

**DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE (77)**

**COMMUNE  
DE VARENNES-SUR-SEINE**



### **3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION**

DOCUMENT APPROUVE PAR  
LE CONSEIL MUNICIPAL LE  
27/11/2018

DOCUMENT MIS A JOUR PAR  
ARRETE DU MAIRE LE  
08/03/2019

MODIFICATION N°1 LE  
26/01/2022

REVISION ALLEE  
APPROUVEE LE 14/09/2022

MODIFICATION N°2  
APPROUVEE PAR LE CONSEIL  
MUNICIPALE LE 09/12/2025

**Mairie  
Grande rue  
77130 Varennes-sur-Seine**

**Tél. : 01 60 73 55 30**

<http://www.varennes-sur-seine.fr/>

**VISA**

# Sommaire

<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>POURQUOI DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION DANS LE P.L.U. ?</b>	<b>2</b>
<b>1. OAP ZONES UC ET N</b>	<b>3</b>
DESCRIPTION DE LA ZONE	3
OBJECTIFS	3
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	3
→ COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGERE	3
→ DEPLACEMENTS	3
→ ESPACES VERTS / BIODIVERSITE	4
<b>2. OAP ZONE AUM</b>	<b>6</b>
DESCRIPTION DE LA ZONE	6
OBJECTIFS	6
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	6
→ COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGERE, SECURITE	6
→ DEPLACEMENTS	7
→ ESPACES VERTS / BIODIVERSITE	7
<b>3. OAP ZONE AU1 - ROUTE DE CANNES :</b>	<b>9</b>
DESCRIPTION DE LA ZONE	9
OBJECTIFS	10
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	10
→ COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGERE	10
→ DEPLACEMENTS	11
→ ESPACES VERTS / BIODIVERSITE	12
<b>4. OAP ZONE UB</b>	<b>13</b>
DESCRIPTION DE LA ZONE	13
OBJECTIFS	13
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	13
→ COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGERE, SECURITE	13
→ DEPLACEMENTS	13
→ ESPACES VERTS / BIODIVERSITE	13
<b>5. OAP ZONE UXA</b>	<b>15</b>
DESCRIPTION DE LA ZONE	15
OBJECTIFS	15
PRINCIPES D'AMENAGEMENT	15
→ COMPOSITION URBAINE ET PAYSAGERE, SECURITE	15
→ DEPLACEMENTS	16
→ ESPACES VERTS / BIODIVERSITE	16

# Introduction

*Section 3 : Les orientations d'aménagement et de programmation (Articles L151-6 à L151-7)*

*Article L151-6 (Création ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.)*

*« 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.*

*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. »*

*Article L151-7 (Création ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art.)*

*« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :*

*1° 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 ;*

*2° 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 ;*

*3° Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;*

*4° Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;*

*5° Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;*

*6° Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L. 151-35 et L. 151-36. »*

## Recommandation :

Afin de faciliter l'instruction de l'autorisation d'urbanisme, il est recommandé de justifier en quoi le projet est compatible avec l'orientation d'aménagement et de programmation.

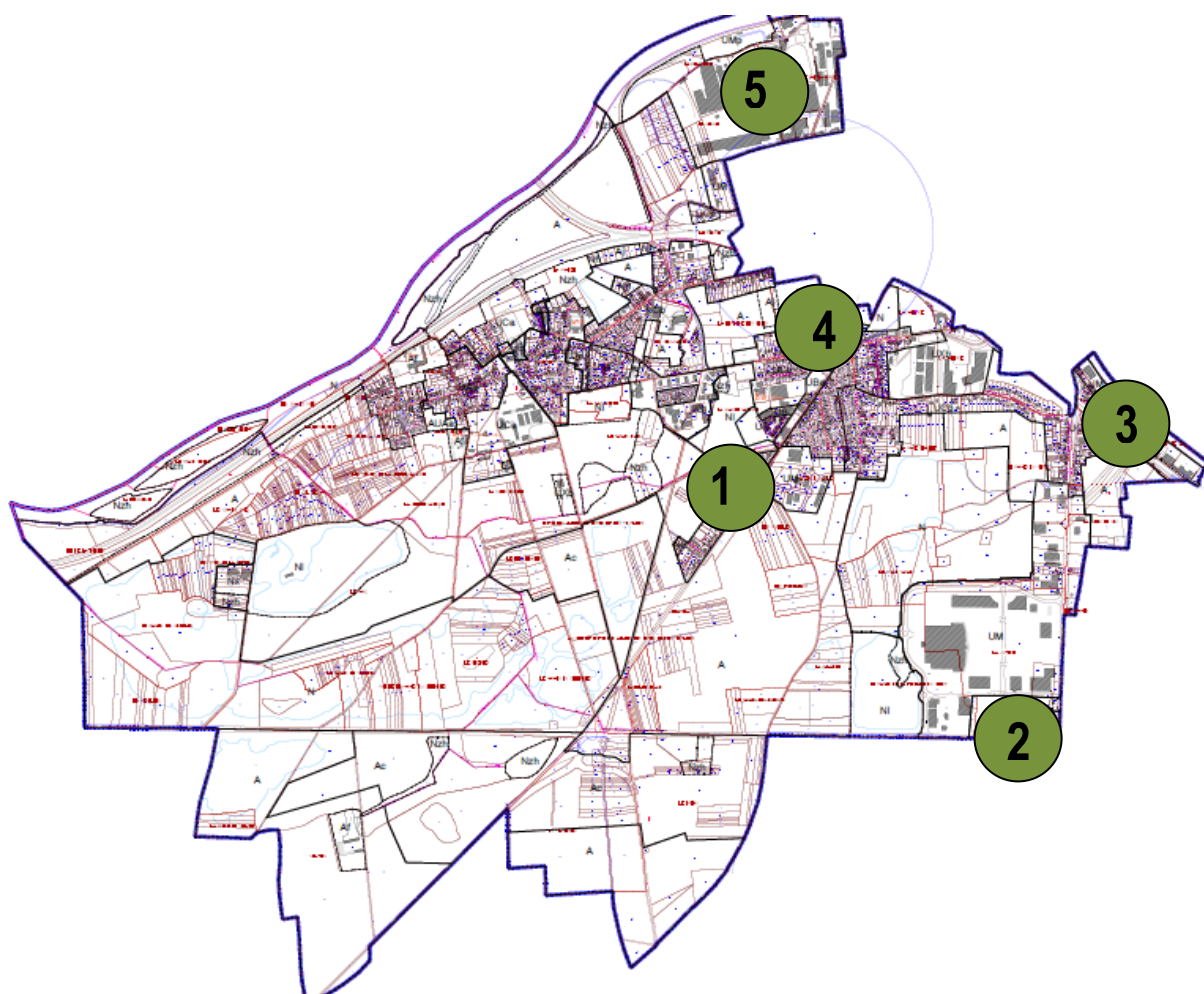
# Pourquoi des orientations d'aménagement et de programmation dans le P.L.U. ?

