PARVENU LE
20 DEC. 2023
SOUS-PREFECTURE
78 MANTES LA JOLIE

PLUi

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Construire ensemble
Grand Paris Seine & Oise



. Délibération CC_2023-12-14_39 du 14 décembre 2023 portant approbation de la modification générale n°1 du PLUi.

- Arrêté préfectoral n°78-2025-10-27-00007 du 27 octobre 2025 emportant mise en compatibilité du PLUi.

- Délibération CC_2025-11-27_26 du 27 novembre 2025 emportant mise en compatibilité du PLUi.

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

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

Partie 2 – OAP de secteurs à Enjeux Métropolitains

construireensemble.gpseo.fr

GRAND PARIS SEINE &OISE

I. L'OBJET ET LA PORTÉE DES "ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT 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'AMÉNAGEMENT 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....14

IV. LES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION PAR SECTEUR....15

I. L'OBJET ET LA PORTÉE DES "ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT 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 règlementaires 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'AMÉNAGEMENT 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*

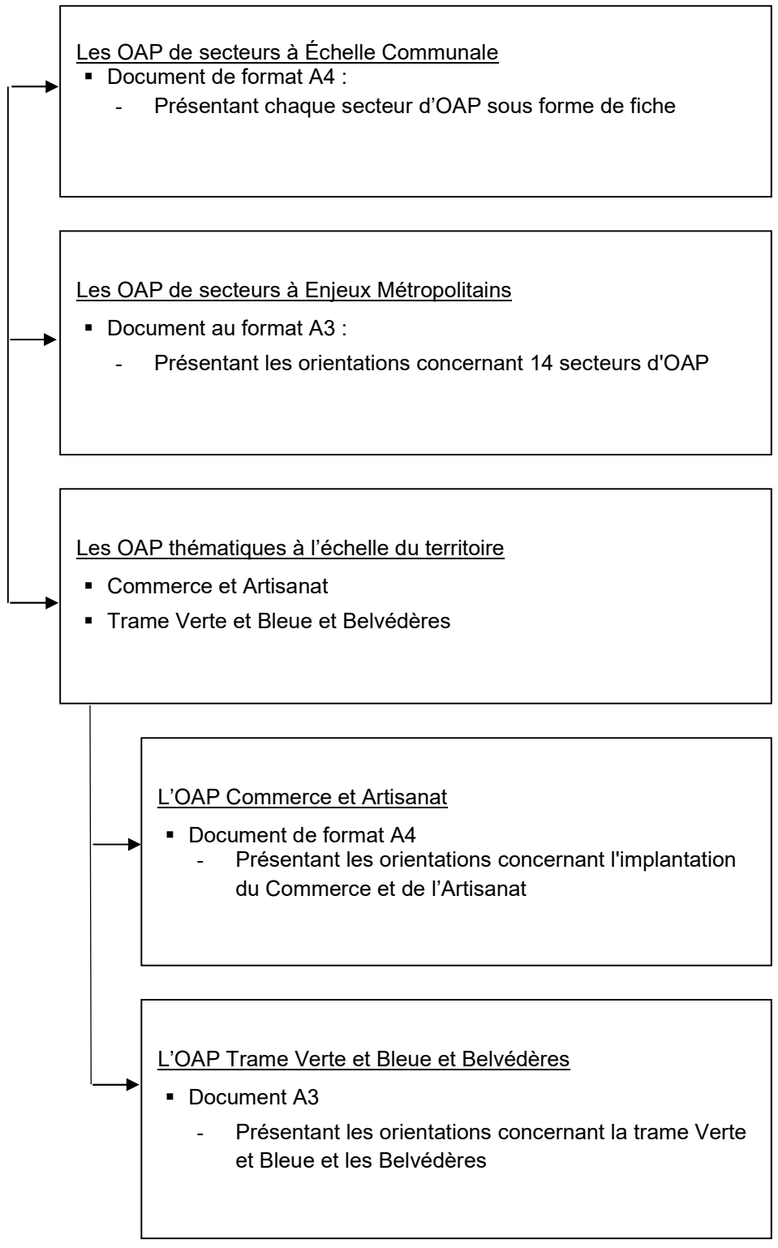
• Articulation et complémentarité entre les différentes OAP

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 pluri-communales 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 EM1), 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 prisent 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 définie 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.

Les secteurs d'OAP à enjeux métropolitains sont identifiés et localisés par des cadrages au plan de zonage de synthèse. Tous les espaces intégrés dans ces cadres ne sont pas systématiquement concernés par des orientations, comme celles relatives à la destination dominante des sols, par exemple. Pour les espaces intégrés dans le cadre d'une OAP de secteur à enjeux métropolitains mais qui ne font pas l'objet d'orientation particulière (zones blanches dans les schémas), seules les dispositions du règlement sont applicables, sauf indications contraires prévues expressément dans l'OAP ou le règlement de zone.

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.

Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
- Pôle multimodal	▪ 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
- Projet TCSP	▪ -Il s'agit d'un projet important dont la maitrise 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.
- Station TCSP	▪ Elément de projet dont la maitrise 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.
- Nouvelle passerelle	▪ Elément de projet dont la maitrise 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.
- Intersection à améliorer (carrefour, franchissement, …)	▪ 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.
- Entrée de ville ou de quartier à aménager	▪ 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 maitrise d'ouvrage (travaux routiers par exemple).
- Parc de stationnement et Parc-Relais	▪ 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.
- Accès à créer	▪ 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.

Mobilités	
Sujet de l'OAP	**Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité**
- Voie à créer - Projet routier - Liaison douce - Voie cyclable - Chemins de Seine	▪ 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.
- Voie à restructurer	▪ 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.
- Voie à requalifier	▪ 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).
- Voie structurante à créer (Boulevards, Déviation)	▪ 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.).
- Voie structurante à valoriser	▪ Il s'agit de voies existantes essentielles à l'armature viaire pour lesquelles des aménagements fonctionnels et paysagers sont à favoriser.
- Voie à supprimer	▪ La suppression de cette voie doit être prévue dans le cadre de l'opération d'aménagement.
- Liaison douce à conserver Chemin d'exploitation agricole	▪ Ces chemins et liaisons doivent être maintenus dans le cadre de l'opération d'aménagement.
- Réaménagement du bâtiment gare	▪ 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.

Destination et vocation principale

Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
- Destination (habitat, activités économiques, tertiaires, industrielles)	▪ 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.
- Extension ou création d'un équipement ou d'un espace public / collectif	▪ La localisation de l'équipement public est de principe. Il peut être réalisé dans le cadre de l'opération d'aménagement ou indépendamment.
- Equipement d'envergure	▪ Projet dont la maitrise 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.
- Intensification urbaine	▪ 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.
- Ilot réhabilité ou requalifié - Ilot transformé / restructuré - Résidentialisation	▪ 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.
- Secteur de projet - Sous-secteur de projet	▪ 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.
- Secteur mutable à court terme - Secteur mutable à moyen terme	▪ 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
- Confortation ou préservation du tissu existant	▪ Quartier, secteur ou îlot dont l'équilibre et l'harmonie du tissu bâti doivent être maintenus : - 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
- Renforcement ou restructuration de secteur d'activités économiques (industries, artisanat, commerce, service)	▪ 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.
- Ensemble bâti cohérent à préserver	▪ 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
- Construction existante (conservation, extension, requalification, démolition, reconstruction)	▪ Intervention sur la construction identifiée et localisée au schéma : - Conservation [indication [C] sur le figuré graphique] : cette orientation n'induit pas forcément une conservation stricte en l'état, des interventions ponctuelles peuvent être effectuées dès lors que l'implantation, la volumétrie générale et l'aspect dominant de la construction (matériaux, modénatures, coloris, rythme des ouvertures...) sont respectés ; - Extension [E] : en règle générale, l'OAP indique schématiquement la direction de cette extension et/ou l'espace qui y est consacré ; - Requalification/Réhabilitation [R] : 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 [D], partielle ou totale : construction à démolir dans le cadre de l'aménagement du secteur. Bien que celle-ci soit prévue, un projet qui ne prévoirait pas cette démolition ne saurait être considéré comme incompatible avec l'OAP dès lors que cette non-démolition ne compromet pas la logique générale poursuivie dans ladite OAP ; - 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
- Polarité (centre-ville, centre-bourg, cœur de quartier) - Centralité-gare	▪ 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.
- Polarité commerciale à renforcer ou à créer	▪ 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.
- 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	▪ 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 : - 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.
- Alignement du bâti à respecter - Recul par rapport à l'alignement	▪ Linéaire le long duquel les constructions doivent être implantées selon le même ordonnancement par rapport à la voie, à l'alignement ou en recul.
- Orientation de la façade	▪ 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, …
- Hauteur des bâtiments en lien avec le tissu urbain en vis à vis	▪ 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.
- Coeur d'îlot ouvert	▪ Espace ouvert à préserver, le traitement paysager peut être minéral ou végétal.
- Point d'intensité urbaine	▪ Cet espace admet l'édification de constructions plus denses et de hauteur plus importante que les autres constructions des environs, existantes ou à créer.
- Linéaire commercial à conforter	▪ 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, …).
- Extension du réseau de chaleur	- 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
- Espace constructible avec conservation du couvert boisé	▪ 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.
- Parc à créer ou à requalifier	▪ Elément 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.
- Ilot végétalisé à préserver ou à valoriser	▪ 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.
- Frange paysagère	▪ Espace de transition dont le caractère végétal doit être maintenu, valorisé ou créé. ▪ Ceci ne s'oppose pas à la possibilité : - 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.
- Lisière habitée habitat/activités	▪ Espace de transition où l'aménagement doit être : - 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.
- Lisière habitée habitat/forêt	▪ 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.
- Lisière active activités/agricole	▪ 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.

Sujet de l'OAP	Traduction en termes d'orientations et d'opposabilité
- Lisière plantée habitat/agricole	▪ 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.
- Zone de valorisation environnementale à créer	▪ 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.
- Cour à conserver	▪ Espace qui doit être maintenu ouvert et non construit dont le traitement végétal ou minéral doit être conçu dans un souci de meilleure qualité.
- Noue, bassin	▪ 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.
- Réservoir de biodiversité à valoriser	▪ Elément important de la trame verte qui doit être préservé et géré en évitant les nuisances d'une trop importante anthropisation (fréquentation, aménagements pas nécessaires, ..).
- Parc agricole et naturel à créer	▪ 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.

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
- Continuité écologique à préserver - Continuité paysagère et végétale à préserver ou à valoriser - Liaison paysagère	▪ 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…).
- Cône de vue	▪ Ces cônes de vue peuvent être de deux types ; selon leur situation il s'agit : - 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 : - 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.
- Mur à préserver	▪ 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

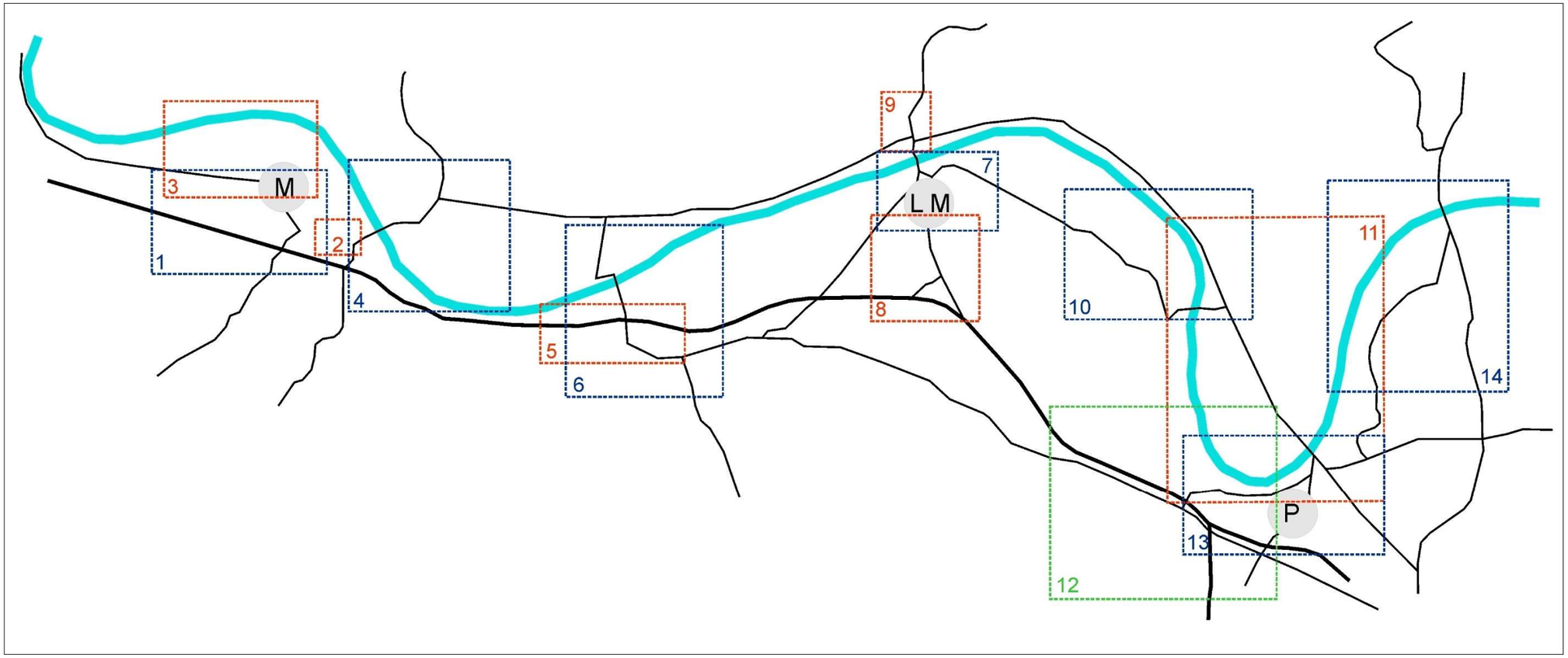
10 - Les quartiers gare de Vernouillet-Verneuil et de Triel

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

Partie ouest du territoire - Localisation des secteurs d'enjeux métropolitains 16

1 - LE QUARTIER DE LA GARE DE MANTES.....17
Le secteur gare 21
Les Brosses..... 22
Le secteur des Brouets 24

2 - MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE.....25

3 - LE QUARTIER DU VAL- FOURRE - SEINE - BUTTE VERTE.....30
Le quartier Braunstein..... 33

4 - LE PORT DE LIMAY- PORCHEVILLE - LE QUARTIER GARE DE LIMAY 34
Le secteur de la gare..... 37
Le secteur Champart – La Chasse – Wilson – Les Meunieres..... 38
Le secteur de la Source 38
Le Port de Limay-Porcheville 39

Partie centrale du territoire - Localisation des secteurs d'enjeux métropolitains.....40

5 - LE QUARTIER GARE D'ÉPÔNE - MÉZIÈRES.....41
ZOOM : Le secteur quartier gare et ses abords 47

6 - LA CONFLUENCE SEINE-MAULDRE.....49
Le quartier de la gare de Gargenville..... 52

7 - LES MUREAUX - SECTEUR CENTRE - GARE.....53

8 - LES MUREAUX - ENTRÉE SUD - MUSICIENS ET LA PLAINE DE BOUAFLE.....57

9 - LE SECTEUR DES AULNES 61
Le secteur des Étangs Prés 64
Le secteur du Carrefour des Aulnes 65
Le secteur de la Porte du Vexin..... 66

Partie est du territoire - Localisation des secteurs d'enjeux métropolitains 67

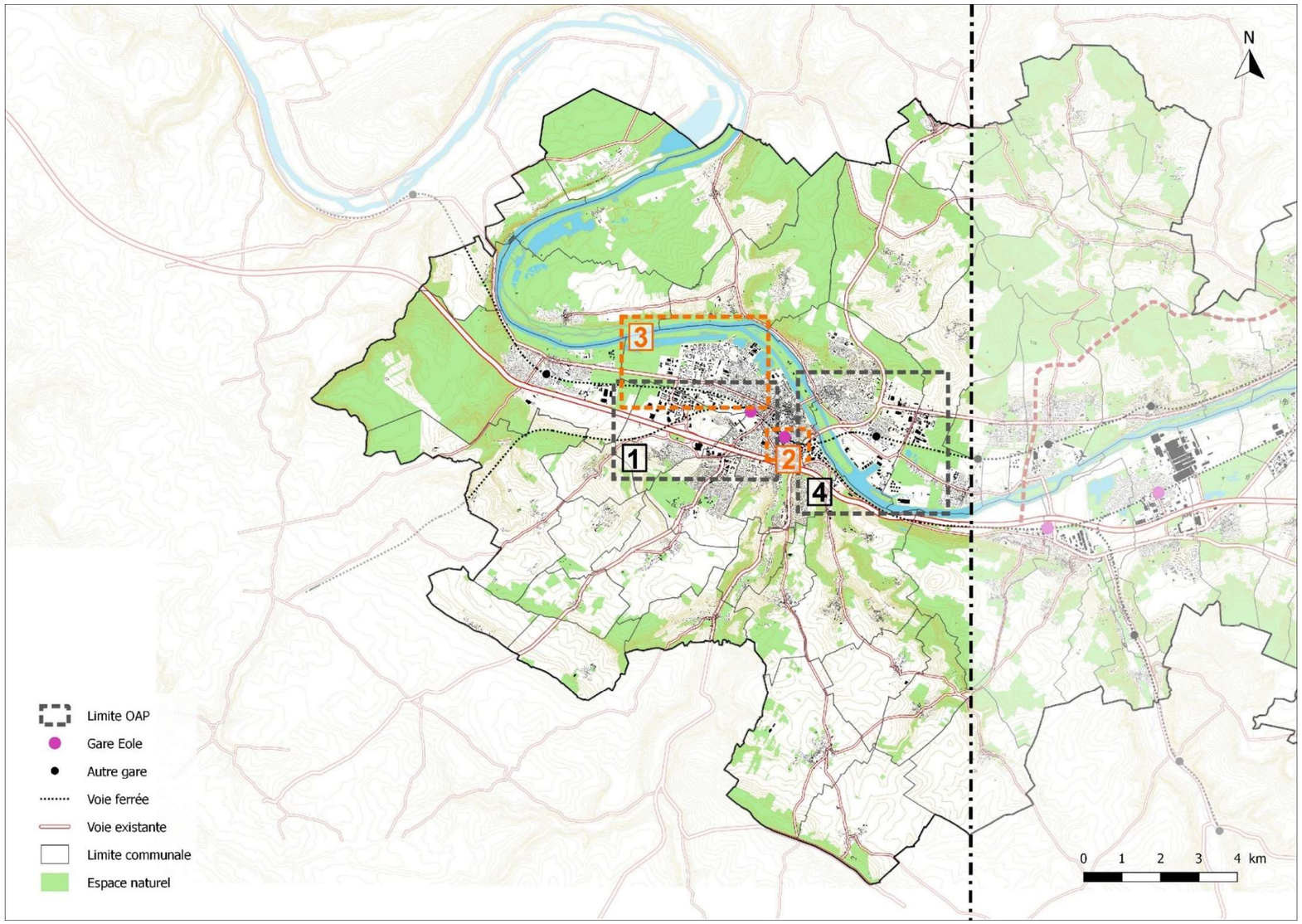
10 - LES QUARTIERS GARE DE VERNOUILLET-VERNEUIL ET DE TRIEL 68
Le quartier de la gare de Vernouillet-Verneuil 72
Le quartier du Parc..... 73
Le centre de Triel 74

11 - LA BOUCLE DE CHANTELOUP, CARRIERES ET TRIEL.....75
Le secteur Feucherets – Basins..... 78
Le secteur Dorgelès - Avenue de Poissy..... 80
Le secteur Cettons 82
Le secteur Nouvelle Centralité – Boulevard de l'Europe et rue de la Reine Blanche..... 83
Le secteur des Rives du Parc du Peuple de l'Herbe 85
Le secteur du Port de Triel-Écopôle..... 87

12 - L'AXE POISSY SUD - VILLENNES-SUR-SEINE - ORGEVAL.....89
Le secteur Fauveau – La Coudraie..... 92
Le secteur Maurice Clerc 94
La Coudraie à Poissy 96
Le secteur des Terrasses de Poncy..... 97
Le secteur des Quarante Sous 102
13 - POISSY GARE - CENTRE-VILLE - BEAUREGARD..... 104
Le secteur gare de Poissy..... 108
Le secteur Rouget de Lisle 109
Le secteur Axe Lyautey – Villa Savoye..... 112
Le Tram 13 Express (Poissy)..... 114

14 - LA CONFLUENCE SEINE-OISE ET PLAINE D'ACHERES 116
Le secteur de la Petite Arche 119
Le secteur du Port d'Achères..... 121
Les secteurs Centre-Ville et Bords de Seine – Conflans-Sainte-Honorine..... 123
Le secteur Centre-Ville..... 124
Le secteur Bords de Seine..... 125
Le secteur gare d'Andrésy 126
Le secteur gare de Maurecourt..... 127
Le Tram 13 Express (Achères) 128

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 emprises.

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 connexions 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).

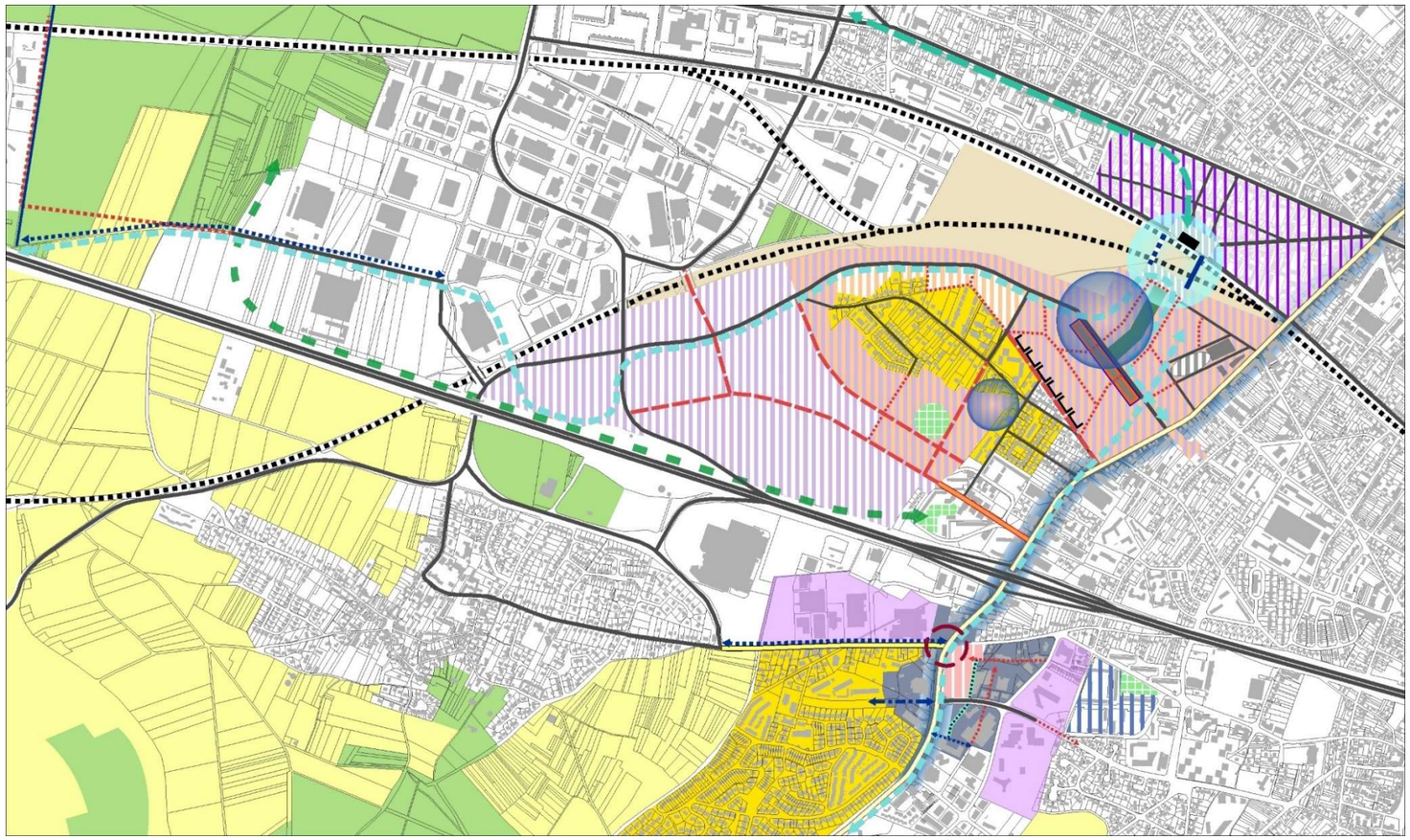
La requalification de l'axe Salengro-Europe et de ses franges, associée à l'amélioration de la desserte en transport en commun, au pôle gare de Mantes-la-Jolie, renforceront les liens entre les communes de Magnanville, Mantes-la-Ville et Mantes-la-Jolie.

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 (aménagements 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

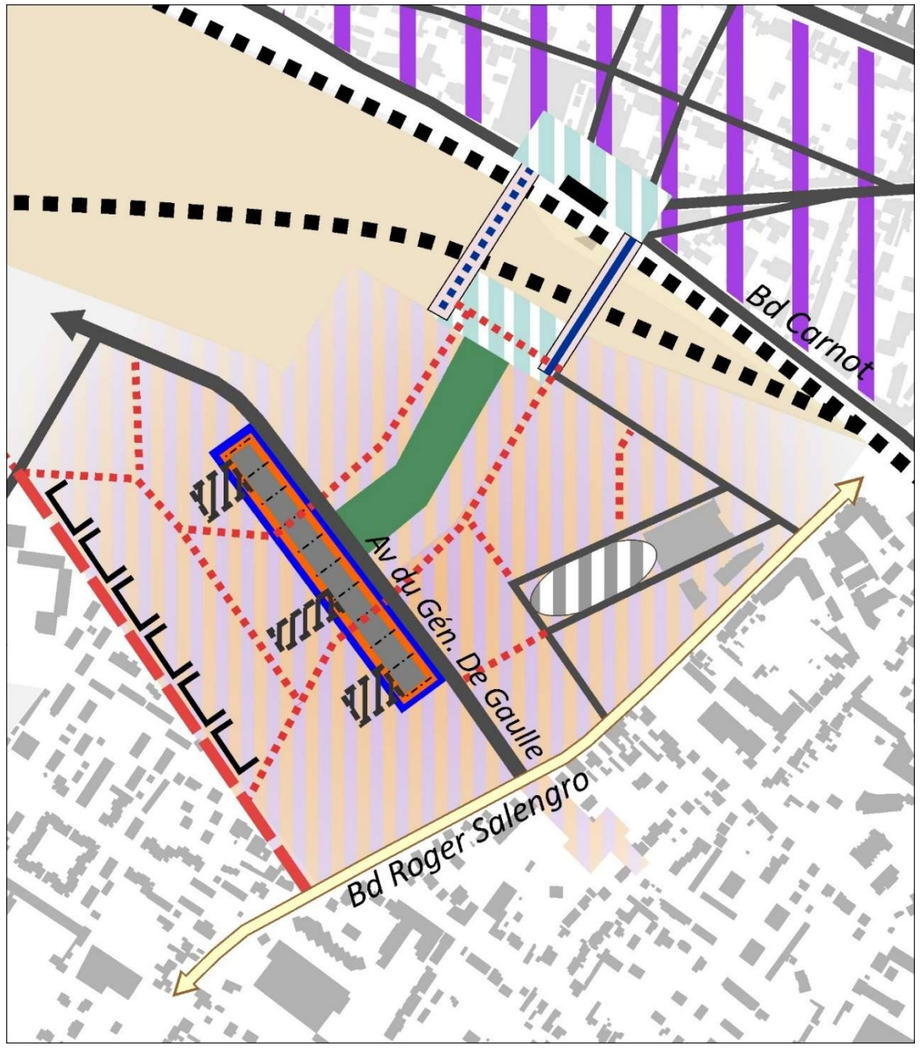
Du sud au nord, l'urbanisation du secteur est organisée par strates successives d'espaces caractérisés par leur vocation principale :

- 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.



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.

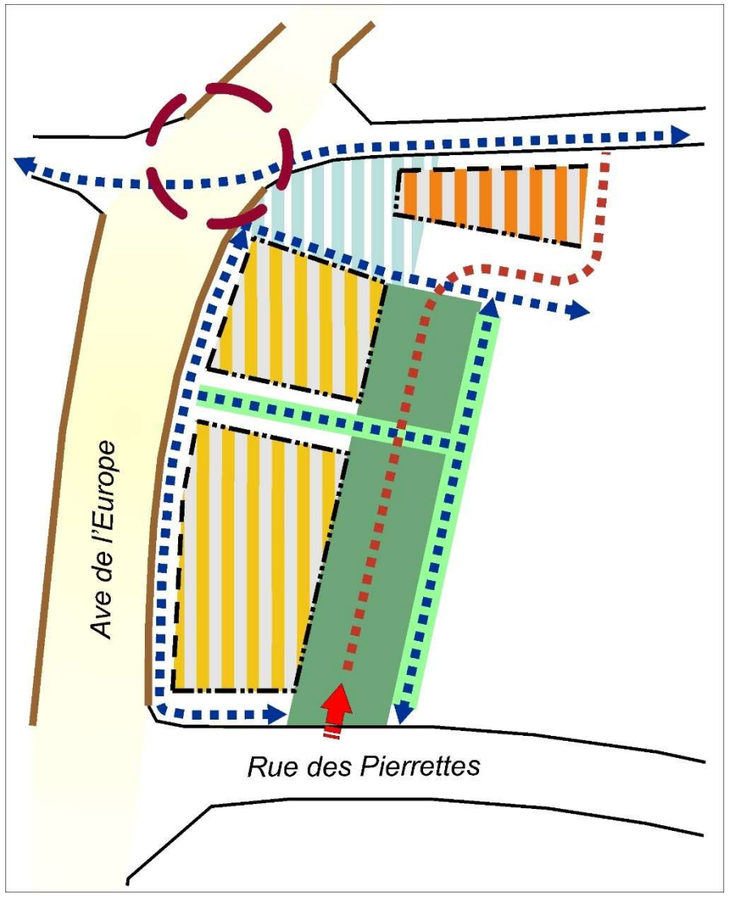
La morphologie urbaine et les constructions

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. A 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
- Ordonnancement 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 :

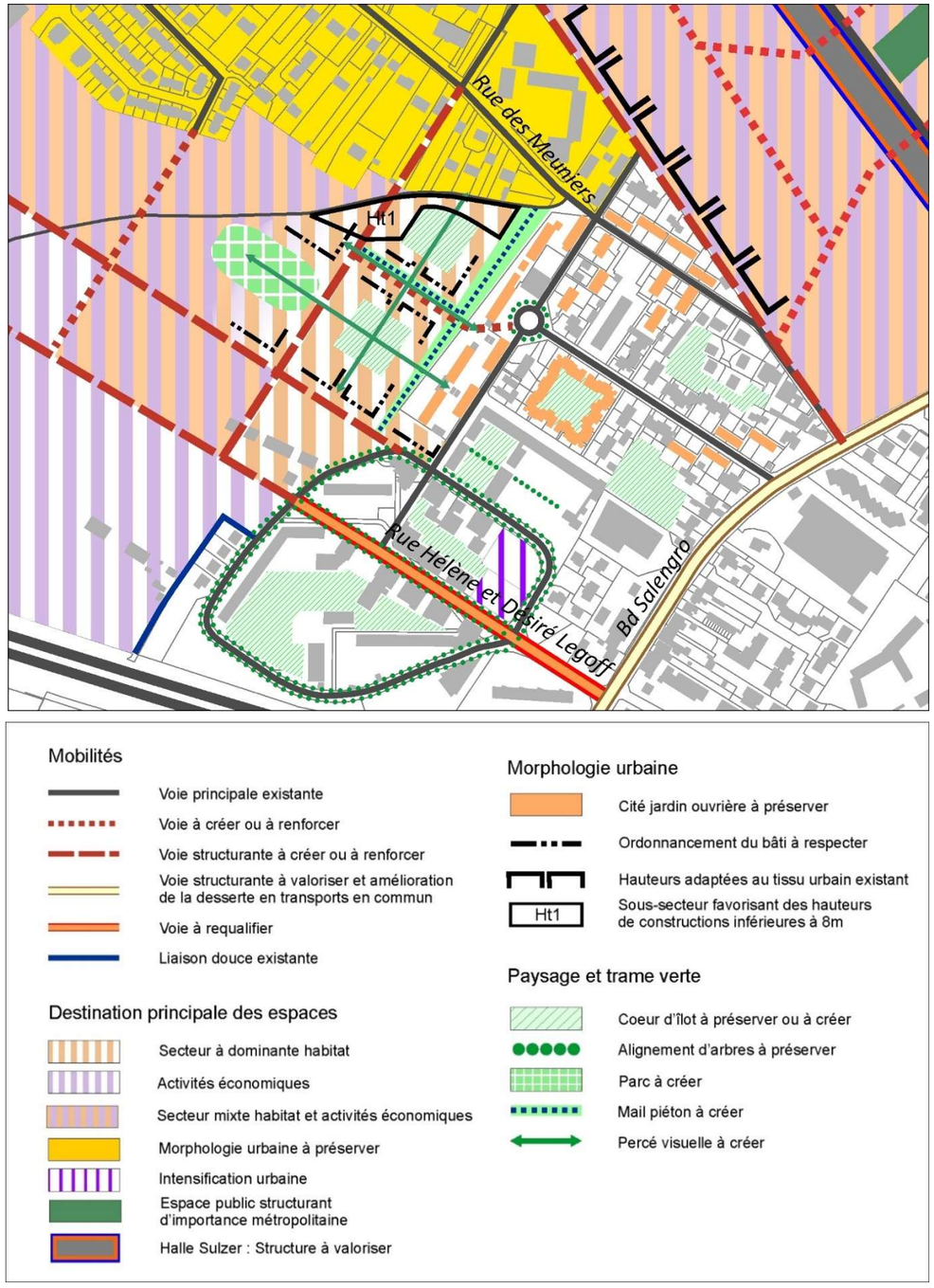
- L'ordonnancement des constructions et leur homogénéité architecturale ;
- Une trame dense des voies et cheminements au travers du quartier ;
- Des cœurs d'îlots, espaces animés et végétalisés et reliés entre eux pour constituer une véritable trame verte dans le quartier.

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 poursuivis vers l'axe Europe-Salengro, où des terrains en friche offrent la possibilité de conforter l'urbanisation du début de la rue déjà réalisée.



2 - MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE

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

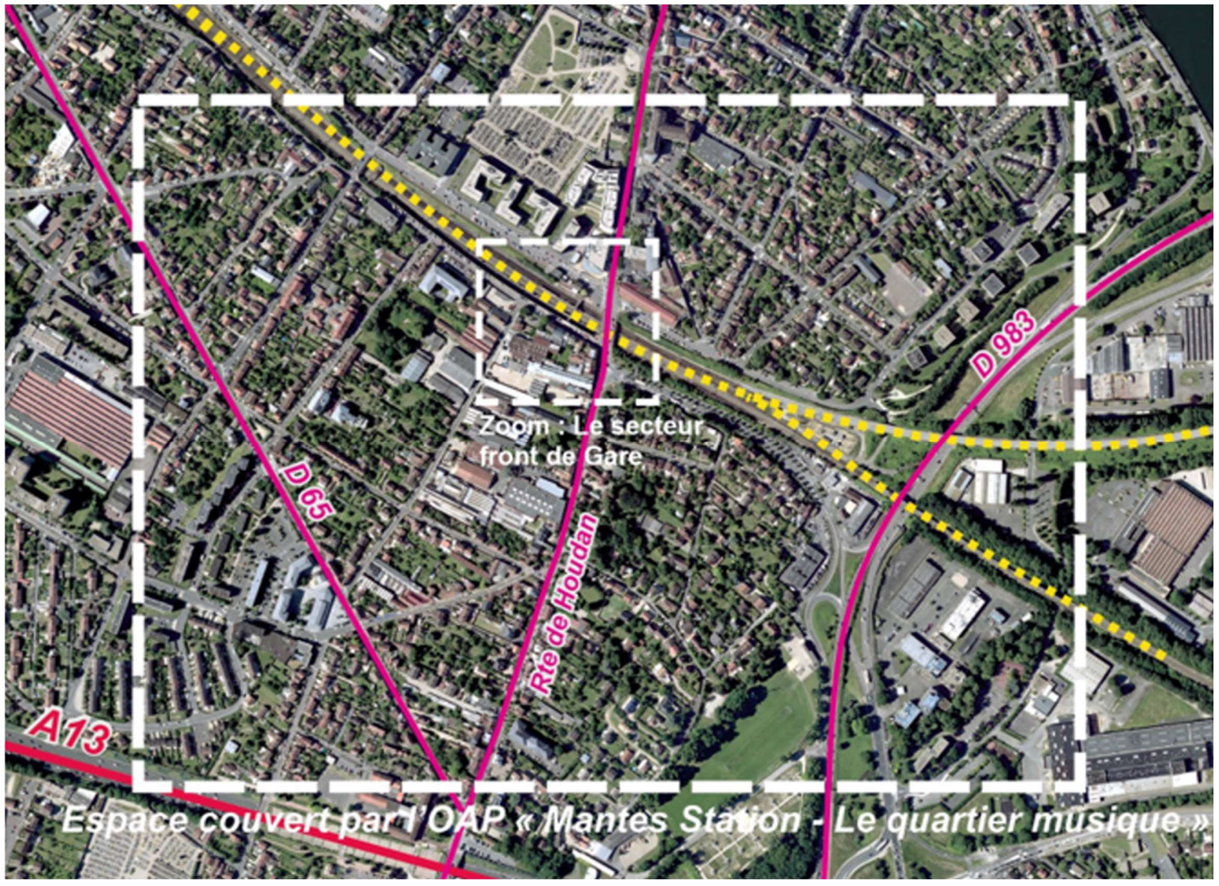
Il correspond à un quartier de Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville empreint d'une ambiance particulière conférée par le mélange d'activités économiques artisanales et d'un habitat dominé par son tissu pavillonnaire.

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

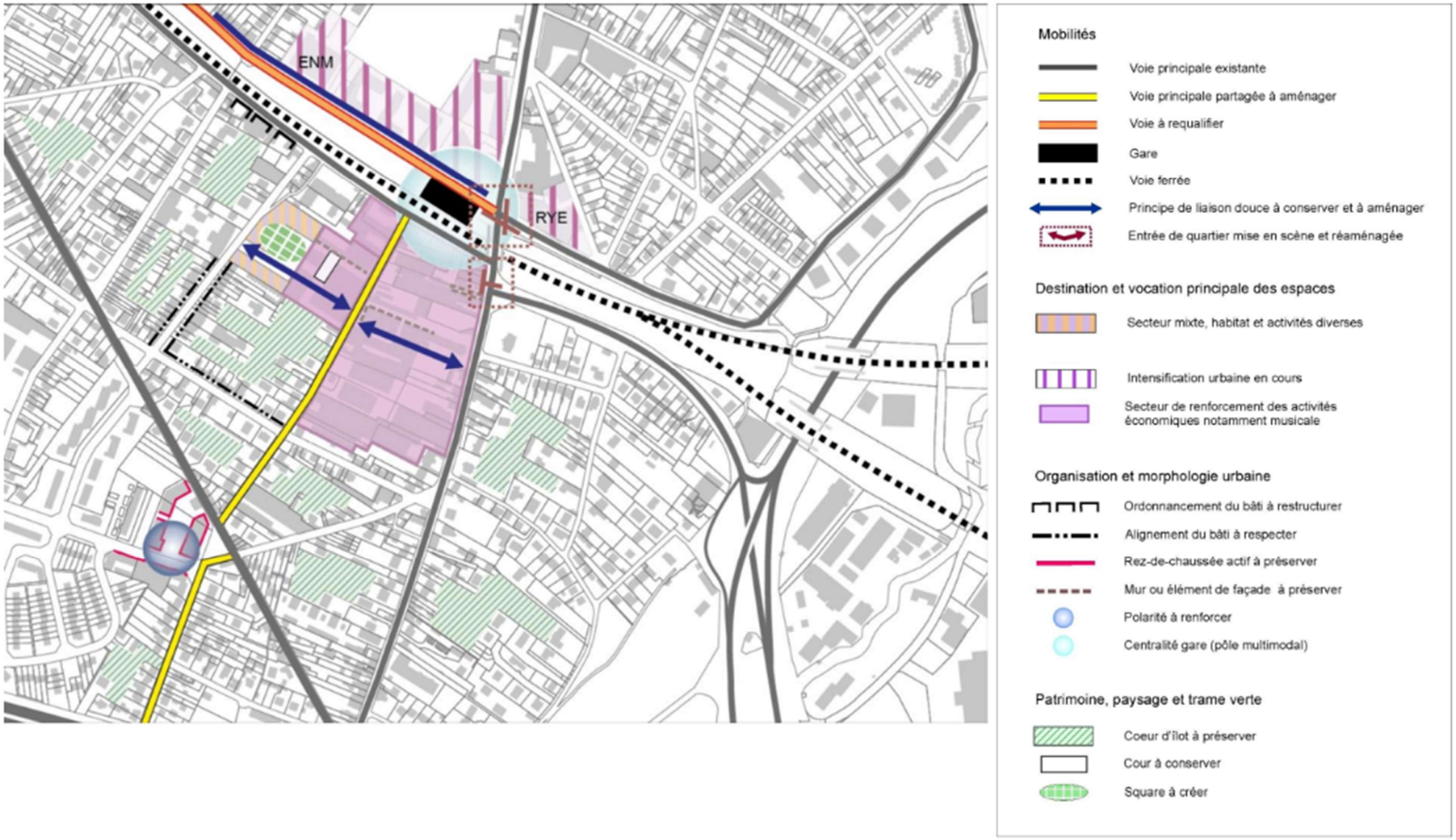
La préservation et le renforcement de ce « pôle musique » correspondent à une volonté forte des collectivités locales qui a déjà trouvé une partie de sa traduction avec l'édification des nouveaux locaux de l'Ecole Nationale de Musique, de Danse et de Théâtre de Mantes en Yvelines, conservatoire communautaire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

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

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



MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE - SCHÉMA DES OAP



MANTES STATION - LE QUARTIER MUSIQUE - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

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

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

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

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

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

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

Les orientations par thème

L'organisation viaire et les déplacements

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

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

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

Destination générale et programmation

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

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

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

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

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

Le renforcement de l'attractivité du quartier musique se fera à travers la confortation de l'offre de services et de commerces de proximité. Profitant du potentiel de renouvellement urbain, le développement de cet espace permettra l'accueil en front de gare, d'un bâtiment tertiaire comprenant un parking pouvant être mutualisé et un ou des commerces. Ce bâtiment, en lien direct avec la gare Mantes Station, répondra à la demande nouvelle générée par le projet EOLE et l'intensification urbaine du quartier de gare (ENM, projet d'implantation du siège des résidences Yvelines Essonne).

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

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

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

La qualité paysagère et environnementale

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

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

ZOOM : LE SECTEUR FRONT DE GARE

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

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

La création d'une nouvelle place de la gare

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

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

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

Destination générale et programmation

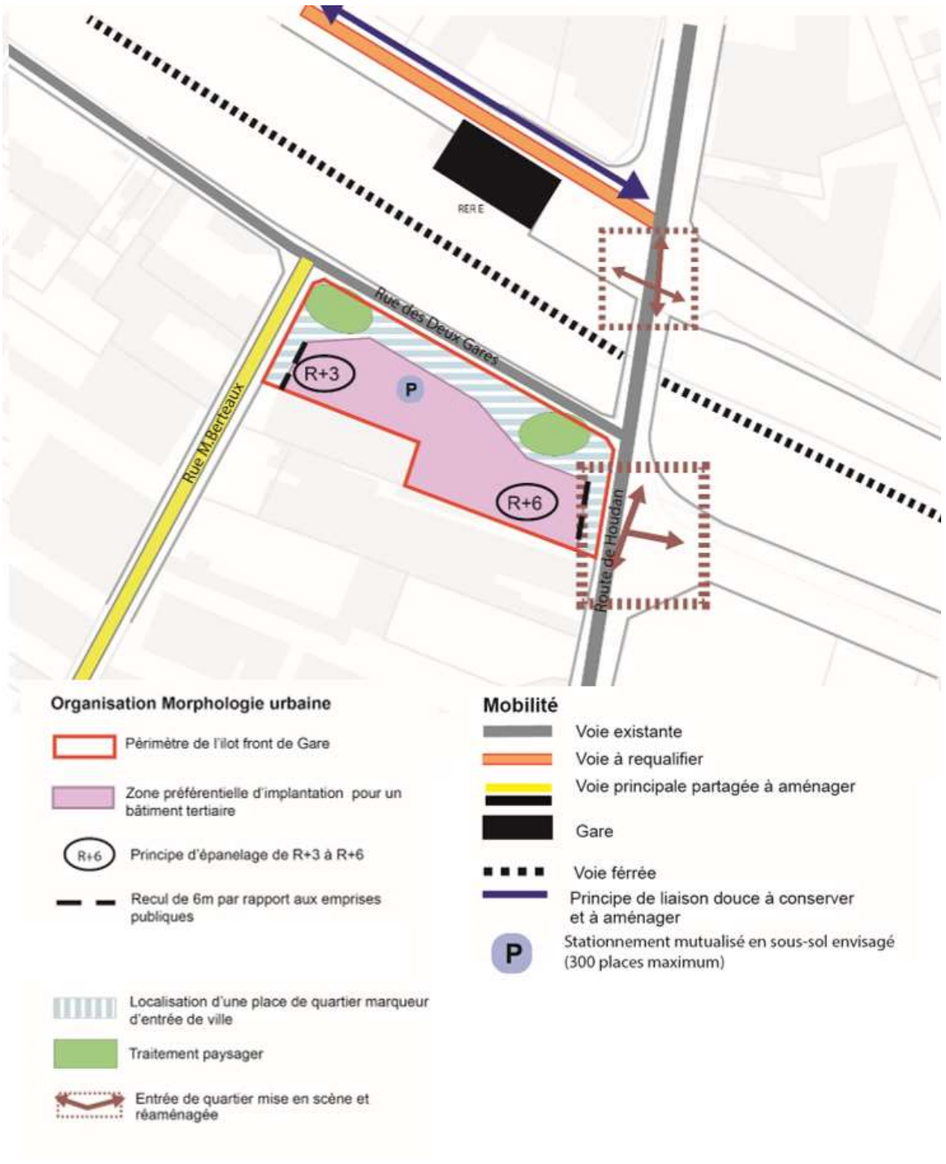
Un nouveau bâtiment tertiaire au nord du quartier de la musique renforcera le dynamisme économique déjà présent sur le secteur. Le rez-de-chaussée sera animé par un ou des commerces, notamment de restauration avec terrasse(s) ouverte(s) sur la place créée, pouvant développer une SDP d'environ 300m² chacun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

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

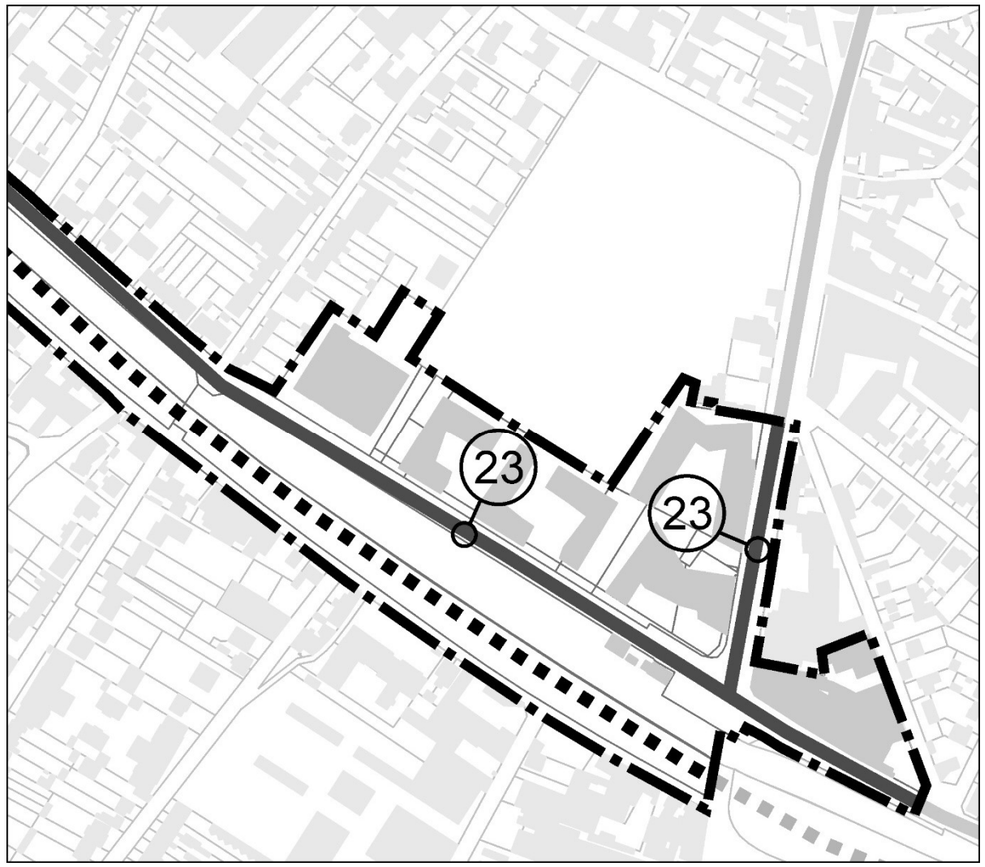
La morphologie urbaine et les constructions

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

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



Plan de hauteurs de la ZAC Mantes Université



Mobilités

Voie principale existante

Voie ferrée

Organisation et morphologie urbaine

H Hauteur maximale mesurée en mètres

Point d'attache

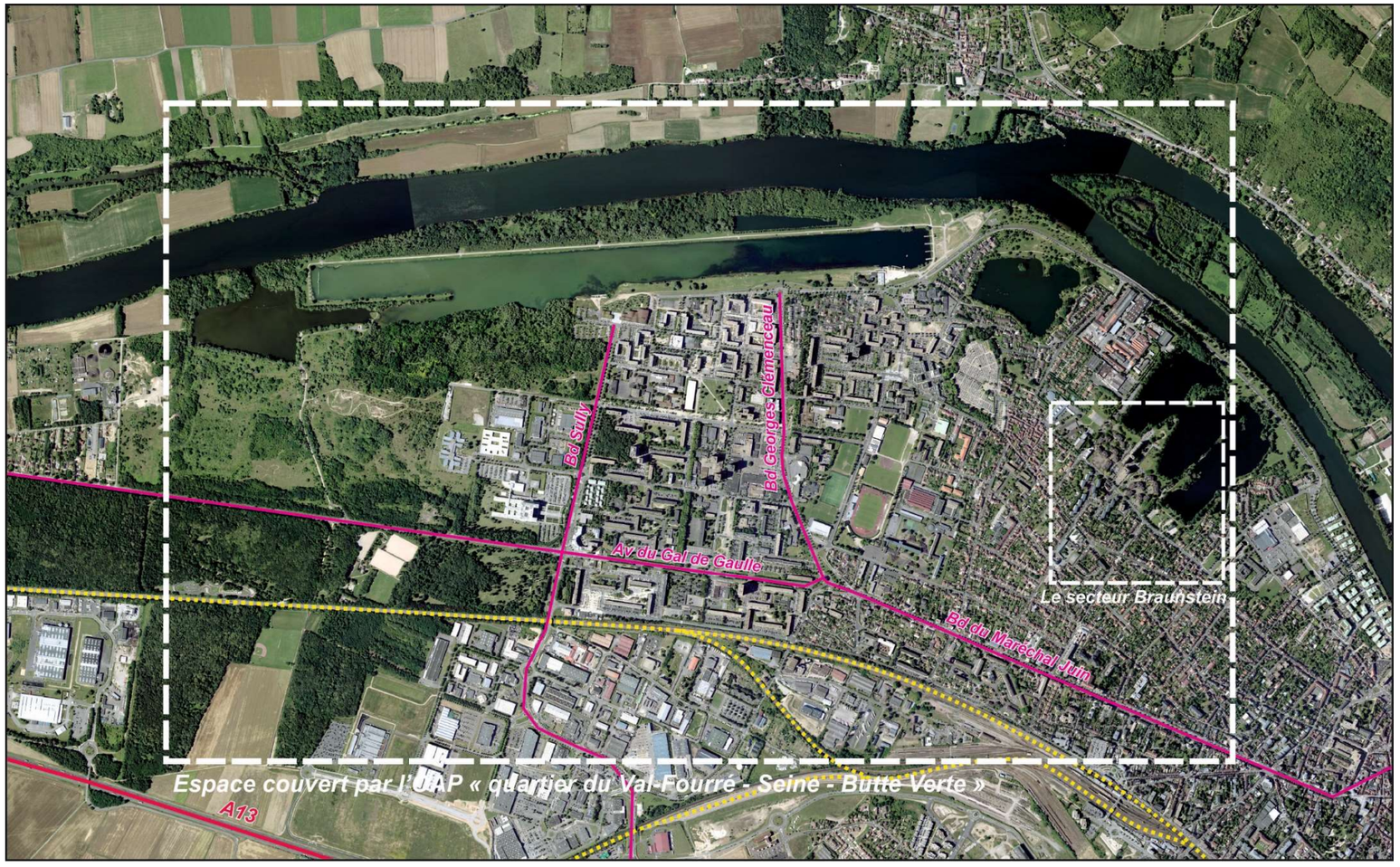
3 - LE QUARTIER DU VAL- FOURRE - SEINE - BUTTE VERTE

Développé dans le contexte de la politique des zones à urbaniser en priorité (ZUP), et dans le but de répondre à la demande croissante de logements à cette époque, le quartier du Val Fourré a été réalisé et développé à partir de 1963 jusqu'à dépasser 8000 logements à la fin des années 1970.

Réalisé à l'ouest de Mantes-la-Jolie, en extension du tissu existant, ce quartier a vu sa situation se dégrader avec la conjugaison de son isolement urbain et de difficultés sociales grandissantes.

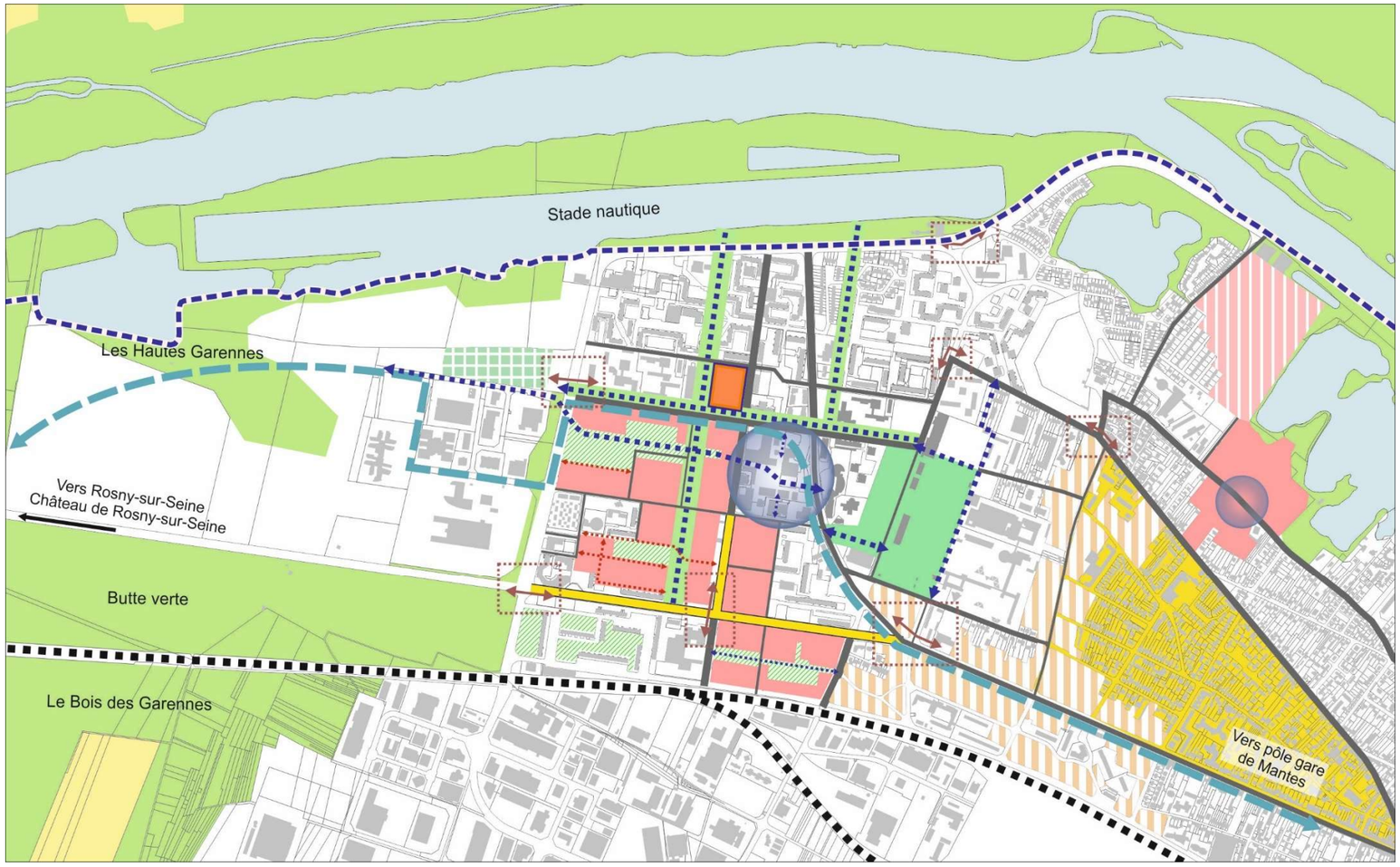
Face à ces difficultés, le quartier du Val-Fourré a bénéficié du premier programme de renouvellement urbain de l'ANRU. Parallèlement aux interventions sur le bâti, des actions ont été menées en faveur de l'amélioration du niveau d'équipements, de la qualité des espaces publics, visant également à favoriser le développement économique et à améliorer le niveau de l'emploi. Poursuivant les actions menées précédemment, la seconde phase de renouvellement urbain a aussi pour but de diversifier l'offre en logement pour répondre aux processus de desserrement résidentiel et de décohabitation. Cette diversification de l'offre en logement, dans sa typologie comme dans ses formes, associée au renforcement de la centralité commerciale, participeront à une cohésion urbaine plus forte à l'échelle de la ville.

Ces interventions localisées accompagnent la logique d'ouverture et de liaison du quartier à son environnement, non seulement par la mise en service d'une nouvelle ligne de transport en commun à haut niveau de service, mais aussi par l'aménagement de liens paysagers et urbains :



- À l'est vers le centre de Mantes-la-Jolie en particulier par le projet de parc des sports et de requalification des secteurs Braunstein et Dunlopillo ;
- À l'ouest vers Rosny-sur-Seine en particulier par le parc de la Butte verte.
- Au nord vers la Seine par la confortation des liaisons nord-sud et, notamment, l'axe le plus structurant, le mail Raymond Lopez, qui est à réaménager mais aussi à élargir dans certains secteurs.

