives à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme et des unités touristiques nouvelles, publié au JO du 15 octobre 2021 crée un second dispositif d'examen au cas par cas, dit cas par cas « ad hoc », à côté du dispositif existant d'examen au cas par cas réalisé par l'autorité environnementale, dit cas par cas « de droit commun ». Ce dispositif a vocation à être mis en œuvre lorsque la personne publique responsable est à l'initiative de l'évolution du document d'urbanisme et qu'elle conclut à l'absence de nécessité de réaliser l'évaluation environnementale. Dans ce cas, conformément aux dispositions des articles R. 104-33 à R.104-37 du code de l'urbanisme, la personne publique responsable « saisit l'autorité environnementale pour avis conforme et, au vu de cet avis conforme, prend une décision relative à la réalisation ou non d'une évaluation environnementale ».

L'absence de réponse de l'autorité environnementale après 2 mois, vaut avis favorable, pas d'évaluation environnementale. Cette décision fait l'objet d'une délibération motivée du Conseil Communautaire, soumise aux mesures de publicité de l'article R.153-21.

La Communauté urbaine considérant que cette déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi n'étant pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, un dossier comprenant les éléments listés à l'article R. 104-34 du code de l'urbanisme est transmis à l'autorité environnementale.

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi
[12]



Accusé de réception en préfecture
078-200059889-20251127-CC251127_26_1-DE
Date de télétransmission : 04/12/2025
Date de réception préfecture : 04/12/2025

4. L'absence d'incidences environnementales

L'autorité environnementale a été saisie le 15/10/2024 pour l'examen au cas par cas de cette mise en compatibilité du PLUi.

Par sa décision du 11/12/2024, la Mission régionale de l'autorité environnementale (MRAe) s'est prononcée **favorablement** à l'absence d'évaluation environnementale pour la mise en compatibilité du PLUi.

Par conséquent, le conseil communautaire de GPS&O prendra une délibération actant la dispense d'évaluation environnementale de la procédure.

5. Concertation préalable

La concertation est dépendante de la réalisation d'une évaluation environnementale.

Etant donné que la MRAe a dispensé le projet d'évaluation environnementale, la concertation préalable n'est pas nécessaire.

6. Réunion d'examen conjoint des Personnes Publiques Associées (PPA)

Conformément à l'article L.153-52 du code de l'urbanisme, les personnes publiques consultées sont saisies par courrier, pour donner leur avis sur le projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi.

Une réunion d'examen conjoint des PPA sera organisée.

7. L'enquête publique

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

[13]

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

Selon l'article L. 153-53 du code de l'urbanisme l'enquête publique est menée par la Communauté urbaine. La durée de l'enquête publique ne pourra être inférieure à 30 jours.

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de MEC du PLUi peut être modifié pour tenir compte :

- des avis joints au dossier d'enquête publique,
- des avis des PPA émis lors de la réunion d'examen conjoint ;
- si évaluation environnementale : de l'avis de la MRAE ;
- des observations du public et des résultats de l'enquête publique ;
- du rapport et des conclusions du commissaire-enquêteur ou de la commission d'enquête.



Accusé de réception en préfecture
078-200059889-20251127-CC251127_26_1-DE
Date de télétransmission : 04/12/2025
Date de réception préfecture : 04/12/2025

8. Approbation de la mise en compatibilité du PLUi

À l'issue de l'enquête publique, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, éventuellement modifié pour tenir compte 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, au conseil municipal de Mantes-la-Ville. Le conseil municipal dispose alors d'un délai de trois mois pour émettre un avis. À défaut, ce dernier est réputé favorable.

Ensuite, le conseil communautaire de GPS&O adopte par délibération la déclaration de projet emportant approbation de la mise en compatibilité.

9. Le caractère exécutoire

La mise en compatibilité deviendra exécutoire dans un délai d'un mois après la transmission à l'autorité administrative compétente de l'Etat (article L.153-53), après avoir effectué toutes les modalités de publicité requise, à savoir : le versement dans le Géoportail de l'urbanisme, l'affichage pendant au moins un mois au siège de la CU et les communes concernées, l'insertion de la mention de cet affichage en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département et la publication électronique de l'acte sur le site internet de la Communauté urbaine.

LES DATES CLES DE LA PROCEDURE

DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUi MANTES-LA-VILLE



DESCRIPTION DU PROJET ET JUSTIFICATION DE SON INTERET GENERAL

La mise en compatibilité concerne l'évolution programmatique au nord du futur quartier de la musique à Mantes-Station sur la commune de Mantes-la-Ville, passant d'un secteur à vocation mixte à un secteur purement d'activité, avec une programmation tertiaire. Ce changement de programme vise à renforcer le dynamisme économique déjà présent dans le secteur. En effet, l'évolution programmatique face à la gare de Mantes-Station a pour objectif d'attirer des entreprises et des professionnels, contribuant ainsi à stimuler l'économie locale déjà active dans cette zone. Le projet prévoit également la possibilité d'implantation d'un parking mutualisé de 300 places maximum en sous-sol du programme tertiaire.

Ce programme remplace l'orientation prévue à l'ancienne OAP d'un équipement mixte avec un parc-relais destiné aux usagers de la gare et intégrant une programmation complémentaire (non définie). En effet les développements prévus, en lien avec l'arrivée d'EOLE, pour les deux pôles-gares de Mantes-la-Jolie et de Mantes-Station, font de Mantes-la-Jolie la gare offrant une capacité d'accueil importante pour les flux de véhicules (bus et véhicules particuliers, avec 2 gares routières de grande capacité, déposes minutes et parc-relais), et de Mantes-Station une gare plutôt destinée aux accès modes doux avec quelques lignes de bus en transit et une réflexion sur l'aménagement d'une trame permettant le rabattement modes-doux. Ainsi, le besoin d'un parc-relais à Mantes-Station n'est plus envisagé comme une nécessité et l'espace qui était prévu pour cet équipement peut-il être réalloué à un renforcement des activités tertiaires sur le secteur, avec un parking mutualisé pouvant servir aux autres activités présentes sur le secteur. Les besoins en stationnements privés pour les activités existantes se verront en effet accroître par la suppression de stationnements en voirie accompagnant le développement du

pôle d'échanges multimodal (PEM) et les aménagements modes-doux sur le secteur.

Par ailleurs, le programme tertiaire s'intègre parfaitement dans le paysage existant, composé d'entreprises historiques telles que Ballauff et Buffet Crampon, et se révèle plus pertinent qu'un éventuel programme de logements (permis par le secteur UBa et la programmation complémentaire indiquée à l'OAP), qui serait plus sensible aux nuisances sonores et environnementales liées au quartier.

Le projet prévoit également la mise en valeur de l'entrée de ville par la création d'une place de quartier.

La création de cette place de quartier répond à plusieurs objectifs importants. Tout d'abord, elle doit offrir aux usagers du secteur sud un espace de détente et de rencontre, améliorant ainsi la qualité de vie dans le quartier. De plus, cette place vise à atténuer les nuisances liées aux faisceaux ferrés en éloignant les futures constructions de ces sources de bruit. Par ailleurs, grâce à son caractère intermodal, la place, située en front de gare et accessible depuis la rue Maurice Berteaux future voie partagée, selon l'orientation prévue à l'OAP actuelle, doit encourager l'utilisation des modes de transport doux, réduisant ainsi la dépendance à la voiture et favorisant un mode de vie plus durable. Cette place permettra d'améliorer les fonctionnalités du pôle d'échanges multimodal (PEM) prévu par GPSEO en lien avec l'arrivée d'EOLE.

Les hauteurs plus importantes proposées dans le projet permettent d'assurer la densification tout en libérant de la surface au sol afin d'y créer la place de quartier face à la gare.

Ainsi, ce programme urbain, par ses épannelages variés et la place qu'il prévoit, servira de point de repère, offrant une entrée de ville plus qualitative et dynamique, qui contribuera à revitaliser le quartier et à

