

Septembre 2010

Mise en œuvre de la dimension fleuve du Sdrif sur le territoire de la Seine Aval



INSTITUT
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE



MISE EN ŒUVRE DE LA DIMENSION FLEUVE DU SDRIF SUR LE TERRITOIRE DE LA SEINE AVAL

Etude réalisée par Adélaïde Bardon avec la participation de Elise Brunaud, Anne-Laure Chantepie, Valérie Constanty, Marion Festal, Ludovic Faytre, Philippe Montillet, Charlotte Sallet et du groupe de travail externe composé de François Adam (CAUE 78), Jean-Pierre Pioger (AEV), Jean-Christophe Rigal (AUDAS), Patrick Chaimovitch (Région Île-de-France)

Cartographie : Christophe Cavailles et Jean-Eudes Tilloy

Maquette : Virginie Cioni

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme - Île-de-France

Directeur général : François Dugeny

Directeur général adjoint, en charge du Département Urbanisme Aménagement et Territoires : Jean-Pierre Palisse
15, rue Falguière - 75740 Paris cedex 15

Tél. : 01.77.49.77.49 - Fax : 01.77.49.79.07 - www.iau-idf.fr

N° ordonnancement : 1.08.011

© IAU îdF - Septembre 2010

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
I. LA VALLEE DE LA SEINE AVAL : ENTRE GRANDS PAYSAGES, PATRIMOINE ET CONTRAINTES A L'AMENAGEMENT	11
A. Les grands paysages de la vallée de la Seine Aval	13
B. Le patrimoine de la Seine Aval	29
C. Les richesses écologiques du territoire	51
D. Un environnement riche mais contraignant : les risques liés à la vallée	57
E. Un territoire à enjeux : les acteurs et les projets	65
II. LES ESPACES OUVERTS ET LE FLEUVE	71
Cas II.A. Vallée de la Mauldre - Talweg de Gargenville	73
Cas II.B. La boucle de Chanteloup	95
III. LES ACTIVITES ET LE FLEUVE	121
Cas III.A. Flins et les usines Renault	123
Cas III.B. Limay et son port autonome	141
IV. LES LIENS ENTRE LA VILLE ET LE FLEUVE	159
Cas IV.A. Meulan - Les Mureaux	161
Cas IV.B. La rive gauche de la Seine, du pont de Poissy au pont de Triel-sur-Seine	183
CONCLUSION	201
Table des matières de cartes	202
Bibliographie	203

INTRODUCTION

Objectif / Objet de l'étude

Le SDRIF a été voté par le Conseil régional en septembre 2008. Document cadre, il s'agit désormais de lui donner vie. Comment concrètement peut-il et doit-il s'appliquer ? Certes cela relève essentiellement du domaine de chacune des collectivités, qui dans le cadre de leurs compétences doivent le décliner, notamment dans leurs documents d'urbanisme. De son côté, l'IAU îdF a élaboré des guides qui permettent de mieux comprendre certains aspects et de fixer des pistes pour de bonnes pratiques. Mais d'autres approches doivent aussi être poursuivies. Tel est le cas de ce travail qui, pour les rendre plus concrets, «donne à voir» ce qu'il y a derrière les concepts évoqués par le SDRIF, et dont l'objectif est d'étudier comment les orientations du schéma directeur concernant le territoire du fleuve peuvent être déclinées et appliquées localement sur un territoire d'Ile de France : la Seine Aval.

Pour ce faire, deux échelles sont abordées : celle du grand paysage, et celle de sites plus ponctuels révélateurs de telle ou telle problématique.

Le tout est un outil de travail à destination de différents acteurs ; les acteurs locaux mais aussi les autres qui peuvent l'utiliser à titre de modèle-outil, le consulter à l'occasion de la mise en place d'un projet d'aménagement, de l'élaboration d'un document d'urbanisme, ou plus généralement l'utiliser pour valoriser le territoire.

Ainsi, La Seine (avec ses principales rivières et ses canaux) est un élément structurant et fédérateur du territoire régional qui peut jouer un rôle déterminant dans la valorisation du cadre de vie des franciliens. Axe de communication et d'échanges avec les autres régions et le nord de l'Europe, elle est depuis des siècles un haut lieu du développement économique et urbain. Néanmoins, le fleuve a aussi subi le revers de ses multiples usages tel que son utilisation comme égout à ciel ouvert.

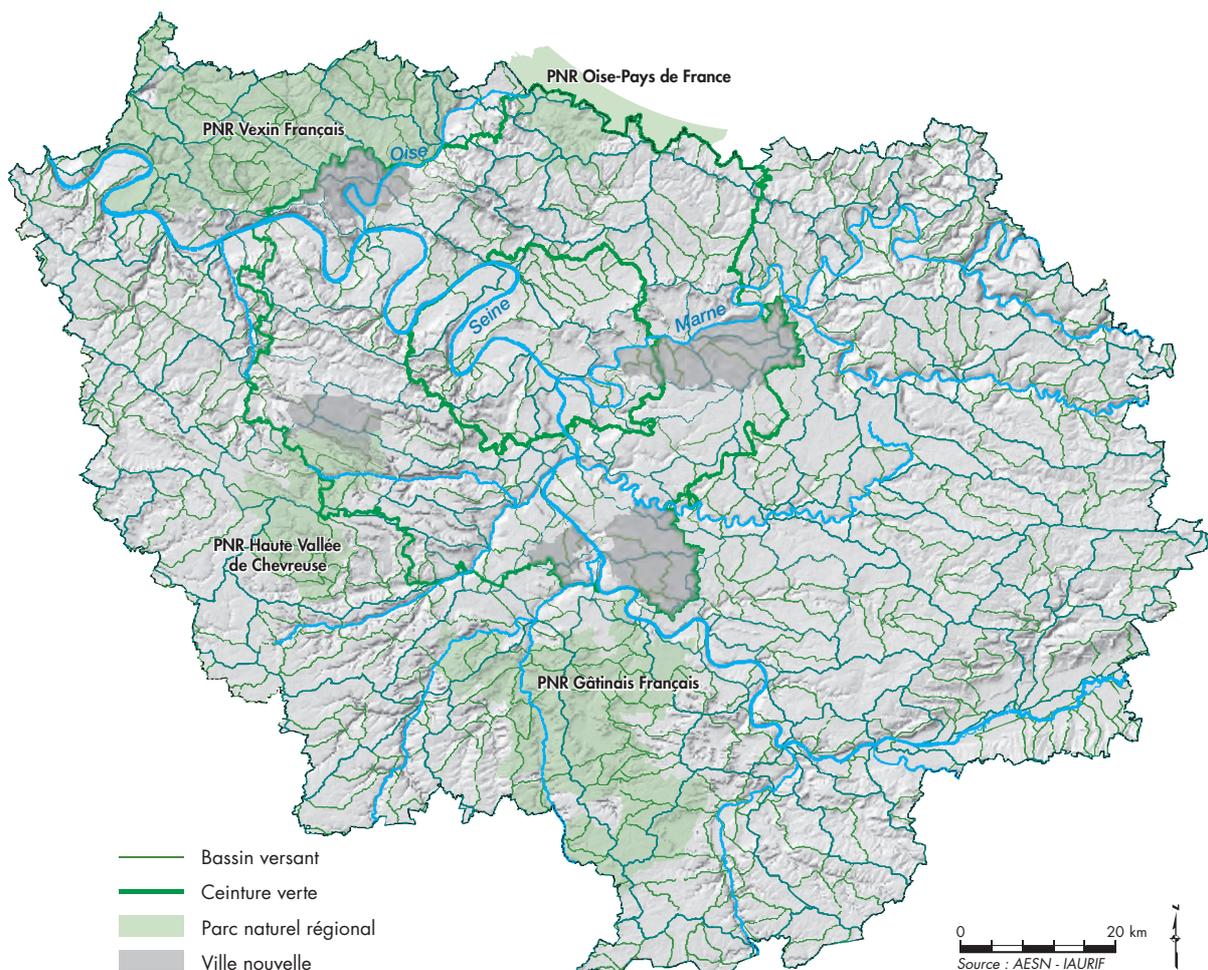
Pour révéler le fleuve, objectif de la présente étude, il convient de s'appuyer sur ses spécificités et d'identifier les différentes échelles de valorisation possibles. Cette mise en valeur repose sur :

- ses composantes géographiques (l'eau, les rives et les coteaux et leurs paysages),
- son caractère vivant qui peut être attractif mais aussi répulsif (phénomènes d'érosion, d'inondations),
- son histoire, associée aux évolutions industrielles et urbaines, à la présence de l'eau (usages et rejets), au développement des axes ferrés et routiers dans les vallées,
- ses dimensions paysagères et patrimoniales confrontées aux phénomènes de développement.

Territoire d'étude et contexte

La Seine parcourt environ 800 kilomètres depuis sa source sur le plateau de Langres en Côte-d'Or jusqu'au port du Havre où elle se jette dans la Manche. Au cœur du bassin versant de la Seine (Paris étant à mi-chemin entre son origine et l'embouchure), la Région Ile-de-France est irriguée par un réseau hydrographique très dense de rivières et de ruisseaux qui façonne sa morphologie.

(1) Elisabeth Bordes-Pages, le fleuve, élément incontournable pour un développement régional durable, IAURIF, juin 2006.



1. Carte des 700 bassins versants "élémentaires" d'Ile-de-France
Le relief détermine 700 bassins versants élémentaires "solidaires" du grand bassin

Le territoire de la Seine Aval est situé à l'ouest de l'Ile de France, dans la partie nord du département des Yvelines, en limite de l'Eure et du Val d'Oise. La limite ouest du territoire, Bonnières dans le Mantois, est à environ 65 kilomètres de Paris, et la limite est, Conflans-Sainte-Honorine, à une trentaine de kilomètres de la capitale.

Le fleuve forme l'axe principal de ce territoire qui s'étire sur environ 50 kilomètres et regroupe une cinquantaine de communes situées pour partie en fond de vallée et pour les autres à mi-coteaux, ce qui en fait un secteur reconnu pour sa géographie particulière et ses paysages remarquables. Cette portion de la vallée de la Seine entre Paris, Rouen puis le Havre, est également une voie de communication historique à l'échelle du territoire national, guidant le développement urbain, commercial puis industriel de la Seine Aval.

L'urbanisation est lâche, constituée essentiellement d'habitat individuel, en dehors des centres urbains marqués par l'importance de logements sociaux (50 % de logements sociaux à Mantes et aux Mureaux). C'est par ailleurs un secteur à forte tradition industrielle (automobile, aérospatiale, industries de transformation, production d'énergie...), mais marqué par la désindustrialisation, même si ces dernières années, l'éco-industrie se développe sur le territoire. Des politiques de réhabilitation sont appliquées sur les principaux pôles urbains. De plus, une part importante de la population résidente est paupérisée, et depuis plusieurs décennies, le territoire est concerné par des politiques publiques de soutien.

Des objectifs de développement importants concernent le secteur, considéré prioritaire par l'Etat (OIN) et la Région qui y prévoient un objectif de construction de 2 300 à 2 500 logements par an, la création d'emplois et une amélioration de la desserte. Le SDRIF de 2008, quant à lui, fait de la Seine aval un territoire prioritaire, et montre un regain d'intérêt pour le fleuve sous tous ses aspects : paysager, en tant que support de déplacements (en particulier le fret), pour ses potentiels en matière d'espaces récréatifs, etc.

Si le territoire étudié est proche de celui de l'OIN Seine Aval gérée par l'Etablissement public d'aménagement du Mantois en Seine Aval (EPAMSA) et dont le périmètre administratif regroupe 51 communes, les fondements comme les objectifs sont différents. L'analyse qui va suivre ne repose pas tant sur un territoire jugé prioritaire par le SDRIF, que sur le fleuve considéré comme «élément fédérateur du projet spatial». C'est donc autour du fleuve que vont se décliner les objectifs du SDRIF. De plus, le territoire est abordé ici par des problématiques paysagères, historiques, patrimoniales et naturelles, ce qui nécessite de s'affranchir des limites administratives.

Le SDRIF⁽²⁾

- Pour la première fois, le schéma directeur aborde le fleuve (la Seine) comme un tout en soi, **élément fédérateur du projet spatial global**.

Le fleuve doit être reconnu dans ses différentes fonctions :

- corridor biologique d'importance nationale et européenne,
- axe de transport,
- axe économique,
- axe de renouvellement urbain,
- axe de loisirs et de tourisme,
- élément marquant de la composition urbaine et paysagère du territoire régional.

Sa valorisation repose sur :

- la mixité des usages,
- la maîtrise des risques et pollutions,
- la mise en place de partenariats larges, à différentes échelles, afin de définir les modes d'accessibilité et d'occupation des berges.

(2) Extraits du rapport SDRIF - Projet adopté par délibération du Conseil Régional le 25 septembre 2008 p.161, 163 et 165

Carte de destination générale des différentes parties du territoire
 Cette carte, exprimant le champ d'application géographique, les orientations, doit faire l'objet d'une application combinée avec le rapport auquel elle est étroitement subordonnée.

Vocation urbaine

- espace urbanisé à optimiser
- secteur de densification préférentielle
- secteur d'urbanisation préférentielle
- secteur d'urbanisation conditionnelle
- pôles de centralités à conforter hors agglomération centrale
- front urbain d'intérêt régional

Infrastructures de transport

- Réseau routier :**
- existant
 - tracé
 - principe de liaison
 - principe de liaison long terme (préservation de faisabilité)
 - nouveau franchissement

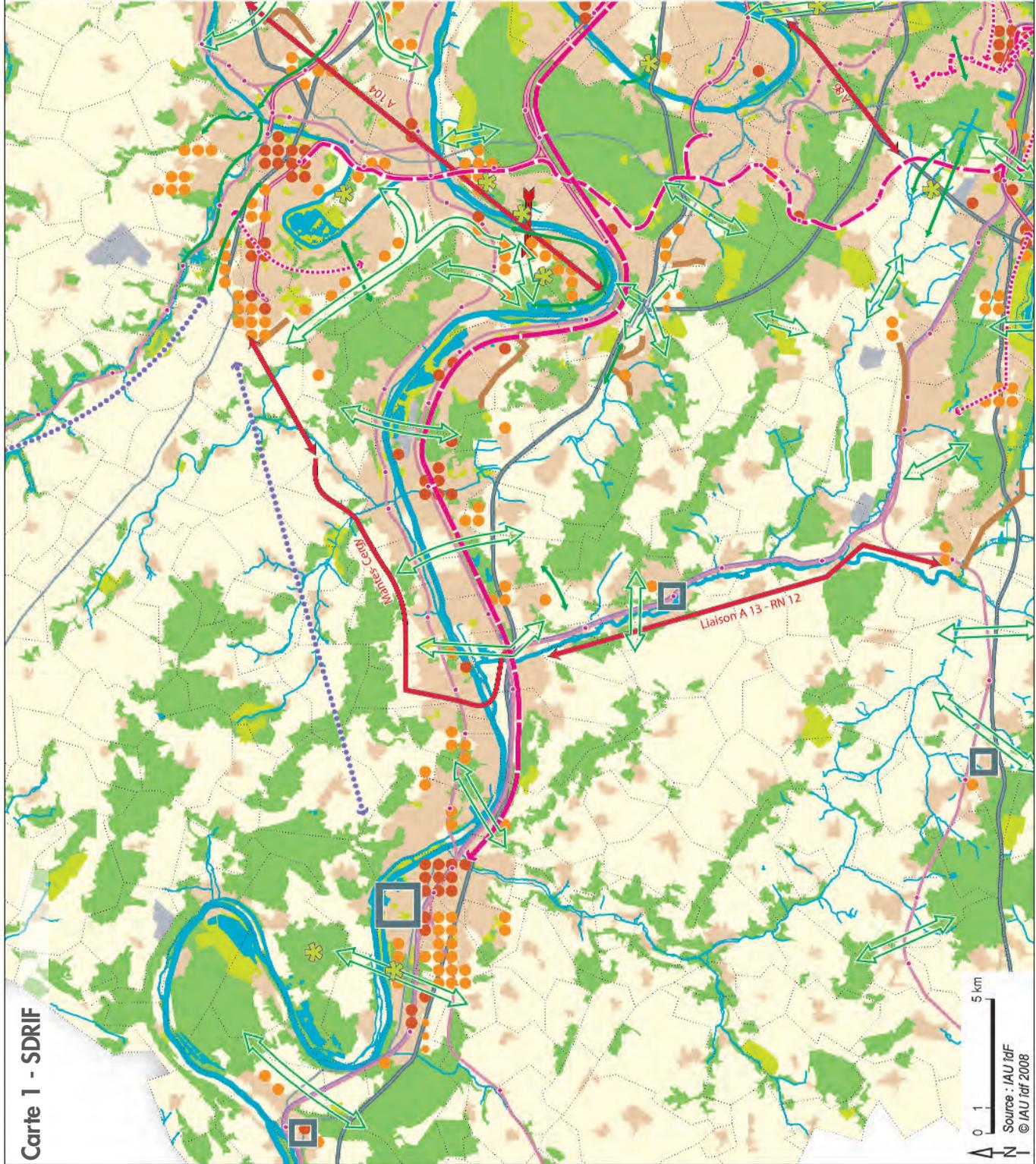
Transport collectif :

- LGV
- liaison vers aéroport
- RER
- réseau ferroviaire voyageur
- Arc Express (fuseau d'étude)
- métro
- train - train et train léger
- transport collectif en site propre sur voirie

Vocation naturelle

- espace agricole
- espace boisé ou naturel
- espace de loisirs
- espace vert à créer en site propre sur voirie
- continuité écologique ou coupure d'urbanisation à maintenir à créer ou à renforcer
- continuité agricole ou liaison verte à créer ou à renforcer

- Fleuve et espaces en eau
- Aéroport - aérodrome



Ceci posé, le projet général de valorisation du fleuve se décline en 3 grands axes :

Axe 1 : Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme

- améliorer la qualité de l'eau de la Seine
- conforter le rôle de corridor biologique (reconquête des zones humides ; en milieu urbain : promenades plantées, jardin ; maintien ou création de coupures vertes...),
- lutter contre la vulnérabilité aux inondations,
- mieux identifier le patrimoine bâti et paysager lié au fleuve,
- distinguer les sites de confluence et les îles
- développer le tourisme et les loisirs en rapport avec le fleuve (diffusion des flux...).

Axe 2 : Associer le fleuve au développement économique et à la politique énergétique

- promouvoir les espaces d'activités associés au fleuve et au transport fluvial
 - . réhabiliter les sites en friches ou sous-occupés, en particulier pour l'approvisionnement et la desserte des zones urbaines. Seine Aval : une des 5 grandes séquences ou d'importantes mutations sont attendues,
 - . favoriser leur intégration (traitement paysager, lien au tissu environnant...)
 - . définir une politique d'intervention foncière, engager des dépollutions adaptées,
- développer le transport de marchandises et de passagers par voie d'eau,
 - . renforcer les possibilités d'intermodalité
 - . intégrer de nouveaux espaces portuaires.

Axe 3 : Ouvrir le fleuve sur la ville pour permettre sa réappropriation

- aménager les quartiers en intégrant les contraintes liées au risque inondation, limiter les eaux de ruissellement,
- renaturer les berges,
- ouvrir le territoire au fleuve : éviter "l'effet de mur" autour du fleuve, protection des vues, valorisation paysagère...,
- utiliser les berges et les rives comme support privilégié d'itinéraires de promenade.

C'est autour de ces trois axes, ainsi définis, que nous avons développé notre étude.

Problématique

Le contexte est nouveau et marqué par deux grandes caractéristiques : la volonté de faire du fleuve un vecteur de développement de la Région, et la nécessité de s'inscrire dans une démarche de développement durable qui implique l'idée de préserver ses richesses paysagères et patrimoniales pour une meilleure qualité de vie, et de se tourner vers le fleuve réapproprié.

Compte-tenu de ce contexte, quelle lecture du SDRIF et en particulier de sa carte de destination générale des différentes parties du territoire proposer pour la Seine Aval ?

Cette lecture du SDRIF doit en permanence s'attacher à répondre à la question : quels arbitrages entre potentiels de développement et valorisation ?

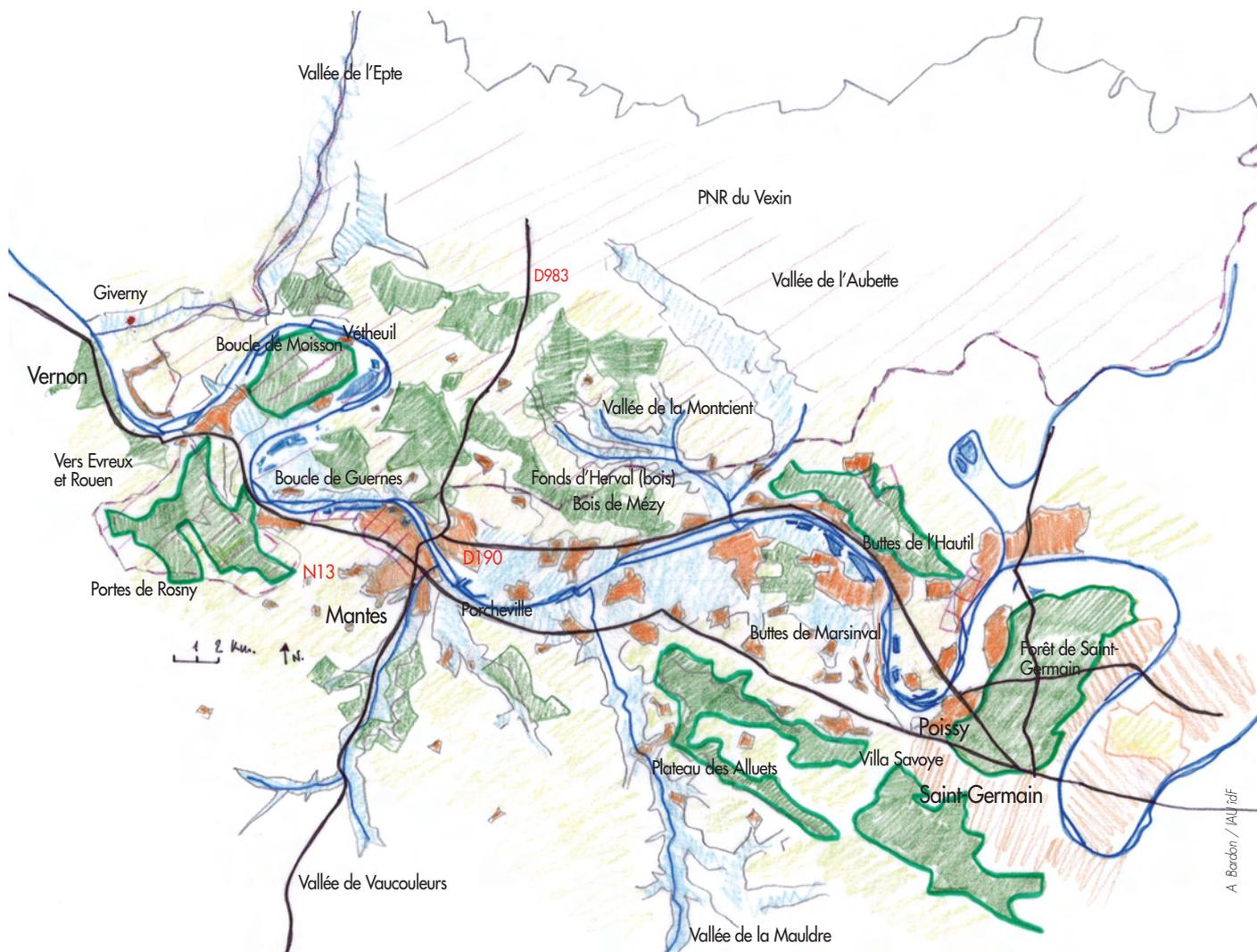
Méthode

Après un premier volet présentant l'ensemble du territoire, ses qualités paysagères, patrimoniales, naturelles mais aussi ses contraintes, et les projets et acteurs qu'il regroupe, les volets 2, 3 et 4 de l'étude reprennent les thèmes des 3 grands axes du SDRIF, espaces ouverts, espaces d'activités et espaces urbains.