Les orientations d'aménagement et de programmation permettent à la commune de préciser les conditions d'aménagement particulières à certains secteurs qui vont connaître un développement ou une restructuration. Elles permettent également d'élaborer un échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs.

Le document graphique et les principes et objectifs indiqués dans les orientations d'aménagement et de programmation sont opposables aux tiers lors de la délivrance des autorisations d'urbanisme.

Les opérations de construction ou d'aménagement doivent les suivre, les respecter dans l'esprit.

*Secteurs à aménager ou à restructurer concernés par une OAP*



# 1. OAP Zones UC et N

## Description de la zone

La zone est actuellement occupée par des terrains cultivés. L'urbanisation de ces parcelles ne serait pas d'ordre à remettre en cause les exploitations agricoles existantes.

La zone est desservie par la RD403 ainsi que trois impasses dont deux ouvertes à la circulation automobile. Ces voies sont prolongées au moyen de chemins piétons débouchant sur le chemin de Nemours.

L'entrée de ville par la RD403 est caractérisée par une urbanisation unilatérale. Ceci a tendance à réduire l'effet de transition entre les espaces agricoles et le tissu urbain, générant ainsi des comportements routiers inadaptés, et notamment une vitesse de circulation beaucoup trop importante.

## Objectifs

Les objectifs de l'OAP sont les suivants :

- Réaliser des aménagements routiers pour réduire la vitesse en entrée d'agglomération ;
- Permettre la réalisation de logements et d'un équipement public ;
- Développer les circulations douces entre l'entrée de ville et le nord de la commune via l'aménagement de la plaine de la Grande Garenne ;
- Améliorer la desserte du collège depuis le sud de la commune ;
- Qualifier la limite d'urbanisation

## Principes d'aménagement

### → Composition urbaine et paysagère

Les aménagements futurs doivent permettre de restructurer une zone qui tourne le dos aux espaces agricoles et naturels tout en structurant l'entrée d'agglomération. Les typologies à créer devront s'insérer dans leur environnement afin de ne pas dénaturer l'ambiance villageoise. Ainsi, 10 logements groupés ou individuels au maximum (densité de 30 logements à l'hectare) pourraient être réalisés au sein des emprises définies graphiquement.

L'éclairage des parcelles ne devra en aucun cas être dirigé en direction des agricoles afin de ne pas créer de nuisances pour l'avifaune.

### → Déplacements

Afin d'apaiser la circulation en entrée de ville, la RD403 doit être requalifiée. En concertation avec les services du Département, l'entrée de ville doit être sécurisée. Elle pourra être marquée par un aménagement routier suffisamment calibré pour forcer les véhicules à ralentir à hauteur de la limite d'agglomération. Il s'agit d'assurer la transition entre la route de rase campagne en milieu rural et la rue en milieu urbain en introduisant progressivement les éléments urbains et paysagers (plantations, mobilier urbain, aménagement cyclables, bordures...) permettant à l'automobiliste d'identifier l'entrée de ville et de ralentir de 80km/h à 50 km/h.

Les carrefours suivants avec l'impasse Devilliers devront permettre d'apaiser la vitesse et assurer les traversées piétonnes. Cette impasse sera reconvertie en rue afin d'assurer la desserte locale vers le collège. Une attention particulière sera prêtée à ne pas créer un shunt en direction du collège depuis l'avenue des Ormes via le chemin de Nemours, notamment en y limitant les vitesses à 30 km/h. La troisième impasse existante sera requalifiée en support de circulations douces, maillon indispensable pour joindre le centre ancien à Maison Blanche en passant par le sud de la zone agglomérée.

L'entrée de ville sera reliée à la plaine de Loisirs de la Grande Garenne via un réseau de cheminements piétons et cycles permettant de rejoindre les équipements publics et la gare SNCF via des voies dédiées et/ou sécurisées.