LE QUARTIER DU VAL- FOURRÉ - SEINE - BUTTE VERTE - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Axe structurant de connexion interquartier
- Trame secondaire clarifiée
- Voie à restructurer
- Axe complémentaire de remaillage
- Projet de TCSP
- Voie ferrée
- Liaison douce à créer ou à restructurer
- Chemins de Seine

Destination et vocation principale des espaces

- Îlot réhabilité et requalifié
- Préservation de la morphologie urbaine
- Secteur de projet
- Secteur mixte à dominante habitat
- Nouveau collège
- Entrée de quartier requalifiée ou restructurée
- Centralité à restructurer et à réaffirmer

Patrimoine, paysage et trame verte

- Mail piéton
- Trame paysagère révélée en coeur de quartier
- Espace naturel
- Espace agricole
- Parc des sports
- Projet de réalisation de jardins familiaux

LE QUARTIER DU VAL- FOURRÉ - SEINE - BUTTE VERTE - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

Le projet porté par les OAP vise à poursuivre la requalification du quartier pour répondre aux enjeux suivants en s'appuyant sur les actions menées jusqu'à présent :

Poursuivre le désenclavement et le décloisonnement du quartier :

- En améliorant les liaisons avec la ville-centre et les quartiers voisins : offre en transport en commun, liaisons douces, affirmation de la trame verte, … ;
- En renforçant les liaisons internes au quartier grâce au remaillage viaire et à une porosité plus importante des secteurs et des îlots.

Accroître le rayonnement du quartier :

- Par la création d'un parc des sports, s'appuyant sur l'attractivité existante des équipements sportifs, levier d'un rayonnement plus intense à impulser à l'échelle du Mantois ;
- L'implantation d'un collège de l'innovation ;
- L'accroissement de la dynamique commerciale du pôle Clémenceau, par la diversification des activités et la recomposition des espaces de chalandise.

Poursuivre la transformation du bâti et des espaces libres :

- Par la diversification de l'offre résidentielle sociale et en accession ;
- Le renforcement des polarités existantes en accompagnement de celui du niveau d'équipements (Pôle Chopin, Agora, les CVS) ;
- L'affirmation de la trame verte par le traitement végétal des liaisons douces, du mail Raymond Lopez et de l'axe Nungesser - Coli, l'aménagement des espaces verts, la confortation des espaces naturels et leur mise en réseau.

Les actions menées pour répondre à ces enjeux s'articulent autour de deux objectifs principaux :

- Le renforcement et la restructuration du quartier autour de la place Clémenceau, avec la polarité commerciale, les équipements, le marché et la création de nouveaux logements ;
- L'ouverture du quartier sur les grands espaces verts et naturels ; la Seine et le stade nautique au nord, notamment via le mail Lopez, la Butte verte et le parc des sports (à créer par réorganisation des espaces et équipements sportifs existants) à l'est.
- La rénovation du bâti et des copropriétés dégradées

Les orientations par thème

L'organisation viaire et les déplacements

Une nouvelle ligne de transports en commun à haut niveau de service offrira une rapidité et une qualité de desserte aux usagers depuis et vers la gare, participant à l'accroissement de l'attractivité du quartier et au renforcement de la cohésion urbaine à l'échelle de la ville.

Les interventions prévues sur les îlots de logements offrent la possibilité de créer de nouvelles voies, qui permettront de décloisonner ces îlots en y améliorant la fluidité des déplacements et en les rendant plus accessibles.

Les différentes entrées de quartier identifiées au schéma seront réaménagées pour produire des espaces publics agréables à fréquenter et facilitant les déplacements doux. Les aménagements se feront dans une logique de hiérarchisation des entrées de quartier et en cohérence avec le traitement d'ensemble du maillage viaire.

Le Mail Lopez sera valorisé pour ouvrir les perspectives vers la Seine et offrir aux usagers piétons et cycles des espaces de circulation agréables. Le Mail bénéficiera d'un traitement végétalisé contribuant à recréer le lien visuel à la Seine et ses berges.

L'affirmation de l'axe paysager est-ouest du secteur des Physiciens par l'aménagement d'une liaison douce contribuera à l'affirmation de cette trame paysagère révélée.

L'organisation urbaine et la destination générale des espaces :

L'organisation urbaine et la destination générale des espaces répondront à un double objectif d'amélioration du cadre de vie des habitants et du renforcement de l'attractivité auprès du public. Ce double objectif se réalisera à travers différents niveaux d'intervention.

Les interventions sur le parc d'équipement

Un Parc des sports sera créé à partir de la réorganisation des équipements sportifs de l'actuelle plaine des sports et l'implantation d'un nouvel équipement. L'attractivité du parc tiendra de la qualité de ses équipements et du cadre dans lequel il s'insère. Doté d'une forte composante végétale, ce parc offrira un cadre paysager inédit pour un centre sportif à l'échelle du Mantois. Situé en entrée de quartier, il profitera d'une desserte efficace par la route et les transports en commun. Les circulations des modes doux seront facilitées par l'aménagement d'une liaison traversante est-ouest, et l'aménagement des abords du parc dans une logique d'intégration à la trame verte, le connectant notamment au stade nautique et au parcours sportif des berges de Seine. Cet équipement a vocation, grâce à l'ensemble de ces qualités, à rayonner au-delà des limites communales.

Le Parc scolaire sera renforcé et diversifié, par la création d'un nouveau groupe scolaire avec des équipements sportifs et l'implantation d'un collège innovant.

Les interventions sur l'espace public et le bâti dans le secteur Clémenceau participeront à la recomposition et à l'aménagement d'un espace de chalandise pour en accroître l'attractivité. La diversification de l'offre commerciale participera à l'accroissement de cette attractivité.

La trame verte et le paysage

Des éléments et espaces essentiels de la trame verte seront à conforter dans cette vocation ; en particulier le grand mail Lopez et le futur parc des sports où son caractère ouvert et végétalisé se conjugue avec sa vocation sportive dominante.

Le Mail Lopez et celui de la rue Nungesser et Coli sont les deux axes principaux structurant la trame verte à réaffirmer. Le traitement végétal de ces deux axes permettra d'assurer une continuité écologique entre les différents espaces naturels qui y sont connectés ou qui s'y connecteront : espaces végétalisés à créer ou à retraiter à travers l'aménagement des îlots le longeant le mail Lopez, le Parc des sports et la Butte verte.

Le quartier Braunstein

Le quartier Braunstein est un secteur d'opération situé à proximité des berges de Seine et d'un des lacs agrémentant la ville de Mantes-la-Jolie. Ce site fait l'objet d'un programme de renouvellement urbain permettant de moderniser et de renforcer son lien avec la Seine.

Cette centralité doit être consolidée grâce à l'implantation de commerces, services et équipements de proximité afin de pouvoir subvenir à la demande résultant des modifications apportées au quartier.

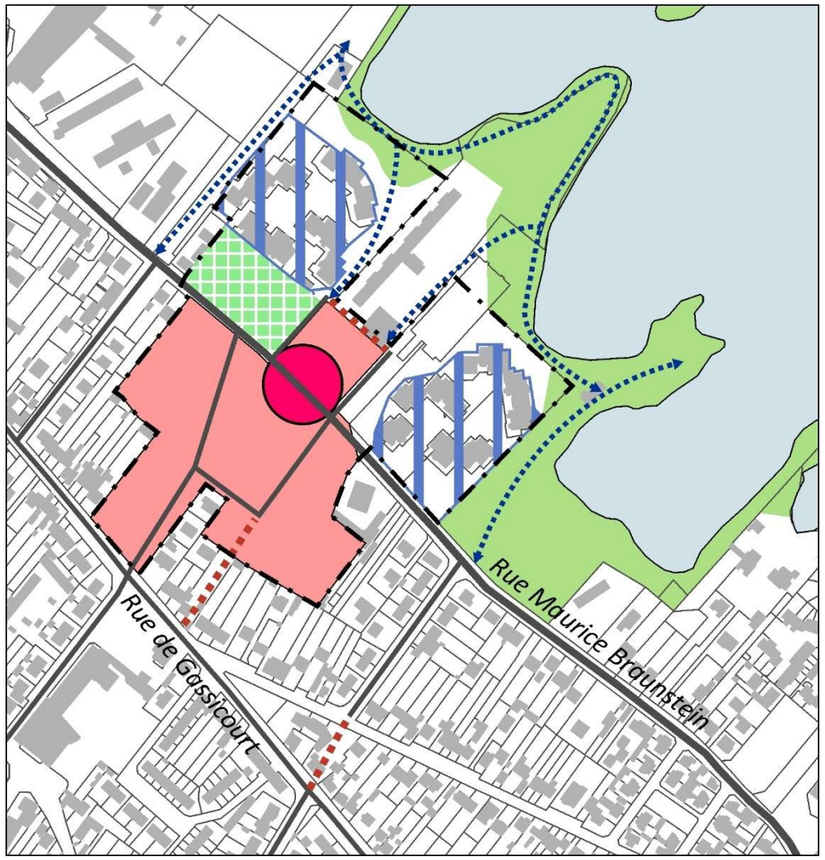
Les objectifs du projet

Le projet consiste à :

- Restructurer profondément la centralité commerciale ;
- Réhabiliter le quartier de la croix ferrée ;
- Créer du lien avec le lac.

Les orientations du projet

- Améliorer la circulation dans les axes nord-sud et est-ouest ;
- Aménager des voies de circulation douces sur les bords du lac et améliorer ses accès ;
- Résidentialiser et requalifier les squares du Vexin et du Mantois et restructurer la croix ferrée ;
- Réaliser environ 150 logements allant du R+2+C au R+4+C ;
- Recréer une polarité commerciale de proximité d'environ 1400m² au total ;
- Redimensionner et requalifier le square Chantcoq.



Limite de l'OAP

Mobilités

Voie principale existante

Voie à créer

Liaison douce à aménager ou à améliorer

Destination principale des espaces

Espace à résidentialiser et requalification des squares

Espace à restructurer

Recréer une polarité commerciale de proximité

Square Chantcoq à requalifier

Espace naturel

4 - LE PORT DE LIMAY- PORCHEVILLE - LE QUARTIER GARE DE LIMAY

Le port de Limay-Porcheville, créé dans les années 1970, fait partie de HAROPA qui regroupe les entités portuaires du Havre, Rouen et Paris. Le port de Limay-Porcheville possède une place essentielle dans l'axe Seine et totalise 1000 emplois directs. Situé entre Port 2000 (au Havre) et le futur débouché du canal Seine-Nord Europe (à Compiègne), le port représente un atout majeur pour les villes de Limay et Porcheville grâce à son importance nationale.

S'étendant sur une superficie de 125 hectares, le port de Limay-Porcheville possède 35000 m² d'entrepôts, 1800 m² de bureaux ainsi que de nombreux équipements et espaces assurant son fonctionnement. Le terrain étant occupé à 96%, le site portuaire ne peut plus répondre aux besoins exprimés par les acteurs économiques du territoire. Un projet d'extension d'une trentaine d'hectares au nord et à l'ouest du port devrait permettre de mieux répondre à la demande croissante. Cette extension a par ailleurs été identifiée dans le protocole de l'OIN Seine Aval comme projet portuaire d'importance majeure.

À proximité du port se trouve l'usine EDF de Porcheville, ancienne centrale thermique électrique dont l'activité a cessé en 2017. Avec ses deux cheminées de 220 mètres de haut, l'usine est visible à plusieurs dizaines de kilomètres faisant office depuis des décennies de signal visuel et constituant un des principaux marqueurs paysagers et architecturaux de toute la vallée de la Seine.

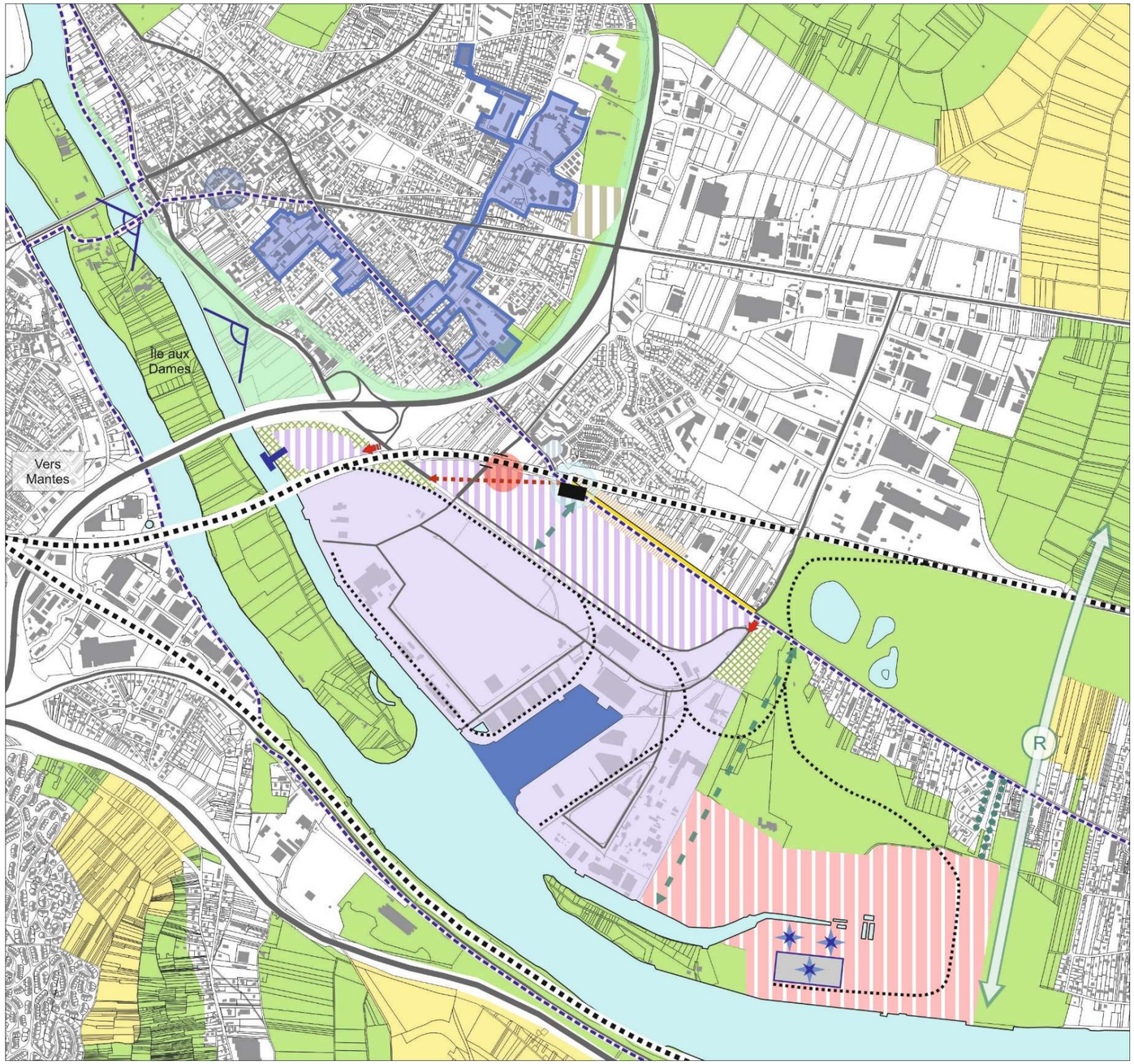
Le bâtiment central long d'environ 275 mètres marque également le paysager par sa proximité avec la Seine. La façade vitrée qui fait face au fleuve crée des reflets lumineux sur l'eau et présente la nuit un paysage de lumières spectaculaire.

Qu'il s'agisse du repère visuel des grandes cheminées ou qu'il s'agisse du paysage de lumière et d'eau de l'usine proprement dite, l'impact visuel et paysager remarquable produit est à valoriser afin de donner une importance métropolitaine à l'usine.

L'orientation principale est donc à la fois d'étendre la zone portuaire ou la zone économique et de mettre en valeur le bâtiment de la centrale EDF, dans une perspective d'équipement structurant et de développement économique du secteur.



LE PORT DE LIMAY- PORCHEVILLE - LE QUARTIER GARE DE LIMAY - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Voie ferrée existante et nouveau raccord ferré
- Gare
- Liaison douce
- Chemins de Seine
- Boulevard à restructurer
- Passerelle piétonne à créer
- Entrée du site

Destination principale des espaces

- Zone portuaire
- Extension de la zone portuaire
- Equipement de site stratégique
- Pôle de service et d'équipement à destination de loisirs
- Périmètre de renouvellement urbain
- Pôle de services
- Place Robespierre à renforcer et à réaménager
- Interface ville/port à traiter
- Ouvrage portuaire à créer
- Darse portuaire

Morphologie urbaine

- Centralité à renforcer
- Centralité gare

Paysage et trame verte

- Zone de valorisation environnementale
- Espace naturel
- Espace agricole
- Elément structurant marqueur de l'histoire industrielle à valoriser
- Cône de vue
- Continuité écologique à préserver
- Trame paysagère structurante à préserver
- Coulée verte et préservation du talus de la RD983
- Alignement d'arbres à préserver

LE PORT DE LIMAY-PORCHEVILLE - LE QUARTIER GARE DE LIMAY - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

Cette OAP porte sur trois grands sites de projets complémentaires que sont le quartier de gare de la ville et son parc social, le port de Limay-Porcheville et le site de l'usine EDF de Porcheville.

Le quartier de gare de Limay : Les interventions sur le quartier de gare ont pour objectif de renforcer la polarité urbaine de la gare de Limay, en articulation entre la ville et la zone économique et fluviale.

Le projet consiste à réaménager le site solex, à requalifier et étendre les espaces publics de la gare pour un meilleur partage de l'espace, une meilleure organisation des circulations et une plus grande fluidité des déplacements. Ces interventions s'inscrivent dans la confortation de la vocation commerciale du quartier de gare de Limay.

Le port de Limay-Porcheville : Le projet s'inscrit dans la poursuite du développement industrialo-portuaire de Limay tout en prenant en compte les grands espaces naturels et paysagers qui l'entourent. En cohérence avec le Schéma Directeur de la Région Île-de-France et l'OIN et pour assurer le développement économique et urbain de la ville de Limay, deux zones d'extensions vont permettre au port d'accueillir de nouvelles activités :

- À l'ouest avec un terrain de 5 hectares situé entre la RD983, la RD146, la voie ferrée et le bras de Seine ;
- Au nord, avec un terrain de 27 hectares situé entre la RD146 et le boulevard Pasteur.

L'usine EDF de Porcheville : Le principe consiste à valoriser le patrimoine construit d'EDF et l'ambiance générée par la présence de l'usine au bord de l'eau tout en valorisant le foncier actuel pour en faire un pôle d'attractivité en lien avec le caractère stratégique du site.

Les quartiers Champart - La Chasse – Wilson – Les - Meunières, le village et le secteur de la source : Ces quartiers font l'objet d'un programme de renouvellement urbain intervenant à la fois sur le rééquilibrage et la diversification de l'habitat et visant à une plus grande intégration de ces quartiers à la ville. Ces objectifs sont sous-tendus par un enjeu fort de développement du lien entre ces quartiers et la gare.

En complément de ces projets, des liaisons seront à créer afin de mieux relier ces grandes composantes. Des liaisons douces entre le centre-ville, la gare et la Seine seront à créer pour pouvoir tirer parti du site de Porcheville en tant que pôle d'attractivité et du paysage offert par la Seine pour son potentiel paysager.

Les Orientations par thèmes

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Les projets de renouvellement urbain devront permettre d'améliorer les connexions entre les quartiers et de renforcer l'attractivité de la ville, les centralités existantes seront valorisées.

L'organisation viaire et les déplacements

Le lien entre les différents quartiers de la ville est à renforcer. Des liaisons douces permettant d'accéder depuis le centre-ville vers les berges de Seine, la gare de Limay, Porcheville et Mantes-la-Jolie sont à aménager et à renforcer.

La qualité paysagère et environnementale

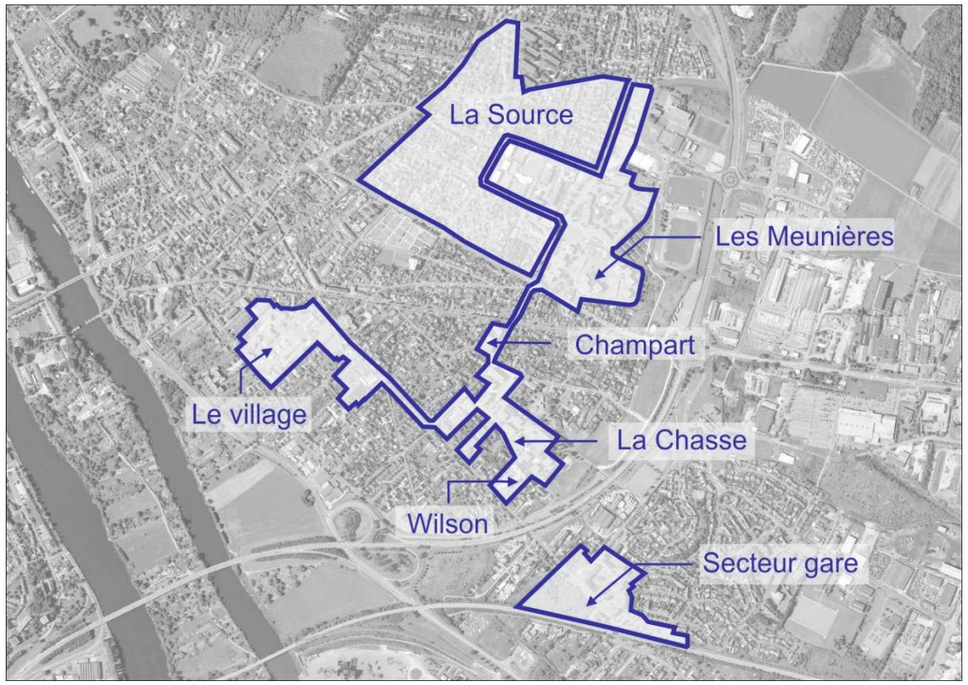
La proximité à la Seine est un avantage dont la ville doit profiter. Les vues sur le grand paysage de la Seine et sur les coteaux seront à préserver.

La boucle des loups est à améliorer afin de devenir un espace adapté à l'accueil d'activités sportives et de loisirs.

Les industries présentes dans la ZAE produisent de la chaleur fatale via leur activité. Les nouvelles constructions ainsi que les constructions existantes faisant l'objet de travaux importants devront permettre la récupération de cette chaleur afin d'être réutilisée.

Les orientations précisées pour des sous-secteurs

Plusieurs orientations pour Limay sont prévues afin de redynamiser la ville et améliorer les connexions entre ses différents quartiers. Plusieurs sous-secteurs font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation : le quartier de la gare de Limay, les quartiers Champart - La Chasse – Wilson – Les Meunières, le village, le secteur de la source.



Le secteur de la gare

Situé à proximité de la gare desservie par les trains de la ligne J (transilien), ce secteur possède un potentiel important grâce au terrain du site Solex. Le quartier de la gare est une centralité séparée du reste de la ville par la RD983. Il est important de recréer du lien et de faciliter les déplacements avec les différents quartiers (la gare, le centre-ville et le port).

L'objectif est de renforcer la polarité urbaine de la gare de Limay, en articulation entre la ville et la zone économique et fluviale.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Le site Solex situé au nord-ouest de la gare fera l'objet d'un projet de renouvellement urbain qui autorisera la construction d'environ 230 logements, dont une part disposant de rez-de-chaussée commerçant. Les constructions s'inscriront dans un gabarit entre R+1 et R+3+C. Le projet devra comporter environ 20% de logements locatifs sociaux. Les rez-de-chaussée d'immeubles actifs seront privilégiés dans une optique de confortation des commerces et des services. La place Robespierre sera réaménagée et l'espace public convivial conservera sa fonctionnalité de stationnement au bénéfice de l'attractivité commerciale du lieu. Les emprises de stationnement seront néanmoins réduites et mieux intégrées à l'espace public au profit des déplacements piétons.

Le projet, dans ses volumes et son traitement paysager, devra marquer la transition entre l'environnement urbain social au nord, les voies ferrées et la zone d'activités au sud. Un traitement acoustique est à prévoir.

L'organisation viaire et les déplacements

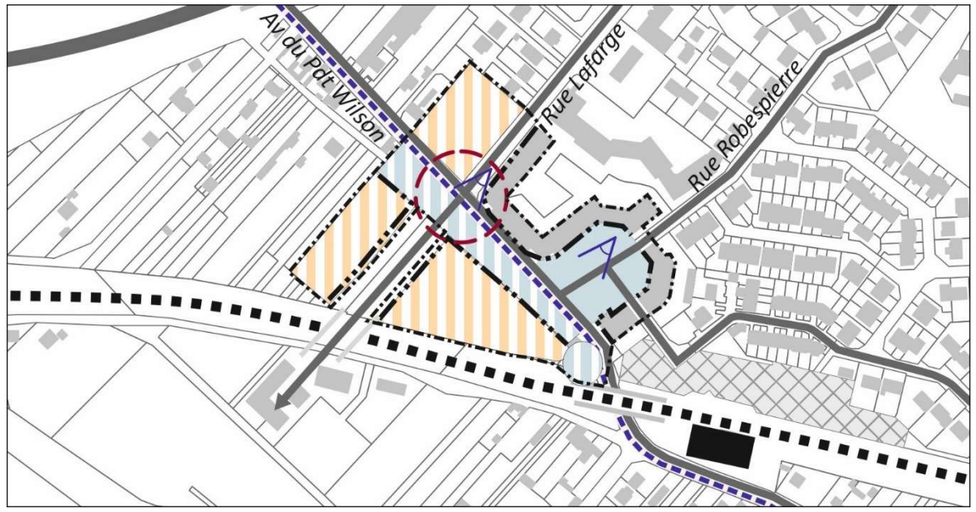
Le franchissement de la rocade devra être facilité pour créer du lien avec le reste de la ville. Le carrefour situé entre l'avenue du président Wilson et la rue Lafarge sera réaménagé pour améliorer l'ensemble des circulations, en donnant la priorité aux circulations piétonnes. L'avenue Wilson sera agrémentée d'un vaste espace de circulation piétonne en lien avec le projet de pacification du carrefour Wilson/Lafarge.

Conformément aux normes liées au périmètre de 500m autour des gares, les projets de construction respecteront un taux de 0,5 places de stationnement pour le logement social. Un taux de 0,7 places de stationnement sera appliqué aux logements en accession.

La qualité paysagère et environnementale

La coulée verte doit être aménagée pour renforcer les liens est-ouest. La qualité paysagère des espaces publics proches de la gare devra être améliorée et l'ensemble des espaces publics devront être mis en réseau.

La requalification de l'avenue Wilson et la place Robespierre intégreront des traitements paysagers créant du lien avec le port.



Périmètre OAP

Mobilités
- Voie principale existante
- Rocade
- Chemins de Seine
- Voie ferrée
- Gare
- PIR

Morphologie urbaine
- Alignement du bâti à respecter
- Projet de carrefour à pacifier et à réorganiser

Paysage et trame verte
- Cône de vue

Destination principale des espaces
- Espace public existant réaménagé
- Espace public à étendre et à créer
- Habitat R+1 à R+3+C

Le secteur Champart – La Chasse – Wilson – Les Meunieres

Ce quartier est composé en grande partie d'habitat social. Faisant l'objet du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain, cet espace à enjeux doit évoluer afin de permettre une meilleure mixité sociale et générationnelle. Son intégration dans le reste de la ville est également à améliorer en créant plus de porosité à travers les différents îlots.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

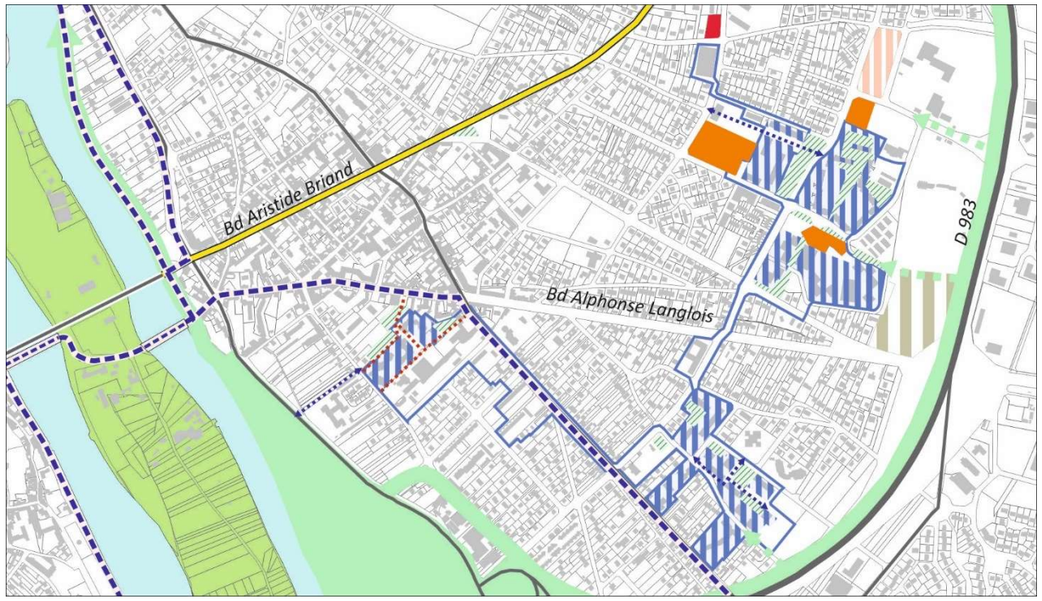
Les écoles seront restructurées avec la démolition des écoles Maria Montessori, Jean Macé et Jean Zay et l'extension de l'école Pauline Kergomard. Sur le site de la ferme Turlure, l'offre de logements en accession sera développée. Le patrimoine des bailleurs devra être valorisé, le bâti des Hautes Meunières, de la Chasse et du secteur Champart sera réhabilité. Une action de résidentialisation sur les Hautes Meunières devra être réalisée.

L'organisation viaire et les déplacements

Les axes principaux et secondaires tels que la rue de la Chasse, la rue du Stade, l'avenue de la Source, le boulevard Langlois et l'avenue de la Paix seront réaménagés pour faciliter les connexions inter quartiers. La boucle des Loups sera aménagée afin de développer les usages autour de la vocation sport et loisirs.

La qualité paysagère et environnementale

Les espaces publics de proximité (espaces communs végétalisés des ensembles résidentiels, le long de la rue du Stade) seront à préserver, à requalifier ou à créer. La trame verte longeant le boulevard Langlois et l'avenue de la Paix est à intensifier. Les berges de Seine sont à mettre en valeur afin d'améliorer le confort pour les modes actifs.



Le secteur de la Source

Le secteur de la source désigne une polarité commerciale située entre le centre-ville et les quartiers de logements sociaux. Vecteur de lien social, ce lieu est important pour les habitants des quartiers alentours. Le renforcement de cette polarité commerciale permettra de conserver cette centralité secondaire.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

L'offre commerciale devra être confortée et son accessibilité assurée. Du logement individuel en accession viendra compléter l'offre résidentielle dans ce secteur.

L'organisation viaire et les déplacements

L'avenue de la Source sera réaménagée et le pôle commercial de la Source relié à la rue Jean Zay afin de renforcer la polarité commerciale.

Le Port de Limay-Porcheville

Faisant l'objet d'une extension, le port de Limay accueillera de nouvelles constructions nécessaires au développement de l'activité portuaire tout en assurant une insertion paysagère de qualité.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Secteur nord : Les vastes terrains au sud du boulevard Pasteur permettront l'implantation de nouvelles activités économiques, principalement de type logistique. Un pôle de services, accessible aux habitants et entreprises du quartier sera créé.

Secteur ouest : De nouvelles infrastructures pourront être créées pour desservir le nouveau terrain de 5 hectares.

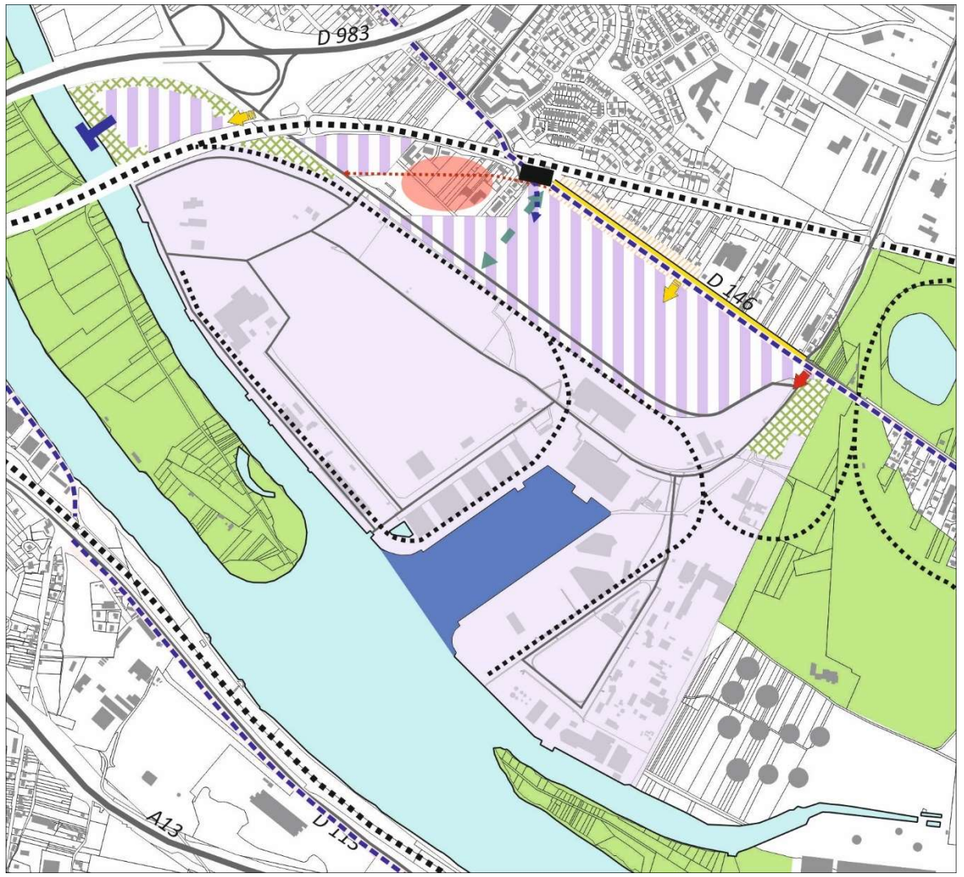
L'organisation viaire et les déplacements

Secteur nord : L'interface ville-port sera traitée de manière à requalifier le boulevard Pasteur pour la sécurité et le confort des piétons. Une liaison piétonne directe entre la gare et le port devra être réalisée.

Secteur ouest : La parcelle sera connectée à la RD146 avec la création d'un carrefour au niveau de l'embranchement de la RD983.

La qualité paysagère et environnementale

L'extension portuaire s'attachera à préserver et à mettre en valeur les corridors de biodiversité présents sur le site et sur les berges. Un dispositif paysager assurant une continuité écologique est à aménager entre les grands coteaux et la Seine. Un traitement paysager accompagnant la liaison douce reliant Porcheville à la Seine est à réaliser. La biodiversité présente sur le site et notamment sur les berges naturelles de la Seine est à maintenir et à renforcer.



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Boulevard à restructurer et raccorder (paysage, usages, sécurité, continuités écologique et des modes doux)
- Voie ferrée
- Gare
- Liaison piétonne gare/zone portuaire
- Chemins de Seine
- Post d'entrée existant à l'est
- Accès routier à créer

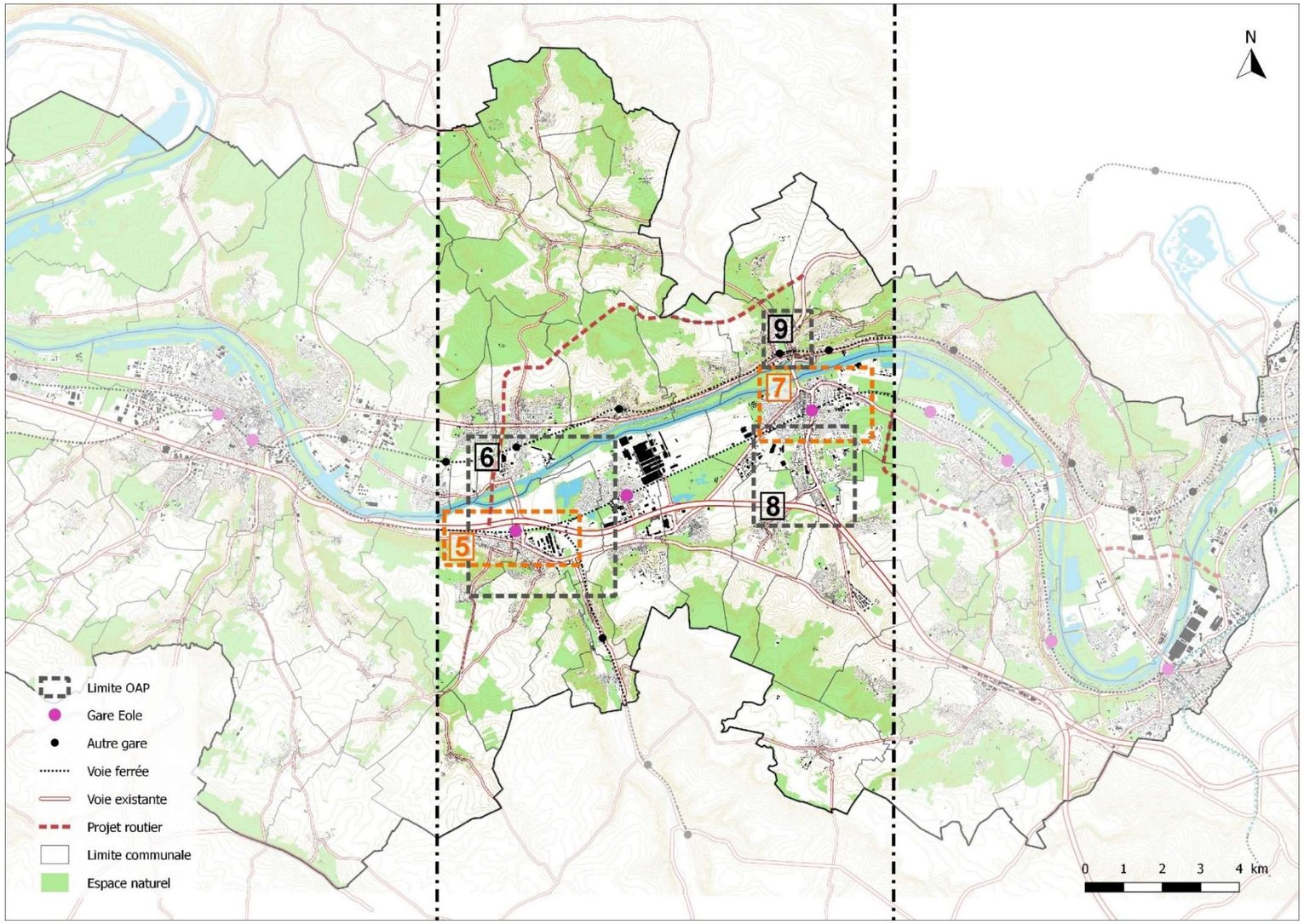
Destination et vocation principale des espaces

- Zone portuaire existante
- Espace affecté aux entreprises
- Pôle de service
- Ouvrage portuaire à créer
- Darse portuaire
- Interface ville port à traiter

Paysage et trame verte

- Zone de valorisation environnementale
- Espace naturel
- Trame paysagère structurante, piétonne et visuelle à préserver

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



5 - Le quartier gare d'Épône - Mézières

6 - Confluence Seine/Mauldre

7 - Les Mureaux - Secteur centre-gare

8 - Les Mureaux - Entrée Sud – Musiciens et Plaine de Bouafle

9 - Le secteur des Aulnes

5 - LE QUARTIER GARE D'ÉPÔNE - MÉZIÈRES

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

La gare d'Épône - Mézières desservie par les lignes de transilien J et N, permettant de rejoindre respectivement les gares de Paris Saint Lazare et Montparnasse, bénéficiera dès 2027 d'une nouvelle connexion à la métropole du Grand Paris grâce à la mise en service du RER E.

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

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

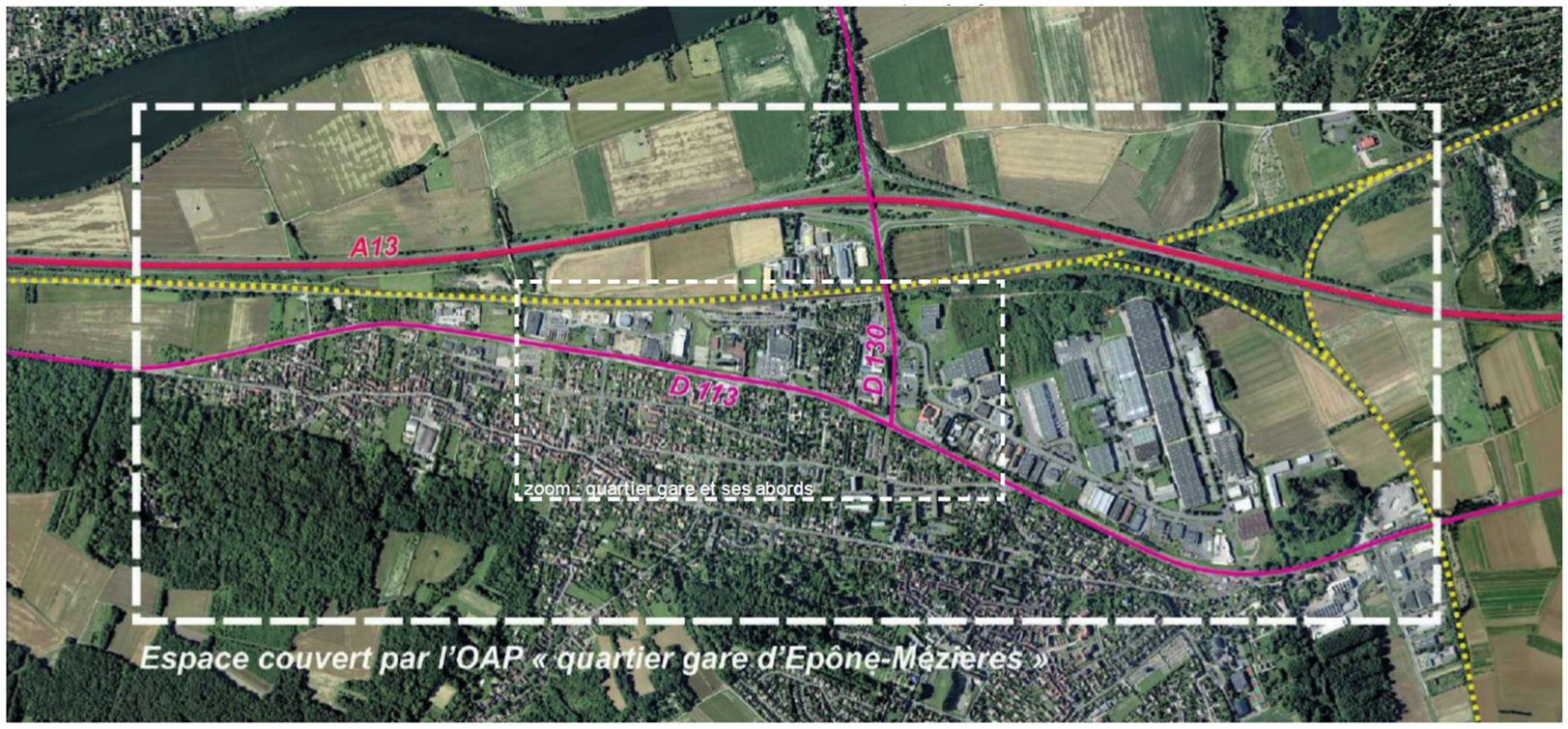
Carrefour des mobilités, le nouveau pôle gare devra articuler au mieux les différents modes de déplacements et interconnecter les lignes de transports existantes et à venir.

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

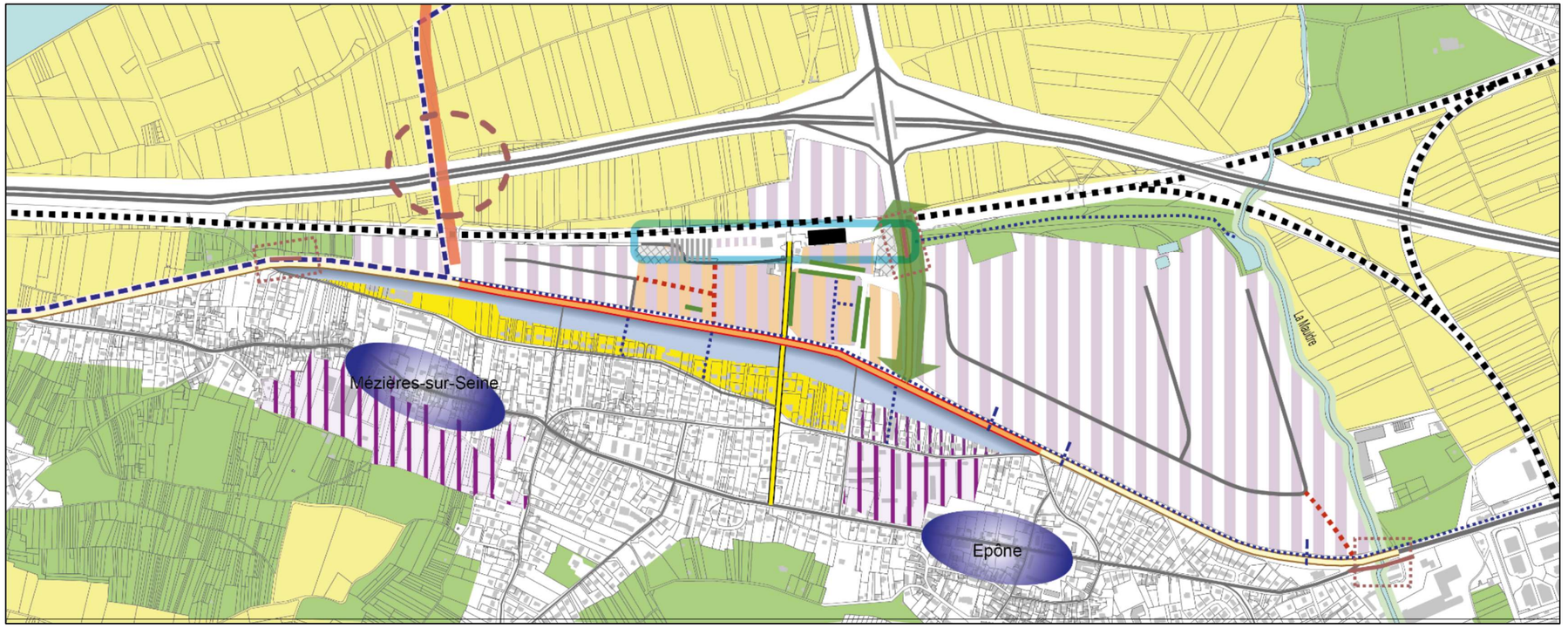
En complément du renforcement de l'offre résidentielle dans les centres bourgs d'Epône et de Mézières, des logements seront créés à proximité immédiate de la gare via des programmes mixtes, associés à des aménagements contribuant à l'amélioration du cadre de vie (espaces publics de qualité, maillage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

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

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



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



Mobilités

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

Destination et vocation principale des espaces

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

Organisation et morphologie urbaine

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

Trame verte et paysage

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

LE QUARTIER GARE D'ÉPÔNE - MÉZIÈRES - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

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

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

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

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

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

Les orientations par thème

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Le quartier de gare accueillera une programmation mixte comportant résidentiel, activités, services et commerces, équipements et espaces publics. Le quartier offrira des typologies diversifiées, allant de la maison individuelle groupée, aux logements intermédiaires et petits collectifs.
Au Nord de la RD 113, les objectifs de cette OAP visent la réalisation de 30 % logements sociaux (15% locatifs social et 15% de logements en accession à la propriété abordable - par exemple Bail Réel Solidaire ou Prêt social Location-Accession), à l'échelle du quartier.
Au Sud de la RD 113, les objectifs de cette OAP visent la réalisation de 30 % logements sociaux (15% locatifs et 15% de logements en accession à la propriété abordable – par exemple Bail Réel Solidaire ou Prêt social Location-Accession), à l'échelle du quartier, en s'appliquant de préférence à des opérations de plus de 12 logements.
Au nord, à l'est et l'ouest du secteur gare, dans les ZAE Pélican, Ardilles et Couronnes des Prés, la destination des constructions existantes est à vocation dominante économique.

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

De part et d'autre de la RD113, le front bâti sera recomposé, accueillant du logement collectif afin de marquer l'entrée dans un tissu urbain dense et participant à la requalification de la route départementale en boulevard urbain.
Au sud de la RD113, les espaces végétalisés constructibles situés au centre des îlots (tel que localisés dans le ZOOM du schéma des orientations), accueillant des petits collectifs assureront la transition avec le tissu pavillonnaire à conforter sur les rues de la Vallée. Sur ces îlots, une attention particulière devra être apportée à la qualité architecturale et paysagère afin d'assurer une transition harmonieuse avec le tissu pavillonnaire situé au sud. Sur la commune d'Epône, au sud de la RD113 et à l'est de la rue Renard Benoit, les îlots desservis par la rue des deux frères Laporte, deviennent une zone d'intensification urbaine.

L'organisation viaire et les déplacements

➢ **Espaces publics en cœur de quartier**

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

➢ **Trame viaire interne et externe**

D'une manière générale, le futur quartier de gare intègrera les circulations des modes actifs par des aménagements piétons et cyclables suffisamment dimensionnés et sécurisés. Le partage modal de la chaussée au sein du quartier de gare et le schéma de circulation tend à éviter les flux liés au parking relais en cœur de quartier, et favorise le rabattement vers les modes doux et les transports en commun.
Deux voies traversantes, une nord-sud et une est-ouest, dans le prolongement de la rue des maraichers de la ZAE Pélican, seront créées afin d'en renforcer l'accessibilité au pôle gare. Des liaisons douces seront aménagées entre les centres-bourgs et la gare et entre le parc d'activités des Ardilles et la gare. Ainsi sont envisagées plusieurs liaisons piétonnes traversant les îlots au sud de la RD113 en direction des centres-bourgs. Pour toute création éventuelle d'une voie circulée intersectant la RD113, celle-ci devra faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès des services du Département.
La nouvelle passerelle PMR permettra d'accéder aux quais, la passerelle existante étant confortée dans son rôle de liaison interurbaine. La liaison avec le secteur de la Couronne-des-prés pourra être aménagée et facilitée.

➢ **Requalification de la RD113 en boulevard urbain**

Sur le segment constituant l'interface du futur pôle gare et des bourgs d'Epône et Mézières-sur-Seine, la requalification de la RD113 en boulevard urbain paysagé et pacifié offrira un nouvel environnement favorable à une plus grande fréquentation et à la diversification des usages dans l'espace public, facteur déterminant d'intensification de la vie urbaine. Cela constitue une condition essentielle à l'aménagement du quartier de gare dans son ensemble.
La pacification des carrefours facilitera les franchissements, réduisant ainsi les temps de parcours des piétons et des cycles vers la gare, depuis les centres-bourgs.
Les opérations d'aménagement urbain autour du carrefour situé au croisement de la RD113 et la RD130, ainsi que celui du sentier des gravois et de la RD113, structureront l'espace comme marqueurs de l'entrée dans le quartier de gare, dans le prolongement des entrées de ville plus en amont sur la RD113. Ces entrées de villes, indiquées sur le schéma de l'OAP, seront à requalifier afin d'améliorer l'arrivée dans l'agglomération.
Le projet d'échangeur A13-RD28 devra être intégré au projet de rabattement vers la gare et à la volonté d'améliorer l'accessibilité et la bonne intégration du nouveau quartier au tissu urbain des deux bourgs.

➢ **Stationnements**

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

➢ **Desserte**

Les terrains du quartier de gare au nord de la RD113 privilégieront tous une desserte depuis l'Avenue de la gare, le Bd Renard-Benoit et les nouvelles voies créées. Les accès aux terrains de l'îlot Renard Benoît, ceinturé par l'Avenue de la Gare, le Bd Renard Benoit et la RD113, se feront en préservant l'implantation des entrées

charretières existantes, au nord et à l'est, afin de tenir compte des alignements d'arbres à préserver sur la voie publique.
Au sud de la RD113, les nouvelles liaisons piétonnes et véhicules permettront de fragmenter les îlots trop massifs, et ainsi de faciliter la desserte des terrains en front de route départementale depuis ces voies nouvelles, la rue des Gravois, des Lilas, de la Vallée et des deux frères Laporte.
Les terrains au sud de la RD113 privilégieront de préférence un accès piéton depuis la RD 113 par des dispositifs de portillons intégrés à la clôture ou par des halls d'entrée traversants.

La composition et la morphologie urbaine

Le quartier de gare relève de la zone des nouvelles centralités du PLUI. En accord avec les objectifs de développement durable du SDRIF et du PADD de la communauté urbaine GPS&O, la proximité du pôle gare requiert des formes urbaines plus denses que le tissu urbain existant actuellement sur le secteur. L'accroissement de la densité globale à l'échelle du quartier sera en cohérence avec la densité moyenne des centres-bourgs historiques tout en offrant de larges espaces de pleine terre.
Le quartier offrira des typologies variées, avec des épannelages diversifiés, orientées vers la qualité du confort d'habiter (travail sur les vues, accessibilité à la toiture, qualité paysagère : espaces extérieurs végétalisés, toitures végétalisées, etc.) et vers une intégration des principes bioclimatiques dans le cadre des nouvelles constructions (appartements traversants, …). Afin d'assurer la qualité d'habiter, les appartements traversants ou à double orientation sont souhaités à partir du T3. Les T2 et T1 mono-orientés ne sont pas souhaitables au nord. Sont également recommandés, afin de favoriser la pénétration de la lumière naturelle dans les logements et les vues sur l'extérieur, les hauteurs de plafond de 2,70m pour les logements et un indice d'ouverture des parois extérieures d'au moins 1/4 de la surface habitable des pièces principales.
Les constructions de type collectifs sont isolées les unes des autres mais disposées à l'alignement dans un ordre discontinu avec pignon ou façade à l'égout sur rue. Leur implantation favorisera la composition d'un front bâti fragmenté sans créer un linéaire monotone dans le paysage urbain, selon le schéma des typologies et hauteurs.
Les constructions d'habitation intermédiaires seront de types plots qui s'apparenteront à de grandes maisons compactes offrant des jardins privatifs en RDC et des larges terrasses gradinées en R+1 et R+2.
Les logements individuels groupés seront de type maisons implantées en mitoyenneté partiellement ou totalement. Un recul d'au moins 5 m depuis la voie publique sera privilégié pour aménager une petite cour. La place de la voiture sera conçue dans le corps du bâtiment. Des toitures à pente seront privilégiées pour cette forme urbaine.
Les programmes neufs privilégieront un minimum de 3,5 m de hauteur sous plafond des rez-de-chaussée, préservant ainsi la possibilité de leur mutabilité vers du commerce, des services ou autres activités.

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

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

Implantations : Les immeubles de type collectifs seront de préférence principalement implantés à l'alignement, sur la RD 113 et aux angles des voies, ainsi qu'en retrait des limites séparatives.
L'habitat de type individuel groupé sera de préférence implanté aux franges nord et est de l'îlot Renard Benoit. Cette typologie pourra s'implanter en limites séparatives des deux côtés, selon le schéma des orientations des typologies et hauteurs.
L'habitat de type intermédiaire sous forme de plots est principalement implanté au centre des îlots, au sein d'espaces de pleine terre végétalisés, de manière à ménager des vues lointaines.
Des reculs et retraits des constructions sont privilégiés selon les orientations figurant dans le zoom du secteur gare et ses abords, le long de certaines voies.
La distance entre deux constructions sur un même terrain est d'au moins D= Hf/2 en cas de façade comportant des baies secondaires en vis-à-vis. L'objectif est d'éviter les vis-à-vis directs entre pièces principales et pièces secondaires. Dans le cas où des baies principales sont en vis-à-vis, la distance privilégiée est d'au moins D=Hf. Au sein de l'ilot Renard Benoit (encadré par l'avenue de la gare, le bd Renard Benoit et la RD113), afin de préserver une continuité verte existante, une distance minimale d'environ 12m entre bâtiments sera privilégiée.

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

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

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

Implantations : la composition urbaine privilégiée consiste en une alternance de petits collectifs alignés sur la limite publique et de plots intermédiaires en recul d'au moins 5 m. Leur implantation favorisera la composition d'un front bâti fragmenté, permettant des vues vers les cœurs d'ilots végétalisés, sans créer un linéaire monotone dans le paysage urbain, selon le ZOOM du schéma des orientations.
Une distance d'environ 12m entre les constructions présentes sur un même terrain devra être privilégiée afin de ménager des vues vers le grand paysage, et de faciliter l'aménagement de liaisons douces et d'espaces végétalisés participant à la qualité du cadre de vie.

Hauteurs maximales des constructions privilégiées : Afin de faire le lien avec le tissu pavillonnaire à conforter au sud de ces îlots, on privilégiera des gabarits de constructions variés avec des hauteurs mesurées en niveau allant du R+2 à du R+3 avec des possibilités d'émergence ponctuelles en R+3+C. Au sein des espaces végétalisés constructibles au centre des îlots (tels que localisés dans le ZOOM du schéma des orientations), des hauteurs en R+2 seront privilégiées. Les deux derniers étages des constructions pourront être traités avec des retraits d'attique, ménageant des terrasses généreuses et jardinées.
La morphologie des éventuelles constructions nouvelles donnant sur la rue de la Vallée privilégiera des typologies individuelles avec hauteurs variées, avec des retraits d'attiques allant du R+1 au R+1+C pour assurer une transition douce avec les pavillons plus au sud.
Pour les bâtiments identifiés à préserver dans le ZOOM du schéma des orientations : cette orientation n'induit pas forcément une conservation stricte en l'état, des interventions ponctuelles peuvent être effectuées dès lors que l'implantation, la volumétrie générale et l'aspect dominant de la construction (matériaux, modénatures, coloris, rythme des ouvertures...) sont respectés.

La qualité paysagère et environnementale

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

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

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

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

Façades : Une attention particulière est attendue quant à la qualité de la composition des façades : limitation du nombre d'entrées de portes de garages ainsi que des locaux techniques pour les linéaires commerciaux à conforter, transparence des halls, etc... Les façades donnant sur le cours et la place de la gare devront être particulièrement qualitatives : cohérence et qualité des matériaux, ordonnancement.
La conception des bâtiments privilégiera les menuiseries extérieures en bois afin d'obtenir une unité et une cohérence à l'échelle du quartier.
D'une manière générale, les ouvertures en façades des pièces principales seront préférentiellement orientées en cœur de quartier ou cœur d'ilot. Il est recommandé de renforcer le volet protection acoustique des bâtiments proches de la voie ferrée et des routes départementales les objectifs souhaitables à l'intérieur des bâtiments étant limités à 35dB de jour et 30dB de nuit. Les niveaux de réduction acoustique recommandés en fonction des implantations des bâtiments et de la voie concernée sont les suivants :

	RD113	RD130	Voie ferrée	Entrée av.Gare/entrée Av. R.Benoit	Croisement RD113/RD130 et RD113 à

					l'ouest de la rue des Maraichers
Alignement	34-36dB	N/A	N/A	30,5-32dB	36-38dB
Retrait de 5m	32-34dB	N/A	N/A	30,5-32dB	34-36dB
Retrait de plus de 5m	30,5-32dB	32-34dB	34-36dB	30,5-32dB	34-36dB

D'une manière générale, il sera privilégié une écriture architecturale simple et sobre, avec des matériaux de qualité ou bio-sourcés. Il est notamment recommandé de rechercher au maximum une approche bas carbone dans le choix des matériaux constructifs et l'analyse de solutions de réemploi.

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

➢ **Qualité paysagère et écologique**

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

Insertion dans le grand paysage : Cette attention à la végétalisation est également essentielle à la qualité du tissu urbain et son intégration dans le grand paysage des coteaux de Seine. Dans la même logique, les opérations de constructions doivent participer à cet effort d'intégration paysagère. Afin de garantir un paysage urbain présentant une diversité de silhouettes bâties, les toitures terrasses jardinées et les toitures à pente seront autorisées.