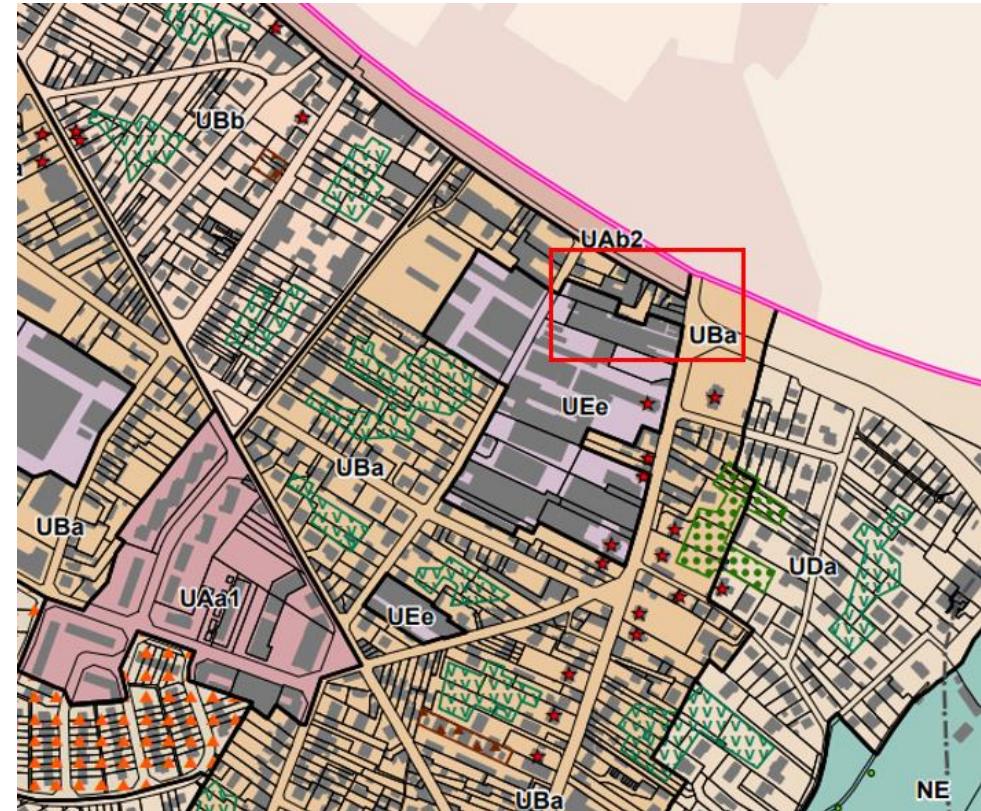
le rendre plus attractif. Cette modification participera à la création d'un environnement urbain plus inclusif, attrayant et fonctionnel en lien avec les besoins du nouveau pôle d'échanges multimodal EOLE et la place accrue des modes doux et transports en commun qui l'accompagne.

Par la création d'une nouvelle place de la gare favorisant un aménagement qualitatif et bénéficiant au PEM et aux modes doux, la requalification de l'entrée de ville, et la possibilité d'implanter un bâtiment tertiaire amenant des emplois et de l'animation au secteur concerné, ce projet, nécessitant la présente MEC, contribue fortement à l'intérêt général pour le territoire des communes de Mantes-la-Ville, où il se situe, mais aussi de Mantes-la-Jolie, dont il est mitoyen, et pour leurs habitants et usagers.

II. LE PROJET DE DECLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi

La présente note de présentation fait apparaître l'objet de la déclaration de projet emportant mise en compatibilité et la justification de celle-ci. Cette note de présentation, complétée le cas échéant, vaudra additif dans la partie 4 – Evolution du PLUi pour actualisation du rapport de présentation du PLUi approuvé.

A. *Localisation de la modification*



B. Pièces impactées

Dans le cadre de cette procédure d'évolution, certaines pièces du dossier du PLUi sont sujettes à une évolution. La présente MEC DP concerne uniquement les pièces suivantes :

- ▶ la pièce « *Partie 2 - OAP de secteurs à Enjeux Métropolitains* »
- ▶ la pièce « *Partie 5 - Dispositions Graphiques - Plans de zonage par commune* » / *Plan de zonage de Mantes-la-Ville et plan de synthèse général du PLUi de la Communauté Urbaine GPS&O*

Cette modification a pour objet les ajustements suivants sur l'ilot front de gare du secteur de l'OAP Mantes station - Quartier musique :

- ▶ Changer le zonage de l'ilot de UBa vers UEe sur le plan de zonage communal de MLV et sur le plan de zonage de synthèse du PLUi de GPS&O
- ▶ Modifier l'OAP pour permettre le remplacement de l'équipement mixte avec parc-relais et programmation complémentaire par une programmation tertiaire avec possibilité d'un parking mutualisé. Un « zoom » spécifique sur le secteur front de gare est également créé.
- ▶ Modification des orientations de hauteur, et d'implantation spécifiques pour permettre la création de la place tout en préservant une densité proche de celle permise actuellement

PLUi : OAP de secteur à enjeux métropolitains n°2 – quartier Musique de Mantes-la Ville

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

<u>Avant modification</u>	<u>Après modification</u>
<u>2 - Mantes Station – Le quartier Musique (introduction)</u>	
	Ajout du paragraphe en fin de texte : « Il est envisagé des développements spécifiques sur le secteur front de gare en lien avec l'accueil de nouvelles activités économiques et l'espace public de la gare dans le cadre de l'arrivée du RER EOLE. Un zoom dédié est ainsi prévu sur ce secteur front de gare. »
<u>Destination générale et programmation</u>	
« Profitant du potentiel de renouvellement urbain, le développement de cet espace permettra l'accueil d'un équipement mixte comprenant un parking de type parc relais intégrant une programmation complémentaire. Cet équipement, (...) »	« Profitant du potentiel de renouvellement urbain, le développement de cet espace permettra l'accueil en front de gare, d'un bâtiment tertiaire comprenant un parking pouvant être mutualisé et un ou des commerces. Ce bâtiment (...) »
<u>La qualité paysagère et environnementale</u>	
« L'équipement mixte, (...) »	« Le bâtiment tertiaire en front de gare, (...) »

ZOOM : Le secteur front de gare

	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Ajout du « zoom » : le secteur front de gare ▶ Ajout d'orientations sur le secteur front de gare du quartier musique (voir détails ci-après dans la partie avant/après)
<u>PLUi : Dispositions Graphiques - Plan de Zonage Mantes-la-Ville et plan général de synthèse</u>	
<u>Avant modification</u>	<u>Après modification</u>
Ilot front de gare majoritairement en Zone UBa avec une petite portion en zone UEe	Modification du zonage de l'ilot front de gare exclusivement en zone UEe

Voir descriptifs détaillés « Avant/Après » pages suivantes.

C. Incidences sur la superficie des zones

Cette procédure apporte des modifications sur la répartition de superficies entre zones urbaines du PLUi en vigueur, mais sans modifier la surface totale des zones urbaines.

	Evolution des superficies		
	Surfaces actuelles (ha)	MEC DP (ha)	Evolution suite à la MEC DP (ha)
UEe : Activités économiques	1860,54	+ 0,33	1860,87
UBa : Péricentre intensification	222,35	- 0,33	222,02

D. Détails des modifications

1. Dans l'OAP de secteurs à enjeux métropolitains n°2

Contenu de la modification dans l'OAP - 1^{ère} page

AVANT

OAP à enjeux métropolitains « Mantes Station – Le Quartier musique »

2 - MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE

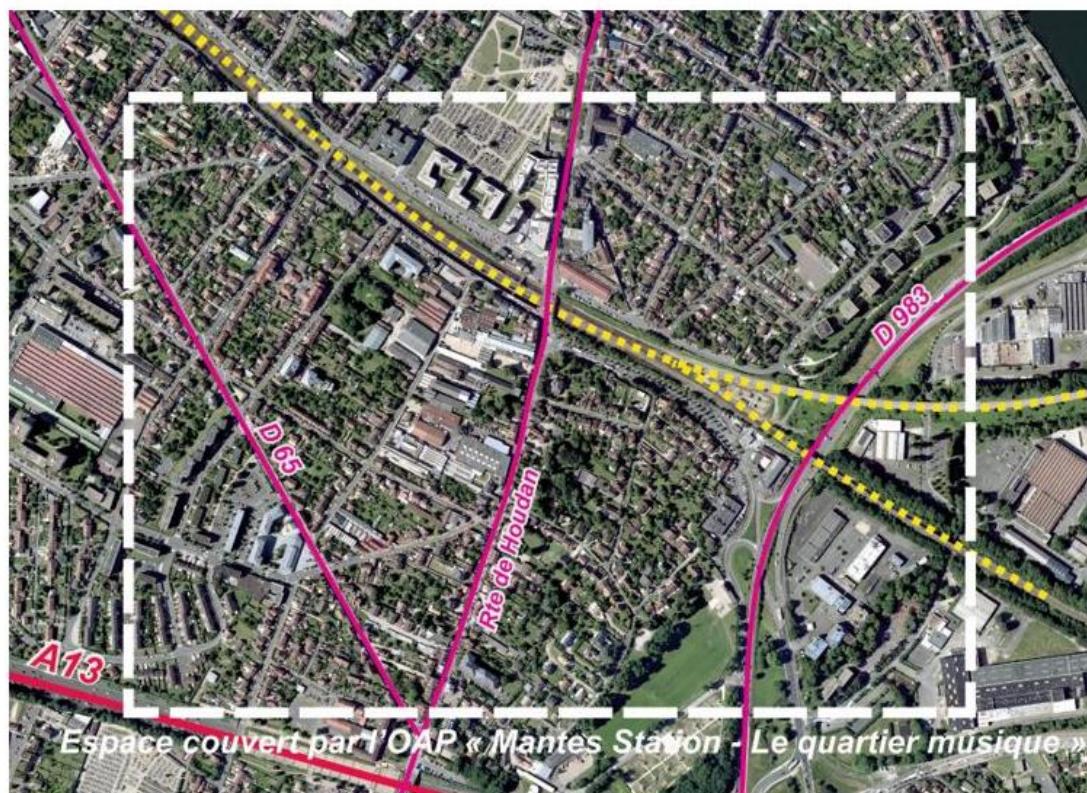
Ce secteur qui se développe autour de la gare de Mantes Station et au sud des voies ferrées jusqu'au boulevard Calmette s'inscrit dans la dynamique d'intensification urbaine et de développement favorisée par l'arrivée prochaine de la ligne EOLE.

Il correspond à un quartier de Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville empreint d'une ambiance particulière conférée par le mélange d'activités économiques artisanales et d'un habitat dominé par son tissu pavillonnaire.