Les projets de voirie feront l'objet d'une concertation avec l'ARD de Moret-Veneux.

### → Espaces verts / Biodiversité

La lisière entre l'espace urbain et l'espace agricole devra accueillir des haies champêtres (uniquement constituées d'espèces locales) afin de constituer une zone de refuge pour les oiseaux nicheurs et éventuellement les oiseaux de passage.

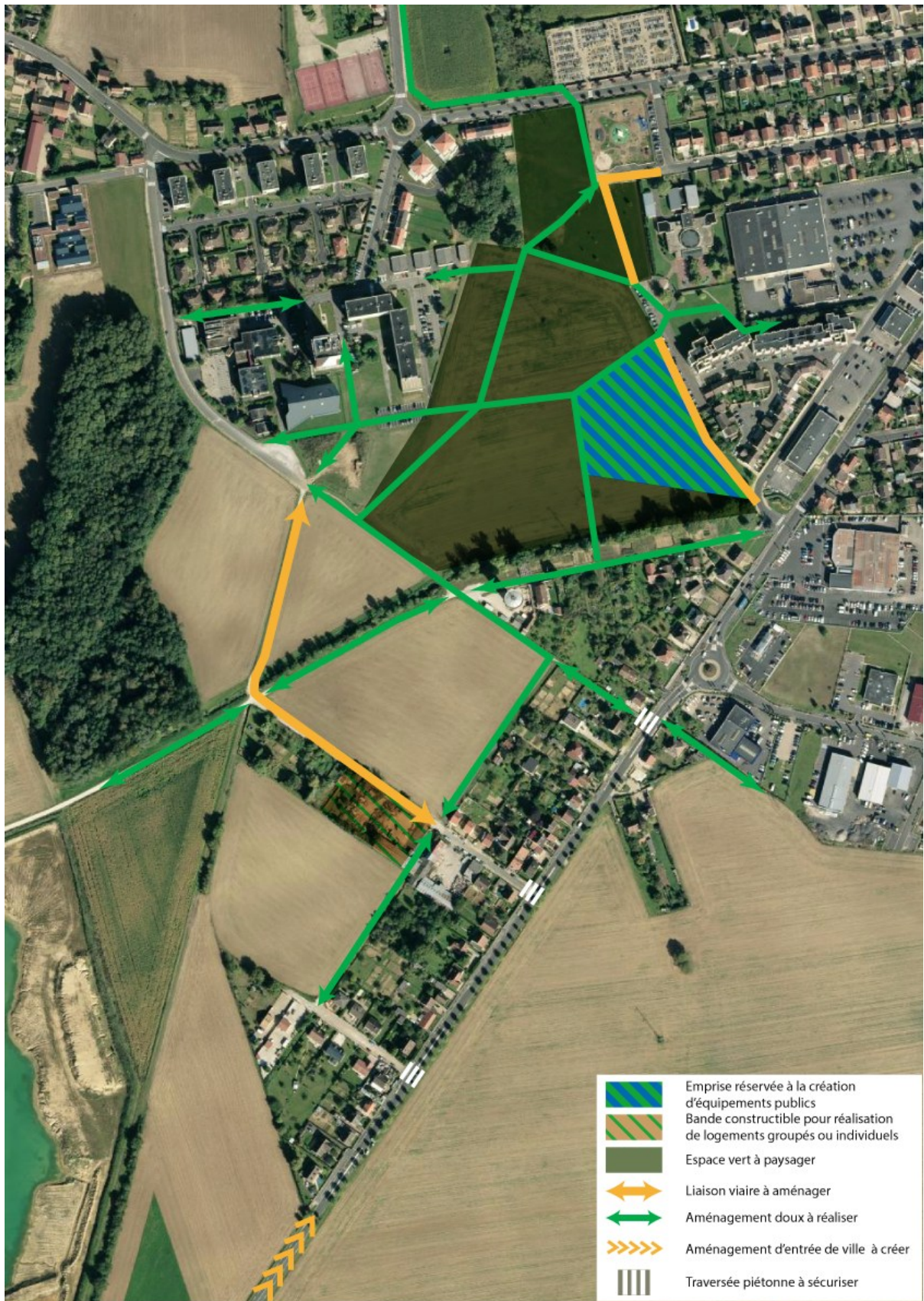
La lisière entre les espaces extérieurs de l'école et du CLSH devra également être traitée au moyen d'une haie champêtre en liaison avec les espaces verts et/ou agricoles.

La coulée verte de la Grande Garenne sera traitée comme une prairie et entretenue grâce à une gestion différenciée permettant à diverses espèces de trouver une zone refuge et une zone d'alimentation (insectes, oiseaux, mammifères, reptiles) qui sera nettement plus favorable que la zone agricole actuelle. Les espaces de circulation douce seront réalisés en matériaux perméables d'origine naturelle.

Cette évolution des espaces agricoles ouverts en prairie aura un impact positif pour l'avifaune et indirectement pour des espèces potentielles de la ZPS.

L'éclairage urbain sera limité sur ce secteur.

*NB : Cette zone est indiquée comme étant de classe 3 (potentiellement humide) d'après la DRIEE-IdF et son étude sur la connaissance des secteurs potentiellement humides de la région. De ce fait, une étude de caractérisation a été réalisée. Celle-ci précise que le secteur étudié ne peut être considéré comme une zone humide.*



## **2. OAP Zone AUM**

### **Description de la zone**

L'OAP concerne des terrains actuellement occupés par un haras. Cette exploitation est en fin d'activités et malgré les recherches entreprises, le propriétaire n'a trouvé aucun repreneur.