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

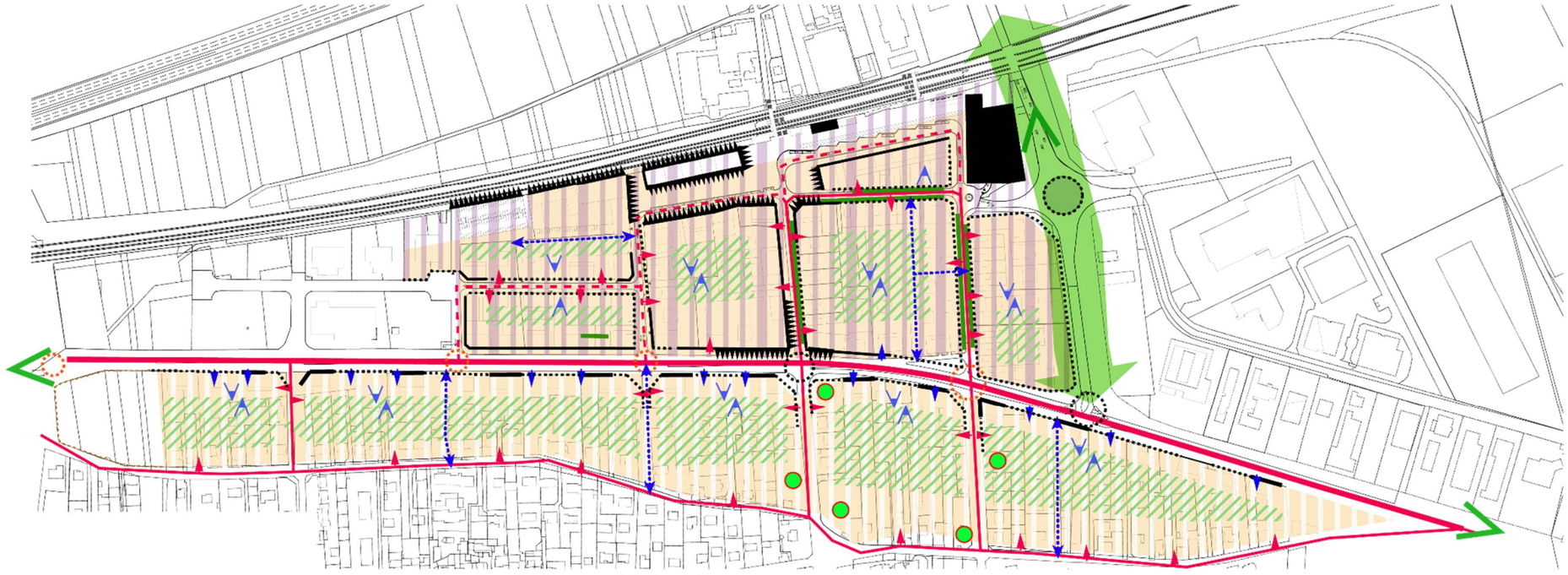
Continuité écologique : Les arbres plantés seront d'essences locales pouvant participer à la trame verte par la préservation de corridors écologiques ou d'habitat propice à la biodiversité**.** La majorité des essences employées sur les espaces végétalisés (toutes strates confondues) seront indigènes, de préférence peu demandeuses en eau et en entretien, et adaptées aux évolutions climatiques.
Les espaces végétalisés sont organisés de sorte à favoriser des continuités écologiques à l'échelle du quartier.
La continuité agricole et forestière matérialisée par le SDRIF à l'emplacement de la RD130 et de son passage au-dessus des infrastructures des voies ferrées et de l'A13 sera confortée par le projet par la préservation d'une bande végétalisée et arborée de part et d'autre de la RD130, support de biodiversité et mettant les logements à distance des nuisances de la voie.

Qualité environnementales et prévention des risques : gestion des eaux Le secteur de projet se situe à proximité des zones de captages d'eau, une attention particulière sera donc à porter, au sein des terrains privés et emprises publiques, à l'adaptation des usages aux potentielles pollutions des sols et aux revêtements de sols afin de ne pas polluer l'eau et le sol.
Au sein des terrains privés, il est recommandé de créer des dispositifs paysagers type noue pour une gestion des eaux pluviales à la parcelle. Il conviendra de privilégier la récupération et le traitement des eaux pluviales dans des bassins de captage et d'infiltration dans l'esprit de noues.
La fonctionnalisation des toitures non accessibles aux résidents est recommandée soit par l'installation de panneaux solaires ou photovoltaïques, soit par des toitures végétalisées. Les parkings ou bâtiments à usages commerciaux de plus de 500m2 d'emprise au sol devront favoriser une couverture de photovoltaïque de minimum 30% de la surface de leur toiture
Au sein de chaque parcelle, une attention sera portée au nivellement des sols des abords des constructions afin d'aménager des cheminements confortables et paysagers en préservant autant que possible des espaces de pleine terre.

.

ZOOM : Le secteur quartier gare et ses abords

Le secteur quartier gare et ses abords - schéma des orientations



Destination et vocation principale des espaces

- Secteur à dominante habitat
- Secteur mixte habitat et activités economiques
- Secteur à dominante activités économiques

Organisation et morphologie urbaine

- Alignement du front bâti
- Recul du front bâti de 5m minimum planté en pleine terre avec clotûre de 1,5 m de haut maximum en serrurerie, doublé d'une haie plantée
- Qualité architecturale
- Bâtiment existant à conserver
- Espaces végétalisés constructibles

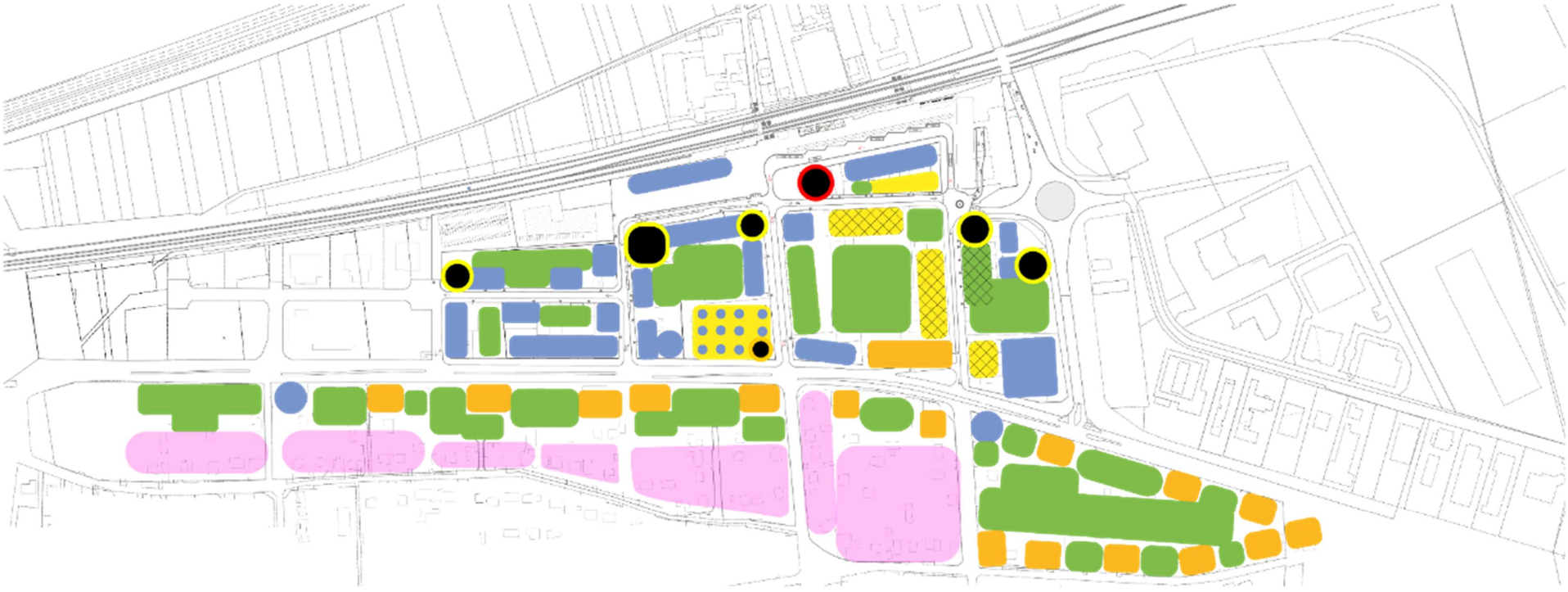
Organisation viaire et déplacements

- Voie existante
- Nouvelle voie à créer
- Liaison douce à créer
- Accès voiture
- Accès exclusivement pieton
- Carrefour à améliorer
- Carrefour à étudier
- Gare
- Parking Relais P+R

Qualité paysagères et environnementale

- Cône de vues à préserver
- Entrée de ville réaménagée
- Alignements d'arbres à préserver
- Continuité agricole et forestière (SDRIF)

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



Implantations des typologies bâties

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

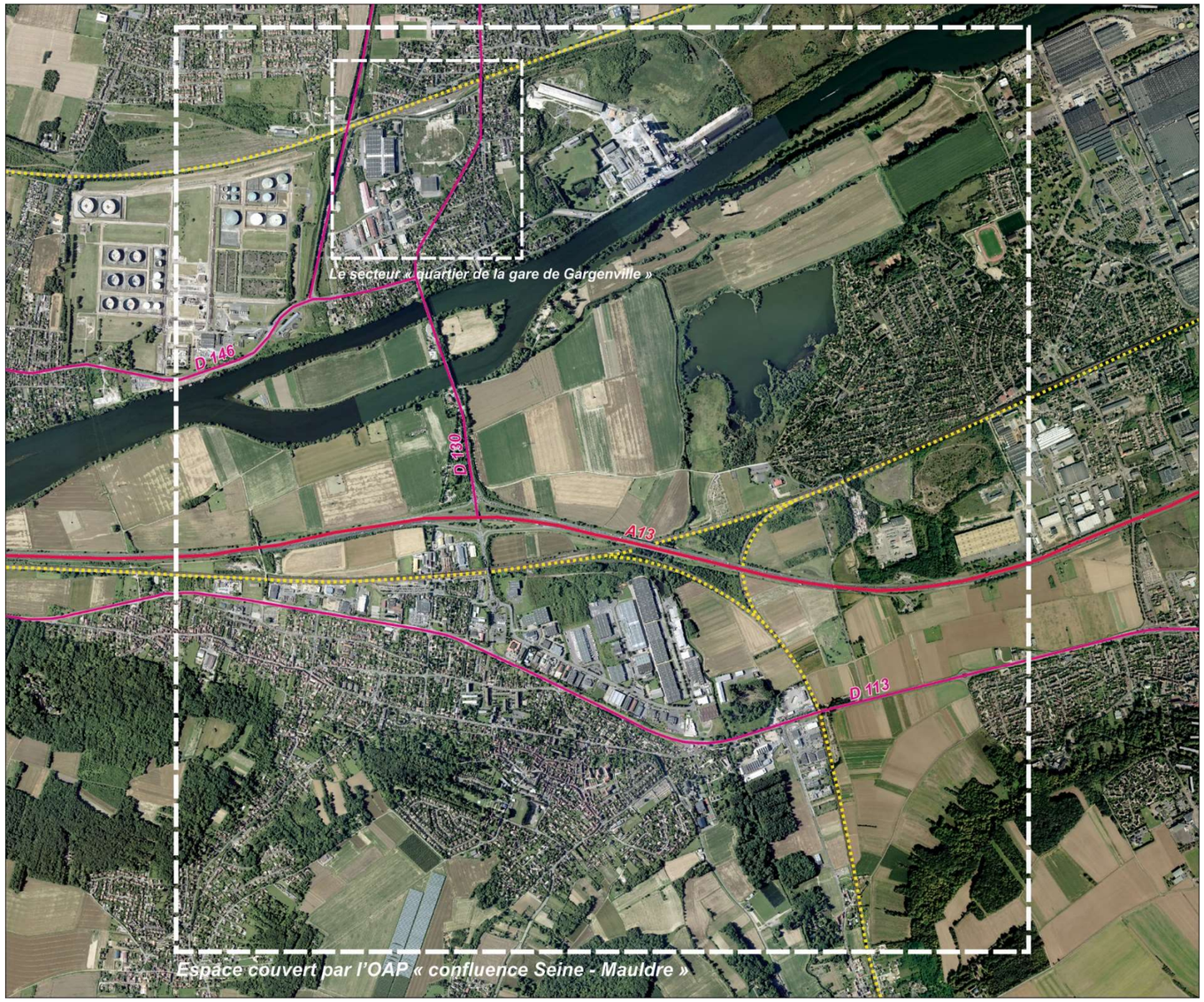
6 - LA CONFLUENCE SEINE-MAULDRE

La gare de Gargenville est située sur la ligne Paris-St-Lazare - Mantes-la-Jolie. Elle est desservie par les trains de la ligne de transilien J.

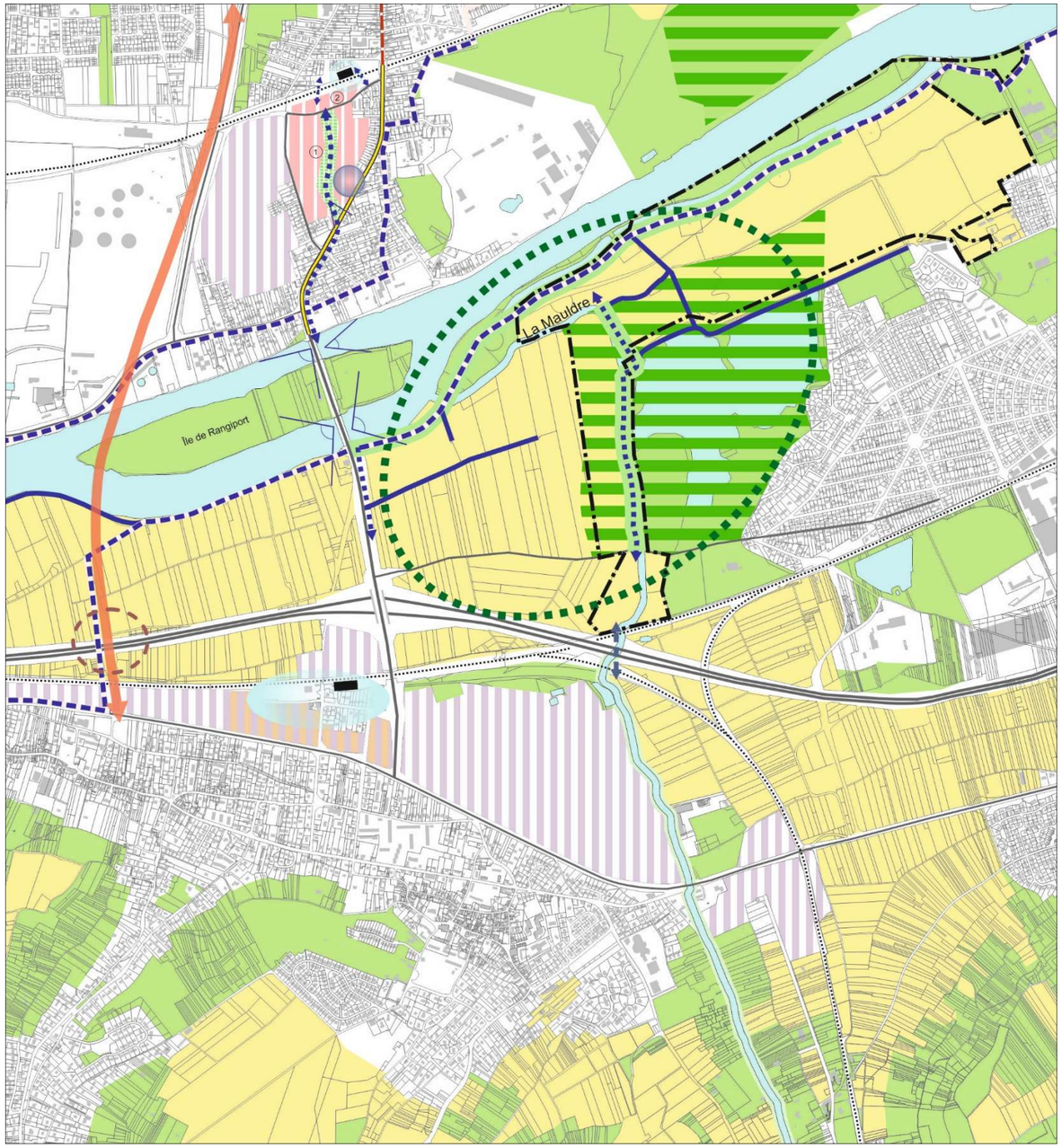
Plus à l'est, des espaces naturels et agricoles situés à la confluence de la Seine et la Mauldre offrent un cadre environnemental remarquable. Les espaces naturels inventoriés en ZNIEFF, constituent un réservoir biologique à préserver. L'ensemble est à valoriser, en prenant en compte la sensibilité du site et de la zone humide, qui sont à protéger.

À proximité de ce site se trouvent des puits de captage puisant l'eau dans une nappe phréatique par la Lyonnaise des Eaux, permettant d'approvisionner en eau potable environ 400000 Franciliens. Les eaux de la Seine et de la Mauldre servent également à irriguer les terres alentours.

Au sud de la gare, la reconversion de l'ancien site industriel Porcher prévoit l'aménagement d'un quartier mixte, à travers la réalisation de la ZAC des Hauts de Rangiport sur une superficie d'environ 10 ha. Ce programme générera une nouvelle centralité, profitable à l'ensemble de la ville, à condition qu'elle s'insère dans la logique de développement de la ville et plus largement, de la Confluence - Seine Mauldre. Les orientations définies ci-après ont pour objet d'accompagner le développement du quartier des Hauts de Rangiport, de conforter les centralités existantes dans leurs fonctionnalités et leurs usages et d'aménager les espaces naturels de la Confluence - Seine-Mauldre dans une logique d'équipement naturel, à vocation de loisirs, touristique et pédagogique.



LA CONFLUENCE SEINE - MAULDRE - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à conforter
- Axe urbain à renforcer (notamment dans sa dimension commerciale)
- Futur raccordement A13/RD28
- Système d'échange et de raccordement de la future liaison A13/RD28
- Liaison douce existante à conforter
- Liaison douce à créer
- Chemins de Seine
- Conforter les voies de circulation (cheminement doux et circulations agricoles)
- Voie ferrée
- Gare

Destination principale des espaces

- Activités économiques à conforter
- Secteur mixte habitat et activités économiques
- ① Sous-secteur de projet
  1 - Phase 1
  2 - Phase 2 (Mixte)

Morphologie urbaine

- Cône de vue
- Polarité commerciale à créer
- Centralité gare
- Projet de franchissement piéton à améliorer

Paysage et trame verte

- Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
- Plaine du bout du monde (Espace Naturel Sensible)
- Parc à créer (Les Hauts de Rangiport)
- "Parc" agricole et naturel à la confluence de la Seine et de la Mauldre
- Valorisation et intégration de la Mauldre et ses berges au projet de revalorisation de l'entrée de ville
- Espace naturel et zone humide à préserver
- Espace agricole

LA CONFLUENCE SEINE - MAULDRE - LES ORIENTATIONS

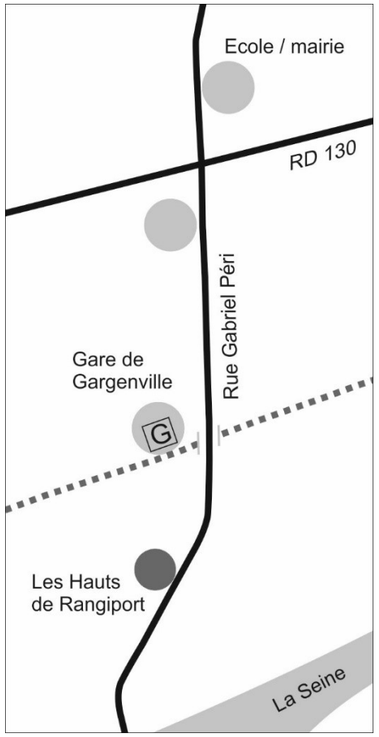
Les enjeux et l'intention du projet

Cette OAP a pour ambition d'aménager deux sites de projet (le sud du quartier gare et l'espace situé à la confluence de la Seine et de la Mauldre) et de créer du lien entre ces deux espaces.

Le premier site de projet correspond à l'aménagement du quartier gare de Gargenville. Ce nouveau quartier devant devenir la nouvelle centralité du sud de la ville, accueillera des logements collectifs, individuels, du commerce, de l'équipement et un parc central faisant office de poumon vert du projet. Le cheminement du parc central permettra de relier le sud du nouveau quartier au pied de la gare. L'aménagement d'une liaison douce offrant un accès direct à la gare éviterait aux habitants et autres usagers d'avoir à contourner le quartier par la rue Gabriel Péri. Cette nouvelle centralité est conçue dans un esprit de complémentarité aux autres centralités existantes, qui devront être confortées.

Le second site de projet est composé des espaces naturels et agricoles à la Confluence de la Seine et de la Mauldre. Une partie du site, composé uniquement d'espace naturel est protégé par une ZNIEFF. Il constitue un réservoir de biodiversité à préserver. Au-delà des qualités intrinsèques du site, il doit sa valeur environnementale à sa proximité aux bords de Seine, à son rapport avec la Mauldre qui le traverse et aux espaces agricoles qui le bordent. Cependant, la fragmentation des espaces qui le composent risque de remettre en cause ses qualités. Il y a donc un enjeu de recréer un vaste espace mettant en relation les éléments cités précédemment, qui pourrait prendre la forme d'un « agroparc » à vocation pédagogique et touristique.

Ces deux projets sont liés par l'aménagement de l'axe gare de Gargenville - gare d'Épône et plus particulièrement de la rue Gabriel Péri, prévu pour répondre aux besoins des utilisateurs, dont l'affluence devrait augmenter avec l'arrivée de la ligne du RER EOLE à Épône. Une liaison douce est à réaliser entre les deux gares pour permettre des déplacements plus sécurisés pour les populations utilisant des modes de déplacement doux. Les vues sur le grand paysage encadrant cette OAP sont à préserver et à développer. Les nouveaux aménagements piétons permettant de traverser la Seine pourront être agrémentés d'un ou plusieurs belvédères valorisant les percées visuelles offertes par le fleuve.



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie ferrée
- G Gare

Morphologie urbaine

- Centralité existante
- Nouvelle centralité

Les orientations par thème

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Le projet de ZAC des Hauts de Rangiport se réalisera en deux phases. La première est destinée à recevoir des programmes à dominante de logements, devant s'implanter principalement au nord et au sud-ouest de la ZAC. Le projet prévoit également la création d'une école, au sud de la voie traversante est-ouest. Une partie du secteur sud-est de la ZAC sera réservé à un programme mixte habitat, et commerces, constituant la polarité commerciale de cette nouvelle centralité. L'aménagement de cette polarité commerciale devra prendre en compte l'objectif de confortation des centralités existantes, en priorisant le développement d'une offre commerciale complémentaire.

Un large parc aménagé au sein de la ZAC constituera à la fois une liaison douce nord-sud et l'espace de respiration du quartier.

La seconde phase de l'aménagement de la ZAC correspond à l'aménagement des espaces au nord de la ZAC, tout le long des voies ferrées côté sud et à caractère plus mixte.

Au sud de la Seine, les terres agricoles pourront être intégrées au projet de constitution d'un « Agroparc », vaste espace naturel et agricole ayant vocation à recevoir du public.

L'organisation viaire et les déplacements

Afin de desservir le nouveau quartier de gare, des voies circulables traversantes seront à créer entre la rue Gabriel Péri et la rue de la Céramique. Des liaisons douces facilitant l'accès à la gare depuis l'emprise de la seconde phase du projet seront également à réaliser.

La rue Gabriel Péri devra être confortée dans sa fonction de desserte afin de mieux répondre aux besoins des utilisateurs et une liaison douce devra permettre les déplacements sécurisés vers le sud de la ville.

Les liaisons douces existantes aux alentours de la ZNIEFF et des terres agricoles devront être renforcées afin de permettre à la population de profiter de ce cadre paysager remarquable.

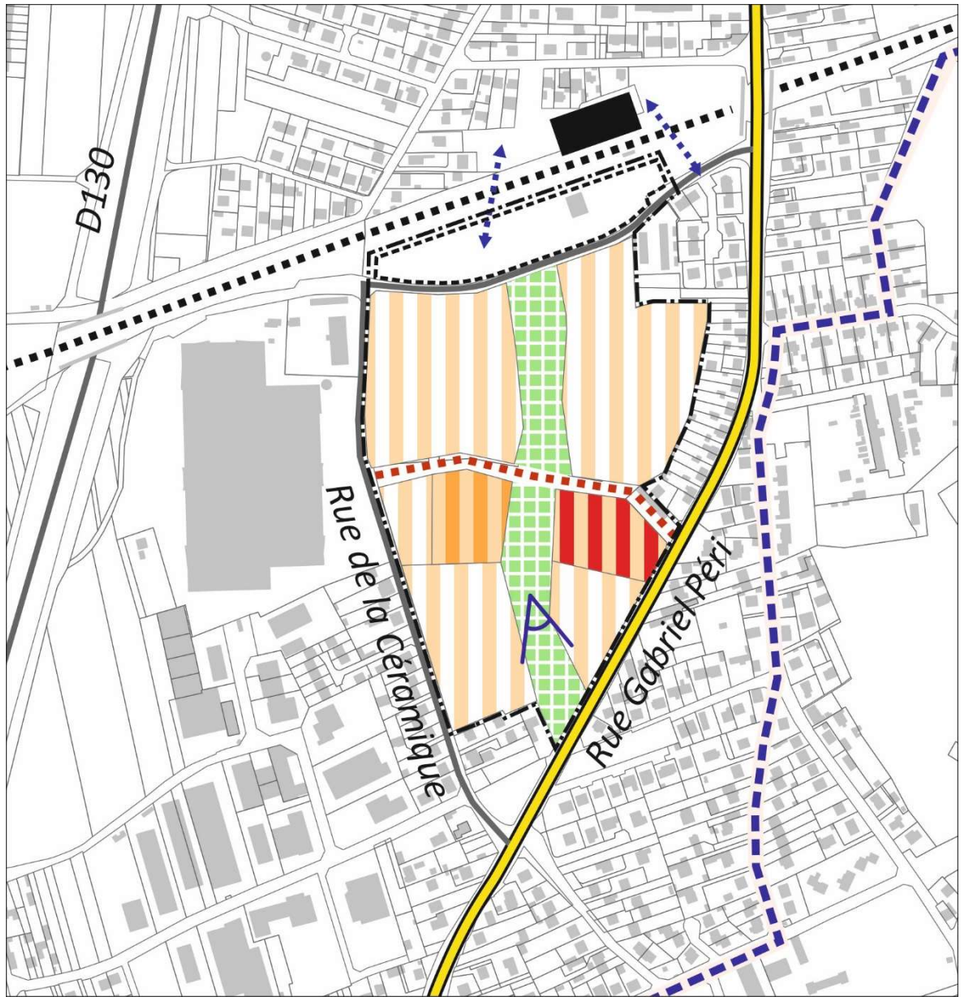
La qualité paysagère et environnementale

Le parc de la ZAC des Hauts de Rangiport offre un espace végétalisé dégagé avec une vue sur les coteaux au sud qui est à préserver.

La diversité de biotope marquant le paysage est une richesse métropolitaine à préserver de toute urbanisation. L'agroparc et la ZNIEFF sont deux espaces idéaux pour la préservation et la sensibilisation à la nature et devront être préservés et valorisés.

La richesse de la biocénose est à protéger en connectant les différents habitats entre eux, en créant un réseau de haies champêtres à base d'essences locales à proximité des espaces agricoles, en encourageant le passage à une agriculture raisonnée sur les terrains agricoles alentours pour protéger la ressource en eau et en diversifiant et renaturant les pieds de berges.

Le quartier de la gare de Gargenville



Périmètre OAP

Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Axe à conforter
- Liaison douce à créer
- Chemins de Seine
- Voie ferrée
- Gare

Morphologie urbaine

- Cône de vue
- Sous-secteur de projet (Phase 2)

Paysage et trame verte

- Parc urbain

Destination principale des espaces

- Secteur mixte à dominante habitat
- Secteur mixte habitat, équipement scolaire
- Secteur mixte, habitats et commerces

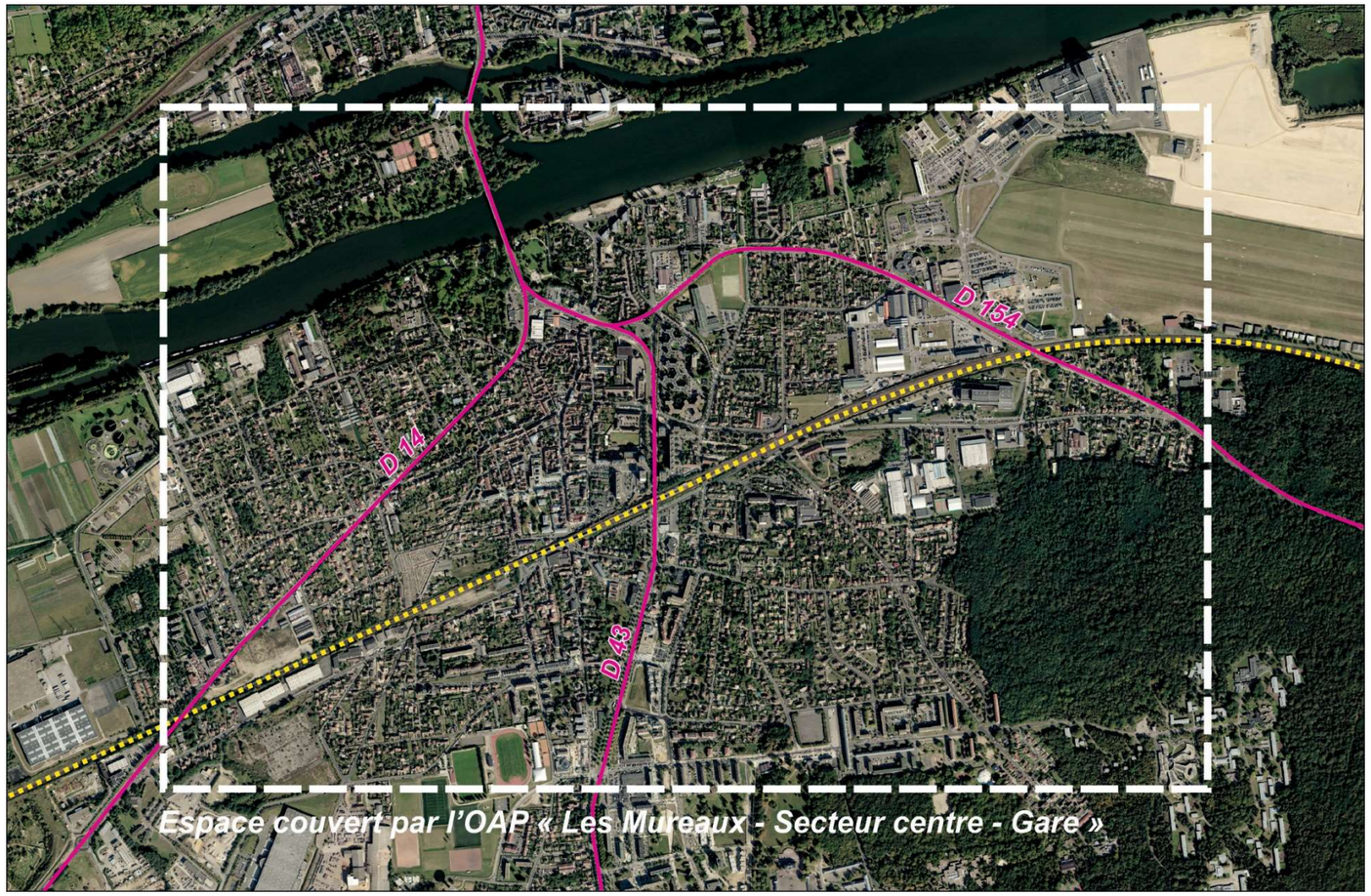
7 - LES MUREAUX - SECTEUR CENTRE - GARE

Le quartier Seine centre-gare, situé sur la partie nord de la ville des Mureaux est caractérisé par la présence de la gare, du centre ancien ainsi que par la proximité à la Seine. La ville a connu une croissance forte entre 1950 et 1980 passant d'environ 5000 habitants à plus de 30000 habitants sur cette période de 30 ans, amenant à une extension rapide de la ville vers le sud.

La ville qui était centrée sur la rue Paul Doumer a dû se réorganiser avec l'arrivée de cette nouvelle population. Afin de répondre aux besoins nouveaux en termes de déplacements, la route départementale 43 a été réalisée permettant de traverser la ville dans son axe nord-sud plus facilement grâce à son redimensionnement. Aujourd'hui, environ 25000 véhicules empruntent cette voie chaque jour faisant de cette route la voie principale de la ville.

La centralité anciennement tournée vers la rue Paul Doumer doit se réorganiser sur la nouvelle voie centrale. Un certain nombre d'équipements lui tournant le dos autrefois ont été repositionnés en façade avec un parvis public afin d'améliorer le lien avec l'avenue Paul Raoult (RD43).

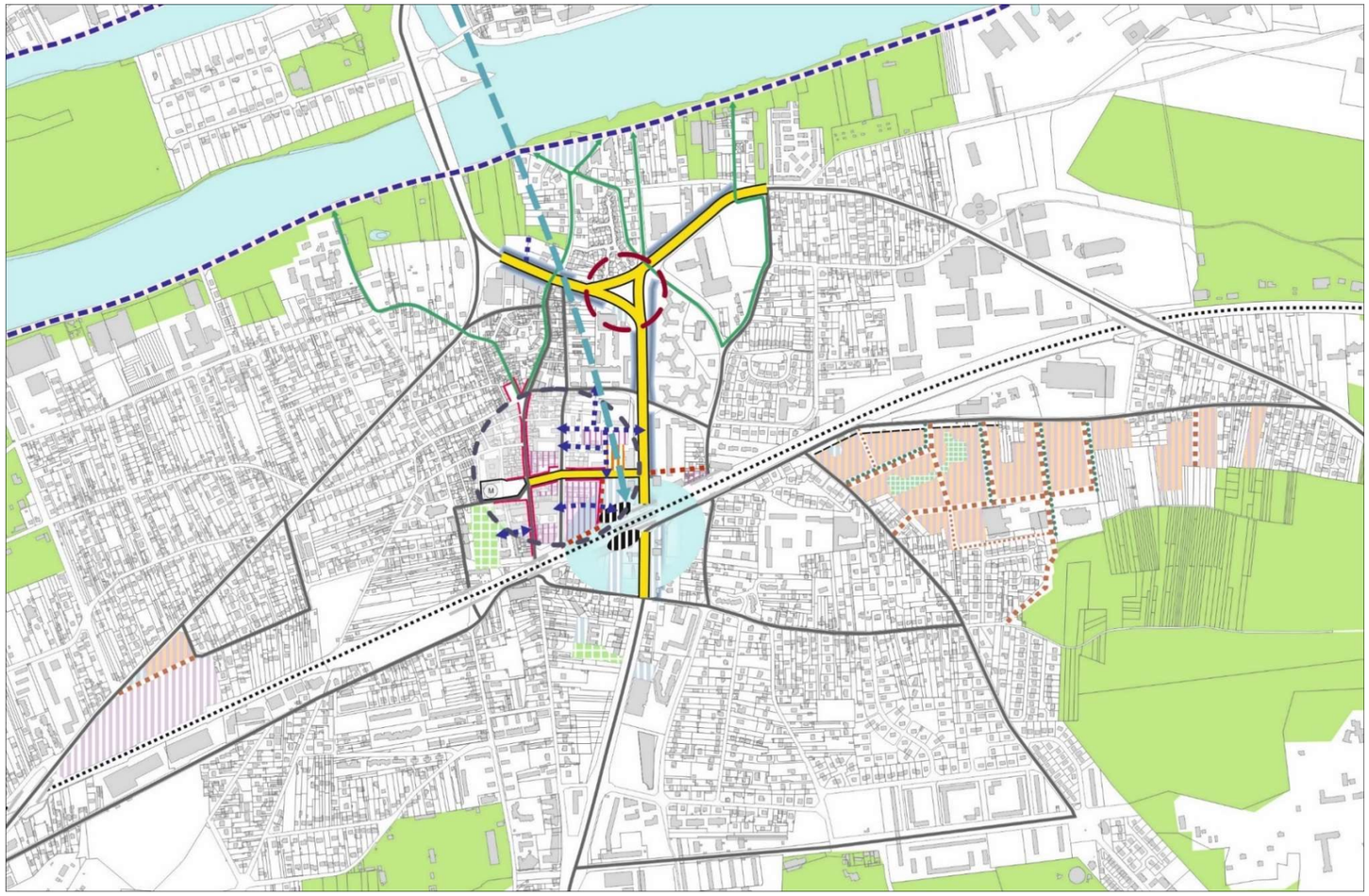
Le prolongement de la ligne de RER E (projet ÉOLE), prévue à l'horizon 2024 jusqu'à Mantes-la-Jolie améliorera l'accessibilité à la métropole francilienne et à la capitale en desservant de nouvelles gares telles que La Défense ou Porte Maillot, dessertes stratégiques par leur connexion au reste du réseau 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 Les Mureaux et Paris-St-Lazare reste 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.



Ainsi un travail reste à entreprendre sur :

- Le quartier de gare, pour le renouveler et le mailler au centre-ville et générer une polarité dimensionnée à la taille des flux de voyageurs ;
- La Seine afin de redonner plus de visibilité et tirer parti de son potentiel paysager, de détente et de loisirs ;
- Le segment nord de la RD43 dans une valorisation coordonnée de l'espace public et des bords de voies afin de faire de cet axe un boulevard urbain ;
- La partie sud du centre-ville grâce au potentiel de renouvellement urbain et de recomposition foncière.

LES MUREAUX - SECTEUR CENTRE - GARE - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Voie à requalifier
- Liaison douce existante
- Liaison douce à créer
- Chemins de Seine
- Voie ferrée
- Projet de TCSP (télécabine)
- Centralité gare (pôle multimodal)
- Projet d'amélioration de l'intersection
- Liaison paysagère vers la Seine

Destination et vocation principale des espaces

- Activité économique à créer
- Tissu économique à mutation progressive vers une zone mixte peu dense habitat/activité économique (R+2 avec émergence possible R+4 sur 25% maximum de l'emprise de la surface construite)
- Espace public structurant à créer et à pacifier
- Site privilégié pour l'implantation d'un équipement public à vocation culturelle
- Recomposition foncière et renouvellement urbain
- M Mairie
- Requalification du bâtiment gare

Morphologie urbaine

- Recul d'alignement
- Façade urbaine sur la RD 43 et RD 154 à valoriser
- Favoriser et conforter les rez-de-chaussée actif
- Centralité à conforter

Trame verte et paysage

- Parc et plantations à preserver
- Alignement d'arbres à créer
- Espace naturel

LES MUREAUX - SECTEUR CENTRE - GARE - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

Le réaménagement du secteur Seine Centre gare a vocation à créer un centre urbain dimensionné à l'échelle de la ville des Mureaux en développant le centre-ville existant vers la RD43 pour élargir son rayonnement et consolider son offre commerciale, tout en ouvrant la gare sur le centre villageois et le sud. La face sud de ce nouveau pôle d'échange multimodal sera conçue comme véritable adresse de la gare, visible et attractive. Le projet vise également à retrouver le lien entre le centre-ville et la Seine, impliquant notamment la requalification des espaces publics de la RD43 et de ses bordures.

Le secteur d'activités situé en entrée de ville est, composé d'une friche (ancienne scierie Coutin) et de locaux d'entreprises, de par la superficie de ses emprises, sa proximité au quartier de gare et sa situation en continuité du tissu urbain constitué sera certainement appelé à évoluer dans sa vocation. Dans un souci d'équilibre du développement résidentiel à l'échelle de la commune, la possible mutation de ce secteur est encadrée par les orientations graphiques et écrites déclinées ci-après. Le développement et la restructuration du centre-ville élargi restent prioritaires au regard de l'évolution potentielle de ce secteur.

Le secteur d'activités situé à l'ouest de la commune sera majoritairement conforté dans sa vocation économique. Cependant, la partie nord du secteur pourra être amenée à muter vers une vocation mixte admettant une programmation en logement.

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

<u>Aménagement d'un pôle gare dimensionné à l'échelle de la ville</u>

- Création d'un pôle d'échange multimodal combinant des aménagements assurant des déplacements confortables et sécurisés aux piétons et cycles et la création d'une offre en stationnement pratique et sécurisée pour les cycles ;
- Relocalisation et aménagement d'une place accueillant la gare routière au sud, afin de faciliter les trajets en transports en commun et leur articulation avec les autres modes de déplacements, dont le projet de transport collectif assurant la liaison avec Meulan ;
- Création d'une véritable adresse « gare » au sud par la réalisation d'un bâtiment voyageurs confortable et agrémenté d'une offre d'activités et de services. ;
- Aménagement des liaisons nord-sud à l'intérieur du pôle d'échanges pour un franchissement optimisé et confortable des voies ferrées.
- Recomposition foncière et renouvellement urbain impliquant des créations de logements

<u>Etendre le centre-ville sur la gare pour un centre urbain attractif</u>

- Renouvellement urbain du site « gare » par démolition, reconstruction et création de logements
- Intensification de l'urbanisation optimisée ;
- Restructuration de la place de la gare comme espace public fonctionnel accueillant notamment le marché du centre-ville.
- Démolition d'un immeuble pour ouvrir vers le nord et les écoles ;
- Recomposition foncière et renouvellement urbain par densification des cœurs d'îlot, création de 50-60 logements ;
- Restructuration du patrimoine ICF La Sablière
- Démolition partielle d'une barre d'immeuble ;

<u>Densification de l'armature des espaces publics</u>

- Faciliter les déplacements en centre-ville ;
- Décloisonner les espaces constitutifs du futur pôle gare ;
- Connecter le centre-ville des Mureaux à ses bords de Seine.

<u>Accompagner l'évolution des secteurs d'activités</u>

Les secteurs est et ouest constituent des tissus économiques à mutation progressive en zone mixte peu dense : R+2 avec émergence possible R+4, sur 25% maximum de l'emprise de la surface construite.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Plusieurs îlots seront restructurés afin de renouveler l'offre en logement. Certains îlots pourront accueillir des programmes mixtes, avec des rez-de-chaussée actifs accueillant commerces ou services, créant ainsi des séquences d'espace public animées depuis le pôle gare vers le centre-ville existant.

En parallèle de l'animation commerciale, la restructuration des îlots au nord de la gare constituera une opportunité pour recomposer et renouveler le site. Le foncier libéré par les aménagements pourrait également permettre l'implantation d'un équipement culturel.

Au sein des secteurs est et ouest les nouvelles constructions respecteront une hauteur générale de R+2, correspondant à des habitats de type individuel ou intermédiaire, avec des émergences ponctuelles en R+4 (petit collectif sur la rue Curie sur le secteur Coutin par exemple).

Le secteur Coutin pourra accueillir des opérations de mutation des îlots avec la réalisation d'une densité résidentielle nette de 45 logements par hectare. Cette densité sera réalisée au prorata des surfaces de foncier valorisé hors espaces publics.

Des services en rez-de-chaussée, des commerces, des équipements pourront être réalisés en proportion réduite et en lien avec l'échelle du quartier et sans concurrence avec le centre-ville.

Le secteur ouest sera conforté dans sa vocation économique avec la création d'un tissu d'activités en partie sud du secteur. La partie nord admet une programmation mixte d'une densité résidentielle nette de 45 logements par hectare. Cette densité sera réalisée au prorata des surfaces de foncier valorisé hors espaces publics.

L'organisation viaire et les déplacements

La recomposition piétonne des îlots visés par le renouvellement urbain permettra de créer de nouvelles voies de circulation améliorant les déplacements dans le secteur en centre-ville, en particulier autour du pôle gare :

- Entre l'avenue Paul Raoult (RD43) et le boulevard Victor Hugo. Sur cet axe qui rend l'îlot 1 traversant d'ouest en est, émergent deux nouvelles rues reliant la rue Dunant au sud à la rue Madeleine Roch au nord ;
- Entre rue Henri Dunant au nord et le Boulevard Victor Hugo ;
- Entre l'avenue Paul Raoult et la rue Madeleine Roch, à long terme ;
- Entre l'avenue Paul Raoult et la rue de Poissy.

Contribuant au renforcement de l'attractivité du centre-ville incluant le pôle gare, des liaisons piétonnes seront créées pour compléter le maillage existant :

Deux voies piétonnes permettant de rejoindre les îlots situés au nord de la gare depuis le boulevard Victor Hugo ;

Une voie depuis la rue Paul Doumer vers le parc Jean Vauzelle, ouvrant un nouvel accès au parc depuis la rue principale commerçante du centre-ville ;

Une voie le long de l'avenue Jean Jaurès, depuis le franchissement issu de la rue Paul Doumer, jusqu'à l'avenue Paul Raoult (RD43) permettant de rejoindre l'entrée sud de la gare.

Les espaces publics le long de l'avenue Paul Raoult (RD43), de la rue Ampère (RD154) et des rues Henri Dunant et Jean Monnet feront l'objet d'une requalification pour offrir des espaces de circulations agréables en centre-ville et entre la gare et la Seine. Cette requalification comprend la pacification du carrefour entre la RD43 et la RD154.

L'offre en stationnement résidentiel des opérations de renouvellement urbain sur les secteurs ciblés pourra être mutualisée en tout ou partie dans les espaces dédiés au stationnement voyageur.

La qualité paysagère et environnementale

Un ensemble de connexions identifiées au schéma, issues du nord du centre-ville, seront requalifiées comme autant de liaisons paysagères facilement praticables à pied pour rejoindre les bords de Seine aménagés en espaces naturels de loisirs.

Les vues existantes depuis les berges de Seine aménagées sont à préserver.

8 - LES MUREAUX - ENTRÉE SUD - MUSICIENS ET LA PLAINE DE BOUAFLE

Le quartier Entrée sud - Musiciens est situé sur la partie sud de la ville des Mureaux. La ville a connu une croissance forte entre 1950 et 1980 passant d'environ 5000 habitants à plus de 30000 habitants sur cette période de 30 ans, amenant à une extension rapide de la ville vers le sud.

Afin de répondre à cette forte hausse de la population, le quartier des musiciens a été réalisé. Ce quartier de grands ensembles, a fait l'objet de plusieurs projets de renouvellement urbain conventionnés par l'ANRU (Agence Nationale de Renouvellement Urbain) qui ont permis d'améliorer le cadre de vie de ce quartier qui accueille près de la moitié de la population de la ville. La réalisation de l'écoquartier Molière a permis d'offrir aux habitants un quartier de qualité où la proportion d'espaces végétalisés est importante. Réalisée le long du parc Molière faisant office d'axe central pour ce nouveau quartier, la partie sud des Mureaux profite d'espaces verts mis en réseau permettant ainsi de rejoindre la gare, le centre ancien et les berges en profitant d'un cadre paysager remarquable.

La proximité du quartier avec le parc du Sautour et le parc de Bècheville complète cette offre en espaces paysagers où la pratique de sports et de loisirs y est agréable.

Cependant, l'aménagement de ce quartier n'est pas achevé et il est maintenant important de valoriser l'ensemble des travaux réalisés. Leur poursuite doit permettre le développement d'une mixité des produits immobiliers dans ce secteur afin d'accueillir des populations diverses et de favoriser le parcours résidentiel.

La Côte d'Envie, partie intégrante du coteau de Seine, est une belle étendue agricole -céréalière et maraîchère- jalonnée de bois qui pénètre profondément au sein des Mureaux, procurant à la commune, à proximité du centre, un vaste débouché « naturel » vers le sud. En limite communale et de la Côte d'Envie sont parallèlement localisées les activités du secteur des Garennes et de sites diffus, en cours d'extension et en attente de leur raccordement par la future rue Bérégovoy.

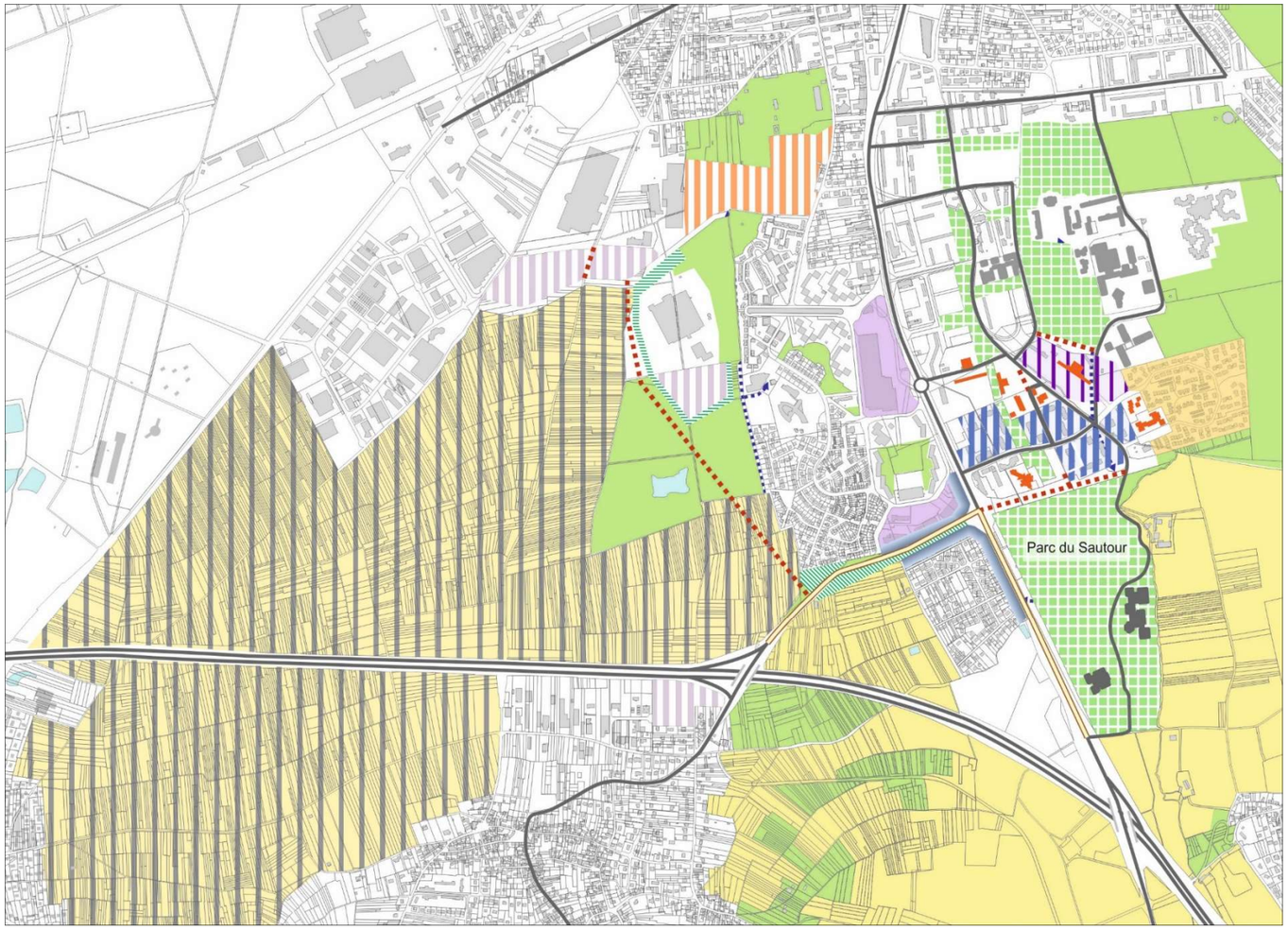
La particularité paysagère et économique (agricole) de la Côte d'Envie apparait comme un élément majeur de qualification du paysage de cette future entrée de ville structurante pour la ville des Mureaux. Cette relation au paysage est de surcroit une des « valeurs » que la ville doit protéger et valoriser dans le cadre de ses objectifs de développement résidentiel.

La configuration exceptionnelle de la Côte d'Envie, adressée sur deux échangeurs, à la croisée des communes des Mureaux, de Bouafle et de Flins suppose un projet paysager et économique d'envergure dont l'échelle et la gouvernance sont de dimension intercommunale.



Espace couvert par l'OAP « Les Mureaux - Entrée Sud - Musiciens et la plaine de Bouafle»

LES MUREAUX - ENTRÉE SUD - MUSICIENS ET LA PLAINE DE BOUAFLE - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Voie structurante à valoriser
- Liaison douce à valoriser

Destination principale des espaces

- Zone de développement économique à créer, requalifier ou valoriser
- Pôle Léo Lagrange (Équipement polyvalent à vocation scolaire ouvert sur le futur Parc des Sports)
- Aménagement d'un pôle scolaire unique ou multisite (renouvellement des équipements)
- Patrimoine immobilier faisant l'objet d'une étude du protocole de préfiguration NPNRU
- Restructuration du secteur commercial

Morphologie urbaine

- Façade urbaine à valoriser
- Confortation du tissu pavillonnaire dans un effort de restructuration de l'ensemble du tissu urbain
- Urbanisation des côteaux

Trame verte et paysage

- Espaces verts en réseau
- Traitement paysager
- Côte d'Envie comme paysage à protéger
- Espace agricole
- Espace naturel

LES MUREAUX - ENTRÉE SUD - MUSICIENS ET LA PLAINE DE BOUAFLE - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

Les orientations déclinées ci-après doivent conduire à opérer un renouvellement urbain en lien avec la qualité des parcs et du paysage, à améliorer la qualité des espaces vécus et habités du quartier des Musiciens et à en renforcer l'attractivité.

Ces orientations répondent aux objectifs suivants :

- Amorcer la mise en réseau des parcs et espaces naturels dépassant les limites communales ;
- Installer le parc du Sautour comme équipement territorial pour les villages voisins et les quartiers sud, entre le parc Molière, le parc de Bècheville et la campagne agricole ;
- Faire émerger une centralité à l'échelle des fragments autour de Sautour ;
- Renouveler le tissu urbain « Bas Vigne Blanche » dans une recomposition d'ensemble incluant les abords du parc de Sautour ;
- Transformer le « Haut Vigne Blanche » – Apremont en coteau habité, contribuant à la diversification de l'offre en logements.

En complément des autres grands sites d'ouverture paysagère identifiés à l'échelle de la commune (Seine, Bècheville, Sautour), dans cette configuration exceptionnelle mais aujourd'hui confuse, le site de la Côte d'Envie suggère un projet intercommunal de long terme combinant valeur paysagère et développement urbain et économique avec pour objectifs :

- Renforcer le développement économique tout en préservant la plaine agricole comme élément paysager central de la Côte d'Envie et en valorisant la limite de ville. Contenir en particulier les urbanisations d'activités au Nord de la voie Bérégovoy et à l'Est des lignes électriques ;
- Préserver un accès à la Côte d'Envie et au bois des Remises pour toute la ville (objectifs paysagers et environnementaux) et pour les quartiers avoisinants (Grand Ouest, la bordure de ville au quotidien). Inscrire les cheminements doux articulés aux grands éléments de paysage ;
- A terme inscrire une voie de liaison de la RD44 à la rue Bérégovoy sous les lignes à haute tension en tant que lien de la zone économique au double-échangeur est Mureaux.

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

Recomposition des espaces vécus

Briser la barrière des équipements est-ouest

Certains équipements scolaires pourraient être supprimés au profit d'une optimisation de l'offre scolaire, induite par le réaménagement d'équipements existants dans la poursuite de la stratégie communale des « pôle thématiques » (Molières et Léo Lagrange).

Le besoin de deux groupes scolaires de 18 classes maximum pourrait être assuré :

- D'une part, par la création d'une cité scolaire complète avec gymnase et restaurant, adossée au nouveau parc et dédiée à l'écologie ;
- D'autre part, par l'aménagement du pôle Ravel élargit à la crèche Louise Michel et à la salle de quartier, dédié au sport et situé entre Apremont et la nouvelle centralité des Musiciens reconfigurés, à proximité du parc Sautour.

La nouvelle centralité pourrait idéalement s'implanter comme « centre de gravité » à l'entrée nord du Parc Sautour ou comme « carrefour des quartiers » sur l'îlot « Debussy ».

Le « point de vue » commercial doit être relocalisé, préférentiellement au niveau du giratoire « Europe – rue du Parc ».

Conforter l'offre en commerces

Le secteur commercial existant à l'ouest de l'avenue de l'Europe sera conforté dans sa vocation commerciale.

Recomposition et restructuration des espaces habités

Réhabiliter le parc de logements existant

Des actions de réhabilitation et de restructuration du patrimoine des bailleurs seront mises en œuvre dans le cadre du programme de renouvellement urbain du secteur Entrée sud- Musiciens pour une amélioration de l'offre résidentielle.

Ouvrir le tissu pavillonnaire

Le développement d'une offre en logements sur le coteau, diversifiée et adaptée au marché immobilier et au contexte urbain, créera le lien entre le quartier pavillonnaire à l'est et le tissu plus dense au nord.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Ouvrir le tissu pavillonnaire

Création d'une offre de logement diversifiée, associée à des démolitions nécessaires pour déverrouiller l'accès au coteau et Apremont.

L'organisation viaire et les déplacements

La rue du Parc, créée en parallèle de la rue Louis Blériot et éventuellement prolongée vers l'est, est pensée comme une liaison sud Mureaux pouvant devenir à plus long terme une liaison Bazincourt-Verneuil. Offrant un accès direct au Parc du Sautour, elle est conçue comme une limite positive et constitue une adresse du quartier sur le giratoire d'entrée de ville. Elle suivra un tracé sinueux au plus proche de l'existant et en lien avec la géométrie des Musiciens. Le parc pourra donner sur un parvis, espace public large et équipé, directement connecté à la rue du Parc.

La création de liaisons nord-sud en les quartiers des Musiciens et de la Vigne Blanche, contribuerait à renforcer la cohésion territoriale.

Un cheminement doux traversant le parc du Sautour sera créé depuis la RD43 mise en valeur, jusqu'à la rue Salvador Allende longeant le Lycée François Vaillon et ses équipements sportifs.

Une grande liaison douce sera aménagée le long de la rue Albert Thomas, depuis le carrefour au sud de la voie pour rejoindre le château de Bècheville.

La qualité paysagère et environnementale

Atout majeur du site, le parc du Sautour constitue à la fois un levier de recomposition du quartier des Musiciens, de mise en valeur de l'entrée de ville sud des Mureaux et de renforcement de l'attractivité du site au-delà des limites communales.

L'entrée nord du parc pourra donner sur un parvis équipé grâce au remodelage de la butte, ouvrant les perspectives visuelles. L'étang deviendra plus visible et le ru d'Orgeval sera valorisé par un ensemble de traitements paysagés.

Les parcs de Bècheville, Molière et Sautour seront mis en relation grâce aux traitements paysagers intégrés à l'aménagement des différentes liaisons douces.

La mise en valeur de la RD43 viendra compléter ces aménagements pour améliorer les qualités esthétique et fonctionnelle de l'entrée de ville sud des Mureaux.

La côte d'Envie, intégrée au réseau d'espaces naturels communal, sera préservée et confortée dans ses vocations agricole et naturelle comme atout paysager et environnemental de dimension intercommunale

.

9 - LE SECTEUR DES AULNES

Le secteur des Aulnes se situe à cheval sur les communes de Meulan-en-Yvelines, Hardricourt, Tessancourt et Gaillon-sur-Montcient. Au débouché des petites vallées de la Montcient et de l'Aubette, un large sillon s'est creusé, marquant une profonde coupure entre les Monts de l'Hautil et les plateaux d'Hardricourt et de Mézy. Si sa situation géographique, à l'intersection de trois communes, a conduit à des juxtapositions de tissus urbains très divers et peu harmonieux, la redécouverte et la mise en valeur des deux rus traversant ces espaces (La Montcient et l'Aubette), devrait leur redonner une cohérence et une lisibilité : débusage, cheminements doux, paysagements et architectures adaptées, permettront de connecter et relier ces espaces actuellement dissociés.

