

# PLU*i*

PLAN LOCAL  
D'URBANISME  
INTERCOMMUNAL

Construire ensemble  
Grand Paris Seine & Oise



PLU APPROUVE VU POUR ÊTRE  
ANNEXE A LA PRESENTE  
DELIBERATION DU CONSEIL  
COMMUNAUTAIRE EN DATE DU  
16/01/2020

Le Président  
Philippe TAUTOU



## I – RAPPORT DE PRESENTATION

Partie 3 – Dispositions du PLU*i* et  
Incidences environnementales

3.5 Etudes au titre de l'article L. 111-8 du Code de  
l'urbanisme

PARVENU LE

20 JAN. 2020

SOUS-PRÉFECTURE  
78 MANTES LA JOLIE

[construireensemble.gpseo.fr](http://construireensemble.gpseo.fr)





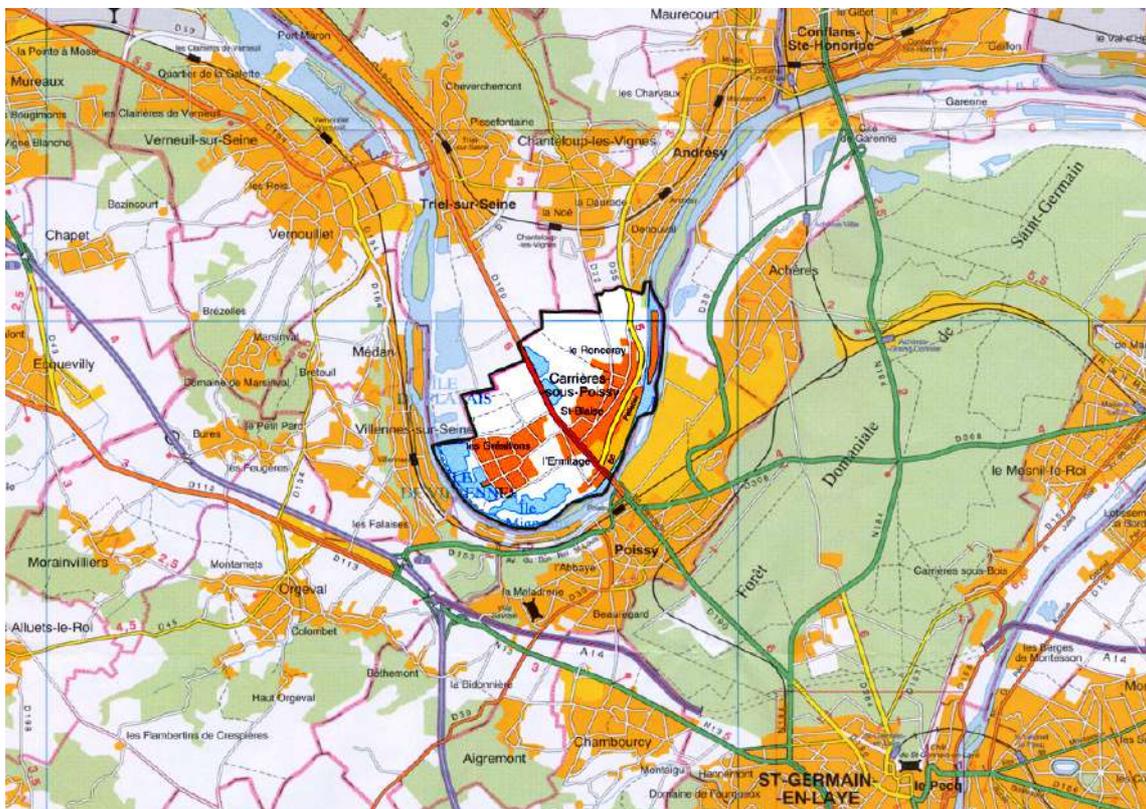
## SOMMAIRE

CARRIERES-SOUS-POISSY / RD 190	p.4
ECQUEVILLY / RD 43	p.11
ORGEVAL / A13 / RD 113	p.25
POISSY / RD 113	p.54
POISSY / A13	p.99

## CARRIERES-SOUS-POISSY / RD 190



## Dossier de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) sur le secteur de la Z.A.C. Nouvelle Centralité



### 6.6 - Etude « Entrée de Ville »

Décembre 2010

Les nouvelles règles d'implantation des constructions élaborées dans le cadre du présent dossier de mise en compatibilité du P.L.U., notamment aux abords de la RD 190 concernée par les dispositions de l'article L 111-1-4 du Code de l'Urbanisme, traduisent un parti urbain défini pour la Z.A.C. « Nouvelle Centralité » différent de celui que permettaient de mettre au point les précédentes règles du P.L.U.

Le présent document se substitue au document correspondant qui figurait jusqu'alors dans le dossier du P.L.U..

Il met à jour les éléments concernant les séquences dites de « La Fourche » et « Entrée de Ville Sud » lesquelles intéressent directement le site de la Z.A.C. « Nouvelle Centralité ».

## **LES ENTREES DE VILLE**

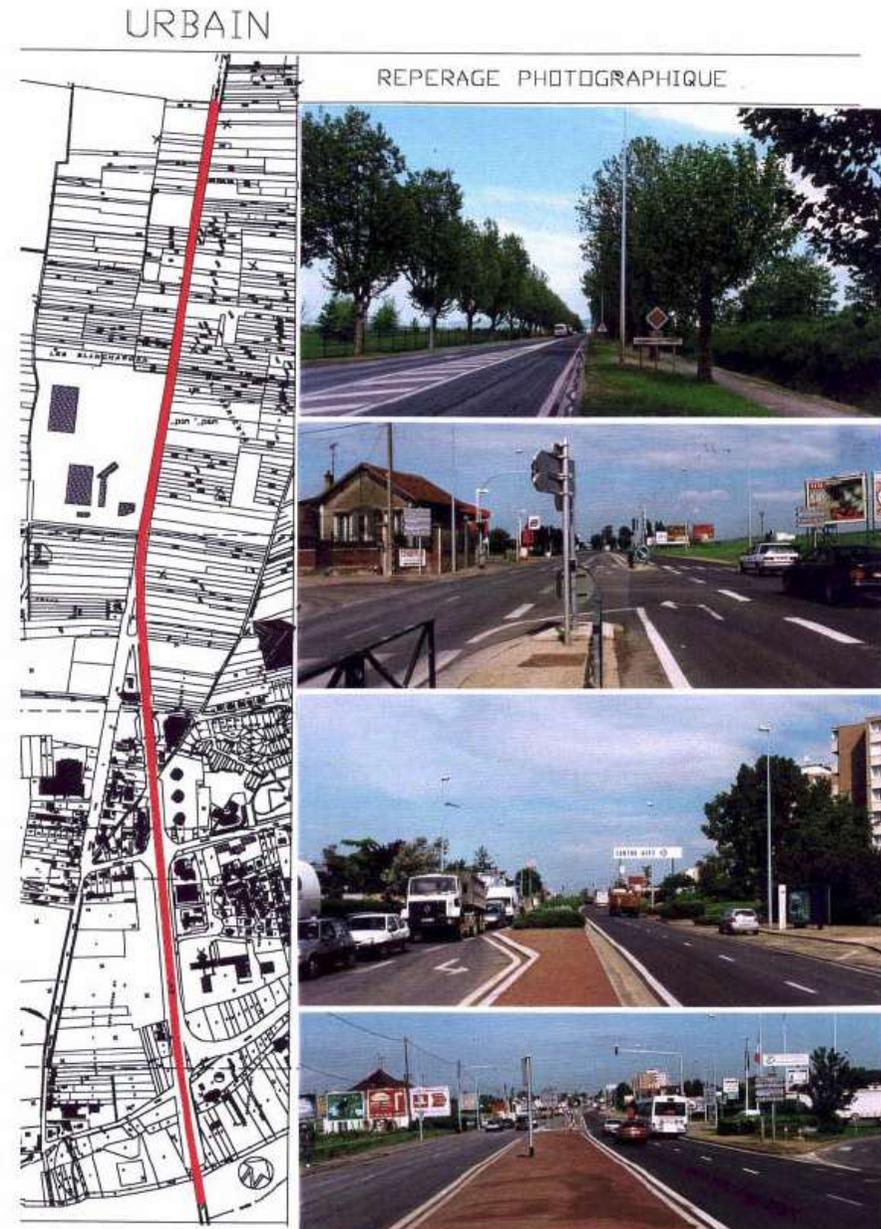
La loi Barnier du 2 février 1995 sensibilise les communes sur l'enjeu que constitue la traversée de leur ville par des axes routiers à fort trafic (RD 190). La loi incite les communes à mener une réflexion globale d'aménagement sur les abords de l'axe.

La commune de Carrières a d'ores et déjà réalisé une étude intitulée « Etude de conception de l'entrée de ville ». Cette étude conduite par Didier Cosnefoy porte sur la portion de voie incluse dans la ZAC des Trois Cèdres. Le bureau d'étude Euterpe a également travaillé sur le projet urbain de Carrières intégrant un volet d'analyse sur les entrées de ville. Dans le cadre de la révision du plan d'occupation des sols, la ville de Carrières étend sa réflexion à l'ensemble de la RD 190.

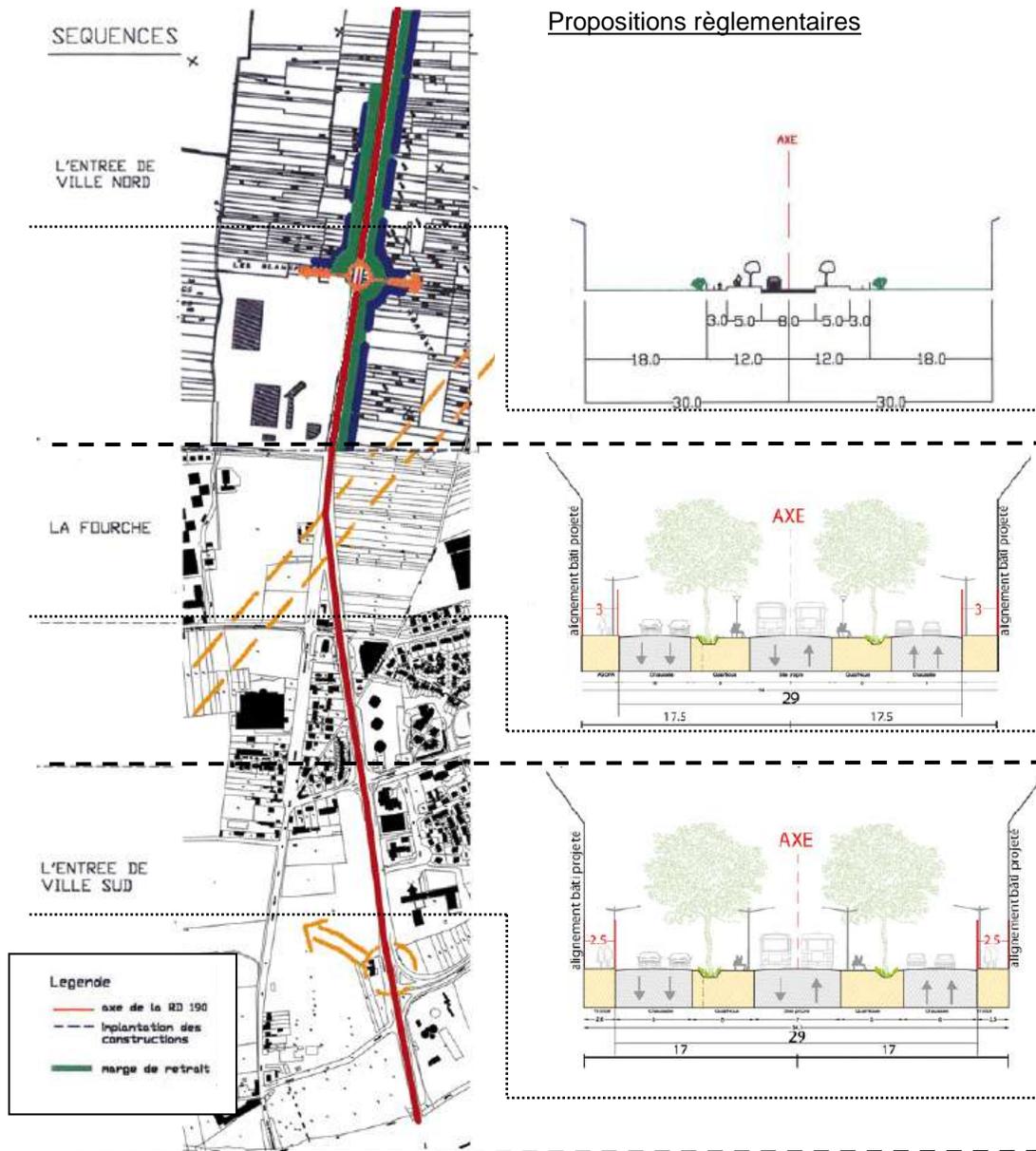
### **Diagnostic urbain**

Les planches au verso permettent de visualiser la RD 190. C'est une synthèse des différentes analyses menées par la ville et des informations recueillies lors des observations in situ. Elle met en évidence les différentes séquences qui composent l'axe.

DIAGNOSTIC			
CONSTAT	MORPHOLOGIE	USAGES	PROFIL EN TRAVERS
L'ENTREE DE VILLE NORD	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plaine indifférenciée jusqu'à Triel</li> <li>- La route départementale est la seule structure</li> <li>- La voie est bordée de part et d'autre d'un alignement d'arbres</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonne répartition de l'espace pour les différents usagers (piéton, vélo, véhicule)</li> <li>- Le traitement végétal participe à l'aspect qualitatif</li> </ul>	
LA FOURCHE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secteur créé entre l'axe historique de la RD 190 et de sa déviation après la seconde guerre mondiale</li> <li>- Marque l'entrée dans la zone urbaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La chaussée se décompose en 2 voies de circulation et un lot central gérant les carrefours</li> </ul>	
LE CENTRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Secteur totalement urbanisé</li> <li>- Bati hétérogène</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Chaussée très large au détriment du piéton, surtout dans une zone urbaine</li> </ul>	
CHARNIERE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bati hétérogène</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lieu d'échanges principales</li> </ul>	
L'ENTREE DE VILLE SUD	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Environnement asymétrique: à l'Ouest, espace ouvert non urbanisé à l'Est, bati implanté en ordre discontinu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aspect routier de l'emprise: large chaussée, trottoir étroit</li> </ul>	
LE PONT DE LA SEINE	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Espace ouvert non structuré</li> <li>- Vues panoramiques sur Carrières Poissy la vallée de la Seine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trottoir inconfortable sur le pont</li> <li>- Saturation de la circulation aux heures de pointe</li> </ul>	



LE PROJET D'ENTREE DE VILLE



- Le projet d'entrée de ville (planche ci-contre)

Le projet d'entrée de ville porte sur trois séquences actuellement non urbanisées de la RD 190 : l'entrée de ville Nord et la Fourche de part et d'autre de la voie, et l'entrée de ville Sud du côté Ouest de la voie.

Les analyses menées ainsi que l'enjeu global de donner un caractère plus urbain à la voie a conduit à proposer une règle d'implantation variant en fonction des séquences identifiées de la RD 190. Cette règle permet de définir clairement l'implantation des constructions par rapport à l'axe et une gestion différenciée de l'espace de retrait entre l'emprise de la voie et des futures constructions en fonction du caractère de la zone traversée par cet axe, à savoir urbain de centre ville (séquences de la fourche et de l'entrée de ville Sud) ou de périphérie (séquence de l'entrée de ville Nord).

- La gestion différente des marges de recul selon les séquences

Séquence « entrée de ville Nord »

Cette séquence a fait l'objet d'une étude complémentaire à l' « étude entrées de ville » dans le cadre du dossier de modification du PLU approuvé le 9 septembre 2010 pour tenir compte des préconisations du parti d'aménagement du parc éco-construction, préconisant la création d'un ancrage du bâti (effet visuel) fort. Cette étude est limitée à un secteur précis de l'entrée de ville nord de la ville. Elle porte sur une zone de 2 hectares classée en 2 AUt, dont le linéaire en façade de la RD 190 s'étend sur environ 150 mètres.

L'implantation à l'alignement de la route départementale est, ici, recommandée entraînant la suppression de la marge de recul de 30 mètres au droit de la zone concerné par le parc de l'éco-construction. Hormis ce secteur, la règle d'implantation des constructions par rapport à l'axe de la RD 190 correspond à une distance minimum de 30 m par rapport à l'axe de la route départementale n°190. Cette distance laisse des possibilités de traitement des marges de recul tout en permettant de recréer une continuité bâtie en retrait de la voie.

### Séquence « La Fourche »

Dans le cadre du projet urbain « ZAC Nouvelle Centralité », le Plan Local d'Urbanisme de Carrières-sous-Poissy a fait l'objet, au titre de l'article L 123.6 du Code de l'Urbanisme, d'une procédure de mise en compatibilité des règles urbaines pour la mise en œuvre de l'opération d'aménagement. A ce titre, le secteur, correspondant à la séquence de la fourche, classé jusqu'à présent en zone 1AU est reclassé en zone AUCV.

Cette zone a vocation à accueillir des constructions à usages de logements, de commerces, d'équipements et de bureaux.

Dans ce cadre, cette séquence a fait l'objet d'une étude complémentaire à l' « étude entrées de ville » pour tenir compte des préconisations du parti d'aménagement de la ZAC « Nouvelle Centralité », à savoir créer un ancrage du bâti (effet visuel) fort. Elle porte sur un linéaire en façade de la RD 190 qui s'étend sur environ 330 mètres.

L'implantation à l'alignement de la route départementale est, ici, recommandée entraînant la suppression de la bande d'environ 20,5 m de large entre l'emprise de la voie et les futures constructions concernées par la ZAC Nouvelle Centralité.

### Séquence « entrée de ville Sud »

Dans le cadre du projet urbain « ZAC Nouvelle Centralité », le Plan Local d'Urbanisme de Carrières-sous-Poissy a fait l'objet, au titre de l'article L 123.6 du Code de l'Urbanisme, d'une procédure de mise en compatibilité des règles urbaines pour la mise en œuvre de l'opération d'aménagement. A ce titre, le secteur, correspondant à la séquence de l'entrée de ville Sud, classé jusqu'à présent en zone 2AU est reclassé en zone AUCV.

Cette zone a vocation à accueillir des constructions à usages de logements, de commerces, d'équipement et de bureaux.

Dans ce cadre, cette séquence a fait l'objet d'une étude complémentaire à l' « étude entrée de ville » pour tenir compte des préconisations du parti d'aménagement de la ZAC « Nouvelle Centralité ». Elle porte sur un linéaire en façade de la RD 190 qui s'étend sur environ 400 mètres.

L'implantation à l'alignement de la route départementale est, ici, recommandée entraînant la suppression de la bande de 20 m de large entre l'emprise de la voie et les futures constructions concernées par la ZAC Nouvelle Centralité.

## ECQUEVILLY / RD 43

DEPARTEMENT DES YVELINES



Commune d'**ECQUEVILLY**

# **P**LAN **L**OCAL D'**U**RBANISME

---

**6**

**ETUDE « Loi Barnier »**

---

Vu pour être annexé à la Délibération du Conseil Municipal du 26 juin 2013 approuvant le PLU.



