

PLU_i
PLAN LOCAL
D'URBANISME
INTERCOMMUNAL

Construire ensemble
Grand Paris Seine & Oise

PLU APPROUVÉ VU POUR ÊTRE
ANNEXE À LA PRÉSENTE
DÉLIBÉRATION DU CONSEIL
COMMUNAUTAIRE EN DATE DU
16/01/2020

Le Président
Philippe TAUTOU



EXTRAIT

III – ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

Partie 2 – OAP de secteurs à Enjeux
Métropolitains

PARVENU LE
20 JAN. 2020
SOUS-PRÉFECTURE
78 MANTES LA JOLIE

construireensemble.gpseo.fr



EXTRAIT COMMUNAL DOSSIER PLUI APPROUVE

AVERTISSEMENT

Le PLUi approuvé le 16 janvier 2020, exécutoire dès le 21 février 2020, est un document unique qui porte sur l'ensemble du territoire de la communauté urbaine.

Au regard de son contenu et son volume (5 cartons), il est proposé une édition simplifiée du PLUi approuvé dite communale reprenant les principales dispositions opposables aux autorisations d'urbanisme et la synthèse du dossier Annexe du PLUI propre à chaque commune. Le dossier Annexe intègre pour cette édition, la mise à jour n° 1 du PLUI portant sur le droit de préemption urbain en date du 10 mars 2020.

Seul le dossier complet du PLUi tel qu'il est mis en ligne sur le site de gpseo.fr est opposable et toute mise en ligne par une commune d'un dossier simplifié devra faire mention de cet avertissement et de la nécessité de se reporter au dossier complet du PLUI quant à sa compréhension et son opposabilité. En effet, le dossier PLUI n'est pas conçu pour faire l'objet d'un dossier simplifié par commune car cela ne répond pas à son objet et à la volonté d'inscrire tout projet dans un environnement intercommunal avec la prise en compte des communes voisines et du projet solidaire et commun porté par le PADD du PLUI.

Aussi, il convient de renvoyer sur le site de gpseo.fr pour la consultation du mode d'emploi du PLUI, de l'ensemble des pièces administratives (délibération d'approbation avec ses annexes dont le rapport de la commission d'enquête publique), du rapport de présentation avec notamment la partie explicative du projet de PLUi et ses dispositions mises en œuvre, du PADD (socle du PLUI pour comprendre les objectifs) et enfin toutes les dispositions du PLUI concernant l'ensemble du territoire dont les 72 autres communes.

Le dossier dématérialisé simplifié est composé :

De la partie 1 des OAP - OAP Commerce et Artisanat dans son intégralité ;

De la partie 2 des OAP - OAP de secteurs à Enjeux Métropolitains simplifiée si la commune est concernée ;

De la partie 3 des OAP - OAP de secteurs à Echelle Communale simplifiée relative à la commune ;

De la partie 4 des OAP - OAP Trame Verte et Bleue et Belvédères dans son intégralité.

De la partie 1 du Règlement – Définitions et dispositions communes

De la partie 2 du Règlement – Règlement de zone

De la partie 3 du Règlement – Protection du patrimoine architectural urbain et paysager simplifiée et adaptée à la commune

De la partie 4 du Règlement – Annexes au Règlement

De la partie 5 du Règlement – Dispositions graphiques simplifiée et adaptée à la commune

De la partie 1 des Annexes – Liste des Servitudes d'Utilité Publique simplifiée et adaptée à la commune

De la partie 2 des Annexes – Mise à jour du Droit de préemption urbain

De la partie 4 des Annexes – Documents à Titre d'Information complémentaire simplifiée et adapté à la commune

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. L'OBJET ET LA PORTEE DES "ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION"

A. L'objet des orientations d'aménagement et de programmation

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements ». (Article L.151-6 du code de l'urbanisme).

Concernant l'aménagement, ces orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ». (Article L.151-7 du code de l'urbanisme).

« En l'absence de schéma de cohérence territoriale, les orientations d'aménagement et de programmation d'un plan local d'urbanisme élaboré par un établissement public de coopération intercommunale comprennent les dispositions relatives à l'équipement commercial et artisanal mentionnées aux articles L. 141-16 et L. 141-17 ».

B. La portée des orientations d'aménagement et de programmation

L'article L.152-1 du code de l'urbanisme instaure un lien de compatibilité entre les travaux et les opérations d'aménagement et les orientations d'aménagement.

« Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation ». (Article L.152-1 du code de l'urbanisme).

Cette compatibilité signifie que les travaux et opérations réalisées dans les secteurs concernés ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues et doivent contribuer à leur mise en œuvre, ou tout au moins ne pas y faire obstacle.

C. La cohérence et la complémentarité des orientations d'aménagement et de programmation avec les autres pièces du PLUi

1. Cohérence avec le PADD

Ces orientations d'aménagement et de programmation sont établies dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), qui définit les orientations générales pour l'aménagement et le développement de l'ensemble du territoire de la Communauté Urbaine de Grand Paris Seine & Oise.

2. Articulation avec la règle d'urbanisme

L'exécution de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, doit être compatible avec les Orientations d'Aménagement et de Programmation, elle doit également être conforme au règlement (article L.152-1 du code de l'urbanisme).

Les dispositions issues du règlement et des OAP s'appliquent de façon complémentaire. Leur articulation s'organise de la façon suivante :

- Lorsque l'orientation de l'OAP porte sur un sujet qui fait l'objet de dispositions prévues dans le règlement, ainsi que le prévoit ce dernier (IV-partie 1 : 0.4.2), ce sont les dispositions de l'OAP qu'il convient d'appliquer. Il peut s'agir par exemple :
 - De précisions relatives à la destination des constructions, à l'espace d'implantation des constructions selon leur destination, ... ;
 - De précisions relatives à la hauteur totale des constructions, (nombre de niveaux des constructions, ...) ;
 - De modalités de mise en œuvre de certaines règles (organisation des accès et de la desserte, modulation des hauteurs totales des constructions selon leur localisation, organisation spatiale de la trame verte, etc.),
- Lorsque l'orientation de l'OAP porte sur un sujet qui ne fait pas l'objet de dispositions prévues dans le règlement, les projets sont réalisés en compatibilité avec l'orientation de l'OAP. Il peut s'agir par exemple :
 - De la typologie ou du nombre de logements à réaliser ;
 - D'un chemin à créer ou à aménager, d'une placette à créer ;
 - De dispositions relatives à une construction (à préserver, à démolir, à réhabiliter, etc.) ou à un espace végétalisé (frange paysagée, haies, arbres, etc.) ;
- Lorsque l'OAP ne prévoit pas d'orientation particulière à l'égard de dispositions fixées par le règlement ou ne leur apportent pas de précisions, les dispositions réglementaires s'imposent et le projet leur est conforme. Il peut s'agir par exemple :
 - D'éléments de patrimoine (IV- partie 3), d'emplacements réservés (IV- partie 4) ;
 - De définitions qui figurent dans la première partie du règlement écrit ou qui précisent les modalités de calcul de l'application d'une règle (la mesure d'un niveau de construction par exemple) (IV- partie 1) ;
 - De dispositions relatives à la mixité du logement, aux normes de stationnement, ...
 - Application des dispositions prévues en partie 1 du règlement dans les secteurs d'OAP

De façon générale, les définitions et modalités d'application de la règle prévues dans la première partie du règlement écrit (IV- partie 1) s'appliquent aux orientations des OAP. Il s'agit en particulier de ce qui concerne :

- La façade d'une construction (article 2.1.2) ;
- La limite de voie (article 2.1.3) ;
- L'implantation en limite de voie (article 2.1.4) ;
- Le recul et son mode de calcul (article 2.1.5) ;
- Le retrait et son mode de calcul (article 2.2.3) ;
- L'emprise au sol et ses modalités de calcul (article 2.4.2) ;
- La mesure de la hauteur totale des constructions et ses différentes modalités de calcul (article 2.5.3).

Il convient également de rappeler que des dispositions générales et communes qui figurent au règlement, en particulier dans sa partie 1, sont également applicables dans les secteurs d'OAP à Échelle Communale ou à Enjeux Métropolitains. Il s'agit notamment, dès lors que l'OAP ne prévoit pas expressément des dispositions qui leur sont différentes,

- Des marges de recul des autoroutes et routes à grande circulation fixées en application des articles L. 111-6 et L. 111-8 du code de l'urbanisme (article 0.5.10 du règlement) ;
- Des secteurs de mixité sociale (article 1.2.2) ;
- De la bande de 50 mètres, lisières des massifs de plus de 100 hectares (article 3.2.2) ;
- Des règles applicables aux voies et accès (article 5.1.1) ;
- Des règles applicables aux stationnements (articles 5.2) ;
- De la délimitation des périmètres de 500 mètres autour des gares en matière de stationnement (Annexe 2 de la partie 1 du règlement écrit).
- En revanche, certaines dispositions prévues en partie 1 du règlement ne sont pas applicables dans les OAP de secteurs à Échelle Communale ainsi que dans les espaces situés dans une OAP de secteurs à Enjeux Métropolitains dont la destination est fixée par ladite OAP :
- Les secteurs de mixité fonctionnelle (article 1.3.3) ;
- Les bandes de constructibilité principale et secondaire (article 0.6.3).

II. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DU PLUi DE GPS&O

A. Le PLUi de GPS&O comprend 3 types d'OAP :

1. Des OAP de secteurs à Échelle Communale qui correspondent :

- À des espaces où les enjeux d'aménagement et les réponses à y apporter relèvent de l'échelle locale de la commune concernée ;
- À des espaces de recomposition urbaine ou d'extension de l'urbanisation, classés en zone U (urbaine) ou en zone AU (à urbaniser) et de dimension relativement réduite.

2. Des OAP de secteurs à Enjeux Métropolitains :

Établies à partir d'un des sujets d'enjeux majeurs et déterminants pour l'aménagement et le développement du territoire de la communauté urbaine et élargies sur des espaces environnants en raison :

- Des incidences de cet aménagement sur les espaces alentours ;
- De la nécessaire cohérence entre plusieurs opérations d'aménagement et d'urbanisme situées à proximité les unes des autres ;
- Des continuités de la trame viaire et de la trame verte à organiser sur des espaces élargis.

3. Des OAP thématiques

- Une OAP Commerce et Artisanat à l'échelle du territoire :
 - Traitant essentiellement de la localisation préférentielle des commerces et des conditions d'implantation des équipements commerciaux selon quatre types de pôles.
- Une OAP Trame Verte et Bleue et Belvédères à l'échelle du territoire :
 - Concernant la protection et le développement de la trame verte et bleu et des belvédères du territoire de la communauté urbaine.

Ces 3 ensembles d'OAP sont rassemblés et présentés dans différents documents, lesquels sont regroupés dans un sous-dossier unique du PLUi « les OAP » selon le schéma ci-contre.