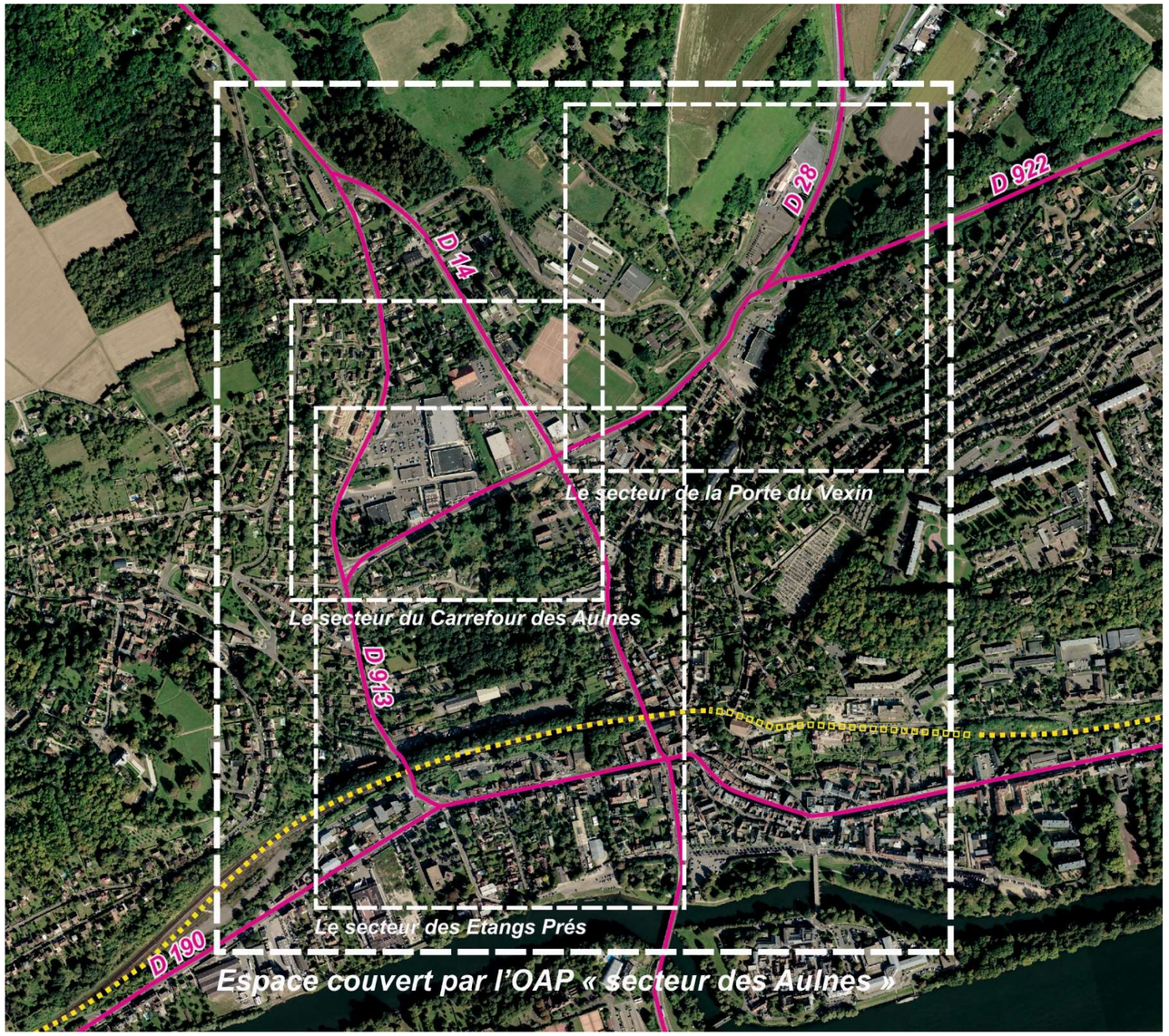
Le secteur des Aulnes est tout entier centré sur ce site carrefour, première étape sur la route du Vexin et entrée de la CU depuis Cergy Pontoise et l'A15. Il intègre l'un des ponts les plus important de la Vallée de la Seine. Ce point de passage permet, depuis l'A13 Paris-Rouen et la plaine des Mureaux de rejoindre Magny en Vexin (RD 913), Beauvais, Cergy-Pontoise (RD 28, RD 922) et de l'A15, sans oublier la grande liaison de rive droite Poissy-Saint-Germain-en-Laye-Mantes (RD190).

Cette situation géographique en fait une tête de pont entre :

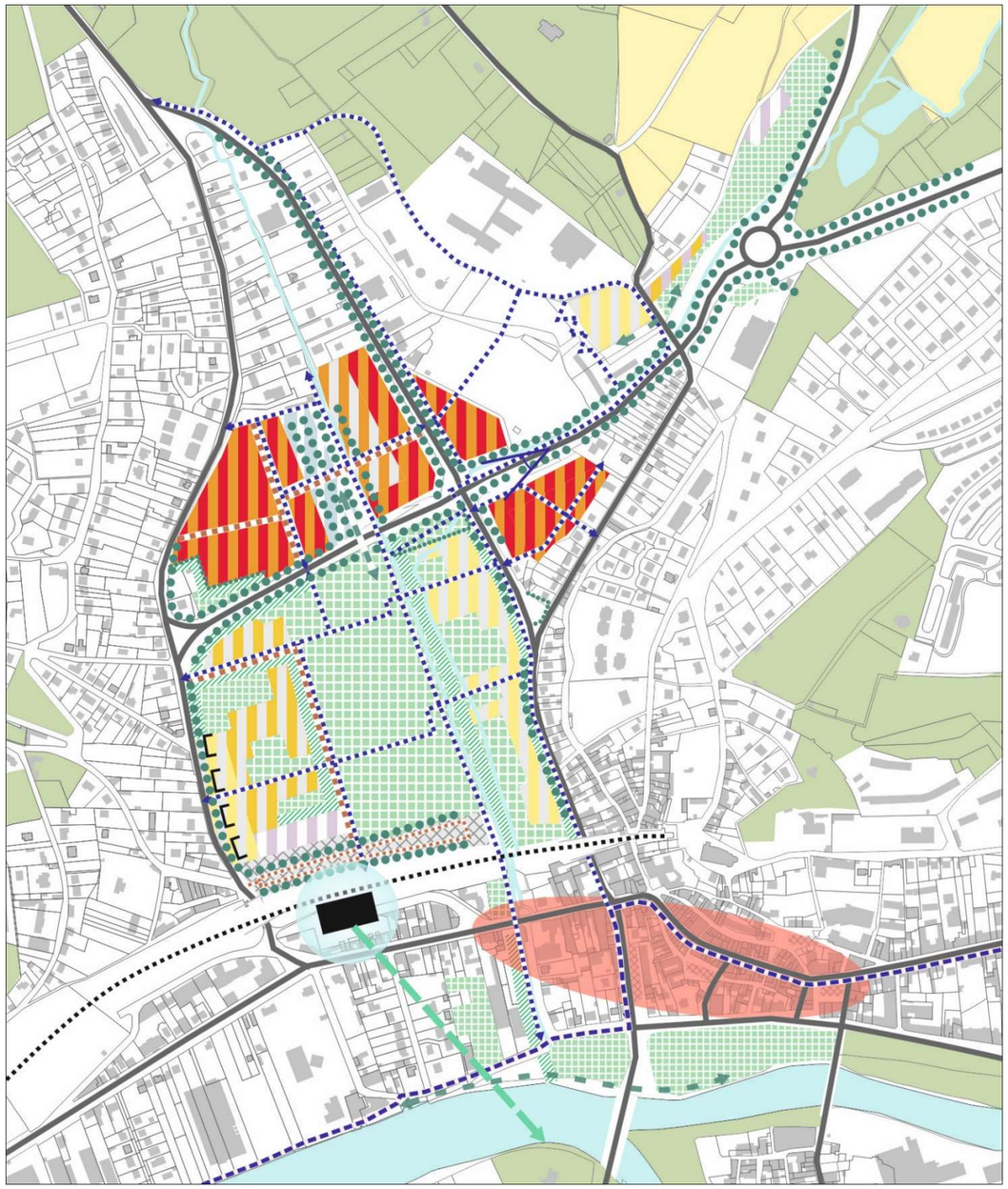
- Au nord-ouest, les coteaux d'Hardricourt ;
- Au nord-est et au centre, l'extrémité de la colline où s'est établi Meulan ;
- Au sud, l'agglomération très étendue des Mureaux au-delà de l'île Belle et de l'île du Fort.

Les enjeux identifiés :

- La Montcient et l'Aubette, des ressources naturelles aujourd'hui imperceptibles, support d'une histoire et d'un lien ville nature à retrouver ;
- Des problématiques de circulation, d'accessibilité et de conflits d'usages ;
- Un manque de lisibilité et de cohérence urbaine et architecturale.



LE SECTEUR DES AULNES - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Liaison douce à créer ou à restructurer
- Chemins de Seine
- Voie ferrée
- Gare
- Principe de transport entre Les Mureaux et Meulan-Hardricourt
- Parc de stationnement

Destination et vocation principale des espaces

- Renouvellement du bâti ancien en habitat peu dense (en recul à R+1+C)
- Parc habité (immeubles en plots en R+2+C avec des émergences possibles et nombreuses percées visuelles)
- Habitat dense R+3+C
- Développement d'un quartier mixte (RDC commerciaux et activités/logements dans les étages supérieurs)
- Secteur mixte habitat/activités
- Activités économiques
- Place public et parc de stationnement

Organisation et morphologie urbaine

- Conforter la polarité commerciale du centre-ville
- Centralité gare (pôle multimodal)
- Porosité du front bâti, longueur de façade limitée à 15m

Patrimoine, paysage et trame verte

- Espace vert à créer ou à requalifier
- Frange paysagère
- Trame paysagère structurante à préserver
- Alignement d'arbres à préserver ou continuité paysagère à créer
- Cône de vue
- Espace agricole
- Espace vert et naturel

LE SECTEUR DES AULNES-LES ORIENTATIONS

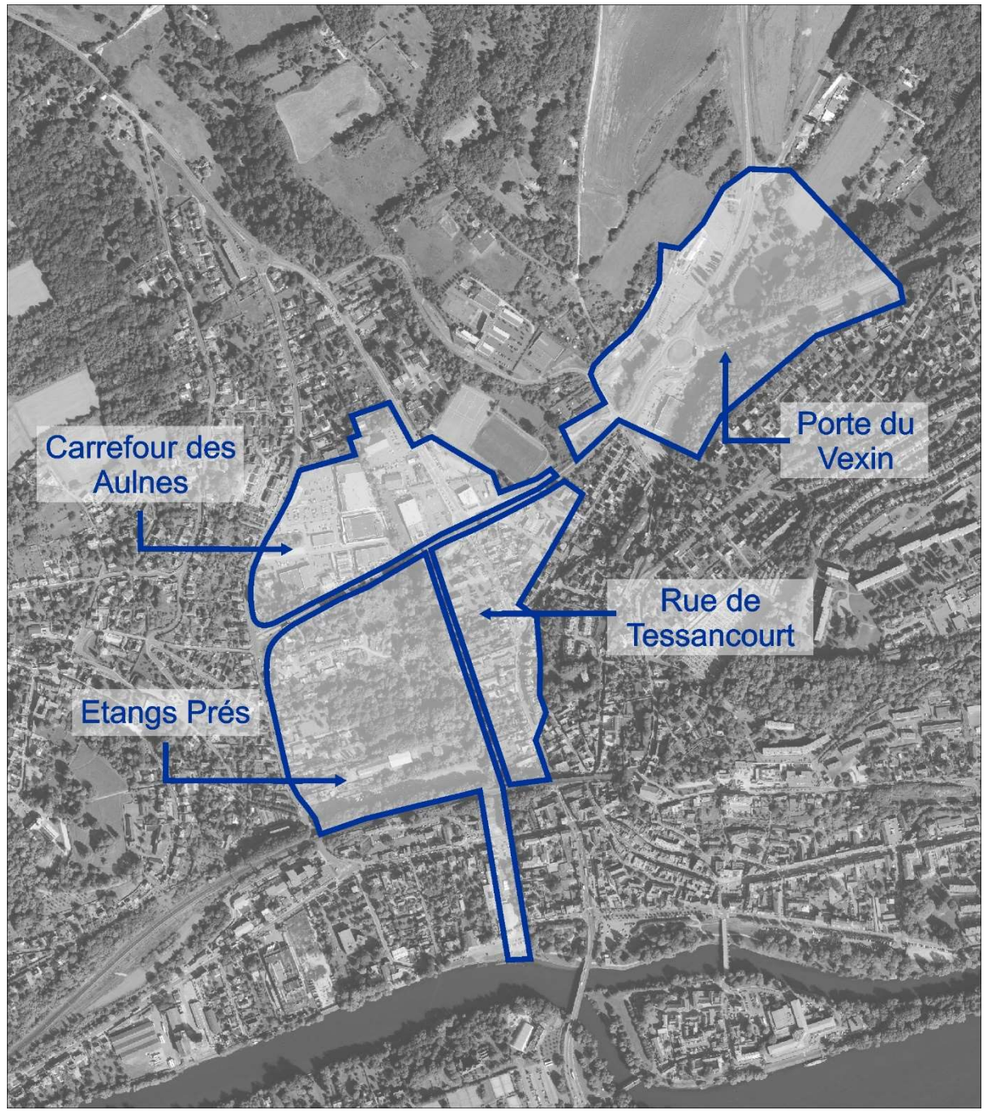
Le projet est construit sur la base de trois intentions structurantes :

- Accompagner la mutation du site vers plus d'urbanité : Structurer le pôle gare Hardricourt-Meulan, accompagner la mutation de la zone commerciale et développer les mobilités douces ;
- Retrouver une relation ville/nature et le génie du lieu en s'appuyant sur la Seine, la Montcient et l'Aubette ;
- Mettre en valeur la Porte du Vexin.

Pour pouvoir répondre à ces trois intentions, plusieurs actions sont à mettre en place :

- Rétablir une connexion de rive à rive avec Les Mureaux ;
- Requalifier le pôle gare : aménager son parking et développer des activités et services ;
- Densifier le long de la rue du Vexin et préserver un milieu naturel le long des berges de l'Aubette et de la Montcient (dépollution, aménagement) ;
- Mettre en place un nouveau profil pour pacifier la circulation et végétaliser l'avenue des Etangs-Prés et la rue du Vexin ;
- Limiter le périmètre de développement de la zone d'activités et inciter la mixité programmatique ;
- Valoriser le foncier et aménager les abords des rues de Tessancourt et du stade ;
- Signifier et mettre en valeur la porte du Vexin ;
- Renforcer le linéaire commercial de Meulan (Mairie - gare) ;
- Valoriser les bords de Seine à Meulan et Hardricourt;
- Aménager la continuité totale des berges de Seine et ses activités sportives et de loisirs.

Les orientations précisées pour des sous-secteurs



Le secteur des Étangs Prés

Le secteur des Étangs Prés, situé entre la gare au sud, la Montcient à l'est, la rue du Vexin à l'ouest et la zone d'activité commerciale des Aulnes au nord, se caractérise par un tissu mixte alliant une forte présence d'éléments naturels en arrière-plan de maisons et friches industrielles.

Une première opération de mise en valeur des bords de la Montcient a été opérée le long de la RD 190 enclanchant une dynamique de revalorisation des aménités du secteur. Ces constats conduisent à la formulation d'orientations d'aménagement destinées à favoriser la requalification et faire évoluer ce site. Ces orientations sont les suivantes :

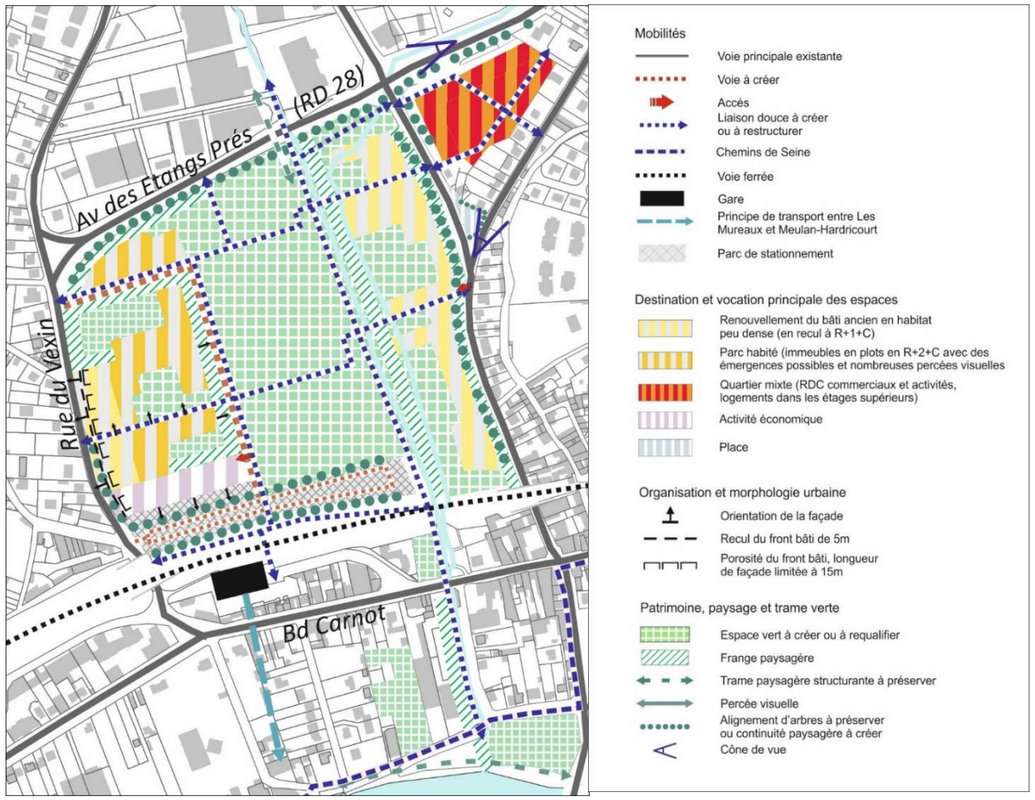
- Envisager le parking de la gare comme un mail paysager à l'interface entre les abords de la Montcient valorisés, le « cœur vert » et les dynamiques créées par la présence de la gare (petits commerces adaptés, habitations, etc.) ;
- Mettre en valeur et préserver le « cœur vert » inondable, le dépolluer et développer sa vocation de loisirs en lien avec les aménagements déjà réalisés de l'autre côté de la gare, le long de la RD 190 ;
- Encourager l'implantation d'une offre toutes activités liées au développement et à la structuration du pôle gare de Meulan-Hardricourt ;
- Proposer une offre résidentielle mixte, conditionnée à une opération d'ensemble architecturalement qualitative conçue selon un principe d'urbanisation en plots. L'emprise au sol globale de l'opération ne devra pas dépasser 50 % afin de développer et valoriser les atouts naturels du site : traduire un principe de parc habité où la végétation sera particulièrement développée ;
- Admettre des gabarits plus bas le long de la rue du Vexin R+1+C en cohérence avec le tissu urbain avoisinant. Permettre des hauteurs plus importantes à R+2+C en second front avec des émergences possibles. Une attention particulière sera apportée au traitement des toitures (végétalisées, toit terrasses) en lien avec les aménités du secteur : portes du Vexin, coeur vert, cours d'eau etc. ;
- Réduire le caractère routier du secteur en aménageant les trottoirs de la rue du Vexin ;
- Réduire les panneaux publicitaires intempestifs ;
- Prolonger la porte du Vexin jusqu'au Carrefour des Aulnes : traitement paysager, amélioration et sécurisation des cheminements doux (piétons, cycle) ;
- Favoriser des percées et liaisons douces entre la rue du Vexin (Hardricourt) et l'avenue des Aulnes / rue de Tessancourt (Meulan-en-Yvelines).

Plus particulièrement sur la rue de Tessancourt :

- Structurer les espaces publics, notamment au croisement entre la rue de Tessancourt, l'avenue des Aulnes, la RD28 et la rue du Vexin ;
- Renforcer la relation avec l'Aubette et la Montcient et permettre des traversées pour rejoindre la promenade.
- Améliorer la chaussée et la qualité des trottoirs.

En cas de restructuration, permettre la densification de l'îlot situé au croisement de la rue de Tessancourt, de l'avenue des Aulnes, de l'avenue du Maréchal Leclerc et des parcelles situées au nord de la rue du stade. Dans ce secteur :

- Mettre en valeur et préserver les maisons bourgeoises constituant un front très homogène le long de la rue de Tessancourt ;
- Le long de l'avenue du Maréchal Leclerc et à l'angle de l'avenue des Aulnes, encourager l'implantation de commerces en rez-de-chaussée et permettre le développement de programmes de logements aux niveaux supérieurs ;
- Le reste de l'îlot peut accueillir des logements et des équipements ;
- Adapter les hauteurs à la morphologie du tissu urbain environnant pour les nouvelles constructions, afin de garantir un épannelage harmonieux de la hauteur des constructions.
- Créer des marges de recul d'alignement le long de l'avenue des Aulnes et de l'avenue du Maréchal Leclerc ;
- Renforcer la visibilité et le rôle structurant de la rue du stade ;



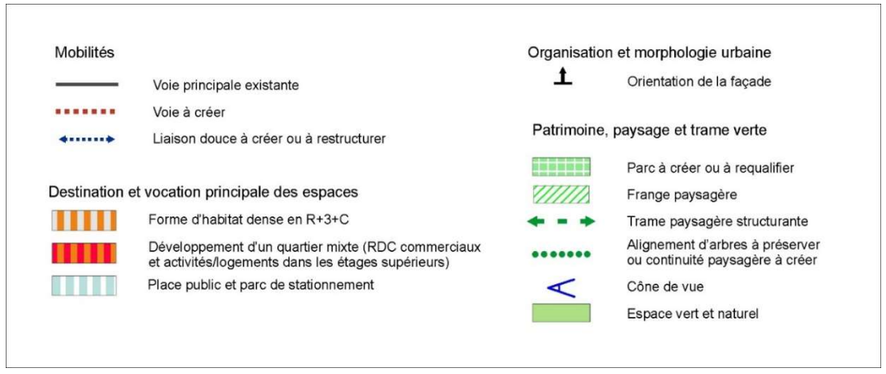
Le secteur du Carrefour des Aulnes

Le principe général d'aménagement de ce secteur dégradé à dominante commerciale est de favoriser une mutation progressive confortant l'objectif de réurbanisation des espaces commerciaux périphériques.

Pour ceci :

- Restructurer les « boîtes » commerciales en lien et à proximité des deux rus, dégageant ainsi les abords de la Montcient qui deviendront inconstructibles ;
- Encourager le positionnement des enseignes commerciales en rez-de-chaussée d'immeubles de logements ou d'activités ;
- Les programmes mixtes logements, activités seront implantés côté rue et en relation avec l'espace public et les voies structurantes desservant l'intérieur du secteur, en respectant les vis-à-vis ;
- Adapter les hauteurs à la morphologie du tissu urbain avoisinant pour les constructions situées au front de la rue du Vexin notamment pour tenir compte des perspectives paysagères ;
- Sécuriser les traversées et les liaisons douces de part et d'autre de l'avenue des Étangs Prés ;
- Mettre en place des liaisons douces, permettant les perméabilités et les liaisons entre l'avenue des Aulnes, l'intérieur du nouveau quartier, l'avenue des Étangs Près et la rue du Vexin. Ces liaisons douces s'inscriront également dans le prolongement des aménagements du bois loti et permettront de longer la Montcient ;
- Une attention particulière sera apportée au traitement des toitures (végétalisées, toit terrasses) en lien avec les aménités du secteur : portes du Vexin, coeur vert, cours d'eau etc.) ;
- Structurer une place admettant du stationnement mais dont le paysagement sera respectueux des éléments naturels environnants : perméabilité des sols, arbres, continuités visuelles vers la Montcient ;
- Le carrefour situé à l'intersection entre l'Avenue des Aulnes et l'avenue des Étangs près sera pacifié et sécurisé ;
- Le débusage de l'Aubette permettra de structurer une liaison douce jusqu'à la porte du Vexin.



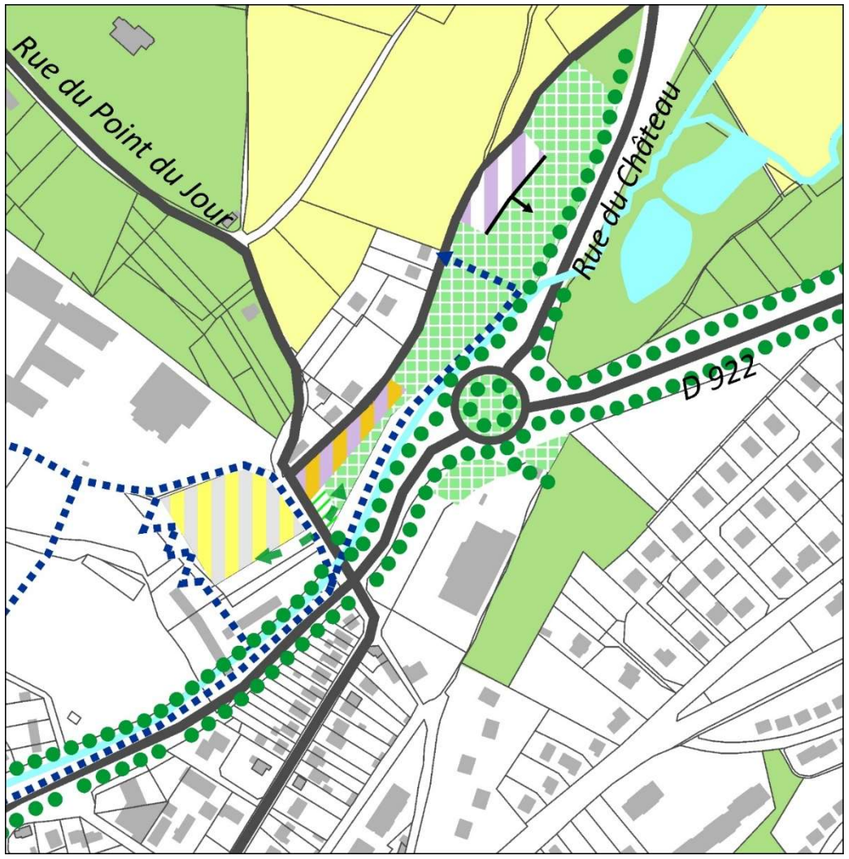


Le secteur de la Porte du Vexin

Comme l'occupation du secteur des Aulnes s'est faite à la jonction des limites des communes, certains impératifs liés à la circulation ont pris le pas sur bien d'autres considérations. Le principe général pour ce secteur est de créer un aménagement paysager qualitatif et très végétalisé afin d'annoncer l'entrée dans le Vexin, d'où sa dénomination de porte du Vexin.

Pour ceci :

- Chemin des Marais : Développer un programme mixte de logements avec du commerce en rez-de-chaussée et conditionné à la préservation et la valorisation de l'Aubette. Ce programme pourra admettre des hauteurs à R+2+C avec une émergence possible à l'ouest ;
- Restaurer et créer où elles n'existent pas des continuités douces en traitant qualitativement les espaces publics : continuités plantées masquant les espaces urbanisés pour privilégier continuités visuelles vertes ;
- Déminéralisation du parking actuellement situé rue du château permettant une continuité verte et naturelle le long de l'Aubette ;
- Préserver et développer le caractère naturel de cette entrée de ville avec une possibilité limitée de reconstruire des programmes spécifiques notamment sur la parcelle située près du château, qui admettra des activités économiques liées à la restauration et aux loisirs ;
- Restructurer le quartier d'habitat situé sente des Mulets en admettant un programme de renouvellement du bâti ancien à R+1+C ;
- Sécuriser les traversées piétonnes, les liaisons vers et depuis le collège de Gaillon ;
- Remettre à jour l'Aubette aujourd'hui partiellement busée et aménager ses abords de manière naturelle ;
- Veiller à limiter l'impact des panneaux publicitaires sur l'environnement.



Mobilités

Voie principale existante

Liaison douce à créer ou à restructurer

Destination et vocation principale des espaces

Activités économiques

Secteur mixte habitat/activités R+2+C

Renouvellement du tissu ancien peu dense en habitat dense R+1+C

Organisation et morphologie urbaine

Orientation de la façade

Patrimoine, paysage et trame verte

Parc à créer ou à requalifier

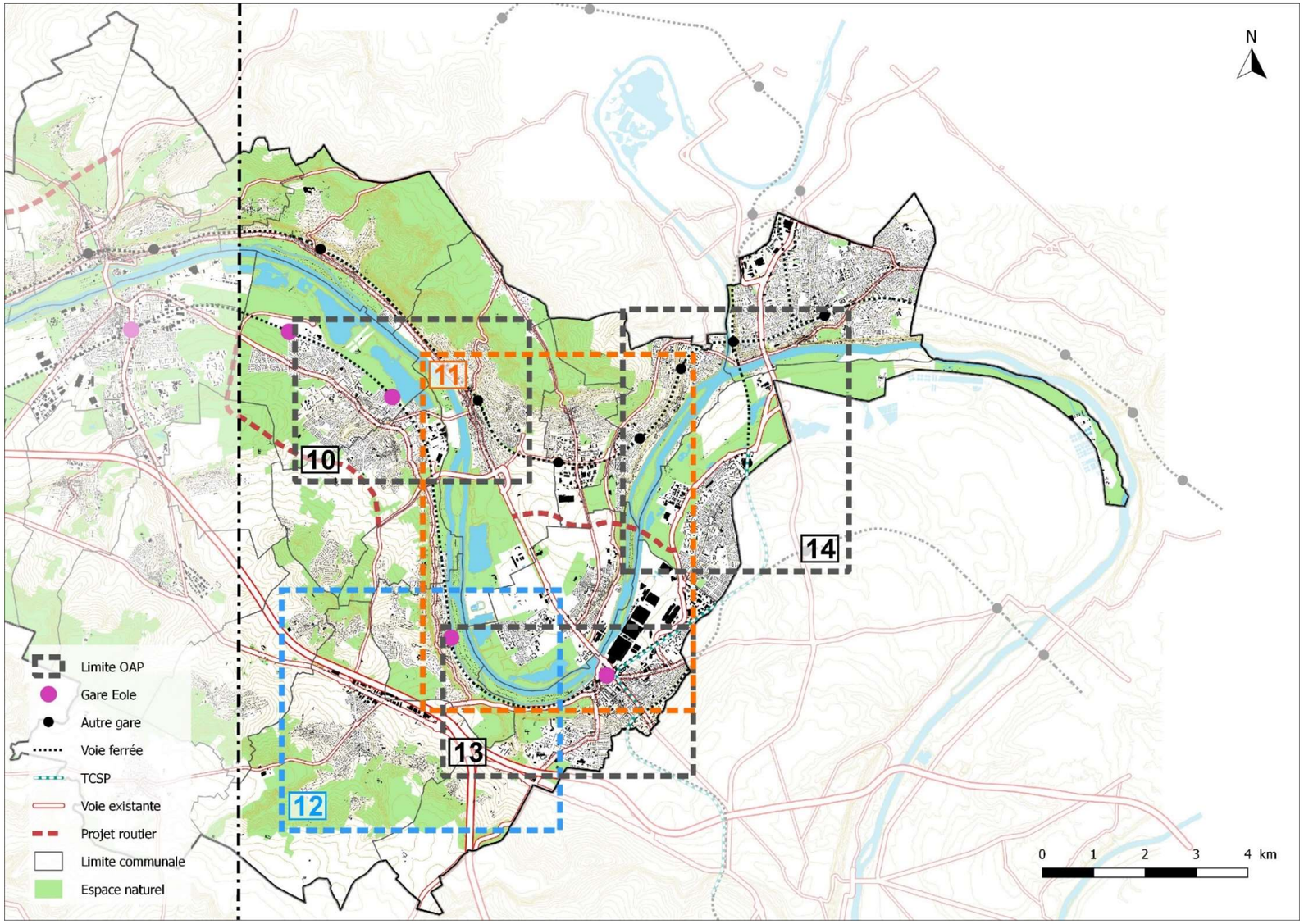
Trame paysagère structurante à préserver

Alignement d'arbres à préserver ou continuité paysagère à créer

Espace agricole

Espace vert et naturel

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



10 - Le quartier gare de Vernouillet-Verneuil et Triel

11 - La boucle de Chanteloup, Carrières et Triel

12 - Axe Poissy sud - Villennes-sur-Seine - Orgeval

13 - Poissy gare - centre-ville - Beauregard

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

10 - LES QUARTIERS GARE DE VERNOUILLET-VERNEUIL ET DE TRIEL

Le secteur de Verneuil, Vernouillet, Triel s'étend sur 3 km environ le long de la Seine dans un contexte géographique et paysager particulier :

Des villages-rue qui se sont développés à flanc de coteau : Verneuil et Vernouillet sur la rive gauche et Triel sur la rive droite ;

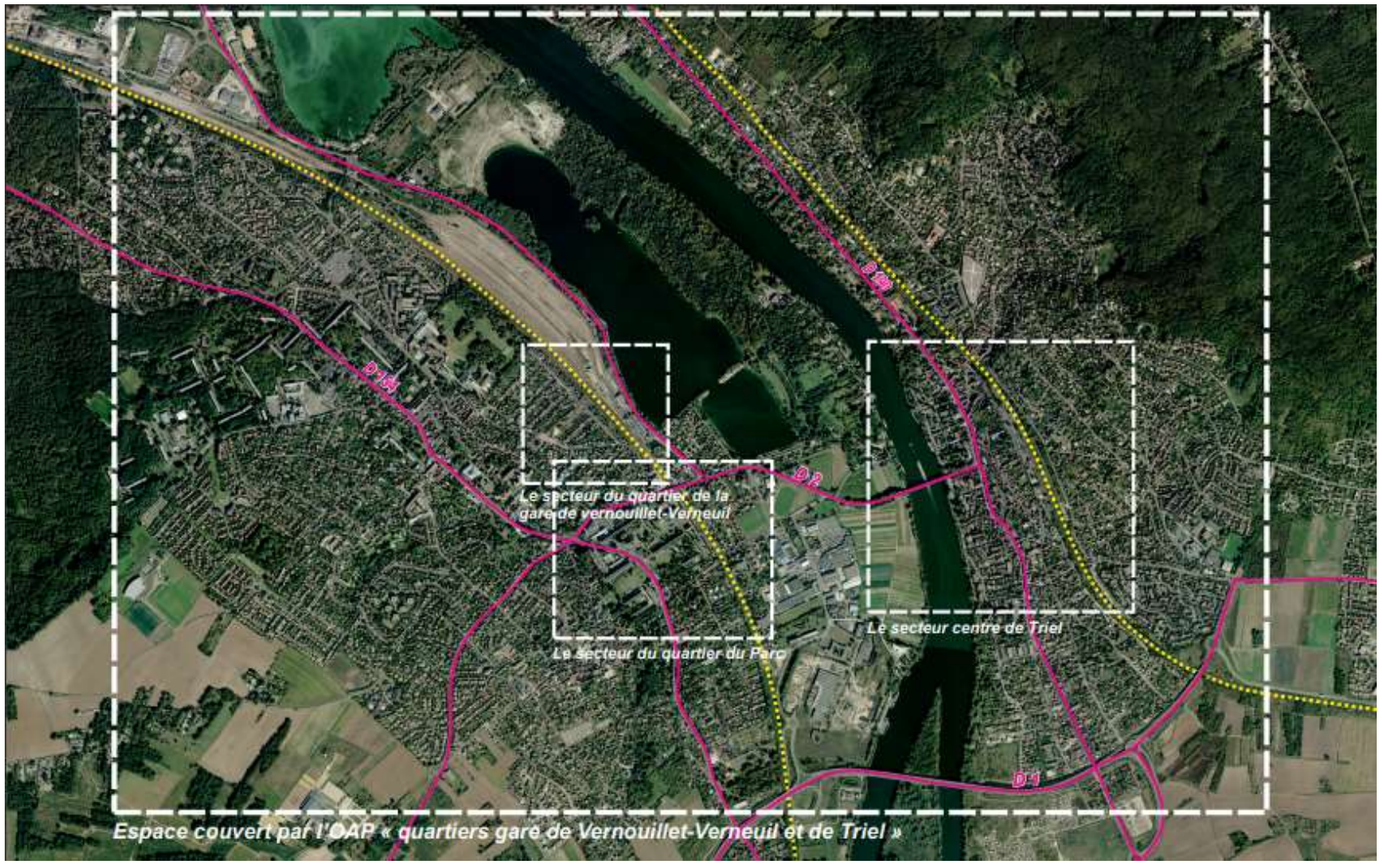
Une topographie qui offre des vues sur la vallée de la Seine, ses bois et ses espaces de maraîchage, avec les monts de l'Hautil en fond de tableau ;

La présence de la Seine et la succession de plans d'eau issus d'anciennes exploitations d'agrégats (l'étang de la Grosse Pierre, l'étang de Gallardon, etc.) : éléments majeurs du paysage et de la valeur écologique de cette partie de la vallée de la Seine ; mais aujourd'hui très peu en relation avec le tissu urbain, des réseaux d'infrastructure progressivement développés et renforcés le long des lignes de pentes des coteaux :

- Au nord de la Seine : la D190 et la voie ferrée de la ligne J rive droite du Transilien ;
- Au sud de la Seine : la D154, la ligne J rive gauche du Transilien (ligne de chemin de fer Paris-Saint-Lazare - Le Havre), complétés d'un réseau de voies secondaires et de chemins de circulation douce aux abords des étangs et du fleuve.

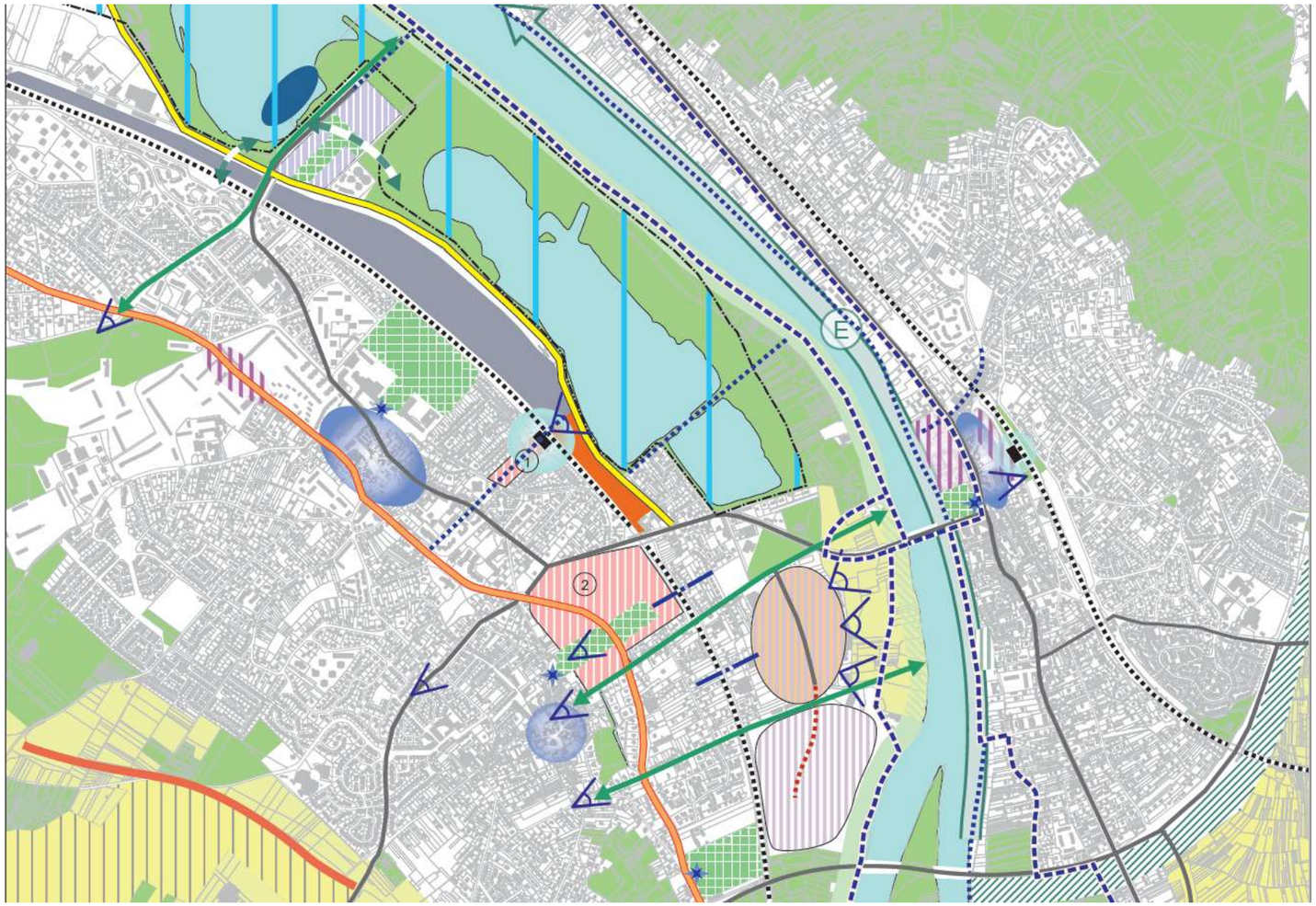
Ce secteur constitue un ensemble cohérent aux enjeux communs en termes :

- De mise en valeur des paysages et de préservation du patrimoine naturel ;
- D'organisation des déplacements et de prise en compte de nouveaux projets : contournement sud de Verneuil-Vernouillet et arrivée prochaine de la ligne EOLE à la gare de Vernouillet-Verneuil ;
- D'organisation et d'aménagements urbains respectueux des polarités des villages et permettant de renforcer les liens entre les quartiers ;
- De création de nouvelles formes d'habitat intégrées au paysage, qu'il s'agisse de celui de la Seine, des étangs ou de la plaine agricole et fluviale.



La prolongation du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie, projet EOLE, est prévu à l'horizon 2024. Il 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 par leur connexion au reste du réseau de transport métropolitain. Avec ce nouvel arrêt à La Défense les usagers pourront gagner jusqu'à 5 minutes de temps de parcours vers ou depuis Paris. Le temps de trajet entre Vernouillet-Verneuil et Paris-St-Lazare reste 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.

LES QUARTIERS GARE DE VERNOUILLET-VERNEUIL ET DE TRIEL - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Déviation de la RD 154
- Voie à requalifier et amélioration des circulations douces
- Voie à restructurer après mise en service de la déviation
- Liaison douce à créer
- Chemins de Seine
- Interconnexions à faciliter
- Voie ferrée
- Gare
- Liaison vers la Seine à affirmer

Destination et vocation principale des espaces

- Secteur de projet (zoom)
  - 1 Quartier gare de Vernouillet
  - 2 Quartier du parc
- Espace préférentiel d'implantation des activités économiques
- Activité économique
- Secteur mixte, habitat et activités économiques
- Intensification urbaine
- Espace sportif et de loisirs ouvert sur la Seine à créer
- Terrain mutable, support d'un lien gare-Seine
- Terrain mutable à long terme
- Base de loisirs à valoriser (tourisme, loisirs, biodiversité)
- Centre historique à dynamiser
- Centralité gare

Patrimoine, paysage et trame verte

- Parc
- Espace de respiration entre le massif de l'Hautil et la Seine
- Trame paysagère structurante
- E Continuité écologique à préserver
- Continuité paysagère et préservation des berges
- Base Nautique de l'Ouest
- Elément ou bâti à conserver (cf : Fiche patrimoine)
- Cône de vue
- Zone agricole
- Zone agricole protégée
- Zone naturelle

LES QUARTIERS GARE DE VERNOUILLET-VERNEUIL ET DE TRIEL - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

Le projet pour le secteur porté par cette OAP porte sur deux axes majeurs :

- Révéler la qualité de sa situation en vallée de la Seine ;
- Mieux structurer le territoire à partir des réseaux viaires et de transports publics.

Une situation géographique à révéler

Les caractéristiques géographiques de ce site de vallée de la Seine doivent être des leviers pour requalifier l'ensemble des espaces bâtis. Il s'agit de s'appuyer sur l'eau et le paysage pour mieux révéler, restructurer et relier le territoire et ses espaces souvent mal connectés.

La topographie du secteur permet des vues sur la vallée de la Seine. Les coteaux doivent être des supports permettant aussi bien de structurer les vues et le rapport au grand paysage, que de réaliser des aménagements de proximité à plus petite échelle.

La Seine est un fantastique vecteur de qualité de vie pour l'ensemble du territoire de Verneuil - Vernouillet - Triel. Aujourd'hui, l'urbanisation l'ignore trop souvent. Les enjeux de l'aménagement doivent permettre de rétablir des liens et des continuités entre les espaces bâtis et leur environnement naturel.

Des voies qui structurent le territoire

Le territoire est traversé par une succession de voies parallèles aux lignes de pentes. Il convient, dans le contexte de l'amélioration générale des déplacements à l'échelle du secteur, de clarifier les fonctions de chacun de ces axes, et de les aménager et/ou de les remanier dans le souci de leur efficacité et de leur agrément pour les usagers. Il s'agit également de renforcer les liens transversaux dans les coteaux, en particulier en direction de la Seine.

La déviation de la RD154 au niveau de Verneuil-Vernouillet devrait considérablement apaiser la circulation en traversée des deux villes, permettant de voir leur axe principal transformé de route de transit à boulevard urbain.

Des projets à venir

Différents projets urbains sont prévus dans le secteur. Il s'agit pour chacun d'eux :

- De prévoir des aménagements cohérents, et qui répondent au mieux à leurs enjeux de programmation, de qualité et d'insertion ;
- De prendre en compte leur situation particulière dans le secteur, de les lier et de les intégrer dans leur contexte urbain, de tirer profit de leur aménagement dans le souci de l'amélioration générale de la qualité de vie dans le secteur de Verneuil, de Vernouillet et de Triel.

Les orientations par thème

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Les interventions urbaines majeures concernent :

- La requalification urbaine de l'ensemble résidentiel du quartier du parc à Vernouillet qui date de la fin des années 1950 et qui comprend environ 800 logements dont plus de 90% de logements collectifs sociaux. Il représente aujourd'hui environ le tiers de la population Vernolitaine ;
- La dynamisation des cœurs de villes historiques en veillant au maintien de l'animation, des services et commerces de proximité et, concernant Verneuil et Vernouillet, en tirant parti de la transformation de leur axe de traversée en boulevard urbain ;
- L'aménagement du secteur de la gare de Vernouillet-Verneuil dont l'attractivité devrait être très amplifiée avec l'arrivée de EOLE ;
- Dans le futur, au Sud de Vernouillet : l'intensification urbaine du secteur de la Grosse Pierre et la requalification du site des usines Éternit.

L'organisation viaire et les déplacements

Trois différentes voies structurent le territoire parallèlement au fleuve :

Les promenades des bords de Seine qui s'inscrivent dans les espaces de la continuité biologique des berges. Ces continuités doivent être préservées et renforcées sous diverses formes : continuité de sa ripisylve, agriculture, lieu de promenade, mais aussi étangs et base de loisirs. Il est à noter que cette orientation pour le secteur s'inscrit dans un schéma de continuité écologique qui le dépasse et se prolonge le long de l'ensemble des rives du fleuve.

La route dite des étangs qui borde ces derniers et la voie ferrée. Elle existe pour partie mais n'est aménagée que de façon fonctionnelle et ne tire pas suffisamment parti de son paysage. Son aménagement doit permettre de révéler la présence de l'eau. La route active ce paysage en longeant différents éléments liés à l'eau : la base de loisirs, les espaces de promenade, les étangs, etc.

Au niveau de l'urbanisation, cette voie dessert un programme structurant pour Vernouillet et Verneuil, à savoir la gare EOLE de Vernouillet-Verneuil qui doit trouver une nouvelle sortie directe au nord-est donnant sur les étangs.

Le boulevard de l'Europe et la RD190 dont l'identité de voies principales de desserte locale doit être maintenue et valorisée. Ils passent par les centres ville de Verneuil et Triel et longent les parcs historiques et leurs bâtiments remarquables. Cette structure urbaine historique (parc, bâtiment remarquable, boulevard) est à préserver et valoriser.

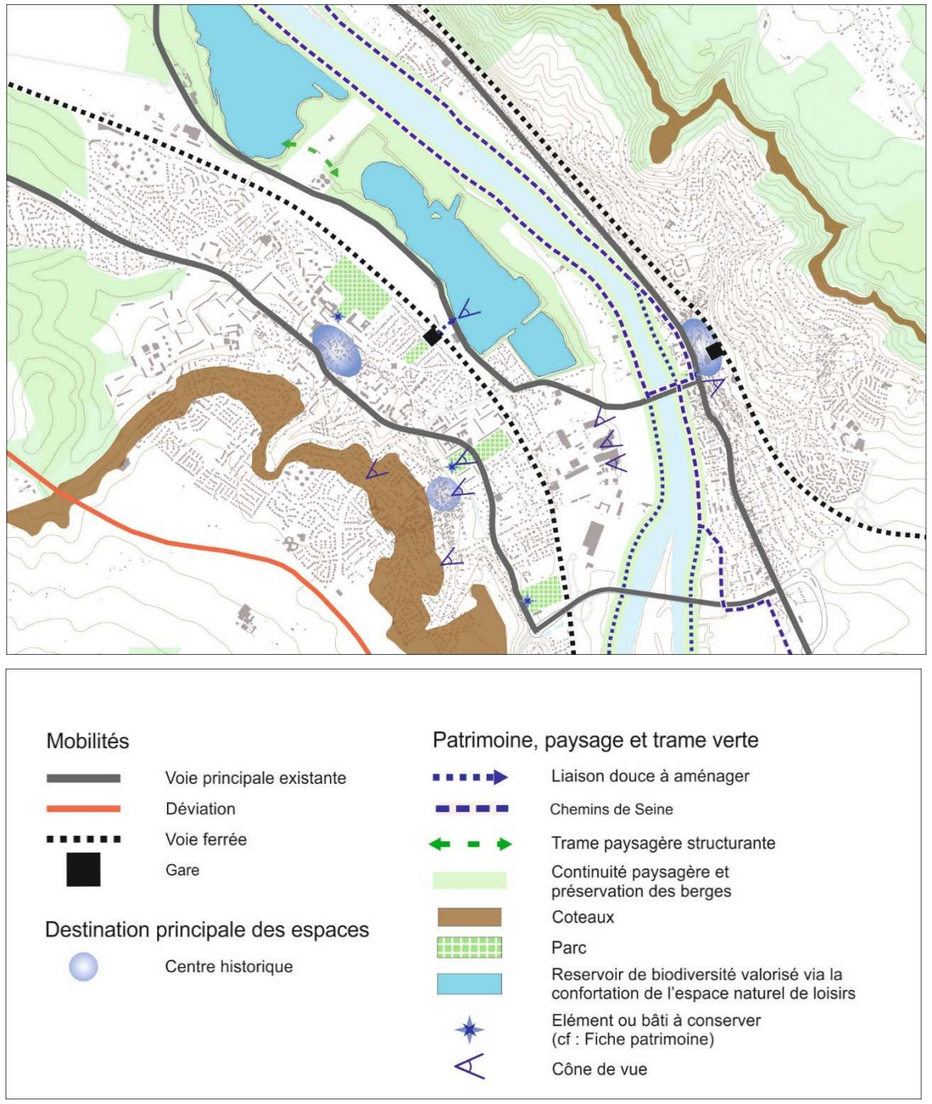
Avec la création de la déviation, le boulevard de l'Europe doit évoluer sous forme d'un boulevard urbain et s'inscrire dans la continuité de cette voie historique allant de Poissy aux Mureaux caractérisée par des séquences urbaines de grande qualité. La réduction de son gabarit, la diversification de ses usages, la redéfinition de ses limites et la qualité de son aménagement, sont autant d'actions à mener pour sa requalification.

La qualité paysagère et environnementale

Les orientations pour le paysage et pour l'environnement s'attardent à révéler et à valoriser au mieux la qualité du patrimoine existant et, plus généralement, du site proprement dit. Il s'agit de :

- Préserver et mettre en valeur les vues et les panoramas sur le grand paysage, cette préoccupation devant être prise en compte dans tout projet d'aménagement dans le secteur ;
- Favoriser la découverte des sites et des paysages grâce à des aménagements, chemins ou/et lieux de villégiature, appropriés et soucieux de la préservation de leur environnement ;
- Œuvrer pour mieux vivre la ville dans un souci d'embellissement des espaces, de sécurité et d'apaisement en particulier au regard de toutes nuisances ;
- Préserver, mettre en valeur et mieux révéler les parcs qui se succèdent le long des coteaux.

Un secteur au patrimoine paysager important :



Le quartier de la gare de Vernouillet-Verneuil

L'amélioration des conditions d'accueil et de fréquentation de la gare

Le pôle de Vernouillet-Verneuil avec près de 4200 entrants en gare quotidiens, va bénéficier à l'horizon 2024 avec le prolongement du RER E d'une desserte ferroviaire plus régulière et mieux connectée au réseau francilien. Son attractivité renforcée se traduira par une hausse de trafic en gare estimée à près de 300 voyageurs supplémentaires (montants et descendants) par heure de pointe du matin.

Le réaménagement des abords de la gare a pour objectif la requalification et la sécurisation des accès jusqu'aux quais et des correspondances au sein du pôle, afin de faciliter les rabattements vers la gare pour l'ensemble des usagers. Il s'agit de faire émerger un pôle d'échanges multimodal plus fonctionnel, attractif, et redimensionné pour répondre à la croissance du trafic attendue.

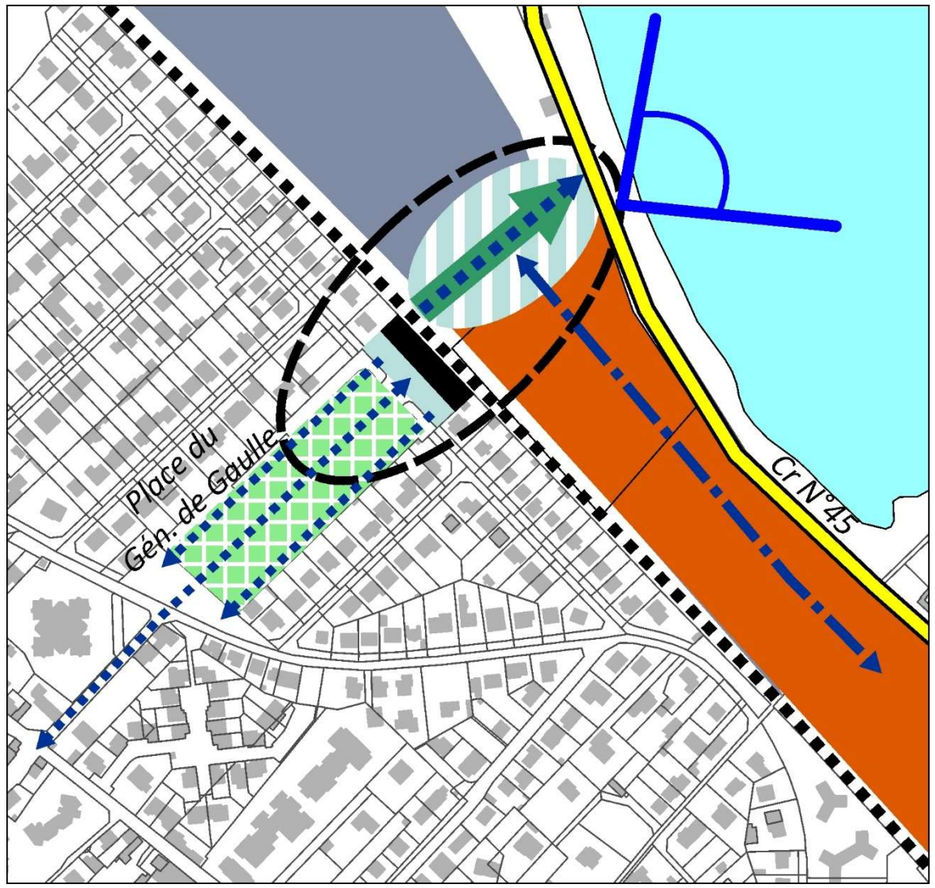
Les éléments à l'étude sont les suivants : la gare routière, le parc relais, le stationnement vélos, l'accessibilité PMR, l'information voyageurs, les aménagements extérieurs de voirie (parvis, cheminements piétons et modes actifs d'accès directs au pôle côté nord et sud) et le dépose minute voiture et taxi. Le retraitement des espaces ferroviaires (accès aux quais, etc.) est assuré dans le cadre du projet EOLE. Le bâtiment voyageurs sera réaménagé pour répondre aux enjeux de mise en accessibilité PMR.

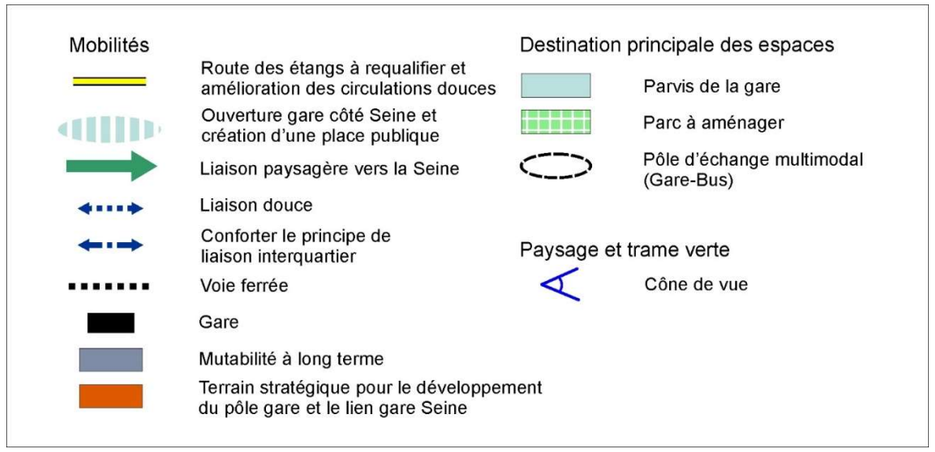
Vers un lieu de centralité renforcée

La gare s'insère entre deux espaces qui présentent un grand intérêt pour la qualité de la vie quotidienne des habitants et des usagers : le parc et les berges de la Seine.

L'aménagement du secteur, et plus précisément de la gare, est l'occasion pour favoriser les liaisons entre le cœur de ville et les bords de Seine. Notamment dans cette perspective, mais surtout pour renforcer son accessibilité, la gare Éole de Vernouillet-Verneuil doit trouver une nouvelle sortie directe au nord-est donnant sur les étangs. L'aménagement d'une place à cet endroit, révélera cette arrivée et cet accueil au bord de l'eau. Un espace à définir sur l'emprise du foncier SNCF permettra la réalisation de la sortie côté route des Étangs.

La traversée piétonne permettra de renforcer le lien avec la Seine en facilitant la traversée des faisceaux ferrés depuis la gare. La partie sud-est permettra la restructuration de l'espace de stationnement, la construction d'un programme mixte à la fois sur Verneuil et Vernouillet et sera un espace d'ouverture sur la Seine. La partie nord-ouest des faisceaux ferrés est un espace de mutabilité à long terme.





Le quartier du Parc

Renforcer l'attractivité du quartier en s'appuyant sur les éléments structurants

Le projet s'emploie à préserver les éléments qui ont fondé la création de ce quartier en 1957 avec notamment des principes de « coulisse ».