Concernant la dimension fleuve, le document textuel du SDRIF expose de nombreux principes déclinés tout au long de l'étude, et sur la carte figurent, au droit des rives, de nombreuses indications : flèches vertes, pastilles de densification ou d'urbanisation, projets d'infrastructures portuaires. Un des objectifs de l'étude est de donner à voir « ce qu'il y a sous » les flèches et pastilles : quelle est précisément la réalité du terrain ? et quelles orientations voire prescriptions retenir ?

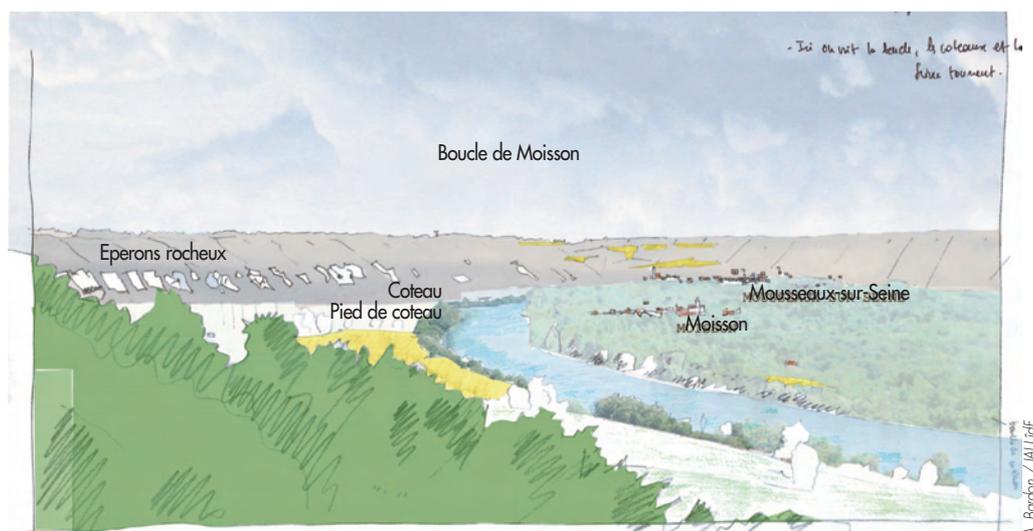
Pour cela, les volets 2, 3 et 4 de ce travail (écosystème, développement économique, et ouverture de la ville sur le fleuve) tentent, sur 2 sites chacun et par le biais d'études de terrain, de décrire précisément les sites concernés et de répondre à ces questions. L'analyse des sites aboutit à la définition de séquences homogènes, qui permettent de mettre en évidence les points d'appui de la mise en œuvre des principes du SDRIF ainsi que les difficultés à surmonter. Des orientations d'aménagement à retenir sont proposées dans ce sens. Les sites choisis sont révélateurs de grandes problématiques, qui peuvent permettre aux collectivités d'interroger d'autres sites où des problématiques similaires s'appliquent.

Des précisions sur la méthode des volets 2, 3 et 4 sont apportées page 69.



2. Situation historique et géographique de la Seine Aval

I. LA VALLEE DE LA SEINE AVAL : ENTRE GRANDS PAYSAGES, PATRIMOINE ET CONTRAINTES A L'AMENAGEMENT



3. Belvédère au dessus de La Roche-Guyon

UNE BELLE SITUATION HISTORIQUE ET GÉOGRAPHIQUE

Le territoire de la Seine Aval est constitué d'espaces et d'axes structurants. Il regroupe de grandes villes et des villages ayant eu un rôle dans l'histoire, représentés en orange sur le croquis ci-contre, parmi lesquels peuvent être cités Saint-Germain, Poissy, Meulan, Mantes, Vernon. Il rassemble des sites de villégiatures implantés avant et durant l'ère industrielle de la vallée (1880-1970). Le site est également traversé par des axes naturels et de composition forts, en premier lieu le fleuve, mais aussi les routes historiques, notamment la route Paris-Normandie via Evreux (N13).

Par ailleurs, ce territoire, reconnu depuis longtemps pour sa qualité esthétique, est ponctué par des lieux ayant inspiré les peintres impressionnistes⁽¹⁾, comme Giverny (Monet), Vétheuil, ou encore Bougival (Pissaro, Sisley). Il accueille aussi une route historique de maisons d'écrivains parmi lesquelles la maison

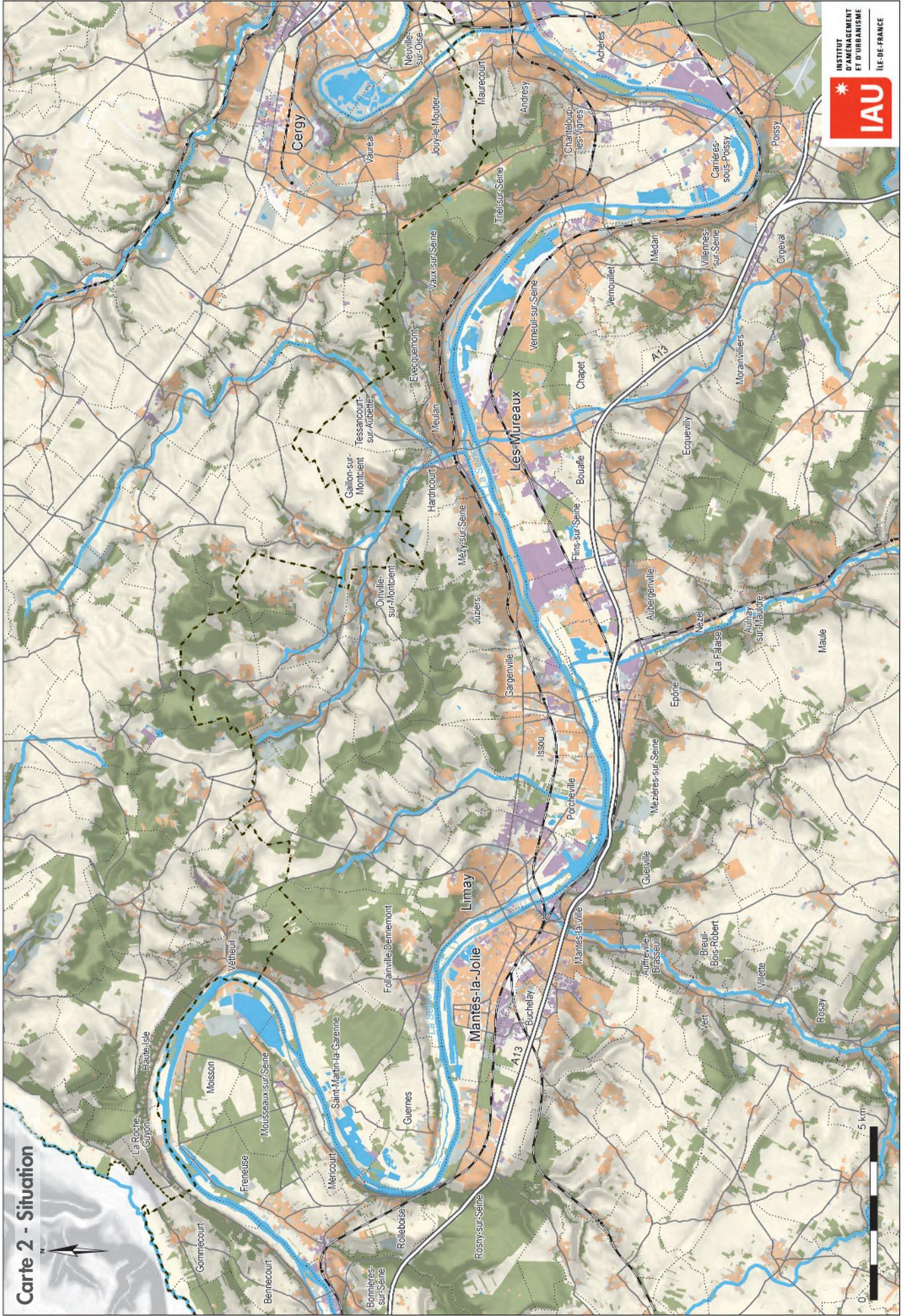
d'Emile Zola à Médan, et plus loin les maisons d'écrivains normands (Flaubert). Le caractère particulier du paysage et la lumière de la Seine Aval ont toujours été une source d'inspiration importante pour les artistes.

Le site rassemble tout un patrimoine moderne (Villa Savoye à Poissy de Le Corbusier), un patrimoine industriel, un patrimoine rural et des ensembles patrimoniaux naturels comme la boucle de Moisson, la butte de l'Hautail, le Plateau des Alluets et la butte de Marsinval, pour ne citer que les plus célèbres ; certains, qui cadrent le territoire, sont des espaces protégés : le Parc Naturel Régional du Vexin, la forêt de Saint-Germain, la forêt de Rosny.

L'ensemble de ces éléments introductifs seront développés dans ce volet I et plus largement tout au long de l'étude.

(1) Par exemple : Reflets de la Seine impressionniste, catalogue de l'exposition Rueil-Malmaison 5/12/2008 au 9/3/2009

Carte 2 - Situation



A. Les grands paysages de la vallée de la Seine Aval

Introduction

L'entrée sur le territoire de la Seine Aval est toujours impressionnante. En venant de l'est par l'A13, la vue s'ouvre à l'orée de la forêt de Marly sur le paysage de grande ampleur qui caractérise la Seine Aval depuis le haut du coteau de Chambourcy. A l'ouest également, l'entrée dans cette portion de la vallée de la Seine est grandiose dès la descente de Rosny vers le péage de Buchelay, suivi de près par les cheminées de Porcheville et la Seine industrielle. Depuis le nord et le sud, l'arrivée se fait par les plateaux et les coteaux qui offrent une vision d'ensemble de la vallée.

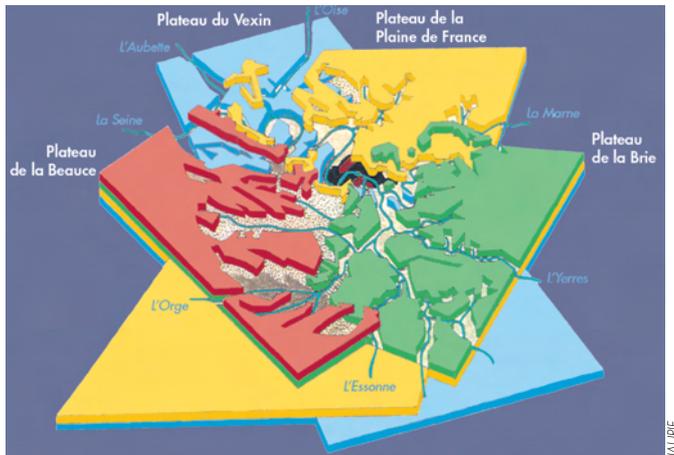
La géologie explique le relief exceptionnel qui caractérise le territoire de la Seine Aval et la présence de ressources diverses, exploitées par l'homme. L'exploitation des matériaux a contribué à façonner les paysages de la Seine, aussi bien sur les coteaux qu'en fond de vallée.

Le paysage naturel du territoire se définit par le relief composé du **lit de la Seine** et de la **plaine alluviale**, des **coteaux** plus ou moins abrupts qui sont parfois des falaises, des **plateaux** et des **buttes** qui les surplombent souvent, mais aussi par les **vallées adjacentes** des petits cours d'eau qui se jettent dans la Seine. Les linéaires boisés caractéristiques des paysages d'Île-de-France forment des horizons particulièrement marqués. Le plus long et régulier horizon boisé s'étend de Marly aux Alluets et matérialise la grande direction géologique du territoire et de l'Île-de-France, Nord-Ouest, Sud-Est.

Ce relief offre de **nombreux points de vue sur la vallée** et des ambiances diverses selon que l'on se situe au fond de la vallée ou sur les hauteurs. Les belvédères sont une manière de valoriser le paysage, qui existe uniquement au travers de la perception : "Il n'est de paysage que perçu. Certains de ses éléments n'ont pas attendu l'humanité pour exister ; mais s'ils composent un paysage, c'est à condition qu'on les regarde"⁽²⁾.

(2) Les mots de la géographie, Roger Brunet

1. Un territoire né de la géologie



4. Schéma des 4 grandes assises géologiques

Les grands paysages d'Ile-de-France sont le résultat d'une occupation humaine millénaire de sites créés par l'érosion de cours d'eau dans des empilements de couches sédimentaires alternant calcaires, marnes, sables et argiles. Les sédiments tertiaires ont été fortement érodés par les cours d'eau, principalement la Seine, et remplacés dans le fond des vallées par des alluvions : au quaternaire, lors des phases de glaciations, les méandres de la Seine ont érodé les alluvions anciennes, formant de hautes

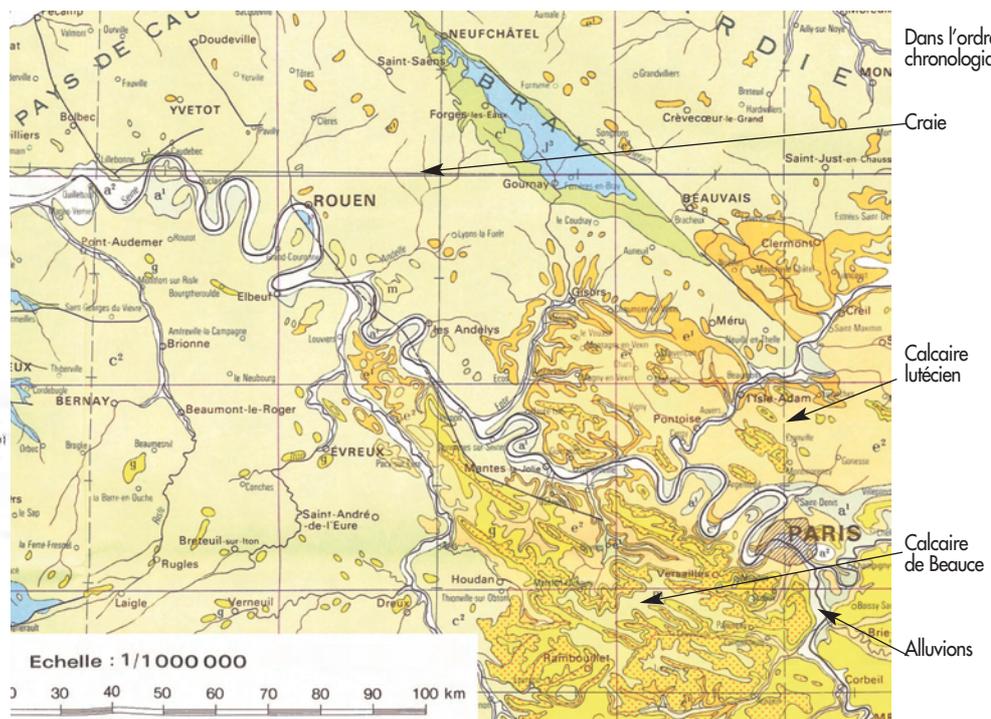
terrasses alluviales, notamment dans les boucles de Saint-Germain et de Moisson. Sur les plateaux, d'importants dépôts éoliens de loess ont donné naissance à de riches sols agricoles.

L'allure générale est celle d'un vaste plateau agricole ou boisé, portant quelques buttes témoins, entaillé de vallées, légèrement incliné vers la Seine. Ce plateau correspond à l'affleurement de quatre assises géologiques différentes (cf schéma ci-joint) :

- le Lutécien dans le Val d'Oise (plateau du Vexin sur le schéma, en bleu) ;
- le Calcaire de Beauce dans les Yvelines et l'Essonne (plateau de la Beauce, en rouge) ;
- le Calcaire de Brie en Seine-et-Marne et au sud de la Marne (plateau de la Brie, en vert) ;
- le Calcaire de Saint-Ouen en Seine-et-Marne et au nord de la Marne (plateau de la Plaine de France, en jaune).

FORMATIONS SÉDIMENTAIRES

ii ²	Quaternaire récent
iii	Miocène
ij	Oligocène Faciès marin des Sables et Grès de Fontainebleau (Stampien)
j-c	Sidérolithique
e ² e	Éocène moyen et supérieur Éocène indifférencié
e ¹	Éocène inférieur
c ² c	Crétacé supérieur Crétacé indifférencié



5. Carte géologique de la France, feuille Nord

En plus de la craie présente tout autour du bassin parisien, la carte de la géologie (carte 5) fait apparaître le calcaire lutécien et le calcaire de Beauce, qui correspondent aux deux plateaux du schéma qui concerne le territoire de la Seine Aval (schéma 4) (ceux de la plaine de France et de la Beauce). Les alluvions, qui se sont déposées plus tard, apparaissent également sur la carte 5.

Les sols de la vallée sont très exploités pour leurs sables et graviers alluvionnaires, sablons, calcaires et marnes à ciment, craie. **Les nombreuses carrières sur les coteaux et les sablières et gravières en fond de vallée, en exploitation ou à l'abandon, façonnent le paysage de la Seine Aval**, comme le montrent les photos aériennes ci-contre.

Le territoire de la Seine Aval autour de Mantes et de La Roche Guyon est connu pour sa falaise de craie visible depuis l'autoroute à Guerville, qui servait notamment à alimenter la cimenterie fermée aujourd'hui.

Parallèlement aux carrières sur les coteaux, les nombreuses exploitations d'extraction de matériaux de bord de Seine créent des paysages de fond de vallée étonnants.

Lorsque les grandes exploitations de fond de vallée sont abandonnées, elles sont parfois comblées, ce qui crée un paysage recouvert d'une végétation basse (cf photo 8). Elles peuvent également être inondées, ce qui engendre de grands plans d'eau comme il y en a tout le long de la Seine, notamment dans les boucles de Chanteloup (étang de la Galiotte étudié plus loin dans le document) et de Moisson (base de loisirs de Mousseaux-sur-Seine), mais aussi au niveau de Vernouillet.

Qu'elles soient comblées ou inondées, ces anciennes exploitations, réinvesties par la nature, regroupent une richesse écologique importante souvent inventoriée sur la carte des zones naturelles d'intérêt patrimonial (carte 12, page 52). **Ce sont des lieux ouverts précieux à mettre en valeur pour les habitants.**



6. Carrières de Guerville sur le coteau de la rive gauche, en face de la centrale de Porcheville

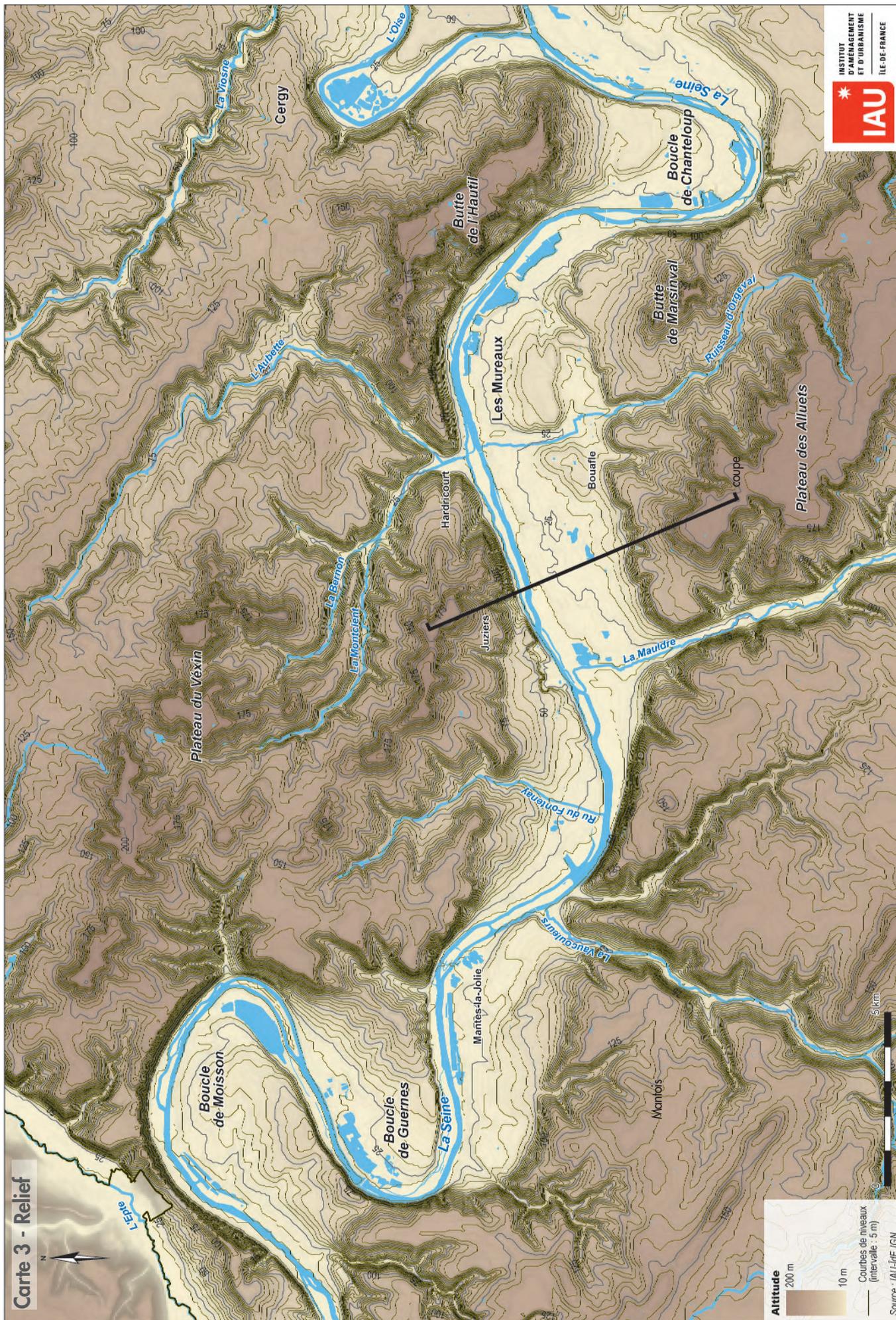


7. Sablières inondées dans la plaine d'Achères



8. Carrières-sous-Poissy - Une ancienne sablière recouverte, un paysage sauvage

Carte 3 - Relief



2. Un relief puissant impliquant une occupation du sol spécifique (cf carte 3)

La vallée de la Seine Aval occupe l'espace situé entre le plateau du Vexin au nord et celui du Mantois au sud. Le Vexin Français est une région de plateau vallonné avec des cultures, des prairies et des forêts. Il est clairement délimité au sud par les méandres de la Seine, qui l'ont creusé en formant par endroits des falaises abruptes. Le Mantois correspond globalement au bassin hydrographique de deux affluents de la rive gauche de la Seine : la Mauldre et la Vaucouleurs.

Le territoire de la Seine Aval se définit par un relief marqué, notamment si on le compare au reste de l'Île de France. Comme le montrent les courbes de niveau sur la carte du relief, le dénivelé est important : on compte plus de 150 mètres entre le point haut et le point bas du territoire.