Ces terrains sont enclavés entre la zone commerciale du Bréau à l'ouest et au nord ainsi que le réseau routier primaire (RD606, RD605) à l'est et au sud. Il n'existe actuellement qu'un accès depuis la RD605.

Le développement des possibilités d'accueil de nouvelles activités économiques est une demande récurrente sur la commune. Après un inventaire complet, et grâce à un croisement des contraintes environnementales, cette parcelle a été retenue pour son positionnement en extension de la zone actuelle du Bréau afin de limiter au maximum les impacts.

La création de l'OAP permettra d'encadrer les circulations depuis la zone commerciale, d'organiser l'implantation du bâti et de protéger les éléments de nature présent sur le site.

### **Objectifs**

Les objectifs de l'OAP sont les suivants :

- Développement des capacités d'accueil de nouvelles entreprises en extension modérée de la zone commerciale du Bréau,
- Fluidification des déplacements dans le secteur,
- Protection des espaces naturels recensés,
- Maintien des vues depuis la RD606.

### **Principes d'aménagement**

#### **→ Composition urbaine et paysagère, sécurité**

Le plan de composition retenu est simple et s'inscrit dans le rythme d'implantation des bâtiments existants, à la fois ceux de la zone commerciale comme ceux du haras. L'objectif est de ne pas développer un front urbain continu mais bien de créer des porosités visuelles importantes. Aussi, le traitement des pignons devra être travaillé afin d'éviter l'effet de façade de service depuis les voies alentours.

L'objectif est d'inscrire la future extension de la zone commerciale dans le paysage existant et d'ouvrir les vues sur le grand paysage de la vallée de la Seine (coteau de Montereau-Fault-Yonne au nord, plaine agricole au sud, étangs à l'ouest).

Ainsi, six lots sont définis pour accueillir de nouvelles entreprises. Ils seront desservis par une voie centrale aboutissant à une aire de retournement. Elle est rendue nécessaire par le fait qu'aucune entrée ou sortie nouvelle ne peut être réalisée sur les RD605 ou RD606.

Les hauteurs des nouveaux bâtiments ne devront pas dépasser celles de la zone commerciale afin de permettre leur intégration urbaine et paysagère

### → Déplacements

La voirie de desserte de l'extension de la zone commerciale du Bréau doit permettre la circulation des camions de livraison et sera donc dimensionnée en conséquence.

Une raquette de retournement de dimension semblable à celle existant dans la zone sera implantée à l'est de la future zone pour permettre la manœuvre des véhicules de tous types.

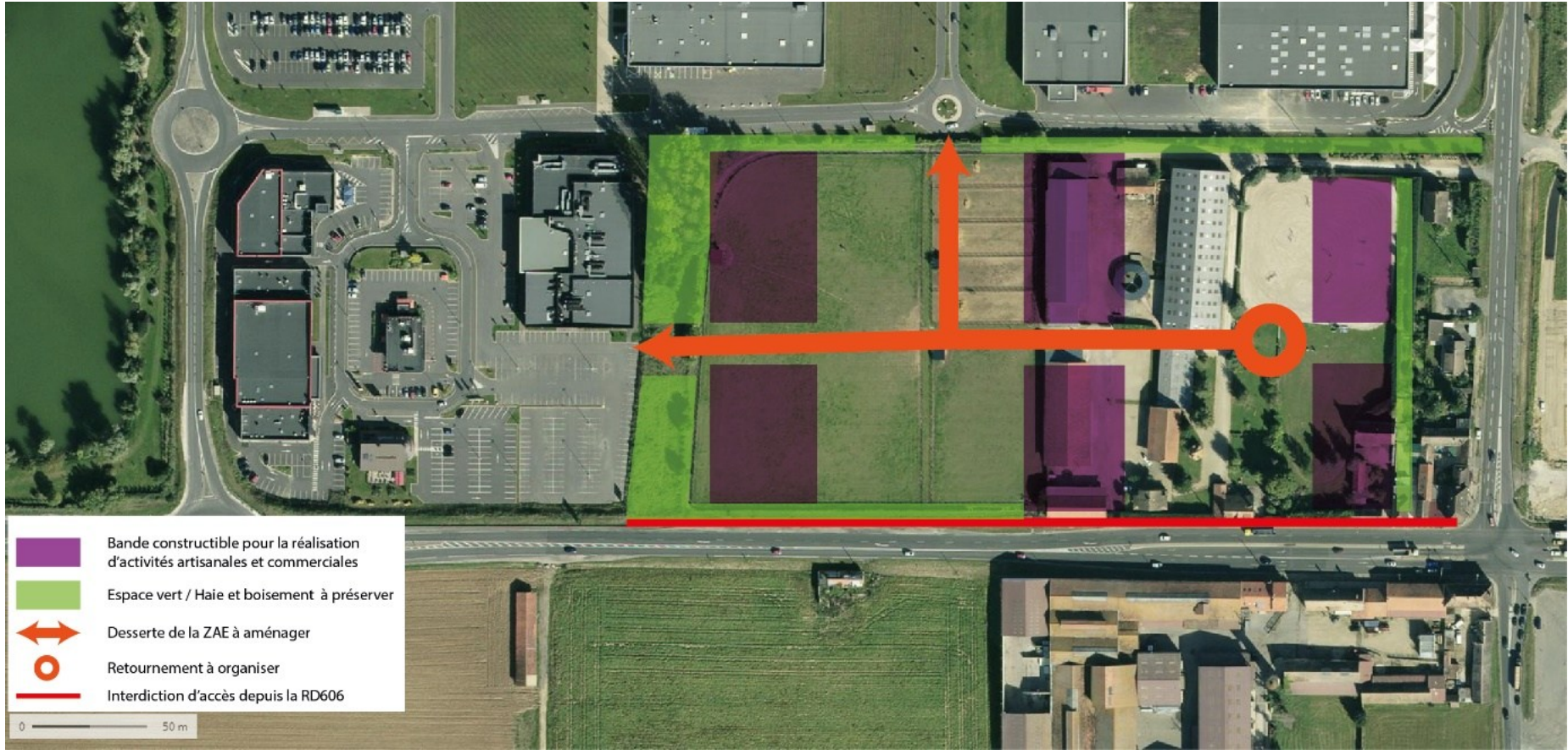
La desserte des lots d'activités n'est pas définie graphiquement mais elle devra être pensée pour fluidifier au maximum les entrées/sorties et limiter les surfaces bitumées. De la même manière, une mutualisation des places de stationnement pourrait être visée dans le cadre d'un aménagement global du secteur.