Le parc, dessiné par René-Louis de Girardin, est l'élément central qui donne au quartier son identité. Constituant l'un des principaux espaces verts de la ville, il est surtout l'une des deux œuvres (avec Ermenonville) de l'importateur des jardins anglais en France. Il offre un potentiel pour les résidents du quartier et les habitants de Vernouillet. A ces fins, le dégagement visuel sera conservé. Le quartier du parc s'est construit autour de ce grand parc qui a servi de guide pour l'implantation des bâtiments. Cet espace végétalisé est à valoriser dans ses formes et ses ambiances en tant qu'héritage du paysagiste Girardin. Il doit servir d'élément de base pour l'évolution du quartier.

La forme urbaine qui doit être pérennisée dans le projet de requalification n'exclue pas d'apporter des possibilités d'évoluer et de permettre au quartier de se reconstruire sur lui-même.

Plusieurs démolitions ponctuelles permettront d'ouvrir des voies utiles au désenclavement du quartier.

La place centrale du quartier pour laquelle la pérennisation des activités commerciales et leur renouvellement nécessite une forte requalification des aménagements. Il y a lieu de construire une véritable place caractérisée par la spatialité des bâtiments qui l'entourent.

Diversifier l'offre en logement

Les nouveaux bâtiments serviront la valorisation des espaces publics. Environ 200 nouveaux logements sont envisagés. Les nouvelles constructions privilégieront les stationnements en sous-sol.

Renforcer les liaisons et réorganiser les voies

Un des objectifs essentiels du projet consiste à désenclaver le quartier et à mieux le relier et l'intégrer à l'ensemble de la ville.

La réorganisation des voies s'appuie sur l'implantation des bâtiments existants pour donner une meilleure lisibilité urbaine, clarifier le maillage et permettre de résidentialiser certains îlots.

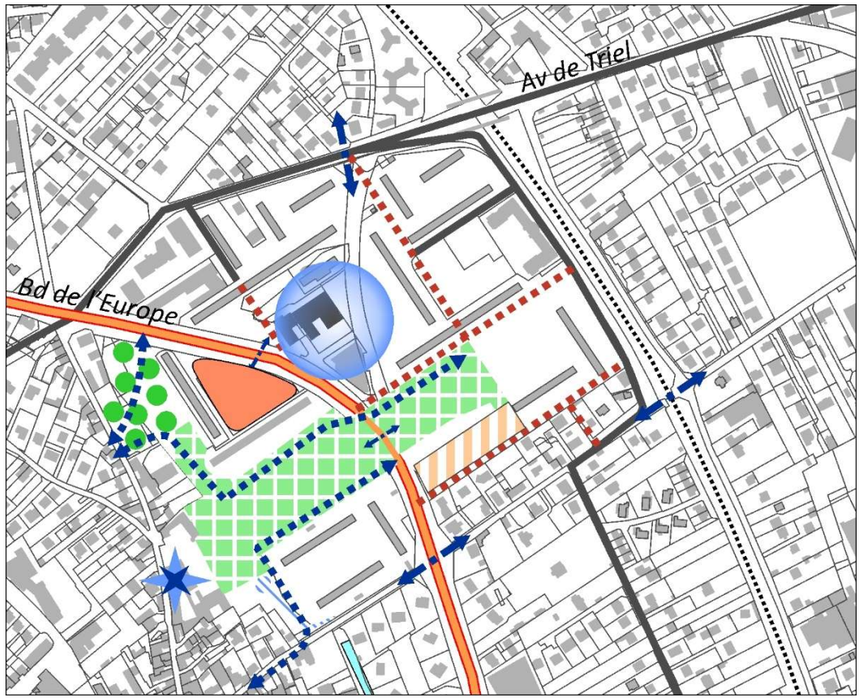
Le boulevard de l'Europe sera réaménagé. Son gabarit sera réduit afin de renforcer son caractère urbain.

Les mobilités douces seront renforcées : sur la place pour accéder au parc, vers la gare et vers le centre-ville.

Les liaisons piétonnes et cyclables vers le centre-ville seront améliorées notamment à l'occasion de la requalification du boulevard de l'Europe en boulevard urbain et de l'amélioration des circulations douces sur l'avenue de Triel.

Dans le parc et particulièrement depuis le boulevard, des aménagements piétons devront permettre de rejoindre le centre-ville de part et d'autre du château afin d'améliorer la porosité entre le haut et le bas du parc et avec la ville.

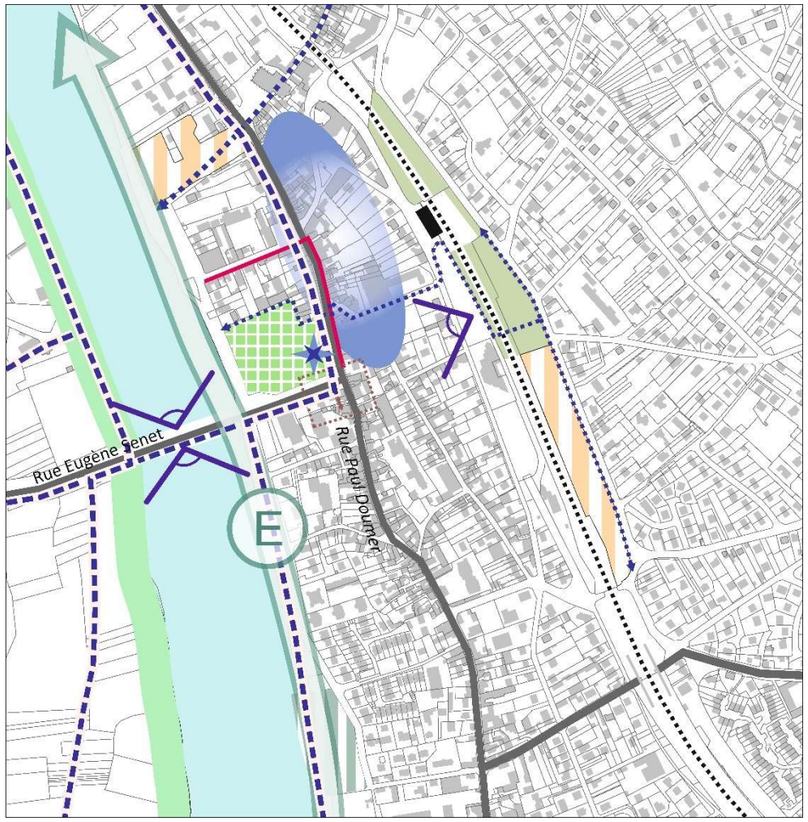
Le plan de circulation tiendra compte de la possibilité à long terme d'une liaison vers le quartier de la Grosse Pierre.



Le centre de Triel

Le projet vise à conforter le caractère de centralité du quartier de gare, aujourd'hui centre historique de Triel tout en valorisant ses atouts paysagers et son cadre bâti. Il s'agit de :

- Conforter l'habitat par des opérations de construction, en particulier l'îlot du théâtre autour d'une nouvelle liaison piétonne vers la Seine depuis la rue Paul Doumer ;
- Améliorer les entrées de ville, en particulier au niveau du carrefour entre la RD190 et la RD2 ;
- Renforcer le pôle de la gare, en particulier par la construction de nouveaux logements, d'équipements, la réalisation de liaisons douces et d'espaces d'intermodalité ;
- Maintenir et préserver le parc de l'espace Senet dans sa vocation d'espace public fédérateur, en lien avec les aménagements de berges de Seine
- Créer et renforcer le lien paysager entre la rue Paul Doumer (rue principale du centre-ville) et la Seine ;
- Renforcer le lien à la Seine par l'aménagement des berges dans une vocation récréative et sportive.



Mobilités

- Voie principale existante
- Liaison douce à créer
- Chemins de Seine
- Voie ferrée
- Gare
- Entrée de quartier mise en scène et réaménagée

Destination et vocation principale des espaces

- Quartier mixte à dominante habitat
- Rue commerçante à aménager et à redynamiser
- Centre historique à dynamiser
- Espace sportif et de loisirs ouvert sur la Seine à créer

Patrimoine, paysage et trame verte

- Continuité paysagère et préservation des berges
- Parc
- Elément ou bâti à conserver (cf : Fiche patrimoine)
- Espace naturel
- Continuité écologique à préserver

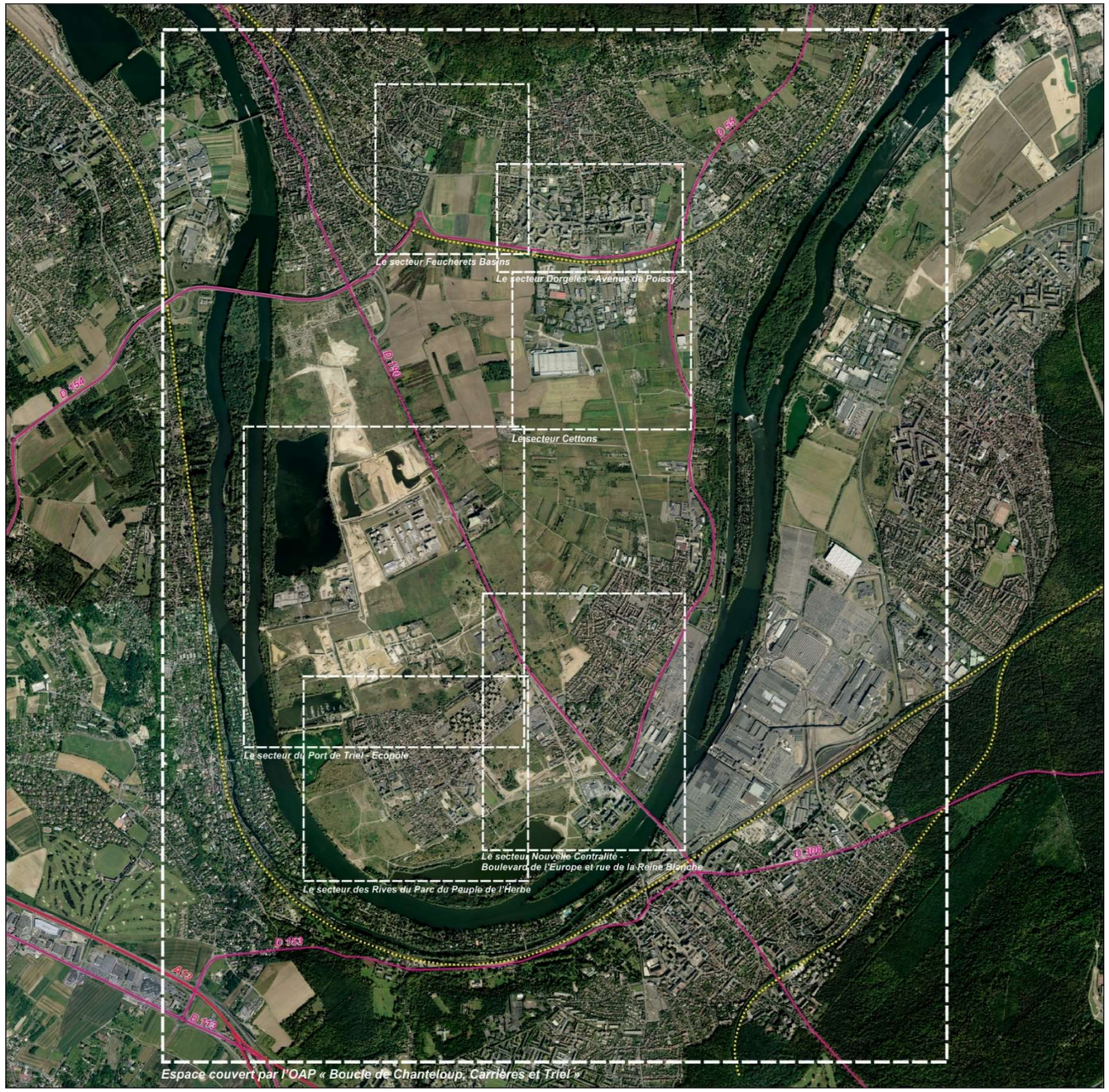
11 - LA BOUCLE DE CHANTELOUP, CARRIERES ET TRIEL

La boucle de Chanteloup, Carrières et Triel est le quatrième méandre de la Seine depuis Paris. Sa topographie, sculptée par la Seine, explique en grande partie son occupation. La boucle est dominée par le Mont Hautil qui descend en pente douce vers la Seine. Sur ses coteaux se sont installés les villes et villages de Triel-sur-Seine, Chanteloup-les-Vignes et Andrésy au nord, Carrières-sous-Poissy au sud-est.

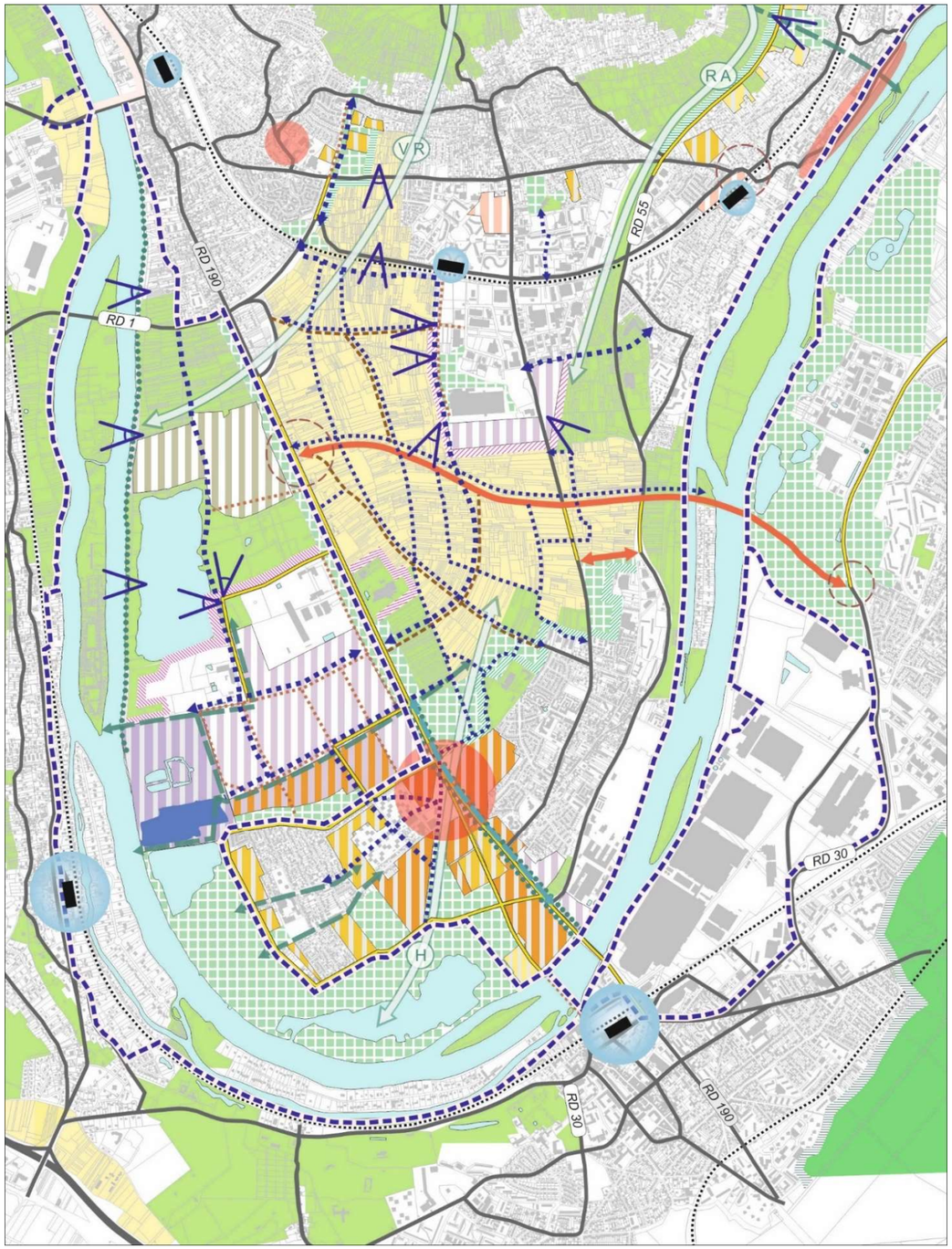
Anciennement site d'épandage et de maraichage alimentant Paris, ce vaste territoire est traversé en diagonale par la RD190, route historique reliant Poissy à Triel-sur-Seine. Territoire encore enclavé aujourd'hui, une route reliant la RD 30 à la RD 190 est prévue pour améliorer l'accès à la boucle de Chanteloup et fluidifier la circulation. Ce projet routier, portée par le département des Yvelines, a fait l'objet d'une DUP et son tracé est repris en emplacement réservé au PLUI.

L'aménagement de la boucle est soumis à une pression foncière et immobilière importante du fait de sa proximité avec Paris, notamment en réponse aux besoins de logements. Elle est également fortement impactée par des enjeux de corridors écologique garant de la préservation de la biodiversité.

En outre, la plus grande partie de la boucle est constituée de terres inondables, pâtures et terres agricoles jadis nourricières et désormais impropres à la culture du fait de leur pollution. Cette occupation du sol, morcelée, génère un paysage spécifique constitué d'une alternance de pleins et de vides. L'objectif de cette OAP est de donner des orientations visant à renforcer et délimiter le cœur vert de la boucle de Chanteloup pour définir les limites de l'urbanisation des communes limitrophes et conserver ce paysage spécifique de méandre de la Seine et de cœur vert actif.



LA BOUCLE DE CHANTELOUP, CARRIÈRES ET TRIEL - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Voie à restructurer
- Projet de TCSP
- Projet routier paysager
- Liaison douce à créer ou à restructurer
- Chemins de Seine
- Chemin d'exploitation agricole
- Voie ferrée
- Gare
- Projet de carrefour à aménager

Destination et vocation principale des espaces

- Zone d'habitat peu dense R+C
- Zone d'habitat intermédiaire R+1+C à R+3+C ou hauteur existante
- Zone d'habitat dense R+6+C avec des émergences possibles
- Activités économiques
- Zone mixte habitat/activité
- Création d'une zone portuaire
- Secteur de projet
- Projet de parc solaire
- Darse portuaire

Organisation et morphologie urbaine

- Centralité gare
- Polarité commerciale à renforcer

Patrimoine, paysage et trame verte

- Espace vert à créer ou à requalifier
- Lisière plantée habitat/agricole
- Lisière habitée habitat/activités
- Lisière habitée habitat/forêt
- Lisière active activités/agricole
- Continuité écologique à préserver
- Trame paysagère structurante
- Alignement d'arbres à préserver ou à créer
- Cône de vue
- Espace agricole
- Espace naturel
- Forêt de Saint-Germain-en-Laye

LA BOUCLE DE CHANTELOUP, CARRIERES ET TRIEL - LES ORIENTATIONS

Site en pleine mutation, la boucle de Chanteloup se caractérise par les nombreux projets urbains et d'infrastructures existants, en cours et projetés sur son territoire. Cette OAP a vocation à doter la boucle de Chanteloup d'une vision d'ensemble cohérente reconnaissant l'identité forte de chacune de ses composantes. Ce projet d'ensemble se décline en plusieurs objectifs :

- Assurer la continuité et l'accessibilité des berges de la Seine de Triel à Andrésy en les connectant au centre de la Boucle ;
- Préserver et mettre en valeur les terres naturelles, en sauvegardant les terres agricoles fertiles et organisant la reconquête des terres polluées ;
- Répondre aux besoins de logements et d'activités de certaines communes tout en limitant l'urbanisation ;
- Permettre l'intégration des futures zones urbanisées en proposant des « lisières » réconciliant espaces bâtis et paysagers.

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

- Développement d'un quartier résidentiel en lisière est de Triel-sur-Seine, le long de la D1C1, prolongée jusqu'à la rue des Saussaies ;
- Insertion du développement économique des Cettons via une lisière à l'ouest et à l'est permettant de traiter ses limites ;
- Mise en place d'une politique de dépollution et constitution d'un « Cœur Vert » à vocation agricole et de loisirs délimité par la voie ferrée au nord, la D190 à l'ouest, le Parc du Peuple de l'Herbe au sud, la D55 et le coteau à l'est ;
- Mise en cohérence des projets d'urbanisation de Carrières-sous-Poissy (à vocation résidentielle et d'activités), constitution d'une centralité (espace public, commerces, services) articulant le parc et le « Cœur Vert » ;
- Intégration du projet d'Ecopôle avec le développement d'îlots mixtes en lien avec l'urbanisation résidentielle de Carrières-sous-Poissy.

Organisation viaire et déplacements

- Création d'un franchissement de la Seine entre Achères et Carrières-sous-Poissy, et liaison entre la RD30 et la RD190
- Aménagement et structuration des voies accueillant le projet de TCSP reliant Carrières-sous-Poissy à Triel-sur-Seine.
- Conservation des accès automobiles venant se raccrocher au tissu urbain, prolongement Nord de la D1C1 à Triel-sur-Seine.

Développement d'un maillage de liaisons douces continues sur la Boucle :

- Requalification des berges de la Seine ;
- Maillage se raccrochant aux liaisons existantes et programmées ;
- Maintien et valorisation des perspectives visuelles ;
- Retrouver le franchissement piéton de la Seine, à l'emplacement de l'ancien pont Poissy - Carrières-sous-Poissy ;
- Valorisation de la liaison douce de Triel-sur-Seine à l'île du Platais.

Qualité paysagère et environnementale

- Connexion du « Cœur Vert » avec les grandes entités paysagères du territoire : les bords de Seine et notamment le Parc du Peuple de l'Herbe, le Mont Hautil et les coteaux agricoles d'Andrésy ;
- Préservation et valorisation du point de vue sur les coteaux d'Andrésy avec la création d'un parc du Belvédère ;
- Création d'une zone d'intérêt écologique par compensation environnementale sur un espace de carrière remblayée (sites EMTA et ZIE de la ZAC Ecopôle).
- Transformation d'une bande de 100 mètres le long de la D190 en un parc linéaire ;
- Imaginer un modèle d'évolution réconciliant urbanisation et agriculture : Organiser la dépollution des terres polluées via des processus innovants (phytoremédiation, filière miscanthus, ...) de manière à restituer des terres agricoles cultivables au territoire et retrouver une activité agricole péri-urbaine ;
- Permettre l'implantation d'un parc photovoltaïque sur les terres polluées situées au nord de la Z.I.E des Hirondelles.

Le secteur Feucherets – Basins

Ce secteur se situe à la limite communale avec Chanteloup-les-Vignes, au sud-est de la commune de Triel-sur-Seine, en limite du tissu urbain existant. Sur le coteau de l'Hautil, ce site se délimite au nord par la rue des Saussaies, à l'ouest par le tissu pavillonnaire et les équipements dits « des Châtelaines », au sud par la voie ferrée et se poursuit à l'est par les terres agricoles séparant les deux communes.

Le secteur est traversé d'est en ouest par l'avenue du Général de Gaulle (RD1) et la rue de Chanteloup, route historique reliant les villages installés sur le coteau. Il comprend des terres agricoles cultivées et des terrains en friche.

Les objectifs du projet

Ce site pourrait permettre de répondre à une partie des besoins en logements, majoritairement sociaux, de la commune de Triel-sur-Seine. Il est situé sur le mince corridor vert qui relie le Mont Hautil au « Cœur Vert ». Cette OAP propose des principes d'organisation visant à urbaniser tout en préservant la plaine agricole et les continuités paysagères et écologiques.

Les orientations du projet

Destination générale et programmation

- Développement résidentiel, incluant une offre en logement social, en lisière des terres agricoles, réparti sur plusieurs lots qui ont vocation à s'insérer au tissu urbain environnant (Pissefontaine, etc.). L'objectif est de ne pas créer un nouveau quartier ex-nihilo ;
- Création d'un parc sportif en s'appuyant sur les terrains de tennis bordant la rue de Chanteloup et en relocalisant le terrain de football de manière à créer une zone de transition "verte" entre zone urbanisée et espaces agricoles ;
- Appui de l'offre commerciale, de services et d'équipements du pôle des Châtelaines de manière à créer une véritable centralité secondaire du centre-ville ;
- Aménagement d'un cimetière paysager dans le prolongement de la bande de parc existante le long des voies ferrées, au sud du quartier pavillonnaire existant : restructuration et aménagement du dessous du pont ainsi que des entrées de manière à les rendre visibles et accessibles.

Composition et morphologies urbaines

- La composition générale de ce nouveau quartier en prolongement du tissu urbain constitué de Chanteloup se développera selon trois îlots aux morphologies variées et aux gabarits de hauteurs diversifiés, respectant chacun son positionnement vis-à-vis de la plaine ;
- Au nord, les deux résidences panoramiques admettront des hauteurs plus importantes pouvant aller jusqu'à R+5 ;
- Au centre, un îlot dont l'implantation favorise les perméabilités vers le paysage agricole de la Boucle accueillera un programme d'habitat intermédiaire et semi-collectif ;
- Un collectif sera implanté sur l'actuel terrain de sport ;
- Les logements dont l'îlot s'inscrit dans la pente et organisés autour de « Cœur Vert » et de lisières paysagères seront orientés de façon à offrir des vues sur la vallée de la Seine tout en respectant le paysage du coteau ;
- Une lisière non bâtie, paysagée permettra de nuancer et d'établir un espace de transition entre la plaine agricole et ces nouveaux quartiers. Aucune infrastructure routière ne pourra être établie dans cet espace.

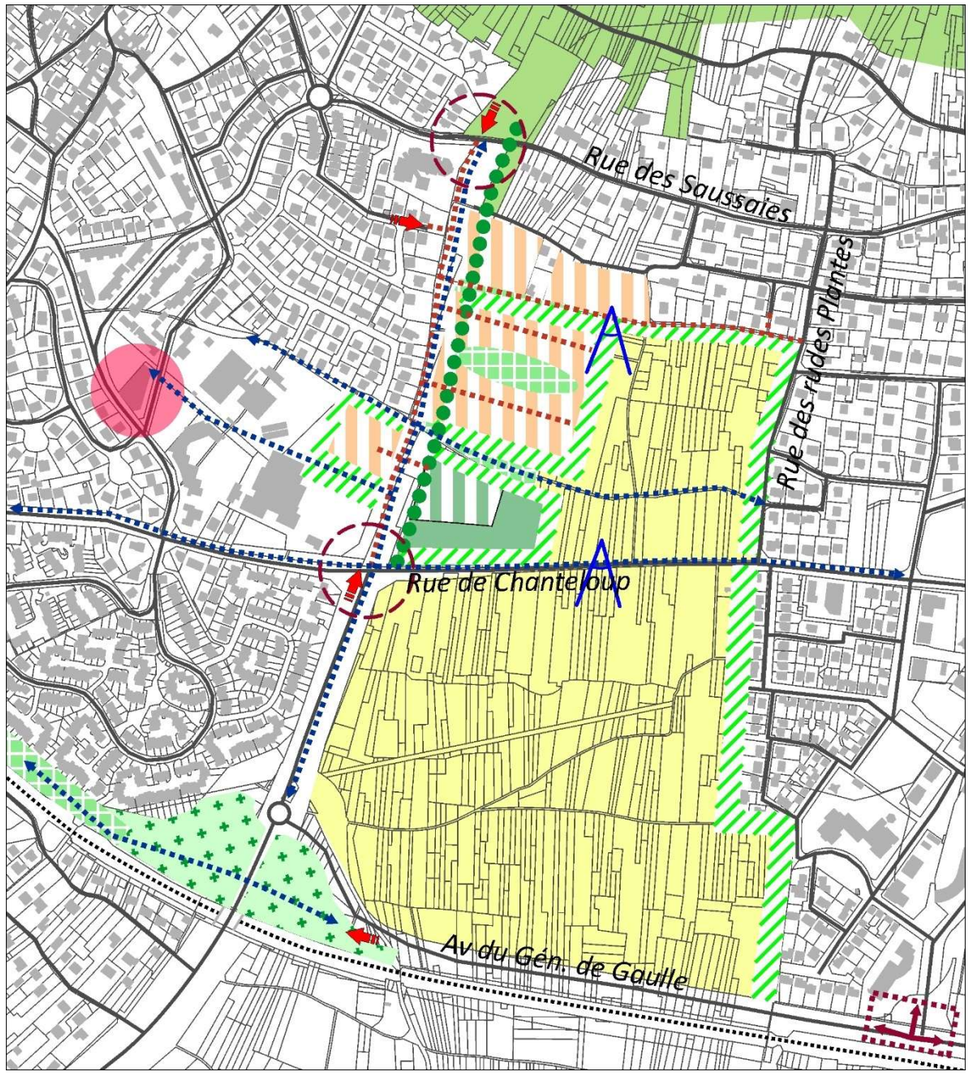
Organisation viaire et déplacements

- Principe d'accès automobile venant s'attacher aux voies existantes : prolongement de l'axe nord-sud (RD1) jusqu'à la rue des Saussaies en une voie principale apaisée structurant le quartier ;
- Une nouvelle voie est-ouest en prolongement de l'allée des Martinets permettra une meilleure insertion des nouveaux îlots au tissu pavillonnaire existant ;
- Développer un maillage de liaisons douces (nord-sud le long de la voie créée et est-ouest) se raccrochant aux liaisons existantes et programmées et permettant de relier le futur quartier au pôle des Châtelaines et aux équipements alentours ;
- Prolonger le sentier des Gatriaux en une voie apaisée.

Qualité paysagère et environnementale

- Mise en valeur et préservation des terres agricoles (à grande valeur agronomique) bordant le futur quartier et incitation au développement de synergies avec le futur quartier ;
- Assurer une continuité paysagère et écologique entre le mont Hautil, le « Cœur Vert » et les berges de Seine en mettant en place un corridor écologique nord-sud, espace de transition paysager entre les voies et les habitations respectant le schéma directeur du SDRIF ;
- Organiser le futur quartier autour d'un système d'espaces publics structurants ouverts sur le paysage et préservant les points de vue sur la Vallée de la Seine.

Le secteur Feucherets – Basins



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Accès
- Liaison douce à aménager
- Voie ferrée
- Projet de carrefour à aménager
- Enjeu d'entrée de ville : accès à la gare et à la mosquée

Destination et vocation principale des espaces

- Habitat privilégiant des morphologies variées du plot à l'intermédiaire (R+1+C à R+4+C) inscrites dans la pente
- Equipements et sports (zone de transition entre l'urbain et l'agricole)

Organisation et morphologie urbaine

- Polarité commerciale à renforcer

Patrimoine, paysage et trame verte

- Cône de vue
- Espace vert à créer
- Espace sportif
- Cimetière paysager
- Frange paysagère
- Alignement d'arbres à préserver
- Préservation des terres agricoles
- Espace naturel

Le secteur Dorgelès - Avenue de Poissy

Située dans la boucle de la Seine du nord-est des Yvelines, Chanteloup-les-Vignes s'est trouvé confrontée à un développement résidentiel brutal dans les années 70. Le quartier de la Noé, grand ensemble construit par Emile Aillaud représentait alors 80% des résidences de la ville.

Aujourd'hui, le quartier de la Noé représente 60% des résidences principales de la ville et concentre 57% de sa population.

Le quartier de la Noé fait l'objet d'un soutien de la part de l'État depuis les années 1990 et de l'ANRU depuis 2005. Ces programmes ont permis d'enclencher des opérations de requalification du parc social, de restructuration urbaine et ont pour effet de réduire la vacance et d'améliorer la qualité des espaces publics. Aujourd'hui, la Noé doit consolider son attractivité et poursuivre sa quête d'une nouvelle image.

Le projet porté par cette OAP vise à poursuivre les dynamiques de restructuration urbaines enclenchées depuis quelques années sur le secteur. Les axes fondamentaux sont les suivants :

- Redonner au quartier son statut d'entrée de ville
- Révéler l'avenue de Poissy comme axe structurant du projet ;
- Réorganiser les équipements scolaires avec la création de la cité éducative Simone Veil.

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

Le projet s'articule autour de plusieurs sous-secteurs avec à l'ouest la réorganisation et la restructuration des équipements scolaires et la mutation du foncier se trouvant autour du parc Champeau. Sur la partie Sud, le projet de requalification de la RD1 permettra d'apaiser les flux de circulation afin de tendre vers l'aménagement d'un boulevard urbain encourageant les mobilités douces et permettant de renforcer l'attractivité de l'entrée de ville.

La qualité des équipements publics sera à renforcer, ils seront également à restructurer et/ou réorganiser dans le but de mettre à disposition des habitants des équipements adaptés, sécurisés et attractifs telle que la cité éducative Simone Veil.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Le foncier situé le long de l'avenue de Poissy est à valoriser, des logements seront construits sur les terrains mutables ainsi qu'un centre médical intégré dans un programme de logements le long de l'avenue de Poissy.

Les espaces publics situés aux abords de la cité éducative Simone Veil seront à réaménager afin d'en améliorer la convivialité et la sécurité.

L'organisation viaire et les déplacements

L'entrée de ville au sud de Chanteloup-les-Vignes est à traiter sur la partie longeant l'avenue du général Charles de Gaulle afin de pouvoir valoriser l'image de la Noé. La façade urbaine le long de l'avenue du Général Charles de Gaulle est à valoriser en portant une attention particulière à la résidentialisation de la résidence de l'Ellipse et en mettant en valeur l'espace situé entre le bâtiment de l'Ellipse et l'avenue du général Charles de Gaulle. L'aménagement d'un espace public de qualité faisant le lien entre l'avenue de Poissy et la gare constitue un enjeu majeur de valorisation de l'entrée du quartier.

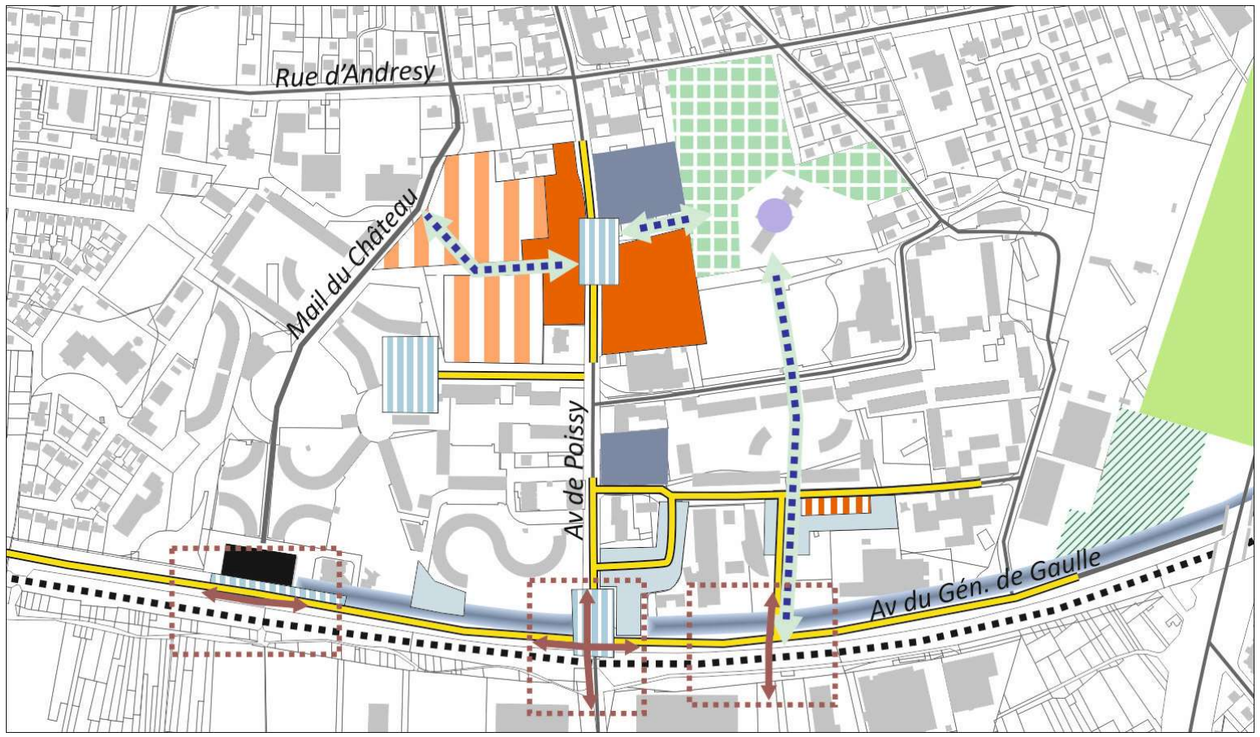
Compte tenu de la présence de la gare dans le quartier, l'ensemble des constructions à usage d'habitation pourront bénéficier d'une place minimum de stationnement par logement localisé de préférence en infrastructure, dans l'emprise des bâtiments.

Traiter qualitativement les interfaces entre la RD1 et la ville : traitement qualitatif et paysager des espaces publics et espaces de transition entre la RD1 et les résidences situées au nord de la voie.

La qualité paysagère et environnementale

Un réseau de liaisons douces sera à créer afin de faciliter les déplacements piétons depuis le parc Champeau vers les différents quartiers. La liaison douce reliant l'avenue du Général Charles de Gaulle au parc Champeau, support de desserte pour les équipements culturels structurants de la ville, sera valorisée.

Le secteur Dorgelès - Avenue de Poissy



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à restructurer
- Liaison piétonne paysagée
- Voie ferrée
- Gare
- Entrée de ville à requalifier

Organisation et morphologie urbaine

- Traitement de l'interface ville/RD1

Destination et vocation principale des espaces

- Cité éducative à créer
- Équipement culturel à conforter
- Secteur mutable à court terme (îlot mixte habitat/équipement)
- Secteur mutable à court terme (îlot habitat)
- Secteur mutable à plus long terme
- Espace public majeur à créer
- Espace public à réaménager

Patrimoine, paysage et trame verte

- Parc Champeau
- Jardins familiaux
- Espace végétalisé

Le secteur Cettons

Le secteur des Cettons en contrebas de la gare de Chanteloup-les-Vignes connaît un développement nécessitant l'extension de son périmètre bâti en veillant à ce que les terres agricoles et naturelles ne soient pas trop amputées.

Les objectifs du projet

L'extension du parc d'activités des Cettons à cheval sur les communes de Chanteloup-les-Vignes et Andrésy repose sur le principe de lisières poreuses vers les espaces agricoles et naturels environnants.

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

- Encourager le développement économique sur une surface de 6 ha permettant de répondre aux besoins d'accueil de nouvelles entreprises sur le territoire ;
- Veiller à une bonne intégration des nouvelles constructions dans le paysage (hauteurs, architectures qualitatives) ;
- Préserver les limites de l'urbanisation avec le grand paysage de la boucle grâce à un traitement paysagé des lisières.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

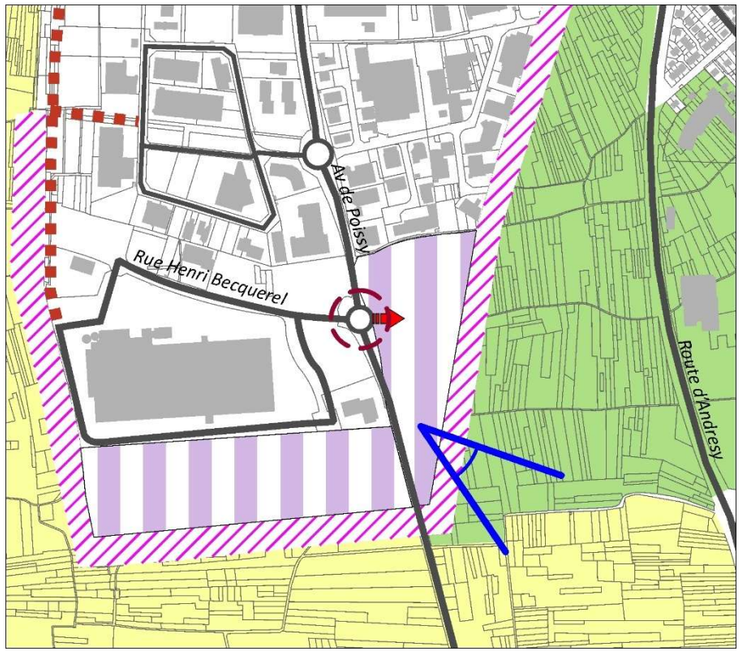
- Organiser le site de façon qu'il s'insère au maximum dans son environnement.

L'organisation viaire et les déplacements

- Sécuriser et adapter les accès à la zone : adaptation du giratoire principal, création de voies pouvant accueillir des poids lourds, éviter les voies en impasse et encourager les liaisons douces avec la partie déjà construite du parc, encourager la création de liaisons vers la gare et le centre-ville.

La qualité paysagère et environnementale

- Traiter qualitativement les limites de l'urbanisation avec le grand paysage de la boucle.



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Projet de carrefour à adapter
- Accès principal

Patrimoine, paysage et trame verte

- Lisière active activités/agricole de 10m minimum
- Cône de vue
- Espace agricole
- Espace naturel

Destination et vocation principale des espaces

- Activités économiques

Le secteur Nouvelle Centralité – Boulevard de l'Europe et rue de la Reine Blanche

Le secteur "boulevard de l'Europe - rue de la Reine Blanche" est situé à la jonction de la route historique et de la RD 190 qui traverse le territoire de Carrières, depuis Poissy au sud jusqu'à Triel au nord. Il est délimité au sud par les berges de la Seine, et au nord, par la croisée entre la RD190, la rue de la Reine Blanche et l'emprise réservée pour la future N104, qui doit, à terme, devenir le point névralgique de la Nouvelle Centralité en cours de construction.

La présente OAP vise à permettre la bonne articulation entre d'une part la création d'une nouvelle centralité urbaine, et d'autre part, la nécessaire mise en relation entre les berges de la Seine et l'intérieur de la Boucle de Chanteloup.

Elle vise ainsi à :

- Créer une Agora, espace public majeur et lieu de centralité ;
- Réaménager les axes majeurs de la RD 190 et de la rue de la Reine Blanche ;
- Tracer un maillage viaire dans le prolongement des axes existants ;
- Créer un réseau de parcours piéton ;
- Réaménager des axes majeurs mail Vanderbilt ;
- Créer un réseau d'espaces verts : Parc Pissefontaine, parc Maurice Berteau, parc et jardin de l'agora, parc habité, parc Beauregard ;
- Conforter l'axe historique de la rue de la Reine Blanche menant à la future passerelle vers Poissy ;
- Relier le Parc existant au futur « Cœur vert » et l'intégrer dans la « Nouvelle centralité » en le reliant notamment à la D190 par des cheminements « verts »
- Intégrer le futur TCSP au projet : traitement des voiries, perspectives et traitement des fronts bâtis le long de la RD 190 ;
- Permettre l'intégration des futures zones urbanisées en proposant des « lisières » réconciliant espaces bâtis et paysagers et assurer la transition avec le bâti existant ;

Les orientations du projet

Composition et morphologies urbaines

- Appliquer un principe de recul de 5m minimum du bâti le long de la D190 de manière à transformer cet axe en une rue plus urbaine et à végétaliser ses abords ;
- Développer un front bâti urbain dense de part et d'autre de la RD 190 depuis la rue de Carrières-sous-Poissy jusqu'au franchissement de la Seine (R+6+C maximum) ; Une attention particulière sera portée aux interactions entre espaces bâtis denses et espaces verts et paysagers ;
- Développer des typologies intermédiaires peu denses aux abords de la ZAC Nouvelle Centralité ;
- A la convergence des lignes structurantes de la boucle de Chanteloup, un signal architectural justifié par la nécessité d'exprimer une entrée de ville, au sein d'un secteur d'intensité urbaine, pourra admettre un dépassement localisé de la hauteur maximale inscrite dans le règlement du présent document d'urbanisme (Ht prévue indiquée au schéma) ;
- Faire évoluer le rapport du commerce à la ville, en rendant attractive la constructibilité des terrains occupés par le grand commerce et en privilégiant un stationnement enterré, Les commerces se tournent vers la ville et les étages supérieurs reçoivent des programmes divers dont des logements ;

- Intégrer l'équipement culturel existant dans le projet de la Centralité ;
- Garder l'identité de tissu de bourg qui s'est maintenu le long de l'axe historique de la Reine Blanche en veillant à ce que la densité, les hauteurs autorisées et les règles urbaines participent à la permanence de cette identité : R+2+C avec des émergences possibles au croisement de la rue Jean Monnet jusqu'à R+5.

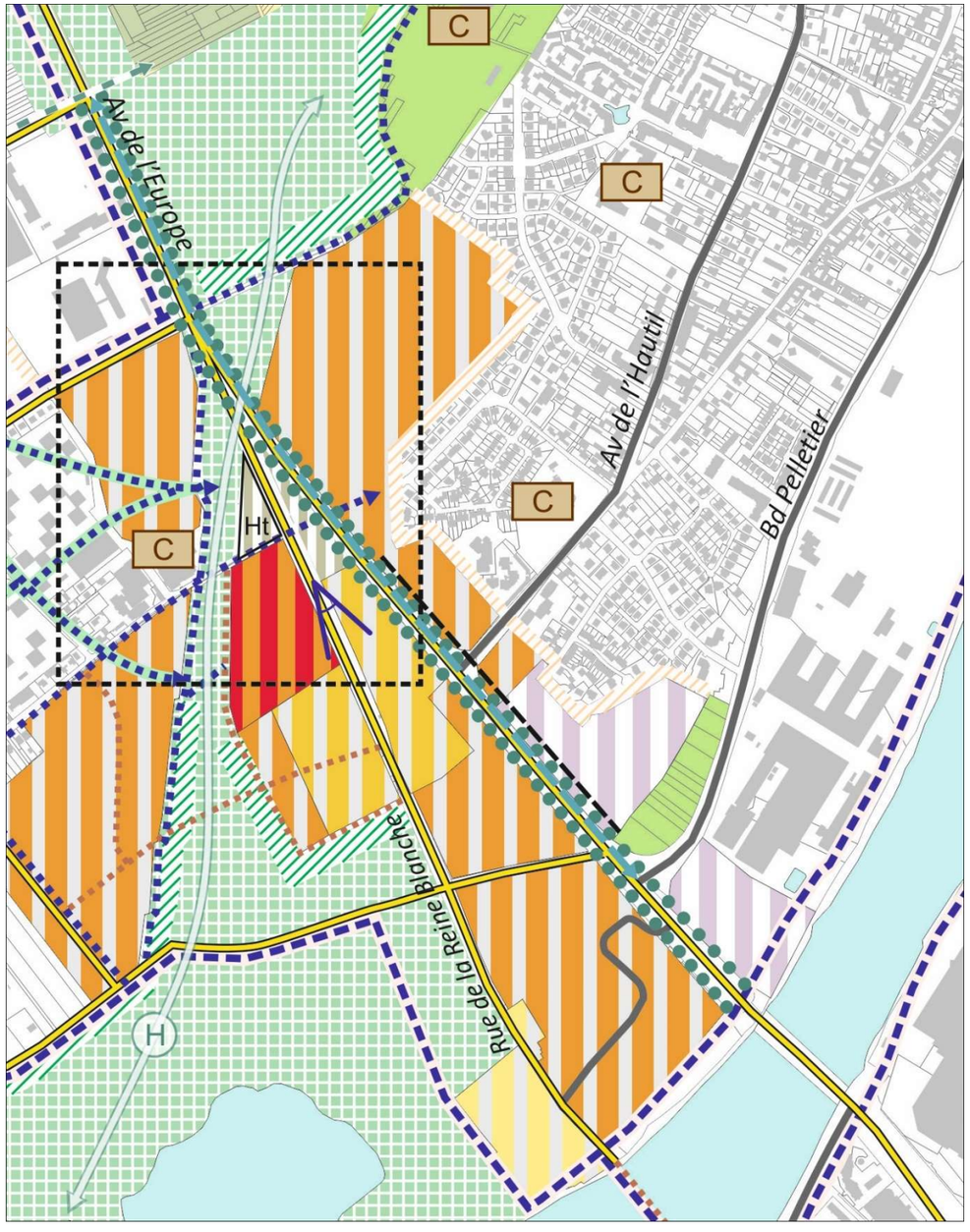
Organisation viaire et déplacements

- Proposer un nouveau gabarit de rue pour la D190 afin de limiter ses nuisances et la doubler d'une liaison douce (TCSP en projet, piste cyclable et cheminements piétons) ;
- Veiller à ce que l'axe historique de la rue de la Reine Blanche menant à la future passerelle vers Poissy empruntant le site du pont disparu, dispose d'une perspective visuelle qualitative ;
- Développer des liaisons transversales et un maillage de liaisons douces allant du Parc du Peuple de l'Herbe jusqu'à la Nouvelle Centralité et au Cœur Vert, de manière parallèle aux rues existantes ;
- Refondre le carrefour particulièrement routier de la départementale ayant pris le nom de boulevard Pelletier et de l'Avenue de l'Europe ;
- Veiller à préserver l'activité économique le long de la RD190 ;
- En tête du pont reliant Carrières-sous-Poissy à Poissy, les activités économiques pourront être diversifiées. Le caractère structurant de ce secteur, en entrée de ville, pourra admettre un dépassement localisé de la hauteur maximale inscrite dans le règlement du présent document d'urbanisme.

Qualité paysagère et environnementale

- Mieux intégrer le parc Maurice Berteaux au projet de la Centralité ;
- Assurer une continuité paysagère, écologique et d'usages entre le Parc du Peuple de l'Herbe, les cœurs d'îlots et le « Cœur vert » en mettant en place un corridor écologique ;
- Mise en valeur de l'axe historique, jusqu'aux berges de la Seine, et en lien avec le projet de passerelle franchissant le fleuve pour atteindre Poissy ;
- Création d'un espace vert entre les développements au nord de la ZAC et les tissus constitués (Quartier des Fleurs).

Le secteur Nouvelle Centralité – Boulevard de l'Europe et rue de la Reine Blanche



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Voie à restructurer
- Projet de TCSP
- Liaison douce à créer ou à restructurer
- Chemins de Seine
- Liaison urbaine douce paysager à créer

Destination et vocation principale des espaces

- Zone d'habitat peu dense R+1+C
- Zone d'habitat intermédiaire R+2+C
- Zone d'habitat dense R+6+C
- Zone d'activité
- Zone mixte habitat/commerce
- Equipement
- C — Construction existante : conservation

Organisation et morphologie urbaine

- Recul du front bâti
- Aménagement relevant de l'opération d'ensemble ZAC Centralités ayant pour objectif :
  - De créer un espace public de centralité (Agora) et un équipement public fédérateur
  - De renforcer une offre commerciale plus ouverte sur la ville
  - D'assurer la continuité écologique depuis le parc du Peuple de l'Herbe vers le Coeur vert
- Ht — Point d'intensité urbaine permettant ponctuellement des hauteurs plus importantes

Patrimoine, paysage et trame verte

- Espace vert à créer ou à requalifier
- Frange paysagère "plantée" entre zone résidentielle et zone naturelle et/ou agricole
- Lisière paysagère "habitée" entre deux zones urbanisées
- H — Continuité écologique à préserver
- Trame paysagère structurante à préserver
- Alignement d'arbres à créer
- Cône de vue
- Espace agricole
- Espace naturel

Le secteur des Rives du Parc du Peuple de l'Herbe

Le secteur des Rives du Parc du Peuple de l'Herbe concerne la pointe sud de la Boucle de Chanteloup. Il est délimité par le Parc du Peuple de l'Herbe au sud et à l'ouest, par l'Ecopôle au nord et la ZAC Nouvelle Centralité à l'est.

Les objectifs du projet

L'OAP vise à conférer une cohérence globale aux dynamiques de développement le long du Parc du Peuple de l'Herbe, concerné non seulement par les opérations de la ZAC Nouvelle Centralité, mais également par la densification des tissus constitués le long de l'avenue du Docteur Marcel Touboul.

Elle vise ainsi à :

- Permettre une densification qualitative, ouverte sur le Parc, des tissus urbains constitués ;
- Assurer une transition entre les nouvelles opérations et les secteurs d'habitat pavillonnaire à préserver ;
- Imposer des césures dans les nouveaux fronts urbains, en cherchant à créer des continuités entre le Parc et les cœurs d'îlot ;
- Créer des lisières formant des transitions entre les zones urbanisées et les zones naturelles ;
- Le parc Provence pourra muter dans une logique de restructuration des équipements publics : plateforme de retournement pour le bus, potentiel foncier pour extension des équipements.

Les orientations du projet

Composition et morphologies urbaines

- Préserver les tissus pavillonnaires constitués ;
- Densifier le front urbain entre le tissu constitué et le Parc du Peuple de l'Herbe. Pour ceci, les constructions principales s'ouvrant sur le parc admettront des hauteurs maximums àR+3+C;
- Un espace donnant sur le parc existant qui pourra être réaménagé, sera dédié majoritairement à l'implantation d'équipements
- A l'interface entre ce front urbain dense et le tissu pavillonnaire existant, préserver un espace de transition épannelant les hauteurs jusqu'à R+4+C maximum ;
- Favoriser dans les sous-secteurs identifiés au schéma d'orientations, les constructions n'excédant pas R+2+C, soit une hauteur de 9m en façade ou 12m au faîtage.

Plus particulièrement sur la ZAC Saint Louis et le quartier des fleurs :

- Désenclaver le quartier par la réalisation d'un maillage viaire et la création de percées visuelles entre la ZAC Saint Louis et la rue Saint Louis ;
- Depuis l'Agora de la centralité une nouvelle liaison urbaine et paysagère douce est créée vers le château.
- Depuis le parc de la Centralité une liaison urbaine et paysagère est aménagée vers le château sur la rue existante des Frères Tissier. Cette requalification sera ponctuée d'équipements publics, de commerces se caractérisera par des espaces publics qualitatifs ;
- Une nouvelle liaison urbaine douce est créée entre l'Agora et l'école des Dalhias existante ;
- Ces nouveaux réseaux permettront de tisser des connexions avec le quartier des fleurs ;
- Ces interconnexions seront accompagnées architecturalement par des traitements visant à :
  - Recréer une homogénéité entre le futur quartier et l'existant en créant une transition de volumétrie et de typologie entre le tissu pavillonnaire périphérique et les immeubles de la résidence des Fleurs : R+4+C maximum. Cette homogénéité sera renforcée par la création d'espaces publics de qualité ;
  - Créer une trame verte en cœur de quartier grâce au traitement paysager des nouvelles voies ;
  - Apporter une nouvelle offre commerciale en rez-de-chaussée d'immeuble, non concurrentielle à l'offre présente à proximité. Pour les constructions concernées par un rez-de-chaussée actif, un dépassement de la hauteur maximum de la construction sera autorisé dans la limite d'un mètre ;
  - La diversification de l'offre en logement.

Organisation viaire et déplacements

L'OAP intègre la requalification et la création de liaisons douces reliant le Parc du Peuple de l'Herbe à la nouvelle centralité, en suivant le maillage existant complété le cas échéant par des circulations douces à travers le tissu constitué :

- Rue David / rue Maurice Berteaux ;
- Rue des écoles, prolongée par un principe de traversée du quartier des Fleurs à définir ;
- Continuité douce à prolonger en direction de l'Écopôle et du port de Triel ;
- L'OAP intègre également l'amélioration de l'offre de transports en commun (avenue Vanderbilt, rue du Docteur Marcel Touboul, chemin de Beauregard) et la création d'une voie nord-sud améliorant la desserte du quartier des Fleurs et la ZAC Saint-Louis.

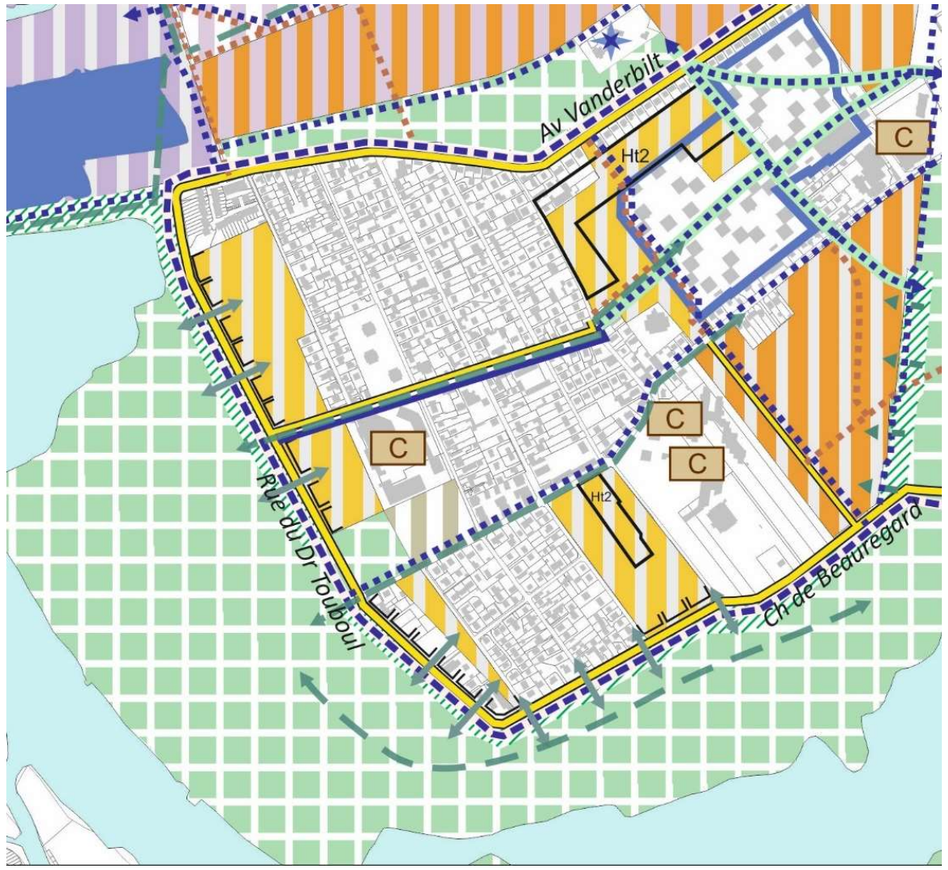
Qualité paysagère et environnementale

- Des continuités entre le Parc du Peuple de l'Herbe et les cœurs d'îlot sont à assurer, non seulement par la requalification d'espaces verts public (rue du docteur Marcel Touboul), mais également par l'ouverture régulière des fronts urbains vers les cœurs d'îlots, prolongeant le parc au sein du tissu bâti ;
- Des lisières paysagères sont constituées tout le long du Parc du Peuple de l'Herbe pour accompagner la densification et la transformation des voiries ; une attention particulière devra être portée, à ce titre, au point de rencontre entre le tissu pavillonnaire et le port de Triel.

Le secteur des Rives du Parc du Peuple de l'Herbe

Plus particulièrement sur la ZAC Saint Louis et le quartier des fleurs :

- Désenclaver le quartier par la réalisation d'un maillage viaire et la création de percées visuelles entre la ZAC et la rue Saint Louis.
- Prolonger les voies existantes :
  - La rue du 8 mai 1945 ;
  - L'allée des Hortensias
  - L'allée des Muguets.
- Ces nouveaux réseaux permettront de tisser des connexions avec le quartier des fleurs ;
- Ces interconnexions seront accompagnées architecturalement par des traitements visant à :
  - Recréer une homogénéité entre le futur quartier et l'existant en créant une transition de volumétrie et de typologie entre le tissu pavillonnaire périphérique et les immeubles de la résidence des Fleurs. Cette homogénéité sera renforcée par la création d'espaces publics de qualité ;
  - Créer une trame verte en cœur de quartier grâce au traitement paysager des nouvelles voies ;
  - Apporter une nouvelle offre de commerce complémentaire des offres existantes à proximité ;
  - Diversifier l'offre de logements.