## I - INTRODUCTION

Conformément au décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation, modifié par le décret n°2010-578 du 31 mai 2010, la commune d'Ecquevilly est traversée par la RD113 et par la RD43, routes classées à grande circulation sur la totalité du territoire communal.

L'article L111-1-4 du Code de l'urbanisme prévoit, en l'absence d'une réflexion globale intégrant les entrées de villes dans les documents d'urbanisme, une zone d'inconstructibilité sur 100 mètres de part et d'autre des axes des autoroutes, voies express, déviations et sur 75 mètres de part et d'autre des autres voies classées à grande circulation.

Cet article a pour objectif d'amener les municipalités à anticiper leur développement et à définir une véritable démarche de projet urbain en entrée de ville. Ainsi, l'article L111-1-4 stipule que le plan local d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Le projet de développement urbain de la commune d'Ecquevilly, défini dans le cadre du PLU, prévoit l'urbanisation de deux sites en entrée de ville, concernés par les dispositions de l'article L111-1-4.

Le premier site est localisé au Nord-est du tissu aggloméré, le long de la RD43. Le second se situe au Nord-ouest de la zone urbaine, le long de la RD113.

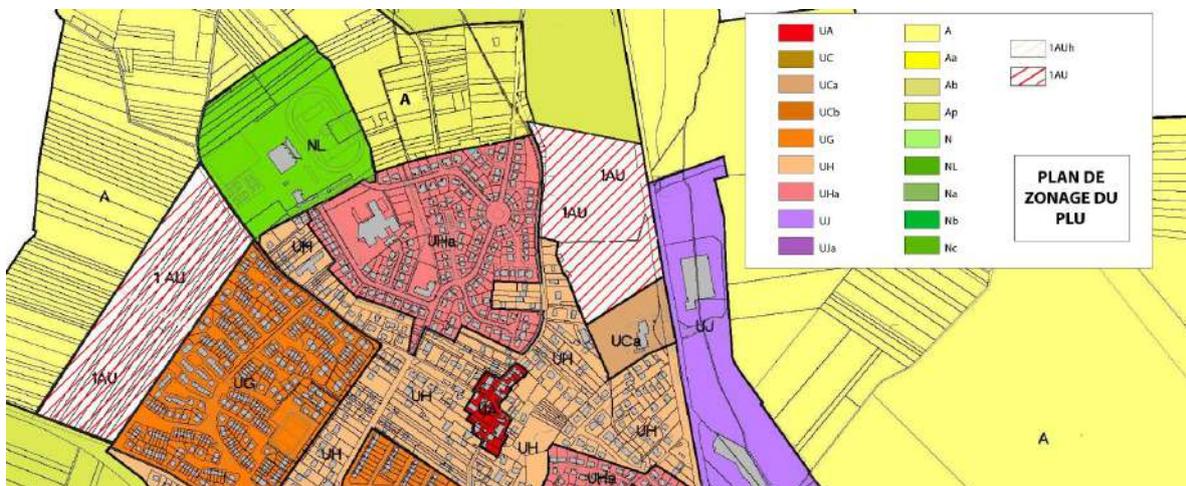
Par le présent document, la commune souhaite donc justifier de la qualité des opérations et aménagement menés dans cette marge de recul, et de l'absence d'impact des aménagements projetés, en vue de réduire le recul des ouvrages et constructions par rapport à l'axe de la voie.

## II – PRESENTATION DU PROJET GLOBAL

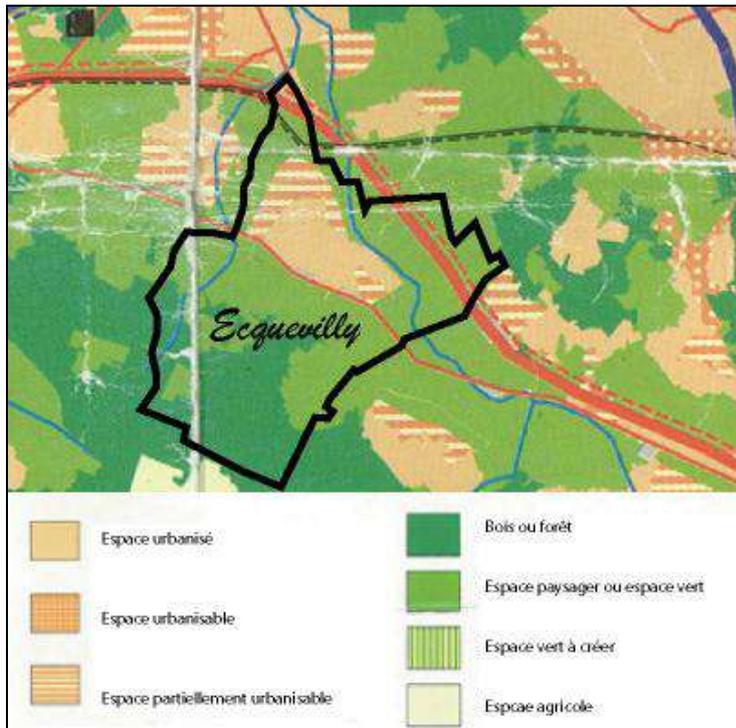


Deux secteurs d'entrée de ville ont été identifiés comme stratégiques pour le développement de la commune : le premier aux abords de la route départementale RD 113, et le second le long de la RD 43.

La présente étude « Loi Barnier » porte sur ces deux secteurs d'extension à court terme, repérés 1AU au plan de zonage du PLU.



Le document d'urbanisme supra-communal applicable sur la commune d'Ecquevilly est le **SDRIF de 1994**.



#### **Carte de destination générale du SDRIF de 1994**

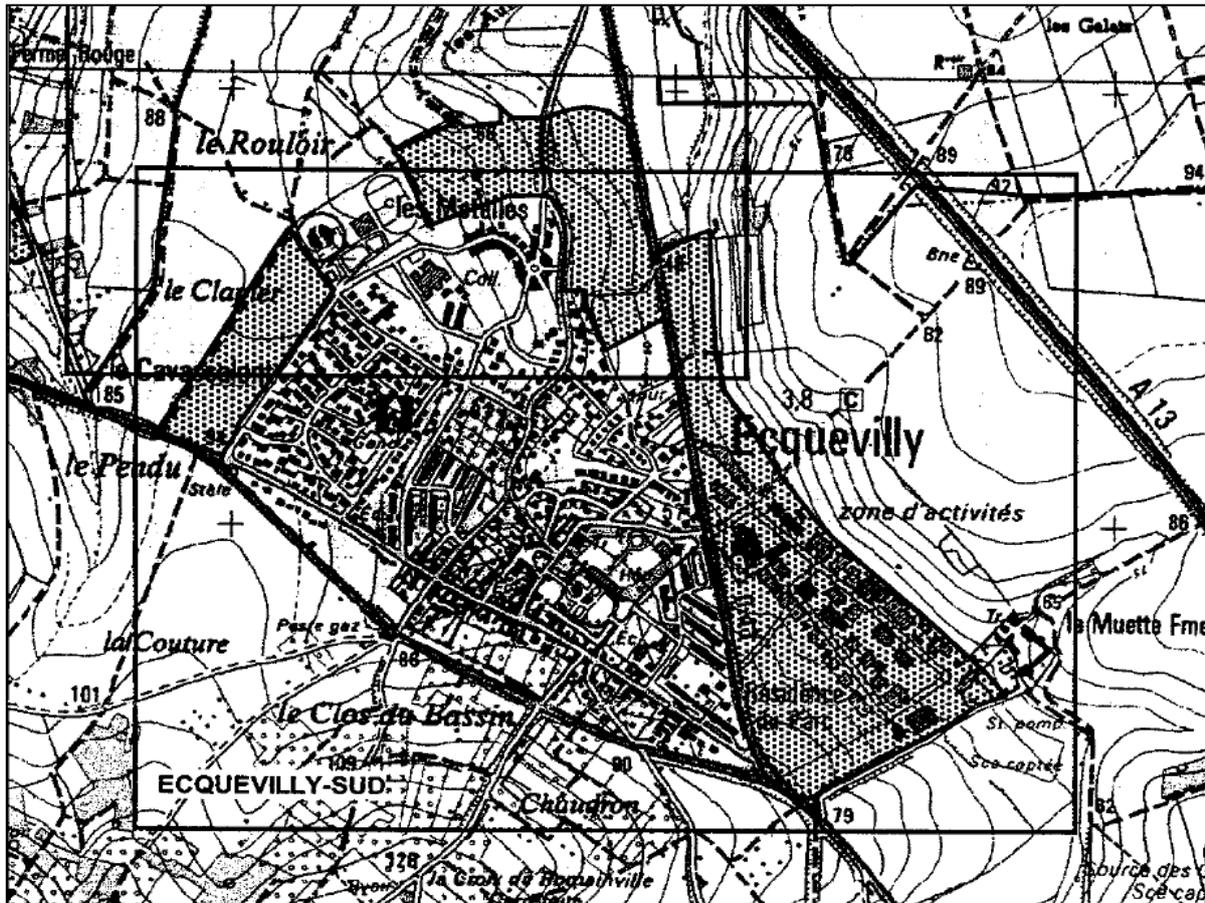
A l'échelle de la commune d'Ecquevilly, ce document définit une large couronne au Nord de l'espace urbanisé comme espace partiellement urbanisable.

Ce périmètre à aménager correspond également à la stratégie définie par l'**OIN Seine Aval**, dont le protocole a été adopté par tous les partenaires le 31 janvier 2008.

Ecquevilly appartient au pôle « Val de Seine/Meulan-Les Mureaux » : « le grand secteur situé sur la rive gauche, de Chapet à Epône, de part et d'autre de l'autoroute, entre la RD 113 au Sud, la voie ferrée et Les Mureaux au Nord, est de fait une vitrine du territoire. Dans un projet de composition d'ensemble conciliant urbanisation (habitat et activités), maintien d'une dynamique agricole, protection d'espaces de nature et mise en valeur des paysages, un développement modéré des villages peut être mené à bien. »

Les enjeux de cette OIN portent sur les grandes orientations d'aménagement suivantes :

- le développement économique et l'augmentation de 20% du taux d'emploi ;
- le logement avec un objectif de 2 500 logements neufs par an à horizon 2010 ;
- l'amélioration du réseau de transports ;
- la mise en valeur de l'environnement.



Périmètre OIN sur la commune d'Ecquevilly

Ainsi, le projet d'extension de la commune d'Ecquevilly répond aux objectifs définis à la fois par le SDRIF de 1994 et dans le cadre de l'OIN Seine Aval.

### Localisation

Le premier site se situe en limite nord-est de l'urbanisation de la commune en bordure de la route départementale 43.

Ces terrains sont classés en zone 1-AU au présent Plan Local d'urbanisme. Les zones AU sont définies à l'article R 123-6 du code de l'urbanisme comme « secteurs à caractère naturel de la commune destinés à être ouverts à l'urbanisation ». Ce classement se justifie par une volonté d'optimiser les équipements de la commune et de répondre au mieux à la demande en logement, notamment en diversifiant l'offre.

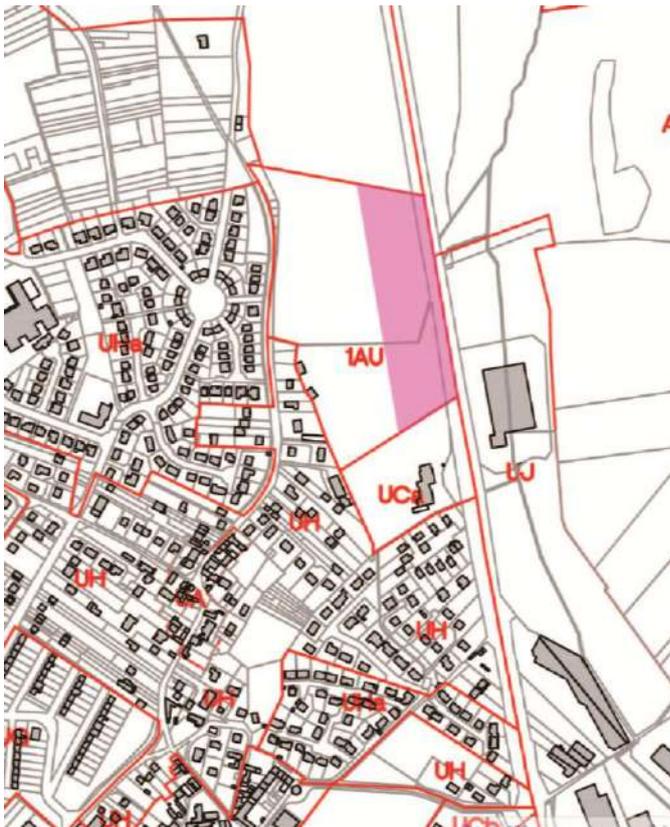
La zone est localisée en continuité du tissu urbain existant, avec le lotissement les Motelles en frange Ouest et le nouveau quartier du Clos du Val d'Or au Sud.

Les parcelles sont actuellement occupées par des terres agricoles.

### Localisation du secteur Nord-est



### La bande de 75 mètres le long de la RD 43



 Zone AU correspondant au secteur Nord-est

 Bande de 75 m inconstructible au titre de l'article L111-4 du Code de l'Urbanisme, faisant l'objet d'une étude spécifique permettant la définition de règles d'implantation différentes

### **Contexte des opérations projetées**

L'entrée au Nord de la commune s'effectue depuis la RD43. L'aménagement du secteur d'extension Nord-est représente donc un moyen de valoriser l'entrée nord de la commune.

L'urbanisation de la commune a vocation à s'étendre au-delà du quartier des Motelles. Ce quartier représente la dernière grande extension pavillonnaire d'Ecquevilly, au Nord-Ouest du tissu urbanisé. Réalisé en 2 étapes dans les années 90, le lotissement des Motelles compte aujourd'hui 185 pavillons.



**Vue actuelle du terrain depuis la RD 43**



**Vue future du terrain depuis la RD 43**



### **Vue future du terrain depuis la RD 43**



### **Présentation du projet d'aménagement**

Le site au Nord-est est actuellement occupé par 5,5 hectares de terres agricoles qui jouxtent la RD43. Il est dans la continuité du lotissement des Motelles et du Clos du val d'Or.

La topographie joue un rôle important sur ce secteur, il convient de profiter de cet atout pour valoriser des vues qui sont offertes sur les terres agricoles alentours. Le relief accidenté permet également une meilleure intégration des constructions dans cet environnement vallonné.

Les aménagements projetés sur ce terrain prévoient une occupation majoritairement résidentielle s'insérant dans le paysage urbain existant.

Les déplacements ont été étudiés afin de permettre aux différents modes de transport de cohabiter avec des voies de circulation larges et reliées aux voies existantes. Ces voies seront complétées par des liaisons douces à destination des utilisateurs des équipements de proximité.

Ce quartier est donc voué à devenir mixte à dominante résidentielle avec l'accueil de 180 à 200 logements comprenant de l'habitat individuel et environ 30% de logements collectifs.

## Les orientations d'aménagement et de programmation



## La prise en compte de la loi Barnier

### Nuisances

La RD43 est classée voie bruyante de catégorie 2 uniquement à l'extrémité Nord de la commune (en amont de l'autoroute A13). En revanche, elle ne fait l'objet d'aucun classement pour bruit sur la partie concernée par le projet d'extension Nord-est.

Néanmoins des aménagements visant à prévenir de toute nuisance sonore sont projetés sur la zone, et notamment la réalisation d'aménagements paysagers, haies vives et plantations qui permettront de constituer une barrière par rapport au bruit de circulation. Ainsi un écran végétal à créer est repéré au plan de zonage et dans l'OAP.

### Sécurité

L'aménagement du secteur Nord-est se fera sans connexion directe avec la RD 43. La création d'une voie traversante qui reliera la résidence du Clos du Val d'Or (relié à la RD43) à la rue Saint Antoine, assurera la desserte du quartier. Ainsi aucun problème de sécurité routière, liée à l'entrée de ville sur RD43, ne se pose.

### Qualité architecturale

L'article 11, encadrant l'aspect extérieur des constructions, est volontairement souple sur les zones d'extension résidentielle 1AU. Il s'agit de promouvoir une architecture contemporaine en donnant toute sa place à la conception architecturale.

## **Urbanisme et Paysage**

### **- Préservation et mise en valeur des cônes de vue**

Les espaces agricoles participent pleinement à l'identité d'Ecquevilly, c'est la raison pour laquelle les points de vue et perspectives de la commune sur ces espaces doivent être mises en valeur. Le relief vallonné sera pris en compte et utilisé afin de permettre des percées visuelles sur ce paysage.

### **- Renforcement du traitement paysager**

En bordure de la RD 43, les plantations seront renforcées. Un écran végétal à créer est ainsi repéré sur le plan de zonage et l'orientation d'aménagement et de programmation afin de limiter l'impact visuel de la zone et de favoriser son intégration dans le paysage agricole.

Les franges agricoles seront végétalisées, selon un principe de lisière épaisse à usage multiple (jardins, espaces de loisirs, vergers, cheminement...) permettant une meilleure transition entre l'espace bâti et les zones agricoles garantes de la qualité du cadre de vie de la commune.

### **- Insertion des constructions par rapport à la topographie**

Le paysage de la commune est valorisé par un relief varié fait de vallons et de coteaux. Le site Nord-est est lui-même caractérisé par une topographie contrastée. L'implantation des bâtiments collectifs R+2+C se fera préférentiellement dans les zones de points bas (cf. OAP), ce qui permettra de masquer partiellement la construction et ainsi de limiter l'impact visuel des constructions les plus élevées.

## **Conclusion**

La configuration du site et les mesures d'intégration paysagères permettent donc, au regard des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale et de l'urbanisme et des paysages, d'instaurer des marges de recul réduites à 20 mètres dans la zone 1AU à vocation résidentielle.

## ORGEVAL / A13 / RD 113

# VILLE D'ORGEVAL



## 1a - ANNEXE AU RAPPORT DE PRESENTATION

### ETUDE D'ENTREE DE VILLE SECTEUR DES TERRES FORTES



Novembre 2010



**CCK architectes** - 79, rue d'Aguesseau - 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT  
Tel. 01 41 10 90 95 - Fax. 01 41 109 90 95 - email. [cck@cckassociés.fr](mailto:cck@cckassociés.fr)



## VILLE D'ORGEVAL - ETUDE D'ENTREE DE VILLE - SECTEUR DES TERRES FORTES

<b>1 -</b>	<b>Préambule</b>	<b>p. 4</b>
<b>2 -</b>	<b>Situation – Contexte</b>	<b>p. 5</b>
2.1	Contexte géographique	p. 5
2.2	La mise en révision du SDRIF	p. 6
2.3	L'Opération d'Intérêt National Seine Aval	p. 7
2.4	Paysage et organisation spatiale de la commune	p. 8
2.5	Les déplacements – Les axes routiers	p. 10
2.6	Les transports en commun	p. 11
2.7	Orgeval – Données générales	p. 12
2.8	Les objectifs du PLU	p. 13
<b>3 -</b>	<b>La zone d'Activités des Quarante Sous</b>	<b>p. 14</b>
3.1	Présentation	p. 14
3.2	Dysfonctionnements et image à revaloriser	p. 14
3.3	La circulation dans la zone d'activités des 40 Sous	p. 14
3.4	Les mesures envisagées et les moyens	p. 15
<b>4 -</b>	<b>Le secteur des Terres Fortes</b>	<b>p. 17</b>
4.1	Présentation du site des Terres Fortes	p. 17
4.2	Occupation actuelle – Topographie	p. 18
4.3	Projet de Parc relais avec gare routière	p. 19
<b>5 -</b>	<b>Propositions d'aménagement du secteur des Terres Fortes</b>	<b>p. 20</b>
5.1	Programme	p. 20
5.2	Principes d'organisation généraux	p. 20
5.3	Organisation des éléments du programme	p. 22
5.4	Principes généraux d'aménagement du secteur des Terres Fortes	p. 24
	<b>Annexe 1 - liste des végétaux</b>	<b>p. 28</b>

## 1 - PREAMBULE

L'article L.111-1-4 du Code de l'Urbanisme en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1997, instauré par la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement (art. 52) prescrit :

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou les installations sont interdites dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 m de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas dès lors que les règles concernant ces zones, contenues dans le plan d'occupation des sols, ou dans un document d'urbanisme en tenant lieu, sont justifiées et motivées au regard notamment des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Les trois voies principales –Autoroute A13, RD 113 et RD 154, classées à grande circulation- qui traversent la ville d'Orgeval, avec les terrains non urbanisés qui les bordent, entrent dans le champ d'application de l'article L.111-1-4.