### → Espaces verts / Biodiversité

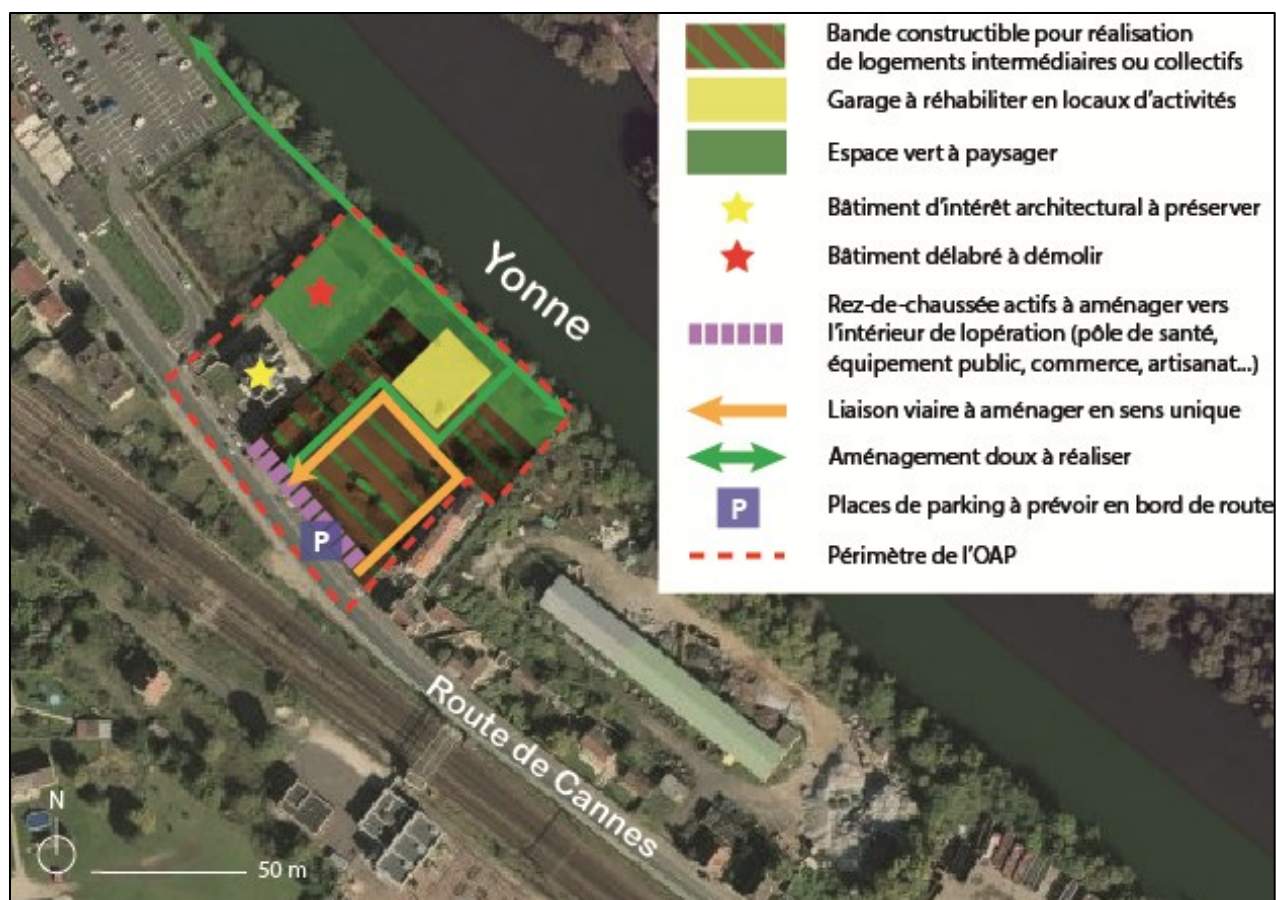
La transition depuis la zone commerciale du Bréau sera assurée par le maintien de la haie champêtre existante ainsi que la petite zone boisée située à l'arrière du cinéma. Ces espaces jouent un rôle de refuge pour l'avifaune locale. Ils exercent également un rôle de collecte des eaux pluviales. Ils seront entretenus au moyen d'une gestion différenciée.