B. Articulation et complémentarité entre les différentes OAP

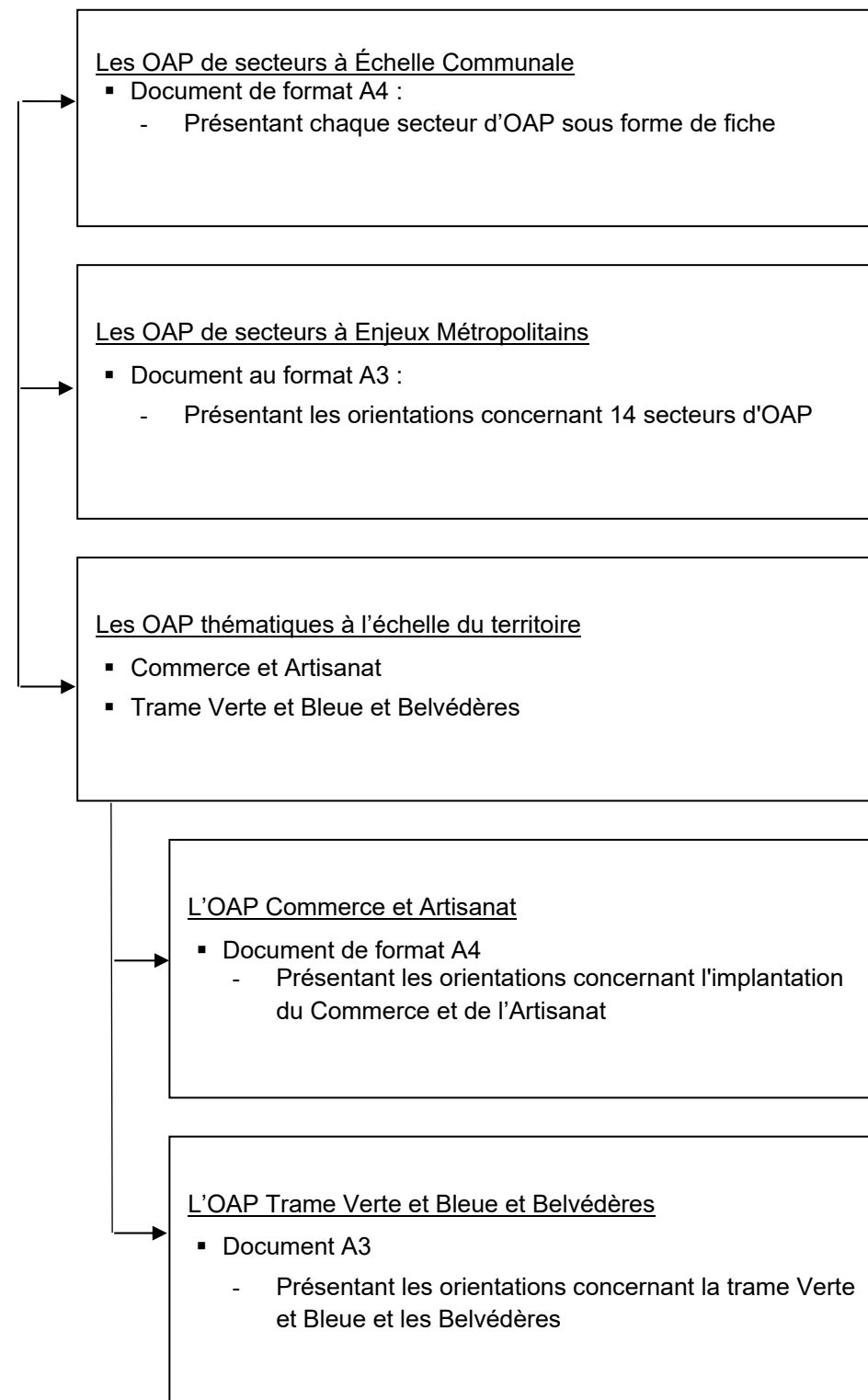
• Articulation et complémentarité entre les différentes OAP

Toutes les OAP s'appliquent de façon concomitante. Elles portent généralement sur des espaces ou des sujets différents. En cas de superposition entre différentes OAP, les orientations définies à une échelle plus précise prévalent à celles qui sont établies à une plus grande échelle.

Cette articulation entre les différentes OAP s'applique de la façon suivante :

- Entre une OAP de secteur à Enjeux Métropolitains et un zoom dans la même OAP : Les orientations définies dans le cadre du zoom prévalent sur les orientations plus générales du secteur à Enjeux Métropolitains ;
- Entre une OAP de secteur à Enjeux Métropolitains et une OAP de secteur à Échelle Communale : Les cadrages des OAP de secteur à Enjeux Métropolitains peuvent comprendre des espaces qui font l'objet d'OAP de secteurs à Échelle Communale. Ces dernières restent opposables nonobstant leur absence dans le figuré de l'OAP de secteur à Enjeux Métropolitains ;
- Entre l'OAP Trame Verte et Bleue et Belvédères et une autre OAP (OAP de secteur à Enjeux Métropolitains, zoom de l'OAP de secteur à Enjeux Métropolitains, OAP de secteur à Échelle Communale) : Les orientations des OAP de secteurs prévalent à celles de l'OAP Trame Verte et Bleue et Belvédères dans la mesure où ces dernières sont réalisées à des échelles plus fines que l'OAP TVB ;
- Entre l'OAP Commerce et Artisanat et une autre OAP (OAP de secteur à Enjeux Métropolitains, zoom de l'OAP de secteur à Enjeux Métropolitains, OAP de secteur à Échelle Communale) : Les orientations Commerce et Artisanat prévalent à celles des autres OAP dans la mesure où elles traduisent la politique générale de la communauté urbaine en termes de développement commercial et artisanal.

C. Le dossier des orientations d'aménagement et de programmation



III. PRESENTATION GENERALE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DE SECTEURS A ENJEUX METROPOLITAINS

Ces OAP de secteurs à Enjeux Métropolitains, dites OAP d'Enjeux Métropolitains ou OAP EM, illustrent fortement la dimension réellement intercommunale de l'élaboration du PLUi.

Au-delà d'un travail collectif, et co-élaboré avec les 73 communes, des aires de coopération pluricommunales ont émergé (aire d'influence d'une gare importante, un lieu-frontière de plusieurs communes, l'environnement d'une grande zone économique ou portuaire).

Ces grands sites, s'ils portent clairement des enjeux pluricommunaux et que l'on peut qualifier de métropolitains, ne correspondent pas nécessairement à des périmètres d'intérêt communautaire : en effet, certains de ces grands projets peuvent être portés par des communes, l'Etat et d'autres acteurs publics mais aussi des opérateurs privés.

Mais, quelle que soit leur maîtrise d'ouvrage qui d'ailleurs peut être multiple, tous ces périmètres concentrent des enjeux déterminants pour l'ensemble du territoire. Ces OAP de secteurs à Enjeux Métropolitains constituent une traduction privilégiée du PADD sur différentes thématiques :

- Réduction forte de la consommation des espaces naturels et agricoles et intensification urbaine dans les cœurs de commune et quartiers de gare ;
- Priorité accordée à l'attractivité économique ;
- Mise en valeur des paysages ;
- Réurbanisation des zones commerciales ;
- Lien entre développement urbain et développement des mobilités.

A. Organisation du document

Les OAP d'Enjeux Métropolitains sont regroupées sur 14 grands espaces répartis en 3 grands secteurs sur le territoire de la communauté urbaine, tout le long du corridor de la Seine, d'ouest en est. Chaque OAP est assortie d'un texte d'introduction et de mise en contexte, d'un schéma général, d'un texte précisant les objectifs et les orientations et complétant le schéma. En cas de besoin, l'OAP contient un ou plusieurs zooms du schéma général, ces zooms sont le plus souvent accompagnés d'un texte.

Les orientations sont généralement regroupées en quatre catégories pour la partie écrite et graphique :

- La destination générale et programmation ;
- La composition et morphologie urbaine ;
- L'organisation viaire et les déplacements ;
- La qualité paysagère et environnementale.

Toutes les OAP ne sont pas concernées par l'ensemble de ces sujets, cela varie en fonction de l'objectif de l'orientation. Il est ainsi possible qu'une OAP ne comporte pas d'orientations pour chacune de ces quatre catégories, étant précisé qu'il faudra néanmoins se référer à la partie "Le contenu des orientations d'aménagement et de programmation" pour l'application de chaque OAP.

Établies chacune à partir d'un ou plusieurs sujets d'enjeux majeurs pour l'aménagement et le développement du territoire de la communauté urbaine, ces OAP sont élargies sur des espaces environnants en raison :

- Des incidences de cet aménagement sur les espaces alentours ;
- De la nécessaire cohérence entre plusieurs opérations d'aménagement et d'urbanisme situées à proximité les unes des autres ;
- Des continuités de la trame viaire et de la trame verte à organiser sur des espaces élargis.

Les sujets centraux, supports de ces OAP d'Enjeux Métropolitains concernent :

- De grands quartiers de gares : Mantes-la-Jolie (OAP EM 1), Mantes-musique (OAP EM 2), Limay (OAP EM 4), Épône-Mézières (OAP EM 5), Gargenville (OAP EM 6), Les Mureaux - Secteur centre-gare (OAP EM 7), Vernouillet-Verneuil et Triel (OAP EM 10), Poissy (OAP EM 13) ;
- Des grands ports fluviaux : Port de Limay (OAP EM 4), Port de Triel (OAP EM 11) ;
- Des quartiers de grands ensembles en réhabilitation – renouvellement urbain : Le Val Fourré (OAP EM 3), Limay - Champart - La Chasse - Wilson-Les-Meunières (OAP EM 4), Les Mureaux - Musiciens (OAP EM 8), Quartier du parc à Vernouillet (OAP EM 10), Les 40 sous à Chanteloup (OAP EM 12), La Coudraie à Poissy (OAP EM 13), Beauregard à Poissy (OAP EM 13) ;
- Des espaces d'importants projets de développement ou de renouvellement urbain, à vocation mixte avec dominante habitat : Mantes Université et quartier des Brosses (OAP EM 1), Ecopôle (OAP EM 11), Maurice Clerc (OAP EM 12) ;
- Des espaces de réurbanisation de zones commerciales : Les Brosses (OAP EM 1), le Secteur des Aulnes (OAP EM 9), Les 40 sous (OAP EM 12) ;
- Des espaces de reconversion et/ou de développement à dominante d'activités : Mantes Innovaparc (OAP EM 1), Mantes musique (OAP EM 2), Le port de Limay-Porcheville (OAP EM 4), Petite Arche (OAP EM 14) ;
- Des espaces d'enjeu majeur pour le paysage : Porcheville (OAP EM 4), Le Secteur des Aulnes (OAP EM 9), le Cœur Vert de la Boucle de Chanteloup (OAP EM 11) ;
- Des espaces d'accueil de grands équipements : PSG à Poissy (OAP EM 12).

B. Contenu des orientations d'aménagement et de programmation

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.

Chaque OAP d'Enjeux Métropolitains permet de répondre à l'objectif ou aux objectifs fondamentaux poursuivies par l'OAP. Elles ne prétendent pas présenter l'ensemble du projet de territoire de GPS&O sur la partie du territoire concerné. Elles ne sont pas délimitées dans la mesure où elles servent un objectif global comme par exemple pour conforter un pôle gare. L'objectif conduit à interroger plusieurs sujets qui relèvent de la mobilité, de la destination des sols, de l'organisation et de la morphologie urbaine et du paysage.

Dans chaque OAP, les orientations qui encadrent l'intention du projet d'aménagement et qui, par conséquent, sont opposables aux demandes d'occuper et d'utiliser le sol sont regroupées selon quatre thématiques. Cette partie du document a pour objet d'expliquer et de préciser les conditions

de prise en compte de ces orientations et les conditions de compatibilité à respecter dans l'élaboration des projets d'aménagement et de construction.

Les orientations présentes dans les OAP d'Enjeux Métropolitains sont de 2 types :

- Des projets liés ou nécessaires à un axe ou à l'objectif général poursuivie dans le secteur : Par exemple créer une passerelle, un parc relais qui sont des "projets en soi" et que la communauté urbaine entend voir aboutir. Ce sont des indicateurs de la stratégie globale d'aménagement) ;
- Des orientations qui doivent être prises en compte dans le projet d'aménagement et de construction et qui sont directement opposables en termes de compatibilité.

Les orientations d'aménagement et de programmation à Enjeux Métropolitains ont pour objet l'articulation des grandes opérations d'aménagements, de logements, d'infrastructures de transports, de zones d'activités économiques, etc. dans un but d'intensification urbaine ciblée au service des usagers du territoire. Cela implique dans la plupart des secteurs concernés et en particulier les pôles gares, une densification urbaine et notamment une densification de l'habitat. Ainsi, les opérations de logements qui prennent place dans les espaces destinés à l'habitat identifiés dans les orientations d'aménagement et de programmation à Enjeux Métropolitains devront concourir à maintenir ou générer une densité minimale de 35 logements à l'hectare. Les secteurs ou sous-secteurs pour lesquels une orientation de l'OAP définit une densité moindre ne sont pas concernés par cette prescription. En effet, les orientations d'aménagement et de programmation à Enjeux Métropolitains peuvent également servir à préserver des secteurs d'une densification qui ne serait pas pertinente.