Celui-ci est varié autour de 4 constantes :

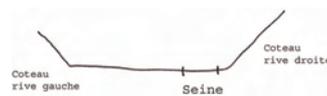
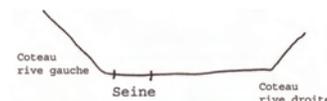
- Le fond de vallée constitué du lit de la Seine et de la plaine alluviale,
- les coteaux et falaises,
- les plateaux et buttes,
- les autres vallées.

2.1. Le lit de la Seine et la plaine alluviale

Le fond de vallée est ample et plat. Le lit principal de la Seine mesure environ 100 mètres de large et est ponctué de nombreuses îles, auxquelles il est fait allusion plus loin, dans les cas d'étude. Autour du lit principal, la plaine alluviale est large, le plus souvent sur la rive gauche mais aussi sur la rive droite, dans un jeu de balancement de

la Seine d'un côté puis de l'autre. La vallée est en effet élargie par des méandres très marqués, dus à la très faible pente du cours du fleuve. Par exemple, entre Carrières-sur-Seine et Limetz-Villez, la Seine s'étire sur environ cent kilomètres pour une distance à vol d'oiseau de 50 kilomètres seulement.

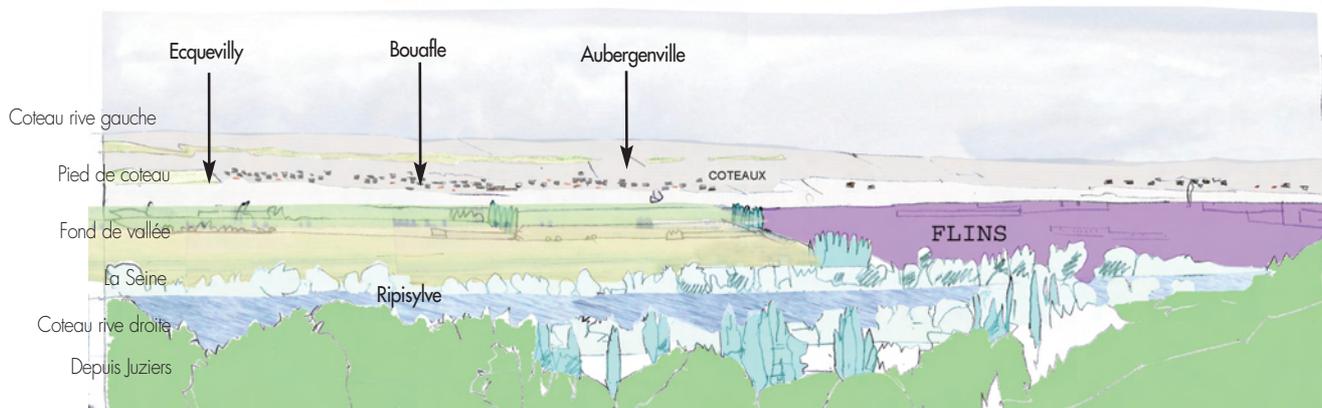
Par ailleurs, dans son parcours aval, le cours du fleuve est régulé par plusieurs barrages, situés à Chatou, Bougival, Andrésy et Méricourt. Les écluses et les barrages ont permis de remonter le niveau de l'eau de la Seine, qui, sinon, serait beaucoup moins important. Jusqu'au 19^e siècle, lorsque ces ouvrages d'art n'existaient pas, il était possible à certaines saisons de franchir le fleuve à gué.



9. Schéma Jeu des deux rives : la Seine se rapproche d'un coteau puis s'en écarte



10. Peugeot PSA à Poissy et les anciennes sablières de Carrières-sous-Poissy



11. Vue sur la vallée de la Seine depuis la rive droite (Juziers), coteau de la rive gauche très loin mais visible



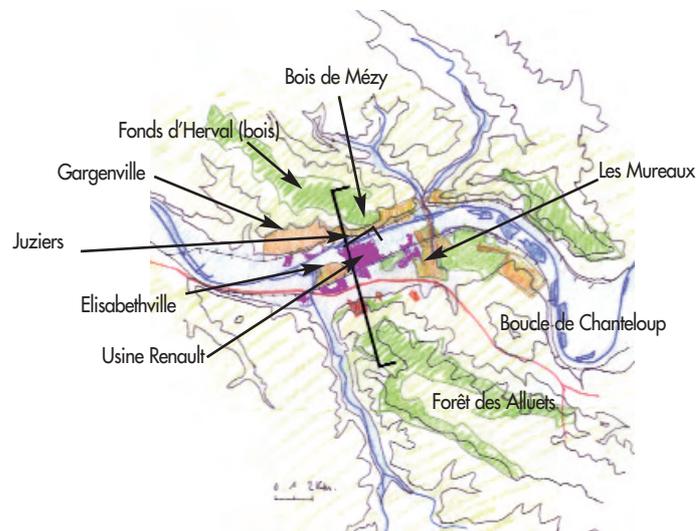
12. Gargenville (78) - Le site d'Elisabethville, au loin la cimenterie

La plaine alluviale est marquée principalement par l'industrie. Peugeot à Poissy (photo 10), EADS aux Mureaux, Renault à Flins, la cimenterie d'Elisabethville (photo 12), la raffinerie Elf à Gargenville, la centrale EDF à Porcheville, le port de Limay sont des exemples de grands sites industriels qui ponctuent la vallée. Il s'agit le plus souvent

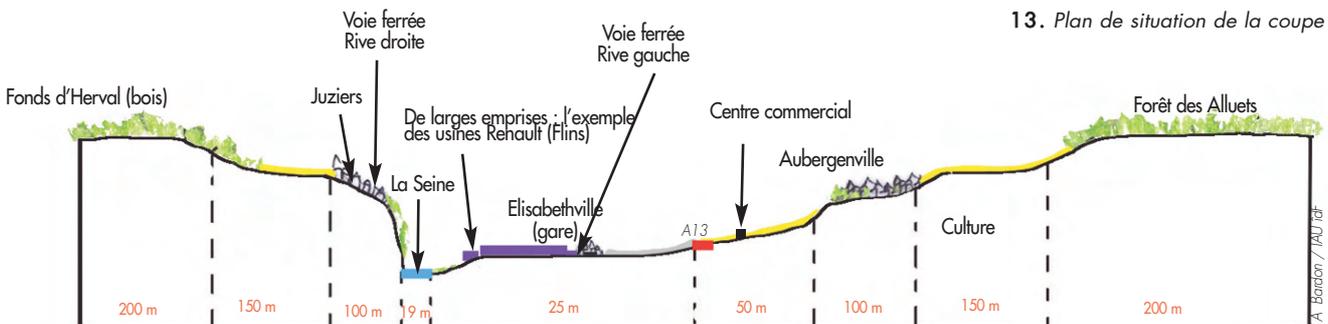
de grosses emprises bien identifiées et dont les limites sont visibles. Mais de nombreuses activités industrielles, artisanales ou commerciales se développent parallèlement dans la vallée de manière anarchique, empêchant de voir la Seine et d'y accéder. Le rapport des activités au fleuve fera l'objet du chapitre III de l'étude.

La plaine alluviale est occupée également par les infrastructures de transport installées au cours du temps : ancienne route royale de Paris à Rouen devenue D190 au nord de la Seine, nouvelle route nationale devenue D113 au sud, voies ferrées Paris-Mantes (vers Rouen) sur chaque rive implantées à la fin du 19^e siècle, puis A13, première autoroute française, sur la rive gauche.

La coupe ci-après, placée au niveau des usines Renault de Flins, montre ce fond de vallée occupé par de grandes emprises industrielles, des entrepôts, des activités dispersées, et donc caractérisé par un étalement urbain important.



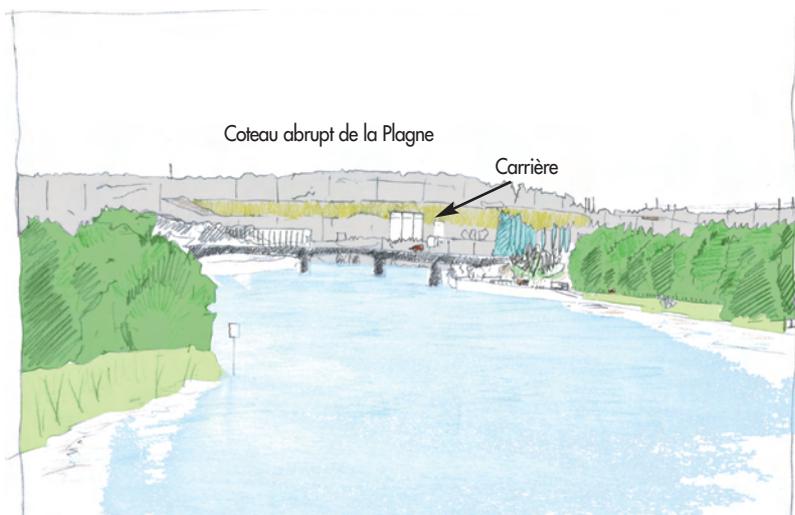
13. Plan de situation de la coupe



14. La coupe montre l'ampleur du fond de vallée, et la différence entre les coteaux de chaque rive ; cette configuration de la géographie est à l'origine de l'implantation humaine différente de chaque côté.

2.2. Les coteaux

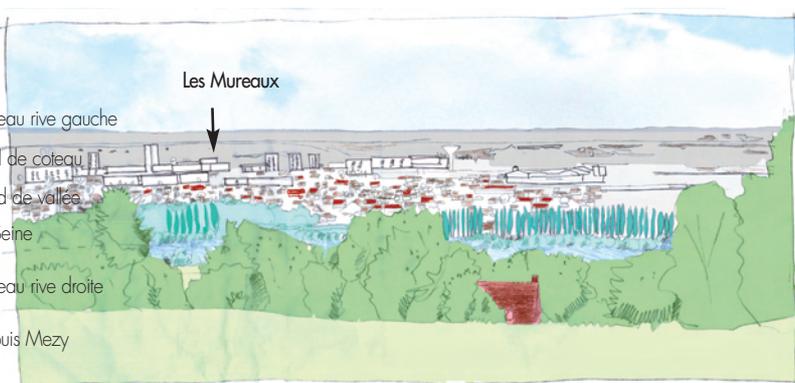
Au delà du lit principal et de la plaine alluviale, les coteaux, perceptibles en tous points, structurent totalement le territoire de la Seine Aval. Parfois très escarpés, ils offrent une diversité de situations et d'ambiances. Les coteaux sont mités, habités, agricoles, forestiers, campagnards... Ils représentent toute une richesse qu'il convient de préserver et de révéler, et sur laquelle s'appuyer dans les projets d'aménagements. Un des enjeux est de créer des échappées visuelles sur les coteaux depuis les villes, comme c'est le cas à Mantes-la-Jolie. Trop souvent, l'implantation des constructions bloque la vue sur le grand paysage.



15. Vue vers l'est et le coteau de la rive gauche depuis l'île de Limay

A. Bardon / IAU IdF

Souvent boisés, notamment en rebord du plateau du Vexin au nord, ils sont également bâtis de villages perchés, comme Bouaffle, Hardricourt, ou encore Juziers (représenté sur la coupe 14). Les coteaux sont souvent mités par le développement pavillonnaire des villages, et ce mitage est perceptible de loin. A d'autres endroits, les coteaux sont préservés, notamment autour de la boucle de Moisson, connue pour ses éperons crayeux naturels, comme le montre le croquis du belvédère au dessus de la Roche Guyon (cf croquis 3 p. 11 et la photo 17).



16. Vue sur la vallée de la Seine depuis la rive droite (Mézy), organisation en différents plans

A. Bardon / IAU IdF

Aux yeux des usagers de la Seine Aval (habitants, travailleurs, touristes, randonneurs...), les coteaux tournent et se retournent, paraissent tout près ou au contraire très loin. Ils participent ainsi à la mise en scène de la vallée et entretiennent son côté majestueux. Le croquis 15 montre que le coteau fait face au fond de vallée (ici depuis l'île de Limay).

Les coteaux permettent de prendre de la hauteur, de s'échapper de la vallée et de voir au loin. Le croquis de la vue sur la vallée de la Seine et sur Les Mureaux depuis Mézy sur la rive droite en témoigne, avec ces différents plans d'horizons, qui créent une profondeur.

Ainsi, les coteaux offrent une ligne d'horizon et des perspectives qui mettent en valeur le paysage.



17. Vétheuil, fresque place de la mairie

Ph. Montillet / IAU IdF

2.3. Les plateaux et les buttes

Au delà des coteaux, s'étendent de vastes plateaux céréaliers sur lesquels se sont installés de nombreux villages ruraux.

La présente étude «Déclinaison des enjeux Fleuve du SDRIF en Seine Aval» est centrée sur la vallée de la Seine ; les plateaux n'offrant pas de vue particulière sur la vallée, ils ne sont pas étudiés ici.

En revanche, ces plateaux sont souvent surplombés de **buttes qui représentent de formidables points de vue sur les grands paysages** : d'abord sur le relief de la vallée mais bien plus loin encore, notamment vers les Hauts-de-Seine et Paris.

La butte de l'Hautil

Elle offre des vues lointaines exceptionnelles, notamment sur la forêt de Saint-Germain, La Défense, le Mont Valérien.

Entre les coteaux nord et sud, la butte-témoin⁽³⁾ de Marsinval

Depuis la boucle de Chanteloup, le coteau de la rive gauche de la vallée de la Seine apparaît au loin derrière la butte de Marsinval. A l'inverse, depuis le coteau de la rive gauche, à l'entrée Est d'Ecquevilly, l'A13 est perceptible avec derrière la butte de Marsinval et encore plus loin le coteau de la rive droite de la Seine.

La présence de cette butte participe à la beauté du territoire de la Seine Aval et est un repère dans le grand paysage. Les différents horizons apparaissent avec des lumières différentes, comme le montrent les photos.

(3) Une butte est une forme du relief érigée et isolée. Une butte-témoin est une butte dégagée en avant d'un plateau et "témoin" d'une ancienne extension de ce plateau.



18. Deux horizons depuis la boucle de Chanteloup : la butte de Marsinval puis le coteau sud de la vallée de la Seine



19. Deux horizons depuis Ecquevilly : la butte de Marsinval puis le coteau nord de la vallée de la Seine

2.4. Les autres vallées constituant le relief de la Seine Aval

Plusieurs vallées participent aussi à identifier le territoire de Seine Aval leur rôle ne doit pas être négligé.

Tout d'abord l'Oise, qui prend sa source en Belgique et se jette dans la Seine à Conflans-Sainte-Honorine, parcourt 2,5 kilomètres dans le département des Yvelines, entre les communes de Maurecourt et de Conflans-Sainte-Honorine. L'Oise forme la limite du périmètre de l'étude.

D'autres vallées de rivières perpendiculaires à la Seine apparaissent sur la carte du relief. Leur présence complexifie le relief de la vallée en créant une diversité de paysages et de situations géographiques (par rapport à la lumière, à la hauteur...). Ces nombreuses petites rivières affluents de la Seine irriguent le département des Yvelines avant de rejoindre la Seine directement ou non.

D'une part, sur la rive droite, la Montcient et l'Aubette de Meulan, dont les cours se trouvent entièrement dans le Parc Naturel Régional du Vexin, se rejoignent à Hardricourt juste avant de déboucher dans la Seine. La fin du parcours de la Montcient est busée (cf partie IV.A).

Par ailleurs, tout a fait à l'ouest du territoire étudié, l'Epte, dont le paysage a inspiré plusieurs peintres impressionnistes,

notamment Monet qui en détourna un bras pour y aménager un jardin aquatique (le célèbre étang aux nénuphars), marque la limite avec le département de l'Eure et plus largement entre l'Île-de-France et la Normandie. Sa situation géographique a marqué profondément son histoire au Moyen Âge avec la construction de toute une série de places fortes sur chacune de ses rives. La vallée de l'Epte offre des promenades très agréables.

Enfin, au sud de la Seine, sur la rive gauche, la Mauldre se jette dans la Seine à Epône, vers la pointe amont de l'île de Rangipont. Le cours de la Mauldre, orienté sud-nord, reçoit 25 petits affluents. Cette vallée est particulièrement polluée, notamment par l'urbanisation et l'industrie. Cette pollution s'explique aussi par la fonction de la rivière d'exutoire des eaux de ruissellement et des eaux rejetées par les nombreuses stations d'épuration dès l'amont de la rivière. En outre, la Mauldre est sujette à des crues rapides. Les dernières inondations notables remontent à mars 1993 et janvier 2000. La crue historique, servant de référence, est celle de 1966. La confluence des vallées de La Mauldre et de la Seine est un site étudié dans le document (cf partie II.A).



20. Il y a les coteaux de la Seine et les coteaux perpendiculaires des autres vallées ; ici, coteau de la Mauldre.

A. Barbon / AU 101



21. La vallée de la Mauldre depuis les hauteurs d'Epône

A. Bardon / IAU TdF

Egalement sur la rive gauche, la Vaucouleurs gagne la Seine au niveau de Mantes. Le nom de "Vaucouleurs" signifie "val coloré". Malgré la brièveté de son cours, celle-ci est sujette à des crues subites liées aux orages, suivies de décrues tout aussi rapides, qui la font parfois comparer à un torrent de montagne, et qui sont susceptibles de causer des dégâts importants dans la partie basse de son cours fortement urbanisée. (Les dernières crues notables sont intervenues en mars 1989, décembre 2000 et mars 2001).

La Mauldre et la Vaucouleurs présentent des ambiances champêtres, mais aussi des problèmes de mitage à l'approche de la confluence avec la Seine.



22. La vallée de la Vaucouleurs à Breuil-Bois-Robert

A. Bardon / IAU TdF

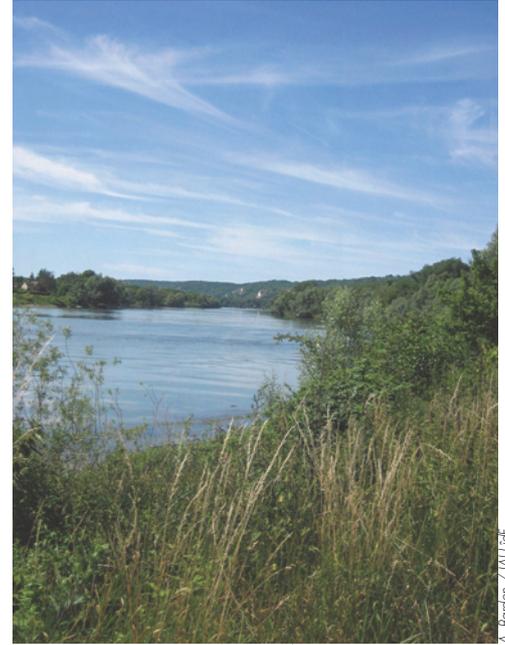
Outre ces différentes rivières, la carte du relief (cf carte 3 p. 16) montre que de nombreux talwegs⁽⁴⁾ rythment la vallée. Les talwegs sont en grande majorité modelés par l'érosion fluviale et fréquemment occupés par le réseau hydrographique, mais pas systématiquement. Le talweg de Gargenville - Juziers notamment, (cf partie I.A) n'est pas occupé par un cours d'eau. Néanmoins, tout comme les vallées adjacentes, les talwegs apportent d'autres situations géographiques et impliquent une diversité des paysages de la vallée de la Seine.

(4) Talweg signifie littéralement «chemin de la vallée» en allemand. Il est équivalent de l'expression «ligne de collecte des eaux» et s'oppose à la ligne de crête. C'est une ligne formée par les points les plus bas des profils en travers successifs d'une vallée ; c'est donc le creux de la vallée, expression qui peut lui être substituée. (Les mots de la géographie, dictionnaire critique, Roger Brunet).



23. Le hameau de Hannecourt (commune de Gargenville) et le coteau de la rive gauche au loin

A. Bardon / IAU tdf



24. La Seine à Vétheuil

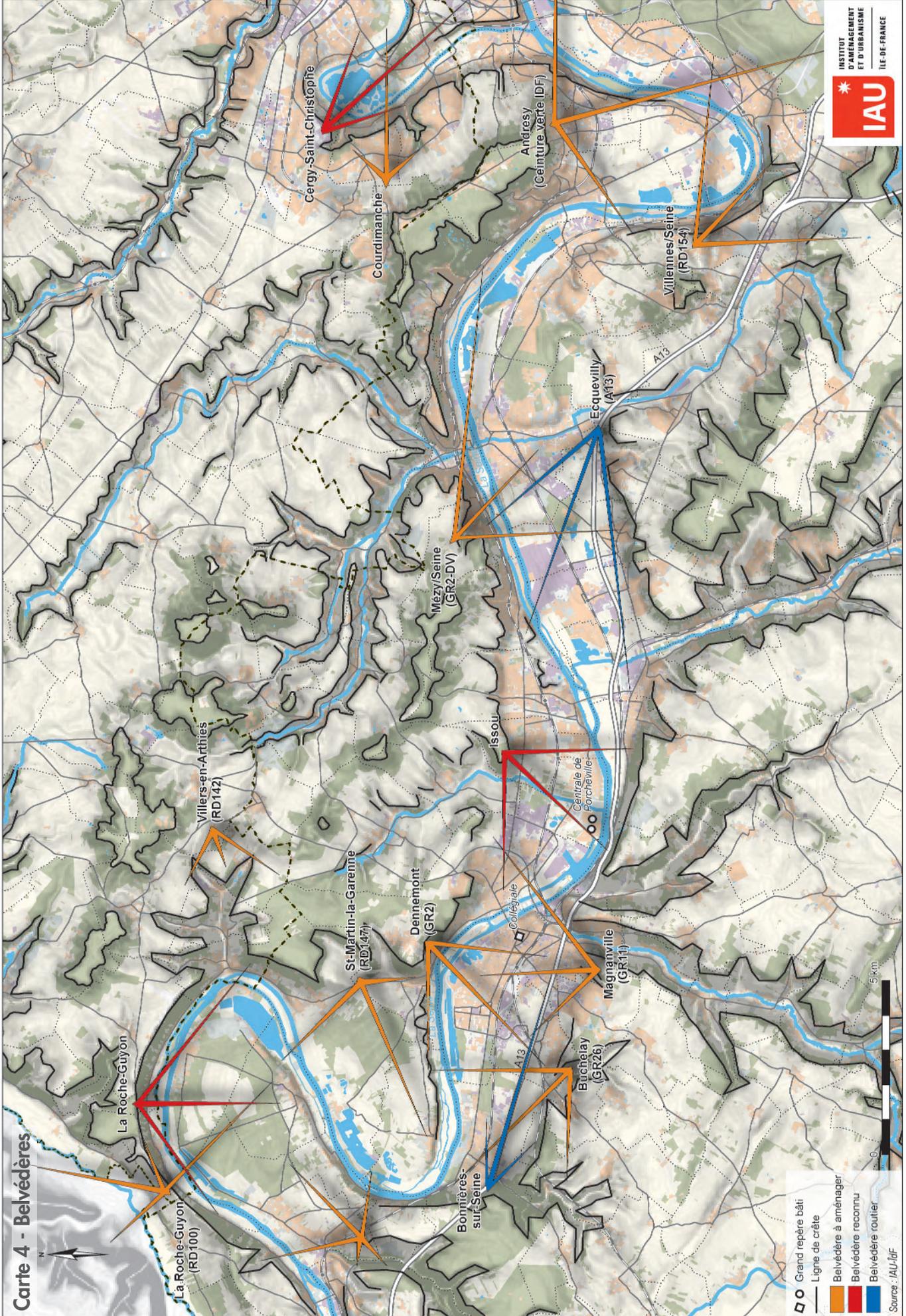
A. Bardon / IAU tdf



25. Vue sur la vallée très verte de la Seine depuis Vaux-sur-Seine

A. Bardon / IAU tdf

Carte 4 - Belvédères



- Grand repère bâti
- Ligne de crête
- Belvédère à aménager
- Belvédère reconnu
- Belvédère routier

Source : IAU-IdF

3. Les belvédères et les points de vue (cf carte 4)

Le relief puissant précédemment décrit est ou pourrait être mis en valeur grâce aux nombreux points de vue omniprésents tout au long de la vallée.