En complément, les espaces non bâtis ni occupés par des parkings pourront être traités en prairie agrémentée de haies champêtres et gérée de façon différenciée. En effet, ceci peut avoir une incidence positive sur certaines espèces de la zone Natura 2000 comme la Pie-grièche écorcheur (espèce non présente sur la commune mais présente sur la ZPS).

L'éclairage des parcelles ne devra en aucun cas être dirigé en direction des espaces agricoles situés au sud afin de ne pas créer de nuisances pour l'avifaune fréquentant le site Natura 2000.



### 3. OAP Zone AU1 - Route de Cannes :



#### Description de la zone

La zone s'inscrit dans un site au passé industriel marqué, avec notamment l'usine CIMENFER, spécialisée dans la fabrication de poutres en béton armé, qui a cessé son activité à la fin des années 1970. Encore aujourd'hui, un garage est présent au cœur du secteur, avec un dépôt sauvage qui aura probablement pollué les terres. Ainsi, ce secteur est sujet à une pollution de son sol qui devra être prise en compte.

De plus, situé entre le chemin de fer, la route de Cannes et l'Yonne, le secteur est concerné à la fois par le PPRI de la vallée de la Seine et le périmètre de protection (bruit) des 300 mètres des voies ferrées.

Ces diverses contraintes devront être prises en compte dans les futurs projets d'aménagement.

Outre ces contraintes, le site est également situé dans un secteur à fort potentiel de mutation. En effet, le garage présent à vocation à déménager.

En outre, l'Yonne toute proche présente un fort potentiel d'attractivité avec une ripisylve préservée et un accès pour l'instant privatisé et peu aménagé.

Le tissu urbain environnant est relativement mixte. En effet, il n'est pas qu'industriel et commercial mais également pavillonnaire avec une alternance de pavillons et de logements individuels groupés plus ou moins salubres.

## **Objectifs**

Les objectifs de l'OAP sont les suivants :

- Permettre la réalisation d'une opération d'aménagement mixte avec logements et activités
- Prendre en compte les nombreuses contraintes du site (PPRI, pollution des sols, bruit)
- Réhabiliter le garage en locaux d'activités
- Permettre la mise en place de cellules commerciales et/ou artisanales de petite taille en limite avec la route de Cannes et tournées vers l'intérieur de l'îlot
- Préserver la ripisylve et les bords d'Yonne de l'urbanisation et ouvrir cet espace de nature au public
- Organiser le stationnement sur le site pour ne pas surcharger les places présentes route de Cannes
- Assurer la sécurité des déplacements routiers route de Cannes
- Requalifier le site

## **Principes d'aménagement**

### **→ Composition urbaine et paysagère**

Les aménagements futurs doivent permettre de requalifier le site dégradé par d'anciennes activités industrielles et par la présence actuelle d'un garage stockant ses déchets sur les lieux.

La présence de l'Yonne et de sa ripisylve est un atout indéniable pour participer à l'amélioration du cadre de vie des futurs habitants. Cet espace naturel sera préservé et valorisé par la mise en place d'un espace vert à paysager de 10 mètres de profondeur qui sera le support de la ripisylve et d'un espace ouvert au public (cheminement, prairie inondable...).

Les constructions existantes seront en partie démolies. C'est le cas pour celles situées le long de la route de Cannes. En revanche le garage sera réhabilité pour accueillir des locaux d'activités.

Pour les nouvelles constructions, elles respecteront les règles établies par la zone AU1 du règlement écrit, notamment concernant leurs aspects, leurs hauteurs et leurs implantations, et seront destinées à du logement collectif.

Le stationnement des véhicules sera prévu au maximum en rez-de-chaussée des nouvelles constructions et le revêtement devra être perméable. Cette règle est d'autant plus importante que le secteur est en zone bleu foncé et bleu clair du PPRI.

L'implantation d'un immeuble de logements collectifs le long de la route de Cannes est un invariant de cette OAP. Il accueillera des cellules commerciales et/ou artisanales de petite taille en rez-de-chaussée ainsi que des activités de services à la personne (pôle de santé : kinésithérapeute, ostéopathe, dentiste, médecin généraliste, podologue...), qui devront prévoir leur accès du côté opposé à la voie. Le but est de favoriser l'implantation de petits commerces ou artisanats de quartier.

Concernant la prise en compte du bruit et la proximité de l'opération avec une voie ferrée destinée aujourd'hui au fret, il est précisé que les constructeurs devront respecter la réglementation en vigueur dans le périmètre de 300 mètres de la voie ferrée. Pour plus de précisions, nous vous renvoyons au « guide du Conseil National du Bruit – Règlements acoustiques des bâtiments » et plus précisément à la « deuxième partie – Isolements acoustiques des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit des transports ».

Nous recommandons pour l'immeuble situé le long de la route de Cannes de prévoir leurs pièces de repos (chambre) du côté de l'Yonne.

Les trafics ferroviaire et routier peuvent entraîner des vibrations par transmission solide. Nous recommandons donc aux constructeurs et promoteurs de prévoir des dispositifs permettant d'atténuer ces vibrations (ressorts ou autre dispositif ayant le même effet).