Pour ce qui est des secteurs de mixité sociale, sauf disposition contraire précisée dans l'OAP, les dispositions relatives à la diversité de l'habitat édictées dans le règlement s'appliquent à l'échelle de l'ensemble de l'espace du projet identifié dans l'OAP et pas à l'échelle de chaque terrain. Toutefois, à chaque étape de sa réalisation, le projet ne doit pas être déficitaire en matière de logements sociaux au regard de l'objectif de mixité.

Les lisières, ici, désignent classiquement des limites entre des espaces urbanisés et des espaces naturels, agricoles ou forestiers, mais également des interfaces entre milieux urbains aux usages et fonctionnalités différentes.

Les liaisons douces ont pour objet de faciliter les déplacements à pied et à vélo dans de bonnes conditions de sécurité. Ces liaisons sont en règle générale exclusivement réservées aux modes de déplacements non motorisés, hormis les vélos à assistance électrique qui peuvent les emprunter. Concernant les liaisons à vélo, celles-ci peuvent également être réalisées dans le cadre de pistes cyclables spécialement dédiées, de bandes cyclables sur chaussée, voire exceptionnellement dans des voies partagées parfaitement sécurisées. Ces mêmes dispositifs de liaisons douces peuvent s'appliquer pour les aménagements de passerelles.

Lorsqu'une orientation est dessinée sous forme d'un contour (polygone, ...) ou d'une enveloppe de repérage (carré, rond ou ellipse, ...) ou d'un tracé linéaire (droit, courbe, fléché ou non, ...) il convient de considérer qu'il s'agit d'un principe de localisation sans pour autant en indiquer l'emplacement exact. Cependant, lorsque le tracé est précis (par exemple un espace d'implantation d'habitat dont le tracé suit un contour cadastral ou qui s'appuie sur la limite d'une voie), il convient de respecter ces limites pour fixer l'espace d'implantation ou la localisation de l'orientation d'aménagement.

En résumé, les parties du document qui sont opposables aux demandes d'occuper ou d'utiliser les sols en termes de compatibilité sont :

- La partie écrite de l'OAP intitulé "Nom de l'OAP - Les orientations" ;
- Le schéma figurant dans l'OAP ainsi que les zooms ;
- La partie « Contenu des orientations d'aménagement et de programmation » dans la mesure où elle apporte des précisions aux orientations présentées dans l'OAP et qu'elles sont complémentaires.

Les tableaux ci-après apportent des précisions pour chaque sujet d'orientation (correspondant généralement aux intitulés des légendes des schémas d'orientation) et en précisent le caractère opposable pour sa prise en compte dans le cadre de l'aménagement du secteur.

Les tableaux ci-après apportent des précisions pour chaque sujet d'orientation (correspondant généralement aux intitulés des légendes des schémas d'orientation) et en précisent le caractère opposable pour sa prise en compte dans le cadre de l'aménagement du secteur.

Les éléments figurant en traduction en termes d'orientations et d'opposabilités de chaque sujet d'OAP sont applicables à l'ensemble des OAP, sauf disposition contraire précisée dans le contenu de l'orientation d'aménagement du secteur d'enjeu.

Mobilités	
Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
<ul style="list-style-type: none"> - Voie à créer - Projet routier - Liaison douce - Voie cyclable - Chemins de Seine 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ces voies et liaisons doivent être réalisés. Les projets d'aménagement doivent les prendre en compte et, en tout état de cause, ne pas s'opposer à leur réalisation. ▪ Ces projets routiers et de liaisons sont prioritaires mais pas limitatifs ; Ils ne s'opposent pas à la réalisation d'autres voies, aménagements ou ouvrages de liaisons. ▪ En ce qui concerne l'aménagement des liaisons douces et des Chemins de Seine, il convient de se référer aux principes d'aménagement du Schéma Directeur Cyclable de la Communauté Urbaine.
<ul style="list-style-type: none"> - Voie à restructurer 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il s'agit de travaux légers ayant généralement pour objet le partage de la voie, l'agrément du parcours et une meilleure qualité du paysage.
<ul style="list-style-type: none"> - Voie à requalifier 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il s'agit de travaux lourds ayant généralement pour objet le partage de la voie, l'agrément du parcours et une meilleure qualité du paysage. ▪ Ces travaux conduisent en général à un repositionnement de la voie dans la hiérarchie du réseau viaire (voie de transit vers boulevard urbain par exemple).
<ul style="list-style-type: none"> - Voie structurante à créer (Boulevards, Déviation) - Voie structurante à valoriser 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le tracé de ces voies est généralement précis. Elles sont obligatoirement à créer, soit dans le cadre de l'aménagement du secteur, soit ultérieurement dans la mesure où les travaux d'aménagement du secteur prennent en compte le projet routier (emprises foncières, organisation viaire, etc.). ▪ Il s'agit de voies existantes essentielles à l'armature viaire pour lesquelles des aménagements fonctionnels et paysagers sont à favoriser.
<ul style="list-style-type: none"> - Voie à supprimer 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La suppression de cette voie doit être prévue dans le cadre de l'opération d'aménagement.
<ul style="list-style-type: none"> - Liaison douce à conserver Chemin d'exploitation agricole 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ces chemins et liaisons doivent être maintenus dans le cadre de l'opération d'aménagement.
<ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement du bâtiment gare 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il s'agit d'un élément du projet qui doit être pris en compte. Ce réaménagement, bien qu'il en constitue un des éléments essentiels, ne revêt pas de caractère obligatoire pour l'aménagement partiel ou global du secteur.

Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
<ul style="list-style-type: none"> - Pôle multimodal 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localisation de principe d'un pôle d'échange entre différents modes de transport (ferroviaire, viaire, ... , bus et trains, ..., liaisons douces, ...). ▪ Il s'agit d'un élément essentiel à prendre en compte dans le projet d'aménagement du secteur, la composition et les types de liaisons multimodales devant être appréhendées selon les particularités du pôle
<ul style="list-style-type: none"> - Projet TCSP 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ -Il s'agit d'un projet important dont la maîtrise d'ouvrage est extérieure à celle de l'aménagement du secteur. Le tracé indiqué est de principe. Les opérations d'aménagement doivent prendre en compte et intégrer les conditions de réalisation du projet.
<ul style="list-style-type: none"> - Station TCSP 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elément de projet dont la maîtrise d'ouvrage est extérieure à celle de l'aménagement du secteur. ▪ La localisation approximative de la station du transport en commun est à prendre en compte dans l'aménagement du secteur pour les déplacements et les relations de proximité des transports publics pour les usagers.
<ul style="list-style-type: none"> - Nouvelle passerelle 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elément de projet dont la maîtrise d'ouvrage est extérieure à celle de l'aménagement du secteur. ▪ La localisation de la passerelle est de principe et sa réalisation ne revêt pas de caractère opposable ou obligatoire.
<ul style="list-style-type: none"> - Intersection à améliorer (carrefour, franchissement, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il s'agit de travaux ayant généralement pour objet l'amélioration des conditions de trafic, d'agrément et de sécurisation des parcours pour les déplacements doux, piétons et cyclistes. ▪ Ces travaux ont également pour objet d'améliorer le paysage et, le plus souvent, de conférer un caractère plus urbain et moins routier à l'espace considéré et à ses abords.
<ul style="list-style-type: none"> - Entrée de ville ou de quartier à aménager 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'aménagement de l'espace considéré a pour objectif général de lui apporter une plus grande qualité paysagère et urbaine ; Il concerne tout autant l'aménagement des voies et espaces publics que leurs abords bâtis ou non. ▪ Cet aménagement concerne la qualité urbaine et architecturale des constructions, la prise en compte des nuisances éventuelles ainsi que les conditions de sécurité pour les usagers, piétons, cyclistes ou automobilistes. ▪ Ces aménagements doivent généralement être prévus dans le cadre de l'opération d'aménagement à l'exclusion des travaux qui ne ressortent pas de la même maîtrise d'ouvrage (travaux routiers par exemple).
<ul style="list-style-type: none"> - Parc de stationnement et Parc-Relais 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La localisation approximative du parc est à prendre en compte dans l'aménagement du secteur pour les déplacements et les relations de proximité des transports publics pour les usagers.
<ul style="list-style-type: none"> - Accès à créer 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Il s'agit de l'accès, généralement routier, pour desservir le secteur. Sa localisation est de principe et il peut être déplacé de quelques mètres le long de la même voie. Il s'oppose généralement à la réalisation d'autres accès, en particulier lorsque ceux-ci seraient prévus à partir d'une autre voie.

Destination et vocation principale	
Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
<ul style="list-style-type: none"> - Destination (habitat, activités économiques, tertiaires, industrielles) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Il s'agit du caractère dominant de la destination des constructions dans le secteur ou la partie du secteur considérée. Ceci ne s'oppose donc pas à la réalisation de constructions ou parties de construction ayant une autre destination dès lors que le caractère dominant est affirmé. Celui-ci se traduit dans une très large majorité des surfaces de planchers, généralement considérée aux 2/3 au moins de la SDP totale sur l'ensemble de l'espace considéré. ■ Certains espaces indiquent plusieurs destinations (habitat + activités par exemple) ; dans ces espaces le projet doit inclure des constructions ou parties de constructions ayant les deux destinations dans un rapport d'équilibre de 2/3 - 1/3 au maximum.
<ul style="list-style-type: none"> - Extension ou création d'un équipement ou d'un espace public / collectif 	<ul style="list-style-type: none"> ■ La localisation de l'équipement public est de principe. Il peut être réalisé dans le cadre de l'opération d'aménagement ou indépendamment.
<ul style="list-style-type: none"> - Equipement d'envergure 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Projet dont la maîtrise d'ouvrage est généralement extérieure à celle de l'aménagement du secteur. ■ La présence actuelle ou future de cet équipement majeur est un élément important pour la définition et l'organisation précise de l'aménagement du secteur.
<ul style="list-style-type: none"> - Intensification urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cet espace n'est pas délimité précisément et correspond à l'intention de voir sa densité urbaine (SDP / espace considéré) et humaine (habitat + emplois) augmenter. Cette densification s'applique à l'échelle de l'ensemble de l'espace considéré et pas à celle de chaque terrain ou de chaque projet. L'intention d'intensification urbaine sous-entend également l'introduction ou le renforcement de la mixité des fonctions.
<ul style="list-style-type: none"> - Ilot réhabilité ou requalifié - Ilot transformé / restructuré - Résidentialisation 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Cette orientation indique l'intention générale poursuivie pour l'aménagement de l'espace considéré. ■ Elle s'apprécie à l'échelle de l'ensemble de l'espace et se traduit généralement au travers d'une intervention globale sur l'ensemble bâti.
<ul style="list-style-type: none"> - Secteur de projet - Sous-secteur de projet 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ces dénominations indiquent des espaces ou sous-espaces à l'intérieur desquels un projet urbain est prévu. ■ Les orientations pour ces projets sont plus ou moins précises, dans le cadre de l'OAP d'enjeu générale (texte ou schéma) ou de celui d'un zoom de cette OAP.
<ul style="list-style-type: none"> - Secteur mutable à court terme - Secteur mutable à moyen terme 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ces dénominations indiquent des espaces destinés à être transformés à plus ou moins long terme, généralement dans le cadre d'opérations d'aménagement d'ensemble qui nécessitent des études complémentaires.

Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
<ul style="list-style-type: none"> - Confortation ou préservation du tissu existant 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Quartier, secteur ou îlot dont l'équilibre et l'harmonie du tissu bâti doivent être maintenus : <ul style="list-style-type: none"> - La confortation du tissu existant signifie que les projets d'aménagement ou de construction doivent s'inscrire en harmonie avec leur environnement bâti. - La préservation du tissu existant s'oppose à ce qu'un projet s'inscrive de façon disgracieuse ou en opposition avec la volumétrie générale de son environnement bâti ■ Ces orientations ne s'opposent pas à la densification du tissu dès lors que l'ambiance du cadre bâti est préservée
<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement ou restructuration de secteur d'activités économiques (industries, artisanat, commerce, service) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Confirmation de la vocation active de l'espace considéré avec une meilleure optimisation de l'usage des sols dans le cadre de l'aménagement, ou du réaménagement, de l'ensemble ■ Amélioration de la qualité urbaine des sites : conditions d'accès et de circulation, notamment pour les mobilités douces (actifs et transports en commun), taux de végétalisation, qualité des espaces publics, intégration du site au tissu environnant et connexion aux centralités.
<ul style="list-style-type: none"> - Ensemble bâti cohérent à préserver 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Secteur où les constructions, bien que diverses, constituent un ensemble bâti harmonieux. ■ Cette cohérence est à préserver, ce qui ne s'oppose pas à des densifications ou des mutations (démolition/construction, extension, surélévation,) dès lors que l'équilibre et l'harmonie du tissu bâti sont maintenus
<ul style="list-style-type: none"> - Construction existante (conservation, requalification, démolition, reconstruction) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Intervention sur la construction identifiée et localisée au schéma : <ul style="list-style-type: none"> - Conservation : interdiction de démolition totale ou partielle ; - Requalification : réutilisation de la construction permettant de l'améliorer et de la préserver ; les modifications de la construction sont admises dès lors qu'elles en permettent un meilleur usage ; - Démolition : construction à démolir dans le cadre de l'aménagement du secteur ; - Reconstruction : construction après démolition partielle ou totale, d'un nouveau bâtiment ayant approximativement la même emprise et la même volumétrie. ■ Cette intervention doit être réalisée dans le cadre de l'opération d'aménagement du secteur, ou préalablement à celle-ci.

Organisation et morphologie urbaine	
Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
<ul style="list-style-type: none"> - Polarité (centre-ville, centre-bourg, cœur de quartier) - Centralité-gare 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Localisation de principe de l'espace de centralité ou de polarité. ▪ Espace prioritaire pour la confortation plurifonctionnelle de la polarité ou de l'espace de polarité ou de centralité.
<ul style="list-style-type: none"> - Polarité commerciale à renforcer ou à créer 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace prioritaire pour accueillir de nouveaux commerces et services à l'échelle du quartier environnant. ▪ Développement commercial à établir en compatibilité avec les orientations de l'OAP Commerce et Artisanat.
<ul style="list-style-type: none"> - Recomposition du front bâti ou façade urbaine à valoriser - Conservation ou restructuration de l'ordonnancement et du rythme du bâti et porosité du front bâti 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abords d'une voie où la forme urbaine doit être recomposée ou restructurée dans un objectif de meilleure qualité architecturale et de plus grande cohérence (ordonnancement des constructions /voies, hauteur des constructions, composition des façades, ...). ▪ Cette orientation se traduit : <ul style="list-style-type: none"> - Soit dans le cadre d'opérations d'aménagement ou de construction sur des segments significatifs du linéaire de la voie. - Soit dans le cadre de constructions isolées qui doivent être réalisées dans un souci de cohérence avec les constructions existantes, durables et de qualité, présentes dans l'espace considéré. ▪ Dès lors que l'orientation indique une recherche de porosité du front bâti, il convient de prévoir des césures dans la continuité du front bâti en maintenant, ou créant, des ouvertures visuelles.
<ul style="list-style-type: none"> - Alignement du bâti à respecter - Recul par rapport à l'alignement 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Linéaire le long duquel les constructions doivent être implantées selon le même ordonnancement par rapport à la voie, à l'alignement ou en recul.
<ul style="list-style-type: none"> - Orientation de la façade 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les façades principales des constructions doivent être orientées selon l'axe indiqué au schéma dans un souci de qualité ou d'harmonie du paysage urbain créé, d'ensoleillement des constructions, ...
<ul style="list-style-type: none"> - Hauteur des bâtiments en lien avec le tissu urbain en vis à vis 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dans cet espace, les constructions nouvelles doivent être édifiées selon des hauteurs similaires (plus ou moins un étage) à celle de la moyenne des hauteurs des constructions situées de l'autre côté du tronçon de voie considéré.
<ul style="list-style-type: none"> - Coeur d'îlot ouvert 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace ouvert à préserver, le traitement paysager peut être minéral ou végétal.
<ul style="list-style-type: none"> - Point d'intensité urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cet espace admet l'édification de constructions plus denses et de hauteur plus importante que les autres constructions des environs, existantes ou à créer.
<ul style="list-style-type: none"> - Linéaire commercial à conforter 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ En règle générale, les dispositions prévues en partie 1 du règlement, relatives aux « linéaires rez-de-chaussée actifs » s'appliquent (pas de changement de destination vers de l'habitat, rdc des nouvelles constructions pas à destination de logements, hauteur importante des rdc, ...).

Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
<ul style="list-style-type: none"> - Extension du réseau de chaleur 	<ul style="list-style-type: none"> - Dans cet espace, les constructions nouvelles doivent être conçues de façon à utiliser, ou à pouvoir utiliser le réseau de chaleur.
Patrimoine, paysage et trame verte	
Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
<ul style="list-style-type: none"> - Espace constructible avec conservation du couvert boisé 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dans cet espace, les constructions nouvelles sont admises dès lors qu'elles s'inscrivent dans un espace-parc qui conserve un couvert boisé significatif à conserver ou à créer. ▪ En règle générale, l'espace végétalisé et boisé doit représenter à minima 40% de l'ensemble de l'espace considéré et les plus beaux sujets (arbres) doivent être préservés dans la mesure du possible.
<ul style="list-style-type: none"> - Parc à créer ou à requalifier 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Élément important de la trame verte urbaine qui doit être maintenu dans cette vocation. ▪ Ceci ne s'oppose pas à des aménagements liés ou nécessaires à sa gestion et à sa fréquentation publique.
<ul style="list-style-type: none"> - Ilot végétalisé à préserver ou à valoriser 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace, ensemble de terrains ou de parties de terrains, à maintenir dans son caractère végétal et perméable. ▪ Ceci ne s'oppose pas à la possibilité de créer des aménagements et des constructions légères nécessaires ou liées à la valorisation de l'espace ou à son usage public ou semi-public.
<ul style="list-style-type: none"> - Frange paysagère 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace de transition dont le caractère végétal doit être maintenu, valorisé ou créé. ▪ Ceci ne s'oppose pas à la possibilité : <ul style="list-style-type: none"> - De minéraliser une partie de la frange (de l'ordre de 15% au maximum) dans un objectif fonctionnel (nécessité de créer un stationnement par exemple) ou de qualité paysagère. - De créer des discontinuités dans le linéaire de la frange dès lors qu'il y a lieu ou nécessité d'y aménager des accès.
<ul style="list-style-type: none"> - Lisière habitée habitat/activités 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace de transition où l'aménagement doit être : <ul style="list-style-type: none"> - Respectueux de la vocation de chacun des deux espaces (tranquillité pour l'habitat et fonctionnalité pour les activités par exemple). Cette lisière répond à une fonction de cohabitation entre les deux espaces. - De bonne qualité paysagère où le caractère végétal doit être fortement présent et réparti pour chacun des deux termes de la lisière.
<ul style="list-style-type: none"> - Lisière habitée habitat/forêt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace de transition où le caractère végétal de la forêt doit être prolongé, sans être nécessairement arboré dans l'espace bâti sur une ou deux dizaines de mètres. Cette lisière répond à une fonction de valorisation des espaces. ▪ Les clôtures en lisière doivent être conçues de façon à laisser un libre passage à la petite faune.
<ul style="list-style-type: none"> - Lisière active activités/agricole 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Espace de transition entre un espace urbain et un espace agricole où l'aménagement doit être conçu de façon à permettre l'exploitation agricole au plus près de la limite entre les deux espaces. Cette lisière répond à une fonction de mutualisation entre les deux espaces. ▪ En outre une vigilance doit être établie sur le non-emploi de matières susceptibles d'apporter des nuisances ou pollutions, que ce soit en espace d'activités ou en espace agricole.

Les lisières représentées dans les OAP d'Enjeux Métropolitains désignent les limites entre des espaces urbanisés et des espaces naturels, agricoles ou forestiers, mais aussi des interfaces entre milieux urbains aux usages et fonctionnalités différentes.

Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
<ul style="list-style-type: none"> Lisière plantée habitat/agricole 	<ul style="list-style-type: none"> Espace de transition entre un espace urbain et un espace agricole où l'aménagement doit être conçu de façon à permettre l'exploitation agricole au plus près de la limite entre les deux espaces. Cette lisière répond à une fonction de protection et de valorisation de l'espace agricole. En outre une vigilance doit être établie sur le non-emploi de matières susceptibles d'apporter des nuisances ou pollutions, que ce soit en espace d'activités ou en espace agricole.
<ul style="list-style-type: none"> Zone de valorisation environnementale à créer 	<ul style="list-style-type: none"> L'aménagement de ces zones s'inscrit dans une logique de compensation avec des espaces naturels consommés. Cette orientation impose, non seulement le maintien du caractère naturel de la zone, mais également son aménagement et sa valorisation écologique.
<ul style="list-style-type: none"> Cour à conserver 	<ul style="list-style-type: none"> Espace qui doit être maintenu ouvert et non construit dont le traitement végétal ou minéral doit être conçu dans un souci de meilleure qualité.
<ul style="list-style-type: none"> Noüe, bassin 	<ul style="list-style-type: none"> Espace ou aménagement lié ou nécessaire à la gestion des eaux pluviales. La réalisation de ces ouvrages doit être prévue dans le cadre de l'aménagement du secteur, sauf dispositif alternatif justifié.
<ul style="list-style-type: none"> Réservoir de biodiversité à valoriser 	<ul style="list-style-type: none"> Élément important de la trame verte qui doit être préservé et géré en évitant les nuisances d'une trop importante anthropisation (fréquentation, aménagements pas nécessaires, ..).
<ul style="list-style-type: none"> Parc agricole et naturel à créer 	<ul style="list-style-type: none"> Espace stratégique de la trame verte à l'échelle du territoire communautaire où sa gestion durable peut être fondée sur une agriculture vivante. Espace-parc à usage public avec des aménagements, parcours et cheminements notamment, doivent être conçus dans un souci de continuité entre un espace d'agriculture « urbaine » et des espaces naturels maintenus et agrémentés.

Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
<ul style="list-style-type: none"> Continuité écologique à préserver Continuité paysagère et végétale à préserver ou à valoriser Liaison paysagère 	<ul style="list-style-type: none"> La situation des espaces au regard de ces liaisons doit être prise en compte dans la conception détaillée de leur aménagement de façon à garantir au mieux la continuité de la trame végétale (continue, en pas japonais, alignements d'arbres, etc...).
<ul style="list-style-type: none"> Cône de vue 	<ul style="list-style-type: none"> Ces cônes de vue peuvent être de deux types ; selon leur situation il s'agit : <ul style="list-style-type: none"> De vues remarquables et panoramiques sur le grand paysage : ce sont des espaces privilégiés pour y créer des aménagements liés ou nécessaires à la découverte du paysage (accessibilité, stationnement, sécurisation, table d'orientation, entretien des abords pour éviter l'envahissement végétal et des arbres qui peuvent nuire à la vue) ; De vues sur un espace, un monument ou une construction. L'espace intérieur de ces cônes de vue : <ul style="list-style-type: none"> Ne doit pas être construit ni planté d'arbres de haute tige ; Doit de préférence être dégagé de toute occupation, ce qui exclue d'y aménager un parking par exemple.
<ul style="list-style-type: none"> Mur à préserver 	<ul style="list-style-type: none"> La préservation de ces murs ne s'oppose pas à la possibilité d'y créer des accès de faible largeur.