La présente étude porte sur la partie de territoire communal comprise entre l'autoroute A13 et la RD 113 à l'ouest de la RD 154, sur un secteur dit des Terres Fortes.

Elle présente les dispositions retenues en matière de sécurité, de protection contre les nuisances, et de qualité urbaine architecturale et paysagère, et leur traduction juridique à intégrer dans le POS (ou un document d'urbanisme en tenant lieu) en vue de leur application, les constructions et les installations n'étant plus alors interdites en limite des voies concernées.

## 2 - SITUATION - CONTEXTE

### 2.1 - Contexte géographique

La commune d'Orgeval se situe au cœur du département des Yvelines, à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de Paris. Elle fait partie de la Grande couronne de la région Ile de France.

Le territoire de la commune, situé à l'ouest de la boucle de Chanteloup, fait partie de l'unité géographique de la vallée de la Seine

#### Les perceptions générales

Orgeval est connu à divers titres :

- Comme important nœud routier, avec la convergence de l'A13 et l'A14 et les congestions de trafic sur la RN 13 au niveau d'Orgeval qui valent d'être cités fréquemment sur les ondes radios
- Pour son importante zone commerciale, implantée entre l'A13 et la RD 113, comprenant pour une grande part des enseignes spécialisées dans l'équipement de la maison et le mobilier. La très forte fréquentation de ce pôle commercial, notamment le samedi donne une image de saturation routière fréquente de la ville
- Pour son patrimoine arboricole et sa production de fruits. Ainsi, sur l'auto-route A13, la présence des Vergers d'Orgeval et de Chambourcy est signalée. Cela témoigne du cadre de verdure ancestral et du caractère rural d'Orgeval, et de sa spécialisation arboricole dans les années 1950 et 1960.

Une commune entre ville et campagne.

Située aux franges de l'agglomération parisienne, Orgeval est en position d'interface avec le monde rural. Cet espace de transition est soumis à une forte pression urbaine liée au denserement de la population et des activités opérées depuis la première couronne.

Appartenant à l'agglomération parisienne, Orgeval dépend de Paris et de la proche couronne en matière d'emploi, d'organisation des transports ainsi que pour les grands équipements culturels.

A l'échelle régionale, la commune est polarisée par les villes de Poissy et de Saint-Germain-en-Laye. Au niveau de l'emploi et de l'offre en transport en commun (RER), ces deux villes accueillent de nombreux actifs orgevalais. Scolairement, elles accueillent aussi la majorité des lycéens orgevalais. Saint-Germain-en-Laye, en tant que sous-préfecture, est davantage un pôle administratif ; et Poissy un pôle d'activités de loisirs (cinéma, salles de spectacles).

Orgeval peut être assimilé à un espace intermédiaire, c'est-à-dire à un territoire où une partie de la population transfère la ville à la campagne au rythme de l'extension urbaine. Cela se traduit nettement dans les éléments de démographie propre à la ville.

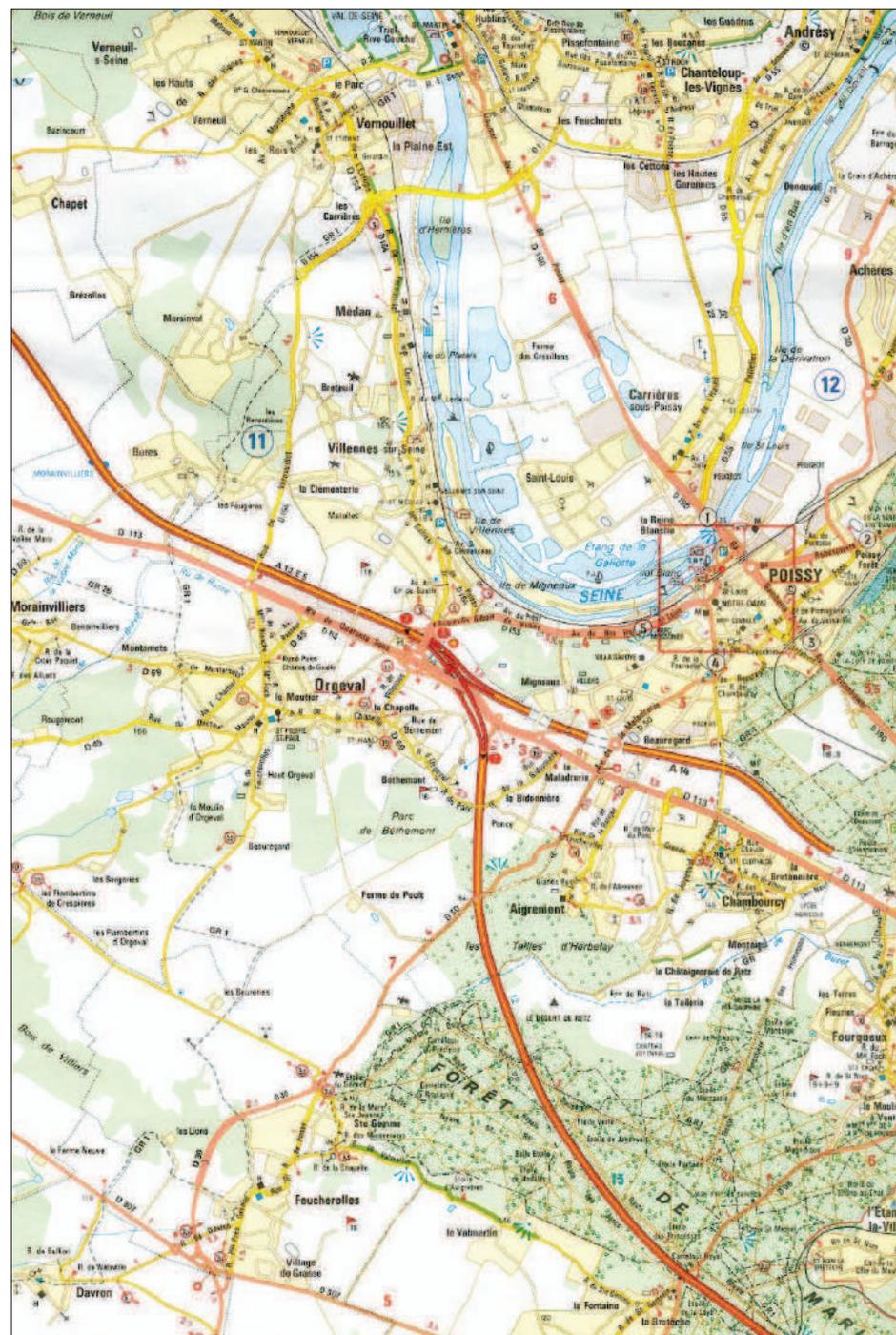
#### Quelques chiffres généraux :

Superficie de la commune : 1 533 ha

Population en 1990 : 4 501 habitants  
 Population en 1999 : 4 801 habitants  
 Population en 2005 : 5 359 habitants

#### Rattachements administratifs :

- Canton de Poissy Sud
- Arrondissement de Saint Germain-en-Laye
- Département des Yvelines



Source : Carte Michelin 101

## 2.2 - La mise en révision du SDRIF

Les orientations du SDRIF confirment la dualité du territoire d'Orgeval.

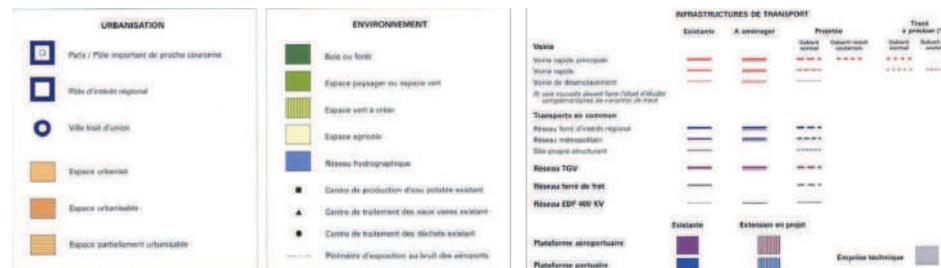
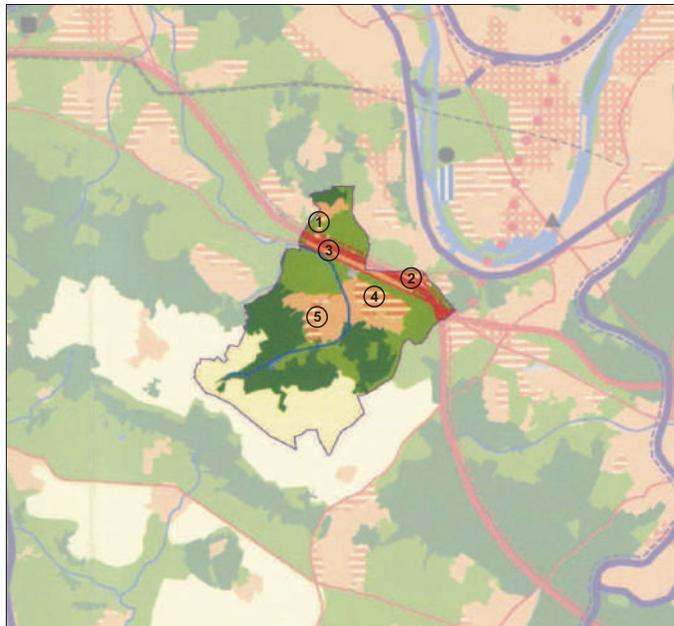
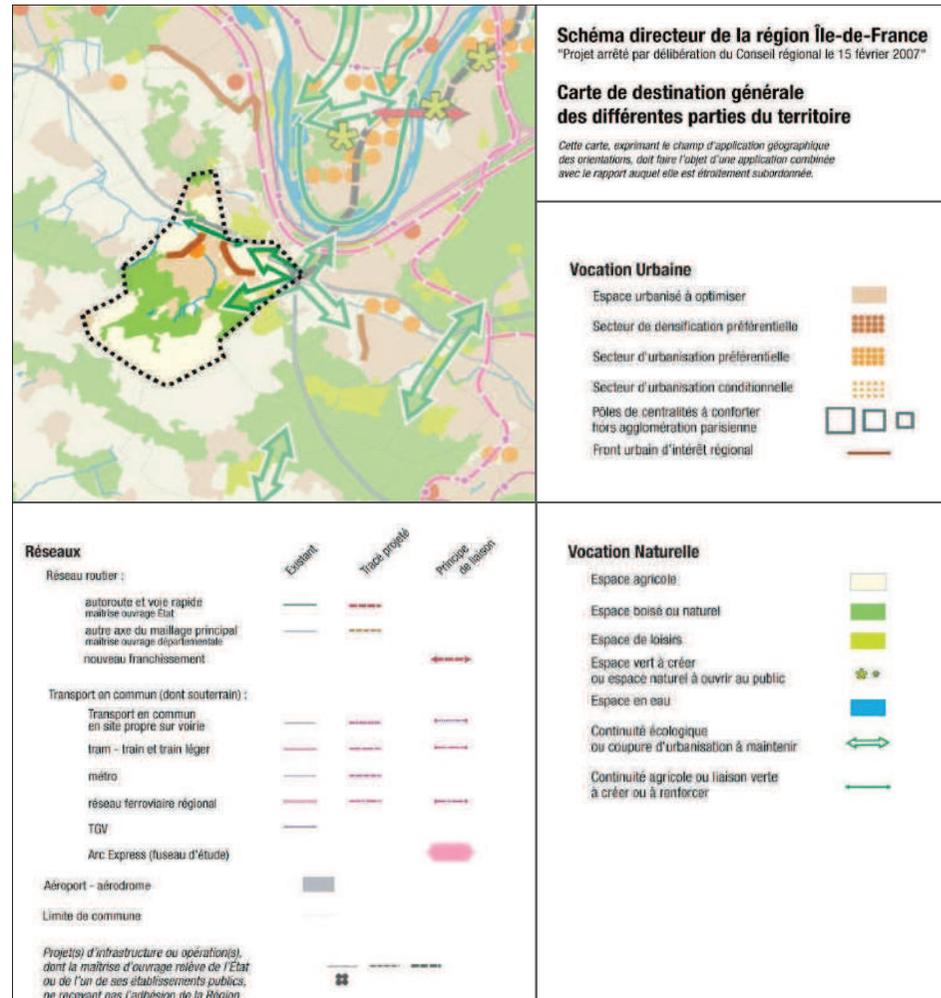
Le SDRIF prévoit à la fois une extension de l'urbanisation à Orgeval, confirmant son rôle urbain au sein du territoire local, ainsi qu'une forte protection des espaces naturels valorisant son cadre rural.

Le projet de nouveau SDRIF a été arrêté par le Conseil régional le 15 février 2007. Concernant la commune d'Orgeval, le projet est fondé sur :

- Une forte préservation et valorisation des espaces naturels, boisés et agricoles
- Une optimisation du tissu urbain existant avec l'identification de fronts urbains d'intérêt régional et l'organisation des espaces d'urbanisation nouvelle avec des secteurs préférentiels.

Le développement des bourgs, villages et hameaux doit être modéré et en continuité urbaine.

Les terrains des Terres Fortes, objet de la présente étude sont urbanisables au titre du SDRIF.



### 2.3 - L'Opération d'Intérêt National Seine Aval

La conscience du potentiel du territoire Seine Aval et la volonté des acteurs locaux ont conduit l'Etat à décider, lors du Comité Interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 6 mars 2006, la création en Seine Aval d'une Opération d'Intérêt National.

Organisée sur la base du volontariat des collectivités locales, l'OIN affiche la volonté de l'Etat, mais aussi de la Région, du département des Yvelines et des communes adhérentes, de faire jouer à ce territoire un rôle économique, résidentiel, culturel, touristique et environnemental de premier ordre.

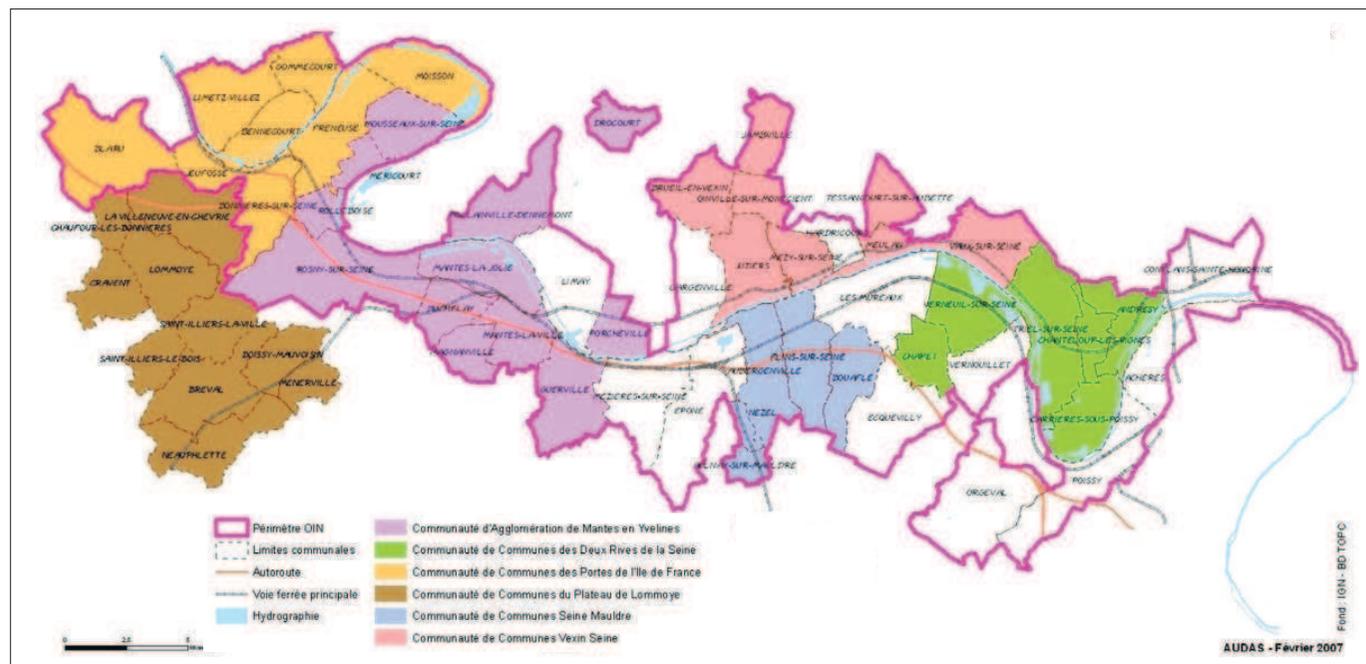
Plusieurs organismes travaillent ensemble sur l'OIN selon leur domaine de compétence

- L'OIN est gérée par l'EPAMSA (Etablissement public d'aménagement du Mantois Seine Aval), qui a notamment pour vocation de mener les études, coordonner les projets, faire des acquisitions pour le compte de l'Etat ou exercer le droit de préemption.

- L'AUDAS qui est une agence d'urbanisme et de développement, est l'opérateur sur le secteur de l'OIN. Elle a pour rôle de faciliter le développement et l'implantation des entreprises, mettre en cohérence les projets et actions des collectivités, développer les filières économiques et promouvoir la Seine Aval, mettre en forme les programmes et actions de chacune des collectivités locales adhérentes (économie et habitat notamment).

- L'EPFY, qui a été créé par décret du 13 septembre 2006 est l'un des principaux dispositifs permettant de contribuer à la nouvelle dynamique départementale en faveur du logement. Il est destiné à servir d'outil d'intervention du département pour réduire les déséquilibres et les inégalités en matière foncière.

#### Périmètre de l'OIN



Source : PLU (Rapport de présentation) - AUDAS - février 2007 - Fond : IGN

Le périmètre de l'OIN Seine Aval est situé le long de la Seine sur un territoire qui s'étend de Conflans-Sainte-Honorine / Achères / Poissy à l'est, à Bonnières / Freneuse à l'ouest, en passant par Mantes et les Mureaux.

Cette opération regroupe 51 communes et 370 000 habitants.

A Orgeval, le secteur concerné par l'OIN Seine Aval est la zone économique UE 13, ainsi que les terrains destinés à son extension : le secteur des Terres Fortes.