Enfin, l'opération devra respecter strictement les règles du PPRI afin d'assurer la sécurité des biens et des personnes :

- le premier niveau des constructions habitables devra être situé au-dessus des Plus Hautes Eaux Connues, indiquées dans le PPRI de la vallée de la Seine ;
- il ne peut y avoir de changement de destination des constructions vers de l'habitat dans les zones bleues foncées du PPRI. »

### → Déplacements

Au sein du site, les déplacements motorisés se feront à sens unique et devront prévoir une entrée et une sortie sur la route de Cannes. Afin d'assurer une bonne visibilité aux conducteurs, l'entrée se fera au Sud et la sortie au Nord (cf. cartographie). La sécurisation de l'entrée et de la sortie des véhicules est une condition primordiale à la réalisation de toute opération d'aménagement et devra être programmée avec le département.

Les déplacements piétons seront assurés au sein du site par des trottoirs situés le long des voies internes.

De manière plus globale, et en vue de créer une promenade piétonne le long de l'Yonne, des cheminements doux (piétons/cycles) seront à aménager. Ainsi un accès piéton donnant sur les bords de l'Yonne devra être prévu dans la future opération d'aménagement. Elle sera prolongée à terme au sud-est du secteur.

## → Espaces verts / Biodiversité

Situé dans un environnement naturel de grande qualité, l'opération d'aménagement devra préserver et développer la ripisylve de l'Yonne. Un espace vert à paysager sera créé entre les secteurs d'habitats et l'Yonne, afin de devenir un espace appropriable par les habitants.

Les essences endémiques et constitutives de la ripisylve actuelle seront préservées et privilégiées dans les futures plantations.

Une analyse des sols devra être réalisée sur l'ensemble du périmètre de l'OAP afin de déceler toute trace de pollution.

## 4. OAP Zone UB

### Description de la zone

L'OAP concerne des terrains actuellement occupés par des jardins potagers situés avenue Albert Gruvé. Ces terrains ont été légués à la commune par son ancien propriétaire récemment décédé. Dans ses dernières volontés, cette généreuse personne souhaitait que le terrain puisse accueillir des équipements publics à destination des seniors et des personnes nécessitant des soins.

### Objectifs

Les objectifs de l'OAP sont les suivants :

- Renforcement du niveau d'équipements publics
- Qualification des espaces publics
- Mobilisation de foncier à proximité de la gare SNCF

### Principes d'aménagement

#### → Composition urbaine et paysagère, sécurité

Le plan de composition retenu est simple. Elle s'appuie sur les limites du PPRI.

Le secteur devra pouvoir accueillir deux équipements complémentaires :

- Une résidence senior de 8 logements accessible aux personnes autonomes de 60 ans
- Une maison de santé.

Le projet devra comporter des cabinets médicaux et a minima une salle de réunion afin que les professionnels de santé y développent un projet commun en vue de recevoir l'agrément de l'ARS.

A proximité de la RD403, une place publique pourrait être réalisée en zone jaune foncée afin de desservir des constructions accolées aux constructions existantes.

D'autres constructions pourront s'implanter le long de l'avenue Albert Gruvé.

#### → Déplacements

La voirie de desserte se branchera à l'est sur la RD403 et au sud sur l'Avenue Albert Gruvé. Des accès aux jardins familiaux seront créés pour faciliter les déplacements piétons dans le secteur.

Le stationnement des véhicules pourra être aménagé en zone jaune foncée, tout en respectant les règles du PPRI.

#### → Espaces verts / Biodiversité

Les constructions futures devront préserver les noyers repérés au schéma ci-après. D'une manière générale, le projet visera l'imperméabilisation la plus réduite, en lien avec la sensibilité du site, notamment le risque d'inondation.



## 5. OAP Zone UXa

### Description de la zone

L'OAP concerne une zone implantée au sein de l'emprise de l'entreprise Prysmian, leader mondial de l'industrie des câbles et systèmes d'énergie et de télécommunication. Le site de Montereau / Varennes-sur-Seine est spécialisé dans la fabrication de câbles énergie (BT, MT, HT et THT), Telecom (fibre optique) et accessoires (matériel de raccordement pour les câbles de haute tension). Il occupe actuellement une surface de 43 hectares dont 120 000 m<sup>2</sup> couverts. Le site est bordé par la Seine au nord, et par des zones d'habitation (pavillons individuels et habitat collectif) de la commune voisine de Montereau-Fault-Yonne à l'est et au sud.

### Objectifs

Les objectifs de l'OAP sont les suivants :

- Permettre le développement sur site de l'entreprise Prysmian ;
- Limiter l'impact paysager des nouvelles constructions en encadrant les hauteurs les plus importantes dans un seul secteur.

### Principes d'aménagement

#### → Composition urbaine et paysagère, sécurité

La future construction permettra à l'entreprise Prysmian d'adapter le site industriel de l'ex-SILEC à leurs besoins actuels. L'installation d'une nouvelle ligne d'isolation C38X nécessite une extension du bâtiment existant et d'une tour de 3 étages. « Le pôle extrusion est situé au dernier étage à 22 mètres, avec une hauteur maximum en toiture de la tour à 35 mètres. Il serait envisagé de réaliser des bureaux / salle de réunion en toiture (compris dans les 35 mètres maximum). »

D'autres aménagements sont nécessaires pour adapter le site mais ils n'auront pas les mêmes impacts que la tour en termes de hauteur. Il est notamment prévue l'installation :

- De 8 nouvelles étuves ;
- D'une nouvelle ligne écrantage ;
- D'une nouvelle zone de test jusqu'à 500 kV avec réhabilitation du bâtiment ;
- D'une nouvelle câbleuse 91 fils avec extension bâtiment.