C. Localisation des espaces couverts par des OAP d'Enjeux Métropolitains

1 - Le quartier de la gare de Mantes

2 - Mantes station - Le quartier musique

3 - Le quartier du Val-Fourré - Seine - Butte Verte

4 - Le port de Limay-Porcheville - le quartier gare de Limay

5 - Le quartier gare d'Épône-Mézières

6 - La confluence Seine-Mauldre

7 - Les Mureaux - Secteur centre - gare

8 - Les Mureaux - Entrée Sud – Musiciens et la plaine de Bouafle

9 - Le secteur des Aulnes

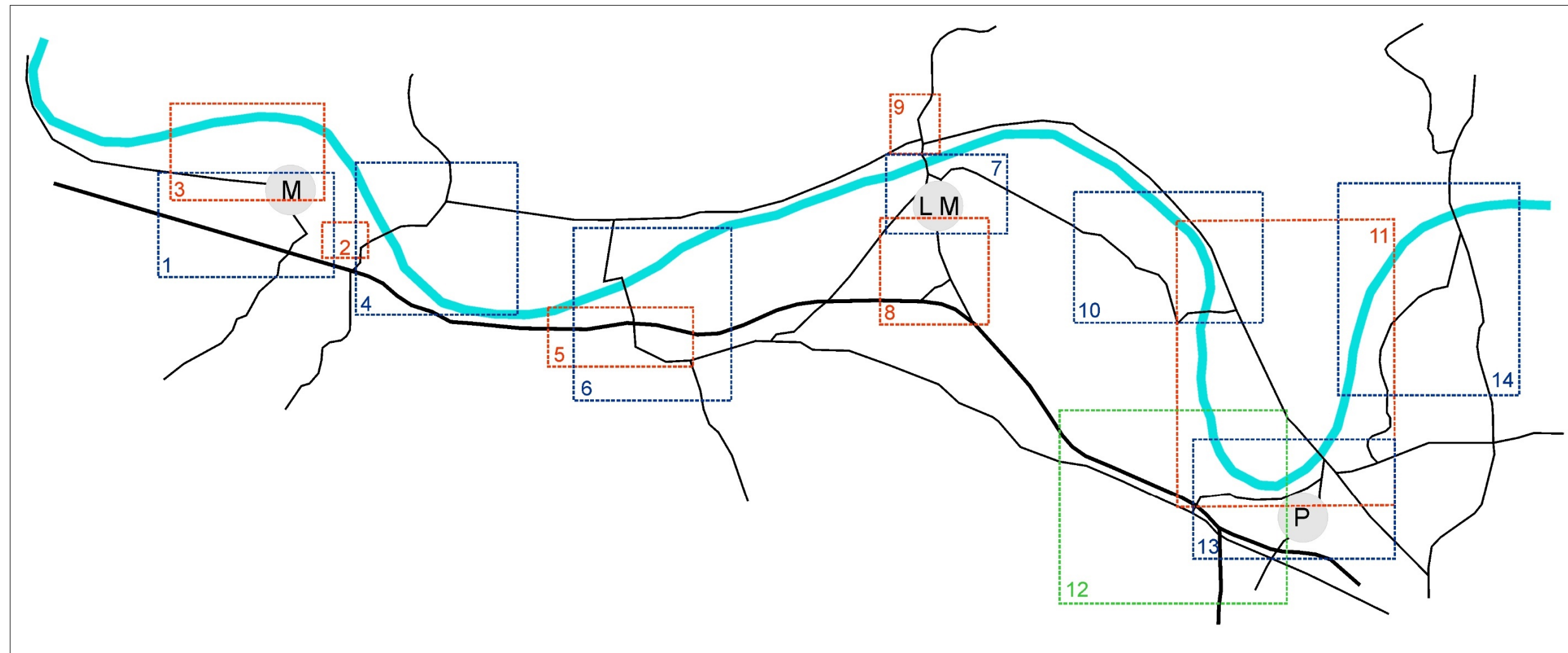
10 - Les quartiers gare de Vernouillet-Verneuil et de Triel

11 - La boucle de Chanteloup, Carrières et Triel

12 - L'axe Poissy sud - Villennes-sur-Seine - Orgeval

13 - Poissy gare - centre-ville - Beauregard

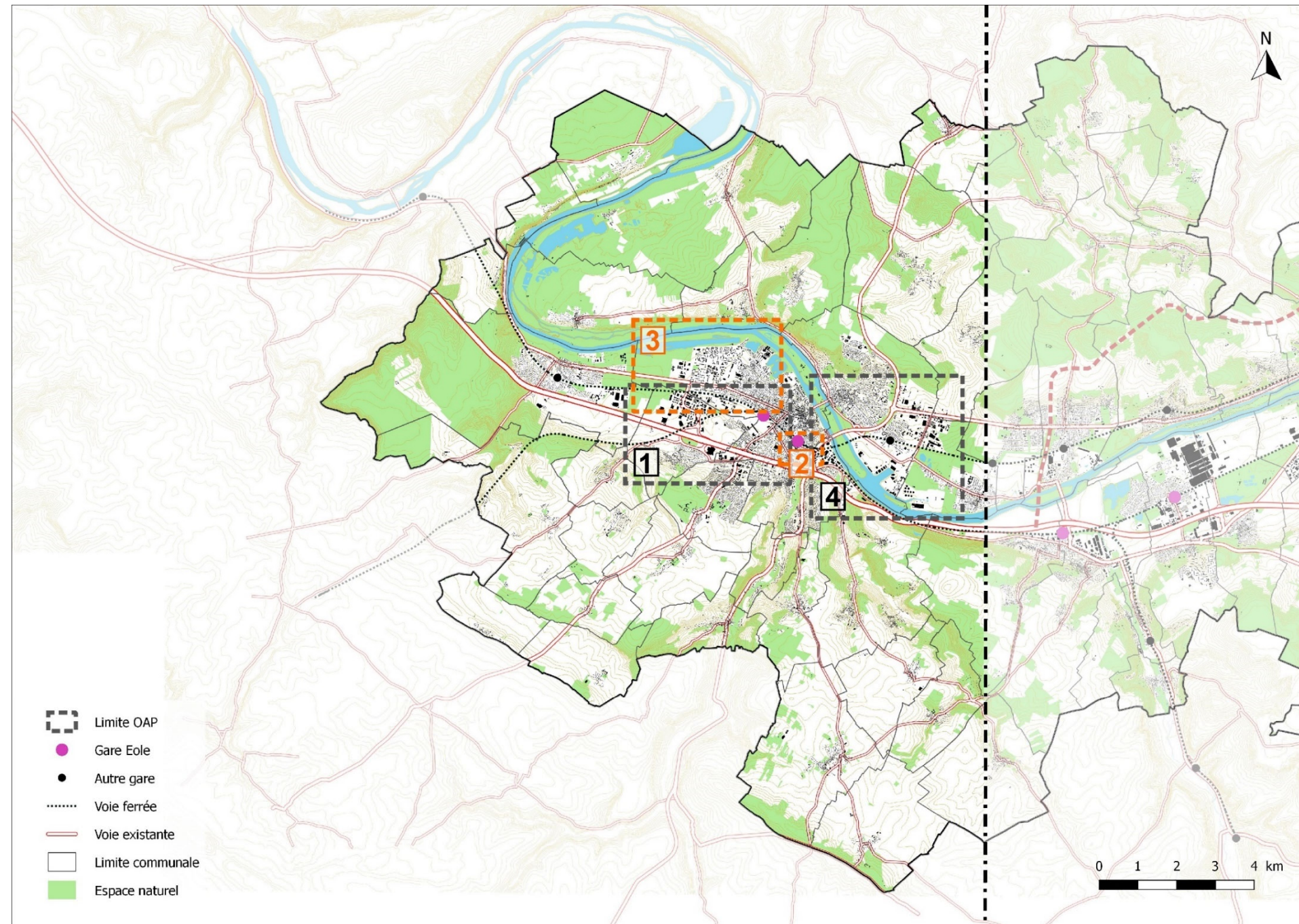
14 - La confluence Seine-Oise et la plaine d'Achères



IV. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION PAR SECTEUR

<p>Partie ouest du territoire - Localisation des secteurs d'enjeux métropolitains 14</p> <p>1 - LE QUARTIER DE LA GARE DE MANTES 15</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur gare</i>..... 19</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Les Brosses</i>..... 20</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur des Brouets</i> 22</p> <p>2 - MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE..... 23</p> <p>3 - LE QUARTIER DU VAL- FOURRE - SEINE - BUTTE VERTE 27</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le quartier Braunstein</i> 30</p> <p>4 - LE PORT DE LIMAY- PORCHEVILLE - LE QUARTIER GARE DE LIMAY 31</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur de la gare</i>..... 34</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Champart – La Chasse – Wilson – Les Meunieres</i>..... 35</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur de la Source</i> 35</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le Port de Limay-Porcheville</i> 36</p> <p>Partie centrale du territoire - Localisation des secteurs d'enjeux métropolitains..... 37</p> <p>5 - LE QUARTIER GARE D'ÉPÔNE - MÉZIÈRES 38</p> <p>6 - LA CONFLUENCE SEINE-MAULDRE 41</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le quartier de la gare de Gargenville</i>..... 44</p> <p>7 - LES MUREAUX - SECTEUR CENTRE - GARE 45</p> <p>8 - LES MUREAUX - ENTRÉE SUD - MUSICIENS ET LA PLAINE DE BOUAFLE 49</p> <p>9 - LE SECTEUR DES AULNES 53</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur des Étangs Prés</i> 56</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur du Carrefour des Aulnes</i> 57</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur de la Porte du Vexin</i> 58</p> <p>Partie est du territoire - Localisation des secteurs d'enjeux métropolitains 59</p> <p>10 - LES QUARTIERS GARE DE VERNUILLET-VERNEUIL ET DE TRIEL 60</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le quartier Pointe de Verneuil</i>..... 64</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le quartier de la gare de Vernouillet-Verneuil</i>..... 66</p>	<p style="padding-left: 20px;"><i>Le quartier du Parc</i>..... 67</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le centre de Triel</i> 68</p> <p>11 - LA BOUCLE DECHANTELOUP, CARRIERES ET TRIEL 69</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Feucherets – Basins</i>..... 72</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Dorgelès - Avenue de Poissy</i> 74</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Cettons</i> 76</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Nouvelle Centralité – Boulevard de l'Europe et rue de la Reine Blanche</i>..... 77</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur des Rives du Parc du Peuple de l'Herbe</i> 79</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur du Port de Triel-Écopôle</i>..... 81</p> <p>12 - L'AXE POISSY SUD - VILLENES-SUR-SEINE - ORGEVAL 83</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Fauveau – La Coudraie</i>..... 86</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Maurice Clerc</i> 88</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>La Coudraie à Poissy</i> 90</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur des Terrasses de Poncy</i>..... 91</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur des Quarante Sous</i>..... 96</p> <p>13 - POISSY GARE - CENTRE-VILLE - BEAUREGARD 98</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur gare de Poissy</i>..... 102</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Rouget de Lisle</i>..... 103</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Axe Lyautey – Villa Savoye</i>..... 106</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le Tram 13 Express (Poissy)</i> 108</p> <p>14 - LA CONFLUENCE SEINE-OISE ET PLAINE D'ACHERES 110</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur de la Petite Arche</i> 113</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur du Port d'Achères</i> 115</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Les secteurs Centre-Ville et Bords de Seine – Conflans-Sainte-Honorine</i>..... 117</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Centre-Ville</i>..... 118</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur Bords de Seine</i>..... 119</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur gare d'Andrésy</i> 120</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le secteur gare de Maurecourt</i>..... 121</p> <p style="padding-left: 20px;"><i>Le Tram 13 Express (Achères)</i> 122</p>
--	---

Partie ouest du territoire - Localisation des secteurs d'enjeux métropolitains



- 1 - Le quartier de la gare de Mantes
- 2 - Mantes station - Le quartier musique
- 3 - Le quartier du Val-Fourré - Seine - Butte Verte
- 4 - Le port de Limay-Porcheville - l'usine EDF - Le quartier gare de Limay

1 - LE QUARTIER DE LA GARE DE MANTES

Un espace en mutation

Le quartier de la gare de Mantes-la-Jolie devrait connaître d'importantes évolutions urbaines ces prochaines années avec la réalisation, ou la poursuite de la réalisation, de 3 grands projets, ou ensembles de projets, (EOLE, ZAC Mantes-Université et ZAC Mantes-Innovaparc), ainsi que la requalification des tissus existants (les Brouets et l'axe Salengro-Europe) et la confortation du centre-ville de Mantes-la-Jolie.