Comme l'indique la légende de la carte 4, différents types de belvédères ont été répertoriés :

- les belvédères reconnus,
- les belvédères à aménager,
- les belvédères routiers.

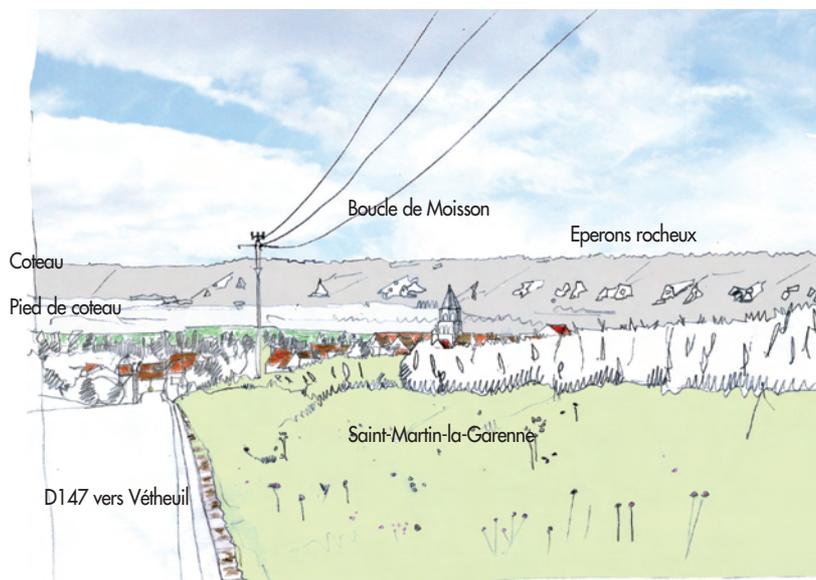
Les belvédères reconnus sont les grands points de vue repérés sur les cartes touristiques et souvent aménagés sur le terrain. Les belvédères à aménager sont des lieux depuis lesquels des sites intéressants sont visibles, et qui pourraient être signalés au public.

Enfin, certains points de vue ne sont pas liés directement au relief : il existe en effet des vues spectaculaires depuis les routes, notamment depuis l'A13 au pied de la falaise de Guerville. D'une manière générale, l'A13, route « belvédère » donne à voir la vallée industrielle.

La liste des belvédères repérés sur la carte est loin d'être exhaustive. Par exemple, même si le célèbre belvédère de La Roche Guyon a été repéré, l'ensemble du pourtour de la boucle de Moisson permet de voir au loin. De la même manière, l'ensemble **des crêtes**, repéré par un trait gris sur la carte, notamment entre Mézy et Andrésy, **offre des vues** : dès que l'on prend de la hauteur, des morceaux de la vallée ou la vallée dans son ensemble et les coteaux d'en face apparaissent au regard.

Outre les coteaux, la plaine alluviale et la Seine elle-même sont des lieux ouverts qui permettent au regard de s'évader loin, de la même manière que les ponts et les îles longues et fines, qui offrent des vues sur les deux rives et dans l'axe du fleuve.

La Seine est le premier espace ouvert d'Île-de-France au sens d'un espace offrant un recul suffisant pour atteindre un horizon constitué.



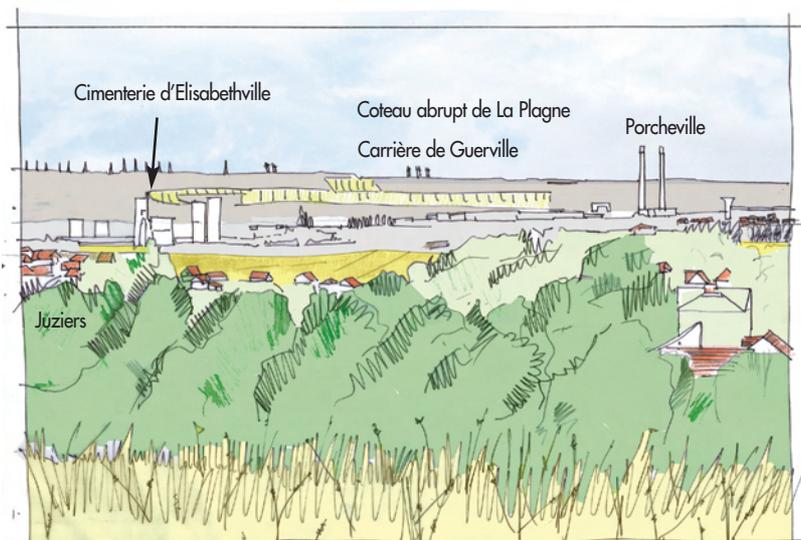
26. Vue sur la boucle de Moisson depuis un belvédère routier non aménagé



27. Arbre repère accompagnant le belvédère de La Roche Guyon



28. Au loin, vue sur La Défense depuis les hauteurs de la boucle de Chanteloup



29. La Seine industrielle vue depuis les hauteurs de Juziers, de grands repères

A. Bardon / IAU tdf

Les points de repère

L'intérêt d'un belvédère repose sur l'aménagement du site lui-même mais également sur la vue offerte depuis ce site. Tout le long du territoire, de grands repères sont visibles de loin, par exemple La Défense, vue notamment depuis le haut de la boucle de Chanteloup. Tout projet d'aménagement doit tenir compte du fait que c'est un site vu. Les **bâtiments industriels** sont également des repères qui ponctuent la vallée (cf croquis 29).

Le paysage est une apparence et une représentation : un arrangement d'objets visibles perçu par un sujet à travers ses propres filtres, ses propres humeurs, ses propres fins : «Si un tel assemblage d'arbres, de montagnes, d'eaux et de maisons que nous appelons un paysage est beau, ce n'est pas par lui-même, mais par moi» (Baudelaire, Curiosités esthétiques)^[5].

Les belvédères donnent à voir un paysage que l'on a voulu valoriser. Au cours du temps, le paysage de la Seine Aval a été représenté et mis en valeur au travers d'œuvres diverses : les gravures anciennes mettent en avant les bords de Seine et les activités autour du fleuve. Les peintres impressionnistes ont été considérablement inspirés par la Seine, le ciel et leurs reflets, par les loisirs offerts par le fleuve : on voit sur leurs tableaux des voiliers, des baigneurs. Plus tard, les néo-impressionnistes ont représenté les premiers ouvrages d'art (ponts) et les premiers bâtiments industriels, notamment les cheminées des usines.

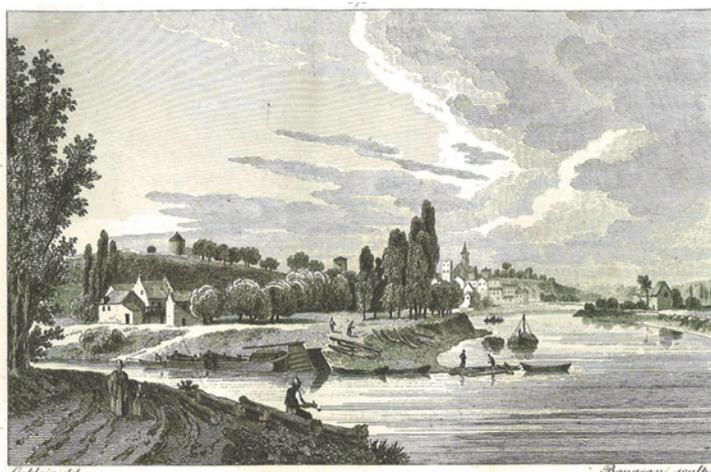


30. Porcheville



31. Ancien pont de Mantes

A. Bardon / IAU tdf



32. Confluent de l'Oise et de la Seine sous Conflans S.^{te} Benigne.

A Paris, chez Osterval & Fainé, Éditeurs, Rue Pavée S.^{te} André des Arts 375.
Suite au Voyage Pittoresque de France chez le même.

Collection part. cal. été

De tout temps, les vues des bords de Seine et des coteaux au dernier plan ont enthousiasmé les personnes fréquentant le territoire.

[5] Cité dans Roger Brunet, Les mots de la géographie

4. Quelques enjeux à l'échelle des grands paysages

Une réflexion autour de certaines problématiques semble indispensable et sera menée dans l'étude :

- Les forêts ne sont pas protégées et/ou sont morcelées comme le bois de Verneuil ou encore le bois de Mézy et le fond d'Herval (au-dessus de Juziers) ;
- Les entités agricoles urbaines et péri-urbaines sont fragiles car entourées par les espaces urbains qui s'étendent, et donc plus difficilement accessibles par les agriculteurs ;
- Les sites de confluences et les bords de Seine, les berges des petites vallées sont des espaces à mettre en valeur, souvent fragilisés ;
- L'accès aux berges est souvent difficile, à cause d'impasses, de grillages, de l'autoroute, des voies ferrées... ;
- Le fond de vallée est large mais encombré, ce qui fait perdre la perception des lieux, le fil conducteur de la Seine et de ses coteaux ;
- Certains espaces en friche n'ont plus de vocation bien définie (mutation) ; la question de leur gestion se pose ;
- L'implantation du bâti ne permet pas toujours d'avoir des échappées visuelles sur les paysages de la vallée et sur les coteaux (photos 33 et 34) ;
- Il manque une signalétique adaptée concernant les repères du patrimoine et du paysage, pour créer une unité et renforcer l'identité du territoire.

Outre ces problématiques sur des espaces précis, de grandes questions se posent : quelle composition d'ensemble cherche-t-on pour ce territoire ? Quel paysage construire ? Sur quelles armatures s'appuyer ?



33. Impasse et vue bouchée à Aubergenville

A. Bardou / IAU Jcf



34. Carrières-sous-Poissy : lotissement totalement fermé sur lui-même ; la Seine est juste derrière !

A. Bardou / IAU Jcf



35. Exemple de panneau signalétique

A. Bardou / IAU Jcf



36. Juziers, sur les pentes du coteau de la rive droite

A. Bardou / IAU Jcf

Conclusion

Le fleuve offre un espace de recul et de représentation. Certains saisissent cette opportunité et s'implantent de manière à voir, à être vus, mais aussi à profiter du fleuve notamment pour son potentiel récréatif, et cela depuis toujours.

D'autres éléments, aussi bien des quartiers d'habitat que des industries, tournent le dos au fleuve pour des raisons diverses (inondation, urbanisation non réfléchie) et ne profitent pas des nombreux avantages qu'il offre. Les accès à la Seine sont dans ce cas difficiles.

A l'échelle du fleuve lui-même, du point de vue du paysage, les grands objectifs déclinés tout au long de l'étude sont :

- de créer des façades urbaines qui ne soient pas un mur coupant du fleuve les tissus urbains en recul par rapport à la Seine,
- de valoriser les espaces naturels attenants au fleuve,
- maintenir et renforcer les continuités naturelles.

Ces objectifs visent à réorganiser l'ensemble du territoire autour du fleuve.



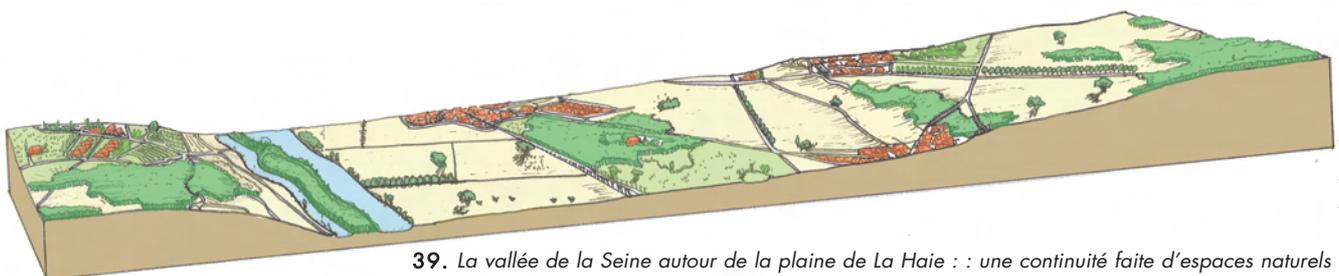
37. La Seine à Vétheuil

A. Bardon / IAU tiff



38. Vue sur la vallée de La Seine depuis Vaux-sur-Seine : une continuité naturelle

A. Bardon / IAU tiff



39. La vallée de la Seine autour de la plaine de La Haie : : une continuité faite d'espaces naturels

A. Bardon / IAU tiff

B. Le patrimoine de la vallée de la Seine Aval

Le patrimoine bâti⁽⁶⁾ du secteur Seine Aval est le produit de la géographie et de l'histoire qui ont, l'une et l'autre, laissé des traces. Il en est aussi le reflet mais le patrimoine est également l'intercesseur d'usages, de savoir-faire et d'une certaine mémoire collective. Ainsi, il participe pleinement à l'identité du territoire, identité qui a largement évolué au cours des époques.

Le terme *patrimoine* recouvre désormais un champ très vaste. Il ne peut être limité comme souvent auparavant aux édifices protégés (MH) et aux servitudes de leurs abords. Il concerne tous les sujets, toutes les époques y compris le patrimoine moderne (hôtel de ville de Poissy de 1937, la Villa Savoye de Le Corbusier, la Villa Poiret de Mallet-Stevens route d'Apremont à Mézy, ou l'église d'Elisabethville) et le patrimoine industriel. Ce patrimoine souvent vernaculaire plus que d'exception est aussi celui des témoignages de vie et de savoir-faire.



40. Clachaloz, hameau de Gommecourt, une des plus anciennes maisons rurales d'Ile-de-France

Le patrimoine doit s'entendre au sens large et actuel du terme, c'est à dire à la fois des éléments individualisés (des bâtiments, des équipements...) et des ensembles, des tissus constitués, des formes et des trames urbaines caractéristiques. Il s'agit de "composer avec"

les uns et les autres, plutôt que de poursuivre la politique de table rase⁽⁷⁾ ou de seule conservation qui était souvent la règle par le passé et qui l'est encore parfois en matière de monuments historiques protégés⁽⁸⁾. Ainsi la connaissance et le diagnostic patrimonial reposant notamment sur un inventaire⁽⁹⁾, sont au cœur de toute démarche d'aménagement du territoire. Le patrimoine bâti n'est pas le fruit du hasard mais celui d'un espace ordonné, ayant ses particularités. Certaines sont structurelles, d'autres conjoncturelles, mais, les unes comme les autres marquent l'espace de leur empreinte. Le patrimoine bâti a évolué selon les époques et les échelles spatiales par rapport auxquelles on se place. Les contingences ont joué un grand rôle et continuent de le faire. Il y a des temps divers qui parfois se chevauchent ou se succèdent. Il faut savoir replacer la Seine dans des contextes qui évoluent créant autant de strates de patrimoine.

La période actuelle de renouveau de ce territoire après la phase de désindustrialisation, apparaît donc comme un temps parmi d'autres plus que comme une rupture. Ainsi, comprendre les évolutions du passé, les changements d'usages et de modes d'occupation des sols, permettra de donner des clefs pour la période actuelle.



41. Usine en déshérence - Les Mureaux

(6) Nous ne traitons ici que du patrimoine bâti, laissant de côté le patrimoine immatériel (les métiers) et le patrimoine mobilier et notamment tout ce qui concerne les différents types de bateaux (par exemple : bateaux lavoirs, bateaux-moulins... qui ont accompagné les activités humaines).

(7) Cette dernière, si elle est parfois voulue comme à Poissy dont tout le centre ancien a disparu dans les années 1970, peut aussi être le fruit des conflits comme pour le vieux Mantes dont le pont représentait un objectif stratégique.

(8) Le secteur Seine Aval est riche de monuments protégés (classés ou inscrits) au titre de la loi de 1913. Si parmi ceux-ci de nombreux sont classiques comme les églises et les châteaux il y a des éléments tout à fait originaux, comme l'église troglodytique de Haute-Isle creusée dans la falaise calcaire.

(9) Les travaux du Service Régional de l'Inventaire (SRI) sont sur ce point très importants. Déjà plusieurs communes ou secteurs bénéficient d'un inventaire exhaustif : Poissy (2003), Conflans-Sainte-Honorine et la confluence (2005), Andrésy, Chanteloup-les-Vignes et Maurecourt (2008).

Le patrimoine est intrinsèquement lié au rapport qu'ont eu les hommes avec le territoire et l'espace, comment ils les ont occupés et adaptés à leurs besoins à mesure que ceux-ci évoluaient. Ainsi, **afin de maintenir son unité et son identité et de faire évoluer ce territoire au moment où il est en pleine mutation socio-économique, le patrimoine est un élément à prendre en compte dans l'aménagement.** Le patrimoine bâti, c'est à dire *l'existant* et le visible⁽¹⁰⁾, est un vecteur de développement par l'attractivité qu'il donne au territoire et un vecteur de lien social, en renforçant son identité qui donne à chacun, habitant ou personne de passage, les repères qui lui manquent...

1. Approche historique des différentes typologies d'implantation par rapport au fleuve

Le rapport à la Seine a été différent selon les époques mais toujours animé et partagé entre attirance et rejet (ou crainte). En effet, si l'eau apporte la vie, elle est aussi source de désagréments voire de dangers. L'occupation du sol reflète cette perpétuelle dialectique liée aux choix de chaque époque. Elle a laissé des traces qui sont d'autant plus intéressantes lorsqu'on les prend en compte, non pas pour elles-mêmes (démarche conservatoire) mais par rapport à l'aménagement actuel et aux projets de développement du territoire.



42. La plaine alluviale n'était pas exempte d'activités, les grandes fermes de production y trouvaient leur place

Le secteur de la vallée de la Seine Aval est le reflet de cette évolution qui a fait voir le fleuve successivement comme hostile, fertile et maintenant comme une composante utile. Cette évolution doit être étudiée non seulement par rapport au temps mais aussi par rapport à une approche spatiale. La Seine, en effet, joue un rôle à l'échelle locale, à celle de la métropole et enfin à

l'échelle, plus large, de son bassin. C'est par rapport à ces espaces de référence qui continuent à être pertinents, que le patrimoine doit être observé dans ses évolutions comme dans ses permanences d'autant que, souvent, il y a contradiction d'usages entre les échelles. Tel est le cas à notre époque moderne où les usages se multiplient dans un espace qui, lui, demeure stable... Le partage que l'on peut observer dans les siècles passés ne se fait plus aussi aisément. Pour expliquer les conflits d'usage actuels il est nécessaire de voir comment les usages se sont progressivement mis en place à chacune des échelles spatiales, au point, actuellement, de se superposer et parfois de se concurrencer.

1.1. Les implantations à l'échelle du bassin

Si la Seine apparaît comme le fleuve francilien en traversant la région d'est en ouest sur plus de cent kilomètres, elle ne peut être limitée à cette dimension. Son embouchure sur la mer, ses dimensions (largeur, débit...) ont joué et jouent un rôle important dans la manière dont les hommes l'ont aménagée, dont l'espace a été structuré.

À l'échelle de son bassin, même limitée dans le cadre de cette étude à sa portion ouest (de Paris à la Manche), la Seine présente à la fois une coupure nord sud et une ouverture. Coupure que les hommes ont toujours dû franchir⁽¹¹⁾ ; ouverture vers l'extérieur qui a porté ses fruits comme ses malheurs. Les deux ont eu une grande importance dans l'occupation de l'espace. Elles ont laissé des traces dans le patrimoine.

PATRIMOINE ET HÉRITAGE DE LA SEINE "OUVERTURE VERS L'EXTÉRIEUR"

Que la Seine ait été depuis longtemps, au moins depuis le Haut Moyen Âge, route d'invasions n'est pas sans conséquence pour le patrimoine bâti et pour la manière dont se sont effectuées certaines installations humaines.

(10) Nous excluons du champ de cette étude le patrimoine archéologique.

(11) Il faut mentionner toutefois que jusqu'à la fin du 18^e siècle il y avait des possibilités, à certaines saisons, de franchissement à gué, complètement oubliées de nos jours... Il est difficile de savoir quel était leur impact.

Les nécessités de se défendre des invasions normandes se retrouvent encore dans le secteur le plus en aval du territoire. L'illustration la plus visible en est le donjon de La Roche-Guyon⁽¹²⁾ qui, placé sur son piton, a formé en aval de Mantes un point de défense. Lorsque les risques ont cessé, un village, ou plus exactement un petit bourg bénéficiant de la position de ville-frontière donnant la possibilité d'avoir un marché encore visible à travers la halle, s'est établi au pied. L'importance économique du lieu a fait qu'une résidence seigneuriale y trouve également sa place. La Roche-Guyon forme un des plus beaux ensembles patrimoniaux du secteur.

Les nécessités défensives expliquent aussi la croissance des villes, très tôt fortifiées et au rôle politico-administratif affirmé dès les premiers capétiens, **comme Meulan et Mantes**, l'une et l'autre comptant parmi les toutes premières à bénéficier de chartes de communes avant de devenir villes de bailliage puis chef lieu d'élection. Les deux pôles ont formé les premières centralités du secteur avec des fonctions urbaines. Leur patrimoine n'est sans doute plus actuellement le reflet de ce passé. Mantes a été très détruite durant la dernière guerre et seule sa collégiale et le quartier qui la prolonge à l'est permettent de comprendre l'ancienne ordonnance de la ville⁽¹³⁾. A Meulan, tout le quartier du fort avec notamment les vestiges des fortifications (bien que beaucoup plus tardives), sur l'île, est un des derniers témoins avec les châteaux de Béthemont et de Vaux qui mériteraient d'être mieux valorisés⁽¹⁴⁾.

Pour des raisons différentes ces deux villes ont eu aussi un rôle en ce qui concerne **le franchissement de la Seine afin de permettre les liaisons sud-nord** qui, elles aussi, se comprennent plus à l'échelle du bassin que de relations locales.