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Voie à restructurer
- Liaison douce à créer ou à requalifier
- Liaison douce à restructurer
- Liaison urbaine douce paysager à créer
- Chemins de Seine

Destination et vocation principale des espaces

- Zone d'habitat intermédiaire R+3+C pouvant admettre un front bâti à R+4+C maximum en limite ouest du parc et dans le périmètre de la ZAC Saint-Louis
- Zone d'habitat dense R+6+C
- Activités économiques
- Création d'une zone portuaire
- Secteur mixte habitat/activités économiques
- Zone d'implantation préférentielle majoritairement à destination d'équipement
- C — Construction existante : conservation
- Darse portuaire
- Quartier prioritaire faisant l'iobjet d'un projet de renouvellement urbain

Organisation et morphologie urbaine

- Ordonnancement du front bâti
- Ht2 — Sous-secteur admettant des hauteurs de constructions inférieures à 9m en façade (R+2+C)

Patrimoine, paysage et trame verte

- Espace vert à créer ou à requalifier
- Frange paysagère "plantée" entre zone résidentielle et zone naturelle et/ou agricole
- Trame paysagère structurante
- Liaison paysagère vers le grand paysage
- Lieu ou élément bâti à valeur patrimonial à conserver

Le secteur du Port de Triel-Écopôle

Le secteur de l'Écopôle et de l'Eco-port de Triel-sur-Seine, qui couvre environ 211 hectares, est situé en limite nord/ouest du territoire communal. Il est actuellement desservi par la RD190 qui longe le secteur à l'est ainsi que par l'avenue Vanderbilt au sud. Il bénéficiera également, à terme, de la proximité du futur port de Triel-sur-Seine. L'aménagement de ce futur quartier a pour ambition d'engager une programmation majoritairement dédiée aux activités économiques, mais également de prévoir la création d'environ 25000 m² de surface de plancher destinés au logement. Cette OAP, créée par la révision simplifiée "Écopôle-Seine-Aval" remplace, sur son périmètre, l'OAP initiale à l'échelle de la commune.

L'Ecopôle Seine Aval propose une alternative durable au modèle urbain des zones d'activité classiques en mobilisant le levier du "bon usage sol" pour créer un quartier plus urbain, densifiable et évolutif qui anticipe sur le prochain cycle de mutation urbain.

La densification du quartier est permise grâce à une occupation performante des parcelles.

L'optimisation est obtenue avec l'implantation raisonnée des constructions (davantage en alignement des rues et des limites séparatives), la suppression des « espaces verts résiduels » et la localisation maîtrisée des espaces extérieurs privés non bâtis.

La localisation groupée des espaces servants (cours de livraison, espaces de stockages) favorise leur usage mutualisé entre parcelles et induit également une meilleure utilisation de la parcelle.

Au-delà du gain foncier, cette optimisation renouvelle totalement l'aspect et l'ambiance des espaces publics, devenus plus urbains.

L'évolutivité du quartier est obtenue par la combinaison réinventée de trois systèmes : l'organisation de la trame viaire publique, la définition de la taille et forme des îlots et la maîtrise de l'implantation et des tracés des voies privées de dessertes internes des parcelles. L'ensemble de ce dispositif permet, dans le temps, de déployer des « axes de développement futur » qui assurent la densification du quartier et son évolutivité en s'adaptant aux nouveaux besoins des entreprises et des collectivités.

L'Ecopôle Seine Aval est ainsi régit par des règles spécifiques d'implantation des constructions et d'occupation des parcelle.

Les objectifs du projet

L'urbanisation du secteur de l'Écopôle doit permettre l'émergence d'un nouveau quartier attractif pour l'installation d'activités économiques industrielles et artisanales, en lien avec le développement de la filière écoconstruction, tout en organisant la transition avec le tissu pavillonnaire limitrophe par la construction de nouveaux logements. Le projet d'Eco-port offrira aux entreprises de la boucle de Chanteloup la possibilité de transporter leurs marchandises par la voie d'eau, qui est un mode de transport plus écologique que la route. Le nouveau quartier a pour objectif transversal de s'intégrer à son environnement et de porter une attention particulière au cadre de vie, profitant de sa situation paysagère d'exception, en offrant de nouveaux espaces publics à tous.

Outre la bonne intégration fonctionnelle et paysagère des zones d'activités projetées, l'objectif premier de cette OAP est d'introduire des formes de mixité permettant d'articuler les différents modes d'occupation du sol.

Dans un second temps, un travail plus fin sera à réaliser concernant les lisières des différentes zones d'aménagement et des zones naturelles à préserver, de manière à définir clairement les limites de l'urbanisation tout en proposant des lieux potentiels pour des opérations ou des équipements mutualisés.

Les orientations du projet

Destination générale et programmation

- Permettre l'implantation de commerces, dans la mesure où ils sont liés à la filiale écoconstruction, et qu'ils se situent au cœur de l'Écopôle, en appui des activités artisanales et industrielles ;
- Irriguer le nouveau quartier par la création d'une trame viaire structurante fondée sur deux axes paysagers majeurs est/ouest permettant de desservir le Port et le parc d'activités ;
- Rationaliser l'implantation des nouvelles constructions, pour optimiser le foncier du quartier et anticiper les besoins futurs des entreprises ;
- Créer une zone de mixité activités / logements sur les terrains les plus au sud de l'Écopôle, en contact avec la zone pavillonnaire située le long de l'avenue Vanderbilt ;
- Créer un espace vert et valoriser les équipements publics existants entre ces zones mixtes et le tissu urbain existant, moins dense ;
- Créer des lisières actives, entre la zone portuaire et la zone humide en bord de Seine ;
- Sur les rives du parc du peuple de l'herbe et en son cœur, les vocations de loisirs et de développement touristique seront recherchées.

L'implantation de commerces est proscrite au droit des îlots situés en front de la RD190.

Sur l'Eco-port, 34 hectares de terrains équipés d'ouvrages portuaires seront aménagés pour accueillir des activités notamment liées aux secteurs du BTP, de l'écoconstruction, du recyclage, de la filière « bois-énergie » et de la logistique.

Le secteur admet les activités de plaisance au port de Triel.

Composition et morphologies urbaines

L'organisation des premières implantations, en limites de parcelles, ménage une capacité optimale d'extension des constructions et/ou de réalisation de nouvelles constructions sur le terrain d'origine.

L'Écopôle a vocation à accueillir des entreprises innovantes, dont les process de production et l'organisation sont en perpétuelle évolution. Ainsi, les principes d'implantation sur le terrain assurent la plasticité nécessaire à l'évolution des entreprises sur site :

- D'une manière générale : en tendant vers la recherche de l'alignement des constructions sur rue et en limite séparative. Pour les deux axes majeurs est-ouest :
- En recherchant l'implantation à l'alignement pour les parcelles orientées au sud des deux axes majeurs est-ouest.
- En imposant l'implantation en recul de l'alignement pour les parcelles situées au nord des deux axes majeurs est-ouest afin d'épaissir le cordon boisé et paysager de ces axes. Dans la zone mixte, les constructions viseront une certaine compacité, notamment pour ce qui concerne la zone située le long de l'avenue Vanderbilt et en vis-à-vis du quartier des Fleurs. Les logements tourneront leurs façades principales au sud, vers le parc du Château Ephémère.

Des nouveaux espaces publics seront organisés de façon à structurer des transitions paysagères et/ou écologiques permettant l'intégration du nouveau quartier à son environnement proche.

Le secteur du Port de Triel-Écopôle

Des sous-secteurs situés en bordure des zones d'implantation d'activités économiques favorisent les constructions dont la hauteur n'excède pas 12m. Ces sous-secteurs sont identifiés au schéma d'orientation.

Organisation viaire et déplacements

L'OAP intègre le réseau viaire de l'Écopôle constitué de deux voies majeures est/ouest, et d'une série de voies transversales desservant les lots aménageables, ainsi que la création d'une voie nord/sud dans le cadre de la ZAC Saint-Louis.

Des liaisons pour les modes doux seront spécifiquement aménagées le long des voies majeures, reliant l'itinéraire longeant les berges de la Seine et le « Cœur Vert ».

Les aménagements devront intégrer en outre l'itinéraire piétons/cycles longeant les berges de la Seine tout au long du méandre. Une attention particulière devra être portée à la traversée du port.

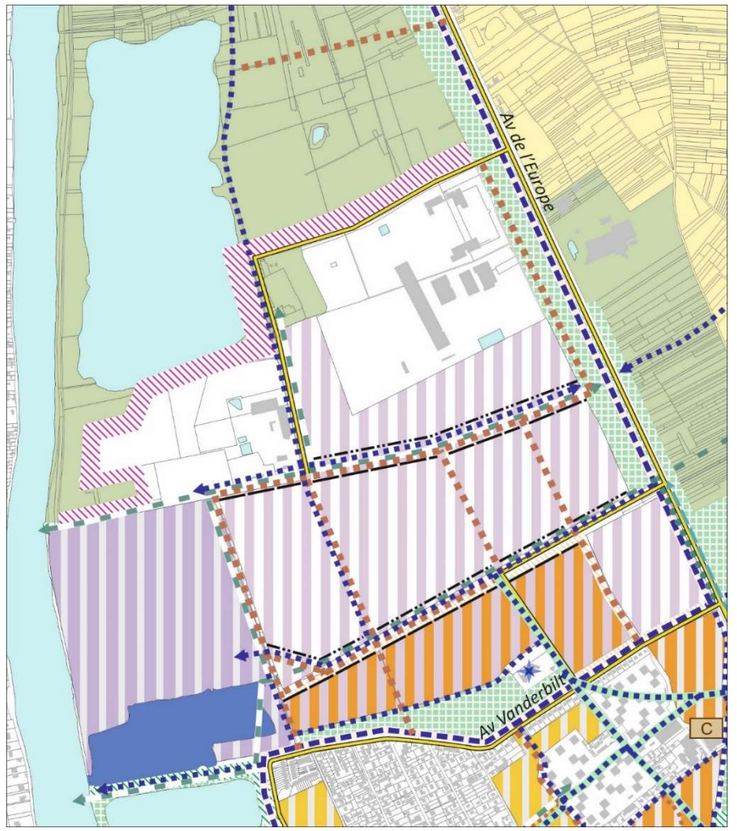
Qualité paysagère et environnementale

Le long de la RD 190, l'Écopôle présente une façade largement arborée, constituée d'une bande de boisements sur plusieurs dizaines de mètres de profondeur.

L'ensemble des zones ouvertes à l'urbanisation est ceinturé par une lisière qui permet d'assurer une accroche plus progressive avec les zones déjà urbanisées et avec les zones à protéger. Exception faite de l'espace mixte habitat/activités situé entre l'avenue Vanderbilt et l'avenue du Port pour lequel la transition vers l'espace naturel au sud sera intégrée à l'aménagement de cet espace.

Un certain nombre de zones plus sensibles sont à prendre en considération :

- La zone entre le port de Triel et la zone naturelle humide au nord ;
- La zone entre le port de Triel et le parc du Peuple de l'Herbe ;
- La zone de parc autour du Château Ephémère.



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Projet de TCSP
- Voie à restructurer
- Liaison douce à créer ou à requalifier
- Chemins de Seine
- Liaison urbaine douce paysager à créer

Destination et vocation principale des espaces

- Zone d'habitat intermédiaire (hauteur modérée)
- Zone d'habitat dense (hauteur importante)
- Activités économiques
- Zone mixte habitat/activité
- Création d'une zone portuaire
- Darse portuaire

Organisation et morphologie urbaine

- Principe d'implantation des constructions en recul
- Principe d'implantation des constructions en alignement

Patrimoine, paysage et trame verte

- Espace vert à créer ou à requalifier
- Frange paysagère "plantée" entre zone résidentielle et zone naturelle et/ou agricole
- Lisière paysagère "habitée" entre deux zones urbanisées
- Lisière paysagère "active" entre zone d'activité et zone naturelle
- Trame paysagère structurante à préserver
- Alignement d'arbres à préserver
- Lieu ou élément bâti à valeur patrimonial à conserver
- C — Constructions à conserver
- Espace agricole
- Espace naturel (Carrière)

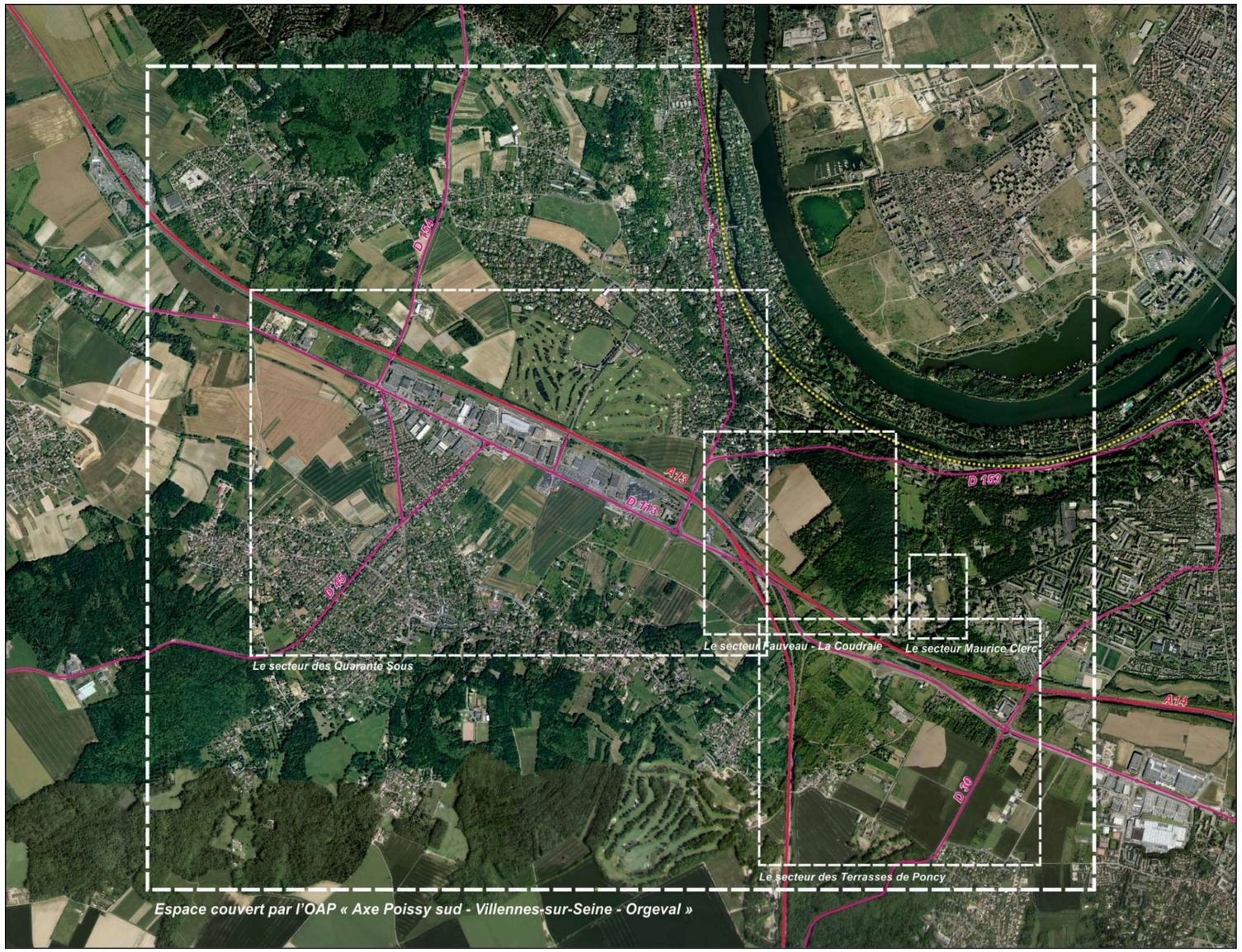
12 - L'AXE POISSY SUD - VILLENNES-SUR-SEINE - ORGEVAL

Le secteur de cette OAP générale est défini par une bande de territoire structurée par un faisceau d'infrastructures de transport d'intérêt régional et national, à la limite entre les communes de Poissy, Villennes-sur-Seine et Orgeval. Son périmètre s'étend des Terrasses de Poncy à l'est, à la zone commerciale des 40 sous à l'ouest, et se situe à la jonction entre les plateaux qui dominent la Seine, et les coteaux qui mènent à des points hauts donnant à voir le grand paysage. Ce secteur est particulièrement sensible du point de vue de la consommation des terres agricoles, du fait des importantes dynamiques de développement qui s'y exercent.

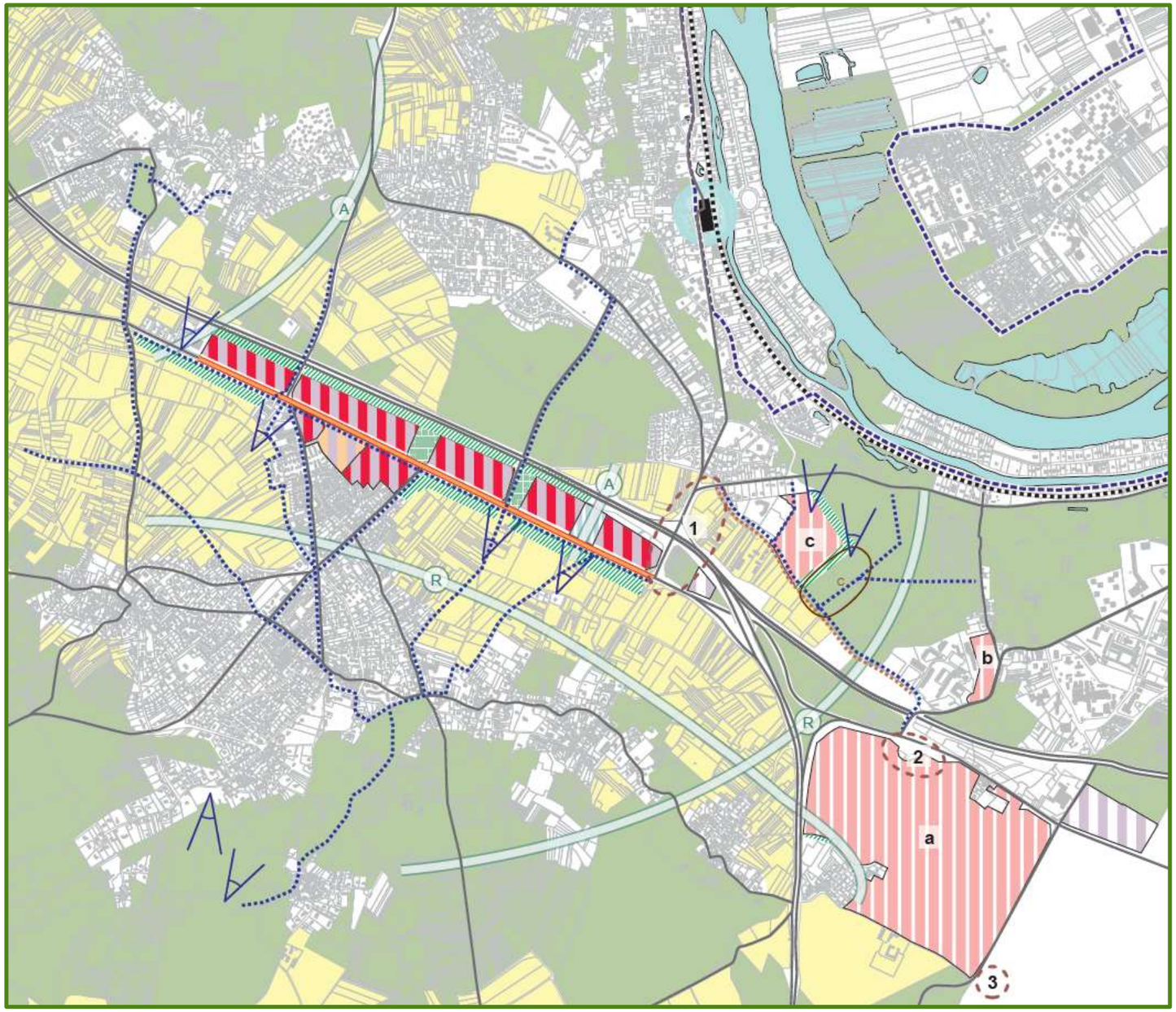
La zone des Quarante Sous s'inscrit dans le grand paysage qui reste perceptible à chacune de ses entrées en même temps qu'elle se caractérise par son enclavement urbain entre deux infrastructures routières majeures (l'A13 et la RD113). Se dégage ainsi une impression d'enfermement, sur une bande d'environ 180m d'épaisseur.

Développés progressivement et de façon longitudinale à l'A13, le site commercial des quarante sous et le futur site d'accueil du PSG semblent déconnectés l'un de l'autre ainsi que des polarités et des projets urbains voisins (secteur Fauveau, quartier de la Coudraie, Maurice Clerc, etc.). Une cohérence et un lien les relient pourtant, il s'agit de leur proximité avec l'axe historique reliant Saint Germain à Mantes-la-Jolie et, malgré une urbanisation sans planification d'ensemble, leur intégration dans des espaces agricoles et forestiers est très présente.

L'objectif général de cette OAP est ainsi d'intégrer les mutations engagées ou programmées et de définir des limites franches à l'urbanisation.



L'AXE POISSY SUD - VILLENNES-SUR-SEINE - ORGEVAL - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Voie à requalifier
- Liaison douce à créer ou à restructurer
- Chemins de Seine
- Voie ferrée
- Gare
- 1 — Projet d'intersection à aménager en lien avec l'aménagement de la boucle sortie A13
- 2 — Projet de liaisons à créer ou à restructurer
- 3 — Projet de carrefour à aménager dans le cadre de la requalification de la RD30

Destination et vocation principale des espaces

- Activités économiques
- Secteur de projet :
  a - Projet Campus PSG
  b - Secteur Maurice Clerc
  c - Secteur Fauveau-La Coudraie
- Zone mixte activité/commerce
- Zone mixte habitat/activité
- C — Constructions à conserver
- Place

Organisation et morphologie urbaine

- Centralité gare (pôle multimodal)

Patrimoine, paysage et trame verte

- Espace vert à créer ou à requalifier
- Frange paysagère
- A — Continuité écologique à préserver
- Cône de vue
- Espace agricole
- Espace naturel

L'AXE POISSY SUD - VILLENNES-SUR-SEINE - ORGEVAL - LES ORIENTATIONS

Cette OAP vise à :

- Permettre la mutation de la zone commerciale des 40 sous, en favorisant la compacité des constructions, la création de coupures paysagères, et en recherchant des modes d'intégration urbaine au contact du tissu urbain d'Orgeval ;
- Permettre l'installation de dispositifs de mobilité ;
- Définir les limites de l'urbanisation pour préserver les terres agricoles et naturelles ;
- Décliner un ensemble de dispositifs paysagers, ou lisières, permettant de gérer les zones de contact entre les différents modes d'occupation du sol.

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

Au contact du faisceau d'infrastructures de transport, l'OAP prévoit de gérer l'évolution des zones d'aménagement économiques à dominante commerciale existantes, bénéficiant de la bonne desserte automobile.

Les zones accueillant du logement sont programmées sur des secteurs plus éloignés des infrastructures de transport (secteur Fauveau, quartier de la Coudraie) et mieux desservis par les transports en commun.

Des formes de mixité fonctionnelle, associant activités, commerces et logements, seront introduites sur certains secteurs : à l'ouest des 40 sous, sur la commune d'Orgeval. Plus globalement, sur l'ensemble de la zone des quarante sous et en lien avec les objectifs du PADD, il s'agira d'apporter une réponse aux évolutions en cours des pratiques commerciales et enclencher un processus de réurbanisation de ces espaces : Pour ceci il est nécessaire de :

- Requalifier l'espace public ;
- Favoriser la mixité des fonctions urbaines ;
- Renouveler l'offre des enseignes commerciales.

Composition et morphologies urbaines

Les compositions et morphologies urbaines sont décrites de manière plus précise dans chaque OAP zoomée.

A un niveau plus général, les compositions et morphologies urbaines sur ce secteur viseront plusieurs objectifs :

- S'inscrire de manière respectueuse dans la topographie et le grand paysage, notamment en veillant à limiter les points hauts, et à ménager des percées visuelles et des corridors écologiques ;
- Assurer des accroches urbaines respectueuses des tissus urbains constitués ;
- Rechercher des formes construites compactes, afin de limiter la consommation de foncier et l'imperméabilisation des sols.

Organisation viaire et déplacements

La requalification de la route départementale en boulevard urbain, intégrant des cheminements doux et facilitant la desserte en transports en commun est la colonne vertébrale de l'OAP territoriale. Elle permet une mutation qualitative des grandes entités urbanisées, depuis les 40 sous jusqu'à la lisière d' « accroche urbaine » en limite de l'opération d'aménagement du PSG sur le site des Terrasses de Poncy.

Elle est particulièrement importante pour l'aménagement d'une zone urbaine mixte au point de rencontre entre la zone des 40 sous et le tissu urbain d'Orgeval, nécessitant la dissociation complète des flux liés à la logistique de la zone commerciale et ceux liés à la desserte d'un nouveau quartier.

Plusieurs franchissements et intersections de la route départementale doivent en outre être requalifiés, pour permettre notamment aux modes doux d'utiliser de manière sécurisée la route départementale.

De manière générale, la logique de déplacements cherche à assurer une compatibilité entre les nuisances liées au transport routier, et la destination des zones à urbaniser. Elle vise également à répondre à certaines problématiques d'enclavement et d'accès aux transports en commun (La Coudraie et Fauveau).

Qualité paysagère et environnementale

Au sud de la RD qui structure l'ensemble du territoire de cette OAP, un paysage agricole et naturel doit être sanctuarisé, en particulier le long des coteaux au sud.

De plus, des continuités écologiques doivent être maintenues entre les grandes entités paysagères du secteur. Des césures « vertes », faisant office d'ouverture paysagère et de corridor écologique, sont à prévoir dans les différents secteurs d'aménagement.

Enfin, différents types de « lisières » sont prévus pour délimiter les grands secteurs d'aménagement, et permettre une transition douce avec les zones voisines, qu'elles soient naturelles, agricoles, ou urbanisées.

Le secteur Fauveau – La Coudraie

Au nord de la départementale D113, en contrebas de la A13 et de la A14, s'étire un ensemble de terrains diversement occupés par des terres agricoles, un golf à l'ouest, des terrains aux usages incertains ou provisoires, d'autres en cours de construction, une très vaste propriété boisée ainsi que la ZAC de la Coudraie en cours de réorganisation dans le cadre des politiques de la Ville de Renouvellement Urbain, à l'est du périmètre. Ce secteur perché sur le coteau est délimité au sud et à l'ouest par la D153 descendant le coteau vers Poissy et par la rue Migneaux à l'est.

Les objectifs du projet

Située aux confins des communes de Poissy et Villennes-sur-Seine, l'OAP de ce secteur a pour objectif d'intégrer les futures zones urbanisées au tissu existant, de préserver les terres naturelles et agricoles et d'inciter un développement urbain en cohésion avec le paysage en proposant des « lisières ».

Le développent de ce futur quartier situé à proximité de Poissy, sera renforcé par un axe apaisé et ponctué d'équipements d'intérêt communaux bien intégrés aux espaces boisés. L'accessibilité de cette future avenue de Fauveau et son rôle structurant, seront renforcés par un ensemble de mails verts paysagés traversants l'intérieur des trois quartiers ainsi connectés : Fauveau, La Coudraie et Maurice Clerc.

Les orientations du projet

Destination générale et programmation

- Proposer une offre de logements à la morpho-typologie variée, encourageant la mixité sociale dans le prolongement du quartier résidentiel existant et en cours de développement de Fauveau ;
- Réalisation d'environ 70 logements/ha et comprenant au moins 200 logements sociaux ;
- Relier les quartiers par le biais d'axes pacifiés et aménagés pour accueillir des véhicules légers et des transports en commun performants. Ces axes s'inscriront sur les cheminements existants et permettront de désenclaver et mailler les quartiers de la Coudraie et Fauveau ;
- Implanter une offre d'équipements (commerces, équipement public, square, etc.) adaptée au développement du secteur ;
- Respecter l'environnement paysager et les espaces naturels bordant le secteur Fauveau : parc, bois etc. ;
- Préserver les terres naturelles longeant les infrastructures, agréments et écrans naturels contre les nuisances ;
- Mettre en valeur les points de vue sur la vallée de la Seine.

Composition et morphologies urbaines

L'avenue de Fauveau prolongée jusqu'à Poissy Coudraie constitue l'axe intercommunal structurant de tout le secteur, avec une alternance entre îlots urbains et secteurs naturels et boisés.

- Préserver et encourager l'implantation d'activités économiques en prolongement des activités existantes au nord du secteur ;
- Articuler le nouveau quartier Fauveau avec le tissu existant par le développement d'une placette pouvant accueillir des commerces et des équipements ;
- Veiller à préserver des espaces de transitions qualitatifs entre les espaces urbanisés et les espaces naturels à travers un système de lisières habitées et paysagées (bois habité au nord en lisière de forêt et parc habité à l'est en lien avec le parc du château) ;
- Intégrer une variété de hauteurs allant du R+2 au R+4 avec ponctuellement quelques émergences ou dépassements localisés de hauteur en lien avec le bois et les espaces verts avoisinants.

Organisation viaire et déplacements

- Transformer le chemin de Fauveau en une voie permettant l'accueil de modes de transports doux et de transports en commun permettant de relier la Coudraie à Poissy et Fauveau à Villennes-sur-Seine. Cette liaison, vecteur de cohésion urbaine, permettra d'ouvrir l'ensemble de ces quartiers via la jonction des mails verts existants et projetés, et la mise en réseau des équipements situés à proximité de celle-ci ;
- Aménager et sécuriser le carrefour des voies D153 avec le chemin de Fauveau ;
- Développer des liaisons douces descendant du coteau vers la D153 en contrebas ;
- Aménager cette voie de manière à éviter que cette rue soit utilisée en itinéraire de shunte de l'autoroute.

Qualité paysagère et environnementale

- Empêcher toute construction le long des infrastructures autoroutières et utiliser la végétation comme écran contre les nuisances produites ;
- Construire de manière poreuse, discontinue et avec de plus faibles hauteurs le long de l'avenue de Fauveau ;
- Créer un grand corridor paysager et écologique contre la future avenue de Fauveau et la forêt en la dotant d'aménités urbaines et du recueil des eaux pluviales.

Le secteur Fauveau – La Coudraie



Limite de l'OAP

Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer (adaptée à l'accueil de transports en communs)
- Principales voies de desserte interne (avec circulations douces)
- Liaison douce à créer ou à restructurer
- Chemins de Seine
- Voie ferrée
- Projet de réaménagement entrées/sorties en lien avec le développements urbain

Destination et vocation principale des espaces

- Secteur d'habitat intermédiaire (50 à 60 logements/ha.)
- Secteur d'habitat collectifs (60 à 70 logements/ha.)
- Secteur d'habitat collectifs (80 à 90 logements/ha.)
- Secteur à vocation économique mixte (activités commerces, services, équipements)
- C — Constructions à conserver
- Limite d'implantation des constructions
- Espace public comportant du stationnement
- Espaces de stationnement arboré

Patrimoine, paysage et trame verte

- Frange paysagère plantée à l'interface entre zone résidentielle et espaces verts
- Alignement d'arbres à créer
- Cône de vue
- Principe de percée visuelle
- Espace agricole
- Espace naturel

Le secteur Maurice Clerc

Le secteur se situe au sud-ouest de la commune de Poissy et s'étend sur une superficie de 4,2 hectares. Il est actuellement occupé par un centre sportif dédié aux salariés du groupe PSA, composé de terrains de sports, de gymnases et d'une demeure bourgeoise de la fin du XIXème siècle. La construction par PSA d'un nouveau centre sportif, sur un emplacement plus proche de ses activités, ouvre la voie au réaménagement du site.

Les objectifs du projet

Le secteur Maurice Clerc, futur trait d'union entre la Coudraie, le hameau de Migneaux et Beauregard, a vocation à devenir un nouveau quartier d'habitat, destiné à accueillir des logements diversifiés (individuels, intermédiaires et collectifs), une résidence services sénior ainsi que quelques locaux à rez-de-chaussée (commerces, services…).

Dans la poursuite du projet de requalification du quartier de La Coudraie, l'aménagement du site Maurice Clerc doit favoriser des continuités inter-quartiers. Il doit renforcer l'attractivité de ce secteur de la ville de Poissy, s'inscrire dans les perspectives de développement du territoire en proposant une offre de logements diversifiée à destination des Pisciacais et de la Seine Aval et valoriser le patrimoine bâti existant et l'environnement paysager.

Les orientations du projet

Destination générale et programmation

- Réalisation d'environ 450 logements neufs, pour répondre aux besoins de logement des familles, des jeunes couples, des personnes vivant seules ;
- Réalisation d'une résidence services sénior d'environ 120 logements dédiés aux personnes séniors non dépendantes, et comptant également des services associés ouverts à tous (restauration, pôle bien-être…) ;
- Création de locaux à rez-de-chaussée (commerces, services…), en entrée de quartier ;
- Conservation et réhabilitation de la maison bourgeoise datant du XIXème siècle dite « le Château » ;
- Phasage de l'opération dans le temps avec idéalement :
  - Une première phase de construction sur la partie située au sud de la future liaison douce traversant le site d'est en ouest comprenant notamment la résidence pour personnes âgées la réhabilitation du château ainsi que la construction d'environ 150 logements ;
  - Sur la partie restante du secteur de l'opération, une seconde phase de construction comprenant la construction d'environ 300 logements.

Composition et morphologies urbaines

Diversité des typologies et des formes d'habitat en lien et cohérence avec les différents environnements bâtis et paysagers :

- Maisons individuelles, au nord, pour assurer la transition avec le hameau de Migneaux, ainsi qu'à proximité du talus boisé à l'ouest ;
- Habitat intermédiaire constitué de petits collectifs et de maisons superposées situé en cœur de site, le long du jardin central ainsi que le long de la rue de Migneaux, dans sa partie nord ;
- Habitat collectif, de type immeubles villas, le long de la rue de Migneaux, dans sa partie sud, venant assurer une continuité avec le front bâti de l'opération de la Coudraie ;
- Implantation de locaux de commerces et services intégrés au rez-de-chaussée des immeubles de logements, en amorce de la voie nouvelle et en lien avec la rue de Migneaux de manière à optimiser la visibilité de ces espaces sans perturber le fonctionnement des tissus urbains alentours ;
- Variété des hauteurs allant du R+1 au R+4, avec ponctuellement quelques émergences à R+5 ;
- Principe d'ilots à la fois compacts et ouverts, dans une logique de gestion économe du foncier, au profit de la création d'espaces collectifs et récréatifs généreux ;
- Principe d'implantation discontinue des bâtiments, traduisant la recherche de porosités et d'ouvertures du quartier.

Organisation viaire et déplacements

- Création d'une nouvelle voie interne de desserte de type zone 30 venant se raccrocher au tissu urbain environnant (sur la rue de Migneaux) ;
- Principe de liaison douce, de type promenade, traversant le site d'est en ouest, assurant une nouvelle connexion piétonne et paysagère vers la Coudraie ;
- Principe de déplacements doux au sein des espaces végétalisés existants (avec la préservation du cheminement de la futaie) ou à créer et qui irriguent l'ensemble du projet ;
- Principe d'élargissements ponctuels du trottoir de la rue de Migneaux au droit du secteur (pour atteindre une largeur de 1,50 mètres) ;
- Principe de recherche d'économie foncière dans la conception des aires de stationnement, lesquelles doivent être majoritairement enterrées. Sur la future boucle interne de desserte, seront créées des places de stationnement pour les visiteurs.

Le secteur Maurice Clerc

Qualité paysagère et environnementale

- Maintien et entretien des talus boisés situés sur les franges ouest et nord, constitutifs d'espaces naturels et vecteurs de biodiversité, en lien également avec l'espace boisé situé au nord du secteur Maurice Clerc ;
- Maintien de la zone humide, sa mare et son alignement de saules, identifiés dans la partie nord du site ;
- Valorisation de la rocaille du parc du XIXème siècle ;
- Structuration de l'aménagement du secteur autour de deux axes de composition qui favoriseront des liens et ouvriront des perspectives sur son environnement avec :
    - Un long espace paysagé nord-sud qui ouvrira une grande perspective sur le « Château » ;
    - Un second axe transversal au premier connectant le quartier de La Coudraie au site et à la rue de Migneaux en direction du centre-ville ;
    - Développement d'une diversité de strates écologiques dans les nouveaux espaces paysagers extérieurs ;
    - Principe d'infiltration des eaux pluviales dans les surfaces de pleine terre (sauf impossibilités techniques liées à la topographie ou nappe affleurante) ;
    - Principe de continuité végétale entre les espaces collectifs communs et les cœurs d'ilots privés ;
    - Maintien, lorsque possible, du mur en pierre le long de la rue de Migneaux ;
    - Réhabilitation qualitative du « Château » qui sera également mis en valeur par le futur jardin central et la perspective créée.



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Élargissement du trottoir existant à 1,5 mètre minimum

Destination principale des espaces

- Quartier mixte à dominante habitat
- Habitat individuel
- Équipement public / résidence séniors
- Bâtiment existant à valoriser (Château)
- Secteur de projet (La coudraie)

Morphologie urbaine

- Coeur d'îlot ouvert sur le parc et l'espace public
- Implantation discontinue des bâtiments
- Cône de vue

Trame verte et paysage

- Parc dans la perspective du château
- Liaison paysagère et piétonne
- Espace boisé à valoriser
- Espace naturel

La Coudraie à Poissy

Créée en 2013, la ZAC de la Coudraie vise à la diversification d'un ensemble de logements sociaux construit en 1967, via un ambitieux programme de démolitions/reconstructions. Il se situe sur un promontoire de 12 ha, à proximité directe de grands espaces naturels qualitatifs. A l'est, ce quartier rejoint le futur quartier Maurice Clerc par un important dénivelé boisé, dans lequel s'inscrivent les îlots de logements. Cette OAP permet d'appréhender les grands principes du programme de rénovation urbaine enclenché depuis 2009, qui vise à partir des franges du quartier et à intégrer au mieux les îlots dans les dénivelés. Pour ceci les objectifs de cette OAP sont les suivants :

- Ouvrir le quartier sur la ville grâce au développement de plus de mixité sociale et à l'accroissement du nombre de logements : 850 logements dont 70% en accession ;
- Admettre des bâtiments aux volumétries et aux hauteurs variées afin de diversifier les formes d'habitat : maisons superposées, grosses villas, des collectifs allant de R+3 à R+5. ;
- La prise en compte de la topographie du site, depuis la voie nord jusqu'à la rue de Migneaux en contrebas, grâce à une succession de jardins en terrasses autour desquels prennent position les bâtiments. Ces îlots épousent la déclivité du terrain et mettent en scène les vues sur le grand paysage ;
- La structuration d'un front bâti à l'entrée du square du quartier : ce bâtiment admet des volumes diversifiés, depuis l'angle de la rue de Migneaux et le long de la nouvelle voie ;
- La création d'une nouvelle voie de desserte, arborée, donnant axé à la future voie structurante de Fauveau.

Le secteur des Terrasses de Poncy

Le secteur des terrasses de Poncy est situé au bord d'infrastructures routières lourdes (A13, A14, RD30 et RD113) qui constituent une fracture urbaine avec le centre-ville de Poissy. Ces terrains sont situés dans le prolongement de l'axe de développement de projets d'aménagements et de requalification portés par la Ville (Beauregard, Maurice Clerc, La Coudraie). Ils sont actuellement occupés par des cultures, boisements épars ou friches, et quelques activités ponctuelles. Il se délimite par la RD30 à l'est, le chemin de la ferme de Poncy au sud, l'autoroute A13 à l'ouest et la D113 au nord.

Les objectifs du projet

Sa proximité avec les infrastructures offre de bonnes conditions d'accessibilité au site. Ce secteur pourra permettre de répondre aux besoins d'attractivité économique et sociale liée au sport, de la commune avec l'accueil du projet d'aménagement du Campus Paris Saint-Germain. Cette OAP a comme objectif d'encadrer l'insertion de ce complexe au sein de l'environnement, en incitant notamment à sa liaison urbaine avec Poissy au Nord.

Les orientations du projet

DEVELOPPEMENT URBAIN ET PAYSAGER

L'aménagement du site :

- Doit s'organiser en 3 secteurs :
    - 2 secteurs voués à une urbanisation à court terme :
        - Au nord-ouest, un espace dédié l'aménagement d'un stade d'environ 5 000 places à terme et à une offre commerciale associée, d'environ 5 000 m² de surface de plancher à l'échelle du secteur,
        - Au sud-est, un espace pour l'aménagement d'un centre de formation sportive des jeunes et des professionnels,
    - 1 secteur de « couture urbaine » qui sera ouverte à l'urbanisation à moyen terme et aura, après évolution du PLU, une vocation à dominante d'activités économiques en excluant les commerces à l'exception des commerces d'accompagnement du programme urbain en rez-de-chaussée des constructions le long de la RD113, de moins de 300 m² de surface de plancher.
- Doit répondre à des traitements urbains et paysagers de grande qualité, dans un espace paysager remarquable et visible en bordure d'axes structurants :
    - L'aménagement du centre de formation sportive des jeunes doit être structuré par la création d'une allée monumentale, qui donne accès aux différents équipements, et est traitée qualitativement sur le plan paysager. Les espaces sportifs extérieurs donnent lieu à des espaces ouverts, notamment vers le grand paysage.
    - La partie du centre de formation dédiée aux professionnels doit être traitée de manière plus intime, dans une situation de promontoire donnant lieu à des ouvertures sur le reste du site. Elle s'insère dans un paysage boisé, en lien avec la forêt de Marly au sud-est.
    - Le stade doit constituer un signal architectural marquant, visible depuis les infrastructures routières le bordant. Les aménagements et constructions associées, notamment les commerces et le stationnement doivent faire l'objet d'une intégration architecturale et paysagère soignée.
    - La couture urbaine devra permettre de requalifier d'une part, la vitrine depuis le RD113 et d'autre part, de créer un front urbain qualitatif depuis la nouvelle voie d'accès au cœur du Campus du Paris Saint-Germain. Elle doit alors constituer une transition paysagère entre les espaces sportifs et le reste de la ville de Poissy, grâce à des densités, gabarits et morphologies urbaines adaptés. Des percées visuelles nord-sud devront être réservées afin de dégager des vues, depuis la RD113, vers la Chapelle de la Maladrerie, le cœur du Campus du Paris-Saint-Germain, et vice versa. L'aménagement de ce secteur doit améliorer la perméabilité entre le site des Terrasses de Poncy et la ville.
- Doit intégrer des principes d'intégration architecturale et paysagère clairs :
    - Des bâtiments intégrés au paysage et à la topographie marquée, une architecture sobre qui tient compte de l'environnement semi naturel et agricole au sud.
    - Des espaces sportifs extérieurs compacts, aménagés dans la pente et tenant compte des potentiels paysagers.
    - Une disposition et des choix architecturaux qui tiennent compte de la présence du Monument Historique de la Chapelle de la Maladrerie et du souci de sa valorisation. Le projet sera l'occasion d'augmenter sa visibilité et d'inciter à sa mise en valeur.
    - Des vues qualitatives conservées ou créées vers : la vallée de la Seine, La Défense, les coteaux boisés, les espaces agricoles voisins.
    - Une transition douce avec les hameaux de la Bidonnière et de la Maladrerie, notamment grâce au maintien d'une frange urbaine et paysagère généreuse dans la partie sud du projet

.

UNE COMPOSITION URBAINE ET ARCHITECTURALE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL ET URBAIN



ACCES, DEPLACEMENTS, TRANSPORTS

Contexte
Le secteur des terrasses de Poncy est jusqu'à lors traversées par 2 voies locales : le Chemin de la Bidonnière et le Chemin de Poncy desservant les hameaux et la ferme de Poncy, ainsi que les chemins agricoles. Ces voies sont accessibles directement depuis la RD113, qui, tout comme la RD30, l'A13 et l'A14, supporte des trafics importants. Quelques lignes de bus desservent les alentours du secteur, en revanche l'accessibilité modes doux est contrainte par la présence des infrastructures terrestres lourdes. Dans le cadre de l'aménagement durable du secteur, l'adaptation de la desserte viaire interne doit prendre en compte les enjeux de fluidité de la circulation, et de promotion des modes de déplacements alternatifs à l'automobile.

Orientations
L'aménagement des Terrasses de Poncy doit intégrer :

- La création d'une nouvelle voirie interne structurante et d'une voie de distribution principale pour l'accès au site et la desserte des hameaux alentours en remplacement du Chemin de Poncy et de la rue de la Bidonnière dont les gabarits et le positionnement ne sont pas adaptés aux besoins et à la conception du projet.
- La mise en place d'aménagements suffisants pour l'accessibilité depuis les infrastructures routières existantes, dans une maîtrise des flux véhicules prévisibles et permettant notamment un accès facilité au giratoire RD30/RD113 depuis le hameau de la Bidonnière.
- La création d'une accessibilité simplifiée pour les modes de déplacement alternatifs qui doivent bénéficier à l'ensemble des Terrasses de Poncy, de la couture urbaine jusqu'au sud par :
    - Une adaptation et un renforcement de la desserte en transport en commun depuis le centre-ville de Poissy et l'aménagement d'arrêts de bus au sein du périmètre de projet ;
    - L'aménagement de pistes cyclables sur les voiries internes principales, raccordées au réseau cyclable existant ;
    - L'aménagement d'itinéraires piétons internes clairs, en cohérence avec les accès aux arrêts de transports en commun ;
    - La mise en place d'un système de voirie partagée pour l'une des deux voies principales de desserte interne au site créées.
- La création d'une offre de stationnement adaptée au besoin, répondant à des principes de :
    - Mutualisation, notamment entre le stationnement dédié au stade et aux commerces, sous réserve de cohérence de fonctionnement dans le cadre du permis de construire ;
    - Economie foncière, tout en prévoyant une offre suffisante pour maîtriser le risque de stationnement sauvage en particulier lors des évènements ;

Multifonctionnalité (gestion des eaux pluviales, intérêt pour la biodiversité, qualité paysagère) via la limitation de l'imperméabilisation des sols pour le stationnement. Une partie des stationnements sera enherbée et/ou perméable.



PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE, TRAME VERTE ET BLEUE

Contexte
La topographie, la situation et la configuration du secteur de projet, le dotent d'une qualité paysagère significative. Les espaces agricoles ouverts, la présence de milieux semi-naturels diversifiés, la proximité à des réservoirs boisés, dont la forêt de Marly-le-Roi, les vues ouvertes vers la vallée de la Seine, et la proximité aux hameaux de la Maladrerie et de la Bidonnière, représentent des enjeux d'intégration paysagère pour l'aménagement du site.

Orientations
L'aménagement du site doit répondre à ces exigences par :

- Une intégration paysagère à l'environnement agricole et semi naturel environnant par :
    - L'aménagement de franges boisées et paysagées en transition avec les boisements et espaces ouverts voisins ;
    - L'aménagement d'une pépinière et d'un jardin potager, conservant une partie des vergers existants, dans un souci de rappel de l'identité paysagère actuelle du site.

Contexte
N'étant concerné par aucune prescription écologique règlementaire, le secteur possède un intérêt écologique global moyen à l'heure actuelle. Il est considéré comme un espace de respiration au SDRIF. Quelques espèces protégées, toutefois communes en Ile de France : insectes, petits mammifères et avifaune ; y ont été recensées. La diversité des milieux existants sur le site est favorable à l'accueil de ces derniers : les prairies, les rus constituent notamment des habitats pour les insectes ; les haies et boisements éparses pour l'avifaune nicheuse ou les chiroptères.

Sa situation à proximité de plusieurs réservoirs de biodiversité d'importance régionale constitue par ailleurs un potentiel intéressant de contribution au réseau de continuités écologiques intercommunales.

L'enjeu est donc de trouver une réponse à ce double objectif, en développant une trame boisée fournie au sein du site, tout en conservant la diversité des milieux écologiques ouverts existants.

Orientations

L'aménagement du site doit répondre à ces exigences par :

- Un objectif global de fonctionnalité écologique des espaces extérieurs :
    - Des espaces ouverts généreux seront maintenus en espaces perméables de pleine terre et végétalisés, une part minimale d'espaces verts de pleine terre et d'espaces verts complémentaires est définie pour chaque secteur du projet ;
    - L'utilisation d'essences végétales locales, non invasives et peu consommatrices d'eau doit être privilégiée pour les nouveaux aménagements paysagers ;
    - Une gestion différenciée et écologique des espaces végétalisés doit être mise en œuvre pour les espaces d'agrément, particulièrement dans les franges sud du site ;
    - La mise en place d'aménagements spécifiques favorisant l'accueil de la faune doit être organisée au sein des espaces verts : nichoirs à oiseaux, gîtes à chiroptères, etc.
- La valorisation de la trame verte à échelle intercommunale par :
    - La reconstitution de boisements permettant des échanges écologiques avec les réservoirs boisés à proximité, dont la forêt de Marly ;
    - Particulièrement la protection de la lisière de cette forêt, dans le respect de la bande d'inconstructibilité de 50m imposée par le SDRIF autour des réservoirs boisés de plus de 100 hectares ;
    - La protection d'une partie des milieux naturels existants, et le développement d'une diversité de strates écologiques dans les nouveaux espaces extérieurs : herbacée, arborée, afin de reconstituer les habitats adaptés au maintien de l'ensemble des insectes, de l'avifaune et des chiroptères présents sur site ;
    - Particulièrement, l'évitement d'une partie des impacts sur la flore remarquable par la conservation de secteurs d'intérêt (notamment en bordure du futur stade), et la recomposition d'habitats herbacés propices à la présence des insectes protégés identifiés dans ce secteur.
- La limitation des impacts sur la trame bleue par :
    - La prise en compte de la présence des rus du Petit Béthemont et de Poncy (ce dernier étant un cours d'eau) et des enjeux écologiques associés dans les choix de conception ;
    - La valorisation d'une surface favorable à la recréation de milieux humides qualitatifs et fonctionnels (zone d'épanchement du ru de Poncy), équivalente à deux fois la surface impactée par la mise en œuvre du projet, conformément au SDAGE Seine-Normandie dans la mesure où la conservation stricte de la zone humide existante n'est pas compatible avec la conception urbaine du projet d'intérêt général.

Contexte

Les Terrasses de Poncy sont enfin concernées par quelques risques associés aux sous-sols. Un risque de retrait gonflement des argiles fort touche d'une part la quasi-totalité du site ; d'autre part, 2 parcelles sont occupées par des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), et une parcelle par un BASIAS, qui peuvent signifier une pollution des sous-sols. Une canalisation de gaz impacte la partie sud du site.

Par ailleurs, jusqu'à présent en grande partie agricole, l'urbanisation du site soulève des enjeux de minimisation de son empreinte sur les ressources, et sa capacité à respecter la recherche de résilience sur le grand territoire face aux changements climatiques.

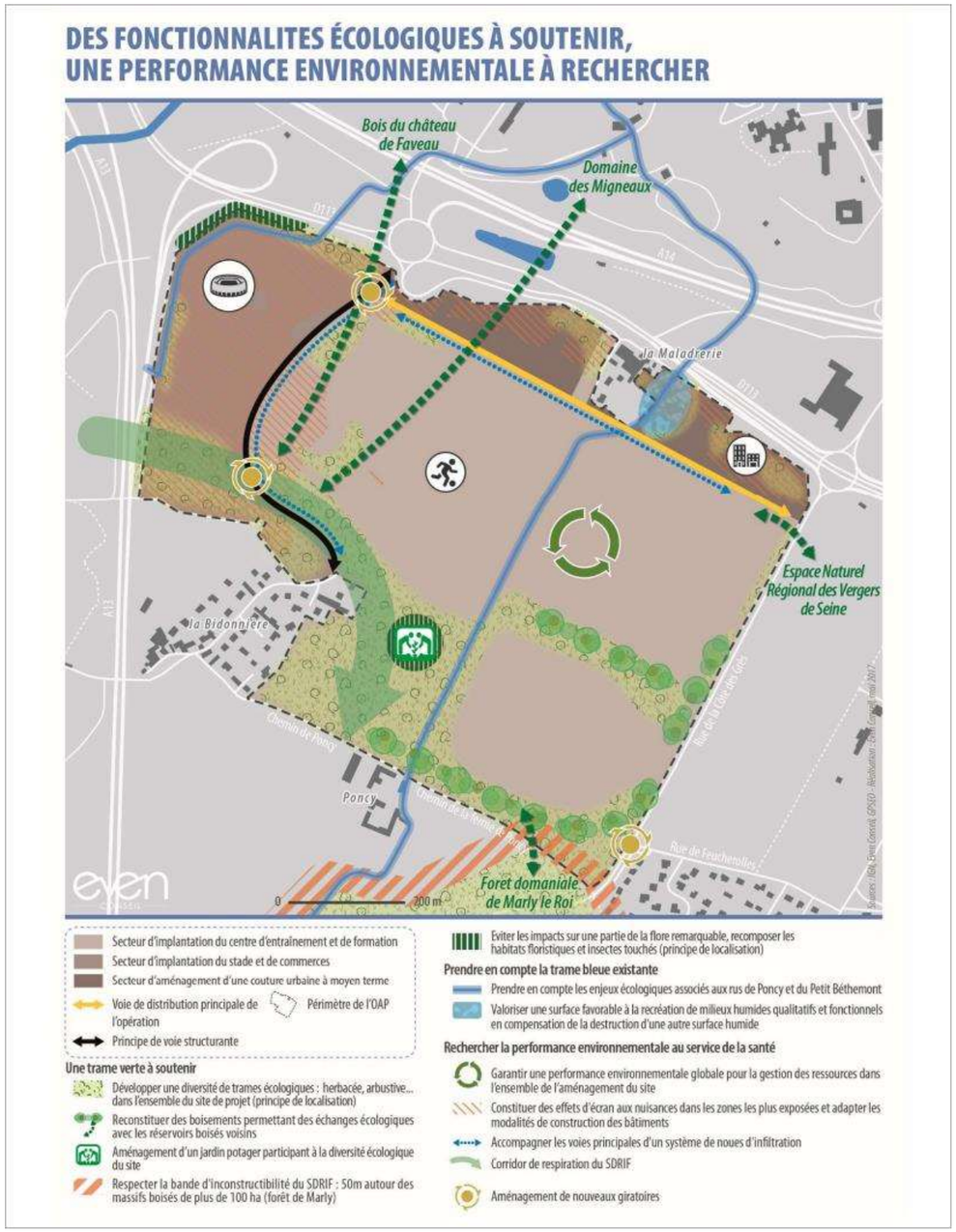
Orientations

L'aménagement du site doit répondre à ces exigences par :

- La prise en compte des risques naturels et de santé par :
    - La mise en œuvre de dispositions techniques adaptées au risque de retrait gonflement des argiles (notamment fondations et murs de soutènement) ;
    - La mise en place de technique alternatives de gestion des eaux, et de techniques de drainage adaptées si besoin en phase de travaux ;
    - L'éloignement des usages sensibles des sources de nuisances connues, la recherche de constitution d'un effet d'écran en bordure des voies les plus bruyantes et polluantes ;
    - La mise en œuvre de solutions suffisantes pour éloigner tout effet négatif du projet sur la santé humaine vis-à-vis de la pollution des sols et de la gestion des matériaux de démolition des constructions existantes ;
    - La protection des populations à accueillir sur site vis-à-vis du passage d'une canalisation de gaz au sud du site, via le maintien d'espaces non bâtis de part et d'autre.
- La mise en œuvre de choix de conception orientés en faveur de la performance environnementale globale du projet :

- La récupération des eaux pluviales pour l'entretien des terrains et espaces verts ;
- L'infiltration directe des eaux pluviales par le maintien de surfaces de pleine terre généreuses définies sur chaque secteur, éventuellement accompagnée d'une rétention préalable, et la mise en œuvre de techniques alternatives de traitement des eaux pluviales telles que la création de noues en accompagnement des voiries principales ;
- La valorisation des déchets sur site, notamment les déchets verts ;
- La mobilisation d'une part d'énergies renouvelables pour couvrir une partie des besoins en énergie, le respect de normes de performance énergétique volontariste et la mise en œuvre de solutions pour réduire la pollution lumineuse ;
- La recherche d'un équilibre entre déblais et remblais en phase de travaux.

La mise en œuvre d'un chantier vert doit également être privilégiée.



Le secteur des Quarante Sous

Situé sur le plateau, en contrebas du village d'Orgeval installé sur les hauteurs, ce secteur s'étire le long des faisceaux routiers des autoroutes A13 et A14. Dans la bande comprise entre la D113 au sud et l'autoroute A13 au nord se sont installées des enseignes commerciales. De l'autre côté de la voie historique (route des quarante sous - D113) subsistent quelques anciens vergers et terres agricoles, se sont installés des négoces de voitures et de caravanes tandis que l'urbanisation du centre-ville s'est étendue le long de l'avenue Pasteur (D45) jusqu'à rejoindre la route des quarante sous.

Les objectifs du projet

Cette OAP a comme objectif de faire émerger un projet cohérent pour ce site, en organisant le développement et la diversification des activités tout en pacifiant les artères principales et en limitant la consommation de terres naturelles. En lien avec les objectifs du PADD, il s'agit de réurbaniser les zones d'activités commerciales périphériques

Les orientations du projet

Quatre principes sont établis :

Organisation viaire et déplacements

Le premier principe vise à apaiser et structurer la route des Quarante Sous en un boulevard urbain végétalisé permettant la cohabitation entre les différents modes de transports (modes doux, automobiles, poids lourds) tout en sauvegardant la fonction essentielle de transit. L'aménagement de l'espace public doit permettre de favoriser les modes actifs et de s'adapter aux nouveaux usages de la voiture ainsi que des transports en commun. A cet effet, la prise en compte de l'efficacité de l'express A14 reliant cette zone à la Défense est un élément déterminant justifiant la mise en place d'un hub multimodal :

- Aménager des pistes cyclables et des espaces piétons sécurisés de part et d'autre de la route des Quarante Sous ;
- Favoriser les franchissements piétons et cycles des infrastructures par la sécurisation des carrefours ;
- Développer un maillage de liaisons douces se raccrochant aux liaisons existantes et programmées et mettant en lien les grands éléments de paysage ;
- Limiter le stationnement privatif le long de l'axe des Quarante Sous et favoriser le stationnement en ouvrage ;
- Mieux desservir la zone des Quarante Sous et désaturer le carrefour RD 153/RD113 grâce à l'aménagement de l'échangeur autoroutier ;
- Le futur quartier mixte de logement sera desservi par la rue de la Maison Blanche et la RD113 selon des modalités à définir lors de la mise en étude opérationnelle du projet.

Renouvellement urbain

Le second principe consiste à développer une opération de logements par renouvellement progressif du tissu urbain sous la route des Quarante Sous :

- Développement d'un quartier mêlant habitat et commerces, comprenant environ 250 logements, soit une densité de près de 100 logements à l'hectare, dont 40% de logements locatifs sociaux.
- Privilégier une implantation non continue du front bâti le long de la route des Quarante Sous afin de permettre des percées visuelles de part et d'autre de la voie et ainsi de rythmer le futur boulevard urbain ;
- L'implantation du bâti des nouveaux programmes de logements devra être orienté vers le centre-ville d'Orgeval ;
- Respecter une règle de courtoisie entre les formes urbaines en créant un épannelage de hauteurs des constructions entre le tissu en renouvellement et sa lisière sud bordant le tissu pavillonnaire existant ; La hauteur totale maximale le long de la RD113 est de 15m ;
- Veiller à implanter des programmes de logements mixtes, aux typologies variées ;
- Inciter au développement de typologies de bâtiments compacts à la consommation d'énergie limitée ;
- Les équipements publics liés au développement résidentiel du secteur pourront s'implanter dans la zone des 40 sous ou dans la commune de Morainvilliers – Bures dans le cadre d'une collaboration intercommunale et en évitant le rabattement vers le centre-ville.

Réorganisation du développement économique

Dans le sillage du développement urbain environnant, la zone des Quarante Sous a développé une offre commerciale spécialisée en équipement de la maison. Le centre commercial Art de Vivre constitue la locomotive de la zone depuis son inauguration en 1975.

Le profil commercial actuel des Quarante Sous et plus spécifiquement du centre commercial Art de Vivre menace de décliner à cause notamment d'une configuration urbaine issue d'un concept commercial vieillissant.