L'arrivée programmée du RER E (EOLE)

Le prolongement de cette ligne prévue à l'horizon 2024 jusqu'à Mantes-la-Jolie améliorera l'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 10 minutes de temps de parcours vers ou depuis Paris. Le temps de trajet entre Mantes-la-Jolie 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.

Outre les travaux d'aménagement propres à la gare, cette perspective ouvre la voie à la restructuration et au développement d'un nouveau quartier à caractère mixte dans le prolongement de ce nouveau pôle gare.



Le secteur de la ZAC Mantes-Université

Cette ZAC a été créée en 2006 et son dossier de réalisation a été approuvé en 2009.

Prévue pour réaliser 266 000 m² de surface de plancher, cette ZAC à vocation mixte devrait accueillir à terme environ 1200 logements, des activités tertiaires, commerces et services sur 96 000 m² de surface de plancher ainsi que de nombreux équipements.

Des programmes de construction sont déjà réalisés, notamment un centre aquatique et sportif à proximité immédiate de la gare (Aquasport), l'institut des sciences et des techniques des Yvelines (ISTY) et plus de 800 logements, majoritairement localisés à l'est de la ZAC, à proximité du boulevard Salengro.

Initialement prévu à dominante de logements, le programme est réinterrogé pour introduire davantage d'activités économiques à proximité de la nouvelle gare.

Le secteur de la ZAC Mantes Innovaparc

Créée en 2012, cette ZAC s'étend sur 58 hectares au sud-ouest de la gare, entre les voies ferrées et l'autoroute A13.

Le projet consiste à aménager un parc urbain d'activités qui bénéficie à la fois d'une excellente accessibilité routière (accès direct à l'autoroute A13) et ferroviaire (gare située à moins de 500 mètres). Quelques entreprises se sont déjà implantées sur le site.

Cependant, son programme initialement presque exclusivement orienté vers l'accueil d'activités est réinterrogé dans son articulation avec la ZAC Mantes Université et dans le contexte des études du pôle gare ; de la sorte son programme est désormais orienté vers davantage de mixité, avec un nouveau quartier à dominante résidentielle (habitat, commerces de proximité et équipements) à proximité du quartier des Brouets et un secteur mixte (activités économiques, urbaines et habitat). Le vaste secteur sud à proximité de l'autoroute est conforté dans son rôle d'accueil d'activités économiques sur de grandes entreprises.

Le secteur des Brouets

Dans sa partie sud, ce secteur a été restructuré autour de la rue Legoff. Il s'agit aujourd'hui de prolonger cet axe vers la ZAC Mantes Innovaparc et de poursuivre l'aménagement sur les friches vers l'axe Salengro-Europe.

Plus au nord, à l'angle des rues du Havre et de Rouen, le tissu urbain du type cité-jardin ouvrière des Brouets est à conforter. S'il représente une forte cohérence et une identité autour de la placette circulaire, les bâtiments méritent une réhabilitation et les rez-de-chaussée commerciaux ont été condamnés. La requalification du petit quartier doit être pensée en cohérence avec la future centralité mixte prévue dans la ZAC Mantes Innovaparc. De même, les cheminements piétons, de fait, doivent être requalifiés et poursuivis vers les emprises aménagées dans la ZAC.

Le secteur des Brosses

Le secteur des Brosses s'inscrit à l'articulation géographique avec les autres communes de Buchelay et de Mantes-la-Ville, en entrée nord de la commune de Magnanville sur laquelle il est localisé.

En termes de paysage et en termes d'occupation et d'utilisation des sols, le secteur des Brosses présente au stade actuel beaucoup de difficultés (présence de friches, mauvaise connexion avec les quartiers environnants, paysage urbain de peu de qualité, proximité de grands axes structurants sans offre de transport en commun) en même temps qu'il dispose de beaucoup de potentialités (foncier disponible, excellente desserte, proximité à la gare de Mantes, proximité des centres de Magnanville et de Mantes, mixité fonctionnelle amorcée).

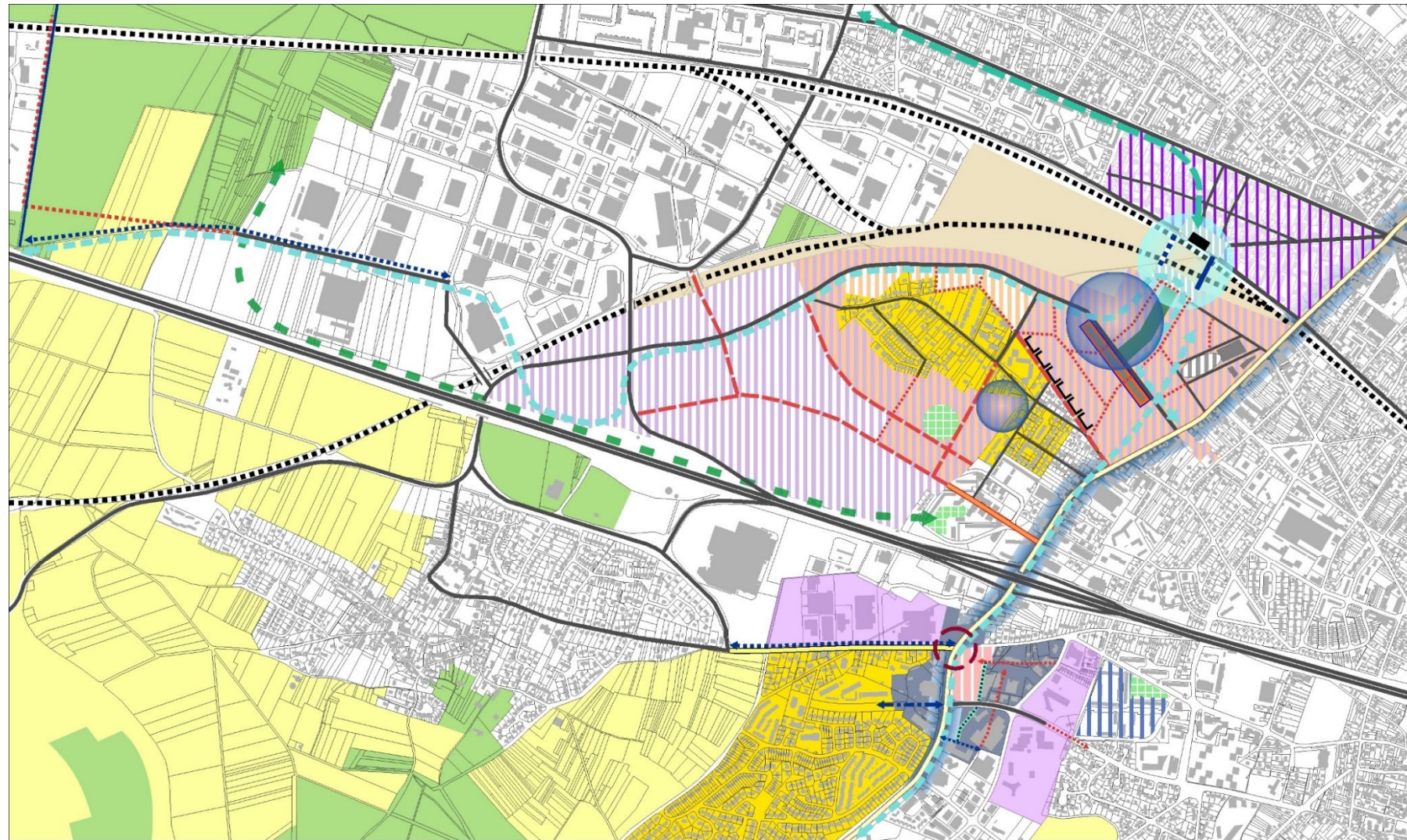
La requalification de l'axe Salengro-Europe et de ses franges, associée à l'amélioration de la desserte en transport en commun, au pôle gare de Mantes-la-Jolie, renforceront les liens entre les communes de Magnanville, Mantes-la-Ville et Mantes-la-Jolie.

L'axe Salengro-Europe

Cette avenue, à statut départemental, est aujourd'hui à la fois très dégradée sur ses rives, inhospitalière pour les piétons et vélos et inadaptée aux transports en commun.

En favorisant la circulation des transports en commun et les déplacements en mode doux, l'avenue doit connaître une requalification de ses lisières bâties dans la logique de nouvelle centralité liée au quartier de la gare. Ce développement ne doit toutefois intervenir que sur la base d'une étude complète détaillée et une fois amorcé significativement, le nouveau quartier de gare.

LE QUARTIER DE LA GARE DE MANTES - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer ou à renforcer
- Voie structurante à créer
- Voie structurante à valoriser
- Voie à restructurer (aménagement piétons)
- Voie à requalifier
- Liaison douce existante
- Liaison douce à créer
- Liaison interquartier à créer
- Amélioration des circulations piétonnes et cyclables
- Voie ferrée
- Faisceau ferré
- Gare
- Projet de TCSP
- Amélioration de la desserte en transport en commun
- Projet de restructuration du carrefour

Destination et vocation principale des espaces

- Quartier à dominante habitat
- Activités économiques
- Quartier mixte, habitat et activités économiques
- Épannelage des hauteurs de R à R+6
- Secteur de projet Les Brosses
- Intensification urbaine
- Secteur mutable à moyen terme
- Secteur de transition, morphologie urbaine conservée
- Requalification de la cité des merisiers dans la logique de grands ensembles à forte présence végétale
- Secteur commercial dégradé à restructurer
- Halle Sulzer : Structure à valoriser
- Espace public structurant d'importance métropolitaine
- Espace public à restructurer
- Equipement public à créer

Organisation et morphologie urbaine

- Recomposition du front bâti
- Polarité
- Centralité gare (pôle multimodal)
- Hauteurs adaptées au tissu urbain existant

Paysage et trame verte

- Espace public végétalisé
- Espace relais de biodiversité mis en réseaux
- Espace agricole
- Espace naturel

LE QUARTIER DE LA GARE DE MANTES - LES ORIENTATIONS

L'ambition du projet

Le projet global porté par les OAP consiste à définir les principes généraux de l'organisation spatiale de ce vaste espace d'une centaine d'hectares en devenir, étendu depuis le pôle gare proprement dit jusqu'à l'autoroute A13 au sud, avec l'ambition de faire de ce quartier gare une véritable porte d'entrée de la ville.

Le premier principe consiste à réaliser un projet équilibré qui donne une importance équivalente et partagée entre le développement économique et le développement résidentiel.

Toutefois, contrairement à ce qui était prévu dans les ZAC, il s'agira de créer davantage de porosité entre ces espaces et de rompre avec cette partition spatiale trop accentuée ; précisément, les espaces de la ZAC Innovaparc devraient, bien que restant à dominante activités, être plus diversifiés et accueillir une part de logements tandis que la ZAC Mantes université a vocation à recevoir davantage de bureaux. L'importance de la programmation conduit ainsi à travailler à l'implantation de commerces diversifiés en rez-de-chaussée d'immeubles et à anticiper la réalisation d'équipements publics sur ce secteur tri-communal.

Le deuxième principe consiste à organiser l'aménagement en fonction de la géographie des lieux, notamment :

- Au nord, le quartier est résidentiel et mixte, avec une forte présence de constructions de bureaux pour bénéficier de la proximité immédiate de la gare ;
- Au sud, à proximité de l'autoroute, le secteur est destiné à l'accueil d'activités économiques qui nécessitent des grandes emprises foncières.