PATRIMOINE ET HÉRITAGE LIÉS AUX AXES DE CIRCULATION

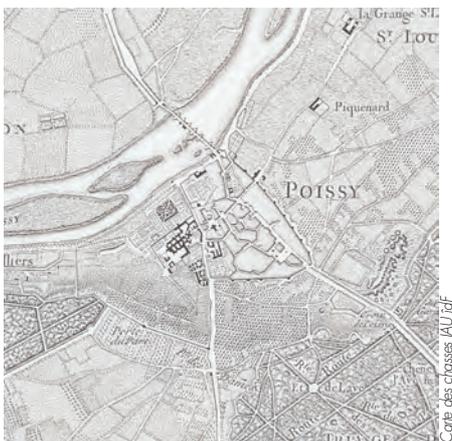
La nécessité de maintenir de grands axes de circulation nord-sud vitaux au commerce, a suscité des lieux de passage. Il s'agit d'axes majeurs, c'est à dire, dans le prolongement des voies romaines, des axes de ville à ville et non de village à village. Le rôle des villes-ponts se comprend en les replaçant entre Beauce et Vexin, entre Chartres et Beauvais, entre «Centre» et Picardie ou Flandres. **Ces villes-ponts en petit nombre se sont implantées dès le Moyen Âge.**



43. La Roche Guyon (95) - Le donjon qui protégeait des Normands est encore bien visible dans le paysage.



44. Gravure ancienne de Mantes, une des villes pont de Seine Aval (78)



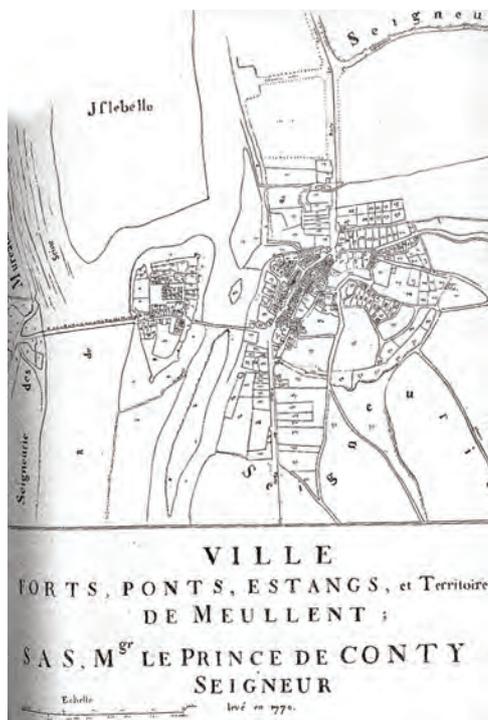
45. Poissy, une des rares villes-pont qui avait le rôle de défense de la vallée de la Seine || y

(12) Le piton de La Roche Guyon bénéficiait en outre de la présence à proximité de deux affluents de la Seine celui de l'Épte et celui de la Mauldre qui permettait en plus d'asseoir une vraie ligne de défense fortifiée cf Les châteaux normands... et les châteaux français qui leur font face, cf catalogue de l'exposition du Musée Archéologique départemental du Val-d'Oise, Guiry-en-vexin, 1996, notamment la carte de la page 61.

(13) Bien valorisé par la municipalité qui a établi un ensemble de panneaux d'information dans le vieux quartier.

(14) Ce quartier est distingué dans le dernier POS (révision approuvée le 22/06/98) pour l'intérêt de son bâti mais les destructions ont déjà été très nombreuses.

en a trois : Poissy, Meulan et Mantes. Leur implantation est intéressante. Ce ne sont dans aucun des cas des villes traversantes, (cf carte de Cassini, p. 44)⁽¹⁵⁾. Elles ne sont implantées que d'un côté du fleuve. Elles s'appuient en principe sur un jeu d'îles qui ont facilité le passage lorsque les techniques ne permettaient pas les arches importantes. Il faut noter que les fonctions urbaines et celles de passages, si elles coexistent, sont souvent plus parallèles que mêlées, ce qui compte dans la manière dont sont organisées les villes qui devaient composer entre les risques inhérents au fleuve et l'obligation de passage. Les plans anciens de Poissy et de Meulan montrent très clairement que les villes ne se situent ni sur les berges ou à proximité, ni dans l'axe des ponts qui suit celui des routes.



46. A Meulan, la ville s'est établie de manière décentrée par rapport au pont.

En matière de patrimoine, cela se traduit par des quartiers historiques qui sont assez identifiables. Les secteurs les plus anciens, là où ils subsistent, c'est à dire essentiellement à Meulan, sont situés à la fois en retrait de l'eau et du pont. L'occupation des berges autour des ponts correspond à des quartiers plus récents (19^e siècle) - liés sans doute aux berges maçonnées et aux barrages qui ont régulé les flux et diminué les risques. Ils ont bénéficié d'une composition urbaine plus ou moins ordonnée très différente de l'ancien

bourg aux rues sinueuses accrochées au relief. C'est le cas de Poissy avec son beau front de berge faisant suite au pont malheureusement démoli, et également le cas de Meulan avec, d'une part, la composition qui s'ordonne autour de la belle Mairie du mouvement communal qui forme décor pour le pont et d'autre part, les deux fronts de berge situés de part et d'autre du pont. Dans l'un et l'autre cas, les réaménagements devraient tenir compte de ces particularités laissées par l'histoire et qui contribuent à l'identité de ces lieux qui sont loin d'être "neutres"⁽¹⁶⁾.



47. Front de berge, Poissy (78)

Faut-il ajouter, car cela est important pour le patrimoine, que les ponts du fait de leur importance stratégique, ont été des cibles durant la dernière guerre. Ainsi, eux-mêmes ou leurs alentours ont subi des bombardements ou des démolitions. A Poissy et Mantes, les ponts anciens n'existent plus que sous forme de vestiges avec quelques piles et quelques arches. A Meulan, si une partie a été détruite, une autre subsiste et est assez bien mise en valeur depuis qu'un nouveau pont a rejeté plus loin l'essentiel de la circulation.

Ces villes-pont, par nature d'échange, ont créé des villes aux fonctions diversifiées : politique et administrative, (cf partie IV.A) ; économique et de marché ; artisanat et commerce, créatrice chacune d'un patrimoine spécifique qui contribue à leur identité avec un bâti ancien dense aux typologies très variées (maisons de bourg, hôtels de notables, maisons élémentaires, commerces, bâtiments publics...). Cette diversité doit être préservée dans la mesure du possible.

(15) Dans le cas où il y a un faubourg sur l'autre rive comme à Meulan (La Sangle) ou à Mantes, il ne s'agit pas d'une autre partie de la ville comme à Paris, mais d'un faubourg.

(16) En particulier comme par le passé une composition autour des nouveaux ponts (Meulan, Poissy et aussi Triel) pourrait rendre du sens urbain à ces équipements qui doivent se comprendre dans leur double échelle locale et régionale. A l'échelle locale il s'agit de "construire de la ville"... (cf partie IV.A).

A partir du 19^e siècle dans ces villes, la fonction liée aux échanges a été modifiée.



48. Ancien hôtel de notables à Mantes

Elle s'est élargie, notamment à la capitale, atteignable en moins d'une heure par le chemin de fer. Les villes ont connu une nouvelle croissance axée sur les activités et les villégiatures. Leur structure urbaine en a souvent été modifiée, avec des constructions beaucoup plus linéaires de manière à profiter de l'ouverture sur la Seine. Il s'agit en général de développements plus liés à de nouvelles fonctions (loisirs, habitat de villégiature...) qu'au rôle de passage. Les villes jusqu'alors relativement en ordre serré et groupé sont ainsi devenues des villes-rue. Meulan en est un bel exemple. Enfin, il convient de noter la différence entre les villes-ponts et les "villages bac". Ceux-ci



49. Les villégiatures étendent Meulan vers l'Est, avec des parcs allant jusqu'à la Seine (extrait de la carte 8 p 47).

découlent de la nécessité d'établir des circulations locales comme par exemple à Triel-sur-Seine, commune à cheval sur les deux rives, où le pont ne sera construit qu'au milieu du 19^e siècle⁽¹⁷⁾, (cf carte 6 p. 45 et 8 p. 47) dans le but de rejoindre le grand axe menant vers Paris pour faciliter l'écoulement des productions maraîchères vers la capitale... C'est toujours dans un but de desserte locale que les bacs existent

encore et continuent à être utilisés notamment pour rejoindre certaines des îles.

1.2. A l'échelle locale, la Seine a suscité une occupation du sol et un patrimoine aux nombreux paradoxes

A l'échelle locale le patrimoine est important mais sa nature est toute autre que celle évoquée plus haut. Deux points particuliers retiennent l'attention. Le premier concerne différentes activités qui ont laissé ou ont été créatrices de patrimoine bâti dont certains éléments demeurent présents. Le second se rapporte à la manière dont s'est produite l'occupation des sols qui explique encore de nos jours la trame des villes, villages et agglomérations et de leurs extensions dans l'espace.

LE FLEUVE A ÉTÉ NOURRICIER ET CRÉATEUR D'ACTIVITÉS DIRECTEMENT LIÉES À L'EAU

La Seine a également suscité des activités diverses. En effet, avant d'être industrialisé, ce secteur a été agricole, l'eau permettant d'irriguer les terres de qualité de la plaine alluviale.

Un des paradoxes du patrimoine bâti de ce secteur est qu'il est en grande partie induit par les activités rurales et agricoles.

On retrouve les principales typologies, celles liées aux exploitations et à l'habitation :

- les grandes fermes de production comme dans la plaine alluviale ;
- les petites fermes de subsistance dans les villages et les maisons élémentaires, notamment nombre de maisons de vigneron là où les coteaux ensoleillés permettaient la culture de la vigne, et donc le vin exporté ensuite grâce à la Seine... ;
- celles liées aux équipements et petit patrimoine : quelques beaux lavoirs notamment Vaux ou encore Gargenville/ Hanneucourt.

Ces édifices construits en moellons étaient, en principe, recouverts d'un enduit au plâtre (secteur de Triel, Vaux...) ou à la chaux (secteur ouest).

Ce patrimoine doit être préservé à travers les bâtiments qui subsistent mais aussi à

(17) Les ponts les plus récents ont suscité des développements urbains de nature différente de ceux des villes-ponts historiques. Le cas le plus exemplaire est celui du pont de Rangipont qui a entraîné la création d'une quasi ville-nouvelle sur la commune de Gargenville. Cet exemple est important car il peut servir de référence par rapport à ce qui peut se passer autour du nouveau pont de Triel.



50. Vétheuil - linéaire rue de Moutiers avec église

travers les ensembles, notamment des linéaires de maisons mitoyennes, ou les cours communes qui peuvent encore se trouver dans les cœurs anciens des communes.

Recommandations

Notons que les grandes fermes de bord de Seine ont pour la plupart disparu. Sans doute serait-il souhaitable de préserver les derniers témoins.



51. La ferme de La Haye au cœur de la plaine alluviale



52. Port aux foins, Mézy

Il faut noter que cette activité rurale a su aussi tirer partie du fleuve, par exemple lorsqu'il fallait transporter les productions. Le *Port aux foins* de Mézy y trouve sans doute

son origine. Mais ces petits ports⁽¹⁸⁾ ne suscitaient pas de réelles infrastructures pouvant devenir patrimoine. Il s'agissait plus de grèves à plan incliné et d'espaces utilisés pour la manutention ou le stockage temporaire. De nos jours, ce type de patrimoine lorsqu'il subsiste ressort donc plus de celui des espaces ouverts et de la toponymie que du bâti.

Si le sol permettait les cultures, à certains endroits le rôle du sous-sol ne doit pas être négligé. Certaines exploitations ont eu une certaine renommée, mais là aussi les traces patrimoniales ont presque toutes disparu. Le souvenir en subsiste plus que les bâtiments⁽¹⁹⁾. Le kaolin de la butte de Forvache a ainsi été à l'origine de la fabrique de porcelaine de Vaux-sur-Seine. Il y avait aussi des extractions de gypse comme à Port Maron à Triel. Ce patrimoine pré-industriel a quasiment entièrement disparu alors même qu'il eut par le passé un incontestable intérêt économique.

Le patrimoine lié aux activités locales issues directement de la Seine n'est quasiment plus visible si tant est qu'elles aient donné lieu à un patrimoine spécifique⁽²⁰⁾ au delà des pratiques comme la pêche au gord⁽²¹⁾, par exemple. Les textes anciens montrent qu'il y avait de nombreuses pêcheries qui ont disparu à Vaux et à Triel ou encore à Mantes comme en témoigne le souvenir d'une ancienne rue de la Pêcherie.

Quelques activités portuaires anciennes ont pu laisser des traces mais elles sont rares car les actuelles ont supplanté tout ce qui existait auparavant. Là aussi le souvenir existe souvent par la seule toponymie comme la rue du Port à Meulan. Le seul hameau ancien à vocation portuaire qui semble avoir subsisté dans sa situation, comme la Carte des Chasses du 18^e siècle le figure (cf carte 6 p. 45), est celui de Rangipont, extension fluviale de Gargenville. Le bâti est néanmoins beaucoup plus récent (fin 19^e et 20^e siècle).

(18) En plus de celui de Mézy deux autres ont été repérés à Vaux et à Triel, mais d'autres sans doute ont existé...

(19) Les traces des exploitations « minières » de Vaux, encore présentes il y a une vingtaine d'années, ont ainsi disparu.

(20) Structurellement on peut penser que le bâtiment des pêcheurs était du type bloc à terre dont la partie fonctionnelle avait pu être adaptée, par exemple par des séchoirs pour les filets ou le poisson, des bacs d'élevage... Une enquête fine de terrain s'imposerait...

(21) Filet retenu au fond de l'eau par des poteaux ou entre les arches d'un pont.



54. Les villages n'étaient pas reliés à la Seine, exemple de Mézières.

Il s'agit de villages dont l'activité est essentiellement agricole. Ils n'ont pas de lien avec le fleuve au point même que la plupart du temps ils n'y sont reliés par aucune route.

Sur la rive droite, dont le relief est plus accentué, la situation est différente. Les villages sont aussi ruraux, établis toujours sur les points hauts (Hardricourt, Mezy, Juziers...) mais plus proches de la Seine dont ne les séparent que la route Paris / Rouen et une bande de terre. Dans plusieurs cas il peut y avoir un hameau à vocation

fluviale, mais ce n'est jamais le village principal bien identifié notamment par son église en principe placée en point culminant⁽¹⁷⁾. A partir de la fin du 19^e siècle, les extensions ont été réalisées sur cette partie de la commune, avec des constructions à la fois le long de la route et pour certaines ouvertes vers le fleuve.

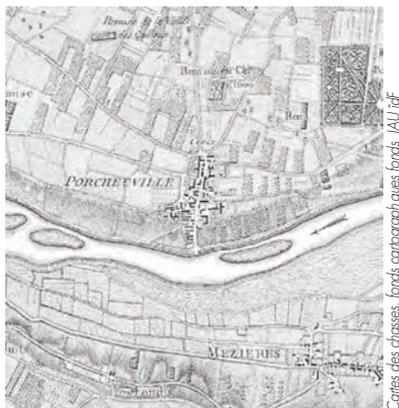
Le cœur ancien des bourgs, c'est à dire ce qui compose son patrimoine et lui confère son identité, est constitué d'un bâti rural traditionnel avec des typologies variées découlant des cultures pratiquées et allant donc jusqu'aux maisons de vigneron (rive droite, Aubergenville par exemple). Par rapport au bâti rural, une commune fait exception, celle d'Andrésy où, dès le 18^e siècle, il y a un important bâti, beaucoup plus résidentiel, constitué de maisons de campagne de riches parisiens⁽²³⁾. N'ayant pas subi le gros des extensions au début du 20^e siècle, ces cœurs de bourgs sont souvent assez bien préservés. Plusieurs communes ainsi concernées font partie du PNR du Vexin français.



55. Plan intendance d'Hardricourt, villagé placé sur un point haut

(17) Il y a toutefois une exception, l'église de Mézy.

Une exception de cette forme traditionnelle d'implantation est notable à travers deux villages, **Les Mureaux et Porcheville** qui ne sont pas établis en parallèle au fleuve et sur des points hauts mais perpendiculairement à celui-ci. Pour Les Mureaux cela peut s'expliquer par l'ancien axe nord-sud se dirigeant vers le pont de Meulan, mais ne le rejoignant pas, sans doute à cause des risques de crues. Porcheville, dans la plaine de la rive gauche, présente un axe nord-sud et s'ouvre sur le fleuve. Cette situation particulière serait due à la présence d'un gué permettant le passage de la Seine. Ainsi, l'implantation découlait d'une observation du sol et de ses possibilités tant en termes de risques que d'avantages. Cette manière de vivre avec le fleuve a duré tant que ni le temps, ni l'espace n'étaient comptés. Avec la révolution industrielle et ses nouveaux critères socio-économiques la situation allait évoluer.



56. Porcheville : une occupation des sols perpendiculaire à la Seine, une situation peu courante.

1.3. Occupation du sol liée à la révolution industrielle et au développement de l'agglomération

En matière de patrimoine bâti et d'occupation du sol, la révolution industrielle et le développement de l'agglomération se marquent de plusieurs manières dont on retiendra trois aspects : le développement des grandes infrastructures fluviales ; l'industrie et sa recherche de place et d'espaces adaptés à ses besoins ; le besoin de loisirs et de nature à proximité de la capitale. Ces trois activités, toutes gourmandes d'espace, vont s'installer dans un espace de quelques dizaines de kilomètres quitte à créer des déséquilibres.

LES GRANDES INFRASTRUCTURES FLUVIALES : BERGES, PORTS, ÉCLUSES

Le transport fluvial a été radicalement modifié au milieu du 19^e siècle avec d'une part l'arrivée de la motorisation et d'autre part la régulation du niveau d'eau par les barrages. Les conséquences patrimoniales ont été importantes. Un nouveau type de transport s'est développé sur la Seine, qui est devenue un enjeu national.

Les navires de plus en plus importants ont demandé de véritables infrastructures. Les berges ont été de plus en plus maçonnées, systématiquement en milieu urbain. Certaines infrastructures ont perdu leur intérêt. Ainsi, la machine à vapeur et les remorqueurs ont fait perdre aux chemins de halage, dont les servitudes publiques étaient plus que bi-séculaires, leur intérêt et, dès la fin du 19^e siècle, la question de leur statut se pose. Cette servitude sur l'espace public, empêchant de nouveaux usages, trouve de nombreux détracteurs qui invoquent la nécessité de pouvoir atteindre les rives.

Quant à la régularisation du fleuve, elle a aussi progressé et le réseau des écluses a évolué régulièrement avec les progrès de la technique. Ainsi, parmi elles, beaucoup n'ont plus qu'un rôle patrimonial comme celle des Mureaux ou celle de Carrières-sous-Poissy (Ile de la Dérivation). Ce patrimoine est pourtant peu valorisé.

L'élévation du tirant d'eau permet aussi à des navires de gros tonnage de remonter le fleuve et la Seine Aval joue un rôle de plus en plus important dans les importations notamment de matières premières alors que jusqu'au début de 19^e siècle il s'agissait essentiellement d'exporter, des grains ou du vin qui descendaient le cours de la Seine⁽²⁴⁾. Cela va de pair avec l'industrialisation de la vallée qui va désormais pouvoir bénéficier de nouvelles matières premières à transformer.

(23) Sur ce point cf Un belvédère en Yvelines, Andrésy, Chanteloup-les-Vignes, Maurecourt, Roselyne Bussière, Service régional de l'Inventaire, coll. Images du patrimoine, Paris, 2008.

(24) Il y avait jusqu'au 19^e siècle une assez grande différence entre la Seine Amont qui recevait des marchandises de toute la France via l'Yonne, le Loing la haute Seine et la Marne, et la Seine Aval dont les bateaux étaient surtout dirigés vers l'étranger, l'Angleterre notamment.



57. Sur cette carte de 1956, les principales emprises apparaissent bien.



58. Ancienne écluse de la dérivation à Carrières-sous-Poissy

L'INDUSTRIE

Dès le 19^e, l'agglomération cherche des terrains libres pour installer ses entreprises mais aussi pour trouver les matériaux dont elle a besoin pour se développer. Paysage et patrimoine vont en être profondément marqués. **Les usines vont s'installer en bord de Seine**, sur la plaine alluviale où jusqu'alors seule l'agriculture avait trouvé l'espace nécessaire aux exploitations de production. **La plaine alluviale devient également le réservoir de sable et de granulats au point de transformer les paysages** et de précipiter la fin de l'économie agricole (autour de Verneuil / Vernouillet en particulier).

La vraie explosion industrielle a commencé durant l'Entre-Deux-Guerres avec l'apparition de très vastes emprises intéressées par une desserte fluviale. Poissy et l'usine initialement

Ford, désormais PeugeotPSA, après avoir été SIMCA est le fleuron à l'est du secteur avec ses beaux bâtiments administratifs Années Trente. A l'ouest l'usine Renault de Flins en fait le pendant. D'autres usines jalonnent le territoire.

Le bord de Seine était apprécié car il permettait un double trafic : acheminement des matières premières et expédition des produits finis. La dernière grosse implantation répondant à cette démarche fut celle de EADS/Arianespace dont le quai d'embarquement permet de joindre Kourou (en Guyane) et son pas de tir. **La Seine était utile pour les différentes possibilités qu'elle offre en matière d'énergie** (Centrale Thermique de Porcheville) **ou de ressource en eau.** C'est ainsi que l'usine de Poissy a une capacité d'épuration des eaux équivalente à une ville de 250 000 habitants. De vraies installations portuaires correspondant aux nouveaux usages nés de l'industrialisation de la vallée⁽²⁵⁾, à l'instar de ce qui n'existait alors qu'à Paris, voient peu à peu le jour avec leurs équipements suscitant des emprises très variables selon les époques et les besoins.

Ces industries ne sont pas venues seulement chercher des espaces vacants mais aussi des **lieux spécifiques que seul le fleuve pouvait offrir pour des activités** qui ne peuvent trouver place ailleurs : ainsi le développement de la base d'hydravions aux Mureaux, seul bassin où il était possible d'évoluer. L'industrie aéronautique a continué à s'y développer.

Enfin, **il ne faut pas limiter les activités de la vallée de la Seine à la grosse industrie. L'industrie alimentaire y finit aussi une grande place.** Son installation fut même antérieure, notamment près des villes importantes : cas des industries alimentaires de Poissy et de Conflans-Sainte-Honorine.

Avec la **désindustrialisation de la vallée**, les grosses emprises n'ont désormais plus le même caractère et beaucoup de petites usines ont perdu leur raison d'être. **Se pose dorénavant le problème de la reconversion des bâtiments** dont certains, comme toujours en matière de patrimoine industriel, présentent un intérêt architectural. Les inventories permettraient de connaître ceux qui peuvent être reconvertis. Certains l'ont déjà été, comme l'usine Cacao Barry d'Hardricourt (photo 59), belle usine des

(25) La plus importante installation portuaire en Seine Aval est celle de Limay-Porcheville.

années trente, transformée en logements, l'entreprise ayant reconstruit des bâtiments de bureaux sur le terrain d'une ancienne villégiature pendant que la fabrication est partie sur d'autres sites.

Recommandations

Un inventaire des bâtiments industriels est à réaliser afin de pouvoir distinguer ceux qui nécessitent une préservation et ceux qui peuvent être détruits.

Par ailleurs, l'industrie demande de la main d'œuvre. Ainsi, de même que des usines se créent, **un patrimoine issu des besoins en logements voit le jour**. Il est loin d'être négligeable, car comme pour certaines usines, il est fait aussi appel à des architectes ou à des plans d'aménagement d'ensemble. **Cela se marque en termes de patrimoine de deux manières** : soit par la **création de lotissements organisés** avec leur lot d'équipements publics (église, école...) comme à Elisabethville (cf partie III.A) ; soit par la **création de pavillons** notamment dans la proximité des gares et stations. Ces pavillons qui correspondent à une époque de développement demandent à être étudiés et mieux connus afin d'être pris en compte à leur juste valeur (de témoignage et identitaire des lieux) dans les projets de requalification urbaine.

En matière de développement urbain, il convient de noter que **la ville en elle-même continue à avoir un rapport très particulier au fleuve**. Elle demeure en règle générale au bord du fleuve ou à côté, c'est-à-dire sans réelle relation si ce n'est pour quelques activités très circonscrites. C'est le cas de la plupart des villes. Ainsi, Les Mureaux (PLU arrêté du 22/09/2005) ou Verneuil, deux villes qui ont vu leur population se multiplier au moins par vingt, ont construit leurs **nouveaux quartiers sans aucune relation avec la Seine** : à Verneuil dans les bois, aux Mureaux dans l'ancienne plaine agricole en direction de l'autoroute (ou de l'ancienne route Paris-Caen du 18^e siècle). Les nouveaux quartiers de Meulan, dit du Paradis, n'auront qu'une relation indirecte en privilégiant l'aspect belvédère sur la vallée (et cela pour une partie seulement, l'autre étant tournée vers la campagne).