#### Périmètre juridique de l'OIN proposé par la commune d'Orgeval - Délibération du 17 février 2007



## 2.4 - Paysage et organisation spatiale de la commune

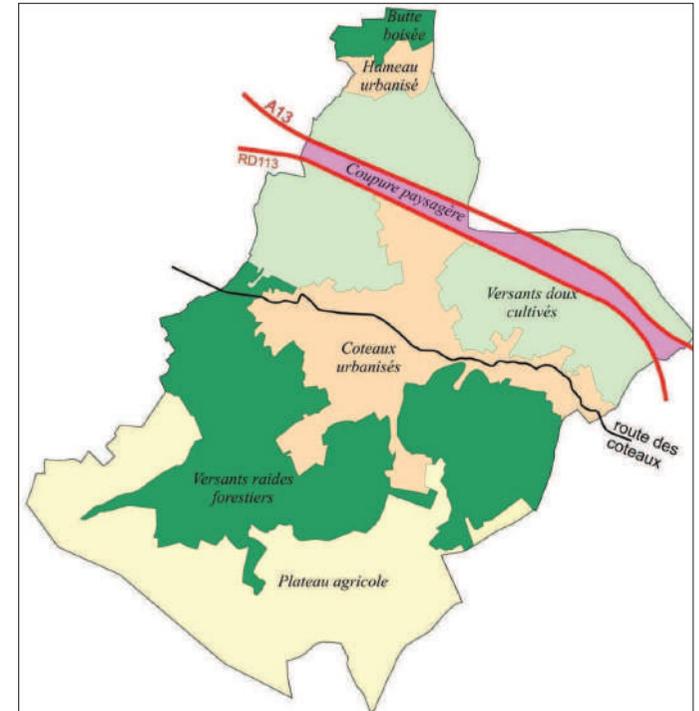
### Principaux éléments de composition du paysage

Orgeval regroupe des ensembles topographiques nettement différenciés :

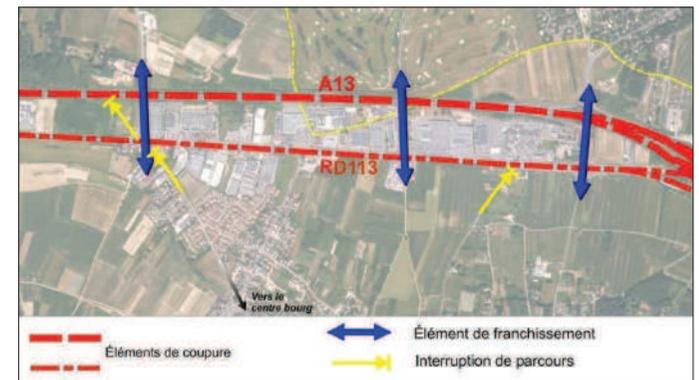
- Le plateau des Alluets, au sud, est occupé par la forêt et des terres cultivées
- Les coteaux en pente douce qui relient le plateau des Alluets à la plaine alluviale. Modelés par de petits rus perpendiculaires à la Seine, ils sont vallonnés. L'urbanisation traditionnelle, formée du bourg et des hameaux se développe à flancs de ces coteaux, étagés sur trois niveaux principaux : un versant supérieur raide occupé par la forêt, un versant doux occupé par les hameaux et un versant inférieur occupé par les vergers et diverses infrastructures.
- La butte du Tremblay, au nord formait à l'origine la continuité du plateau de la Beauce, avant que l'érosion ne l'isole.

Le territoire concerné par la présente étude est la partie inférieure des coteaux, en prolongement de la plaine alluviale. Elle est marquée par la présence de grandes infrastructures de transports (A13 et RD 113 notamment) et une urbanisation récente sous forme d'implantations commerciales.

Traversant le territoire d'est en ouest, ces infrastructures s'inscrivent dans une échelle territoriale beaucoup plus large que l'échelle locale, reliant de grands pôles régionaux (la région parisienne à la Normandie, pour l'autoroute A13).



Source : PLU ( Rapport de présentation)



Source : PLU ( Rapport de présentation)



Source : Carte IGN



## 2.6 - Les transports en commun

Orgeval est desservie par 6 lignes de bus régulières et 3 lignes de bus scolaires (cf. plan ci-contre) :

- La ligne 20 : Morainvilliers – Poissy : rabattement sur la gare et l'hôpital de Poissy.
- La ligne 21 : Les Mureaux – Saint-Germain-en-Laye : liaison entre 2 gares RER, via Orgeval
- La ligne 22 : Ecquevilly – Poissy : rabattement sur la gare de Poissy
- La ligne 14 Maule – Saint-Germain-en-Laye rabattement sur les gares de Saint-Germain ou de Poissy
- La ligne 19 : Les Mureaux-Versailles : Liaison gare SNCF des Mureaux / gare de Versailles Rive gauche
- La ligne 502 : Les Mureaux – Montigny-le-Bretonneux, ligne de type express liaison entre la gare des Mureaux et celle de Saint-Quentin-en-Yvelines

Les lignes 14, 19 et 502 assurent un service les dimanches et jours fériés.

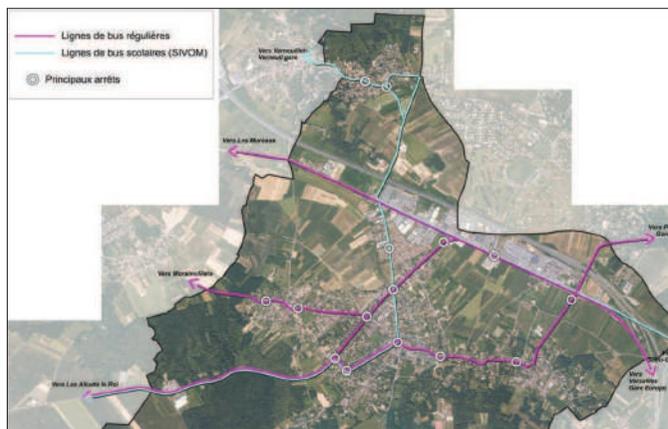
Ce réseau de bus est complété par trois lignes dédiées au transport d'élèves (140 élèves environ) et gérées par le SIVOM du Pincerais.

La liaison A 14 express Verneuil – Orgeval / La défense par cars a été mise en service en octobre 2005. Elle permet de se rendre sans changement à la Défense (Terminal Jules Verne) depuis la gare de Verneuil ou de la zone d'activités des 40 sous d'Orgeval.

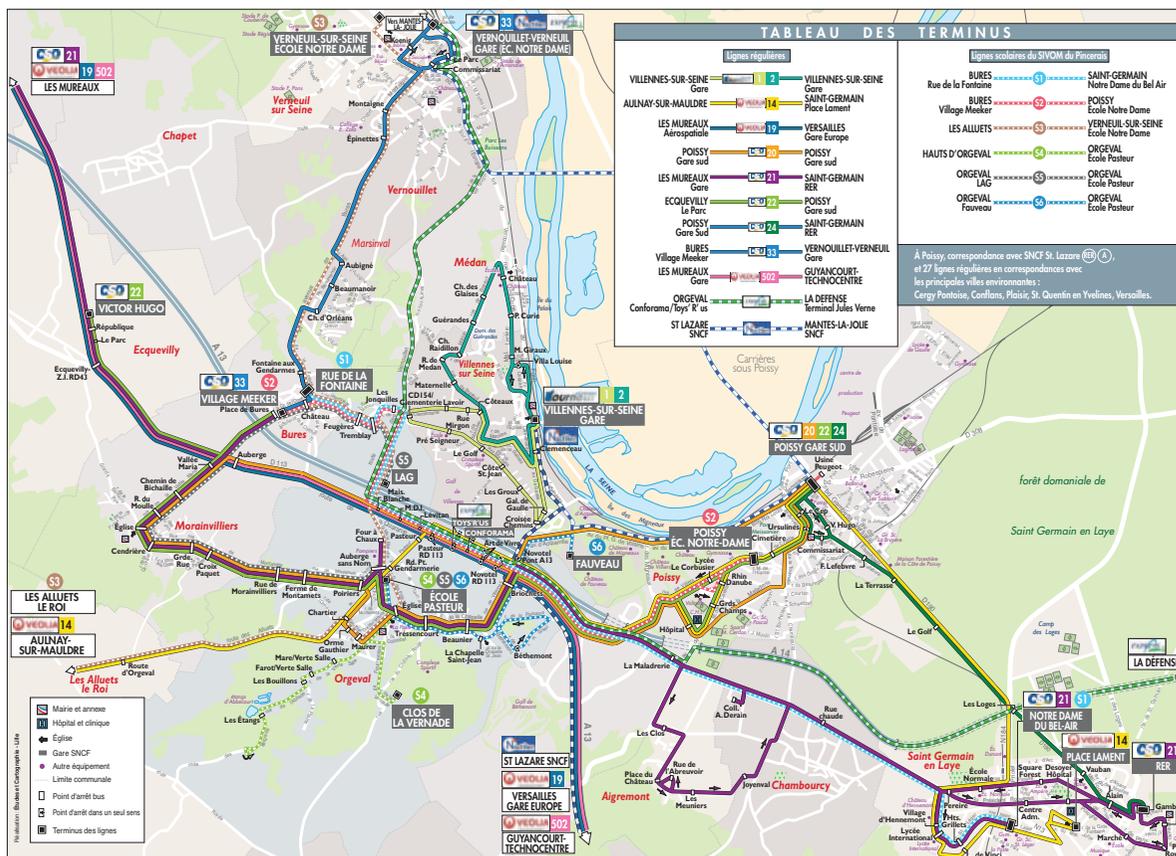
Les lignes régulières sont fréquentées par une majorité de scolaires. Les points de plus forte montée de voyageurs sont situés dans le centre bourg.

Orgeval ne dispose pas de gare sur son territoire. Cependant une bonne accessibilité aux gares RER les plus proches compense partiellement cet inconvénient.

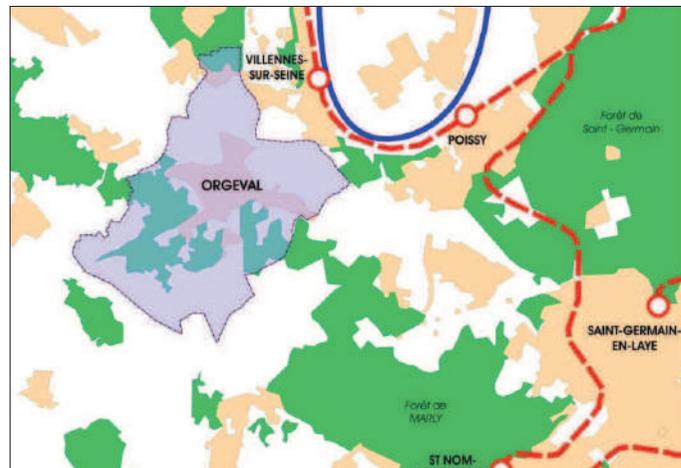
Avec la mise en service de la ligne de bus Orgeval / La Défense, la commune ainsi que 11 communes limitrophes, envisagent la création d'un Parc relai d'intérêt régional accompagné d'une gare routière situées aux abords de la zone d'activités des 40 Sous.



Source : PLU ( Rapport de présentation)  
Société de transport CONNEX



Source : Veolia transport



## 2.7 - Orgeval - Données générales

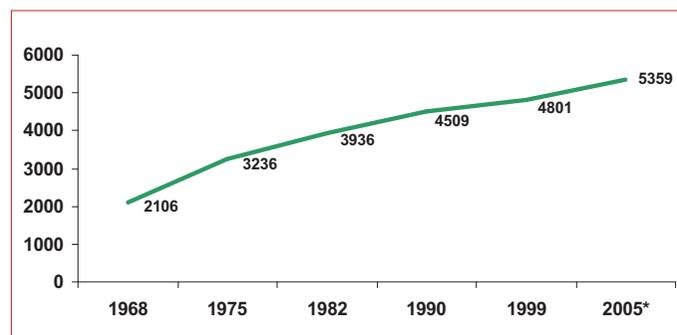
### Démographie

Orgeval comptait 4 801 habitants en 1999. Sa population est estimée à 5 359 personnes en 2005.

La population d'Orgeval s'est nettement accrue depuis les années 1970. Ce dynamisme démographique coïncide avec la phase de redéploiement de la population en deuxième couronne de la population parisienne, opérée dans les décennies 1970 et 1980.

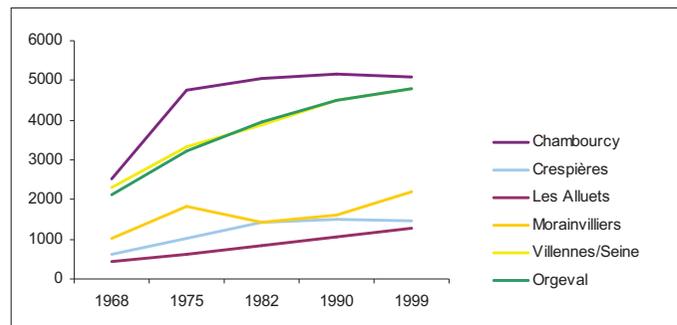
Entre 1990 et 1999, la population d'Orgeval s'est accrue à un rythme deux fois plus élevé que les Yvelines et la région parisienne. Cette croissance se poursuit actuellement de manière régulière.

#### Evolution de la population entre 1968 et 2005



Population totale en 1999	4 801
Naissances (enfants dont la mère habite la commune) en 1999	41
Décès (personnes habitant la commune) en 1999	23

#### Evolution comparée de la population orgevalaise



Source : PLU ( Rapport de présentation)

### Activités et emplois

Selon l'estimation de l'INSEE en 2005, la population active était de 2 361 personnes soit un taux d'activité de 69,8 %. Elle a nettement augmenté (+10%) en 6 ans. Aujourd'hui la majeure partie des ménages orgevalais compte deux actifs.

Le taux de chômage est relativement faible (6,7 %) mais en progression depuis 1975.

#### Evolution de la population active par sexe

	1975	1982	1990	1999
hommes	915	1 109	1 191	1 197
	64,3 %	60,5 %	57,7 %	55,9 %
	+ 21,2 %	+ 7,4 %	+ 8 %	
femmes	507	725	874	944
	35,6 %	39,5 %	42,3 %	44,1 %
	+ 43 %	+ 20,5 %	+ 8 %	

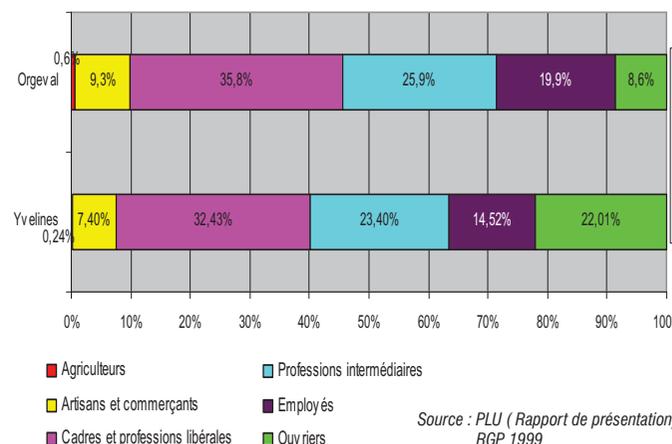
Source : PLU ( Rapport de présentation) - RGP 1975 à 1999

### Catégories socio professionnelles (CSP)

37,5 % de la population appartient à la CSP des cadres et professions libérales et 25,9 % à la CSP professions intermédiaires.

L'évolution des CSP depuis 1982 met en évidence une diminution de la représentation des agriculteurs, des ouvriers et des artisans commerçants au profit des cadres et professions libérales.

#### Répartition des CSP en 1999 : comparaison Orgeval / Yvelines



Source : PLU ( Rapport de présentation) RGP 1999

### L'emploi à Orgeval

L'offre d'emplois sur la commune d'Orgeval est de 2 604 emplois selon le recensement de 1999. Le taux d'emploi (rapport entre le nombre d'emplois offerts sur son territoire et le nombre d'actifs habitants la commune) était de 1,21 en 1999 ; c'est-à-dire environ 5 emplois pour 4 actifs orgevalais.

Ce taux d'emploi est nettement supérieur à la moyenne départementale (0,74). Cependant seuls 19,7 % des emplois communaux sont occupés par des orgevalais.

Cet écart entre un taux d'emploi très favorable et le faible nombre d'orgevalais travaillant dans leur commune traduit une inadéquation entre les emplois offerts sur la commune et la typologie socio professionnelle de la population.

Il s'ensuit de cette situation des migrations domicile / travail en direction d'autres départements de plus en plus importantes et supérieures aux déplacements internes au département des Yvelines.

Ces navettes quotidiennes se font essentiellement en voiture en raison de la faible desserte d'Orgeval par les transports en commun.

#### Evolution des lieux d'emploi des Orgevalais entre 1975 et 1999

	1975	1982	1990	1999
Dans la commune de résidence	503	582	541	393
	36,3 %	33,4 %	27,5 %	19,7 %
	+ 79	- 41	- 148	
Dans le reste du département	495	610	716	747
	35,7 %	35 %	36,5 %	37,4 %
	+ 115	+ 106	+ 31	
Dans un autre département	389	550	707	856
	28 %	31,6 %	36 %	42,9 %
	+ 161	+ 157	+ 149	
Total (nombre d'actifs ayant un emploi)	1 387	1 742	1 964	1 996

Source : PLU ( Rapport de présentation) - RGP 1975 à 1999

## 2.8 - Les objectifs du PLU

### Le tissu d'entreprises orgevalais

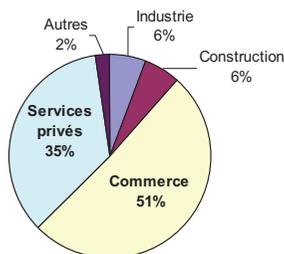
Orgeval comptait en 2003 environ 221 entreprises dont 78 dans le secteur des services, 112 dans le commerce, 13 dans l'industrie et 13 dans le secteur de la construction.

Le tissu d'entreprises est constitué à 90 % par des établissements de moins de 50 salariés.

Les entreprises de plus grande taille sont surtout présentes dans la zone d'activités des 40 Sous. Seulement 8 entreprises emploient plus de 50 salariés, notamment les grandes surfaces commerciales de la zone d'activités telles qu'Art de Vivre et Intermarché.

86,7 % des emplois orgevalais sont affiliés au secteur tertiaire contre seulement 6,5 % à la construction, 5,5 % à l'industrie et 1,5 % à l'agriculture. L'importance du secteur tertiaire est notamment liée à l'augmentation du nombre de services commerciaux au sein de la zone d'activités des 40 Sous.

#### Répartition des entreprises par branche d'activité



Source : PLU ( Rapport de présentation)  
CCI Val d'Oise / Yvelines

#### Les établissements en fonction de leur nombre de salariés



Dans la plupart des domaines abordés par l'analyse des données concernant Orgeval, (sa population, son paysage, ses infrastructures, l'emploi, etc) les enjeux retenus concernent la zone d'activités des Quarante Sous et par conséquent son extension sur le site des Terres Fortes.

On peut citer comme enjeux :

#### En matière de paysage et forme urbaine

- Embellir les espaces commerciaux : La zone d'activités avec son paysage très spécifique, nécessite des aménagements de qualité afin d'améliorer l'image d'Orgeval. Le traitement des entrées de ville doit être envisagé dans l'objectif d'embellir ces espaces commerciaux.