Le troisième principe est d'organiser le maillage viaire de l'ensemble du secteur dans le but de l'excellence de la desserte, de limiter les nuisances induites par la circulation (poids lourds de la zone d'activités) et de relier au mieux les quartiers entre eux et avec les quartiers environnants.

Le quatrième principe pour le devenir du secteur du pôle gare est de préserver les formes urbaines et l'identité des quartiers qui ne sont pas impactés par les ZAC, de façon générale et de façon plus particulière pour le tissu pavillonnaire au sud du chemin des Meuniers. Selon ce même principe, la petite polarité urbaine des Brouets doit garder sa morphologie urbaine de petite cité-jardin ouvrière, être étendue selon ce même principe, et pouvoir retrouver sa fonction de centralité commerciale de proximité.

Les orientations par thème

L'organisation viaire et les déplacements

Développé entre la voie ferrée au nord et l'autoroute au sud, le secteur sera desservi par plusieurs axes de traversée entre le boulevard Salengro à l'est et le boulevard de la Communauté à l'ouest :

- L'avenue de la Grande Halle, déjà existante, constituera l'artère principale d'irrigation de la partie nord du secteur ;
- Plusieurs autres axes à créer ou à renforcer viendront conforter ces traversées est-ouest selon le schéma général.

Des axes secondaires relieront ces axes dans le sens nord-sud dans le double but d'irriguer au mieux les espaces et de découper des îlots de dimension variée en fonction de leur destination.

En termes de mobilités, ce maillage viaire doit faciliter l'accessibilité au cœur de ville, aux grands équipements et à la gare en particulier. L'amélioration de la desserte en transport en commun du futur pôle gare facilitera les déplacements internes au Mantois (lien nord-sud) et offrira des connexions plus performantes aux pôles d'emplois du territoire.

Des cheminements de circulation douce doivent être organisés à l'intérieur des îlots à cet effet.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

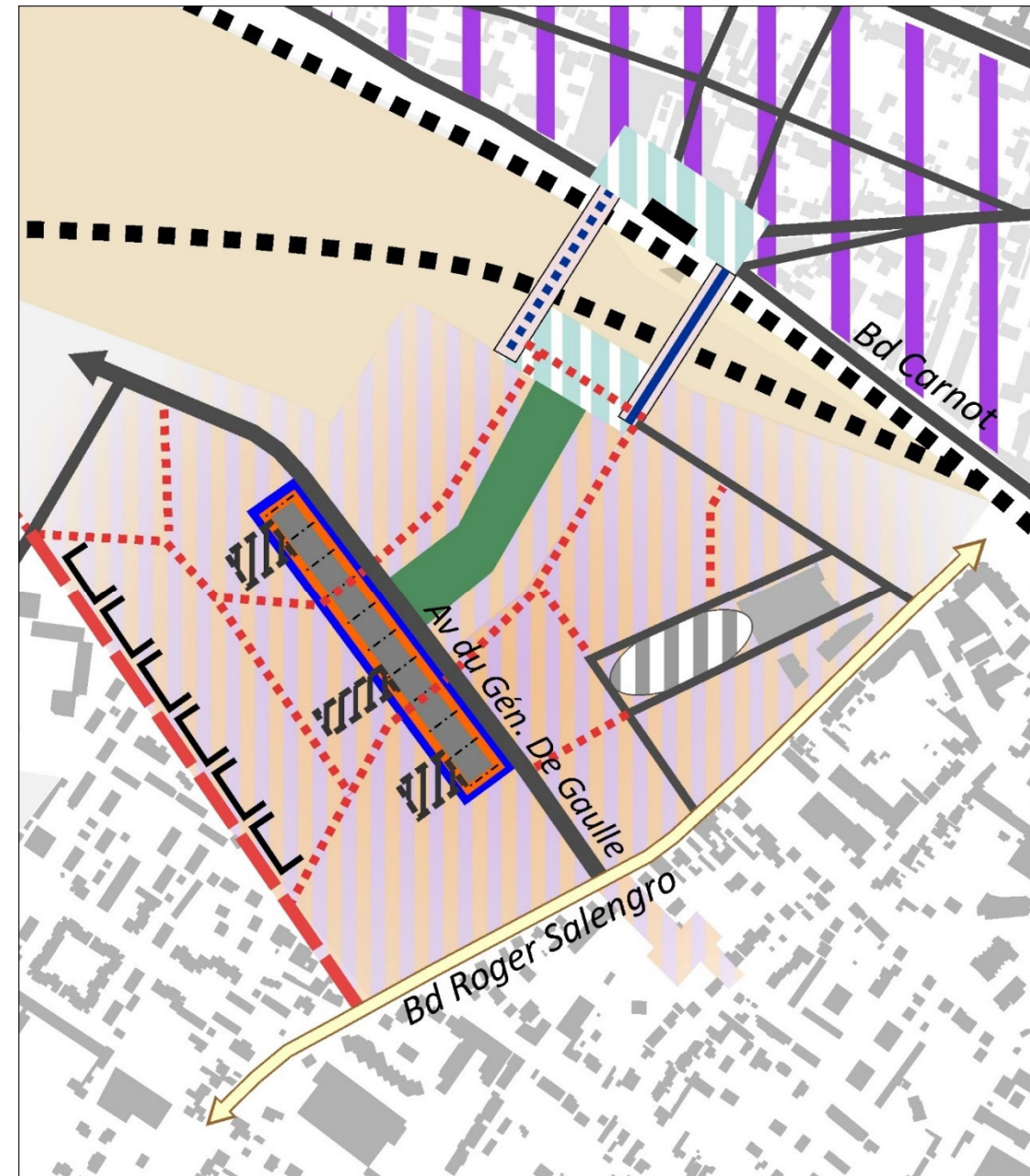
Du sud au nord, l'urbanisation du secteur est organisée par strates successives d'espaces caractérisés par leur vocation principale :

- Au sud, tout le long de l'autoroute A13, les espaces sont destinés à l'accueil de grandes emprises industrielles sur des « macro-lots » en raison des facilités d'accès et pour limiter le nombre de personnes exposées aux nuisances de la route ;
- Face à l'autoroute, les constructions devront être harmonieusement implantées, les espaces ouverts situés entre elles et l'autoroute devront être paysagés et comprendre un couvert végétal significatif. Les constructions seront conçues en prenant en compte des mesures de protection acoustiques (orientations, parois, ...)
- Au nord de cet espace, le secteur est destiné à des activités économiques qui nécessitent des terrains moins importants ;
- Aux abords du quartier existant, le secteur aura une vocation plus mixte avec des logements pouvant assurer la transition urbaine (volumétrie des constructions, diversité fonctionnelle) ;
- Plus au nord, entre le quartier existant et la gare, le secteur aura une vocation mixte, résidentielle et d'activités tertiaires. Aux abords des voies ferrées, la priorité pourra être donnée à l'implantation de bureaux ;
- Le parc urbain d'Innovaparc servira d'espace relais pour la biodiversité (essences locales, espaces de tranquillité, refuges pour la faune).

Le secteur gare

Le projet urbain est défini de façon plus précise dans le secteur gare. Les orientations d'aménagement y concernent :

- La mise en valeur de la Grande Halle Sulzer. Cette grande construction de 300 mètres de long et haute de 28 mètres devra trouver une nouvelle vocation publique et servir de lien entre les bâtiments qui lui seront greffés au sud. Elle pourra être traversée par un double axe de circulations ;
- Le prolongement de ces axes de circulation se fera au nord jusqu'à la gare, une seconde passerelle étant créée pour le franchissement des voies ferrées ;
- L'aménagement d'un parvis sud de la gare sera accompagné du renforcement des capacités de stationnement pour répartir les flux de circulation, l'accès à cet espace étant rendu plus aisé grâce aux voies aménagées dans le cadre des opérations d'aménagement tandis que la densité et l'organisation urbaine existantes rendent difficile d'accéder à la gare côté nord ;
- Un pôle multimodal sera aménagé à proximité du parvis sud ;
- Les deux axes de circulation douce ceintureront un espace public structurant dont la nature végétale et/ou minérale est à préciser ;
- Le renforcement de l'équilibre entre l'habitat et les activités tertiaires sera réalisé à proximité de cet espace central.



Mobilités		Destination principale des espaces	
	Voie principale existante		Quartier mixte, habitat et activités économiques
	Voie à créer		Intensification urbaine
	Voie structurante à valoriser et amélioration de la desserte en transports en commun		Halle Sulzer : Structure à valoriser
	Passerelle piétonne existante		Construction en "greffe"
	Nouvelle passerelle piétonne		Espace public structurant d'importance métropolitaine
	Voie ferrée		Espace public à restructurer
	Faisceau ferré		Équipement public à créer
	Gare		Hauteurs adaptées au tissu urbain existant

Les Brosses

Les intentions du projet résultent de cinq préoccupations principales :

- Restructurer le tissu urbain en cohérence avec le principe du PADD de réurbanisation des zones commerciales ;
- Réaliser une nouvelle centralité urbaine à partir d'une opération mixte à dominante habitat, avec présence de commerces et de services de proximité ;
- Restructurer l'avenue de l'Europe ;
- Requalifier le paysage de l'axe Salengro-Europe à partir du renouvellement urbain sur un tissu de plus en plus dégradé ;
- Saisir l'opportunité de la création de ce nouveau quartier pour tisser des liens en profondeur dans le tissu environnant.

Compte tenu de l'étendue des espaces mutables et, par voie de conséquence, de l'importance que le projet pourrait revêtir à terme, la réalisation de cette mutation urbaine devrait se faire par étapes. À ce stade, seule la première phase devrait être concrétisée à court terme.

Cette première opération est issue de la disponibilité du terrain de l'ancien But. Située en entrée nord du quartier, et longée par la D928, la réalisation de cette opération impactera très fortement le paysage et transformera radicalement la perception du quartier, sans attendre la poursuite des opérations de renouvellement urbain qui se feront au cours du temps.

Ce projet traduit l'objectif global de réurbanisation des zones commerciales et se concrétise notamment par la réurbanisation des activités commerciales en rez-de-chaussée d'immeubles, avec des parkings réalisés prioritairement en structure des bâtiments.

Les orientations par thème

L'organisation viaire

La desserte automobile de l'îlot de la phase 1 se fera à partir de la rue des Pierrettes ; seule celle-ci est définie. L'apaisement et la restructuration de l'avenue de l'Europe devront permettre la cohabitation des différents modes de transport (modes doux, automobiles, TC ou TCSP, poids lourds). Un retrait entre la voie et le front bâti sera à réaliser afin de rendre possible le partage de l'axe.

Concernant les liaisons douces, celles-ci devront être développées à minima dans les différentes directions selon le schéma général de l'OAP, pour ce qui concerne les liaisons inter quartiers et selon le schéma plus précis pour la réalisation de l'opération de première phase. Ce nouveau maillage viaire participera à la recomposition du tissu urbain entre les différents fragments de villes, particulièrement entre les Brosses et les Mérisiers, accentuant les porosités entre Magnanville et Mantes-la-Ville

Les programmes privilégieront l'insertion des parcs de stationnement nécessaires aux nouvelles constructions dans l'emprise même des constructions et ouverts entre les différentes destinations. Cette offre de stationnement sera développée en infrastructure ou superstructure des constructions. Le stationnement privatif le long de l'axe principal est proscrit (avenue de l'Europe).

La place nord-sud à créer à l'intérieur de l'opération sera plantée d'arbres et pourra accueillir du stationnement destiné aux futurs habitants, aux visiteurs et au fonctionnement des services, cependant en nombre limité.

L'hôtel bénéficiera d'une place de stationnement pour trois chambres. Pour les logements en accession, une place par tranche de 50m² de surface de plancher entamée sera réalisée.

Destination générale et programmation

Cette première phase de l'opération prévoit des logements (accession et locatif social et intermédiaire), une résidence senior ou intergénérationnelle et un hôtel. Le rez-de-chaussée sera animé par des commerces de proximité (dont Magnanville a un grand déficit) et un supermarché dimensionné à l'échelle du quartier.