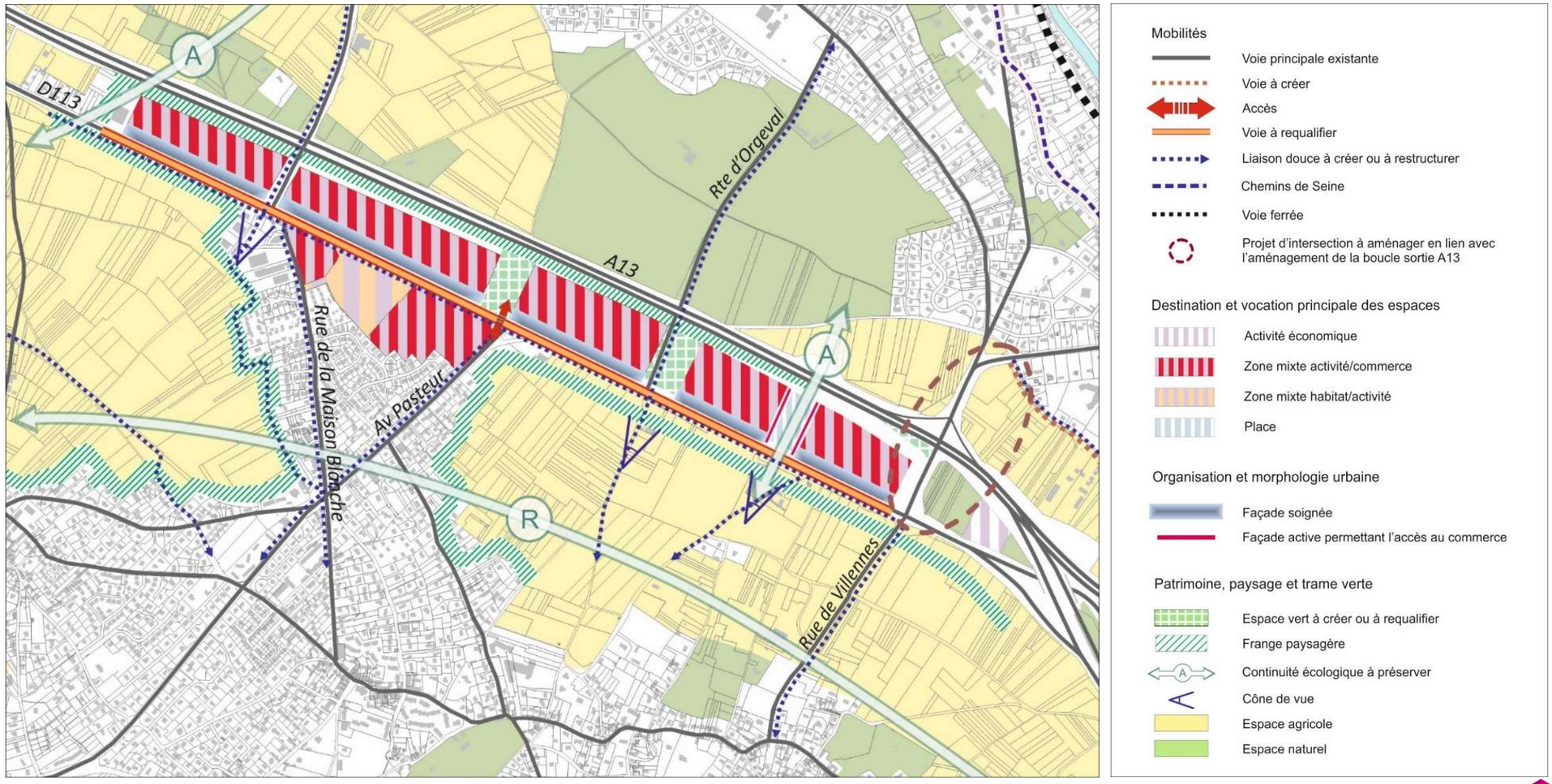
Le troisième principe est de redynamiser et diversifier le tissu économique de la zone des Quarante Sous par un projet urbain global et structurant permettant de faire le lien entre le programme de logements et les espaces commerciaux et ainsi améliorer la qualité de l'expérience client tout en en renouvelant l'identité des Quarante Sous :

- Restructurer le pôle commercial Art de vivre. Ce nouveau complexe commercial serait axé sur l'équipement de la personne et sur les loisirs. Sa composition privilégiera la compacité et la mixité programmatique (commerces, hôtels) ;
- Aménager des espaces publics facilitant les accès aux commerces et porteurs d'urbanité et d'animation ;
- Encourager les déplacements et faciliter le stationnement des modes doux ;
- Veiller à créer une façade qualitative et animée le long de l'axe des Quarante Sous.

Le secteur des Quarante Sous

Qualité paysagère et environnementale

- Développer les corridors verts entre les différentes entités paysagères : le coteau agricole et le plateau des Alluets, les massifs boisés, le golf de Villennes-sur-Seine et la vallée de la Seine en contrebas ;
- Préserver les terres naturelles et agricoles, notamment au sud de la route des quarante sous. Aménager les lisières entre espaces urbanisés et espaces agricoles/naturels. Ces lisières pourront accueillir une liaison douce reliant le centre-ville d'Orgeval au nouveau quartier d'habitat mixte. ;
- Végétaliser l'axe des quarante sous ainsi que l'interface avec l'autoroute A13 ;
- Préserver les vues sur les hauteurs des côteaux de l'Hautil.



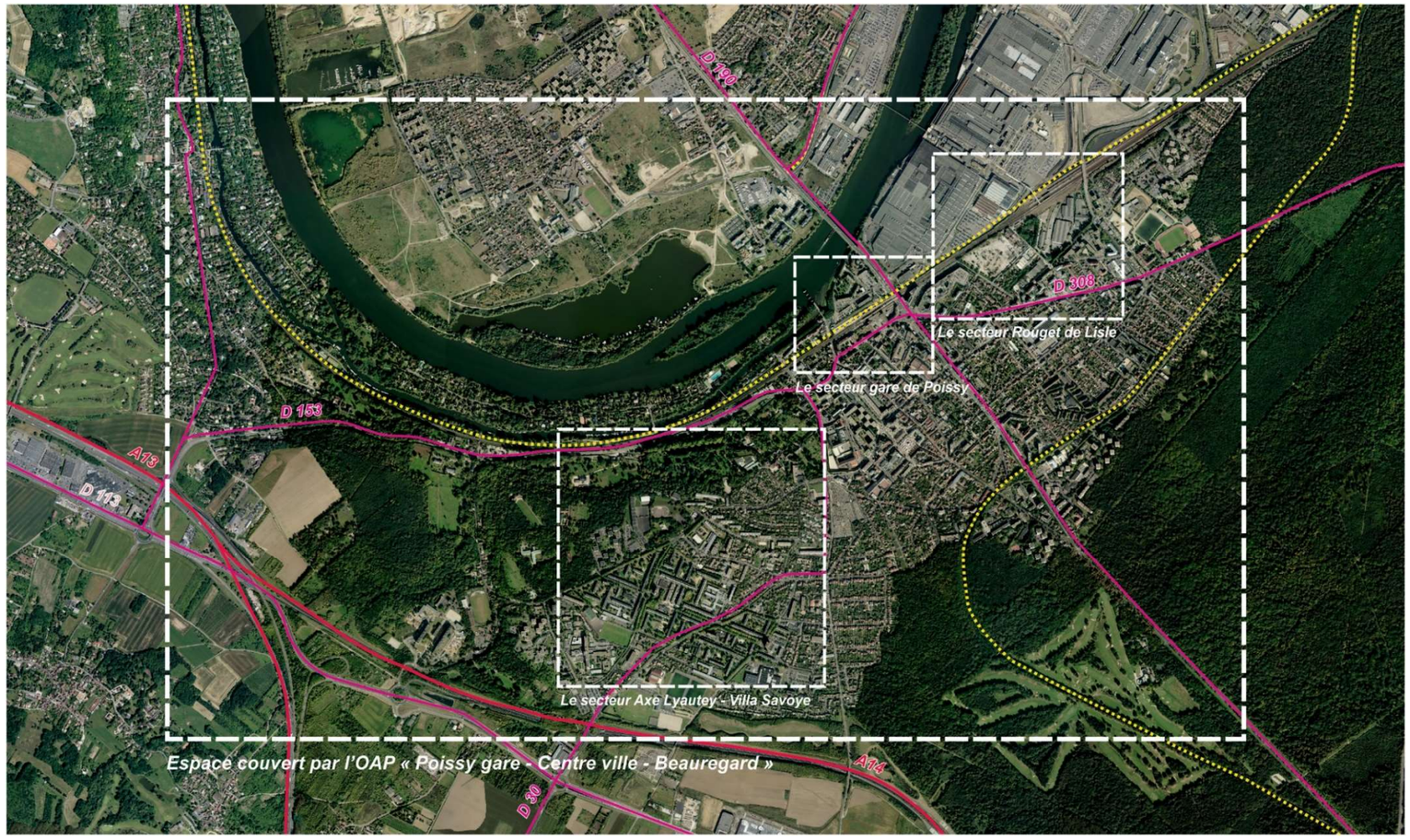
13 - POISSY GARE - CENTRE-VILLE - BEAUREGARD

Bordée par la Seine, au nord et la Forêt de Saint-Germain, au sud, la ville de Poissy profite d'un cadre environnemental remarquable. Elle s'est d'abord développée perpendiculairement au fleuve, comme en témoigne le tracé de son centre ancien. Déjà riche d'un patrimoine historique important, notamment la collégiale de Poissy, la ville a été dotée par la création de la villa Savoye de l'architecte Le Corbusier d'une œuvre architecturale majeure du XXème siècle, reconnue au patrimoine mondial de l'UNESCO.

L'histoire de la ville fut également marquée par l'implantation des usines Simca et Ford, puis Peugeot. Cette empreinte fut laissée à la fois dans le paysage, par la grandeur des emprises industrielles et leur rapport à la Seine, mais également d'un point de vue urbain, en particulier par le développement des grands ensembles, sur les plateaux du sud-ouest de la ville, directement liés à la présence de l'industrie automobile.

Ces grands ensembles, bien que géographiquement proches du centre-ville, sont néanmoins resté relativement en marge de celui-ci. Les projets de renouvellement urbain en cours visent donc à renforcer les interractions entre ces entités par l'affirmation de liens vers le centre-ville et la polarité gare.

La prolongation du RER EOLE implique le réaménagement du pôle gare de Poissy en pôle d'échange multimodal qui s'insère dans un projet plus vaste de renouvellement du quartier de gare. Les trames viaires sont repensées pour améliorer les connexions entre le pôle gare et le centre-ville, entre le pôle gare et la Seine, entre les centralités et le quartier Beauregard.

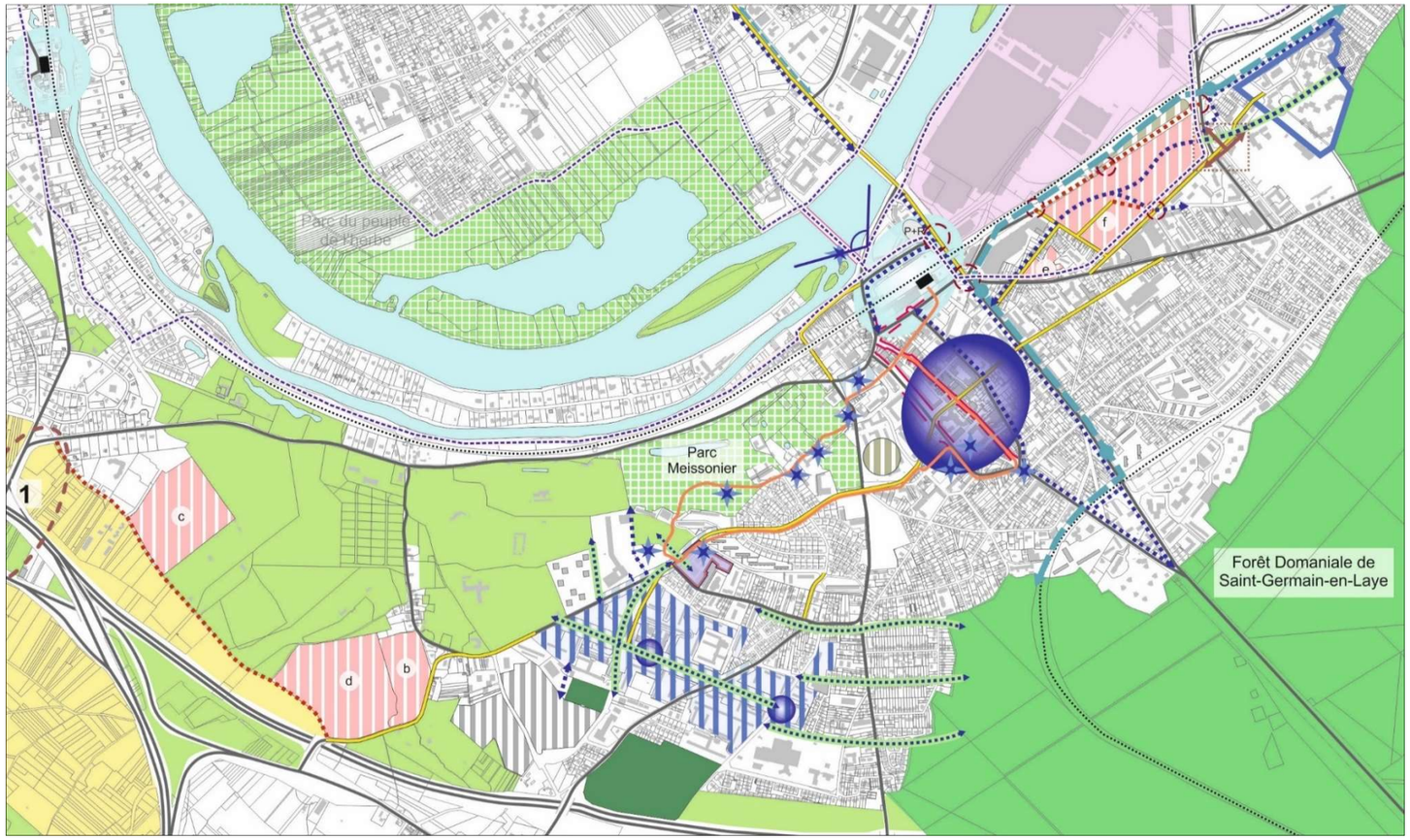


La programmation en logements, équipements et en commerces viendra conforter le développement urbain en quartier de gare qui bénéficie d'une attractivité renforcée grâce à l'arrivée du RER EOLE.

Cette nouvelle offre en transport accroit la fréquence des trains vers Paris, diminue les temps de trajets entre Poissy et Paris et offre de nouvelles connexions à des dessertes stratégiques telles que la station Porte Maillot. La desserte du territoire pisciacais se renforce également dans ses connexions nord-sud grâce à la mise en service du Tram 13 express qui dessert Poissy en trois arrêts : Gambetta, Poissy Gare et Saint-Exupéry et la création d'une ligne de transport en commun reliant Triel-sur-Seine au pôle gare de Poissy, partiellement requalifiée en site propre sur la traversée urbaine de Carrières-sous-Poissy.

La présente orientation d'aménagement et de programmation a pour but de conjuguer intelligemment les facteurs de développement urbains et économiques de la boucle de Poissy avec la mise en valeur de son paysage et de son patrimoine, également vecteurs d'attractivité.

POISSY GARE - CENTRE-VILLE - BEAUREGARD - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Voie à restructurer
- Liaison douce à créer
- Chemins de Seine
- Passerelle piétonne à créer
- Liaison à faciliter
- Voie ferrée
- Gare
- Station du tram 13 express
- Tracé du tram 13 express
- Projet de TCSP
- P+R — Parc relais
- Projet de carrefour à améliorer
- 1 — Projet d'intersection à aménager en lien avec l'aménagement de la boucle sortie A13
- Entrée de quartier à réaménager (amélioration de l'accessibilité et sécurité des modes doux, lisibilité renforcée)

Destination et vocation principale des espaces

- 1 — Secteur de projet
  - b - Maurice Clerc
  - c - Fauveau - La Coudraie
  - d - La Coudraie
  - e - La pointe Robespierre
  - f - Rouget de Lisle
- Renforcement de l'activité en lien avec la filière automobile
- Centre hospitalier intercommunal
- Confortation du pôle d'équipement sportif
- Création d'un pôle d'équipement culturel, touristique et économique (Musée Le Corbusier, activités innovantes) en lien avec la Villa Savoye
- Création du centre de maintenance urbain du tram 13 Express
- Espace public à améliorer
- Site destiné à muter vers l'accueil de projets à vocation culturelle, patrimoniale et naturelle

Morphologie et vocation urbaine

- Rez-de-chaussée actif à conforter
- Centralité gare
- Centralité à renforcer
- Requalification du quartier Saint-Exupéry dans la logique de grands ensembles à forte présence végétale
- Quartier Beauregard à réaménager

Patrimoine, paysage et trame verte

- Cône de vue
- Lieu et élément bâti ou paysager d'intérêt patrimonial, touristique ou de loisirs
- Parcours de la promenade architecturale de Poissy
- Continuité verte à créer ou à renforcer
- Parc
- Espace agricole
- Espace naturel
- Forêt Domaniale de Saint-Germain-en-Laye

POISSY GARE - CENTRE-VILLE - BEAUREGARD - LES ORIENTATIONS

Les enjeux et l'intention du projet

- Réaffirmation du soutien aux filières d'excellence : confortation du pôle économique PSA dans sa destination économique ;
- Intensification du quartier de gare : densification, renforcement de la mixité fonctionnelle, confortation de la polarité commerciale du centre -ville de Poissy ;
- Affirmer les liens entre Poissy Centre-ville et Beauregard objet d'un projet de renouvellement urbain ;
- Mise en réseau des espaces naturels de qualité ;
- Création d'un parcours culturel et touristique ;
- Renforcement des liens en transport en commun et des modes actifs entre le centre-ville de Poissy et la nouvelle centralité de Carrières-sous-Poissy.

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

Le réaménagement de l'actuelle gare routière nord permettra d'en faciliter son accès et d'ouvrir le futur pôle gare vers la Seine et d'aménager un nouvel espace public en lien avec les bords de Seine, en complément d'une intervention sur les accès et les espaces publics des abords de la gare. L'aménagement du pôle gare prévoit également la requalification du Parking relais.

Les linéaires commerciaux de l'avenue Maurice Berteaux, de la rue du Général de Gaulle et de l'avenue du Cep seront confortés afin de renforcer l'activité commerciale dans ce secteur.

A proximité du quartier de gare, plusieurs projets participant à l'intensification urbaine du quartier ont émergé. L'un des plus important concerne le projet porté par le quartier Rouget de Lisle, mixant activités, commerces, services et logements, avec une dominante de logements.

Plus au sud, le projet situé à l'angle du boulevard de la Paix et du boulevard Robespierre accueillera une programmation, également mixte, comprenant notamment la réalisation d'un hôtel.

En parallèle de ces projets qui participent à la confortation et au renouvellement du quartier de gare, la ville de Poissy connait également une transformation du quartier de grand ensemble de Beauregard, situé à proximité des grandes voies routières A13, A14, D113, entre le Parc Meissonier et le tissu pavillonnaire bordant la forêt de Saint Germain qui fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain.

L'implantation d'un nouvel équipement, le Musée Le Corbusier, associé à l'implantation d'un espace dédié aux activités économiques innovantes, motive la logique de recréation d'un lien entre le Centre-ville de Poissy et sa gare, le Parc Meissonier et le quartier de Beauregard et offre l'opportunité de son renouvellement urbain. La mise en œuvre du projet de renouvellement urbain du quartier de Beauregard repose principalement sur la mise en valeur des deux centralités existantes « Corneille » et « Racine » autour de l'axe majeur de composition, avenue du Maréchal Lyautey qui les relie et sur la recomposition foncière des très grands îlots. L'ensemble de ces interventions s'accompagne de requalifications des emprises de voies publiques visant à faciliter la circulation des modes doux (piétons, cycles, etc.) et l'aménagement de continuités paysagères et végétales vers les espaces naturels de grande qualité : Forêt de Saint Germain et Parc Meissonier.

Au sud du quartier de Beauregard, le pôle d'équipement sportif sera conforté dans sa vocation par sa restructuration.

L'aménagement d'une passerelle piétonne entre les deux rives de la Seine vers la rive nord permettra de relier le pôle gare et plus largement le centre-ville et le sud de Poissy au sud de Carrières-sous-Poissy, notamment au Parc du Peuple de l'Herbe et à la « nouvelle centralité » où se développe le projet d'aménagement d'un parc habité.

S'inscrivant dans la logique de confortation des pôles économiques du territoire, les emprises foncières PSA sont destinées à recevoir des activités, diversifiées en lien avec la filière automobile.

Le site ou une partie du site de l'actuelle Maison Centrale de Poissy pourra muter vers l'accueil de projets à vocation culturelle, patrimoniale et naturelle.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

La programmation du futur quartier Rouget de Lisle prévoit la réalisation d'une offre diversifiée de logements, comprenant notamment des logements sociaux, des logements à prix maîtrisés et en accession sociale. Une importante surface sera réservée aux activités, commerces, services et à la création d'équipements.

Le projet de la pointe Robespierre prévoit l'implantation d'un hôtel trois/quatre étoiles adossé à un programme de logement d'environ cinquante logements en première phase et la réalisation d'un complexe scolaire.

L'ilot Paul Codos est situé entre les rues de la Paix et les boulevards Deveau et de la paix. Sur cet ilot se trouve d'anciens locaux d'activités des commerces. Il est prévu la démolition de ces locaux et en lieu et place, la réalisation de 200 logements environ et la réalisation de locaux commerciaux dont ceux destinés à la réimplantation du Franprix existant. A cet effet, il est nécessaire de permettre la relocalisation provisoire d'un supermarché de plus de 150m² sur le boulevard Deveau entre le boulevard Victor Hugo et le boulevard Gambetta.

<u>Quartier de Beauregard</u>

Le projet de renouvellement urbain du quartier Beauregard s'appuie sur l'aménagement et le renforcement du caractère structurant de l'avenue du Maréchal Lyautey et des deux polarités complémentaires que sont les places : « Corneille » à l'ouest et « Racine » à l'est, ainsi que par la création de quatre squares.

L'avenue du Maréchal Lyautey sera aménagée, en partie libérée dans sa partie centrale du stationnement automobile, pour permettre notamment l'extension du marché de plein air bihebdomadaire, les aménagements paysagers participent à renforcer la trame verte est-ouest.

Les deux polarités seront renforcées dans des fonctions complémentaires. Le pôle Racine sera conforté dans sa vocation commerciale avec un élargissement de l'offre de locaux commerciaux et d'activité de part et d'autre de l'avenue du Maréchal Lyautey. Le pôle Corneille, aujourd'hui en déclin sera réorienté vers une vocation plus sociale et de services parapublics.

Le centre social André Malraux est un élément fort de la structure sociale du quartier, son implantation et la continuité de son action dans l'enveloppe bâtie actuelle sont questionnées ; il est ainsi envisagé une évolution et extension de son activité dans un nouveau bâtiment soit en lieu et place de l'actuel soit son transfert proche de la place Corneille.

La recomposition foncière des îlots habités, passant par des interventions sur le bâti et l'espace public permettra de recomposer des îlots résidentiels d'une échelle plus adaptée. Il s'agit de clarifier les rapports entre espaces publics et privés, afin que le quartier de Beauregard s'inscrive dans une gestion régulière de l'espace public, et qu'il s'inscrive dans la dynamique de la ville.

Le lien vers le centre-ville de Poissy sera renforcé par l'implantation en vis-à-vis de la Villa Savoye, d'un équipement culturel à rayonnement international : le Musée « Le Corbusier ». Conçu comme un équipement touristique, il a également vocation à accueillir un public local. Equipement phare du site, son implantation sera accompagnée du développement de locaux d'entreprises principalement destinés à des filières économiques innovantes qui pourront tisser des liens avec le Musée.

Les terrains de sports situés au sud du quartier de Beauregard seront réorganisés et pourront être réaménagés, en requalifiant les équipements existants et/ou en

créant des extensions ou de nouveaux équipements, afin de renforcer le site dans sa vocation sportive.

Sa composante végétale pourra être renforcée pour donner une plus grande qualité paysagère au site.

L'organisation viaire et les déplacements

Amélioration des circulations en quartier de gare

L'amélioration des circulations autour du futur pôle gare sera assurée par la création d'un itinéraire alternatif permettant de désengorger l'accès à la gare depuis le boulevard Robespierre grâce au prolongement du boulevard de l'Europe et à la création d'une nouvelle voie circulable traversant le futur quartier Rouget de Lisle depuis la rue Gérard Bongard au sud vers le Boulevard de l'Europe à l'ouest.

Le prolongement du boulevard de l'Europe longe le tracé du tram 13 express prévue à l'horizon 2024 qui desservira la ville de Poissy en trois arrêts, Poissy Gambetta, Poissy Gare et le quartier Rouget de Lisle. Il emprunte le Boulevard Gambetta, le Boulevard de l'Europe puis l'avenue Saint Sébastien pour rejoindre la gare RER d'Achères-Ville. Le réaménagement du carrefour entre le Boulevard Gambetta et le boulevard de l'Europe, prévu lors de la mise en service du T13, intègre des objectifs d'amélioration des traversées des piétons et des cycles, aujourd'hui particulièrement difficiles au vu de l'intensité du trafic routier sur cet axe.

Le prolongement du Tram 13 express entre Saint-Germain, Grande Ceinture et Achères-Ville RER prévue à l'horizon 2026 dessert la ville de Poissy en trois arrêts, Poissy Gambetta, Poissy Gare et Poissy Saint-Exupéry. A Poissy, il emprunte la rue de la Bruyère, l'avenue de Versailles (RD190), le Boulevard Gambetta (RD190), le Boulevard de l'Europe puis la rue Saint-Sébastien et la rue Adrienne Bolland. Le projet du Tram 13 express comprend le réaménagement intégral des rues traversées en visant pour objectif l'apaisement de la circulation routière et l'amélioration des conditions de circulation pour les modes doux. Le fonctionnement et l'aménagement des carrefours routiers seront adaptés aux besoins du Tram 13 express. En particulier, le réaménagement du carrefour entre l'avenue Maurice Berteaux, les boulevards Gambetta, Robespierre et de l'Europe prévu dans le cadre du projet Tram 13 express, vise pour objectifs de rendre le carrefour plus compact et d'y améliorer les traversées des piétons et des cycles, aujourd'hui particulièrement difficiles au vu de l'intensité du trafic routier sur cet axe.

Le Boulevard Robespierre et la rue Saint Sébastien seront apaisés, grâce à des aménagements offrant un meilleur partage de l'espace entre les différents modes de déplacement, voiture, piéton et cycle.

Des liaisons douces seront créées via l'aménagement d'une passerelle piétonne reprenant le tracé du pont historique de Poissy.

Différentes requalifications de voies et de carrefours autour du pôle gare permettront de faciliter les circulations des modes actifs autour de la gare en donnant la priorité aux piétons. L'accessibilité au pôle gare sera ainsi renforcée.

Amélioration des liens et dessertes vers le pôle gare depuis Beauregard

L'amélioration des dessertes vers et depuis le pôle gare de Poissy se réalisera à travers la requalification de la rue de la Tournelle et de l'axe formé par l'avenue Blanche de Castille – avenue des Ursulines et du boulevard Devaux, afin d'améliorer le partage de l'espace entre piétons et véhicules.

L'intensification urbaine sur les secteurs de La Coudraie, Maurice Clerc et Villennes ajoutés au projet du quartier de Beauregard appelle à un renforcement de la desserte en transports en commun. Le quartier est déjà bien desservi grâce à l'hôpital, qui constitue un équipement structurant du quartier, et un effort de renforcement du réseau grâce à une fréquence de passage accrue a déjà été entrepris. Dans l'avenir, les efforts doivent plutôt conduire à offrir un meilleur niveau de service des lignes de transport en commun.

Affirmation des liens est-ouest

Des continuités vertes est-ouest sont à créer ou à renforcer depuis la forêt de Saint-Germain-en-Laye jusqu'au quartier de Beauregard et plus loin le parc Meissonier. Ces continuités constituent un élément structurant du projet de renouvellement urbain du quartier qui lui permettra de s'ouvrir vers l'est. Un traitement paysager à forte composante végétale et la requalification viaire amélioreront l'accessibilité à la forêt de Saint-Germain-en-Laye, le lien avec les quartiers d'habitat pavillonnaire à l'est et assureront des espaces de circulations piétons et cycles confortables.

Ces continuités seront établies par le traitement de l'axe formé par la rue Beauregard et sa prolongation par l'avenue de la Maladrerie, l'axe formé par la rue Pierre et Marie Curie et la rue du Docteur Schweitzer et celui de la rue Charles Bonin prolongée à l'est. Ces liens est-ouest trouveront des accroches au nord et au sud du quartier Beauregard. La continuité la plus au sud pourra s'insérer dans la trame verte formée par les avenues du Maréchal Lyautey et Blanche de Castille, parcourant le quartier d'est en ouest et du nord au sud.

La confortation d'un pôle d'équipement sportif au sud du quartier devra être accompagnée par la requalification de la rue d'Aigremont depuis le pôle Corneille assurant une bonne accessibilité au site, notamment au profit des piétons et des cycles.

La rue de Villiers relie les différents lieux socles du sud de Poissy (La Coudraie, Maurice Clerc, le collège et lycée Le Corbusier, la Villa Savoye et le nouvel équipement associé à la Villa). Sa requalification permettra de mieux connecter l'ensemble de ces espaces et de rendre agréables les déplacements piétons et cycles. Une ambition dans le traitement de l'espace public sera particulièrement mise en œuvre sur le segment est de la rue de Villiers et sa prolongation par l'avenue Blanche de Castille desservant la Villa Savoye et le futur équipement dans une optique de mise en valeur du site, déjà fortement fréquenté et appelé à l'être encore plus dans l'avenir, les traversées piétonnes sont à sécuriser.

La qualité paysagère et environnementale

L'aménagement du quartier de Beauregard repose sur une trame verte aménagée via les axes structurants est-ouest et nord-sud. A l'est, des continuités avec la forêt de Saint Germain, piétonnes et végétalisées, seront également créées ou renforcées. Au nord, la continuité avec le Parc Meissonier à l'ouest du Lycée Le Corbusier est à conforter. Une continuité verte pourra également être aménagée entre le site faisant face à la Villa Savoye et le Parc Meissonier, dans le cadre d'un projet d'ensemble. Les requalifications viaires sur ce segment s'intégreront à la réalisation d'un plateau piéton entre Le Lycée Le Corbusier, la Villa Savoye et le futur équipement culturel et touristique à réaliser en face de la Villa, constituant une entrée de quartier signalisée et esthétique.

L'aménagement de la passerelle piétonne valorisera les éléments résiduels du pont historique reliant Poissy à Carrières-sous-Poissy.

La ville de Poissy possède des éléments patrimoniaux bâtis et paysagers qui seront mis en valeur à travers la création d'un parcours culturel et touristique, intégrant l'un des éléments architecturaux le plus connu : la Villa Savoye de l'architecte Le Corbusier, ainsi que le futur Musée Le Corbusier, le Parc Meissonier, dont la Maison de fer réhabilitée, la Collégiale de Poissy, le musée du jouet et les espaces naturels pouvant agrémenter le parcours (trame verte, parcs, jardins publics). Les berges de Seine feront l'objet d'un traitement paysager.

Le secteur gare de Poissy

Le pôle de Poissy avec près de 33 000 voyageurs quotidiens constitue un pôle d'échanges majeur de l'Ouest francilien. Son importance est amenée à se renforcer avec l'arrivée programmée du RER E à l'horizon 2024, du projet de Tram 13 express à l'horizon 2026, du TCSP RD190 entre Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine, et de l'accroissement attendu des flux liés au fort développement urbain en cours sur le secteur (Quartier Rouget de Lisle, Carrière Centralité, etc.)

L'organisation urbaine et la destination des espaces

Le bâtiment voyageur sera réaménagé pour répondre aux enjeux d'attractivité et de lisibilité avec l'arrivée d'EOLE (agrandissement du hall d'accueil et de la boutique commerciale). Un Tiers lieu sera aménagé à proximité de la gare routière nord, pouvant répondre à plusieurs usages (espace de coworking).

L'intermodalité du pôle gare sera renforcée grâce aux interventions sur les gares routières nord et sud, le caractérisant ainsi comme pôle d'échange multimodal.

L'organisation viaire et les déplacements

Le réaménagement des abords de la gare a pour objectif la requalification et la sécurisation des accès au pôle et des correspondances notamment par l'amélioration du confort des cheminements au sein du pôle, l'amélioration de la signalétique par l'optimisation du jalonnement dans et aux abords du pôle, et par la sécurisation des traversées piétonnes permettant de faciliter les rabattements vers la gare pour l'ensemble des usagers. Il s'agit de faire émerger un pôle d'échanges multimodal intégré plus fonctionnel, attractif, et redimensionné pour répondre à la croissance du trafic attendue. A ce titre le projet prévoit des aménagements extérieurs de voirie concernant le parvis, les carrefours et les cheminements piétons d'accès directs au pôle. L'aménagement des cheminements piétons comprend la sécurisation des passages sous voies ferroviaires pour les piétons.

Le traitement des espaces ferroviaires (accès aux quais, etc.) sera assuré dans le cadre du projet EOLE. L'accessibilité des personnes à mobilité réduite sera également renforcée par les espaces publics et dans le cadre du projet EOLE.

Le stationnement à proximité de la gare sera amélioré grâce à la requalification du Parc relais, qui participera également au renforcement de l'inter modalité du pôle gare.

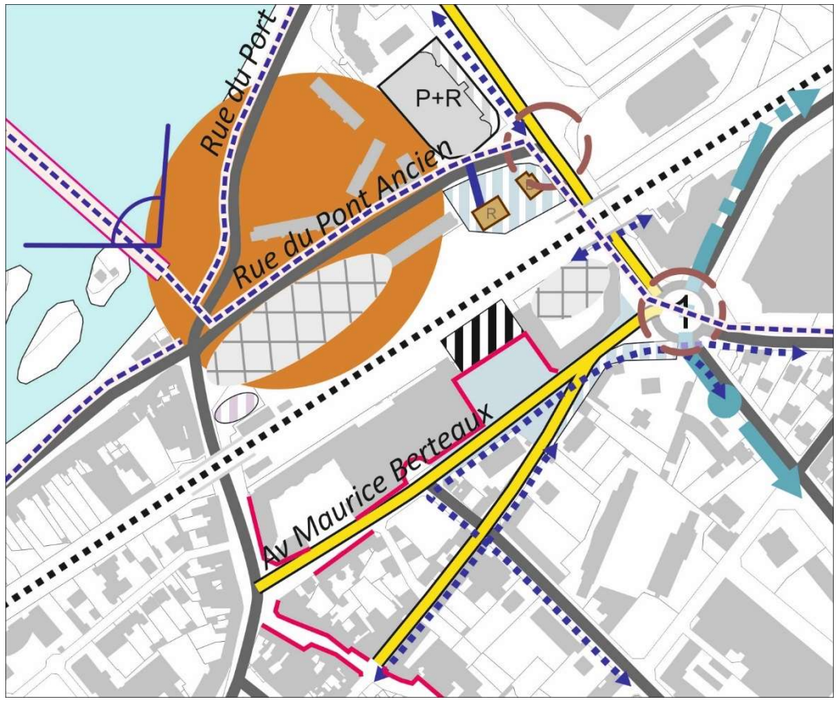
Les interventions sur la gare routière au nord et ses abords incluent la réalisation d'aménagements destinés à améliorer les circulations piétonnes et cyclables, au même titre que la requalification des carrefours RD30/RD190 et Europe.

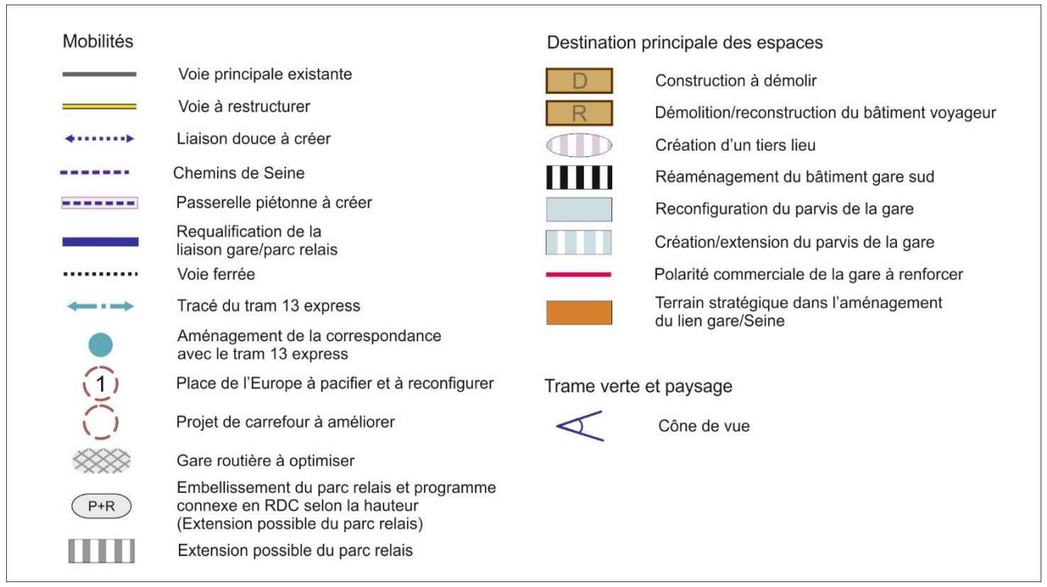
Les voies Maurice Berteaux et Jean Claude Mary seront requalifiées afin de faciliter et de valoriser les liaisons vers le centre-ville.

La qualité paysagère et environnementale

Les berges de Seine seront aménagées afin de permettre aux modes actifs de profiter de cet espace paysager.

Les fondations de l'ancien pont de Poissy seront utilisées afin de créer une liaison sécurisée et agréable pour les modes actifs et permettra de relier Poissy à Carrières-sous-Poissy.





Le secteur Rouget de Lisle

Située au nord-est de Poissy, ce secteur d'environ 15 ha correspond au projet de reconversion d'un ensemble de terrains occupés en grande partie par des activités industrielles et des friches.

La ville de Poissy souhaite réaliser une opération d'aménagement destinée à accueillir de l'habitat diversifié, des activités (commerces et bureaux notamment) ainsi que des équipements publics.

Destination générale

- Développer un quartier d'environ 2 000 logements principalement collectifs ;
- Créer au moins 25% de logements sociaux (au sens de l'article L 302-5 du code de la construction et de l'habitation) répartis sur l'ensemble de la ZAC de manière homogène et cohérente ;
- Créer au moins 11% de logements en accession sociale et/ou maîtrisée répartis sur l'ensemble de la ZAC de manière homogène et cohérente ;
- Constituer sur le boulevard de l'Europe et le faisceau ferré une façade métropolitaine à la programmation diversifiée reflétant le dynamisme de la ville de Poissy ;
- Développer une programmation de commerces de proximité/activités/services en rez-de-chaussée des constructions situés principalement autour des placettes sur la rue Saint-Sébastien et au carrefour Saint-Sébastien/Pontoise ainsi que le long du boulevard de l'Europe ;
- Permettre l'accueil de constructions à destination de bureaux et/ou d'hébergement hôtelier au sein de la ZAC ;
- Développer un projet d'envergure sur l'îlot signal d'entrée de ville ;
- Un équipement public sera réalisé pour le compte de la ZAC, toutefois sa localisation précise reste à définir sachant qu'il est possible que sa réalisation s'effectue en dehors du périmètre de la ZAC.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

- La hauteur des constructions est plafonnée à R+7 (26 mètres maximum) pour l'ensemble du quartier sauf indications contraires ci-dessous.
- Le long de la rue Saint Sébastien :
  - À l'angle de la rue des Prés et de la rue Saint Sébastien, les constructions seront plafonnées à R+3 (15m maximum) dans une bande de 25m comptée à partir de l'alignement existant de la rue des Prés et de 13m comptée à partir de l'alignement futur de la rue Saint Sébastien ;
  - Sur le tronçon entre la rue des Prés et la rue Piquenard actuelle, l'îlot est plafonné à R+5 ;
  - Sur le tronçon entre la rue Piquenard actuelle et l'avenue de Pontoise, les constructions seront plafonnées à R+5 (20m maximum) dans une bande de 13m comptée à partir d'alignement futur.
- Le long de la rue des Près, les constructions seront plafonnées à R+2 (12 mètres maximum) dans une bande de 9m comptée à partir d'alignement futur. Le long de l'allée Delille, les constructions seront plafonnées à R+2 (12 mètres maximum) dans une bande de 3m comptée à partir d'alignement futur ;
- À l'angle de la rue Saint Sébastien et de la rue Piquenard actuelle, les constructions seront plafonnées à R+6 (23 mètres maximum) dans une bande de 15m comptée à partir d'alignement futur ;
- Le long de la rue des Près, un recul de 3m minimum planté et en pleine terre sera observé sur l'ensemble du linéaire ;
- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives : les constructions peuvent être implantées soit sur les limites séparatives, soit en retrait avec un minimum de 8 mètres ;
- Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété : lorsque les constructions implantées sur une même propriété ne sont pas contiguës, elles doivent respecter une marge de distance comptée horizontalement entre tout point des bâtiments en regard, au moins égale à 8 mètres ;
- Coefficient d'emprise au sol (CES) : il n'est pas fixé de règle quant au coefficient d'emprise au sol des constructions (CES). Néanmoins l'emprise au sol des constructions incluant les parkings souterrains devra être travaillée pour respecter le coefficient de biotope imposé sur chaque lot, favoriser l'infiltration des eaux pluviales, limiter le phénomène d'îlot de chaleur et promouvoir la qualité paysagère des cœurs des îlots et de la ZAC.

L'organisation viaire et les déplacements

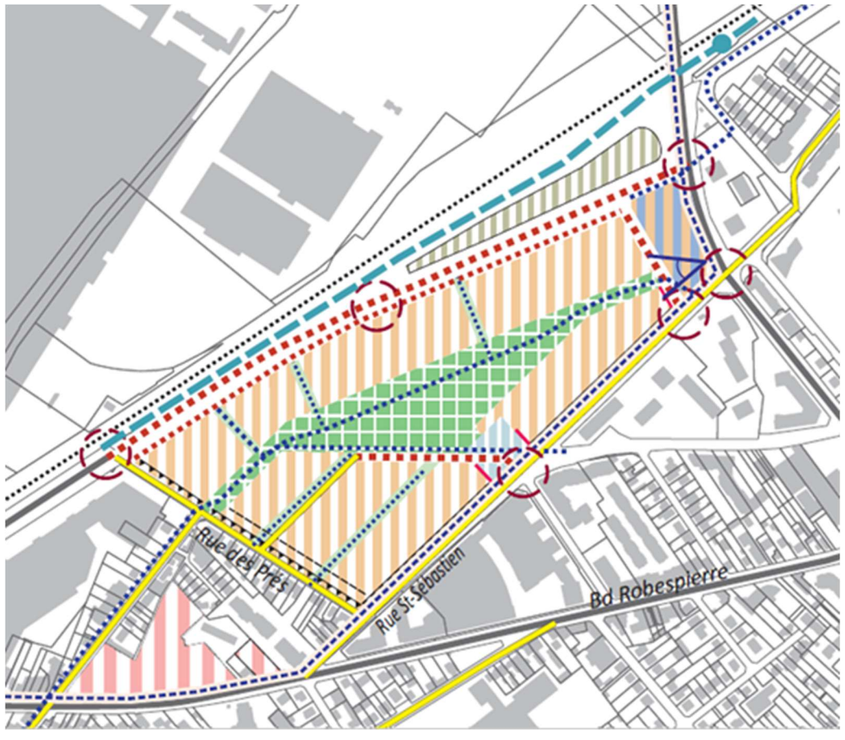
- Créer un quartier apaisé dans lequel les voies principales de circulation sont périphériques ;
- Pacifier la circulation sur la rue Saint Sébastien grâce au projet de prolongement du Boulevard de l'Europe entre la rue de la Faisanderie et l'avenue de Pontoise ;
- Aménager ou réaménager les carrefours Faisanderie/Europe, Rouget de Lisle/Europe, Europe/Pontoise, Pontoise/Saint Sébastien ;
- Supprimer à terme la rue Piquenard ;
- Anticiper les éventuelles interfaces fonctionnelles entre l'organisation du plan de circulation, la configuration du réseau viaire et la gestion de chantier entre les projets du quartier Rouget de Lisle et le Tram 13 express ; notamment le prolongement de Boulevard de l'Europe ;
- Limiter le nombre d'accès aux parkings des lots privés en mutualisant les accès ;
- Constructions à destination d'habitat : une surface au moins égale à 38% de la surface de plancher affectée à l'habitation sera affectée au stationnement ;
- Constructions à destination d'habitat spécifiques (logements en foyer de jeunes travailleurs, EHPAD, ...) : il sera créé 1 place minimum de stationnement pour cinq logements ;
- Constructions à destination de commerce et d'activité artisanale : une surface au moins égale à 40% de la surface de plancher du local (réserve comprise) sera affectée au stationnement ;
- Constructions à destination de bureau : une surface au moins égale à 50% de la surface de plancher de la construction sera affectée au stationnement ;
- Construction destinée à l'hébergement hôtelier : il sera créé une place de stationnement pour 3 chambres d'hôtel ;

Le secteur Rouget de Lisle

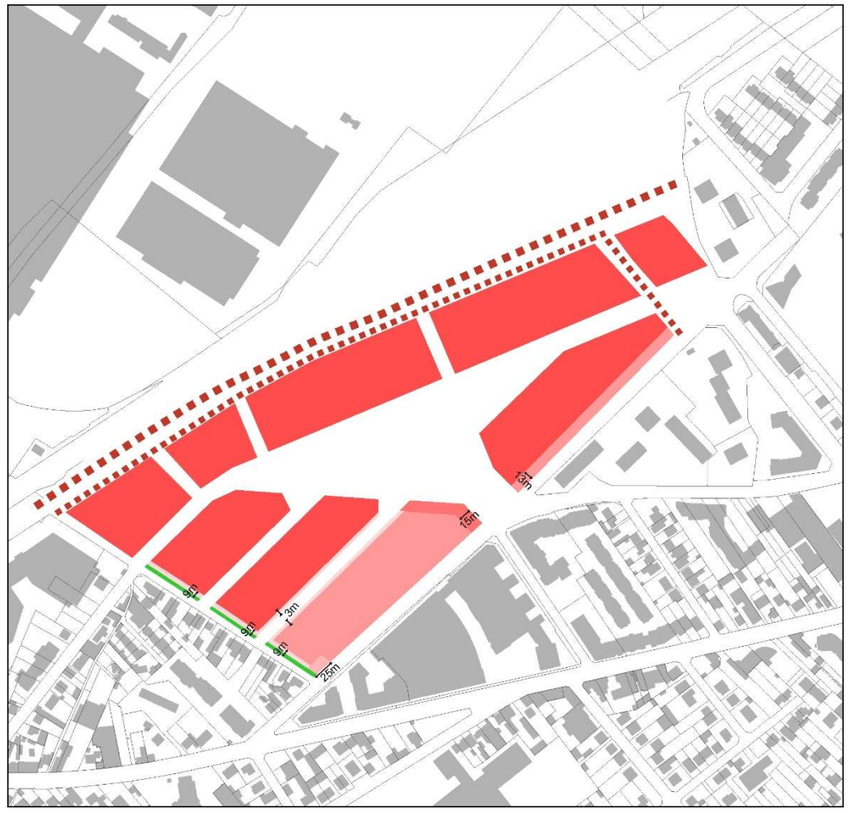
- Constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif : le nombre de places à créer doit répondre aux besoins nécessaires à la nature de l'équipement, son mode de fonctionnement, le nombre et le type d'utilisateurs et sa localisation (existence ou non de parcs publics de stationnement à proximité) ;
- Pour les bâtiments à usage d'habitation et/ou de bureaux, la superficie réservée au stationnement vélo sera au minimum de 2,25% de la surface de plancher affectée à l'habitation et/ou au bureau avec une superficie minimale de 10m².
- L'implantation de parcs de stationnement en ouvrage dans une logique de mutualisation et de foisonnement de l'offre à l'échelle du secteur de la ZAC est possible.

La qualité paysagère et environnementale

- Reconnecter les quartiers existants (gare/Robespierre, Saint-Exupéry, Noailles, Yves du Manoir) entre eux par des liens verts ;
- Développer un parc urbain et familial au cœur de l'opération d'aménagement participant à la vie du quartier (activités physiques et sportive, lien social, etc.) ;
- Créer des micros-habitats propices à l'installation de la petite-faune ;
- Créer des liens entre le corridor biologique que représente le faisceau ferré et le parc du quartier pour permettre la circulation des diverses populations animales et végétales ;
- Planter des arbres le long des voies circulées ;
- Créer des espaces apaisés végétalisés support de mobilité active ;
- Créer des placettes en articulation avec les quartiers environnants favorisant le lien social ;
- Préserver un minimum de 20% de pleine terre + équivalent pleine terre sur chaque lot privé. Il n'est pas fixé de règles pour les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif ;
- Donner un usage aux toitures terrasses (végétalisation, solarisation, accessibilité) ;
- Privilégier au maximum l'utilisation d'éco-matériaux et de matériaux biosourcés ;
- Les constructions doivent se raccorder au réseau collectif de chaleur ou de froid existant ou projeté ;
- Les performances énergétiques des constructions neuves devront au minimum être égales à la RT2012-20%. L'objectif est pour le quartier d'atteindre des bâtiments à énergie positive.



Plan de hauteurs du secteur Rouget de Lisle



Mobilités

Voie à créer

Destination principale des espaces

Retrait de 3m minimum planté et en pleine terre

R+2

R+3

R+5

R+6

R+7

Morphologie urbaine

Xm — Largeur de la bande réglementée (distance comptée à partir de l'alignement projet)

Le secteur Axe Lyautey – Villa Savoye

Située sur le plateau de Poissy au sud-ouest du centre-ville et à proximité des grandes voies autoroutières et du Centre Hospitalier Intercommunal, le Quartier de Beauregard s'étend sur environ 40 ha. Cette cité édifiée à la fin des années 1950 entre parc Meissonnier, Villa Savoye à l'ouest côté Seine et Forêt de Saint Germain à l'est bénéficie d'une situation remarquable. Il est l'objet d'un projet de renouvellement urbain.

Le quartier comprend plus de 2000 logements sociaux et en copropriété, dans le cadre d'une abondante végétation arborée et des équipements de proximité utiles (groupes scolaires, collège, lycée, terrains et salles de sport, centre social, commerces, etc.).

La Villa Savoye, œuvre importante de Le Corbusier, inscrite au patrimoine mondial UNESCO et Monument Historique classé, reçoit un grand nombre de visiteurs. A l'entrée du quartier, cet équipement culturel majeur sera conforté par la création d'un musée Le Corbusier.

Les abords du quartier sont actuellement l'objet d'une importante dynamique de développement urbain (secteurs de La Coudraie et Maurice Clerc, Centre Hospitalier Intercommunal, Centre du PSG, etc.).

L'enjeu de la démarche de renouvellement consiste à inscrire Beauregard dans le fonctionnement habituel de la ville pour en faire le quartier central de l'urbanisation du plateau de Poissy.

Destination générale

L'objectif essentiel du projet urbain consiste à établir ici un fonctionnement, une évolutivité et une gestion de la ville correspondant à des conditions usuelles, dont les principes sont les suivants :

- Organiser une répartition des emprises foncières, distinguant espaces publics et îlots privatifs dans la continuité des quartiers riverains ;
- Mettre en valeur le paysage et l'agrément des espaces publics et des lieux de vie collective en réorganisant le stationnement automobile et en faisant place aux piétons et vélos. Ceci concerne notamment l'axe principal au centre du quartier, l'avenue du Maréchal Lyautey, qui relie la place Racine et la place Corneille. L'enjeu vise également à rapprocher les espaces du parc Meissonier en favorisant des continuités douces et écologiques à travers les équipements scolaires, sportifs et culturels ou encore à travers les grandes emprises privatives ;
- Faire évoluer progressivement le cadre bâti dans les îlots, en délimitant parcelles des immeubles réhabilités et parcelles de constructions nouvelles. Cette constructibilité donne la possibilité de diversifier les programmes, les catégories de logement, les architectures et finalement la perception du quartier ;
- Encourager le rayonnement de la villa Savoye dans la perspective de la création du futur Musée Le Corbusier sur une emprise située entre Beauregard et le parc Meissonnier, en direction du centre-ville. Toutes les relations entre ces grands équipements culturels et le quartier devront être favorisés.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

- Les travaux de résidentialisation qui seront engagées par les bailleurs ou les copropriétés devront contribuer à mieux définir la nature des emprises foncières, à distinguer les espaces d'usage public et les espaces privatifs. Ces opérations de réhabilitation des grands ensembles résidentiels permettront de créer des ouvertures au prix de quelques démolitions ciblées (une cage d'escalier dans l'axe des futurs voies inscrites au plan guide) ;
- Les constructions nouvelles comprendront dans leur emprise les stationnements nécessaires. La hauteur maximale des bâtiments n'est pas limitée, mais elle doit être en accord avec les volumes bâtis existants ;
- La place Racine est renforcée dans sa destination, avec une offre commerciale développée et intensifiée autour du pôle existant ;
- La place Corneille est destinée à une vocation tournée vers les services, l'administration et les services publics ;
- D'une façon générale, Beauregard bénéficie d'un important patrimoine végétal que ce soit sur des emprises publiques ou privatives. Ce patrimoine est à valoriser, à diversifier et à pérenniser dans la perspective d'établir des continuités écologiques notamment entre parc Meissonnier et Forêt de Saint-Germain, et également aux abords de l'autoroute. Les terrains de sport participent à constituer avec les espaces boisés, une grande emprise verte et non bâtie qui marque une limite de l'urbanisation.

L'organisation viaire et les déplacements

- La structure viaire du quartier n'est pas questionnée. La rue de la Maladrerie reste le principal axe automobile entre le centre-ville et les grandes voies routières. L'avenue du Maréchal Lyautey reste le principal axe de desserte locale et des continuités douces à travers Beauregard ;
- La place des piétons et la sécurité des cheminements sont à améliorer sur l'ensemble des voies publiques ainsi que la place des cycles, dans la mesure où la pratique du vélo est très limitée à ce jour. Il est recommandé d'associer piétons et cycles sur des « voies vertes » qui offrent de grandes continuités est-ouest ou nord-sud ;
- L'avenue du Maréchal Lyautey sera aménagée en vue d'améliorer la qualité de cet espace public fédérateur et central, support des principales continuités piétonnières entre le Lycée Le Corbusier et Villa Savoye, la place Racine et la place Corneille. Sur un tronçon central, l'axe est aménagé sous la forme d'un grand mail planté propre à accueillir une extension du marché forain bihebdomadaire.

Le secteur Axe Lyautey – Villa Savoye



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à restructurer et à apaiser
- Liaison douce à créer
- Chemins de Seine
- Voie à créer
- Enjeu de valorisation d'entrée de quartier

Destination principale des espaces

- Zone d'implantation du bâti
- R — Construction existante : Réhabilitation
- D — Construction existante : Démolition
- Zone d'implantation possible de la maison de la santé
- Espace public
- Pôle scolaire Le Corbusier
- Création d'un pôle d'équipement culturel, touristique et économique (Musée Le Corbusier, activités innovantes) en lien avec la Villa Savoye

Morphologie urbaine

- Polarité de quartier à renforcer

Trame verte et paysage

- Équipement patrimonial, culturel ou touristique intégré à la promenade architecturale de Poissy
- Parcours de la promenade architecturale de Poissy
- Continuité verte à créer ou à renforcer
- 1 — Extension du parc Meissonier
- 2 — Aménagement des espaces verts et paysagers, valorisation du patrimoine végétal
- 3 — Végétalisation et restructuration du parc de stationnement
- Confortation du pôle d'équipement sportif
- Espace naturel

Le Tram 13 Express (Poissy)

Le Tram 13 express est un projet de tram-train entre Saint-Cyr RER et Achères Ville RER. La ligne fait environ 29 km de long, traverse 9 villes et comprend 16 stations (dont 1 prévue à plus long terme à Allée Royale de Villepreux). La maîtrise d'ouvrage du projet est portée par Ile-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Le projet a pour objectifs de développer le maillage des transports en commun sur le territoire, d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales (Lignes RER et Transilien) et de faciliter les déplacements vers les pôles d'activités du secteur.

Il est décomposé en deux phases de réalisation : une première partie entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER ; et une seconde depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères-Ville RER.

Le projet empruntera en grande partie les infrastructures ferroviaires existantes de la Grande-Ceinture. Les extrémités de la ligne seront prolongées via des aménagements de type tramway pour assurer l'intermodalité avec les gares de Saint-Cyr RER, Saint-Germain-en-Laye RER, Poissy RER et Achères-Ville RER. L'insertion des infrastructures nouvelles de tramway sera accompagnée d'une reconfiguration des espaces publics de manière à les rendre plus confortables pour les différents usagers.

Le Tram 13 express desservira deux communes du territoire de Grand Paris Seine et Oise : Poissy et Achères.

La présente OAP décrit les aménagements qui accompagneront l'installation des infrastructures de tramways dans ces deux villes.

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

Sur les communes de Poissy et Achères, le projet du Tram 13 express (phase 2) est composé :

- D'une plateforme équipée des voies de tramway ;
- De plusieurs ouvrages d'art ;
- D'une ligne aérienne de contact (LAC) et de ses supports (poteaux ou ancrage en façade) assurant l'alimentation électrique du tram-train ;
- De sous-stations électriques ;
- De quatre stations de type tramway ;
- De l'ensemble des réseaux et équipements techniques liés à l'exploitation du tram-train ;
- D'un centre de maintenance urbain dédié à l'entretien des infrastructures et des équipements de type tramway ;
- De stationnements vélos ;
- D'un local d'exploitation.

Les rues dans lesquelles s'insère le Tram 13 express (phase 2) sont entièrement réaménagées, notamment en faveur des modes de déplacements actifs.

Sur l'ensemble du tracé à Poissy et à Achères, le principe d'alimentation électrique par une ligne aérienne de contact (LAC) implique de conserver une certaine distance par rapport au bâti pour permettre l'intervention des engins de secours.
Dans ce cadre, l'ensemble des autorisations d'urbanisme déposées dans le périmètre de l'OAP seront transmises au SDIS78 et à Ile-de-France Mobilités afin qu'un avis technique sur cette problématique particulière puisse être rendu par les autorités compétentes.

Les objectifs du projet Tram 13 express (phase 2) en termes d'aménagement urbain sont :

- Assurer une correspondance optimale et de qualité entre le Tram 13 express (phase 2) et les pôles de Poissy RER et d'Achères-Ville RER ;
- Participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains grâce à une insertion urbaine soignée, favorisant les modes doux en prévoyant des itinéraires cyclables et des espaces publics apaisés (aménagement de zones 30) ;
- Accompagner l'évolution du territoire de Poissy et d'Achères et les projets de développement urbain en cours, en particulier la ZAC Rouget de Lisle et la ZAC Petite Arche ;
- Améliorer l'accessibilité tous modes au quartier de la Petite Arche à Achères par l'élargissement du passage sous voies ferrées au niveau de la rue Camille Jenatzy pour permettre le passage du Tram 13 express, des voitures, des vélos et des piétons.

L'organisation viaire et les déplacements

Objectifs viaires à l'échelle du projet Tram 13 express (phase 2)

- Rééquilibrer l'usage de la rue en faveur des modes actifs et des transports collectifs ;
- Développer les itinéraires cyclables dans un objectif de maillage avec les itinéraires existants et projetés ;
- Améliorer les déplacements piétons.