#### En matière d'emplois et d'activités

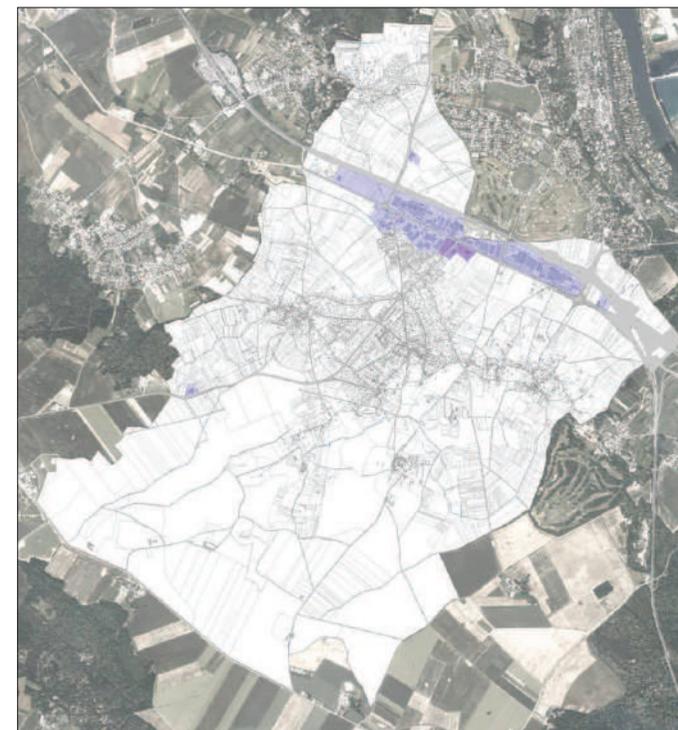
- Agir pour lutter contre l'homogénéisation sociale

- Valoriser la zone d'activités afin d'améliorer son image. Le traitement de la zone d'activités sur le plan des circulations et de son fonctionnement interne ainsi que sur la qualité de l'aménagement des espaces environnants doit être envisagé dans le sens d'une valorisation de l'image de ce secteur commercial.

#### En matière de déplacements

- Fluidifier et sécuriser la circulation aux abords de la zone d'activités des 40 Sous. Les principaux enjeux en matière de déplacements concernent la RD 113, principale artère économique de la commune.

- Améliorer l'offre en matière de stationnement en commun. La relative faiblesse de l'offre en transports en commun incite les habitants à utiliser l'automobile dans leurs déplacements quotidiens. Compléter l'offre en transport en commun pourrait aussi alléger le trafic supporté par la RD 113



Source : PLU ( Rapport de présentation)

### 3 - La zone d'Activités des Quarante Sous

#### 3.1 - Présentation

Implantée sur près de 50 ha, la zone d'activités des 40 Sous est localisée dans l'espace compris entre l'autoroute A13 et la RD 113. Son paysage commercial, marqué par la succession des enseignes publicitaires, participe à l'effet de coupure engendré par ces infrastructures.

Cette zone commerciale s'est développée au coup par coup depuis le début des années 1970. Ainsi la première implantation commerciale a été celle du Novotel en 1972. Après Habitat, Conforama et Intermarché, le Centre Art de Vivre a ouvert ses portes en 1975.

La zone d'activités des 40 Sous compte une centaine de commerces dont 40 dans le centre commercial Art de Vivre. La gamme d'établissement proposée est large, allant des magasins d'équipement de la maison jusqu'à un mail alimentaire en passant par l'équipement de la personne.

Son aire de chalandise s'étend sur toute la moitié nord du département des Yvelines. On évalue sa fréquentation hebdomadaire à environ 30 000 personnes, pouvant aller jusqu'à 100 000 personnes pendant les fêtes de fin d'années

#### 3.2 - Dysfonctionnements et image à revaloriser

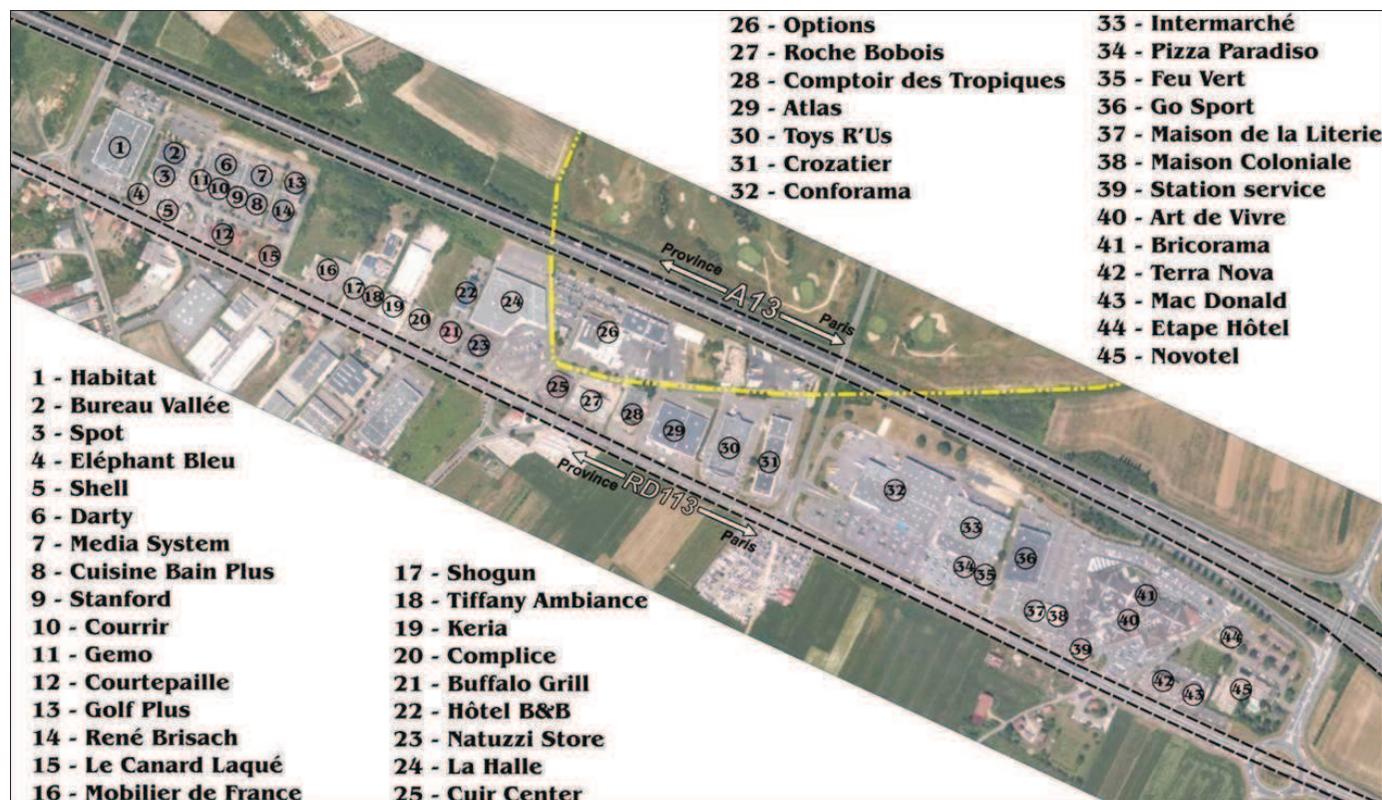
Edifiée de manière spontanée et par phases successives sur des terrains agricoles, cette zone d'activités s'est développée au gré des opportunités foncières et sans cohérence d'ensemble, en matière de desserte ou de traitement architectural et paysager.

Cela explique aujourd'hui certains dysfonctionnements, notamment en matière de gestion des flux automobiles, puisque quasiment chaque enseigne a son entrée et sa sortie débouchant directement sur la RD 113. Le stationnement se situe autour des bâtiments commerciaux sans réelle mutualisation des espaces.

#### 3.3 - La circulation dans la zone d'activités des 40 Sous

L'accès aux magasins de la zone d'activités est aujourd'hui peu aisé. Les enseignes commerciales ne sont pas directement accessibles dans le sens Province Paris, incitant la clientèle à faire demi tour au niveau de l'intersection RD 45 / RD 113.

Dans leur configuration actuelle, les parcs de stationnement des différentes enseignes sont indépendants, créant d'importantes discontinuités en terme de circulation automobile. L'absence de cohérence dans les cheminements internes à la zone d'activités vient donc aggraver l'engorgement de la RD 113 et renforcer le caractère accidentogène de cet axe passant.



Source : PLU ( Rapport de présentation)



Le plan de circulation de cet espace commercial est à revoir afin de faciliter et sécuriser l'accès aux différentes enseignes et fluidifier le trafic sur la RD 113. La création prochaine d'un carrefour giratoire à l'intersection RD 113 / RD 154 devrait aller dans ce sens.

Cette zone d'activités souffre aussi du manque de traitement qualitatif de ses espaces internes. En effet les espaces extérieurs sont délaissés et aucun aménagement piétonnier n'a été réalisé sur la zone essentiellement vouée à l'automobile.

### 3.3 - Les mesures envisagées et les moyens

Consciente de l'importance de la vitalité de cette zone économique pour la commune, la municipalité s'est engagée dans un programme d'amélioration de l'architecture de cet espace et de son environnement, en concertation avec les différents acteurs et partenaires.

La commune d'Orgeval a adhéré à l'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine Aval sur le périmètre de sa zone d'activités qui devra faire l'objet d'un projet d'aménagement global à moyen et long termes.

Afin d'améliorer le paysage dans la zone d'activités, un règlement intercommunal de publicité a été adopté en 2004. Il va permettre de poursuivre, avec les commerçants la mise en valeur de la zone commerciale.

Le carrefour entre la RD 113 et la RD 154 a fait l'objet d'un aménagement récent sous forme de giratoire avec feux tricolores. La RD 154 a été élargie à 2 x 2 voies jusqu'au pont de l'A13. Ces mesures sont de nature à sécuriser et à fluidifier le trafic dans ce secteur.

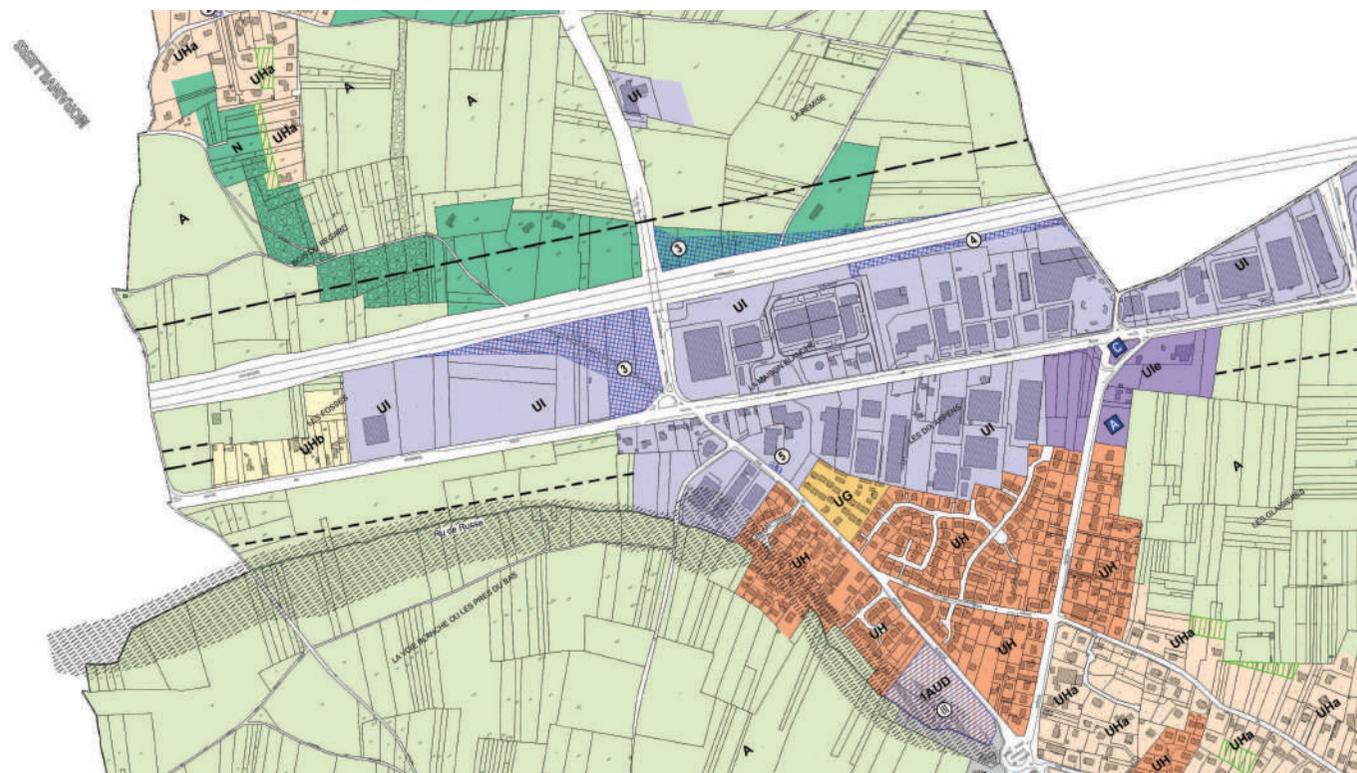
Afin d'améliorer la circulation sur la RD 113 et la desserte des parcelles les plus enclavées ou les plus proches les unes des autres, notamment à l'ouest de la route d'Orgeval et entre le chemin aux bœuf et la RD 154, la faisabilité d'une voie arrière implantée le long des emprises de l'A13 a été étudiée.

En effet, dans la partie est, autour des enseignes Conforama et Art de Vivre, une voie arrière permet de simplifier les déplacements sans emprunter obligatoirement la RD 113

Une réserve (n°4) pour équipement est inscrite dans le projet de PLU pour permettre la réalisation de cette future voie.

Le principe serait de desservir les parcelles à partir de cette nouvelle voie, et des voies perpendiculaires existantes et de limiter les points d'entrée et de sortie sur la RD 113.

Il est à noter qu'une partie de la zone d'activités des 40 Sous se situe sur la commune de Villennes-sur-Seine. Il serait intéressant que le projet de voie proposé sur Orgeval se prolonge sur Villennes sur Seine jusqu'à la route d'Orgeval.

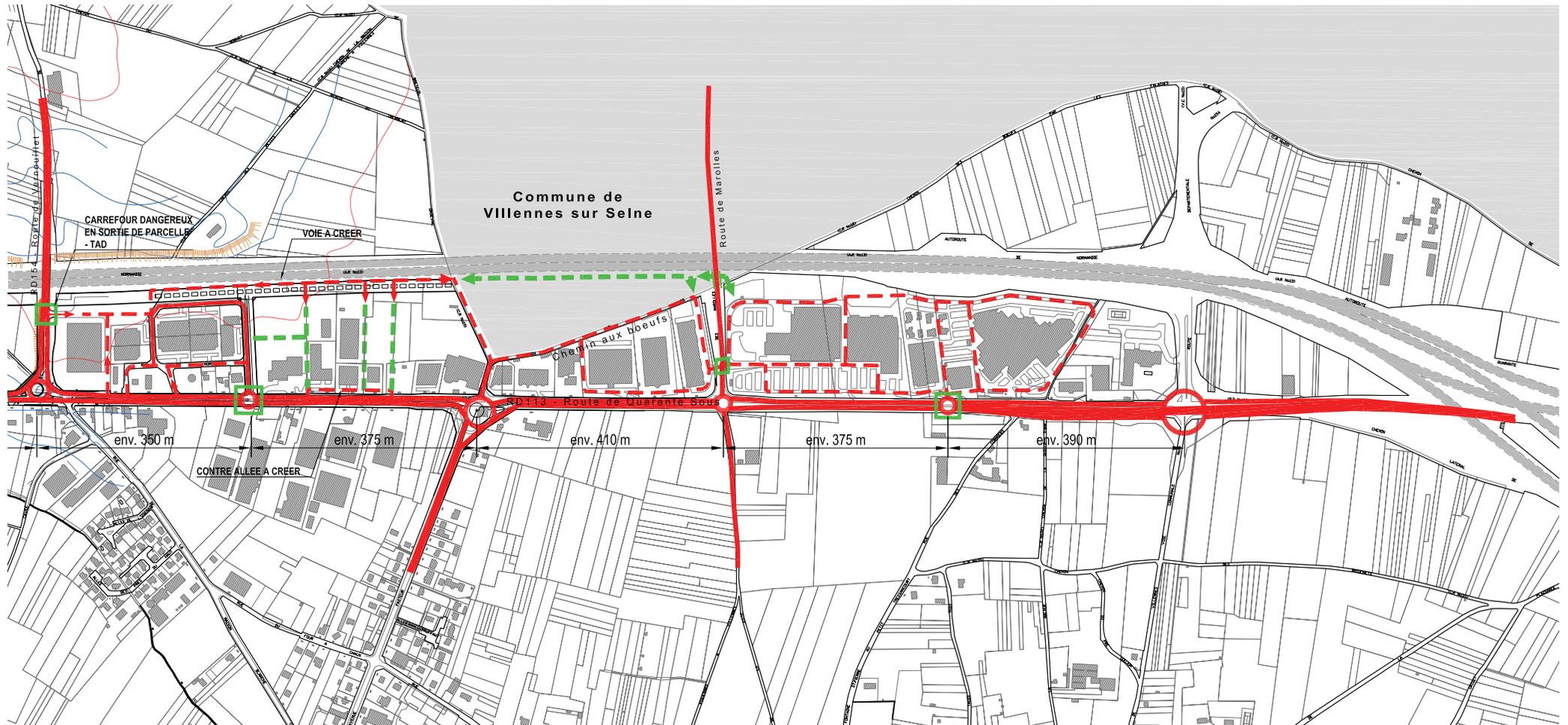


### Schéma de circulation

Le schéma présenté ci contre montre comment la création de 5 carrefours principaux sous forme de giratoire ou de carrefours à feux pour 2 d'entre eux permettrait d'organiser la circulation sur l'ensemble de la zone.

Des aménagements piétons et cycles pourraient aussi accompagner ces aménagements et faciliter les déplacements d'une enseigne à l'autre, en intégrant la problématique du déplacement des personnes à mobilité réduite.

Des aménagements paysagers pourront également améliorer l'image de la zone d'activités des 40 sous. Des alignements d'arbres et des plantations pourraient adoucir le caractère essentiellement minéral des espaces trop uniquement voués à l'automobile.



## 4 - Le secteur des Terres Fortes

Une extension maîtrisée de la zone d'activités des 40 sous.

### 4.1 - Présentation du site des Terres Fortes

Le terrain se situe entre l'A13 et la RD 113, comme la zone d'activités des 40 sous qu'il prolonge au-delà de la RD 154, qui marque aujourd'hui la limite ouest de la zone d'activités.

Sa superficie est de 7,89 ha environ.