Couramment dénommé « quartier de la musique », il est marqué par la présence de deux entreprises de renommée internationale dans le domaine de la fabrication d'instruments de musique : Buffet Crampon et SELMER.

La préservation et le renforcement de ce « pôle musique » correspondent à une volonté forte des collectivités locales qui a déjà trouvé une partie de sa traduction avec l'édition des nouveaux locaux de l'Ecole Nationale de Musique, de Danse et de Théâtre de Mantes en Yvelines, conservatoire communautaire de rayonnement départemental.

Grâce au projet EOLE, la gare Mantes Station possèdera une meilleure accessibilité à la métropole francilienne et à la capitale en desservant de nouvelles gares telles que La Défense ou Porte Maillot, dessertes stratégiques de par leur connexion au reste du réseau de transport métropolitain. Avec ce nouvel arrêt à La Défense les usagers pourront gagner jusqu'à 5 minutes de temps de parcours vers ou depuis Paris. Le temps de trajet entre Mantes station et Paris-St-Lazare restera inchangé mais les usagers bénéficieront d'une fréquence plus importante de passage des trains sur l'ensemble de la ligne. Des aménagements d'ensemble seront réalisés et des pôles multimodaux participeront à l'amélioration de l'offre de transport depuis et vers ces gares.



PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

[21]

Accusé de réception en préfecture
078-200059889-20251127-CC251127_26_1-DE
Date de télétransmission : 04/12/2025
Date de réception préfecture : 04/12/2025

Contenu de la modification dans l'OAP - 1^{ère} page

APRES

OAP à enjeux métropolitains « Mantes Station – Le Quartier musique »

Ajout du périmètre de « zoom » le secteur front de Gare + Modification du texte souligné en jaune

2 - MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE

Ce secteur qui se développe autour de la gare de Mantes Station et au sud des voies ferrées jusqu'au boulevard Calmette s'inscrit dans la dynamique d'intensification urbaine et de développement favorisée par l'arrivée prochaine de la ligne EOLE.

Il correspond à un quartier de Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville empreint d'une ambiance particulière conférée par le mélange d'activités économiques artisanales et d'un habitat dominé par son tissu pavillonnaire.

Couramment dénommé « quartier de la musique », il est marqué par la présence de deux entreprises de renommée internationale dans le domaine de la fabrication d'instruments de musique : Buffet Crampon et SELMER.

La préservation et le renforcement de ce « pôle musique » correspondent à une volonté forte des collectivités locales qui a déjà trouvé une partie de sa traduction avec l'édification des nouveaux locaux de l'Ecole Nationale de Musique, de Danse et de Théâtre de Mantes en Yvelines, conservatoire communautaire de rayonnement départemental.

Grâce au projet EOLE, la gare Mantes Station possèdera une meilleure accessibilité à la métropole francilienne et à la capitale en desservant de nouvelles gares telles que La Défense ou Porte Maillot, dessertes stratégiques de par leur connexion au reste du réseau de transport métropolitain. Avec ce nouvel arrêt à La Défense les usagers pourront gagner jusqu'à 5 minutes de temps de parcours vers ou depuis Paris. Le temps de trajet entre Mantes station et Paris-St-Lazare restera inchangé mais les usagers bénéficieront d'une fréquence plus importante de passage des trains sur l'ensemble de la ligne. Des aménagements d'ensemble seront réalisés et des pôles multimodaux participeront à l'amélioration de l'offre de transport depuis et vers ces gares.

Il est envisagé des développements spécifiques sur le secteur front de gare en lien avec l'accueil de nouvelles activités économiques et l'espace public de la gare dans le cadre de l'arrivée du RER EOLE. Un zoom dédié est ainsi prévu sur ce secteur front de gare.



Contenu de la modification dans l'OAP – 2ème page

AVANT

OAP à enjeux métropolitains « Mantes Station – Le Quartier musique - Schéma des OAP »

MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE - SCHÉMA DES OAP



Mobilités	
—	Voie principale existante
—	Voie principale partagée à aménager
—	Voie à réqualifier
—	Gare
—	Voie ferrée
↔	Principe de liaison douce à conserver et à aménager
↗	Entrée de quartier mise en scène et réaménagée
Destination et vocation principale des espaces	
■	Secteur mixte, habitat et activités diverses
○	Équipement mixte à aménager
■■■	Intensification urbaine en cours
■■■	Secteur de renforcement des activités économiques notamment musicale
Organisation et morphologie urbaine	
□□□	Ordonnancement du bâti à restructurer
—	Alignement du bâti à respecter
—	Rez-de-chaussée actif à préserver
—	Mur ou élément de façade à préserver
●	Polarité à renforcer
●	Centralité gare (pôle multimodal)
Patrimoine, paysage et trame verte	
▨	Cœur d'îlot à préserver
▨	Cour à conserver
▨	Square à créer

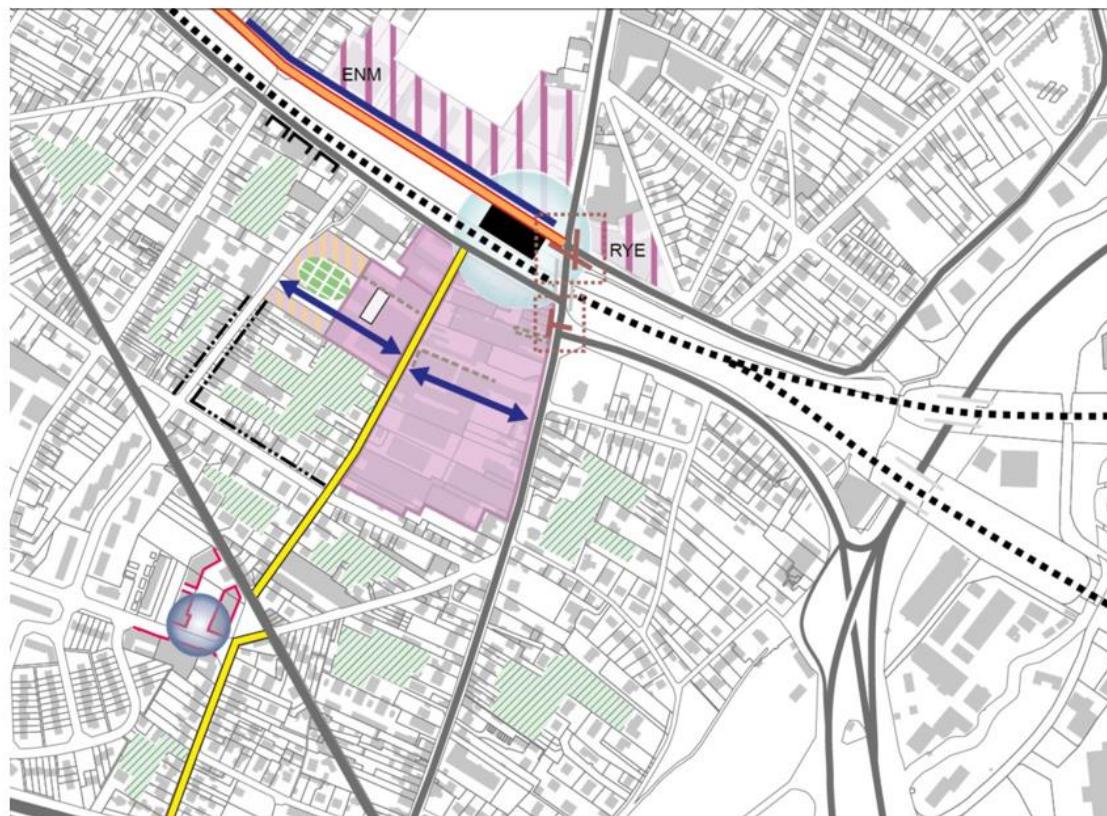
Contenu de la modification dans l'OAP – 2ème page

APRES

OAP à enjeux métropolitains « Mantes Station – Le Quartier musique - Schéma des OAP »

Suppression de l'équipement mixte à aménager

MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE - SCHÉMA DES OAP



Mobilités	
	Voie principale existante
	Voie principale partagée à aménager
	Voie à requalifier
	Gare
	Voie ferrée
	Principe de liaison douce à conserver et à aménager
	Entrée de quartier mise en scène et réaménagée
Destination et vocation principale des espaces	
	Secteur mixte, habitat et activités diverses
	Equipement mixte à aménager
	Intensification urbaine en cours
	Secteur de renforcement des activités économiques notamment musicale
Organisation et morphologie urbaine	
	Ordonnancement du bâti à restructurer
	Alignement du bâti à respecter
	Rez-de-chaussée actif à préserver
	Mur ou élément de façade à préserver
	Polarité à renforcer
	Centralité gare (pôle multimodal)
Patrimoine, paysage et trame verte	
	Coeur d'îlot à préserver
	Cour à conserver
	Square à créer

Contenu de la modification dans l'OAP – 3ème page

AVANT

OAP à enjeux métropolitains « Mantes Station - Quartier musique - Les orientations »

MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

Le projet pour le secteur soutenu par les orientations d'aménagement et de programmation suivantes vise simultanément plusieurs objectifs :

Pérenniser la mixité des fonctions résidentielles et économiques dans un souci d'équilibre maintenu et de qualité urbaine renforcée ;

Améliorer les connexions et les déplacements pour les différents modes et à plusieurs échelles :

- Vers la gare qui devrait voir son usage renforcé avec l'arrivée de EOLE dans les prochaines années ;
- Dans le secteur lui-même avec en particulier davantage de porosité au travers des îlots ;
- Entre les polarités urbaines et fonctionnelles à une échelle plus élargie (centre-ville, gares, équipements majeurs, ...).