Principes d'aménagement d'espaces publics aux abords du Tram 13 express (phase 2)

- Aménagement de trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- Développement d'itinéraires cyclables : bandes / pistes cyclables, zone 30 ou itinéraire parallèle le long des tronçons du Tram 13 express (phase 2) insérés sur voirie ;
- Aménagement de stationnements vélo aux abords de chaque station.

Liaisons cyclables développées

Les aménagements prévus dans le cadre du Tram 13 express (phase 2) permettront de relier le centre-ville de Poissy aux pistes cyclables en direction de la forêt de Saint-Germain-en-Laye et plus au nord, aux aménagements de la RD30.

L'aménagement d'itinéraires cyclables sur la RD190 permet d'assurer une continuité entre les itinéraires existants et de renforcer, voire de créer des liaisons entre les pôles attractifs du territoire.

Le Tram 13 Express (Poissy)

- **Principe d'implantation du Tram 13 express (phase 2) et de ses stations à Poissy**

Au préalable et pour information, le nom des stations est provisoire et sera défini ultérieurement en concertation avec les collectivités concernées.

Au sud de Poissy, à la sortie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye, le Tram 13 express (phase 2) longe la Grande Ceinture par le sud, et rejoint via une rampe la rue de la Bruyère.

Il emprunte ensuite le passage sous voies ferrées pour s'insérer sur l'avenue de Versailles (RD190) en position latérale ouest. Le passage sous voies ferrées est élargi à l'est pour restituer les voies de circulation routière. Une première station, Poissy Gambetta, se situe au niveau du square Erard Prieur, qui fera l'objet d'un aménagement paysager en lien avec la station du Tram 13 express. A partir du boulevard Gambetta (RD190), le Tram 13 express s'insère en position axiale de manière à minimiser les impacts sur le tissu urbain.

Le boulevard Gambetta sera mis en zone 30 jusqu'au secteur de la place de l'Europe afin de permettre un apaisement général de la circulation et un partage sécurisé de la voirie entre les modes motorisés et modes actifs (cyclistes notamment)[1].

Une deuxième station, Poissy RER, se situe au sud de la Place de l'Europe, permettant ainsi une correspondance avec le pôle gare par le biais de cheminements aménagés, qui seront définis en cohérence avec le projet de restructuration du pôle de Poissy RER.

Le Tram 13 express franchit ensuite la place de l'Europe réaménagée en carrefour à feux avec un système de priorité attribué au Tram 13 express, et une requalification complète des espaces publics en vue de faciliter les cheminements en modes actifs.

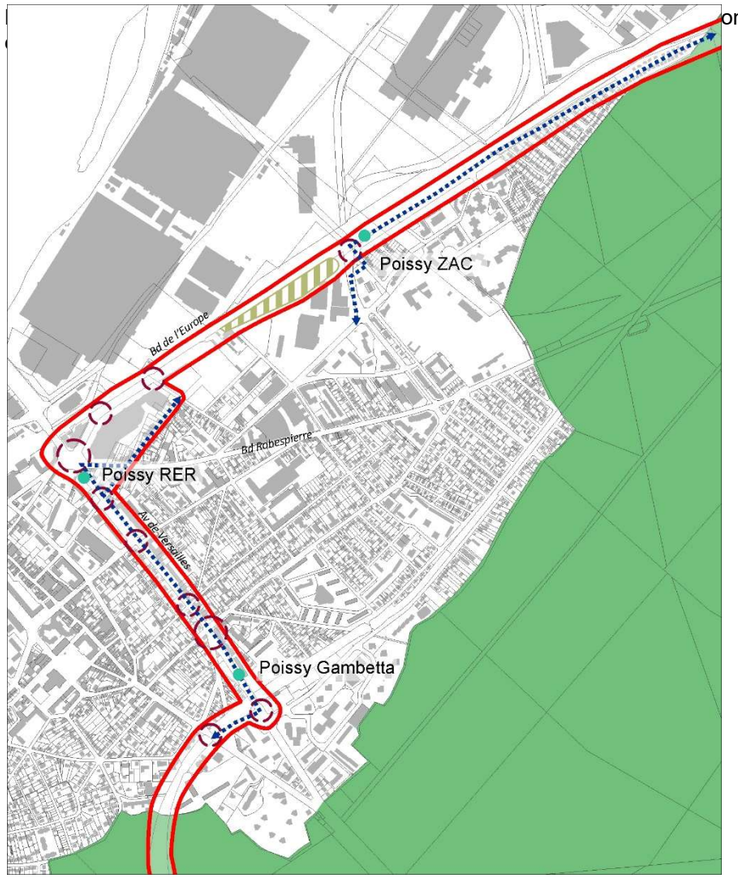
Le long du boulevard de l'Europe, le Tram 13 express s'insère d'abord en position latérale sud puis passe en position latérale nord le long du réseau ferré existant jusqu'à la sortie de Poissy, en longeant successivement la ZAC Rouget de Lisle, la rue Saint-Sébastien et la rue Adrienne Bolland, et en passant sous l'ouvrage existant de la RD30. Le long de la rue Saint-Sébastien une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée, tandis que la rue Adrienne Bolland est organisée en zone 30.

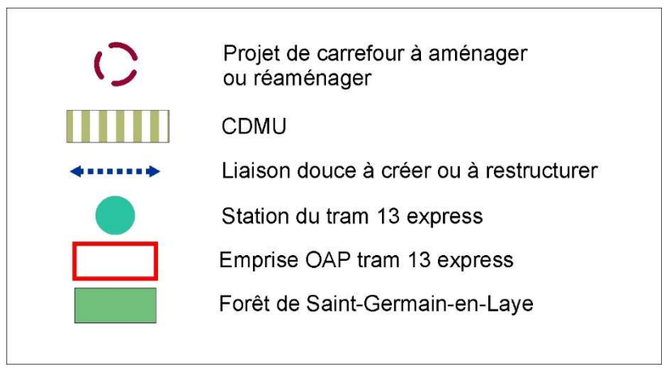
Une troisième station, Poissy ZAC, située le long de la rue Saint-Sébastien et à proximité de la RD30 permet d'assurer la desserte du quartier Saint-Exupéry et du futur quartier Rouget de Lisle. A la sortie de la rue Adrienne Bolland, à l'extrémité du Clos Saint-Germain, le Tram 13 express se raccorde à la Grande Ceinture via une rampe afin de franchir le réseau ferré existant (Ligne Paris – Le Havre) dans le secteur dit du Chêne-Feuillu. Le Tram 13 express (phase 2) rejoint ensuite Achères plus au nord en traversant la forêt de Saint-Germain-en-Laye via une infrastructure nouvelle implantée le long de voies ferrées existantes.

L'organisation urbaine et la destination du Centre de Maintenance Urbain

Le Centre de Maintenance Urbain (CdMU) s'implante sur d'anciennes emprises ferroviaires situées à Poissy entre la rue du Piquenard et la RD30. Cet équipement sert pour l'entretien de l'ensemble des installations fixes liées au tramway (notamment la plateforme, les rails, la LAC et ses supports, les équipements et mobiliers) de manière à assurer une exploitation fiable du Tram 13 express. La desserte du CdMU sera assurée depuis le boulevard de l'Europe prolongé au niveau de la rue du Piquenard.

onie avec l'environnement





[1] *Ils désignent des modes de transport actif, non motorisés comme la marche, mais pouvant être mécanisés comme le vélo, les rollers, la planche à roulettes, les poussettes, etc. Outre leurs bénéfices pour la santé, ces modes dépourvus de motorisation ne consomment aucune énergie fossile et ne dégagent aucun polluant atmosphérique et aucun gaz à effet de serre.*

14 - LA CONFLUENCE SEINE-OISE ET PLAINE D'ACHERES

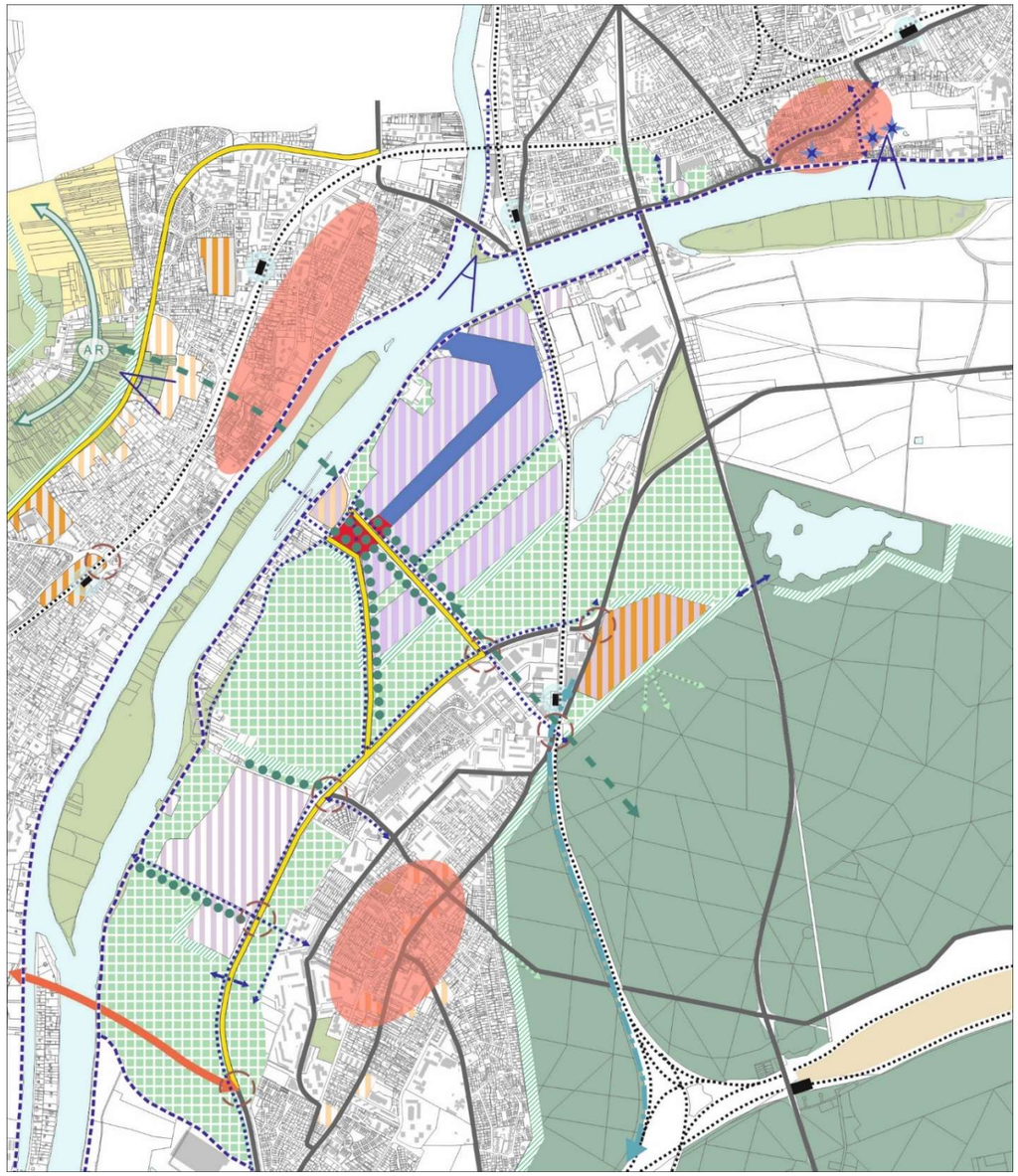
À la confluence entre la Seine et l'Oise se retrouvent trois communes aux identités spécifiques mais dont l'histoire et l'avenir sont étroitement liés : Achères, Conflans-Sainte-Honorine et Andrésy. Conflans-Sainte-Honorine, port fluvial, occupe les berges de la Seine et de l'Oise et remonte sur le coteau. Le village pittoresque d'Andrésy s'est installé à mi-coteau du mont Hautil et fait face à un bras mort de la Seine tandis que la ville d'Achères s'est établie dans un croissant adossé à la forêt de Saint-Germain-en-Laye à l'est et à la courbe de la D30 en talus à l'ouest. Une vaste plaine inondable la sépare de sa rive de Seine. Encadrée par deux complexes industriels et devenue impropre à la culture nourricière, la plaine d'Achères a été morcelée. Ces terres sont aujourd'hui en partie occupées par des carrières d'extraction de sables et graviers à ciel ouvert, une zone d'activités commerciales et d'autres activités ont été développées au-delà de la D30.

Pour des raisons historiques et de droits de pâture, les communes de Conflans-Sainte-Honorine et d'Andrésy aux reliefs accentués, s'étendent rive gauche sur des langues de terre parallèles à la Seine et sur d'anciennes îles rattachées à la terre. Cette situation particulière « à cheval » de part et d'autre du fleuve accentue les liens étroits entre ces communes que la confluence a toujours uni.

Les grands projets d'aménagement porteurs de mutations de territoire ne manquent pas : le Pont Achères-Carrières de la bretelle reliant la D190 à la D30 au nord de l'usine PSA ; la création d'une plateforme portuaire multimodale à la confluence entre la Seine et l'Oise (« Port Seine Métropole Ouest »); le tram 13; la métamorphose des actuelles carrières en une série de parcs redonnant forme à un site qui a été très bouleversé. D'autres viennent conforter des potentialités plus locales comme la place Fouillère à Conflans-Sainte-Honorine ; les quartiers près des gares d'Andrésy et d'Achères-ville, etc.



LA CONFLUENCE SEINE-OISE ET PLAINE D'ACHÈRES - SCHÉMA DES OAP



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à réaménager
- Projet routier
- Liaison douce
- Chemins de Seine
- Franchissement piéton à aménager
- Voie ferrée
- Faisceau ferré
- Gare
- Station tram 13 Express
- Tram 13 Express
- Projet de carrefour à aménager

Destination et vocation principale des espaces

- Habitat
- Projet d'habitat collectif
- Zone mixte d'habitat et activité économique
- Programme mixte à dominante activité (possibilité de construction haute)
- Equipement sportif
- Zone d'activités économiques (limitation de l'étalement et encouragement de la mixité)
- Zone portuaire
- Pôle de services
- Darse portuaire

Organisation et morphologie urbaine

- Centralité gare
- Polarité commerciale à conforter

Patrimoine, paysage et trame verte

- Trame d'espaces verts
- Continuité écologique à préserver
- Trame paysagère structurante
- Porte d'entrée de la forêt de St-Germain-en-Laye à valoriser
- Frange paysagère
- Arbres
- Cône de vue
- Lieu ou élément bâti remarquable
- Espace agricole
- Espace vert et naturel
- Forêt de Saint-Germain-en-Laye

LA CONFLUENCE SEINE OISE ET PLAINE D'ACHÈRES – LES ORIENTATIONS

L'enjeu de cette OAP est de proposer une vision du territoire à long terme, après la fin de l'exploitation des sites de carrières, qui permette de mettre en valeur les atouts du site, de rendre cohérents les différents projets, de donner de l'harmonie à ce territoire que ces dernières décennies ont particulièrement morcelé, en renouant avec les grandes données géographiques (le fleuve, la plaine, les coteaux, la forêt, etc.).

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

- Conforter la vocation commerciale et l'attractivité des centres-villes et des polarités commerciales existantes (gares, quartier Fin d'Oise et Charvaux à Andrésy) ;
- Organiser le développement résidentiel des Hauts d'Andrésy dans le respect des vues existantes sur le grand paysage de l'Île-de-France et la topographie du coteau ;
- Favoriser la mise en relation du futur quartier de la Petite Arche d'Achères avec le centre-ville et les éléments naturels alentours : l'étang du Corra et la forêt de Saint-Germain-en-Laye ;
- Intégrer le projet de plateforme portuaire et la relier à la ville d'Achères ;
- Permettre une programmation qui pourra accueillir une centaine de logements et s'inscrire dans un projet urbain d'ensemble. Une attention particulière sera portée à la bonne insertion architecturale et paysagère de ce projet en lien avec la situation géographique privilégiée qu'il occupera (proximité des bords de Seine, etc.) ;
- Veiller à aménager le secteur économique situé en prolongement de l'île du Bac de façon qualitative et en ménageant les impacts sur le paysage et l'environnement ;
- Limiter le développement de la zone d'activités commerciales du Grand Cèdre d'Achères, requalifier l'esplanade au sud et traiter son pourtour par une lisière boisée permettant sa mise en relation avec le réseau de parcs ;
- Accueillir, à long terme, le projet d'exploitation des carrières situées dans l'ancien parc agricole d'Achères ;
- Mettre en valeur les éléments patrimoniaux du territoire, notamment concernant l'histoire de la Batellerie de Conflans-Sainte-Honorine : le Musée de la Batellerie, le belvédère du parc du Prieuré en incitant au renouvellement urbain du quartier alentour, l'internat de la Batellerie, la Croix d'Achères et le belvédère d'Andrésy.

Organisation viaire et déplacements

- Intégrer le projet de tram-train inscrit au SDRIF. Le projet Tram 13 express s'inscrit dans l'optique d'améliorer les liaisons banlieues à banlieues en permettant de relier plusieurs pôles économiques de la région Île-de-France ;
- Reconfigurer la D30 et la D55 en boulevards urbains faisant cohabiter circulation automobile et cheminements doux et atténuant la fracture entre les deux parties des villes : Achères et sa Plaine d'une part, Andrésy et son coteau de l'autre ;
- Assurer la continuité des aménagements piétons et le développement d'une lisière de forêt, pour l'Hautil comme pour la forêt de Saint-Germain-en-Laye (lisière Saint-Jean) ;
- Compléter la trame viaire par un maillage de liaisons douces reliant les coteaux à la Seine et à l'Hautil et assurer la continuité des aménagements le long des berges de Seine et vers les parcs adjacents existants ou projetés ;

À Achères en particulier :

- Développer les liaisons douces couvrant l'ensemble de la plaine et menant de la Seine à la forêt en passant par les divers quartiers de la ville ;
- Mettre en place un franchissement sécurisé permettant de relier la zone commerciale du Grand Cèdre aux jardins familiaux bordant la D30 (passerelle) et étudier la création d'un passage pour relier la ZAC Petite Arche à l'étang du Corra ;
- Anticiper les problèmes de circulation, d'accessibilité et les conflits d'usages entre le projet de plateforme portuaire, l'élargissement de la D30 et l'aménagement de parcs urbains ;
- Créer un pôle de vie au sein de la plateforme portuaire. L'implantation de ce pôle sera privilégiée à l'intersection de l'axe reliant le barrage d'Andresy à la gare d'Achères avec la voie d'accès au port. Ce secteur mixte, permettra l'accueil de commerces et services de proximité.

Qualité paysagère et environnementale

- Plusieurs sites (Hauts d'Andrésy, Pointil de Conflans-Sainte-Honorine) possèdent des vues exceptionnelles sur le grand paysage de l'Île-de-France, ces vues symbolisées par des cônes de vues sur le schéma des orientations seront à préserver et à mettre en valeur par des aménagements appropriés : belvédère et parc éponyme à Andrésy, aménagement de l'espace public du Pointil à Conflans-Sainte-Honorine ;
- La proximité avec la Seine de ces trois villes est un avantage qui doit être conservé et intensifié. Les berges de Seine seront à aménager et valoriser en compatibilité avec l'activité portuaire conformément au schéma des OAP, dans leurs parties urbaines comme dans leurs parties plus « naturelles ». Il s'agira de mettre en relation ces différents espaces naturels et futurs parcs afin de relier les berges de Seine au coteau et à l'Hautil en particulier. Dans les parties plus urbaines d'Andrésy et Conflans-Sainte-Honorine, l'effort d'aménagement et de mise en relation des différents espaces publics devra être poursuivi ;
- A Conflans-Sainte-Honorine, il s'agira de relier Le Pointil, les opérations d'aménagement du boulevard de la République, le réaménagement de la place Fouillère ainsi que le parc du Prieuré et les lieux emblématiques de Conflans (Musée de la Batellerie, Mairie, Serres du château du Prieuré) ;
- A Andrésy, le réaménagement du boulevard Noël Marc dans le prolongement du quai de Seine permettra de renforcer l'ancrage de la commune à la Seine. La mise en valeur de la Halte fluviale facilitera également les relations avec l'espace de loisirs et le nouveau parc de l'île Nancy. Il conviendra également de retrouver l'intégralité de son territoire par les aménagements de l'île Nancy ;
- A Achères il s'agira d'assurer une cohérence paysagère entre les rives de Seine, les Parcs de la Plaine humide, les jardins partagés bordant la RD30, le centre-ville et la forêt de Saint-Germain-en-Laye par leur mise en réseau, le choix des espèces végétales et arboricoles ainsi que leur ordonnancement ;
- Fédérer les différents parcs, tant ceux existants comme celui d'Achères-plage et les futurs parcs, principaux atouts de la réunification de la plaine. Cette réunification pourra s'illustrer par une vocation nouvelle associant activités récréatives et culturelles à des cultures de phyto remédiation permettant, à terme, de retrouver une vocation agricole.

Le secteur de la Petite Arche

Créée en 2006, la ZAC petite Arche est une ZAC multi sites, dont le premier secteur est situé à l'est de la ligne de chemin de fer, à proximité immédiate de la gare de RER A d'Achères-Ville. La création de ce nouveau quartier est l'occasion de structurer une nouvelle entrée de ville, qui jouera le rôle de vitrine de la commune. Son programme initial avait une vocation exclusivement économique. Cependant, au vu de sa situation géographique à l'interface de la gare et du centre-ville, son programme tend davantage à proposer un nouveau quartier mixte couvrant 17 ha.

Le deuxième secteur de cette ZAC concerne le secteur de Rocourt.

Les terrains du secteur de Rocourt se trouvent à l'interface entre plusieurs entités paysagères.

- À l'est : le relief plan et la faible présence d'arbres laisse porter la vue jusqu'aux premières habitations, en l'occurrence la Cité des Plantes d'Hennemont ;
- Au nord : un centre commercial ;
- Au sud : le paysage est celui de champs ouverts, l'horizon étant ensuite barré par les impressionnants volumes des usines PSA ;
- À l'ouest : le paysage apparaît plus naturel, de nombreux rideaux d'arbres masquent un vaste étang, et ne laissent pas deviner les rives de Seine, la vue porte également sur les coteaux de Seine.

Le terrain est bordé à l'est par la RD30, qui permet le contournement des secteurs d'habitat achérois. Il est prévu qu'à terme les terrains situés entre la Cité des Plantes d'Hennemont et la voie accueillent un parc urbain notamment du fait de leur situation en zone inondable.

Les objectifs du projet

Développer un programme mixte à dominante d'activités économiques à proximité immédiate de la gare RER d'Achères-Ville, complétée vers 2022 par le terminus provisoire de la tangentielle ouest et en bordure de la forêt de Saint Germain. Ce site naturel remarquable sera mis en valeur par la conception d'espaces publics généreux et largement paysagers à sa proximité.

Les orientations du projet

Destination générale et programmation

L'opération d'aménagement de la Petite Arche répond aux objectifs suivants :

- La création d'un quartier mixte, dense et architecturalement qualitatif dont la programmation globale des constructions s'élève à environ 130 000 m² avec : 66 000 m² de bureaux ; 42 000 m² d'activités, hôtel, services et commerces de proximité ; 22 000 m² de logements en accession libre à la propriété ;
- La mise en place d'un programme attractif pour le développement économique de la ville ;
- L'aménagement d'un ensemble de voiries nouvelles et des abords de la station du terminus provisoire de la tangentielle Ouest rue Camille Jenazy ;
- L'accueil d'équipements d'intérêt collectif : un nouvel équipement de santé (soins et réadaptation), une crèche, etc. ;
- La structuration d'une grande place de quartier, large et ouverte bordée par des commerces et des services ;
- Le paysagement d'un mail central ;
- La création d'un parc de 4 ha. à la lisière de la forêt : la lisière Saint Jean ;
- L'affirmation d'une qualité environnementale dans les projets ;
- Les règles de hauteurs s'appliquant sur ce secteur d'intensification urbaine admettront ponctuellement des dépassements localisés.

Organisation viaire et déplacements

- La trame viaire proposée s'articule autour d'une avenue principale très urbaine desservant l'ensemble du quartier. Cette avenue est constituée d'un terre-plein central sous forme de mail destiné aux piétons et aux cyclistes, de voies de circulation, et d'un système de stationnement banalisé de part et d'autre des voies ;
- Le secteur de la Petite Arche est situé en bordure de la route de Conflans et de la déviation de la RD 30 qui constituent les principales voies d'accès au site ;
- La voie ferrée constitue une barrière topographique qu'il convient de franchir pour réaliser une liaison modes doux (piétons, cycles, etc.) entre le centre d'Achères et la ZAC de la Petite Arche. Un travail sera nécessaire sur la liaison piétonne entre la gare et la ZAC ;
- Développer des liaisons transversales lisibles et continues (allées et voies apaisées) et identifier de véritables points de traversées sécurisées vers le Port, la zone commerciale et les parcs depuis la ville par un traitement approprié des carrefours routiers.

Qualité paysagère et environnementale

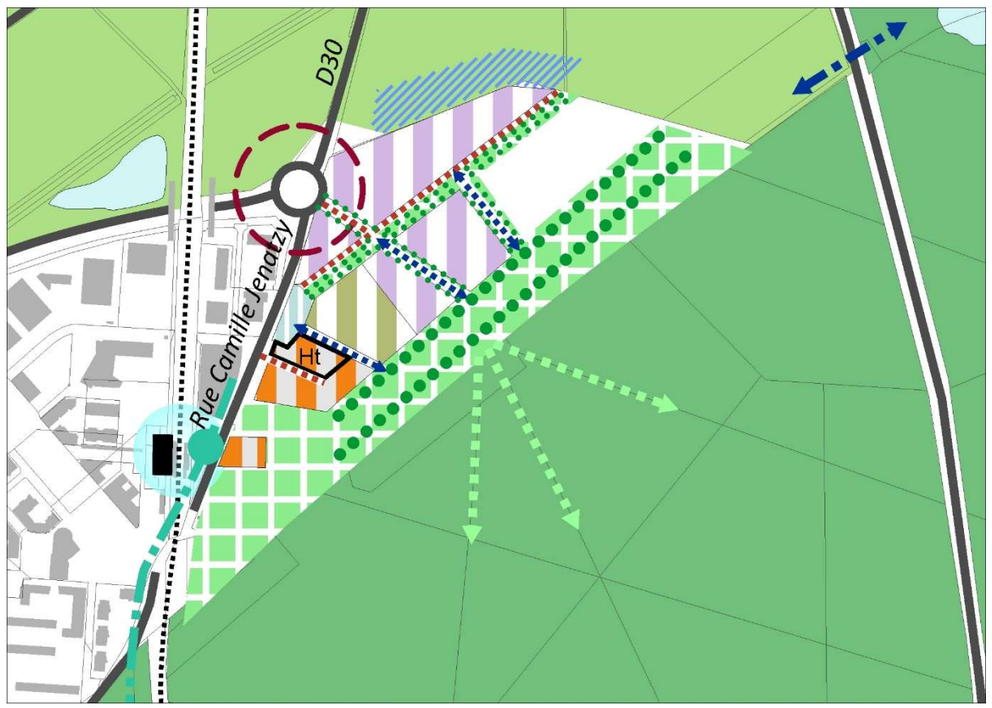
Avant tout changement d'usage du site, les problèmes de pollution seront traités.

Le site de la Petite Arche est couvert par une ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique) de type 1, mais ne fait l'objet d'aucune mesure de protection et de gestion.

La forêt de Saint-Germain-en-Laye est quant à elle inscrite en ZNIEFF de type 2 : sa faune et sa flore font l'objet de mesures de protection particulières. Le SDRIF impose en outre un recul réglementaire de 50 m par rapport à la lisière de la forêt de Saint-Germain-en-Laye où toute urbanisation est proscrite en dehors des sites urbains constitués.

- Une coulée verte sera aménagée le long du massif. Une zone humide composée de mares a d'ores et déjà été créée pour accueillir les crapaud calamites, espèce protégée ;
- Afin de limiter les impacts du projet de ZAC sur la végétation de la forêt, les essences d'arbres et d'arbustes autochtones de la région seront privilégiées pour l'aménagement des espaces verts ;
- Sur le secteur de Rocourt, l'aménagement d'un parc urbain visera notamment à ouvrir ce territoire vers la Seine en créant des points de vue. La ZAC permettra ainsi une mise en valeur d'un site exceptionnel aujourd'hui peu exploité en l'ouvrant au public.

Le secteur de la Petite Arche



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à créer
- Liaison douce à créer
- Franchissement piéton à aménager
- Voie ferrée
- Gare
- Station tram 13 Express
- Tram 13 Express
- Projet de carrefour à aménager

Destination et vocation principale des espaces

- Logement collectif
- Bureaux et activités économiques
- Equipement (Etablissement de soins de suite et de réadaptation)
- Place

Organisation et morphologie urbaine

- Ht — Point d'intensité urbaine permettant des hauteurs plus importantes ponctuellement
- Centralité gare (pôle multimodal)

Patrimoine, paysage et trame verte

- Trame d'espaces verts
- Porte d'entrée de la forêt de St-Germain-en-Laye à valoriser
- Mare paysagère
- Arbres
- Espace naturel
- Forêt de Saint-Germeain-en-Laye

Le secteur du Port d'Achères

Port Seine-Métropole Ouest (PSMO) est un projet de plateforme multimodale d'environ 100 hectares équipée d'infrastructures portuaires et ferrées, offrant la possibilité à des activités économiques souhaitant s'implanter sur le territoire de transporter leurs marchandises par la voie d'eau ou les voies ferrées.

Situé en rive gauche de la Seine, il se trouve à la confluence de l'Oise. Son périmètre s'étend sur les communes d'Achères, d'Andrésy et de Conflans-Sainte-Honorine. Il concerne pour sa plus grande part (70%) des espaces actuellement exploités par des carriers.

Les objectifs du projet

En permettant le recours à des modes de transport plus écologiques que la route (transport fluvial et ferré), le projet a pour objet de diminuer les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle nationale, et de contribuer ainsi à la lutte contre le changement climatique (mission de service publique d'HAROPA- Ports de Paris).

Le développement de ce port, compatible avec le réseau routier existant, constitue également une opportunité de développement économique local durable du territoire et de réaménagement qualitatif du site.

Le projet permettra d'optimiser le transport fluvial des matériaux extraits de la carrière actuellement en exploitation sur 70% de la surface du site et d'optimiser celui des déblais/remblais issus des chantiers du grand Paris (dans un premier temps). A plus long terme, PSMO permettra de développer le transport fluvial pour des activités essentiellement tournées vers les secteurs de la construction et des travaux public.

Le projet PSMO a pour ambition d'être un port de nouvelle génération, par son aménagement exemplaire sur le plan environnemental et de l'insertion paysagère.

Il se veut ouvert sur la ville et respectueux des principes de développement durable avec un usage raisonné du foncier et une volonté de s'inscrire dans la transition énergétique.

Les orientations du projet

Un port orienté construction – travaux publics :

Les activités économiques envisagées sont :

- Les activités du BTP utilisatrices de granulats, à même de trouver entre elles des synergies (traitement et criblage des granulats, production de béton prêt à l'emploi, négoce de granulats et de produits BTP, production et négoce de matériaux pour la construction de chaussées) ;
- Le secteur de la valorisation de matériaux de déconstruction et des chantiers de travaux publics ;
- La production d'éléments préfabriqués, de produits semi-finis pour la construction ;
- Des activités d'appuis et de services aux entreprises, tournées vers la ville et le port (location de matériels, ateliers, bureaux, laboratoires, etc.) ;
- Pour répondre aux besoins de ces activités et aux ambitions du projet, le port est équipé des infrastructures suivantes :
  - Une darse (bassin intérieur) où les opérations portuaires de chargement/déchargement de marchandises seront concentrées ;
  - Un quai de transbordement à usage partagé acceptant les colis lourds et encombrants, accessibles aux entreprises extérieures au port ;
  - Des ouvrages portuaires (quais ou estacades) dédiés aux entreprises installées sur le port ;
  - Un faisceau de desserte ferroviaire à usage partagé ;
  - Des plateformes où les entreprises pourront venir s'implanter (environ 50 ha.).

Un port paysage

Plusieurs entités paysagères sont aménagées sur le port afin de structurer ce dernier.

En effet, des porosités au sein des espaces dédiés à l'exploitation sont créées afin de permettre des continuités d'usages entre les secteurs urbains environnants mais aussi des continuités écologiques à travers le grand paysage. La création de ces corridors de biodiversité permet la préservation de la richesse des espèces faunistiques et floristiques.

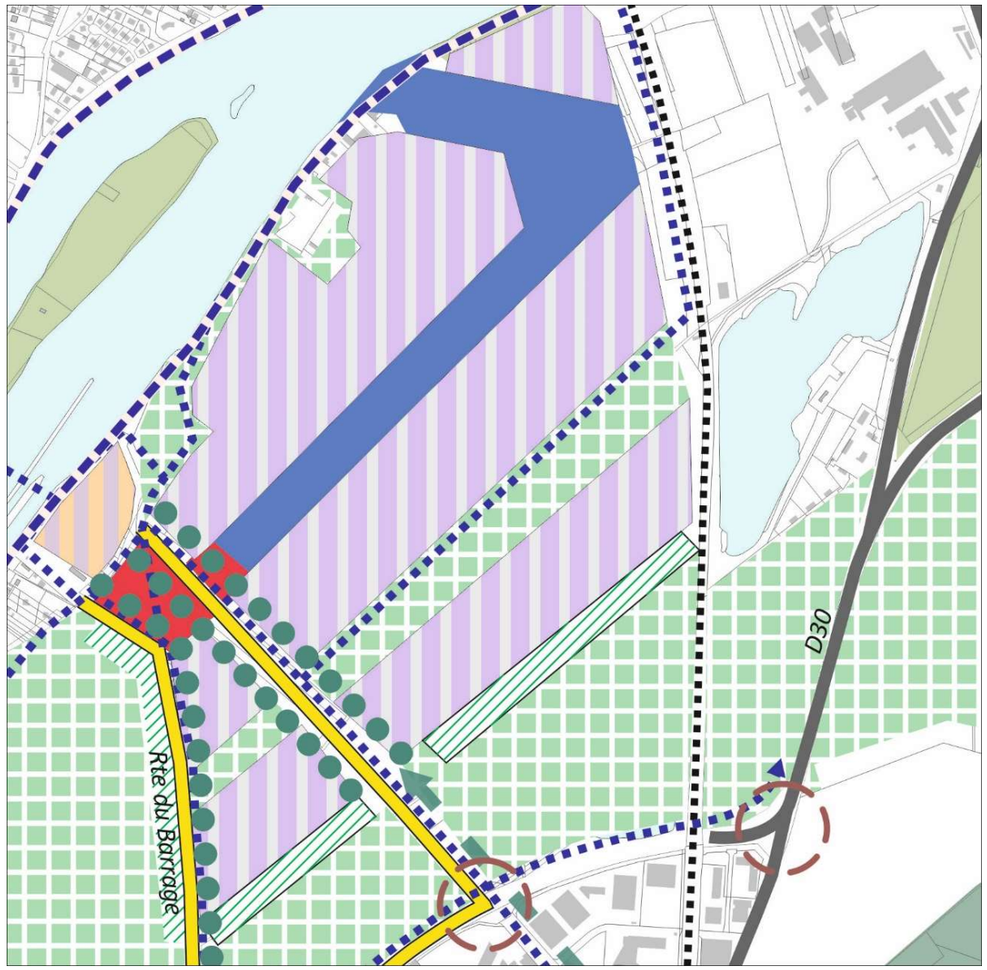
Le projet PSMO comprend aussi :

- L'aménagement du port autour d'un bassin intérieur (darse) qui permet de libérer les berges de Seine. Renaturées, ces dernières sont aménagées en promenade douce et une passerelle permet le franchissement de la darse et la continuité des cheminements en bord de fleuve ;
- Une trame arborée qui crée des rideaux végétaux permettant à la fois de minimiser les vues sur les industries en place, mais aussi de structurer le paysage du port ;
- La création du parc des Hautes Plaines, au centre du port, qui est un espace paysager majeur du port et exerce d'autres fonctions (stockage des terres impactées par l'activité historique d'épandage des eaux usées, infiltration des eaux pluviales dans le milieu naturel).

Un port ouvert sur la ville et accessible au public

- Les espaces publics du port offrent des lieux de promenade pour les piétons et les cyclistes. En dehors des périodes d'activité des entreprises du port, certains espaces supplémentaires sont ouverts au public ;
- La route du barrage existante est requalifiée et intègre une promenade jusqu'aux berges ;
- Un nouvel axe, l'avenue de l'écluse, relie la gare d'Achères-Ville au barrage d'Andrésy ;
- A la connexion de ces deux axes qui permettent de relier la ville d'Achères aux berges de Seine et à la lisière du futur parc d'Achères, l'esplanade de la darse accueille notamment des équipements et services du centre de vie ;
- L'ancienne maison de villégiature identifiée à l'AVAP de la ville d'Andrésy est préservée et fait l'objet d'une revalorisation pour compléter le centre de vie avec un usage lié au tourisme fluvial et industriel.

Le secteur du port d'Achères



Mobilités

- Voie principale existante
- Voie à réaménager
- Liaison douce à créer
- Chemins de Seine
- Voie ferrée
- Projet de carrefour à aménager

Patrimoine, paysage et trame verte

- Trame d'espaces verts
- Frange paysagère
- Arbres
- Espace vert et naturel
- Forêt de Saint-Germain-en-Laye
- Trame paysagère structurante

Destination et vocation principale des espaces

- Programme mixte à dominante activité
- Zone portuaire
- Pôle de services
- Darse portuaire

Les secteurs Centre-Ville et Bords de Seine – Conflans-Sainte-Honorine

Par son histoire autant que sa situation géographique, Conflans-Sainte-Honorine tient une place « stratégique », hier en tant que « gardien » historique des franchissements de la Seine et de l'Oise, demain, en tant que porte d'entrée du réseau fluvial Nord-Européen.

Ici la topographie autant que le rôle défensif historique de la ville, contrôlant routes, ponts, et ports, permettent de comprendre une grande part des problématiques urbaines qui se posent autour de son centre historique et ses abords immédiats :

- La concentration de la ville dans ses anciennes enceintes depuis longtemps disparues ;
- Les vestiges des forteresses dont subsiste un imposant et sévère donjon, la tour Montjoie, ainsi que le château et son grand parc qui, juchés en haut de la falaise, disposent d'une vue en belvédère sur l'Ile-de-France.

Ainsi la ville dispose d'une triple façade :

- Une façade sur le grand paysage, dominant la Seine, faite de toutes les constructions des hauteurs et que le donjon, l'église et le belvédère du château signalent de loin ;
- Une façade urbaine, accompagnant de part et d'autre la rue Berteaux, un parcours sinueux, sur lequel s'adresse le ruban presque ininterrompu des commerces et des édifices publics (la poste, la mairie, etc.) ;
- Une façade sur les berges, occupant la marge comprise entre le pied des falaises et la Seine dont les abords inondables ont été domestiqués par des quais.

Les objectifs du projet

Dans ces OAP, l'objectif sera de privilégier les aménagements ainsi que des programmes fédérateurs en bonne harmonie avec le site : liens entre centre-ville et berges de Seine, mise en valeur du patrimoine et développement touristique.

Orientations générales

La pointe de la confluence de l'Oise et de la Seine, le Pointil, mérite une attention particulière en raison de sa situation remarquable depuis laquelle tout le site fluvial se révèle : les ponts franchissant l'Oise, l'écluse et, lorsque le canal Nord Europe et le port d'Achères seront ouverts, le trafic des péniches. La bourse de la batellerie sera mise en valeur.

La situation unique de la Confluence doit être mise en valeur. Elle relève de l'intérêt collectif et embrasse le vaste panorama de la confluence tant depuis les rives de la Seine (quais, jardins et terrasses, préservés du trafic automobile) que des points hauts, en particulier, depuis la gare Fin-Oise dont l'ensemble des alentours mérite une restructuration.

Organisation viaire et déplacement

Pour tout projet de construction situé dans le périmètre des secteurs Centre-ville et Bords de Seine (zones UA et UB) de Conflans-Sainte-Honorine le nombre de stationnement devra répondre aux besoins induits par la nature, la fonction, le type et la localisation des constructions dans la limite de la réalisation d'au moins une place par logement, En outre, en cas d'impossibilité de résorber le stationnement des véhicules à destination des logements sur l'unité foncière, le pétitionnaire pourra également être autorisé à réaliser ou à acquérir des places, ou obtenir une concession de stationnement à long terme au sein de ce même périmètre.

Qualité paysagère et environnementale

Il conviendra de préserver les caractéristiques architecturales des bâtiments composant l'ancien bourg villageois et les quais de Seine (zone UAc), qui fondent l'organisation de la trame urbaine et paysagère, et qui caractérisent pleinement l'identité historique du centre ancien.

Afin de répondre aux objectifs de préservations des ouvertures visuelles sur le paysage, tout projet de construction ou de reconstruction des bâtiments situés entre la rue de Maurecourt et le cours de Chimay devra limiter l'impact du bâti sur les perspectives paysagères depuis les bords de Seine. Ces dispositions ne sont pas applicables dans le cadre d'un projet ambitieux d'établissement à vocation culturelle mettant en valeur l'histoire de la batellerie conflanaise.

L'organisation urbaine et la destination des espaces

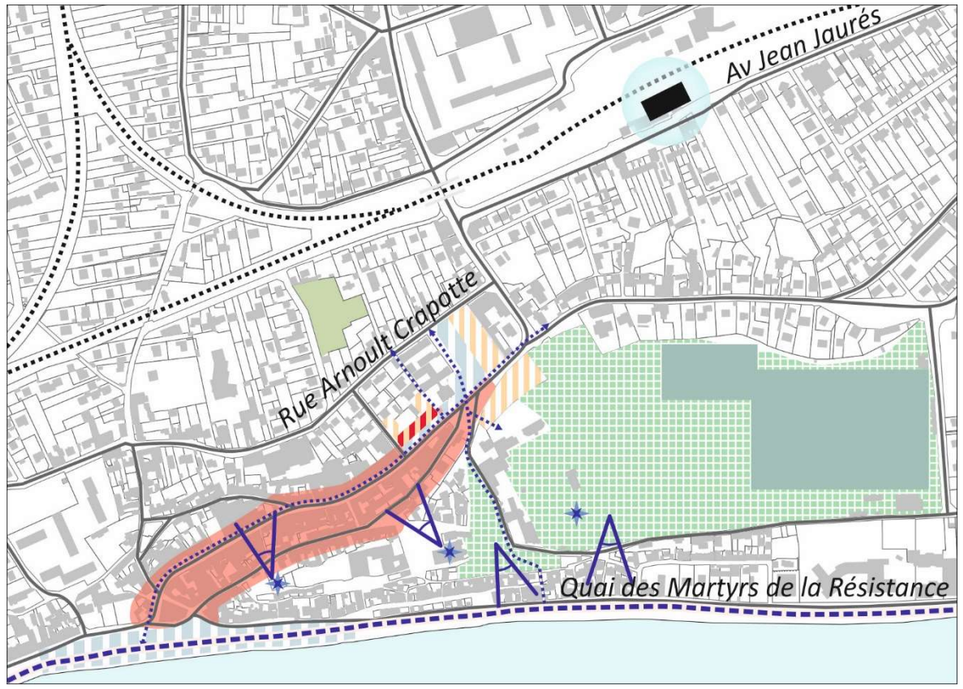
Dans les secteurs Centre-ville et Bords de Seine, les constructions pourront s'implanter librement en recul des voies, en retrait des limites séparatives ou à l'alignement afin de répondre aux mieux aux objectifs du projet architectural d'ensemble. De même, l'emprise au sol des constructions pourra être adaptée en fonction du contexte urbain et du projet d'aménagement.

Le secteur Centre-Ville

Les orientations du projet

Destination générale et programmation

- Valoriser la place Fouillère ;
- En centre-ville, les nouvelles constructions visent à renforcer l'attractivité commerciale de la rue Berteaux et à structurer une nouvelle place de l'Hôtel de ville et les Terrasses – Places jardin ;
- Favoriser une mixité résidentielle répondant aux besoins des ménages en imposant un maximum de 20% de logements locatifs sociaux sur les nouveaux programmes de constructions du secteur Hôtel de Ville (LLS, LI, accession libre).



Mobilités
- Voie principale existante
- Liaison douce à aménager
- Chemins de Seine
- Voie ferrée
- Gare

Destination et vocation principale des espaces
- Projet mixte
- Secteur mixte habitat/commerce
- Place

Organisation et morphologie urbaine
- Centralité gare
- Polarité commerciale à conforter

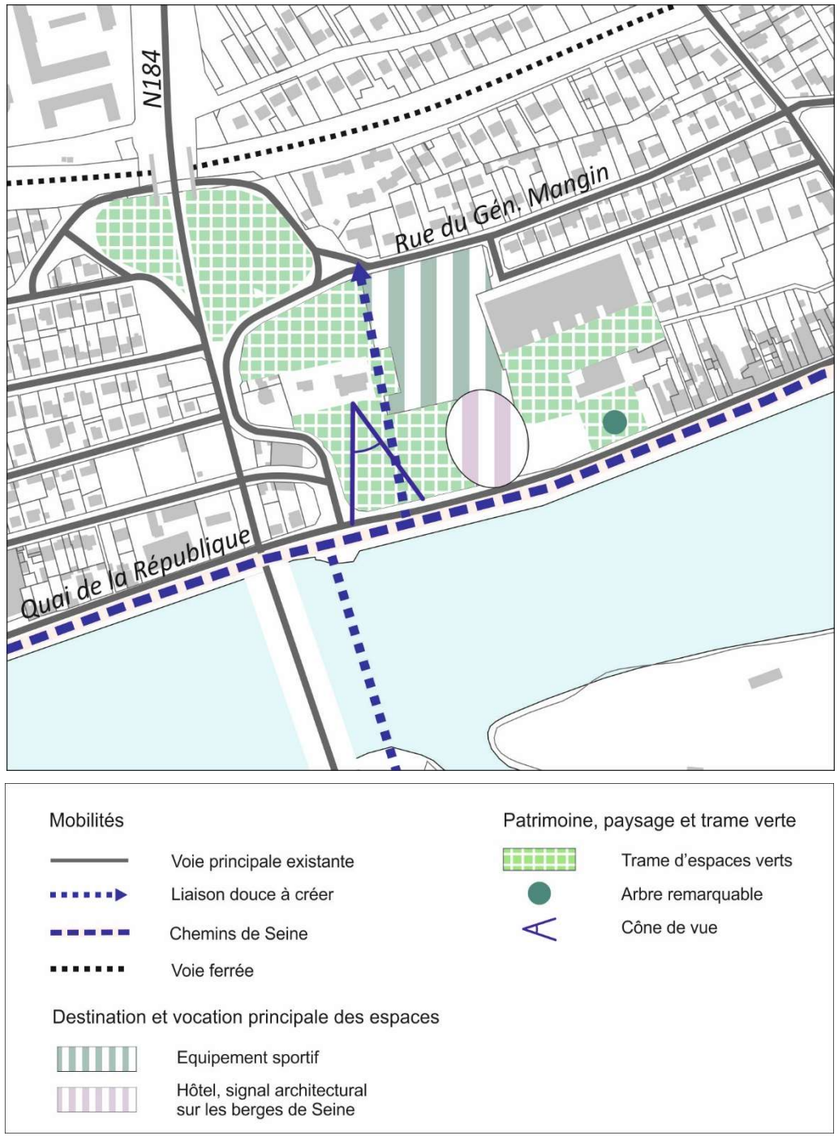
Patrimoine, paysage et trame verte
- Trame d'espaces verts
- Espace vert sportif
- Cône de vue
- Lieu ou élément bâti remarquable
- Espace vert et naturel

Le secteur Bords de Seine

Les orientations du projet

Destination générale et programmation

- Créer un parc fédérant l'espace de la maison des jeunes et de la culture et les Bords de Seine ;
- Construire un nouvel hôtel en bord de Seine favorisant une liaison piétonne en lien avec une requalification paysagère du site de la Maison des Jeunes et de la Culture située en entrée de ville ;
- Afin d'assurer une intégration cohérente en lien avec la topographie du site, ainsi qu'avec les bâtiments et ouvrages présentant de fortes proportions (Maison des Jeunes et de la Culture, Internat de la Batellerie, Château de Théméricourt, importants murs de soutènement, pont de la RN 184...), l'établissement hôtelier pourra dépasser la hauteur maximale prévue dans le règlement de la zone dans une limite de 24 m.



Le secteur gare d'Andrésy

Le secteur se situe au sud-ouest de l'agglomération dans une zone à dominante résidentielle, entre la rue Jean Philippe Rameau, l'avenue Maurice Berteaux et la rue de Triel. Il s'étend sur une surface d'environ 3,8 hectares.

Les objectifs du projet

L'objectif de ce projet est de restructurer les abords de la gare d'Andrésy et de maîtriser la future urbanisation du site.

Les orientations du projet

Destination générale et programmation

- Réalisation d'environ 290 logements dont 35% minimum de logements locatifs sociaux ;
- Pas de limitation de l'emprise au sol pour les constructions situées au-dessus ou imbriquées dans le parking relais ;
- Une hauteur totale limitée à 13 m maximum, mesurée par rapport au terrain naturel au centre de la construction, pour être cohérent avec le tissu urbain existant ;
- Les rez-de-chaussée des bâtiments autour des places devront pouvoir accueillir des commerces, services de proximité ou petits équipements.

Composition et morphologie urbaine

- Favoriser le logement collectif en R+3 à proximité de la future place au nord ;
- Implantation du bâti en continuité autour des places publiques ;
- Dans la mesure du possible, la conservation de la halle aux marchandises sera privilégiée.

Organisation viaire et déplacements

- Créer un parc relais d'une capacité de 150-170 places au nord du secteur avec une bonne intégration paysagère (prévoir des plantations sur le parking), étant précisé qu'il sera réalisé dans l'emprise de la construction accueillant du logement et des commerces ;
- Le stationnement des logements collectif se fera en sous-sol ;
- Réaliser des zones de dépose-minute à proximité de chaque parvis de la Gare ;
- Aménager des garages à vélos de chaque côté de la gare ;
- Requalification des rues Jean-Philippe Rameau et rue de Triel (élargir les trottoirs, planter des arbres d'alignements, renforcer le stationnement) ;
- Réaliser des liaisons modes actifs en accompagnement du projet pour améliorer l'accès aux équipements proches de la gare.



Le secteur gare de Maurecourt

Le secteur se situe en coeur d'agglomération dans une zone à dominante résidentielle, le long de l'avenue des Robaresses. Il s'étend sur une surface d'environ 3,4 hectares Le projet a pour objet d'accueillir une opération résidentielle groupée comprenant un programme mixte de 220 logements environ répartis sur deux sous-secteurs.

Les orientations du projet

Destination générale et programmation

Deux sous-secteurs de projet :

Le premier (A) situé au nord de la rue des Martyrs de Châteaubriant, est immédiatement urbanisable. Le second (B) sera constructible dans un second temps. Ce découpage de principe pourra être adapté au regard du bilan triennal des besoins en logements réalisés dans la ville.

Le bâtiment de caractère industriel situé au centre du secteur sera conservé et réhabilité (cf plan).

Construction de 220 logements environ comprenant des typologies d'habitat différentes : Habitat individuel : 40log/ha soit 55 logements (20 sous-secteur A et 35 sous-secteur B) ;

Habitat semi-collectif : 55 log/ha soit 45 logements sur le secteur A ;

Habitat collectif : 65 log/ha soit 120 logements (30 sous-secteurs A et 90 sous-secteur B).

Composition et morphologie urbaine

- Prise en compte du relief dans l'implantation des constructions : Constructions hautes aux abords de l'avenue des Robaresses (habitat collectif) ;
- Habitat d'une hauteur et d'une densité relativement moins importante au centre du projet ;
- Habitat individuel groupé accolé au tissu urbain pavillonnaire existant.

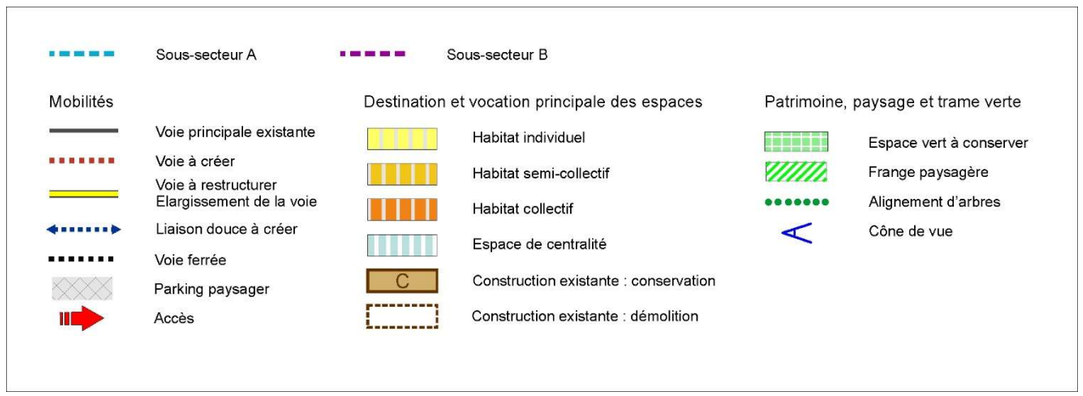
Organisation viaire et déplacements

- Elargissement de la voirie existante ;
- Création d'une voirie interne et de circulations douces à raccorder à l'existant ;
- Création d'une aire de stationnements groupés paysagés.

Qualité paysagère et environnementale

- Alignements d'arbres sur l'emprise privée afin d'atténuer l'impact visuel et sonore du trafic routier ;
- Création d'un espace tampon inconstructible avec une bande végétalisée d'une largeur de 5 mètres environ en périphérie du site ;
- Conservation de l'espace planté existant le long de l'avenue des Robaresses.





Le Tram 13 Express (Achères)

Le Tram 13 express est un projet de tram-train entre Saint-Cyr RER et Achères Ville RER. Il est porté par Ile-de-France Mobilités, SNCF Réseau et SNCF Mobilités et présente une longueur totale de 10,5 km. Les objectifs du projet sont : de développer le maillage des transports en commun sur le territoire, d'assurer des correspondances efficaces avec les lignes ferrées radiales (Lignes RER et Transilien) et de faciliter les déplacements vers les pôles d'activités du secteur.

Il est décomposé en deux phases de réalisation : une première partie entre Saint-Cyr RER et Saint-Germain RER ; et une seconde depuis Saint-Germain Grande Ceinture jusqu'à Achères-Ville RER.

Le projet empruntera en grande partie les infrastructures ferroviaires existantes de la Grande-Ceinture. Les extrémités de la ligne seront prolongées via des aménagements de type tramway pour assurer l'intermodalité avec les gares de Saint-Cyr RER, Saint-Germain-en-Laye RER, Poissy RER et Achères-Ville RER. L'insertion des infrastructures nouvelles de tramway sera accompagnée d'une reconfiguration des espaces publics de manière à les rendre plus confortables pour les différents usagers.

Le Tram 13 express desservira deux communes du territoire de Grand Paris Seine et Oise : Poissy et Achères.

La présente OAP décrit les aménagements qui accompagneront l'installation des infrastructures de tramways dans ces deux villes.

Les orientations par thème

Destination générale et programmation

Sur les communes de Poissy et Achères, le projet du Tram 13 express (phase 2) est composé :

- D'une plateforme équipée des voies de tramway ;
- De plusieurs ouvrages d'art ;
- D'une ligne aérienne de contact (LAC) et de ses supports (poteaux ou ancrage en façade) assurant l'alimentation électrique du tram-train ;
- De sous-stations électriques ;
- De quatre stations de type tramway ;
- De l'ensemble des réseaux et équipements techniques liés à l'exploitation du tram-train ;
- D'un centre de maintenance urbain dédié à l'entretien des infrastructures et des équipements de type tramway ;
- De stationnements vélos ;
- D'un local d'exploitation.

Les rues dans lesquelles s'insère le Tram 13 express (phase 2) sont entièrement réaménagées, notamment en faveur des modes de déplacements actifs.

Sur l'ensemble du tracé à Poissy et à Achères, le principe d'alimentation électrique par une ligne aérienne de contact (LAC) implique de conserver une certaine distance par rapport au bâti pour permettre l'intervention des engins de secours.
Dans ce cadre, l'ensemble des autorisations d'urbanisme déposées dans le périmètre de l'OAP seront transmises au SDIS78 et à Ile-de-France Mobilités afin qu'un avis technique sur cette problématique particulière puisse être rendu par les autorités compétentes.

Les objectifs du projet Tram 13 express (phase 2) en termes d'aménagement urbain sont :

- Assurer une correspondance optimale et de qualité entre le Tram 13 express (phase 2) et les pôles de Poissy RER et d'Achères-Ville RER ;
- Participer à l'amélioration du cadre de vie des riverains grâce à une insertion urbaine soignée, favorisant les modes doux en prévoyant des itinéraires cyclables et des espaces publics apaisés (aménagement de zones 30) ;
- Accompagner l'évolution du territoire de Poissy et d'Achères et les projets de développement urbain en cours, en particulier la ZAC Rouget de Lisle et la ZAC Petite Arche ;
- Améliorer l'accessibilité tous modes au quartier de la Petite Arche à Achères par l'élargissement du passage sous voies ferrées au niveau de la rue Camille Jenatzy pour permettre le passage du Tram 13 express, des voitures, des vélos et des piétons.

L'organisation viaire et les déplacements

Objectifs viaires à l'échelle du projet Tram 13 express (phase 2)

- Rééquilibrer l'usage de la rue en faveur des modes actifs et des transports collectifs ;
- Développer les itinéraires cyclables dans un objectif de maillage avec les itinéraires existants et projetés ;
- Améliorer les déplacements piétons.

Principes d'aménagement d'espaces publics aux abords du Tram 13 express (phase 2)

- Aménagement de trottoirs accessibles aux personnes à mobilité réduite ;
- Développement d'itinéraires cyclables : bandes / pistes cyclables, zone 30 ou itinéraire parallèle le long des tronçons du Tram 13 express (phase 2) insérés sur voirie ;
- Aménagement de stationnements vélo aux abords de chaque station.

Liaisons cyclables développées

Les aménagements prévus dans le cadre du Tram 13 express (phase 2) permettront de relier le centre-ville de Poissy aux pistes cyclables en direction de la forêt de Saint-Germain-en-Laye et plus au nord, aux aménagements de la RD30.

L'aménagement d'itinéraires cyclables sur la RD190 permet d'assurer une continuité entre les itinéraires existants et de renforcer, voire de créer des liaisons entre les pôles attractifs du territoire.

Le Tram 13 Express (Achères)

Principe d'implantation du Tram 13 express (phase 2) et de ses stations à Achères

Au préalable et pour information, le nom des stations est provisoire et sera défini ultérieurement en concertation avec les collectivités concernées.

Au nord en sortie de la forêt de Saint-Germain-en-Laye le Tram 13 express (phase 2) s'insère en pied du talus ferroviaire le long de l'avenue de Conflans. La station terminus Achères Ville RER est positionnée à l'est des voies du RER. Le passage sous voies ferrées (avenue de Conflans / rue Camille Jenatzy) sera élargi afin d'y insérer la plateforme tramway, deux voies de circulation en zone 30 (partage voiture/cycle) et des trottoirs confortables pour les cheminements est-ouest. Ces aménagements permettront d'améliorer l'accessibilité du quartier en développement (ZAC Petite Arche) à l'Est de la gare d'Achères Ville RER.

La station d'Achères Ville RER s'implante au niveau de l'entrée est de la gare, à proximité immédiate du parking relais. Le parvis de la gare sera entièrement réaménagé en vue de faciliter les cheminements intermodaux et les liaisons avec la ZAC Petite Arche. Les correspondances avec le RER A, la ligne L du Transilien et la gare routière seront assurées via le passage existant de la gare.