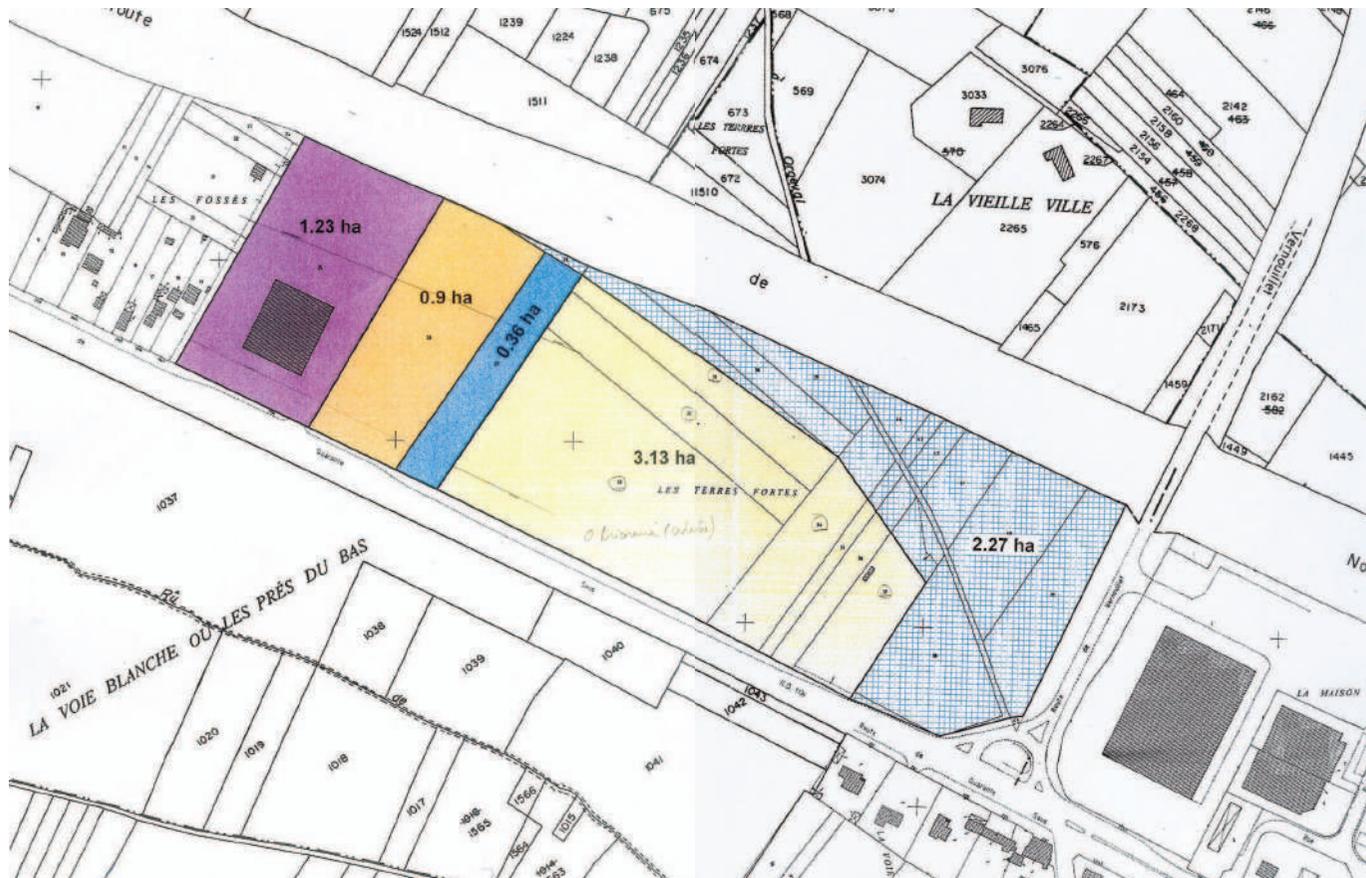
Il est classé en zone UI dans l'actuel projet de PLU de la commune.

L'état foncier ci contre montre :

- 2 parcelles maîtrisées par EPFY ( N° 26 et 27)
- des parcelles privées (en jaune et en violet)
- une réserve pour équipement N°3 (hachures bleues) au profit de l'Etat, d'une superficie de 2,27 ha, prévue à l'origine pour un échangeur entre l'autoroute A13 et la RD 154 et 113.

La distance entre cet ouvrage et l'échangeur existant entre A13 et la RD 153, situé à l'est de la commune d'Orgeval a été jugée insuffisante pour permettre notamment l'insertion de véhicule depuis ce nouvel ouvrage en direction d'A14 (l'échangeur est correspondant aussi au point de raccordement d'A13 et A14).

Aujourd'hui l'abandon de cette réserve pour équipement est envisagé au profit de l'implantation d'un parc relais et d'une gare routière.



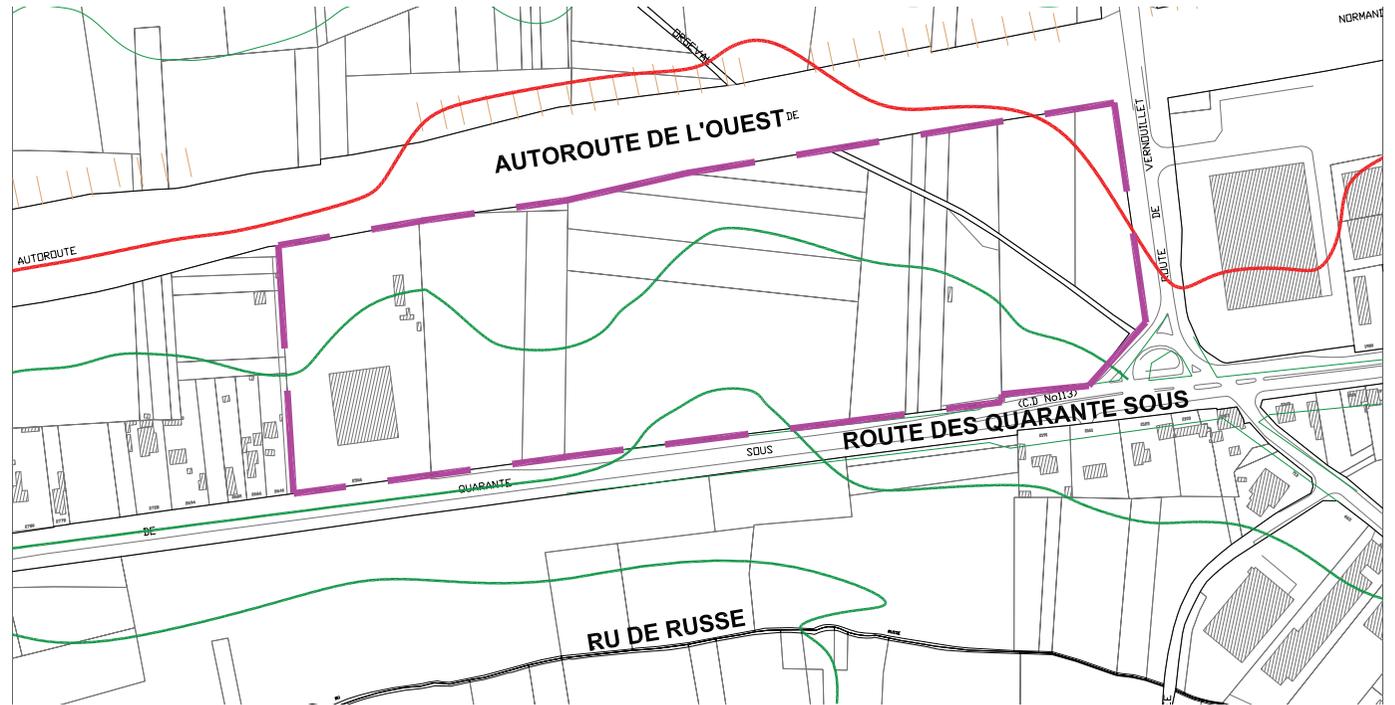
#### 4.2 - Occupation actuelle – Topographie

Le site est occupé aujourd'hui par une friche, des champs et deux locaux commerciaux sur la parcelle 25 (en violet sur l'état foncier) : avec l'enseigne le Hangar et une entreprise qui entrepose des palettes en bois.

Les vues obliques jointes et les photos du site montrent le peu de qualité paysagère de ces lieux qui donnent surtout un sentiment d'abandon.

Seul les beaux alignements d'arbres de part et d'autre de la RD 113 au droit de ces terrains accompagnent la vue agréable sur la partie sud du coteau, traversé par le ru de Russe.

Le plan ci-contre montre les courbes de niveaux du site, avec une hauteur entre 2 courbes de niveaux de 5 m. La largeur moyenne des terrains étant d'environ 150 m, leur pente transversale (entre A13 et RD 113) est en moyenne d'environ 5 %.



### 4.3 - Projet de Parc relais avec gare routière

Lors de la mise en service de la ligne de Bus Express A 14 reliant Orgeval à la Défense via l'autoroute A14, la commune a négocié avec les commerçants de la zone d'activités des 40 sous (Conforama, Crozatier et Toys r'us) la mise à disposition d'une partie de leurs parkings, soit 250 places.

Cependant, la réussite de cette ligne de bus a provoqué une multiplication du nombre de voitures sur les parkings, nécessitant des aménagements pour organiser et délimiter les zones de stationnements afin de garantir aux commerçants des places pour leurs clients.

Les places mises à disposition par les commerçants ne suffisent plus à accueillir tous les usagers de la ligne de bus.

Aussi, la commune en partenariat avec le STIF et le Conseil Général 78 travaille sur le projet de création d'un parc relais payant d'environ 250 à 300 places de stationnement et d'une gare routière (5 à 6 quais) permettant de rabattre les différentes lignes de bus sur un même emplacement.

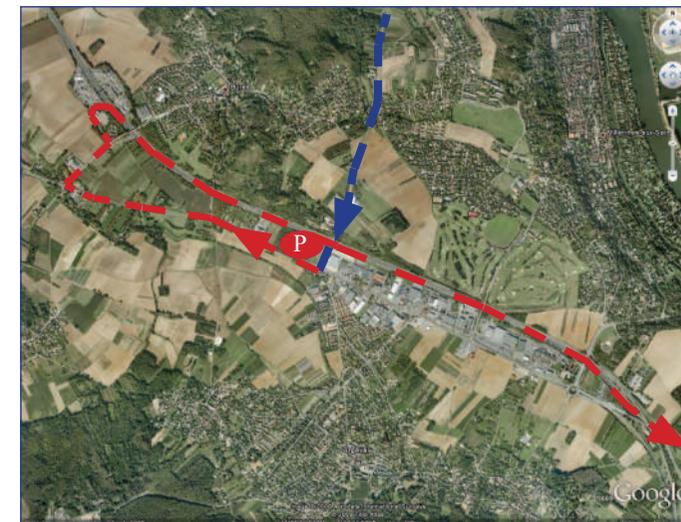
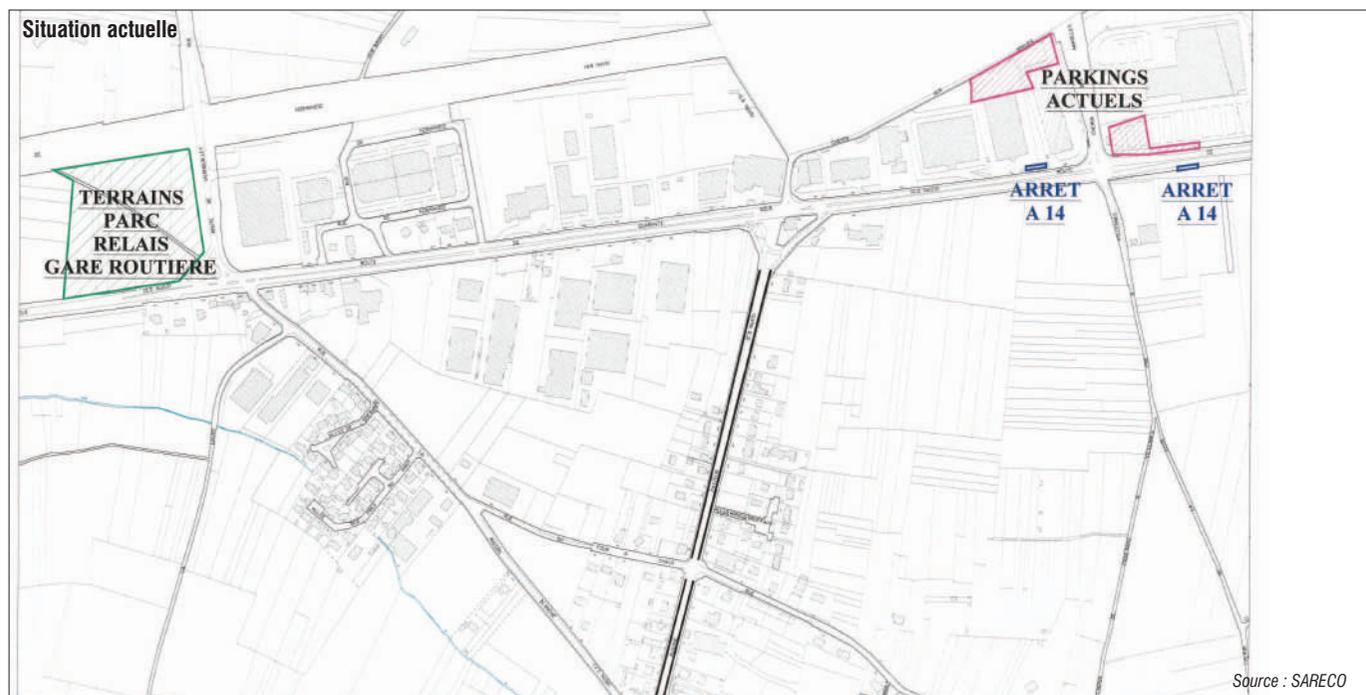
L'emplacement retenu est celui des Terres Fortes, au croisement des RD 113 et 154. Ce choix est motivé par l'opportunité d'utiliser l'emplacement de la réserve pour équipement N°3 (dans le cas de son abandon ou d'un changement d'affectation et de bénéficiaire) et par la possibilité d'utiliser l'accès de service à l'autoroute A13 situé au niveau de l'aire de Morainvilliers (cf. schémas ci contre), et ainsi éviter les embouteillages de la RD 113 pour accéder à l'autoroute A14 dans de bonnes conditions de sécurité pour les bus.

Les schémas ci contre montrent les parkings actuels utilisés pour la ligne de Bus express A14 et les arrêts aménagés le long de la RD 113.

Un bureau d'étude spécialisé dans les déplacements et le stationnement (le cabinet Sareco) a été missionné pour étudier le parc relais et la gare routière.

Après avoir envisagé la solution de simples arrêts d'accueil le long de la RD 113 et une gare routière, la solution de la gare routière semble être la solution la plus adaptée compte tenu des différentes lignes susceptibles d'être intéressées par le projet de parc relais et par le souci de permettre une évolution de ce projet.

La gare routière permet aussi une intermodalité entre la ligne de bus express et les lignes de bus urbaines.



--- Itinéraire actuel  
 (P) Parking existant

--- Itinéraire projeté  
 (P) Parc Relai projeté

## 5 - Propositions d'aménagement

### 5.1 – Programme

Parmi les objectifs de la ville visant à requalifier et dynamiser la zone d'activités des 40 Sous, les questions les plus importantes portent sur la desserte et l'image du secteur.

La ville d'Orgeval est également soucieuse de diversifier les activités présentes sur son territoire afin de réduire le décalage entre les types d'emplois présents sur la commune et la typologie socio économique de sa population.

C'est pourquoi le programme proposé sur le secteur des terres Fortes est destiné aux activités industrielles, artisanales ou de bureaux, en plus de celles de commerces.

La commune souhaite pouvoir accueillir sur ce site les programmes suivants :

- des activités artisanales (de type menuiserie) et petites entreprises (PME / PMI)
- les activités tertiaires
- une pépinière d'entreprises.

Le site est aussi fortement pressenti pour accueillir une gare routière et un parc relais.

La gare routière destinée notamment à la ligne Express A14 serait dimensionnée pour 4 à 5 postes à quai (étude Sareco de 2009).

Le parc relais doit pouvoir accueillir 200 à 250 places de stationnement dans un premier temps ; et doit pouvoir être étendu à plus long terme de 100 à 150 places supplémentaires (total de 350 à 400 places).

Modalités opérationnelles :

L'une des raisons des dysfonctionnements rencontrés sur la zone d'activités des 40 Sous est l'aménagement au coup par coup.

Pour la réussite de l'aménagement du secteur des terres Fortes et compte tenu de l'imbrication du programme de gare routière et de parc relais dans les questions de desserte de cette zone d'activités, il semble nécessaire que l'aménagement de ce secteur soit confié à un aménageur.

La maîtrise de quelques terrains par l'EPFY (parcelles N° 26 et 27) va dans le sens de la maîtrise du foncier pour une opération de qualité qui intègre les contraintes liées au parc relais, à la gare routière et aux espaces publics à intégrer dans un site fortement marqué par la pente.

### 5.2 - Principes d'organisation généraux

La proposition d'aménagement ci-jointe est organisée à partir des éléments suivants :

- création d'un accès unique à la zone d'activités sous forme d'un carrefour giratoire (de 40 à 46 m de diamètre extérieur) distant d'environ 75 m du carrefour RD113 / RD 154 (120 m entre axes environ)
- création d'une voie de desserte interne à la zone d'activités, longeant l'auto-route A13, qui permet la desserte des terrains situés dans la partie ouest de la ZA (y compris la parcelle commerciale existante dite "le Hangar") avec un giratoire permettant le retournement des poids lourds à son extrémité
- l'implantation de la gare routière et du parc relais sur les terrains situés à proximité du carrefour RD 154 / RD 113 ; précisément entre la voie d'accès et la RD 154.

Conformément aux préconisations de l'étude de circulation réalisée sur le giratoire à créer sur la RD 113 pour desservir le secteur des Terres Fortes (étude CD Via - juillet 2010), celui-ci est implanté à environ 75 m du carrefour existant entre RD113 et RD 154 (120 m entre axes des ronds-points).

Le diamètre extérieur du giratoire est compris entre 40 et 46 m, afin de permettre de passer la RD 113 à 2 x2 voies entre les 2 giratoires et de disposer de 2 files en entrée et en sortie est.

Ces dispositions géométriques doivent permettre au nouveau giratoire de supporter le flux important en demi tour lié à la suppression du mouvement en tourne à gauche au carrefour RD 113 / RD 154 (en venant de la RD 154), et améliorer ainsi le fonctionnement général de la circulation sur ce secteur qui connaît d'ores et déjà des dysfonctionnements aux heures de pointes.

Pour ne pas pénaliser le fonctionnement du nouveau giratoire, il est prévu de situer :

- l'accès au lot d'activités commerciales à une distance d'au moins 50 m de celui-ci (75 m de l'axe de la RD 113)
- l'accès au parc relais à une distance d'au moins 100 m de celui-ci, au-delà de la gare routière.

Le plan d'aménagement ainsi obtenu comprend trois parties :

- la partie Est avec les équipements publics : gare routière et parc relais, implantés à l'est de la voie d'accès ;
- la partie centrale correspondant à une importante unité foncière privée (cf. page 17) destinée à accueillir un important programme commercial (enseigne nationale de matériels et matériaux de bricolage)
- la partie Ouest (de 2,4 ha environ), regroupant des parcelles privées et celles de l'EPFY, destinée à accueillir des activités industrielles, artisanales ou tertiaires de taille plus réduite (de 2000 à 6000 m<sup>2</sup> environ).