59. Usine Cacao Barry d'Hardricourt, reconverte en logements

LES ACTIVITÉS DE LOISIRS

La Seine a, dès l'Ancien Régime, connu des implantations résidentielles⁽²⁶⁾ s'apparentant à nos résidences secondaires. Les premières furent domaniales, c'est à dire composées d'une vaste demeure patricienne et de parcs et jardins dont les cartes anciennes rendent bien compte. Il faut noter qu'elles n'ont, en principe, qu'un rapport indirect avec le fleuve, en ce sens que leur façade est perpendiculaire à la Seine de même que le parc forme une terrasse parallèle avec ouverture vers la terre. A La Roche-Guyon, le potager est près du fleuve, et le château et son petit jardin d'agrément largement en retrait. Cette implantation s'explique dès lors qu'il fallait composer avec les caprices du fleuve et que les mentalités demeuraient avant tout terriennes. Ces propriétés en bord de Seine s'accompagnaient d'ailleurs habituellement de corps de ferme.

Il est délicat de généraliser sur les domaines et villégiatures de bord de Seine. L'étude de terrain montre qu'il y a des nuances importantes d'un secteur à l'autre qui découlent de la proximité de la capitale ou de Versailles d'une part et du relief d'autre part⁽²⁷⁾. **Il faut attendre le 19^e siècle et, notamment le**

(26) Il conviendrait d'en réaliser un inventaire historique établi sur la base des cartes anciennes, inventaire qu'il faudrait ensuite comparer avec la situation actuelle.

(27) Une étude par rive est nécessaire. La situation n'est pas la même dans le secteur Villennes-Médan-Vernouillet, ou dans celui qui s'étend entre Mezy et Juziers. Andrésy correspond aussi à un type bien particulier. Il faudrait analyser les différents types et leur succession aussi du point de vue sociologique. La Seine est d'abord découverte par l'aristocratie, puis la haute bourgeoisie des parlementaires et des commerçants du 18^e siècle, avant d'être ouverte à tous. Il faudrait toujours citer l'exception d'Andrésy où les demeures ont beaucoup plus que partout ailleurs joué avec le décor fluvial.

mouvement des grandes villégiatures, pour voir des constructions édifiées dans un rapport immédiat avec la Seine. Leur façade principale est tournée vers le fleuve. Le jardin va jusqu'à la rivière et se termine souvent par un appontement privé, un kiosque ou une pergola permettant de profiter directement des joies du fleuve (canotage, natation...). Par la suite, les villas plus humbles sur des parcelles plus petites, se sont inscrites dans le même mouvement, d'où le mitage qui peu à peu a créé un front bâti presque ininterrompu de Vaux à Juziers.

Ces villégiatures et ces villas plus modestes présentent, pour certaines, un véritable style. C'est à ce titre qu'elles doivent être identifiées et rattachées soit à des architectes de renom comme Théophile Bourgeois qui a travaillé dans le secteur Poissy, Médan, Villennes, Triel, soit à des maisons en série proposées sur catalogue par certains entrepreneurs. L'intérêt des unes comme des autres, dès lors qu'il s'agit d'ensemble, n'est plus à démontrer.



60. Poissy, villégiature construite par l'architecte Théophile Bourgeois

Entre temps, les Parisiens ont découvert les joies de l'eau. Nautisme, natation, voile sont à leur portée. **Le train a mis la plage au bout des derniers faubourgs parisiens.** Les premières plages apparaissent d'abord à Gennevilliers, puis dans la boucle de Chatou, puis dans celle de Poissy⁽²⁹⁾ - Médan Physiopolis et enfin aux alentours des Mureaux et de Flins. **Il y a une corrélation entre la poussée de l'industrialisation, le développement du chemin de fer et les activités de loisirs.** Les écrits du temps parlent de Normandie en Ile-de-France, Poissy est un avant goût de

Trouville⁽³⁰⁾, Vaux vante son lotissement sur l'île comme étant une nouvelle Venise... Villennes voit s'élever de très belles villégiatures affectionnant le style anglo-normand. Les noms sont évocateurs comme les plages de Paris à Elisabethville, qui préfigure déjà Paris-Plage du centre de l'agglomération. Mais dans certains cas, il faut composer avec les usages, l'arrivée de l'émissaire Nord de Paris (égouts) fera disparaître les loisirs de Gennevilliers qui se reporteront plus en aval, Bougival-Chatou d'abord, puis Villennes et Médan.



61. Médan, panneau directionnel indiquant Physiopolis

Si les formes d'occupation sont multiples, celles concernant les îles méritent un intérêt particulier.

Jusqu'alors, les îles, trop soumises aux aléas des crues, avaient quasi échappé aux constructions, à l'exception de cas très particuliers (Meulan, par exemple), ou n'étaient occupées que par des exploitations agricoles. **Dès la fin du 19^e siècle et le tout début du 20^e, elles furent loties à des fins de résidences de loisirs** c'est à dire initialement temporaires⁽³¹⁾. Celle du Platais devant Médan, abrite la première société de naturistes (Physiopolis), mettant en pratique dans ce lieu qui paraissait à l'époque complètement naturel les théories hygiénistes. Celle de Villennes est occupée par des résidences beaucoup plus cossues et régies en copropriété fermée ; celle de Migneaux, devant Poissy, par un habitat plus composite. Ces résidences partagent, dès l'origine, l'espace avec des installations sportives de différents ordres : soit des

[28] On note que le rez-de-chaussée ne comporte pas de pièces principales. Ces grandes demeures de bord d'eau prenaient en compte le risque "cru" mais étaient volontairement construites près des fleuves.

[29] cf Poissy, cité d'art, d'histoire et d'industrie, Sophie Cueille, Service régional de l'Inventaire, APPIF, Paris, 2003

[30] cf *Reflets de la Seine impressionniste*, catalogue d'exposition, Rueil-Malmaison, 2008.

[31] Ces îles n'avaient pas l'eau courante, ni électricité. Jusqu'au dernier quart du 20^e siècle il n'était pas question d'y avoir des résidences permanentes.

piscines et plages, soit des installations nautiques pour la pratique de la voile ou du canot avec les activités subséquentes comme les chantiers navals ou les guinguettes et autres restaurants de bord de l'eau. Tout cet ensemble est dans un état assez divers. La plupart des chantiers navals ont disparu⁽³²⁾ et n'ont laissé que des traces, certaines piscines ou équipements de loisirs sont encore en activité mais beaucoup ont été fermés laissant à l'abandon, leurs bâtiments des années trente (Platais, devant Médan). Beaucoup des lieux d'accueil sont à l'abandon, le nombre des touristes et

promeneurs s'étant raréfié depuis la fin des années 50 avant le renouveau actuel et la redécouverte d'une vallée de la Seine non exclusivement réservée à l'industrie. Mais les formes de tourisme ont changé et les Bases de Plein Air et de Loisirs (BPAL de Verneuil/Les Mureaux et celle de la Boucle de Moisson) sont une réponse à une demande qui s'est largement démocratisée par rapport au début du 20^e siècle.

(32) Demeurent les chantiers de maintenance, mais ceux de fabrication ont disparu, par exemple chantier naval Carré, installé en 1920, sur l'île de Migneaux (Poissy).

2. Enjeux du patrimoine bâti, vecteur d'aménagement

Au delà de l'approche historique, il est nécessaire de s'intéresser aussi aux enjeux actuels pour l'aménagement et les activités de l'ensemble du patrimoine légué par les siècles et les différents usagers.

2.1. Définir les objectifs

LES OBJECTIFS DÉCOULANT DES ÉVOLUTIONS GÉNÉRALES ET DES MUTATIONS ACTUELLES

Elles concernent essentiellement les centres-bourgs anciens et les extensions des communes.

- Les centres bourgs : le bâti ancien est devenu minoritaire d'où la question : quelle place lui donner pour l'identité des lieux (voire de l'Île-de-France) ? Comment «reconstruire la ville» tout en tenant compte de l'existant ?
- Les entrées de bourg et le problème des extensions. La logique linéaire du fleuve induit un développement du bâti parallèle au cours d'eau ou des voies de circulation qui deviennent les supports de l'aménagement.

Ainsi les premières urbanisations nouvelles sur la rive droite tendent à se constituer en longs rubans où les centres anciens perdent de leur visibilité ; où les distances s'allongent ; où les respirations inter-communales disparaissent. L'objectif est donc de préserver ces respirations et de créer ou maintenir des espaces ouverts entre les communes, en s'appuyant sur les continuités écologiques.

LES DÉFIS DU PATRIMOINE BÂTI DANS LE CADRE DE L'AMÉNAGEMENT DE SEINE AVAL



62. Opah des Deux Rives, médiathèque

Les pistes sont nombreuses pour faire du patrimoine un vecteur au service de la ville en mouvement et en perpétuelle recreation.

- Développer et densifier en tenant compte de l'existant pour renforcer les centralités.
- Composer dans les centres bourgs anciens avec le bâti traditionnel (formes, gabarits...) pour affirmer les identités nécessaires afin de renforcer l'attractivité.
- Recréer les rythmes entre espaces bâtis et espaces ouverts vers la Seine (perçées visuelles, cheminements) pour améliorer le cadre de vie et rendre la ville plus humaine.
- Composer avec les éléments plus que les conserver et recréer la hiérarchie du bâti dans les bourgs entre les entrées de bourgs (parcelle vaste avec construction au milieu, cf les villégiatures) et les centres-bourgs (mitoyenneté, compacité...).

COMMENT LA PRISE EN COMPTE DU PATRIMOINE BÂTI EXISTANT PEUT-ELLE JOUER POUR LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL ET L'IDENTITÉ LOCALE ?

- Développer et densifier en tenant compte de l'existant qui garde une fonction de repères. Les différents périmètres d'aménagement et les documents d'urbanisme, élaborés en commun entre les municipalités et les services de l'Etat, à savoir les Schémas de Cohérence Territorial (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) se voient assigner par l'article 1^{er} de la loi SRU du 13 décembre 2000⁽³³⁾ un objectif de sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti. Cette mesure doit prendre tout son sens dans un espace au potentiel si affirmé et si nécessaire à l'ensemble de l'Ile-de-France.
- Composer, dans les centres bourgs anciens, avec le bâti traditionnel, lui rendre son identité à défaut de son utilité initiale et réfléchir à sa refunctionalisation qui ne peut être uniquement « muséale » ni mémoriale...
- Se servir des éléments les plus représentatifs comme repères, signes ou symboles afin de donner du sens à la ville et être un lien social.

COMPOSER AVEC L'ESPACE, AVEC LES ESPACES ET LES ENSEMBLES

Autour des questions d'ensemble et des enjeux dégagés, s'intéresser à des espaces plus spécifiques :

- Quelle évolution des villages-rues confrontés à la pression urbaine et au fractionnement des grandes propriétés ? Que veut-on au final ?
- Comment intégrer les lotissements anciens à la logique urbaine de chaque commune, c'est à dire, comment "faire de la ville" ?
- Comment maintenir les respirations entre les bourgs ?
- Comment concilier la mixité des fonctions : habitat, emploi, activités, loisirs... par nature en perpétuelle évolution et le patrimoine plus statique ?

2.2. Agir

Pour mieux agir, d'abord mieux connaître le patrimoine :

- Nécessité d'un inventaire du bâti. Le pré-diagnostic montre le grand intérêt qu'il y aurait à se doter d'un inventaire du patrimoine des espaces bâtis le long du fleuve.
- Connaître pour faire évoluer l'existant. Le modèle du Visiaurif du Patrimoine du PNR du Vexin français pourrait être adapté au territoire de la Seine Aval dont plusieurs communes ont déjà été étudiées.

AGIR EN MATIÈRE DE TOURISME ET DE CULTURE

Créer des circuits mêlant culture et patrimoine autour des lieux de mémoire :

- Circuit culturel autour de la peinture comme cela a déjà été initié plus en amont, autour de Chatou avec la Maison Fournaise et la Maison Levenneur ; à Croissy autour des Impressionnistes...
- Circuit touristique autour de la lutte contre les Normands (Mantes, la Roche-Guyon).
- Circuit "vallée des Rois" : Philippe Auguste, Saint-Louis à Poissy, Charles V à la fois à Médan avec les fonts baptismaux de son baptême, et à Limay où il se rendait, Henri IV de Meulan à Rosny⁽³⁴⁾.
- Circuit des architectes : Théophile Bourgeois (villégiatures), et les Architectes modernes (Le Corbusier, Mallet-Stevens...).
- Circuit des Littérateurs, écrivains (Zola,...) et sculpteurs mais bien d'autres depuis La Rochefoucauld et Bignon en passant par Condorcet...

Mais aussi des thèmes plus liés aux activités : "les coteaux des vignobles", ou plus récents "sur les traces des chantiers navals" ou plus technique autour de la grosse industrie mécanique (aéronautique et automobile) sur le thème de la vallée de la découverte technique.

(33) La transposition de l'article 1 de la loi concernant les PLU art. L 123-1.7° du Code de l'urbanisme.

(34) A mettre en parallèle avec le label des « villes royales » des Yvelines, et bien évidemment un complément de Versailles.

Tout cela pourrait reposer sur un **Centre de médiation** ou d'interprétation du patrimoine matériel ou immatériel établi dans un ancien bâtiment ayant perdu sa vocation première (ancienne ferme ou ancienne usine par exemple) où seraient présentés l'histoire (plan d'intendance par exemple et gravure), les arts, les savoir-faire (de la pêche aux chantiers navals en passant par les différents types de bateaux de labeur ou de loisirs) ...

AGIR EN MATIÈRE DE SPORTS ET LOISIRS

Depuis un siècle voire un peu plus, les bords de la Seine ont amené le développement d'activités nautiques et de loisirs.

A l'origine, ce furent des pontons et embarcadères particuliers installés au bout des propriétés le long de la Seine, mais aussi des piscines ou des installations plus importantes comme à Flins. Ces anciennes installations peuvent servir de décor lorsqu'elles sont privées ou être réhabilitées

lorsqu'elles sont plus importantes et publiques. Par exemple, à Meulan, l'aménagement pourrait être revu à la confluence de la Montcient, là où sont situés un club d'aviron et d'autres installations de loisirs... (cf partie IV.A).

Quant aux anciens chemins de halage, là où ils existaient⁽³⁵⁾, ils peuvent désormais servir de chemins de promenade. La question de leur aménagement se pose au delà de celle du balisage.

Enfin, on connaît la nouvelle utilisation donnée depuis le milieu des années 70 aux anciennes gravières devenues des bases de loisirs et/ou des réserves pour la faune et la flore. Ces lieux favorables à la biodiversité doivent être développés.

(35) Attention à une idée souvent répandue qui voudrait que tout le cours de la Seine ait été bordé d'un chemin de halage. La réalité était autre en particulier du fait des îles et des nombreux bras dits morts. D'autre part, des chemins de halage ont pu exister à un moment et disparaître à d'autres.

Conclusion

En Seine Aval, les projets d'aménagement doivent tenir compte des legs du passé. Leur valeur n'est pas seulement culturelle mais elle se pose aussi en terme de développement, de repère, de lien social et d'identité, importants dans un secteur qui connaît de grandes mutations tant humaines que pour ses activités. Il convient en particulier de respecter :

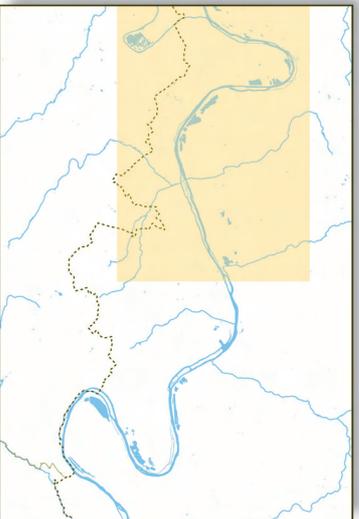
- des respirations sur les fronts de Seine : espace ouvert / espace bâti, l'organisation de l'espace étant, en soi, un patrimoine à ne pas négliger,

- le maintien de la mixité des fonctions qui sont complémentaires et non antinomiques, le patrimoine bâti formant le décor et les points de repères et contribuant à préserver l'identité des lieux et à leur donner du sens.

La Seine Aval est riche d'un grand passé qui a laissé ses traces dans la Seine et dans le paysage, il est nécessaire pour s'inscrire dans une réelle démarche de développement durable d'en tenir compte pour créer le territoire de demain.

ANNEXE CARTOGRAPHIQUE

Carte 5 - Cassini (1750)



0 5 km
Source : Fond IAU idF

Carte 6 - Carte des Chasses

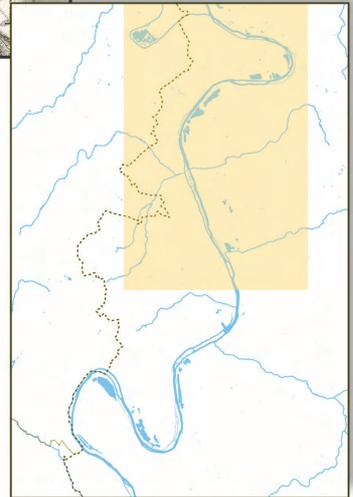


Carte 7 - Etat Major (1830)

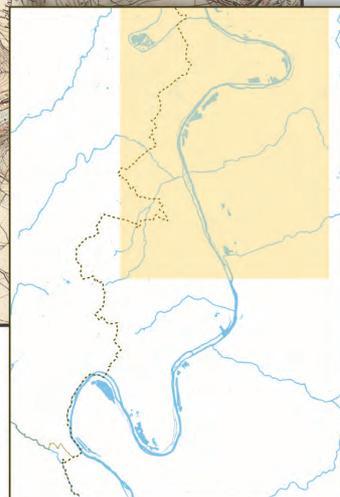


0 5 km

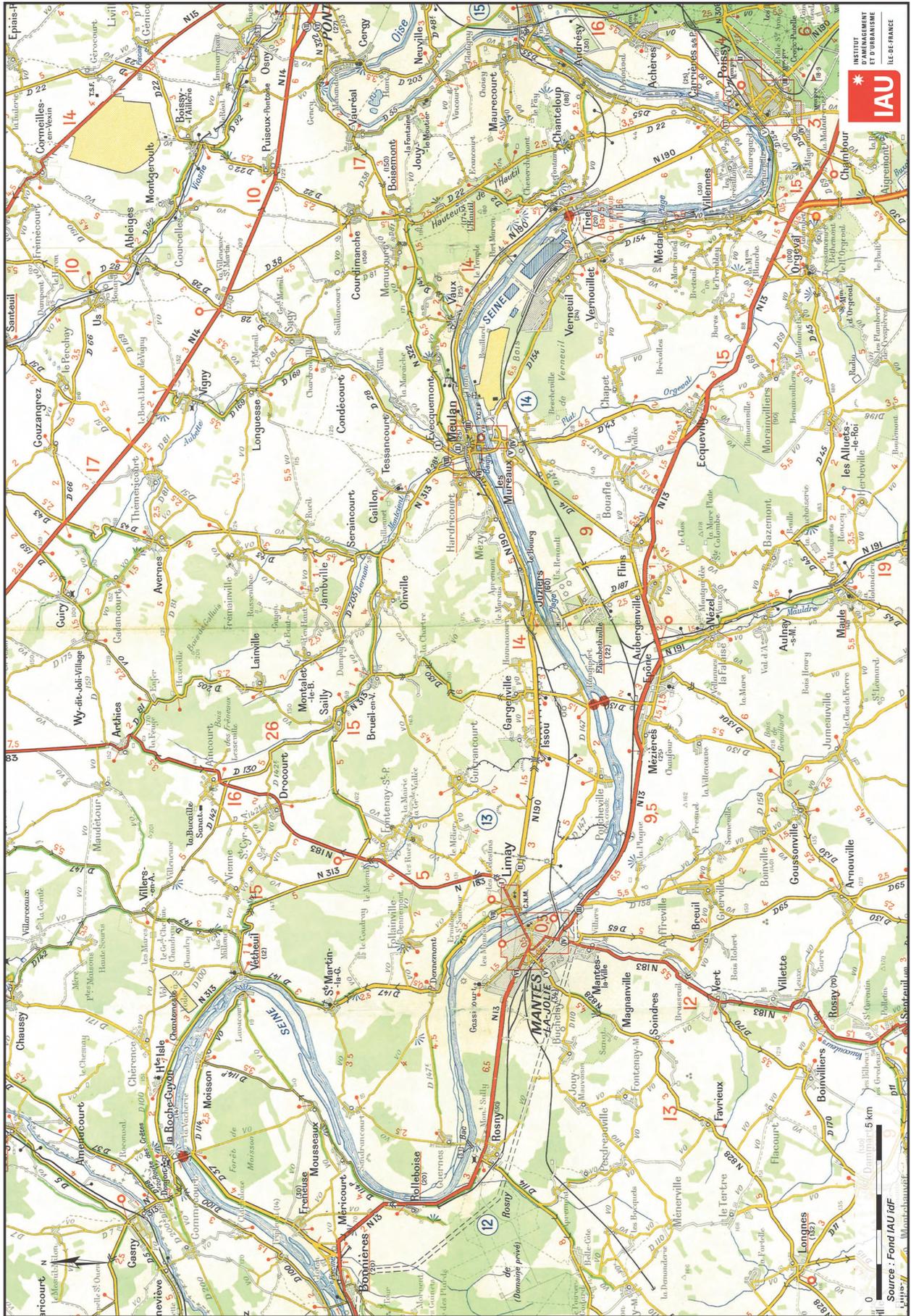
Source : Fond IAU tdf



Carte 8 - La France (1900)



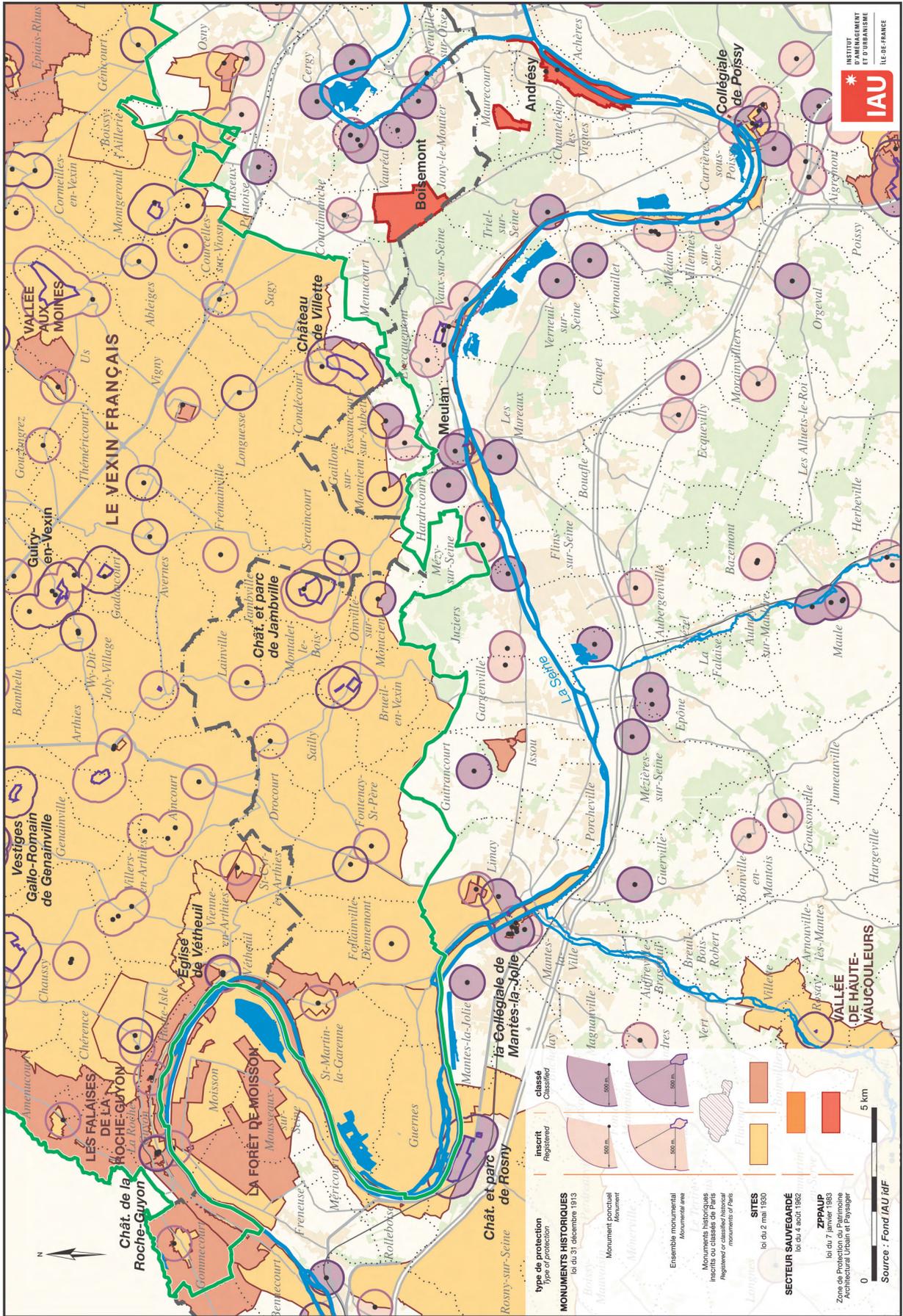
Carte 9 - 1956



Carte 10 - Michelin (2008)



Carte 11 - Sites et monuments historiques (2004)



C. Les richesses écologiques du territoire

1. Les ZNIP (Zones Naturelles d'Intérêt Patrimonial) (cf carte 12)

L'objectif de la carte des zones naturelles d'intérêt patrimonial est de **faire l'état des lieux des sites qu'il est important de préserver ou de prendre en compte pour leur forte valeur écologique** lors de la rédaction de documents d'urbanisme et, par voie de conséquence, dans les études d'impact.