Agir pour la pérennité du pôle musique tant du point de vue de sa dynamique économique que de sa dynamique culturelle.

Améliorer le paysage urbain en offrant des entrées de ville de qualité et des ordonnancements bâtis harmonieux.

Les orientations par thème

L'organisation viaire et les déplacements

Améliorer les conditions d'accès multimodaux à la gare, notamment concernant les modes doux, il s'agit de renforcer les liaisons de traverse des îlots et de davantage sécuriser les parcours.

Assurer aux piétons et cycles des conditions agréables de traversées du périmètre d'entrée de ville, comprenant le franchissement du pont et des carrefours situés de part et d'autre de celui-ci.

Les liaisons de circulations internes sont à développer et à améliorer. La rue Maurice Berteaux est à aménager en voie partagée afin d'améliorer les circulations des modes doux entre la gare et le centre-ville. Le stationnement sur rue est à supprimer entre la rue Moll et la voie ferrée pour améliorer la qualité des espaces publics et les conditions de circulations douces.

Destination générale et programmation

Le secteur de confortation des activités économiques délimité au schéma des OAP est exclusivement destiné à des activités dont la prédominance est liée au secteur de la musique.

Il doit favoriser le maintien durable et l'implantation de nouvelles entreprises du domaine de la filière musique en leur permettant de se développer *in situ*, que ce soit pour accroître et améliorer leurs conditions de production ou que ce soit pour renforcer leur lisibilité (showroom, espaces d'accueil, crèches musicales, recherche et développement dans la création d'instruments de musique, ...)

Dans le même objectif, il est souhaitable de développer des partenariats entre l'ENM (Ecole Nationale de Musique) et les factures musicales, en concevant par exemple :

- Une salle polyvalente pour l'accueil d'activités connexes (formation, séminaires, démonstrations, ...);
- Un espace de restauration (interentreprises, ouvert, ...) et de convivialité.

Des réflexions ont également été initiées en matière d'offre de formation et de nouveaux locaux d'accueil d'activités liées à la musique.

Le renforcement de l'attractivité du quartier musique se fera à travers la confortation de l'offre de services et de commerces de proximité. Profitant du potentiel de renouvellement urbain, le développement de cet espace permettra l'accueil d'un équipement mixte comprenant un parking de

type parc relais intégrant une programmation complémentaire. Cet équipement, en lien direct avec la gare Mantes Station, répondra à la demande nouvelle générée par le projet EOLE et l'intensification urbaine du quartier de gare (ENM, projet d'implantation du siège des résidences Yvelines Essonne).

Simultanément au renforcement du pôle gare, il faudra pérenniser le pôle commercial situé au sud du quartier. L'axe reliant le pôle gare et le pôle commercial est à conforter. Dans le cadre de cet axe conforté, la rue Maurice Berteaux pourrait ainsi accueillir quelques services et activités liés au quartier de la musique (showroom, café-restaurant, etc.)

Parallèlement aux actions en faveur du maintien et du développement des activités économiques, il convient de renforcer l'habitat dans ce secteur qui bénéficie de la proximité de la gare. Il s'agit en particulier de poursuivre l'intensification urbaine déjà amorcée au nord des voies ferrées et de développer des opérations de construction qualitatives au gré des opportunités foncières (rue des Deux gares par exemple).

Dans le même souci d'équilibre, il convient de préserver la qualité du tissu pavillonnaire dans le secteur, par l'exigence d'une forte qualité esthétique des nouvelles constructions ajoutant une plus-value architecturale au quartier Mantes Musique.

La qualité paysagère et environnementale

La trame verte des coeurs d'îlots existants est à préserver et à renforcer dans le cadre des nouvelles opérations de construction. Dans cette perspective, le square créé sera aménagé en continuité avec les coeurs d'îlot présents dans le quartier. Ce parc urbain servira d'espace de rencontre entre les différents usagers du quartier dans lequel s'intègre le mail paysager qui traverse les terrains Ballauf.

La réalisation d'un élément architectural de grande qualité pour l'équipement mixte lui assurera une bonne intégration paysagère participant aux enjeux de requalification de l'entrée de ville, cette dernière constituant la vitrine pour le quartier « Mantes musique ».

Contenu de la modification dans l'OAP – 3ème page

APRES

OAP à enjeux métropolitains « Mantes Station - Quartier musique- Les orientations »

Modification du texte surlignée en jaune

MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

Le projet pour le secteur soutenu par les orientations d'aménagement et de programmation suivantes vise simultanément plusieurs objectifs :

Pérenniser la mixité des fonctions résidentielles et économiques dans un souci d'équilibre maintenu et de qualité urbaine renforcée ;

Améliorer les connexions et les déplacements pour les différents modes et à plusieurs échelles :

- Vers la gare qui devrait voir son usage renforcé avec l'arrivée de EOLE dans les prochaines années ;
- Dans le secteur lui-même avec en particulier davantage de porosité au travers des îlots ;
- Entre les polarités urbaines et fonctionnelles à une échelle plus élargie (centre-ville, gares, équipements majeurs, ...).

Agir pour la pérennité du pôle musique tant du point de vue de sa dynamique économique que de sa dynamique culturelle.

Améliorer le paysage urbain en offrant des entrées de ville de qualité et des ordonnancements bâtis harmonieux.

Les orientations par thème

L'organisation viaire et les déplacements

Améliorer les conditions d'accès multimodaux à la gare, notamment concernant les modes doux, il s'agit de renforcer les liaisons de traverse des îlots et de davantage sécuriser les parcours.

Assurer aux piétons et cycles des conditions agréables de traversées du périmètre d'entrée de ville, comprenant le franchissement du pont et des carrefours situés de part et d'autre de celui-ci.

Les liaisons de circulations internes sont à développer et à améliorer. La rue Maurice Bertheaux est à aménager en voie partagée afin d'améliorer les circulations des modes doux entre la gare et le centre-ville. Le stationnement sur rue est à supprimer entre la rue Molé et la voie ferrée pour améliorer la qualité des espaces publics et les conditions de circulations douces.

Destination générale et programmation

Le secteur de confortation des activités économiques délimité au schéma des OAP est exclusivement destiné à des activités dont la prédominance est liée au secteur de la musique.

Il doit favoriser le maintien durable et l'implantation de nouvelles entreprises du domaine de la filière musique en leur permettant de se développer *in situ*, que ce soit pour accroître et améliorer leurs conditions de production ou que ce soit pour renforcer leur lisibilité (showroom, espaces d'accueil, crèches musicales, recherche et développement dans la création d'instruments de musique, ...)

Dans le même objectif, il est souhaitable de développer des partenariats entre l'ENM (École Nationale de Musique) et les factures musicales, en concevant par exemple :

- Une salle polyvalente pour l'accueil d'activités connexes (formation, séminaires, démonstrations, ...);
- Un espace de restauration (interentreprises, ouvert, ...) et de convivialité.

Des réflexions ont également été initiées en matière d'offre de formation et de nouveaux locaux d'accueil d'activités liées à la musique.

Le renforcement de l'attractivité du quartier musique se fera à travers la confortation de l'offre de services et de commerces de proximité. Profitant du potentiel de renouvellement urbain, le développement de cet espace permettra l'accueil **d'un équipement mixte comprenant un parking de**

type parc relais intégrant une programmation complémentaire en front de gare, d'un bâtiment tertiaire comprenant un parking pouvant être mutualisé et un ou des commerces. Cet équipement, Ce bâtiment en lien direct avec la gare Mantes Station, répondra à la demande nouvelle générée par le projet EOLE et l'intensification urbaine du quartier de gare (ENM, projet d'implantation du siège des résidences Yvelines Essonne).

Simultanément au renforcement du pôle gare, il faudra pérenniser le pôle commercial situé au sud du quartier. L'axe reliant le pôle gare et le pôle commercial est à conforter.

Dans le cadre de cet axe conforté, la rue Maurice Bertheaux pourrait ainsi accueillir quelques services et activités liés au quartier de la musique (showroom, café-restaurant, etc.)

Parallèlement aux actions en faveur du maintien et du développement des activités économiques, il convient de renforcer l'habitat dans ce secteur qui bénéficie de la proximité de la gare. Il s'agit en particulier de poursuivre l'intensification urbaine déjà amorcée au nord des voies ferrées et de développer des opérations de construction qualitatives au gré des opportunités foncières (rue des Deux gares par exemple).

Dans le même souci d'équilibre, il convient de préserver la qualité du tissu pavillonnaire dans le secteur, par l'exigence d'une forte qualité esthétique des nouvelles constructions ajoutant une plus-value architecturale au quartier Mantes Musique.

La qualité paysagère et environnementale

La trame verte des coeurs d'îlots existants est à préserver et à renforcer dans le cadre des nouvelles opérations de construction. Dans cette perspective, le square créé sera aménagé en continuité avec les coeurs d'îlot présents dans le quartier. Ce parc urbain servira d'espace de rencontre entre les différents usagers du quartier dans lequel s'intègre le mail paysager qui traverse les terrains Ballaut.