Dans la forme urbaine, cette répartition se traduira par des prescriptions différentes entre la partie centrale à vocation commerciale et la partie ouest à vocation d'activités artisanales, industrielles (de petites tailles) ou tertiaires (de type pépinières d'entreprises, par exemple), cette dernière partie apparaissant comme une zone de transition entre le secteur habité adjacent et la zone d'activités commerciales.

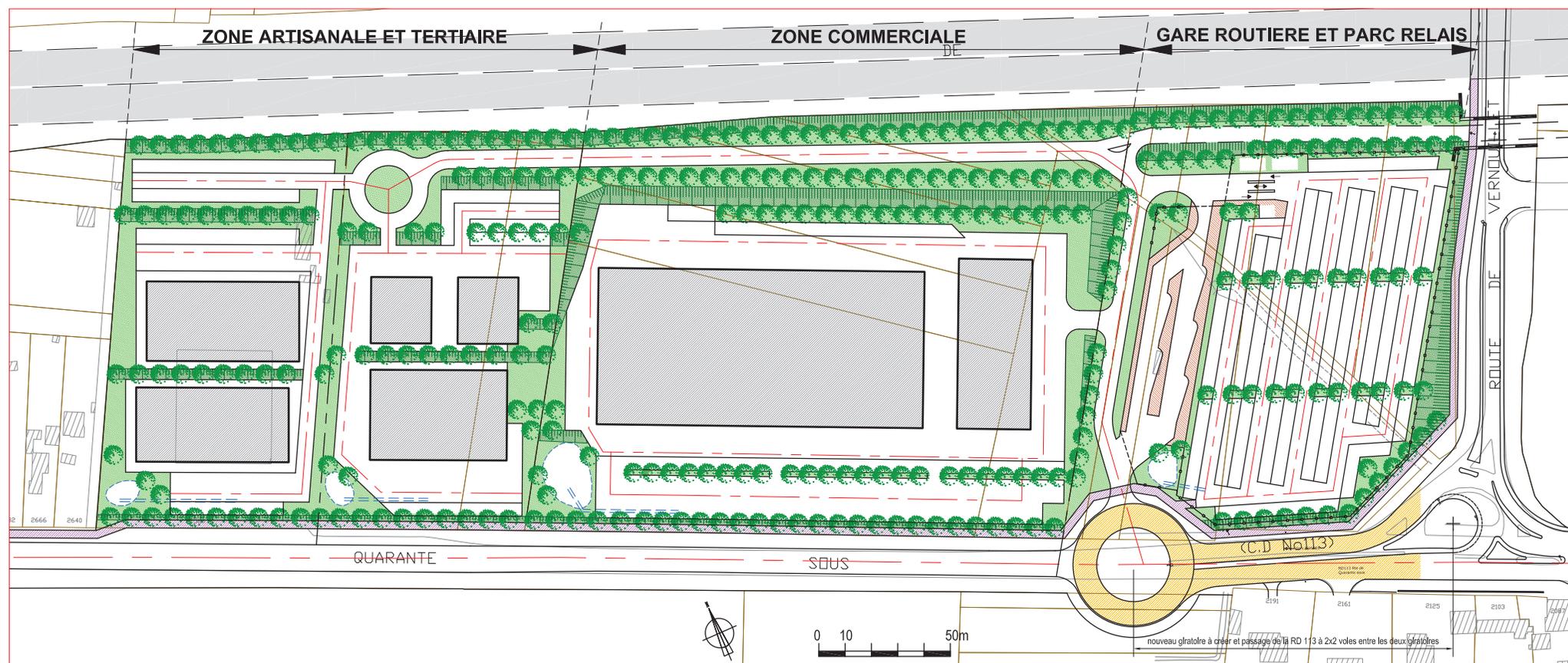
Les règles de hauteur, d'implantation des bâtiments par rapport aux limites, et de paysagement ne seront pas les mêmes pour assurer cette transition avec l'environnement immédiat.

En terme de phasage opérationnel, la partie centrale, avec l'accès nouveau et le giratoire sur la RD 113 est susceptible d'être le point de démarrage de l'aménagement du site.

L'aménagement de la gare routière et du parc relais pourraient intervenir dans un deuxième temps.

La partie ouest interviendrait dans un troisième temps avec la réalisation de la voie interne, au-delà de l'accès au parc relais (partie longeant l'autoroute A13), et probablement dans le cadre d'une maîtrise foncière complète.

A terme, la parcelle d'activité commerciale existante à l'ouest (le Hangar) sera desservie par la voie interne et ne pourra plus disposer d'accès direct sur la RD 113.



### 5.3 – Organisation des éléments de programme

#### Le carrefour d'accès sur la RD 113 :

L'accès au secteur des Terres Fortes se fera à partir de la RD 113 par un carrefour giratoire dont les caractéristiques géométriques ont été définies suite à une étude de circulation (étude CD Via de juillet 2010). Le plan d'aménagement reprend ces caractéristiques (diamètre extérieur, distance avec le carrefour RD 113 / RD 154, files d'entrée et de sortie côté est).

Le plan d'aménagement permet toutes les adaptations que le conseil général pourra juger utile pour assurer la circulation et un bon niveau de sécurité pour tous les usagers de l'ouvrage : mouvements supprimés, équipement de feux tricolores, traitement des traversées, etc.

#### La gare routière :

Il est proposé de l'implanter sur la rive est de la voie d'accès au secteur des Terres Fortes, sur une parcelle de 25 m de large environ, avec un accès réservé aux seuls bus en tourne à droite, directement après le nouveau carrefour giratoire.

Elle est constituée de 2 quais parallèles à la voie d'accès, permettant d'accueillir confortablement les 5 arrêts prévus.

La sortie, située au nord de la parcelle emprunte une partie de la voie d'accès au parc relais afin d'assurer le retournement des bus avec une giration suffisante (15 m de rayon extérieur).

#### Le Parc Relais :

Le parc relais (d'une capacité de 400 à 450 places sur le plan ci-contre) occupe le terrain compris entre la gare routière et la RD 154, d'une surface de près de 1,2 ha.

Pour éviter toute incidence sur le trafic du nouveau giratoire, et toute interférence avec la gare routière, ses accès (entrée et sortie) sont implantés au-delà de cette dernière, à environ 120 m du carrefour avec la RD 113.

Le parc relais sera clos. Il pourra être équipé de contrôle d'accès (barrières) d'un local gardien, et de locaux de service : abri vélos ou deux roues.

Son aménagement peut être réalisé par phases pour tenir compte de la montée en puissance des besoins : 200 à 250 places dans un premier temps, 400 à 450 places à terme.

Son traitement paysager cherchera à limiter l'impact sévère d'une aire de stationnement de plus d'un hectare. On cherchera à l'encaisser dans le sol par rapport au niveau de l'autoroute, en créant un talus dans sa partie nord, de manière à masquer sa présence depuis A13.

Il sera planté dans sa périphérie avec une haie arbustive et des arbres de 3ème grandeur minimum.

Il est également exigé de prévoir au moins deux alignements d'arbres distants de 8 à 10 m, accompagnés de haies à l'intérieur du parc relais, afin de séparer cette grande surface en 3 éléments de 4000 m<sup>2</sup> environ maximum.

La piste cyclable :

La proposition d'aménagement prévoit aussi la création d'une piste cyclable le long de la RD 154 (en venant de Vernouillet), sur la rive ouest de la voie, et le long de la RD 113, depuis Morainvilliers sur la rive nord.

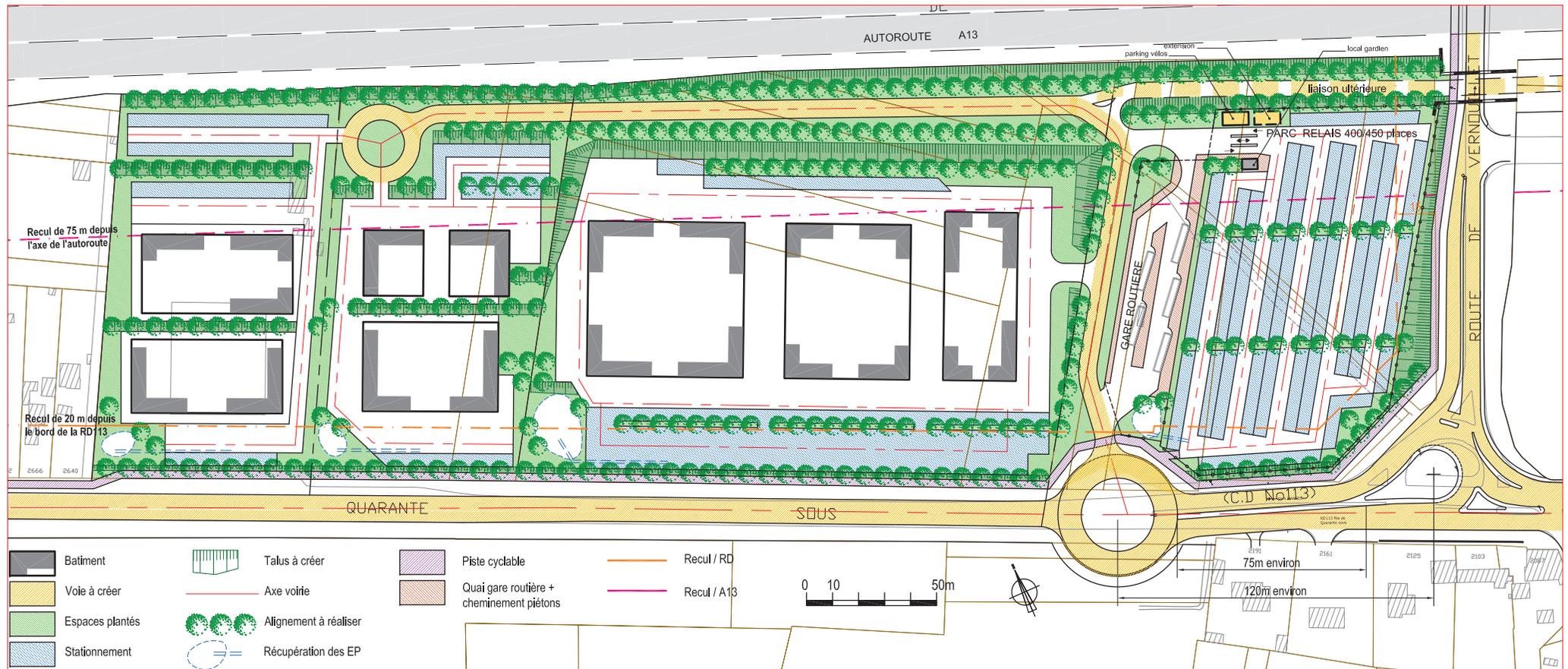
Sur le secteur des Terres Fortes, compte tenu de la faible emprise de la RD 113 (22 m) et la présence d'arbres d'alignement, il est prévu de créer cette piste cyclable d'une largeur de 3 m, sur les emprises privées, en limite des emprises publiques.

Les pistes cyclables se rejoignant au niveau des carrefours giratoires, il est prévu un accès direct au parc relais à partir de la RD 113, avec une porte de largeur adaptée.

La voie de liaison avec la zone d'activités des 40 Sous :

Le projet prévoit également la possibilité de réaliser ultérieurement une voie de liaison entre le secteur des Terres Fortes et la Zone d'activités des 40 Sous, implantée le long de l'autoroute A13. Une emprise d'environ 20 m de large est conservée à cet effet. Elle pourrait faire l'objet d'une réserve pour équipement à inscrire dans le PLU, au même titre que celle qui existe déjà dans la ZA des 40 Sous (cf. p. 15 et 16).

Cette voie viendrait compléter le dispositif de voie arrière souhaité par la ville d'Orgeval sur l'ensemble du secteur des 40 Sous pour améliorer la desserte de la zone et réduire la circulation sur la RD 113, notamment les jours d'affluence.



## 5.4 – Principes généraux d'aménagement du secteur des Terres Fortes

La proposition d'aménagement du site des Terres Fortes s'organise à partir des composantes suivantes, issues de l'analyse du site et des contraintes liées à la présence des grandes infrastructures (A13, RD 113 et RD 154) :

- une trame viaire claire et sûre
- une forme urbaine maîtrisée
- un aménagement paysager structuré autour du nivellement et des plantations

### UNE TRAME VIAIRE CLAIRE ET SÛRE

La zone d'activités des Terres Fortes sera desservie à partir de la RD 113, par un nouveau giratoire situé à 75 m du carrefour RD 113 / RD 154. Ce carrefour sera réalisé en accord avec les services du Conseil Général des Yvelines (probablement sous sa maîtrise d'ouvrage et/ou sa maîtrise d'œuvre).

A partir de cet accès unique, la zone d'activités sera desservie par :

- une voie perpendiculaire à la RD 113 desservant la gare routière et le parc relais à l'est et le programme commercial à l'ouest,
- une voie longeant l'autoroute A13, desservant les parcelles situées à l'ouest de la zone d'activités, (y compris celle du "Hangar"), avec un giratoire permettant le retournement des poids lourds à son extrémité, ou tout autre dispositif de nature à assurer le retournement des véhicules de tout gabarit.

Cette organisation permet de desservir tous les lots ou toutes les parcelles de la zone d'activités en interdisant à terme tous les accès directs sur la RD 113.

L'aménagement prévoit de conserver une emprise pour permettre le prolongement de la voie de desserte parallèle à A13, en direction de la zone d'activités des 40 sous.

Cette liaison ultérieure des 2 zones d'activités suppose la création d'un ouvrage (pont en dessous de la RD 154) situé entre les piles de pont de la RD 154 au dessus de l'A13 et la voie d'accès à la première parcelle d'activité (cf. plan joint), prolongé par une tranchée ouverte, pour récupérer la différence de niveaux entre les terrains de part et d'autre de la RD 154 à ce niveau.

Cet aménagement ultérieur permettrait de répartir les flux de circulation, notamment les jours d'affluence (le samedi essentiellement) sur les 2 voies, en soulageant le carrefour RD 113 / RD 154 d'une partie importante de la circulation.

Des mesures conservatoires pour permettre la réalisation de cet équipement futur seront utiles. Un emplacement réservé dans le PLU d'Orgeval est à envisager.

A partir de ce schéma de desserte, les lots d'activités réaliseront leur voirie interne, d'accès, de stationnement et de livraison.

### UNE FORME URBAINE MAÎTRISÉE

Le plan d'aménagement mentionne les reculs du bâti par rapport aux axes routiers :

- 75 m par rapport à l'axe de l'autoroute A13
- 20 m par rapport à l'alignement de la RD 113

Cette contrainte réglementaire définit une zone constructible d'une largeur de 75 à 85 m de large sur l'ensemble du secteur des terres Fortes (environ 500 m de long).

Le PLU d'Orgeval définit pour le secteur UI, qui correspond notamment au secteur des Terres Fortes, un ensemble de prescriptions concernant les constructions (constructions admises, desserte en voie et réseaux, assainissement, implantation, emprise au sol, hauteur, aspect extérieur et intégration dans le site et stationnement) et leurs abords (stationnement et paysagement).

Pour réussir l'intégration du programme dans le site des terres Fortes, nous proposons d'ajouter à cet ensemble les prescriptions suivantes :

**A. - Affirmer les paliers topographiques** correspondant aux plateformes des constructions, de manière à réduire l'impact des constructions les plus importantes.

Au droit des Terres Fortes, l'autoroute A13 est située entre les côtes NGF 97 et 100, et la RD 113 entre les côtes 90 et 93 NGF.

Sur une largeur de 150 m environ, la pente du terrain varie de 3 à 6 %, avec une faible pente près de la RD 154 et une forte pente plus forte au niveau de l'alignement entre partie centrale et partie ouest.

Afin de limiter l'impact des constructions futures, il est exigé pour l'implantation des plateformes de créer des paliers topographiques d'autant plus marqués que la largeur des bâtiments (en général horizontaux pour des programmes d'activités, qui gèrent des stocks et des matériaux) sera grande.

Entre le terrain naturel et ces paliers ou entre les différents paliers liés aux constructions, seront créés des talus avec des pentes de 2/3 environ (ou des murs de soutènement) qui seront impérativement plantés, ou accompagnés de plantations.

Le traitement en paliers s'effectuera dès la limite de l'emprise d'A13, avec un premier talus pour implanter la voie de desserte parallèle à A13, en dessous du terrain naturel. Des merlons pourront renforcer les effets de paliers topographiques (cf. coupes transversales ci-après) et permettront de mieux gérer les déblais / remblais, en évitant d'évacuer de trop grands volumes de terre (limiter la circulation inutile de poids lourds est un objectif de chantier à faible nuisances).

Ces merlons feront aussi l'objet d'un paysagement (cf. plantations dans chapitre suivant) qui contribuera à l'intégration des bâtiments dans le site.

La largeur constructible étant de 75 m environ et avec les abords immédiats, on peut obtenir (dans le cas maximal d'un seul palier) une largeur de 90 à 100 mm environ.

Avec une pente de 5 % en moyenne, on peut obtenir «l'encastrement» de la construction de 3 à 4 m dans le sol environ, ce qui réduira d'autant l'impact du bâtiment perçu depuis la RD 113 et surtout depuis A13.

Ainsi, sur une hauteur totale permise de 10 m de haut pour les constructions, le bâtiment n'aura qu'une hauteur de 6 à 7 m au dessus du niveau du terrain naturel.

Avec deux paliers, pour des bâtiments de dimension plus réduite, on peut obtenir un épannelage dégressif ou une silhouette moins agressive, qui correspond mieux à la prise en compte du coteau (cf. coupes transversales ci-contre).

L'ensemble des dispositions prises en matière de nivellement devra être conforme à la réglementation liée au déplacement des personnes à mobilité réduite et à l'accessibilité des bâtiments et leurs abords, y compris dans la conception des espaces publics, avec des pentes inférieures à 4 % pour les cheminements et des devers inférieurs à 2%.

**B. - Orienter les bâtiments** ou les groupes de bâtiments **perpendiculairement à la pente** (c'est-à-dire parallèlement aux courbes de niveau).

Cette orientation avec la façade la plus longues côté sud correspond à la bonne orientation face au soleil et permet d'envisager la pose de panneaux solaires, intégrés à l'architecture.

Dans le cas de bâtiments avec des toitures à 2 pans, le faitage des bâtiments sera préférentiellement orienté parallèlement aux grands axes de voirie.

**C. – Répartir les zones stationnement** de part et d'autre de la zone constructible afin de réduire l'impact d'aires de stationnement ou de manœuvre de véhicules trop important.

La zone constructible (de 75 m de large environ) peut être bordée d'une travée (ou 2 côté nord) de stationnement (15 à 16 m de large).

Ces travées seront intégrées aux paliers topographiques des bâtiments ou seront traitées indépendamment sous forme de paliers. Elles seront :

- soit bordées de plantations sur leurs limites, avec un arbre tige (cf. plantations) au moins tous les 10 m,
- soit entrecoupées de haies et d'arbres tiges tous les 30 m environ pour limiter la surface maximale des portions d'aires de stationnement à 1000 m<sup>2</sup> maximum.

Cette prescription s'ajoute à la nécessité de conserver le talus le long de la RD 113 et de planter les merlons entre les paliers topographiques.

**D. – Réduire la hauteur des bâtiments** situés dans la partie Ouest du secteur des Terres Fortes destinée à l'accueil d'activités artisanales ou tertiaires.