04581620

On distingue de nombreuses protections réglementaires sur l'ensemble du territoire couvert par la carte ainsi que de nombreux espaces notifiés comme présentant un intérêt scientifique.

Globalement, trois espaces qui s'individualisent sur cette carte :

A L'OUEST DE LA CARTE, À HAUTEUR DES BOUCLES DE MOISSON ET DE GUERNES

Cette zone est d'une grande importance scientifique puisqu'elle forme un secteur presque intégralement recouvert par une

ZICO, des ZNIEFF de type 1 et 2, et des Zones de Protection Spéciales Natura 2000. On y trouve également de manière plus localisée des Zones Spéciales de Conservation Natura 2000 notamment dans la boucle de Moisson, à hauteur de la commune de La Roche-Guyon sur les berges de la Seine entre Haute-Isle et Gommecourt, sur la rive gauche de l'Epte et enfin dans le bois du Chesnay.

Ce site est donc d'un intérêt majeur puisqu'il héberge des effectifs d'oiseaux d'importance communautaire voire européenne. Il est également **un site marquant de part sa richesse écologique, faunistique et floristique qu'il est indispensable aujourd'hui de reconnaître et de préserver**. Les espaces Natura 2000 également nettement représentés sur ce secteur appuient les inventaires cités précédemment puisqu'ils ont non seulement pour objectif la protection des espèces les plus menacées d'Europe, mais aussi la

POINT SUR QUELQUES DÉFINITIONS :

Inventaires à caractère scientifique :

- **ZICO - Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux** : Inventaire scientifique national des sites d'intérêt majeur qui hébergent des effectifs d'oiseaux d'importance communautaire ou européenne. Cet inventaire sert à établir les Zones de Protection Spéciale pour l'inventaire européen Natura 2000.
- **ZNIEFF de type I - Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique** : Secteurs de grand intérêt biologique ou écologique, définis par leur contenu (espèces - faune et flore - ou milieu) et d'une superficie limitée. Cette catégorie vise à mettre en avant les caractéristiques propres à un territoire, présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional ;
- **ZNIEFF de type II** : Grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

POLITIQUES RÉGIONALES :

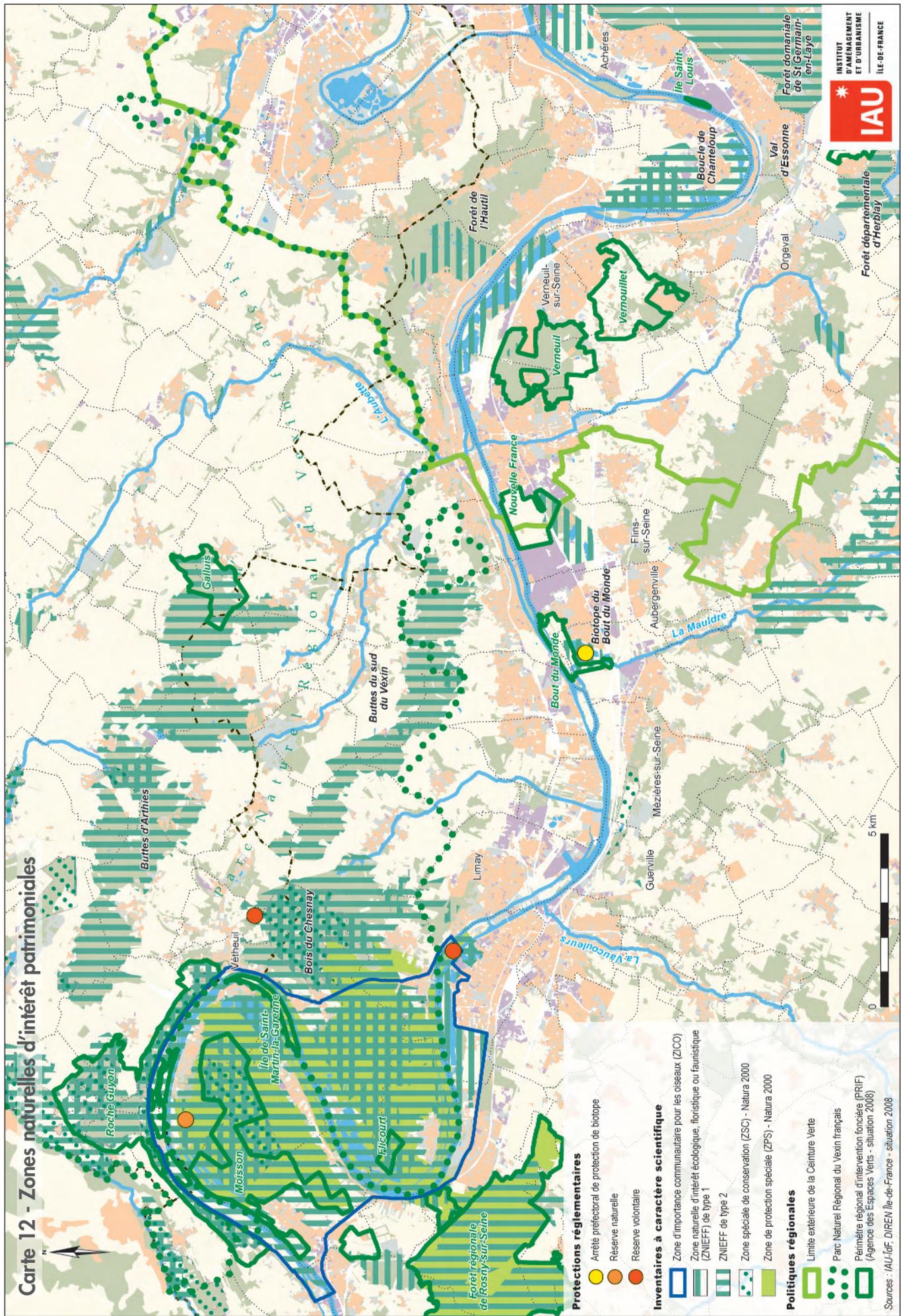
PRIF de l'AEV : Périmètre Régional d'Intervention Foncière de l'Agence des Espaces Verts

L'Agence des Espaces Verts (financée par le Conseil Régional d'Ile-de-France) définit des Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière pour sites naturels à préserver de l'urbanisation. Son action repose sur une politique d'acquisition et d'aménagement de ces sites, avec pour vocation, en fonction de la nature du site :

- de l'ouvrir au public pour les espaces forestiers,
- de pérenniser l'agriculture périurbaine,
- de protéger des milieux d'intérêt écologique remarquable,
- de réhabiliter des sites altérés par l'activité humaine,
- de sauvegarder les espaces liés aux rivières : berges, îles, champs d'expansion des crues,
- de créer des liaisons et des coulées vertes reliant la ville aux grands espaces naturels,
- et, de façon transversale, de veiller au maintien de la qualité des paysages.

A ce jour, les acquisitions des PRIF concernent essentiellement des espaces boisés (79 %) à aménager et entretenir en vue d'une ouverture au public et des terrains à usage agricole (13 %) afin d'y maintenir une activité agricole, notamment en périphérie des villes.

Carte 12 - Zones naturelles d'intérêt patrimoniales



- Protections réglementaires**
- Arrêté préfectoral de protection de biotope
 - Réserve naturelle
 - Réserve volontaire
- Inventaires à caractère scientifique**
- Zone d'importance communautaire pour les oiseaux (ZICO)
 - Zone naturelle d'intérêt écologique, floristique ou faunistique (ZNIEFF) de type 1
 - ZNIEFF de type 2
 - Zone spéciale de conservation (ZSC) - Natura 2000
 - Zone de protection spéciale (ZPS) - Natura 2000
- Politiques régionales**
- Limite extérieure de la Ceinture Verte
 - Parc Naturel Régional du Vexin français
 - Périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) (Agence des Espaces Verts - situation 2008)
- Sources : IAU-IF, DIREN Ile-de-France - situation 2008

Cet espace abrite également trois sites de protections réglementaires : une réserve naturelle à Moisson, et deux réserves volontaires à Vétheuil et à Limay. **Ces réserves marquent la volonté de soustraire un milieu naturel remarquable** (en termes de biodiversité et de géodiversité) **à toute intervention humaine susceptible de le dégrader** et ce, aussi bien sur le domaine public que sur le domaine privé (Réserve Naturelle Volontaire).

On retrouve également dans ce secteur une forte densité d'espaces définis comme des Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière. Il s'agit des PRIF de la Roche-Guyon, de Moisson, de l'Île de Saint-Martin la Garenne, de Filicourt et enfin, de Rosny. **Ces espaces sont préservés de l'urbanisation** et leur aménagement s'adapte à leur nature.

A L'EST DE LA CARTE, LE LONG DU COURS DE LA SEINE, ENTRE LA VALLÉE DE LA MAULDRE ET L'OISE

Ce deuxième ensemble présente des notifications de zones d'intérêt patrimonial plus éparpillées que le premier. Elles sont néanmoins bien représentées.

Les ZNIEFF de type 1 se situent majoritairement dans la vallée de la Seine ou sur les coteaux : deux ZNIEFF sur la commune de Flins-sur-Seine, une sur les anciens sites de gravières en bords de Seine à Verneuil-sur-Seine, une sur la butte de l'Hautil dans la boucle de Chanteloup, et une dernière dans la plaine d'Achères. On en retrouve également une dans la commune d'Orgeval, le long du ruisseau d'Orgeval. Ces secteurs sont donc des **espaces naturels et patrimoniaux de grande importance**.

De nombreuses ZNIEFF de type 2 sont également localisées dans cet ensemble : dans la partie Sud de la vallée de la Mauldre et sur les sites de gravières de la boucle de Chanteloup. On en retrouve également sur la forêt départementale d'Herblay et la forêt domaniale de Saint-Germain en Laye. **Ces ensembles sont également riches en biodiversité qu'il convient de préserver**.

Un seul espace est sous protection réglementaire. Il s'agit du **biotope du Bout du Monde**, au Nord d'Aubergenville. Certaines activités susceptibles de porter atteinte à l'équilibre biologique des milieux ou à la survie des espèces protégées y sont interdites.

De nombreux **Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière** sont réservés dans ce territoire. Il s'agit des PRIF du Bout du monde, de la Nouvelle France, de Verneuil, de Vernouillet, de Val de Seine et de l'Île Saint-Louis. **Ces ensembles sont préservés et les interventions humaines y sont réglementées**.

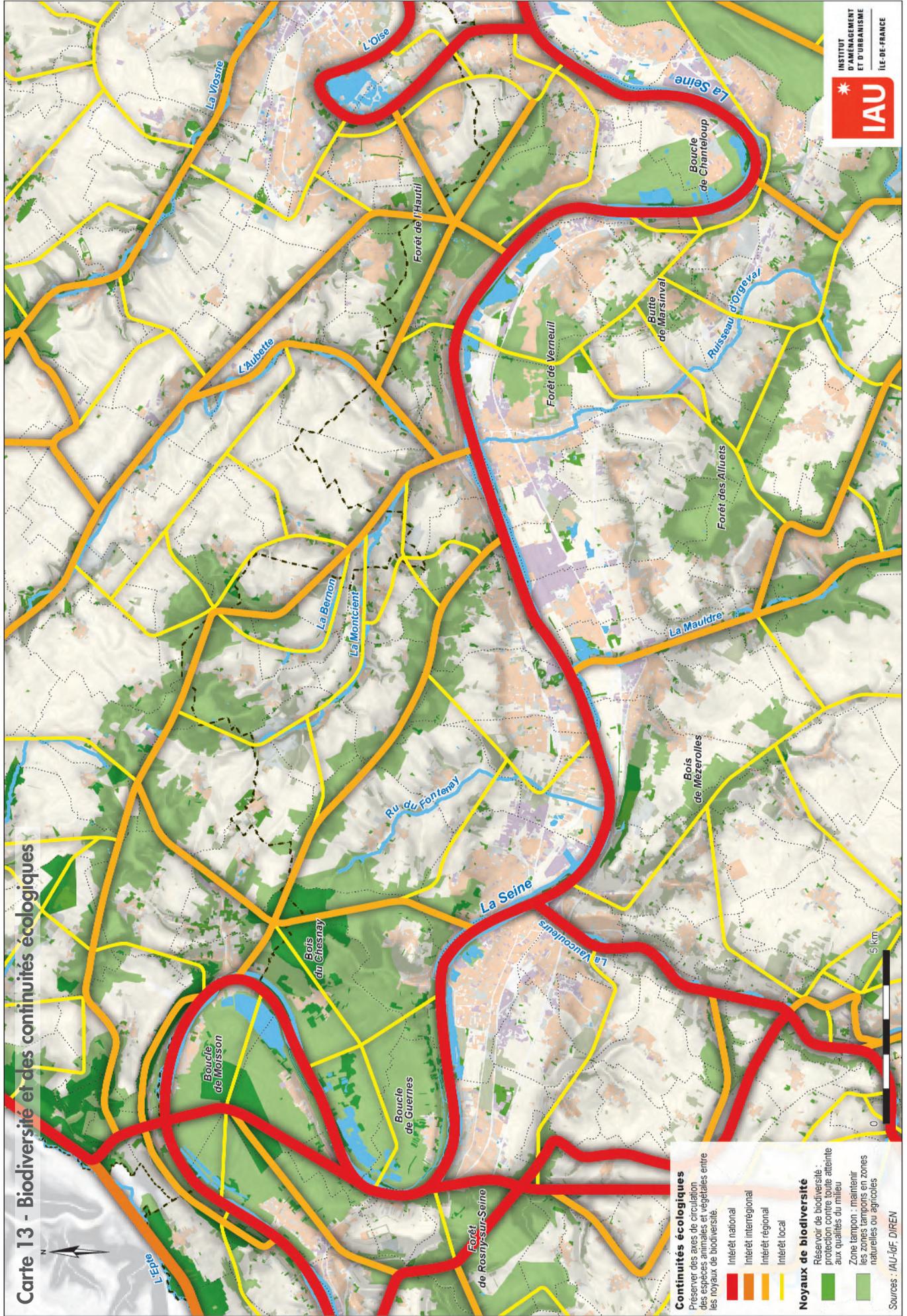
AU CENTRE DE LA CARTE, ENTRE LE RU DU FONTENAY ET LA VALLÉE DE L'AUBETTE

On distingue, au nord de la Seine, deux bandes boisées transversales plus ou moins continues qui sont toutes deux classées ZNIEFF de type 2 : les buttes d'Arthies et les buttes du sud du Vexin. La bande boisée la plus au sud est relativement continue et s'étend depuis le bois des Brosses jusqu'au bois de Mézy. L'espace boisé situé le plus au nord est plus diffus et comporte l'ensemble des bois situés entre le bois de Villiers et le bois de Galluis. Ce classement en ZNIEFF révèle de **grands ensembles forestiers riches et peu modifiés**. Il souligne également **leurs potentialités biologiques importantes**.

On retrouve également le PRIF de Galluis à l'extrémité Est de l'espace boisé le plus au nord.

Notons qu'au sud de la rive gauche de la Seine, entre les vallées de la Vaucouleurs et de la Mauldre, aucun espace naturel n'est protégé ou inventorié mis à part une Zone Spéciale de conservation Natura 2000 (située en bord de Seine, à cheval sur les communes de Guerville et Mézières-sur-Seine).

Carte 13 - Biodiversité et des continuités écologiques



Continuités écologiques
Préserver des axes de circulation des espèces animales et végétales entre les noyaux de biodiversité.

- Intérêt national
- Intérêt interrégional
- Intérêt régional
- Intérêt local

Noyaux de biodiversité
Réservoir de biodiversité : protection contre toute atteinte aux qualités du milieu

- Zone tampon : maintenir les zones tampons en zones naturelles ou agricoles

Sources : IAU-IcF, DIREN

2. Les noyaux de biodiversité et les continuités écologiques (cf carte 13)

protection des habitats écologiques. L'objectif de la carte des noyaux de biodiversité et des continuités écologiques est d'**assurer des connexions pour sauvegarder la biodiversité**.

Les noyaux de biodiversité sont des milieux naturels qui abritent une faune et une flore importantes : forêts, zones humides, etc. La majeure partie de ces espaces a été répertoriée, comme l'indique la carte des zones naturelles d'intérêt patrimonial (cf carte 12 p. 52).

La carte ci-jointe présente sur le territoire de la Seine Aval les réservoirs de biodiversité et les zones tampons⁽³⁶⁾ qui s'y attachent. L'ensemble forme les noyaux de biodiversité, représentés en vert. Ceux-ci sont établis en fonction des contours des zones naturelles d'intérêt patrimonial (cf carte 12 p. 52), notamment les ZNIEFF et les réserves naturelles.

Les principaux noyaux de biodiversité sur le territoire sont, d'ouest en est pour la rive droite : la vallée de l'Epte, le cœur de la boucle de Moisson, les espaces de la boucle de Guernes, le Bois du Chesnay et les bois qui les relient à la Seine par le bois de Mézy, la forêt de l'Hautail et une partie de la boucle de Chanteloup, autour des gravières.

Rive gauche, la forêt de Rosny est un milieu de vie pour de nombreuses espèces. Puis entre les vallées de la Vaucoeurs et de La Mauldre, des noyaux de biodiversité existent le long de la Seine et plus en retrait (Bois de Mézerolles). A l'est de la Mauldre, la forêt des Alluets, la Butte de Marsinval et la forêt de Verneuil sont également des noyaux de biodiversité importants.

Les continuités écologiques représentent les déplacements des espèces. L'objectif de ces continuités est de relier les noyaux de biodiversité qui sont les milieux de vie de ces dernières, pour assurer une liaison, une possibilité de déplacement et la survie des espèces.

La carte des continuités écologiques est un schéma synthétique du fonctionnement des

espaces naturels. Il est réalisé par superposition de cinq trames : arborée, herbacée, des ongulés, humide, aquatique. Ces trames sont liées aux grands modes de déplacement et de contraintes de dispersion des espèces. Les tronçons d'axes de plusieurs trames ont été rassemblés lorsqu'ils avaient des origines et des destinations communes. La synthèse des différentes trames (carte 13) représente un réseau unique général qui affecte une hiérarchie égale à celle du niveau le plus élevé des trames superposées.

Les axes représentés sur la carte ne sont pas des mesures de protection mais des schémas de bon fonctionnement. C'est la fonction même de ces corridors qui est à préserver. Un des objectifs de la carte est de faire en sorte que les fonctions qui symbolisent ces trames soit prises en compte dans les règlements d'urbanisme et d'aménagement (SCoT, PLU...).

Les continuités écologiques et les noyaux de biodiversité forment un réseau et doivent être appréhendés ensemble. Si un noyau est isolé, car les trames qui le rattachaient à d'autres noyaux ont été interrompues, le noyau tend à se dépeupler.

La carte fait apparaître quatre types de continuités écologiques reliées les unes aux autres : les continuités d'intérêt national, interrégional, régional et local.

Sur le territoire de la Seine Aval, La Seine et les autres vallées (notamment l'Epte, La



64. Confluence de la Mauldre et de la Seine

(36) Les zones tampons protègent un périmètre autour des zones sources pour que le réservoir de biodiversité conserve ses qualités. Les zones tampons diffèrent en fonction des espèces qu'elles protègent.

Vaucouleurs, La Mauldre, La Montcient et L'Aubette) jouent un rôle primordial pour les continuités écologiques depuis l'échelle nationale jusqu'à l'échelle locale. Autour de la Seine, l'urbanisation se prolonge jusqu'aux rives, interrompant les continuités liées aux berges. L'artificialisation des rives du fleuve modifie le milieu aquatique qui devient au mieux un milieu de circulation et non plus un milieu de vie.

Les aménagements en bord de fleuve doivent impérativement prendre en compte ce rôle de corridor du fleuve et des rivières à différentes échelles (nationale, régionale, locale) en réaménageant les berges de façon la plus naturelle possible et en accompagnant cette démarche de zones herbacées et boisées à proximité du fleuve et des rivières, pour créer les zones tampons nécessaires.

La carte fait également apparaître le grand corridor écologique d'intérêt national qui relie en Ile-de-France la vallée de l'Epte à la Bassée en passant par la boucle de Moisson, la forêt de Rosny, le Massif de Rambouillet et le Massif de Fontainebleau, pour ne citer que les plus importants réservoirs de biodiversité.

De façon générale, toutes les fonctions d'un corridor écologique ne sont pas compatibles avec l'urbanisation. Cependant l'aménagement peut se faire en respect de trames préexistantes au projet (continuité de trames naturelles, absence de clôtures infranchissables...).

Ce schéma de la biodiversité et des continuités écologiques entre dans le cadre de la trame verte et bleue du Grenelle de l'Environnement.



65. Sanglier au bord de l'eau

S. Ross / IAU rbf



66. Oisillons réclamant de la nourriture

S. Ross / IAU rbf



67. Oies sauvages

S. Ross / IAU rbf



68. Orchidée sauvage

S. Ross / IAU rbf

4. Un environnement riche mais contraignant : les risques liés à la vallée

A. Sites et sols pollués, des enjeux multiples

Les mutations industrielles laissent des friches et des pollutions dangereuses pour l'environnement et la santé. Les anciennes décharges, les dépôts de déchets ou de produits chimiques abandonnés, les infiltrations ou les déversements de substances polluantes, liés à l'exploitation passée ou présente d'une installation industrielle ou à un accident de transport sont les causes les plus fréquentes de la contamination des milieux. Pour la collectivité, la prise en compte de ces sites pollués recouvre de multiples enjeux dans le cadre de politiques d'aménagement ou d'investissement, notamment dans le cadre des objectifs affichés par le SDRIF en terme de renouvellement urbain et de densification :

- enjeux de santé publique avec les risques de contamination des ressources en eau potable et des captages,
- enjeux fonciers et juridiques avec la responsabilité liée à la possession, la cession ou l'acquisition de terrains contaminés,
- enjeux urbanistiques d'aménagement local : mutations urbaines, gestion des friches industrielles...
- enjeux financiers liés aux coûts souvent très élevés de la dépollution.