La réalisation d'un élément architectural de grande qualité pour **l'équipement mixte le bâtiment tertiaire en front de gare** lui assurera une bonne intégration paysagère participant aux enjeux de requalification de l'entrée de ville, cette dernière constituant la vitrine pour le quartier « Mantes musique ».

Contenu de la modification dans l'OAP - 4ème page

APRES

OAP à enjeux métropolitains « Mantes Station - Quartier musique / Zoom : le secteur de front de Gare » Ajout d'un « zoom » sur le secteur front de Gare

ZOOM : LE SECTEUR FRONT DE GARE

Des orientations d'aménagement spécifiques sont définies pour l'ilot front de gare qui revêt une importance stratégique pour le quartier en tant qu'entrée de ville, tant pour l'accès par le train qu'en voiture:

- Mise en valeur de l'entrée de ville et réaménagement des abords de la gare côté Mantes-la-Ville.
- La réalisation d'une nouvelle place de quartier au sud de la gare assurant à la fois un rôle multimodal en lien avec la gare EOLE de Mantes-Station, favorisant les modes doux, et offrant un nouvel espace public fédérateur qui servira d'espace de rencontre entre les différents usagers du quartier.
- Le renforcement économique du secteur par la création d'un bâtiment tertiaire cadrant la nouvelle place.
- L'aménagement végétal et paysager du futur quartier.
- La réalisation d'un parking en sous-sol pouvant être mutualisé et répondant aux besoins de stationnement des entreprises du quartier de la musique et des visiteurs.

La création d'une nouvelle place de la gare

L'implantation en recul du bâtiment ainsi que la limitation de son emprise au sol à 50% de la superficie du terrain, permettra la création d'une place urbaine, jouant un rôle central dans la vie du quartier. Ce programme contribuera à offrir une entrée de ville plus qualitative et dynamique, revitalisant ainsi le quartier et renforçant son attractivité.

La place ainsi créée fera l'objet d'un traitement paysager et végétalisé qualitatif afin de créer un îlot de fraîcheur permettant d'offrir un espace de détente et de rencontre aux usagers du secteur sud. Le coefficient de pleine terre recommandé sur l'ilot de front de gare entre les rues de Houdan et Maurice Berteaux sera de 30%, ce qui permettra la végétalisation de la dalle du parking et des espaces publics tout comme des toitures.

Cette place piétonne dans le prolongement de la rue Maurice Berteaux, axe défini à l'OAP du quartier musique comme devant devenir une voie partagée, contribuera à faciliter également les déplacements doux vers la gare. Grâce à son caractère intermodal, cette place encouragera l'utilisation des modes de transport doux, réduisant ainsi la dépendance à la voiture et promouvant un mode de vie plus durable.

Destination générale et programmation

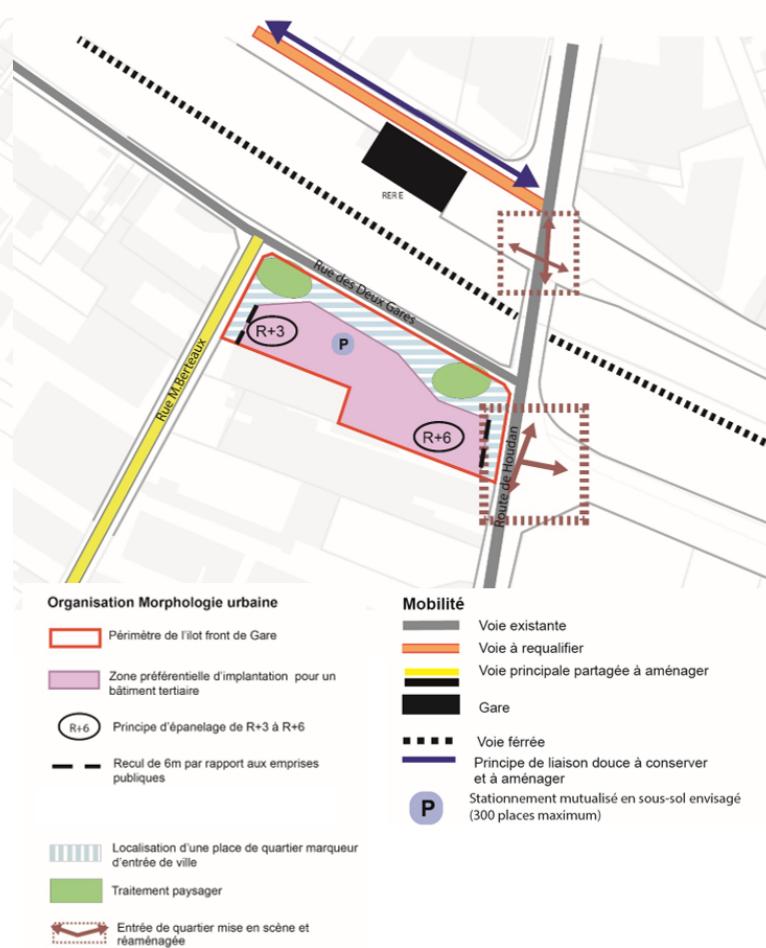
Un nouveau bâtiment tertiaire au nord du quartier de la musique renforcera le dynamisme économique déjà présent sur le secteur. Le rez-de-chaussée sera animé par un ou des commerces, notamment de restauration avec terrasse(s) ouverte(s) sur la place créée, pouvant développer une SDP d'environ 300m² chacun et répondant aux besoins du secteur.

Un parking en sous-sol de maximum 300 places sera prévu pour répondre au besoin en stationnement du programme, ainsi qu'éventuellement à ceux d'autres usagers à proximité. Celui-ci pourra ainsi être mutualisé.

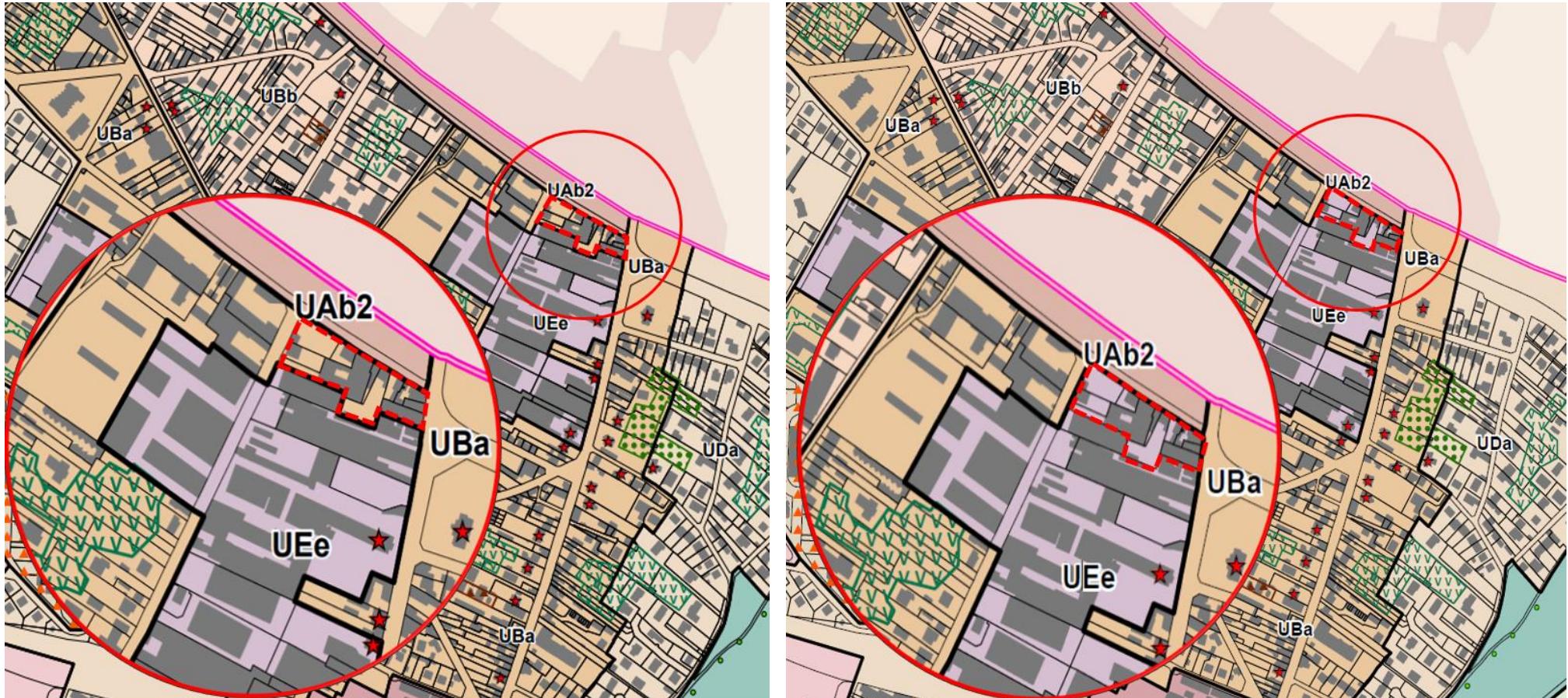
La morphologie urbaine et les constructions

Le bâtiment tertiaire présentera un épannelage varié, s'élevant à R+3 le long de la rue Berteaux et atteignant R+6 en émergence sur la route de Houdan, constituant ainsi un repère visuel marquant l'entrée du quartier.