Cette partie d'une longueur de 170 m environ à partir de la limite avec le secteur habité à l'ouest des Terres Fortes (zone UHb dans la PLU) pourrait faire l'objet d'un sous secteur dans le PLU, afin de le traiter comme un secteur de transition.

Dans ce sous secteur, la hauteur des constructions pourrait être limitée à 8 m (au lieu des 10 m sur le reste des Terres Fortes).

Les règles d'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives pourraient aussi faire l'objet de prescriptions plus sévères, de manière à interdire toute construction à moins de 10 m de la limite avec le secteur habité (UHb).

Cette obligation peut s'accompagner de l'obligation de planter un écran végétal important constitué de haies et d'arbustes et d'arbres.

**Bâtiments spécifiques :**

Dans la bande inconstructible de 75 m de part et d'autre de A13, les constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures et aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières sont autorisées.

A ce titre, seront autorisés les constructions, et édifices techniques liés à la gare routière et au parc relais, tels que : abribus, abris deux roues, local de gardiennage ou à destination des chauffeurs de bus.

**E. – Architecture – Façades – Couleurs**

De manière générale, s'agissant de bâtiment d'activité de taille diverses, l'architecture sera contemporaine et plutôt sobre, mais un grand soin sera apporté à la mise en œuvre des constructions, à la qualité des matériaux, à leur durabilité (ou leur démontabilité) et à la facilité d'entretien.

Les volumétries générales seront simples de préférence, sans artifice ni décrochements inutiles de façon à assurer une lecture globale du bâtiment.

**Coupes de principe**



Pour les très grands bâtiments (plusieurs dizaines de mètres de façades), on cherchera cependant à rythmer les élévations en séquences ou par la composition des percements ou d'éléments d'accompagnement tels que des bandeaux ou des brises soleil, qui soulignent une ligne de composition ou apportent des ombres portées sur les façades selon les heures (notamment façades sud côté RD 113).

On évitera de recourir à un trop grand nombre de matériaux sur un bâtiment ou une façade.

L'emploi de matériaux brut destinés à être recouverts ou enduits est interdit (parpaing de béton par exemple).

Avec les matériaux habituellement utilisés pour l'architecture industrielle : bardage métallique plan ou à nervures horizontales ou verticales (avec des ondes plus ou moins marquées), matériaux verriers (vitrage et matériaux opaques), on cherchera à employer des matériaux naturels ou moins sévères, et susceptibles de participer à l'intégration des bâtiments dans un site d'entrée de ville, à proximité immédiate de la campagne.

Ainsi l'emploi du bois, en bardage ou en panneaux sur une proportion importante des façades les plus visibles est conseillé.

De même la végétalisation de tout ou partie de façade, notamment les plus perçues depuis les axes de circulation, est recherchée, surtout quand elle concourt à rythmer un grand linéaire de façade, ou à recouper une volumétrie très rigide.

L'usage de la brique et / ou de la pierre naturelle (ou reconstituée), en panneaux ou en éléments de modénature (corniches, bandes sur maçonnerie, chaînages, bossages, etc) est également à rechercher, comme matériau naturel de couleur relativement neutre et assurant une bonne pérennité de la façade.

Pour la brique ou les tuiles (en toiture) les panachages et les aspects exagérément vieillissés ou flammés sont interdits.

L'emploi de couleurs vives sur de grandes dimensions est interdit. Le blanc pur, les couleurs primaires ou vives ne seront employées que sur des portions limitées des bâtiments, ou sur des parties spécifiques (menuiserie, signalétique, éléments de structure apparents, etc.).

On préférera l'emploi des couleurs naturelles de pierres (de région parisienne, c'est-à-dire beige clair), de bois, de terre, et l'emploi de tons neutres et de couleurs pastelées. Les bardages seront dans des teintes chaudes ou neutres ou pastelées (gris pierre ou gris pâle, vert olive ou vert pâle, ivoire, bruns clairs)

Les matériaux réfléchissants ne seront employés que s'ils ne créent pas une gêne pour leur environnement (éblouissement, notamment en toiture).

#### **F – Toiture – Couverture - Couronnement**

Un soin particulier sera apporté au traitement des couronnements de bâtiments. Des acrotères plus ou moins ajourées permettront de dissimuler tous les édicules et équipements techniques susceptibles d'occuper les terrasses en toitures.

Celles-ci pourront être végétalisées, notamment pour tous les toits susceptibles d'être perçus depuis l'autoroute A13 ou la RD 154 (en surplomb du site).

Un choix de végétaux appropriés sera alors présenté pour garantir une bonne intégration et un entretien aisé, assurant une bonne tenue dans le temps.

Les toitures à 2 pans ne sont pas interdites. Elles ne seront cependant employées que pour des bâtiments de faibles dimensions (de type tertiaire ou artisanal dans le sous secteur correspondant à la partie ouest) compatibles avec cette volumétrie. Les faux toits dissimulant des acrotères sont interdits.

Les toitures à pente de grandes dimensions pourront aussi être en zinc, ou en bacs acier ou aluminium de teinte foncée

Les capteurs solaires et panneaux de chauffe-eau solaire sont autorisés. Ils devront être intégrés à l'architecture. Ils seront soit dissimulés derrière les acrotères, soit intégrés dans les pans de toitures en évitant les débords trop importants.

Ils pourront aussi constituer un élément d'architecture propre au bâtiment s'ils traitent l'intégralité de la couverture, d'une manière homogène et assumée par l'architecture du bâtiment.

#### **G. - Signalétique**

Les enseignes seront intégrées au dessin des façades. En aucun cas elles ne pourront être fixées au-dessus du bâtiment, ni dépasser du niveau de l'acrotère, même si celui-ci est en dessous de la hauteur maximale ou ne constitue pas la silhouette du bâtiment.

Il ne sera admis qu'une seule enseigne par façade sur les grands bâtiments à vocation commerciale. Et seulement deux par bâtiment (une sur la façade principale et une sur une autre façade pour les autres constructions (artisanales ou tertiaires dans la partie ouest).

Aucune enseigne lumineuse n'est autorisée dans le secteur des Terres Fortes. En revanche, des enseignes sous forme de totem (ou mobilier urbain) installées dans les espaces plantés à l'entrée des parcelles sont autorisées, sous réserve d'être à l'échelle des constructions et des espaces qu'elles signalent.

Les lettres et logos ne pourront dépasser en hauteur le quart de la hauteur du bâtiment qui les supporte (soit 2,5 m pour un bâtiment de 10 m de haut).

Le dessin des enseignes, leur couleur et le principe de leur éclairage seront détaillés dans la demande permis de construire.

## UNE TRAME VERTE STRUCTURANTE

Le site des Terres Fortes se situant en entrée de ville, en limite de la campagne de la vallée de la Seine, on cherchera à intégrer les programmes par une insertion paysagère réelle qui prennent en compte le caractère paysager du site et son environnement naturel proche.

L'affirmation de paliers topographiques très marqués avec des talus et merlons plantés est un des éléments majeurs de l'intégration recherchée pour le programme, dans le coteau orienté au sud du site.

Elle s'accompagnera de la plantation d'écrans végétaux denses le long des axes de grande circulation que sont A13, et les RD 113 et 154.

Ainsi, de part et d'autre de la voie de desserte de la zone d'activité parallèle à A13 seront plantés :

- deux alignements d'arbres de hautes tiges de 2ème grandeur, avec un arbre au moins tous les 10 m, planté en taille 18/20 minimum, dans des fosses de plantation d'au moins 6 m<sup>3</sup> en zone minérale et 4 m<sup>3</sup> en zone végétale.
- des haies constituées d'arbustes de différentes tailles afin de traiter plusieurs étages de plantation.

Ainsi on organisera un paysagement de l'ensemble du coteau à partir d'alignements de plantations parallèles aux courbes de niveaux.

On évitera d'engazonner ces espaces plantés à forte pente, dont l'entretien est difficile. On préférera les recouvrir de plantes couvre sols ou de petits (ou grands) arbustes (cf. liste en annexe).

La largeur de la bande plantée sera d'au moins 6 m, entre la limite parcellaire et l'autoroute.

L'espace des 75 m de recul minimum de recul obligatoire par rapport à l'axe d'A13, soit environ 55 m de large sur les parcelles, devra être planté sur au moins ¼ de son emprise.

La RD 113 est plantée d'un alignement d'arbres de part et d'autre de la voie (avec un espacement de 10 m), qui cadre agréablement cette voie tout en permettant de belles vues sur la campagne au sud.

Le long de la RD 113, derrière la piste cyclable, on conservera un talus et on confortera sa plantation avec des couvre sol et des plantes arbustives qui fixent les terrains en pente.

Un merlon de terre, également planté, dissimulera une partie des aires de stationnement et de livraison orientées vers le sud (cf. coupes en travers de principe p.24).

Cette limite sera plantée d'un arbre tige, d'au moins 2ème grandeur (cf. liste jointe en annexe), planté en taille 18/20 minimum, au minimum tous les 10 m.

Si les bâtiments sont implantés en retrait de la marge de recul, de manière à créer une seconde travée de stationnement, cette seconde travée de stationnement sera séparée de la première par un écran végétal constitué d'un alignement d'arbres tige, d'au moins 2ème grandeur (cf. liste jointe en annexe), planté en taille 18/20 minimum, au minimum tous les 10 m.

Cette séparation sera complétée par des haies, compartimentant les aires en surfaces de 1000 m<sup>2</sup> maximum.

### Bassins de rétention des Eaux pluviales

L'article U14 prévoit une maîtrise du débit de rejet des Eaux Pluviales, afin soit d'éviter le raccordement au réseau public, soit de limiter le débit à 1l/s/ha maximum.

Les bassins de rétention des EP, destinés à contrôler les débits seront dimensionnés en fonction des surfaces et des volumes d'eaux à traiter. On fournira une note de calcul justifiant la dimension des bassins et le débit de rejet.

Ces bassins nécessairement situés en point bas, c'est-à-dire le long de la RD 113, participeront au paysagement de la limite avec la RD 113.

Les plantes autour de ces bassins de retenue seront choisies pour leur capacité à traiter les déchets et pour participer à la bio diversité. Ce seront des arbustes, des graminées, des vivaces et des arbres de 4ème grandeur (de type Cornouiller, cerisiers à fleurs, arbre de Judée, etc.)

### Gare routière et parc relais

La gare routière et le parc relais seront également plantés afin de ne pas créer de vastes espaces minéralisés (en enrobé noir). Des plantations seront prévues en périphérie de ces équipements : haies vives, dans un vocabulaire de bocage.

Des arbres d'alignement viendront adoucir le paysage créé par des aires de stationnement de plusieurs centaines de places, ainsi que des haies qui recouperont ces aires en éléments de 3 à 4000 m<sup>2</sup> maximum.

La prise en compte du nivellement et l'affirmation des paliers topographiques avec des talus et merlons plantés sera la meilleure manière de réduire l'impact de ces surfaces minéralisées, perceptibles de loin, dans la vallée.

### Clôture :

Les clôtures ne sont pas obligatoires.

Celles qui donnent sur l'espace public seront obligatoirement en treillis soudés métallique thermo-laqué ou plastifié vert à maille rectangulaire (5 x 20 cm) d'une hauteur de 2 m maximum, doublé d'une haie arbustive.

Les clôtures internes aux opérations (ne donnant sur l'espace public) pourront être à simple torsion. Elles seront aussi associées à des haies arbustives (cf. liste plantations en annexe).

Des éléments de maçonnerie pourront interrompre ces éléments de haie, pour l'intégration de coffrets techniques. Ces murs seront de même hauteur que les clôtures, et seront en béton brut (coulé en place) ou en pierre, ou en enduit, ou recouvert de briques ou de pierre.

Les portails seront de même matériaux et même couleur que les clôtures, ou bien en bois ou en métal (ajouré ou pleins).

Les clôtures blanches sont interdites. Les portails en PVC sont interdits.

### Mobilier urbain et éclairage public :

Le mobilier urbain sera choisi de préférence dans une gamme de matériels métalliques, résistants au vandalisme et facile d'entretien, tels que :

- Potelets et barrières (type croix de saint André) appuis vélos et 2 roues en tubes métalliques de diamètre 10 cm minimum,
- Corbeille de type Tulipe,
- Grilles d'arbres et corsets, bancs et banquettes en fers plats.

L'éclairage extérieur sera constitué de candélabres de hauteur comprise entre 7 et 8 m maximum, pour éviter de donner un caractère trop routier. Des ballasts électroniques et des lampes basse consommation seront utilisées pour économiser l'énergie.

Les boules et lanternes qui ne dirigent pas les flux lumineux vers le sol sont interdites. Pour les zones piétonnes, on utilisera de préférence des candélabres de 4 à 5 m de haut.

Dans un souci d'économie de l'énergie, on cherchera surtout à éclairer les chemements piétons, les trottoirs et les pistes cyclables. On visera un éclairage moyen compris entre 5 et 10 lux au sol, avec une bonne répartition évitant les trous noirs.

**Annexe 1 – Liste des végétaux****Fond de parcelle – Hauteur 1,50 à 2m, largeur minimum 1 m**

Abelia Grandiflora	H : 2, L : 1,5	Abelia
Buxus Sempervirens	H : 2, L : 1,5	Buis
Choisya ternata	H : 2, L : 1,5	Oranger du Mexique
Choisya ternata 'Aztec Pearl'	H : 1,5 L : 1,5	Oranger du Mexique
Cornus alba 'sibirica'	H : 2,50, L : 2	Cornouiller
Cornus stolonifera	H : 2,50, L : 2	Cornouiller
Cotoneaster franchetti	HL : 3	Cotoneaster
Corylopsis pauciflora	H : 2, L : 1,5	Corylopsis
Deutzia scabra	H : 2, L : 1,5	Deutzia
Euonymus kiautschovicus	H : 2 à 6, L : 2 à 4	Fusain
Hypericum patulum 'Hidcote'	H : 1,5, L : 0,8 à 1,5	Millepertuis
Nandina domestica	H : 1,5, L : 1	Bambou sacré
Ligustrum ibota	H : 1,5, L : 1	Troène
Ligustrum delavayanum	H : 1,5, L : 1	Troène
Osmanthus armatus	H : 2, L : 2	Osmanthe
Photinia x fraseri	HL : 2 à 3	Photinia
Rosa canina	HL : 1 à 3	Eglantier
Stephanandra incisa	HL : 1,5	Stephanandra
Viburnum lantana	H : 1,5 à 3, L : 3	Viorne Lantane
Viburnum tinus	H : 1,5 à 3, L : 3	Laurier-tin
Vitex agnus-castus	H : 2, L : 1,2	Vitex
Prunus laurocesarus 'Hebergii'	H : 2, L : 1	Laurier-cerise
Prunus laurocesarus 'Rudolph Billeter'	H : 2, L : 1	Laurier-cerise
Prunus lusitanica 'Myrtifolia'	H : 1,8, L : 1,2 à 1,5	Laurier du Portugal

**Fond de parcelle – Hauteur 2 à 4m, largeur minimum 2 m :**

Amelanchier canadensis	H : 4, L : 4	Amelanchier
Amelanchier lamarkii	H : 4, L : 4	Amelanchier
Chaenomeles japonica	H : 2, L : 2	Cognassier du Japon
Callicarpa bodinieri	H : 3 à 4, L : 2 à 4	Callicarpa
Choisya ternata	H : 2, L : 1,5	Oranger du Mexique
Corylopsis auciflora	H : 2, L : 1,5	Corylopsis
Crataegus monogyna	H : 2 à 10, L : 3 à 8	Aubépine
Deutzia scabra	H : 2, L : 1,5	Deutzia
Eleagnus bbingei	H : 3, L : 1,5 à 3	Chalef
Euonymus europaeus	H : 2 à 6, L : 2 à 4	Fusain d'Europe
Osmanthus heterophyllus	H : 4, L : 4	Osmanthe
Hippophae rhamnoides	H : 4 à 6, L : 2 à 3	Argousier
Sambucus nigra	H : 5 à 7, L : 3 à 5	Sureau noir
Viburnum opulus	H : 4, L : 3	Boule de neige
Vitex agnus-castus	H : 2, L : 1,2	Vitex
Cotoneaster lacteus	HL : 3	Cotoneaster
Ligustrum vulgare	HL : 3	Troène
Ligustrum ibota	HL : 3	Troène

**Arbres de première grandeur (+ de 20 m) :**

Fagus sylvatica	H : 25 à 30, L 15 à 20	Hêtre
Fraxinus excelsior	H : 20 à 35, L : 10 à 15	Frêne
Quercus petraea (sessile)	H : 20 à 35, L : 15 à 20	Chêne sessile
Liriodendron tulipifera	H : 20 à 25, L : 10	Tulipier de Virginie
Prunus avium	H : 20, L : 6 à 8	Merisier
Liquidambar styraciflua	H : 20 à 25, L : 6	Copalme d'Amérique
Jugans nigra	H : 20 à 25, L : 8 à 12	Noyer d'Amérique

**Arbres de deuxième grandeur (de 15 à 20 m) :**

Celtis australis	H : 15 à 20, L : 8	Micocoulier
Salix alba	H : 15 à 20, L : 10 à 15	Saule blanc
Gleditsia triacanthos 'Inermis'	H : 15 à 20, L : 10 à 15	Gleditsia
Acer platanoides	H : 15 à 20, L : 10 à 15	Erable
Tilia cordata	H : 15 à 20, L : 10 à 15	Tilleul

**Arbres de troisième grandeur (de 10 à 15m) :**

Corylus colurna	H : 10 à 15, L : 4 à 6	Noisetier
Juglans regia	H : 10 à 15, L : 6 à 10	Noyer commun
Cercidiphyllum japonicum	H : 10 à 15, L : 7 à 10	Arbre au caramel
Betula utilis	H : 10 à 15, L : 6 à 10	Bouleau
Evodia davidii	H : 8 à 12, L : 5 à 7	Evodia
Sorbus aria	H : 10 à 15, L : 8 à 10	Alisier blanc
Gleditsia triacanthos 'inermis sunburst'	H : 10 à 15, L : 6 à 10	Gleditsia
Catalpa bignonioides	H : 10 à 15, L : 6 à 10	Catalpa
Paulownia tomentosa	H : 10 à 15, L : 6 à 10	Paulownia

**Arbres de quatrième grandeur (5 à 10m) :**

Cercis Siliquastrum	HL : 5 à 8	Arbre de Judée
Cornus mas	H : 3 à 8, L : 3 à 8	Cornouiller mâle
Eleagnus angustifolia	H : 7 à 8, L : 4 à 6	Olivier de Bohème
Salix caprea	H : 5 à 10, L : 3 à 6	Saule marsault
Robinia pseudoacacia 'Frisia'	H : 8 à 10, L : 4 à 5	Robinier
Koelreuteia paniculata	H : 8 à 10, L : 4 à 6	Savonnier
Prunus padus	H : 8 à 10, L : 4 à 6	Merisier à grappes
Prunus accolade	HL : 6	Cerisier à fleur
Prunus subhirtella autumnalis	H : 5, H : 3 à 4	Cerisier à fleur
Fraxinus ornus	H : 8 à 10, L : 5 à 7	Frêne
Sorbus Aucuparia	H : 8 à 10, L : 4 à 5	Sorbier des oiseleurs
Malus Everest	H : 6, L : 4 à 5	Pommier d'ornement
Malus Zumi professeur sprenger	H : 5, L : 3 à 4	Pommier d'ornement