Tous ces aménagements seront réalisés au sein des limites de l'emprise du site actuel.

Une attention particulière sera portée à l'insertion paysagère de ces nouveaux bâtiments, et notamment de la tour (aspect des façades et des toitures, orientation du bâtiment, etc.). Ainsi, en cas de nouvelle construction au sein du site industriel, il faudra éviter les couleurs de revêtement trop vives afin de viser leur meilleure intégration paysagère possible.

Par ailleurs, l'ensemble du site respectera les prescriptions du Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) « Vallée de la Seine ».

### → Déplacements

Les acheminements et les accès existants seront préservés.

Il n'est pas prévu l'ouverture de nouvelles voies routières.

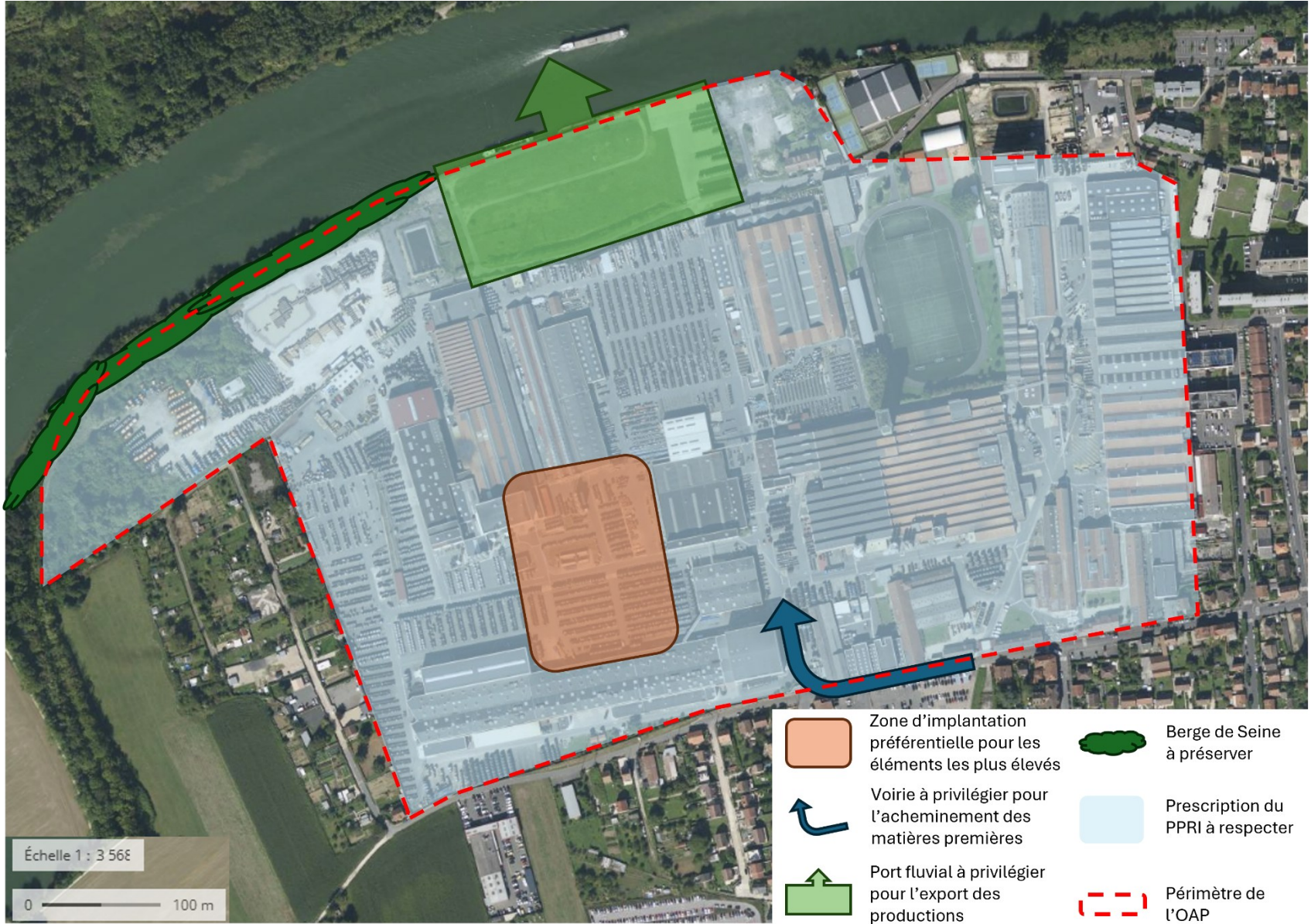
Le projet de Prysmian s'appuiera sur :







- le réseau viaire existant pour l'acheminement des matières premières
- la présence de la plateforme portuaire pour exporter les plus gros tourets de câbles électriques via la voie d'eau.

### → Espaces verts / Biodiversité

Les aménagements et constructions futurs ne devront pas impacter les espaces végétalisés existants.

Les berges de Seine seront préservées.



-  Zone d'implantation préférentielle pour les éléments les plus élevés
-  Berge de Seine à préserver
-  Voie à privilégier pour l'acheminement des matières premières
-  Prescription du PPRI à respecter
-  Port fluvial à privilégier pour l'export des productions
-  Périmètre de l'OAP