Les variations de hauteur et la silhouette urbaine des constructions éviteront une homogénéité excessive. Le bâtiment sera conçu pour s'intégrer harmonieusement à la place et à l'espace public, avec un rez-de-chaussée animé qui participera à la vitalité du quartier.



2. Dans le règlement graphique



⟳ Basculement d'une partie de la zone UBa en zone UEe.

III.

COMPATIBILITE AVEC LES PLANS ET PROGRAMMES DE RANG SUPERIEUR

A. Préambule

Conformément à l'article R.151-3 du Code de l'Urbanisme, le présent chapitre « *Décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés aux articles L. 131-4 à L. 131-6, L. 131-8 et L. 131-9 avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte* ».

Les plans, schémas et programmes susceptibles de concerner le projet de l'ilot de front de gare de Mantes-station sont :

Articulation du PLUi vis-à-vis des documents mentionnés aux articles L.131-4 à L.131-6 du code de l'urbanisme	
Document	Commentaires
Les schémas de cohérence territoriale prévus à l'article L.141-1	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de SCoT
Les schémas de mise en valeur de la mer prévus à l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de tels schémas
Les plans de mobilité prévus à l'article L. 1214-1 du Code des Transports	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car il ne tient pas lieu de plan de mobilité (article 131-8 du code de l'urbanisme)
Les programmes locaux de l'habitat prévus à l'article L. 302-1 du Code de la Construction et de l'Habitation	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet est compatible avec le Programme Local de l'Habitat Intercommunal (PLHi) de la Communauté de Communes Grand Paris Seine & Oise
Le plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L.229-26 du code de l'environnement	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet est compatible avec le PCAET de GPS&O.

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

[29]

Accusé de réception en préfecture
078-200059889-20251127-CC251127_26_1-DE
Date de télétransmission : 04/12/2025
Date de réception préfecture : 04/12/2025



Les plans locaux de mobilité prévus à l'article L. 1214-13-2 du code des transports et les plans locaux de mobilité prévus pour la région d'Ile-de-France à l'article L. 1214-30 du code des transports	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de plan local de mobilité
Les dispositions particulières au littoral et aux zones de montagne prévues aux chapitres I et II du titre II ou les modalités d'application de ces dispositions particulières lorsqu'elles ont été précisées pour le territoire concerné par une directive territoriale d'aménagement prévue par l'article L. 172-1	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de telles dispositions
Les règles générales du fascicule des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévus à l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de tels schémas
Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu à l'article L. 123-1	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet est compatible avec les orientations du SDRIF 2013-2030 et du SDRIF-E en cours d'approbation.
Les schémas d'aménagement régional de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion prévus à l'article L. 4433-7 du Code Général des Collectivités Territoriales	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de tels schémas
Le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse prévu à l'article L. 4424-9 du Code Général des Collectivités Territoriales	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de tel plan
Les chartes des parcs naturels régionaux prévues à l'article L. 333-1 du Code de l'Environnement	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet reste compatible avec le PNR du Vexin français, car le secteur affecté n'est pas concerné, la commune de Mantes-la-Ville ne faisant pas partie du périmètre du PNR
Les chartes des parcs nationaux prévues à l'article L. 331-3 du Code de l'Environnement	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de telle charte
Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L. 212-1 du Code de l'Environnement ; Les objectifs de protection définis par les schémas	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet est compatible avec le Schéma Directeur d'Aménagement de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie 2022-2027.

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi
[30]

Accusé de réception en préfecture
078-200059889-20251127-CC251127_26_1-DE
Date de télétransmission : 04/12/2025
Date de réception préfecture : 04/12/2025



d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L. 212-3 du Code de l'Environnement	
Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation pris en application de l'article L. 566-7 du Code de l'Environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet est compatible avec le Plan de Gestion des Risques Inondation PGRI Seine-Normandie 2022-2027
Les dispositions particulières aux zones de bruit des aérodromes prévues à l'article L. 112-4	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet reste compatible avec le Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aérodrome des Mureaux, car le secteur affecté n'est pas concerné.
Les schémas régionaux des carrières prévus à l'article L. 515-3 du code de l'environnement	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné
Les objectifs et dispositions des documents stratégiques de façade ou de bassin maritime prévus à l'article L. 219-1 du code de l'environnement	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de tels documents stratégiques
Le schéma départemental d'orientation minière en Guyane prévu à l'article L. 621-1 du code minier	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de tel schéma
Le schéma régional de cohérence écologique prévu à l'article L. 371-3 du code de l'environnement	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet doit être compatible avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la région Ile-de-France
Le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement prévu à l'article L. 302-13 du code de la construction et de l'habitation	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet est compatible avec le Schéma Régional de l'habitat et de l'hébergement d'Ile-de-France 2024-2030, adopté le 30 avril 2024
Le plan de mobilité d'Ile-de-France prévu à l'article L. 1214-9 du code des transports	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet est compatible avec le plan de mobilité d'Ile-de-France (PDUIF)
Les directives de protection et de mise en valeur des paysages prévues à l'article L. 350-1 du code de l'environnement	PLUi mis en compatibilité avec la déclaration de projet non concerné car absence de telles directives

B. Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) constitue le principal outil de planification et d'organisation à l'échelle de la région Île-de-France. Voté en octobre 2013 par le conseil régional, il a fait l'objet d'un décret d'approbation du gouvernement le 27 décembre 2013. Le SDRIF est aujourd'hui en révision et le projet de SDRIF-E (Schéma Directeur de la Région Île-de-France Environnemental) a été adopté par la Région le 11 septembre 2024.

La compatibilité de la procédure avec le SDRIF a été analysée à la fois à partir du SDRIF approuvé en 2013 et au regard du SDRIF-E en cours d'approbation par l'Etat et qui s'appliquera jusqu'à horizon 2040.

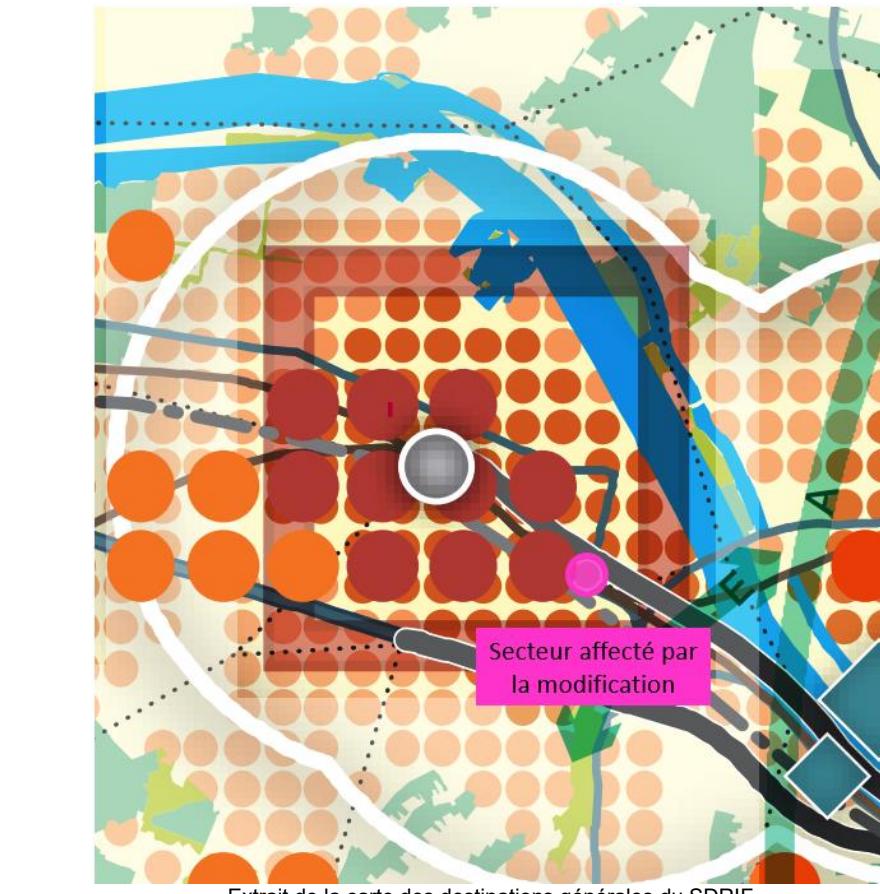
1. Le SDRIF, horizon 2030

Le SDRIF version 2013 recense des pastilles rouges sur le secteur, ainsi identifié comme un espace urbanisé à densifier, à proximité d'une gare. De plus, l'orientation réglementaire associée, à savoir un accroissement minimal de 15% de la densité humaine et de la densité des espaces d'habitats à l'échelle communale n'est pas remise en cause car la superficie à développer sur le secteur évolue peu suite à la MEC, en accord avec le projet qui prévoit une légère densification et une réorganisation du bâti tout en créant un espace public.

Les dispositions réglementaires de la présente procédure n'entrent pas en contradiction avec les orientations du SDRIF 2030.

La déclaration de projet avec mise en compatibilité du PLUi est donc compatible avec le SDRIF 2013-2030.