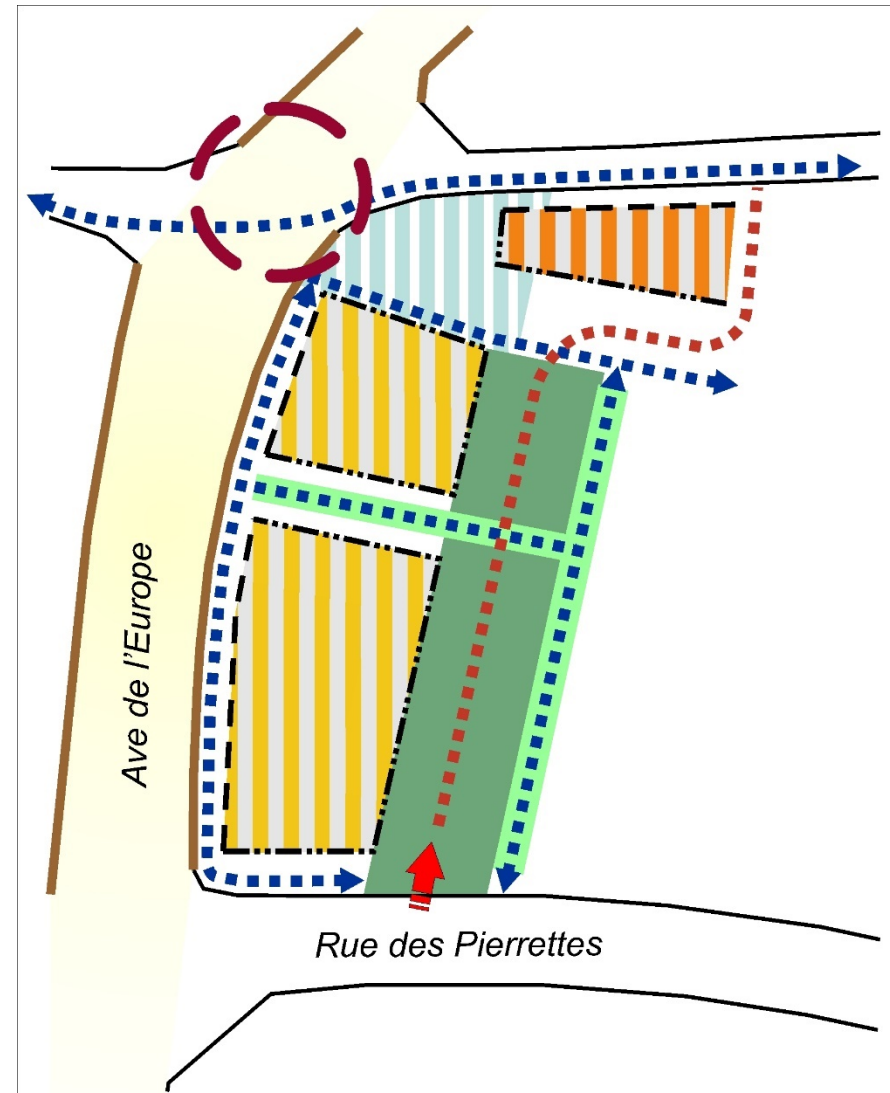
La morphologie urbaine et les constructions

S'implantant sur des terrains en pente, du plus bas au nord au plus haut au sud, les constructions de la phase 1 devront avoir des hauteurs variées, allant du RDC au R+6 au maximum, la hauteur étant d'environ 22,50 m au point intermédiaire de l'acrotère. Environ 3280 m² de logements seront réalisés. Le long de l'avenue de l'Europe, un front bâti continu sera à réaliser avec une hauteur maximum autorisée de R+6.






Ces constructions devront permettre une véritable structuration urbaine grâce à leur ordonnancement homogène le long de l'avenue de l'Europe et de la rue des Pincevins, en recul de 5 m des alignements. À l'angle de ces deux voies, un espace public contribuera à la restructuration du carrefour routier et constituera le parvis de l'ensemble des nouvelles constructions. Les RDC de ces immeubles qui bordent ces deux voies participeront à la scénographie commerciale. Les RDC des immeubles bordant le mail intérieur perpendiculaire à la rue des Pierrettes pourront accueillir à terme des activités et commerces. Ce mail a vocation à devenir un espace public structurant et animé du futur quartier, avec une dimension de place publique (pouvant accueillir du stationnement et des activités telles qu'un marché). Les RDC commerciaux devront avoir des hauteurs minimales de 3,5 mètres.

À l'angle de la rue des Pierrettes et de l'avenue de l'Europe, un espace public végétalisé sera réalisé en prenant en compte les contraintes de constructibilité limitée liées à la présence de lignes à haute tension.






Les Brosses





Mobilités

-  Voie à créer
-  Voie structurante à valoriser et amélioration de la desserte en transports en commun
-  Liaison douce à créer
-  Mail piéton
-  Projet d'amélioration et de pacification du carrefour

Morphologie du bâti

-  Recul de 5m par rapport à l'alignement
-  Ordonnement des constructions à l'alignement sur 60% des façades
-  Accès
-  Place (marché et stationnement possible)
-  Place ouverte marqueur d'entrée de ville

Hauteur préférentielle des constructions

-  Zone préférentielle d'implantation du bâti, hauteur maximale autorisée R+6
-  Zone préférentielle d'implantation du bâti suivant un principe d'épannelage du RDC au R+6 maximum

Le secteur des Brouets

Dans sa partie sud, ce secteur a été restructuré autour de la rue Legoff. L'aménagement du secteur doit répondre aux objectifs suivants :

- Prolonger l'axe structurant depuis la rue Legoff vers la ZAC Mantes Innovaparc ;
- Poursuivre l'aménagement sur les friches vers l'axe Salengro Europe ;
- Conforter le tissu urbain du type cité-jardin ouvrière des Brouets ;
- Développer ce quartier vers l'Ouest en transition avec les secteurs de la ZAC Innovaparc selon cette même typologie de cité-jardin ;
- Réhabiliter les immeubles dégradés et requalifier les rez-de-chaussée condamnés ;
- Requalifier les cheminements piétons et les prolonger vers la Zac Mantes Innovaparc.

Destination générale

En partie nord, le programme repose sur la confortation du tissu existant et la réhabilitation du bâtiment.

En partie sud, une construction de logement viendra compléter l'aménagement urbain déjà construit autour de la rue Legoff.

En partie ouest, un nouveau quartier sera réalisé selon les principes des cités-jardins en privilégiant :

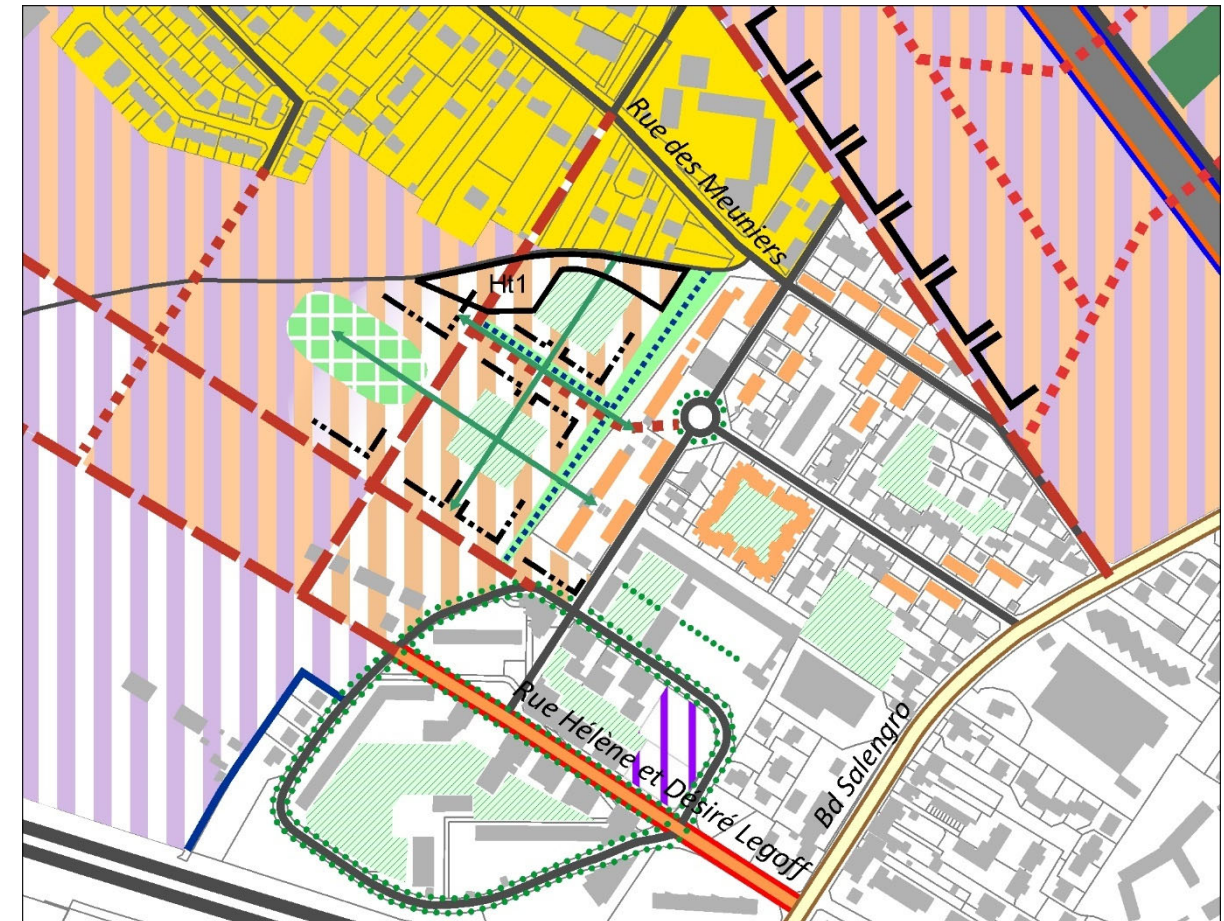
- L'ordonnancement des constructions et leur homogénéité architecturale ;
- Une trame dense des voies et cheminements au travers du quartier ;
- Des cœurs d'îlots, espaces animés et végétalisés et reliés entre eux pour constituer une véritable trame verte dans le quartier.

L'organisation viaire

Le maillage au nord sera maintenu et conforté, sur la base des rues du Havre et de Rouen qui constituent la structure principale du secteur.

Des liaisons piétonnes devront être aménagées vers le nouveau secteur mixte de la ZAC Mantes Innovaparc. Ces liaisons pourront être créées de part et d'autre du bâtiment formant le fond de perspective de la rue de Rouen.

Au sud, l'axe Brouets-Legoff doit être prolongé pour constituer un des axes d'accès à la ZAC Mantes Innovaparc. De même, l'aménagement urbain réalisé autour de la rue Legoff doit être poursuivi vers l'axe Europe-Salengro, où des terrains en friche offrent la possibilité de conforter l'urbanisation du début de la rue déjà réalisée.



Mobilités	Morphologie urbaine
Voie principale existante	Cité jardin ouvrière à préserver
Voie à créer ou à renforcer	Ordonnancement du bâti à respecter
Voie structurante à créer ou à renforcer	Hauteurs adaptées au tissu urbain existant
Voie structurante à valoriser et amélioration de la desserte en transports en commun	Sous-secteur favorisant des hauteurs de constructions inférieures à 8m
Voie à requalifier	
Liaison douce existante	
Destination principale des espaces	Paysage et trame verte
Secteur à dominante habitat	Cœur d'îlot à préserver ou à créer
Activités économiques	Alignement d'arbres à préserver
Secteur mixte habitat et activités économiques	Parc à créer
Morphologie urbaine à préserver	Mail piéton à créer
Intensification urbaine	Percé visuelle à créer
Espace public structurant d'importance métropolitaine	
Halle Sulzer : Structure à valoriser	