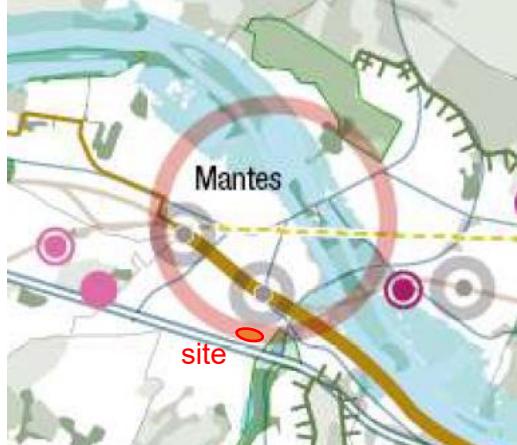
PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi



Extrait de la carte des destinations générales du SDRIF

2. Le SDRIF-E, horizon 2040

Le SDRIF-E, adopté le 11 septembre 2024 par les élus du Conseil régional d'Île-de-France, est découpé en 3 axes :

Axe 1 : Encadrer le développement urbain		<p>ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN</p> <ul style="list-style-type: none">Polarité constituée d'une ou plusieurs communesSecteur d'urbanisation préférentielle <i>pastille entière ; demi-pastille</i>Secteur de développement industriel d'intérêt régional <i>pastille entière , demi-pastille</i>Secteur de développement à proximité de la gareEncadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régionalSanctuariser l'armature verte <p>PRÉSERVÉR LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE</p> <ul style="list-style-type: none">Préserver l'espace agricolePréserver l'espace boisé et les autres espaces naturelsPérenniser l'espace vert et l'espace de loisirsCréer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional
Le projet est compatible avec l'axe « encadrer le développement urbain » car il est exactement aligné avec la prescription prévue pour ce site de « développement à proximité de la gare dans un rayon de 2km ».		

<p>Axe 2 : Conforter l'attractivité économique de la région</p>	 <p>The map shows the town of Mantes with various colored zones indicating different urban and industrial zones. A red oval labeled 'site' is located near a railway line. A green arrow points upwards from the site area.</p>	<h3>CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION</h3> <ul style="list-style-type: none"> ○○ Polarité constituée d'une ou plusieurs communes ■ Sanctuariser le site d'activité d'intérêt régional ■ Requalifier/moderniser le site économique existant ■ Requalifier le site commercial ■ Ne pas compromettre le potentiel de mutation du site commercial ■■■ Maintenir la compétitivité des quartiers d'affaires internationaux ■■■ Préserver la fonctionnalité de la plateforme aéroportuaire ●● Secteur d'urbanisation préfrontalière <i>pastille entière ; demi-pastille</i> ●● Secteur de développement industriel d'intérêt régional <i>pastille entière ; demi-pastille</i> ○ Secteur de développement à proximité de la gare ◆◆ Maintenir le site multimodal <i>Plateformes portuaires, chantiers de transport combiné et triages ; Autres sites ferroviaires ou fluviaux implantés majoritairement en zone urbaine dense</i> ◇◇ Créer le site multimodal ou renforcer le potentiel multimodal du site <i>Plateformes portuaires, chantiers de transport combiné et triages ; Autres sites ferroviaires ou fluviaux implantés majoritairement en zone urbaine dense</i>
<p>Le projet est compatible avec l'axe « Conforter l'attractivité économique de la région » car il est en accord avec la prescription prévue pour ce site de « requalifier/moderniser le site économique existant »</p>		

<p>Axe 3 : Renforcer et valoriser le réseau des espaces ouverts</p>	<p>REFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU DES ESPACES OUVERTS</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Sanctuariser l'armature verte ■ Conforter les unités paysagères ■ Valoriser les forêts de protection ■ Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional ■ Renforcer la liaison ■ Maintenir les connexions écologiques d'intérêt régional ■ Rétablir un franchissement d'infrastructure linéaire ■ Préserver le cours d'eau et reconquérir les berges <p>DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional ■ Favoriser la réouverture et/ou la renaturation des cours d'eau <p>PRÉSERVER DES RISQUES NATURELS</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Zone pouvant présenter un risque d'inondation
---	---

Le projet est compatible avec l'axe « Renforcer et valoriser le réseau des espaces verts » car il n'impacte pas d'espace vert existant et ne fait l'objet d'aucune prescription spécifique du SDRIF-E concernant cet axe.

Extrait des cartes relative aux objectifs « Maîtriser le développement urbain », « Développer l'indépendance productive régionale » et « Placer la nature au cœur du développement régional » du projet adopté le 11 septembre 2024 par les élus du Conseil régional d'Île-de-France.

Les évolutions du PLUi prévues dans le cadre de la mise en compatibilité (MEC) sont compatibles à la fois avec les orientations du SDRIF en vigueur et celles du SDRIF-E qui devrait être prochainement approuvé

A. Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF), adopté en 2014, a encadré les politiques de mobilité de la région jusqu'en 2020.

Le Plan des Mobilités en Île-de-France (PDMIF) 2030, arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024, prend le relais du PDUIF. Il fixe les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement pour la période 2020-2030. Il succède au Plan de Déplacements Urbains d'Île- de-France (PDUIF) 2010-2020. Le PMIDF est actuellement en enquête publique et n'est pour le moment pas encore approuvé.

Le PDUIF vise à atteindre plusieurs objectifs, notamment environnementaux et sanitaires avec :

- ▶ La baisse les émissions de gaz à effet de serre de 25% à 30% (hors secteur aérien) ;
- ▶ L'amélioration de la qualité de l'air en tendant vers le respect des seuils fixés par l'OMS ;
- ▶ La baisse accélérée du recours aux énergies fossiles et la sobriété énergétique des déplacements ;
- ▶ L'amélioration de la résilience du système de mobilité face aux aléas climatiques ;
- ▶ La diminution de la part de la population francilienne exposée à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites réglementaires ;
- ▶ L'amélioration de la sécurité routière en réduisant de moitié les accidents et des tués sur les routes et dans les rues entre 2025 et 2029.

Articulation des orientations du projet avec les orientations du PDUIF		
Axes du PDUIF concernés	Orientations du projet	
« Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs » : « Action 1.1 orienter l'urbanisation et intensifier la ville autour des axes de transports collectifs structurants »	Le projet de MEC prévoit une légère densification urbaine, en particulier en activité tertiaire à proximité du pôle gare de Mantes-Station	Par le renforcement de la mixité à proximité de la gare et du centre-ville de Mantes-la-Ville, le projet de MEC répond à l'enjeu de construire une ville plus favorable aux déplacements en transports en communs à pied et à vélo.
« Aménager les quartiers de gare »	Le projet de MEC prévoit la création d'un nouveau parvis piéton végétalisé devant la gare de Mantes-Station avec un espace commercial destiné potentiellement à un restaurant avec sa terrasse	Le projet de MEC répond à l'objectif du PDUIF de renforcer les centres-villes et aménager les quartiers de gare en créant plus de densité d'activité et en créant de nouveaux espaces publics qualitatifs permettant à la fois une dynamisation du quartier et favorisant les accès modes doux à la gare.

Les évolutions du PLUi prévues dans le cadre de la mise en compatibilité (MEC) sont compatibles avec les orientations du PDUIF actuellement en vigueur.

C. Le Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) de GPS&O

La commune de Mantes-la-Ville est soumise au Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) 2018-2023 approuvé le 14 février 2019 par la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise. Un nouveau PLHi pour la période 2024-2029 est en cours d'élaboration.

Dans cette attente, ce sont les dispositions du PLHi actuellement en vigueur qui doivent être respectées.

Articulation des orientations du projet avec les orientations du PLHi	
Orientations du PLHi	Orientations du projet
Assurer un niveau de développement résidentiel en adéquation avec l'ensemble des politiques publiques	Le secteur permettra le développement d'activités tertiaires, mais il est d'une emprise trop faible (3610m ²) pour avoir un impact sur le PLHi .

Les évolutions du PLUi prévues dans le cadre de la mise en compatibilité (MEC) sont compatibles avec les orientations du PLHi actuellement en vigueur.

D. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)

Approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France le 23 novembre 2012 puis arrêté le 14 décembre 2012 par le préfet de région, le SRCAE définit trois grandes priorités :

- ▶ Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments ;
- ▶ Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération ;
- ▶ La réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier.

Au regard de la nature des évolutions et du périmètre restreint impacté par ces évolutions, la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi n'aura aucune incidence sur les objectifs et orientations fixés par le SRCAE

Articulation des orientations du projet avec les orientations du SRCAE	
Priorités du SRCAE	Orientations du projet
Le renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments	non concerné
Le développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération	non concerné
La réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier	Le projet prévoit le développement d'activités tertiaires à proximité d'un pôle gare, favorisant les déplacements en transports en communs. Toutefois son périmètre restreint ne permet pas un impact très significatif.

Les évolutions du PLUi prévues dans le cadre de la mise en compatibilité (MEC) sont compatibles avec les orientations du SRCAE actuellement en vigueur.

E. Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise est un projet territorial de développement durable dont la finalité est la lutte contre le changement climatique et l'adaptation du territoire. Institué par le Plan Climat National et repris par les lois Grenelle, il constitue un cadre d'engagement pour le territoire. Il doit être compatible avec le SRCAE décrit précédemment. Les PCAET sont aujourd'hui

obligatoires pour les collectivités de plus de 50 000 habitants et les PLU doivent prendre en compte leurs dispositions.

Au regard de la nature des évolutions et du périmètre restreint impacté par ces évolutions, la déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi n'aura aucune incidence sur les objectifs et orientations fixés par le PCAET

Articulation des orientations du projet avec les orientations du PCAET	
Orientation du PCAET	Orientations du projet
Axe 1 : Promouvoir la sobriété et améliorer la performance énergétique et climatique des bâtiments	Non concerné
Axe 2 : Développer une mobilité adaptée à la diversité de l'espace et respectueuse de l'environnement et de la santé	Le projet prévoit le développement d'activités tertiaires à proximité d'un pôle gare, favorisant les déplacements en transports en communs. Toutefois son périmètre restreint ne permet pas un impact très significatif.
Axe 3 : Développer les énergies renouvelables sur le territoire	non concerné
Axe 4 : Développer une économie durable et inclusive, en mobilisant les acteurs économiques, les collectivités et les citoyens du territoire	non concerné

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

[40]

Accusé de réception en préfecture
078-200059889-20251127-CC251127_26_1-DE
Date de télétransmission : 04/12/2025
Date de réception préfecture : 04/12/2025



Axe 5 : Accompagner l'évolution des modes de production agricoles et d'alimentation et adapter le territoire aux changements climatiques	Non concerné
--	--------------

Les évolutions du PLUi prévues dans le cadre de la mise en compatibilité (MEC) sont compatibles avec les orientations du PCAET actuellement en vigueur.

F. Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine - Normandie

Les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) découlent de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992. Ils fixent pour chaque bassin ou groupement de bassins les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau. La ville de Poissy entre dans l'aire d'application du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des eaux (SDAGE) 2022-2027 du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands.

Le PLUi de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise prend en compte les objectifs du SDAGE sur son territoire, en intégrant dans son PADD les enjeux de gestion et de protection de la ressource en eau tout en maîtrisant sa qualité (reconquête et protection des champs captants, sécurisation de l'approvisionnement, amélioration de la qualité de l'eau).

Le projet d'ilot de front de gare de Mantes-station ne remet pas en cause les dispositions réglementaires du PLUi qui intègrent les objectifs du SDAGE.

Les évolutions du PLUi prévues dans le cadre de la mise en compatibilité (MEC) sont compatibles avec les orientations du SDAGE actuellement en vigueur.

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

[42]

G. Le Plan de gestion des risques d'inondation Seine – Normandie

Le projet de PGRI du bassin Seine-Normandie a été approuvé le 3 mars 2022 par le préfet.

Il fixe pour 6 ans (2022-2027) quatre grands objectifs pour le bassin Seine-Normandie afin de réduire les conséquences des inondations sur la santé humaine, l'activité économique, le patrimoine et l'environnement :

- ▶ Objectif 1 : Aménager les territoires de manière résiliente pour réduire leur vulnérabilité ;
- ▶ Objectif 2 : Agir sur l'aléa pour augmenter la sécurité des personnes et réduire le coût des dommages ;
- ▶ Objectif 3 : Améliorer la prévision des phénomènes hydrométéorologiques et se préparer à gérer la crise ;
- ▶ Objectif 4 : Mobiliser tous les acteurs au service de la connaissance et de la culture du risque.

Le PLUi de la Communauté urbaine Grand Paris Seine & Oise prend en compte les objectifs du PGRI sur son territoire, classé comme Territoire à Risque Important d'Inondation (TRI).

Le projet d'ilot de front de gare de Mantes-ne remet pas en cause les dispositions réglementaires du PLUi qui intègrent les objectifs du PGRI.

Les évolutions du PLUi prévues dans le cadre de la mise en compatibilité (MEC) sont compatibles avec les orientations du PGRI actuellement en vigueur.

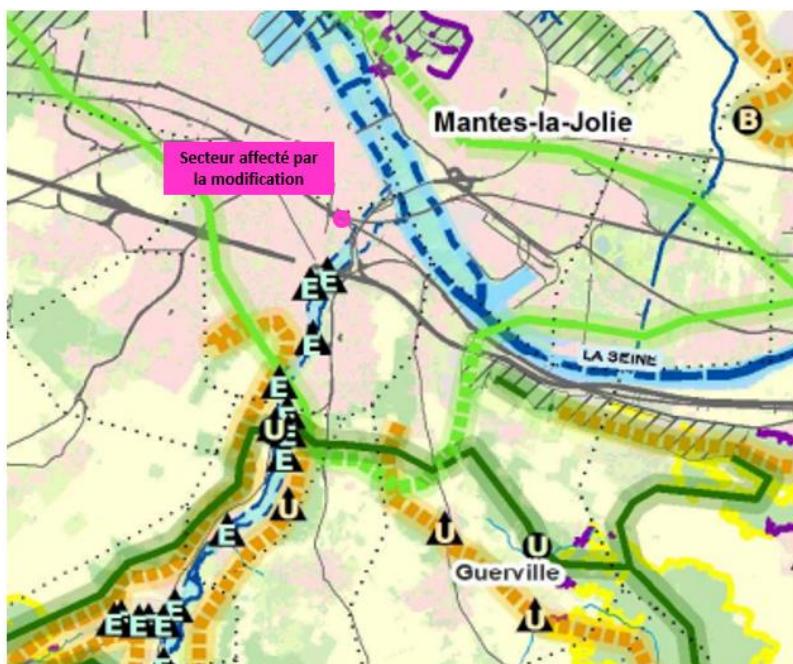


Accusé de réception en préfecture
078-200059889-20251127-CC251127_26_1-DE
Date de télétransmission : 04/12/2025
Date de réception préfecture : 04/12/2025

H. Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la Région Île-de-France, approuvé en septembre 2013, constitue le volet régional de la Trame Verte et Bleue.

Le PLUi de la Communauté Urbaine Grand Paris Seine & Oise prend en compte les objectifs du SRCE sur son territoire. Pour le site du projet de front de gare de Mantes-Station, aucune composante de la trame verte et bleue n'est identifiée à protéger. Celle-ci n'aura donc aucune incidence sur la prise en compte du SRCE



Extrait cartographique du SRCE avec localisation du projet

PLUi approuvé | Projet de déclaration de projet important mise en compatibilité du PLUi

[43]

Composantes de la trame verte et bleue du SRCE pour la commune de : Poissy (78498)			
	Dans la commune	% commune	Dans une zone de 1 km autour de la commune
Réservoirs de biodiversité			
Réservoirs de biodiversité	53,9 ha	4,2 %	1097,2 ha
Autres espaces d'intérêt écologique hors Île-de-France	n/a	n/a	--
Corridors de la sous-trame arborée			
Corridors fonctionnels diffus au sein des réservoirs de biodiversité	--		5,6 km
Corridors fonctionnels entre les réservoirs de biodiversité	1,6 km		1,1 km
Corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité	--		--
Corridors de la sous-trame herbacée			
Corridors fonctionnels des prairies, friches et dépendances vertes	1,3 km		5,3 km
Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes	--		--
Corridors des milieux calcaires à fonctionnalité réduite	--		--
Corridors et continuum de la sous-trame bleue			
Cours d'eau et canaux fonctionnels	1,5 km		1,9 km
Cours d'eau et canaux à fonctionnalité réduite	4,4 km		9,1 km
Cours d'eau intermittents fonctionnels	0,6 km		5,4 km
Cours d'eau intermittents à fonctionnalité réduite	341 m		1,8 km
Corridors et continuum de la sous-trame bleue	121 ha	9,4 %	289,6 ha
Lisières des boisements de plus de 100 ha			
Lisières urbanisées des boisements de plus de 100 ha	5,8 km		9,8 km
Lisières agricoles des boisements de plus de 100 ha	4 km		5,9 km

Les évolutions du PLUi prévues dans le cadre de la mise en compatibilité (MEC) sont compatibles avec les orientations du SRCE actuellement en vigueur.

I. Le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH)

Le Schéma Régional de l'Hébergement et de l'Habitat 2024-2030 a été adopté le 30 avril 2024. Il définit un cadre de coordination et de convergence des politiques de l'habitat et de l'hébergement en Île-de-France, que le Programme Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) doit prendre en compte. A noter que la norme inférieure (ici le PLHi) peut écarter, en tout ou partie, la norme supérieure à condition de le motiver.

En termes de production de logements, le SRHH reprend les objectifs du SDRIF soit une production de 70 000 logements à l'échelle régionale.

Le SRHH définit, en outre, les grands principes de développement de l'offre de logements suivants :

Articulation des orientations du projet avec les orientations du SRHH	
Orientation du SRHH	Orientations du projet
Axe 1 : Développer une offre de logement et d'hébergement répondant à la diversité des besoins en réduisant les déséquilibres territoriaux	Le secteur permettra le développement d'activités tertiaires et non de résidences. Toutefois, il est d'une emprise trop faible (3610m ²) pour avoir un impact sur le PLHi .
Axe 2 : Améliorer, adapter et requalifier le parc existant et le cadre de vie, en évitant les effets d'éviction des ménages modestes	non concerné
Axe 3 : Améliorer et harmoniser, à l'échelle francilienne, l'accompagnement vers une solution adéquate d'hébergement ou de logement	non concerné

Les évolutions du PLUi prévues dans le cadre de la mise en compatibilité (MEC) sont compatibles avec les orientations du SRHH actuellement en vigueur.