Le territoire Seine Aval a constitué un terrain privilégié du développement économique et industriel en Ile-de-France. **Il y a de fortes probabilités pour que plusieurs secteurs présentent aujourd'hui des sites où les sols ont fait l'objet de pollutions d'origine accidentelle ou chronique.** En effet, par le passé, la méconnaissance des impacts des activités industrielles sur l'environnement, l'absence de filières de traitement des déchets industriels ou de traitement des eaux, mais aussi le défaut de réglementation ont pu conduire sur de nombreux sites à une pollution des sols et des eaux souterraines.

La connaissance des sites potentiellement pollués en Ile-de-France s'appuie sur deux démarches :

- *L'inventaire national des sites pollués (BASOL - Base de données sur les sites et sols pollués)*

Cet inventaire porte sur les sites pollués ainsi que sur les sites non reconnus comme pollués, mais qui font l'objet d'une action des pouvoirs publics en raison des risques de pollution des sols et des eaux souterraines que leur exploitation fait ou a fait encourir. A ce titre, en plus des sites reconnus comme pollués ou dépollués y sont inclus des sites en activité pour lesquels a été prescrit la réalisation d'études de sols et d'études de risques. Il ne constitue qu'une représentation très partielle de la réalité des sites pollués.

- *Les inventaires historiques des anciens sites industriels (BASIAS - Base de données des anciens sites industriels et activités de services).*

Ces inventaires ont comme objectif le recensement des anciens sites industriels ayant porté des activités pouvant présenter un certain potentiel de pollution de part la nature des produits utilisés ou fabriqués ou qui pourraient devenir source de nuisances si des travaux ou des constructions y étaient réalisés sans précaution. Ces recherches sont basées sur l'exploitation des archives départementales et locales, de cartes anciennes... L'inscription dans BASIAS ne préjuge pas de la pollution réelle d'un

Recommandations

Il ne s'agit pas aujourd'hui d'engager une politique de traitement systématique de ces sites pollués ou potentiellement pollués, mais plutôt de pouvoir disposer d'informations dans le cadre des politiques d'aménagement et d'investissement.

UN TERRITOIRE FORTEMENT EXPOSÉ

Sur les communes du territoire Seine Aval, la base de données Basol du Ministère de l'écologie et du développement durable (MEDD) recense, en décembre 2008, 36 sites faisant l'objet d'une action des pouvoirs publics. Pour mémoire, 398 sites sont inventoriés en Ile-de-France dont 68 dans les Yvelines.

Cet inventaire apparaît cependant incomplet au regard de l'importance des activités industrielles et artisanales développées sur Seine Aval. L'inventaire

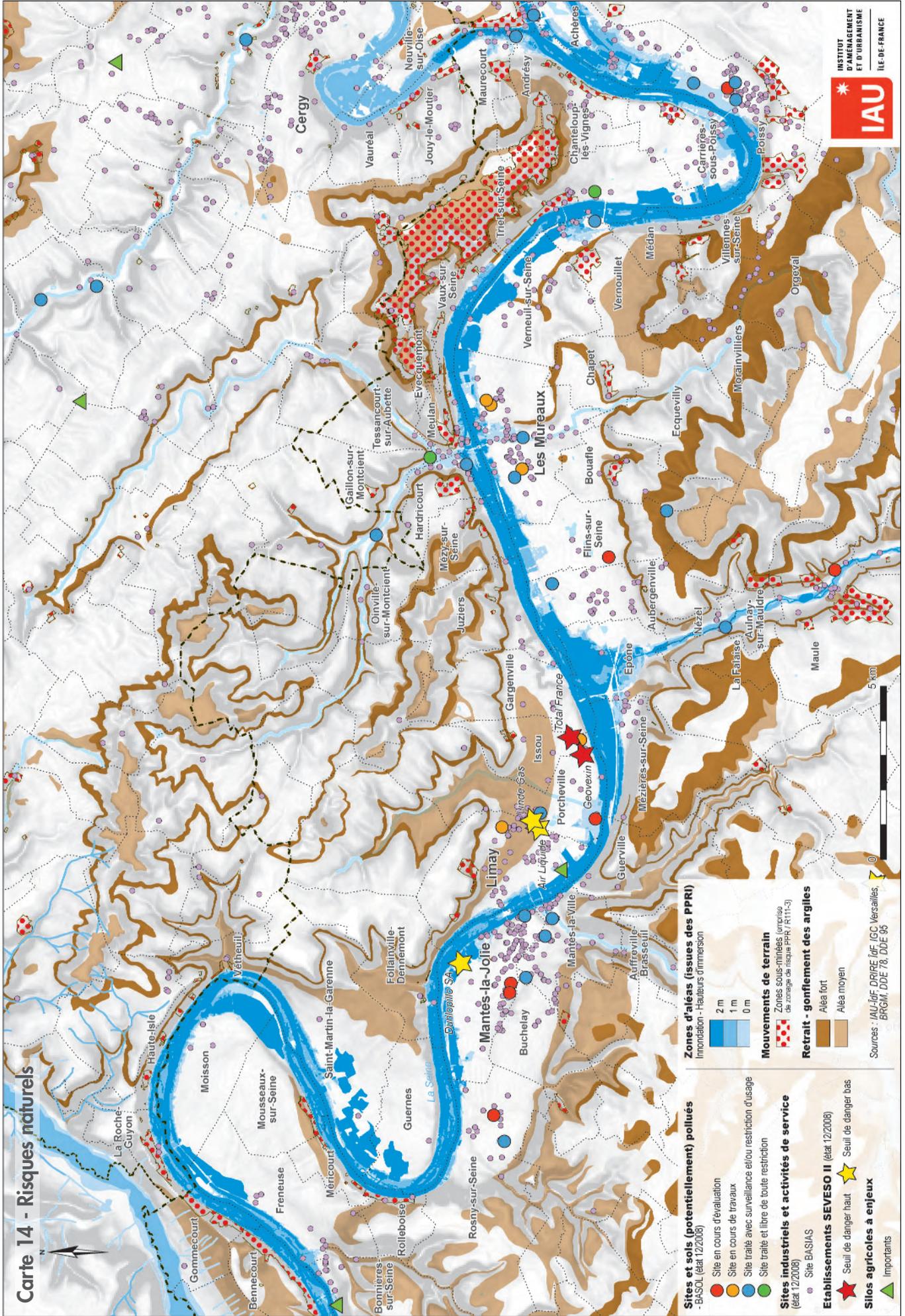
Basias, réalisé en 2000 sur le département des Yvelines, répertorie plus de 800 sites sur le territoire d'études (2 656 pour le département) ; certaines communes sont plus particulièrement concernées : Conflans-Ste-Honorine (71 sites), Les Mureaux (70 sites), Limay (53 sites...), Mantes-la-Jolie (86 sites), Mantes-la-Ville (53 sites), Poissy (87 sites)... Les activités représentées sont très diverses : anciennes décharges, dépôts de liquides inflammables associés à des dépôts de carburant ou à d'autres activités, traitements de métaux...

NOM	INSEE	COMMUNE	ADRESSE	ETAT
Ancienne usine à gaz d'Andrésy	78015	Andrésy	26 quai Oise	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Bostik Findley	78033	Aulnay-sur-Mauldre	36 route de la Falaise	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Ifon Seine	78089	Bonnieres-sur-Seine	Quai de Seine	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Ancienne station fluviale Shell	78172	Conflans-Sainte-Honorine	Quai de l'Île du Bac	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
DRAKA COMPTÉK	78172	Conflans-Sainte-Honorine	53 rue Jean Broutin	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
LIT	78172	Conflans-Sainte-Honorine		Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
NYCO	78172	Conflans-Sainte-Honorine	1 rue L M Doitteau	Site en cours de travaux
Décharge Sotradec	78238	Flins-sur-Seine	Le Calvaire et Presle	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Renault Flins	78238	Flins-sur-Seine	Usine Pierre Lefaucheux	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Station-service Carrefour	78238	Flins-sur-Seine	Route Renault	Site en cours d'évaluation
Ets Pétrolier de Gargenville - Elf Antar France	78267	Gargenville	40 avenue Jean Jaures	Site en cours de travaux
CMH (Chantiers de Meulan Hardricourt)	78299	Hardricourt	9 ter boulevard Michelet	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Aventis Pharma	78335	Limay	Chemin de Guitrancourt	Site en cours de travaux
Zone Portuaire de Limay	78335	Limay	Zone Portuaire de Limay-Porcheville	Site traité et libre de toute restriction
SARP Industries	78335	Limay	Route du Hazay - Zone portuaire de Limay Porcheville	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Ancienne usine à gaz	78361	Mantes-la-Jolie	Rue des Martrats	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Sulzer	78361	Mantes-la-Jolie	28-30 bd Roger Salengro	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
SNCF	78361	Mantes-la-Jolie	Impasse St Clair Deville	Site en cours d'évaluation
Ecovolor	78361	Mantes-la-Jolie	1 impasse Reaumur	Site en cours d'évaluation
Photec Industries	78362	Mantes-la-Ville	21 rue Maurice Berteaux	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Dupont Performance Coatings France (Ex Herberts)	78362	Mantes-la-Ville	ZAC de la Vaucoleurs - Route de Chantereine	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Ancienne usine à gaz	78401	Meulan	22 rue du Point du Jour	Site traité et libre de toute restriction
Société Nouvelle Fradin (SNF)	78440	Les Mureaux	163 Avenue du Marechal Foch	Site en cours de travaux
EADS Launch Vehicles	78440	Les Mureaux	66 route de Verneuil	Site en cours de travaux
Charbonnière Les Mureaux	78440	Les Mureaux	9 rue Aristide Briand	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Morellec	78440	Les Mureaux	124 rue Jean Mermoz	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Refinal	78498	Poissy	1 rue de la Faisanderie	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Peugeot Citroen Poissy (PSA)	78498	Poissy	45 rue Jean Pierre Timbaud	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Perfect Circle Europe	78498	Poissy	53 boulevard Robespierre	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Oxymine	78498	Poissy	2 rue du Piquenard	Site en cours d'évaluation
CPT EDF Porcheville	78501	Porcheville	avenue Henri Regnault	Site en cours d'évaluation
ALPA	78501	Porcheville	Zone Industrielle de Limay Porcheville	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Terres de Rosny	78531	Rosny-sur-Seine	Zone Industrielle - Chemin des Marceaux	Site en cours d'évaluation
Station service Carrefour	78531	Rosny-sur-Seine	autoroute A13 Relais du Mantois	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage
Ancienne usine à gaz	78624	Triel-sur-Seine	1 rue Paul Doumer	Site traité et libre de toute restriction
Eternit	78643	Vernouillet	3 rue des Amandiers	Site traité avec surveillance et/ou restriction d'usage

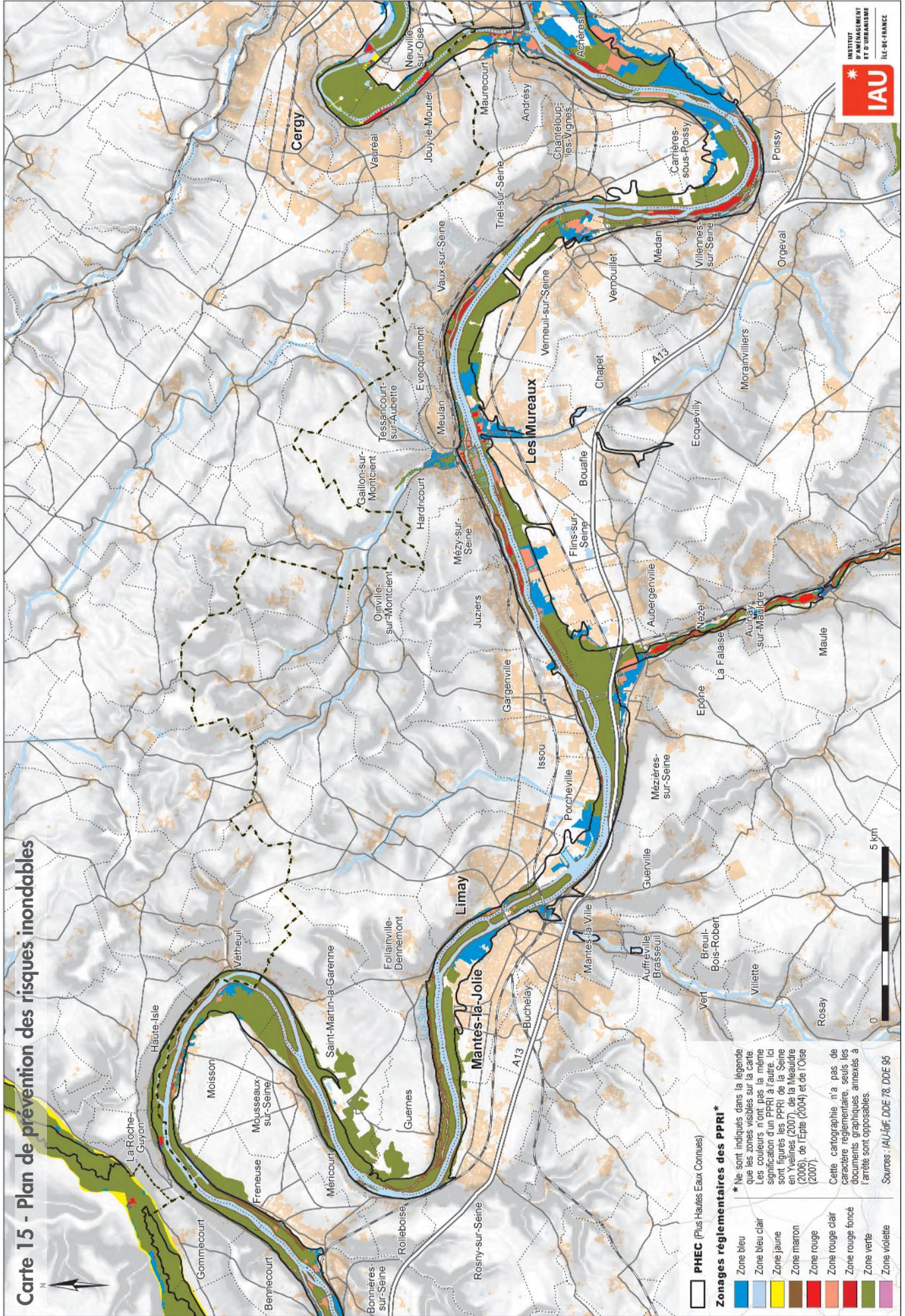
Source : DRIRE Ile-de-France /Basol

site.

Carte 14 - Risques naturels



Carte 15 - Plan de prévention des risques inondables



PHEC (Plus Hautes Eaux Communes)

Zonages réglementaires des PPRI*

- Zone bleu clair
- Zone bleu foncé
- Zone jaune
- Zone marron
- Zone rouge
- Zone rouge clair
- Zone rouge foncé
- Zone verte
- Zone violette

* Ne sont indiqués dans la légende que les zones visibles sur la carte. Les couleurs n'ont pas la même signification que pour le PPRI à l'heure, ici sont figurés les PPRI de la Seine venant de la Haute-Normandie (2006), de l'Espe (2004) et de l'Oise (2007).

Cette cartographie n'a pas de caractère réglementaire, seuls les documents graphiques annexés à l'arrêté sont opposables.

Sources : IAU-HF, DDE 78, DDE 95



2. Un territoire confronté à des risques majeurs

Par son contexte géographique et physique (relief, vallées de la Seine, de la Mauldre...), mais aussi par la présence d'anciennes activités extractives ou d'établissements industriels particuliers, le territoire Seine Aval se trouve confronté à différents titres aux risques naturels ou technologiques majeurs. Ces risques peuvent entraîner des accidents mettant en cause la sécurité collective et provoquer des dommages directs ou indirects sur les biens, les infrastructures, l'activité économique ou l'environnement...

Si certains de ces risques (cavités souterraines, risques industriels...) relèvent de problématiques essentiellement locales, d'autres comme les inondations requièrent en revanche une approche plus large, à l'échelle des différents bassins versants concernés, dépassant parfois le seul cadre du territoire Seine Aval.

2.1. Les arrêtés de catastrophes naturelles

Si l'on excepte la tempête de décembre 1999 pour laquelle toutes les communes franciliennes ont été reconnues en état de catastrophe naturelle, 48 des 60 communes du territoire Seine Aval ont fait l'objet d'au moins un arrêté de catastrophe naturelle sur la période 1983-2007 ; certaines communes apparaissent plus exposées avec au total 5 arrêtés ou plus : Andrésy, Conflans-Sainte-Honorine, Médan, Triel-sur-Seine, Vaux-sur-Seine... Les deux tiers de ces arrêtés concernent des phénomènes d'inondations (débordement ou ruissellement), les autres arrêtés étant liés à des mouvements de terrains, souvent consécutifs à la sécheresse (phénomène de retrait gonflement des argiles).

2.2. Les risques "inondations"

Le territoire Seine Aval est menacé sur plusieurs secteurs par des **risques d'inondations provoqués par le débordement hivernal des cours d'eau** : la Seine bien sûr, mais aussi des rivières moins importantes : la Mauldre, la Vaucoeurs, l'Aubette... L'Atlas des plus hautes eaux connues publié par la DIREN -

Ile-de-France a ainsi cartographié l'emprise des crues historiques de la Seine (1910) et de la Mauldre (1981).



69. Inondations à Mantes



70. Inondations aux Mureaux

Les crues de la Seine constituent le risque le plus important, au regard notamment du caractère très urbanisé de la vallée et de l'importance du développement économique. Quelques chiffres traduisent les enjeux pour les communes riveraines du fleuve :

- Les zones inondées par les Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) couvrent 6 035 hectares, soit 16,5 % des surfaces communales (communes riveraines). Le taux d'urbanisation moyen des secteurs exposés est de plus de 31 %. Ce taux d'urbanisation moyen masque cependant d'importantes disparités avec des niveaux souvent supérieurs à 50 % sur la partie amont, dans le prolongement de l'agglomération centrale et des taux très largement inférieurs sur les communes rurales du secteur aval.
- Environ 32 800 personnes (8,9 % de la population) sont menacées. Plus de 13 000 logements sont potentiellement concernés, dont 60 % en habitat individuel. Mantes-la-Jolie, Carrières-sous-Poissy, Andrésy, les Mureaux sont plus particulièrement exposées.

- Plusieurs sites industriels majeurs s'inscrivent dans la zone inondable : Dunlopillo (Mantes-la-Jolie), le port fluvial de Limay, Renault (Flins), EADS (Les Mureaux), EDF (Porcheville), Elf (Gargenville)...

Par ailleurs, des inondations par ruissellement sont régulièrement observées sur le territoire Seine Aval. Ces inondations trouvent leur origine dans les orages violents (plusieurs centimètres de pluie par heure) sur des surfaces plus ou moins imperméabilisées. Le ruissellement des eaux, aggravé par l'imperméabilisation des sols, la saturation des réseaux d'assainissement pluvial, provoquent des inondations locales

temporaires, aux points bas des bassins versants. Les modes d'occupation des sols, en particulier le degré d'imperméabilisation du bassin versant, l'importance du relief... sont souvent déterminants dans la gravité du phénomène. Des événements similaires peuvent se produire en zone rurale, où les méthodes agricoles actuelles laissent périodiquement des parcelles à nu entre deux périodes culturales. Ces phénomènes apparaissent de façon aléatoire : tous les bassins versants, même de faibles superficies, sont potentiellement concernés.

Les Plans de Prévention des Risques Naturels prévisibles (PPR), créés par la loi du 2 février 1995, constituent l'un des instruments essentiels en matière de prévention des risques naturels. Le PPR relève de la responsabilité de l'État. Son objet est de cartographier les zones soumises aux risques naturels et d'y définir les règles d'urbanisme, de construction et de gestion qui s'appliqueront au bâti existant et futur. Il permet également de définir des mesures de prévention, de protection et de sauvegarde à prendre par les particuliers et les collectivités territoriales. Les PPR constituent des servitudes d'utilité publique annexées au PLU. Le territoire Seine Aval est couvert par plusieurs plans de prévention du risque inondation.

Le PPR inondation de la Seine et de l'Oise a été approuvé par arrêté préfectoral du 30 juin 2007. Son champ d'application couvre les 57 communes riveraines de la Seine. Il a établi des cartes d'aléas (modérés à très forts) par référence à une crue de type 1910 (fréquence centennale) et un zonage réglementaire composé de cinq types de zones en fonction de l'occupation des sols et des objectifs de sécurité, de réduction de vulnérabilité des biens et des personnes et de préservation de capacité d'expansion des crues.

D'autres PPR inondation ont également été approuvés : Vétheuil, Haute-Isle et La Roche Guyon en décembre 2000 pour les communes riveraines du département du Val d'Oise, et celui de la vallée de la Mauldre (18 septembre 2006).



71. Inondations aux Mureaux



72. Inondations

Le zonage réglementaire des Yvelines est composé de 5 zones (cf carte 15 p. 58) :

Zone verte : Il s'agit des terrains libres ou quasiment libres de toute urbanisation sur lesquels les prescriptions visent à préserver les conditions d'écoulement et d'expansion des crues, ce qui conduit notamment à y interdire toute urbanisation nouvelle à l'exception de certains équipements publics et aménagements d'intérêt général indispensables. Les constructions existantes peuvent faire l'objet d'entretien ou d'amélioration.

Zone bleue : Il s'agit des secteurs actuellement urbanisés qui ne sont pas les plus exposés aux risques d'inondation. Des constructions nouvelles peuvent y être implantées sous réserve du respect d'un ensemble de prescriptions.

Zone rouge clair : Elle recouvre les zones urbanisées exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau comprise entre 1 m et 2 m. Il s'agit d'arrêter l'urbanisation nouvelle mais de permettre le renouvellement urbain. Y sont permises constructions et extensions sous condition.

Zone rouge sombre : Elle recouvre les zones urbanisées exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau supérieure à 2 m. A part quelques cas particuliers, les nouvelles constructions y sont interdites.

Zone marron : Elle se situe le long des berges du fleuve et a pour objectif de préserver les zones de grand écoulement de la Seine en raison des courants et d'en interdire toute construction.

2.3. Les risques «mouvements de terrain »

En matière de mouvements de terrains, la présence d'anciennes carrières souterraines de matériaux de construction (gypse, calcaire grossier, craie) constitue le principal facteur de risque. De nombreuses communes du territoire Seine Aval sont ainsi concernées par des zones sous-minées, se développant généralement sur les coteaux surplombant la Seine. A l'exception des exploitations de gypse à caractère industriel développées sur le Massif de

l'Hautil (Evecquemont, Vaux-sur-Seine, Triel-sur-Seine) qui couvrent plusieurs centaines d'hectares, l'emprise de ces anciennes carrières artisanales n'excède généralement pas quelques milliers de m². Des zones de caves et troglodytes sont également répertoriées, au pied des coteaux crayeux de la boucle de Moisson.

Dès la fin de leur exploitation, les carrières sont le siège d'une évolution lente, mais inéluctable, qui se traduit par des affaissements de terrains, des effondrements ou des fontis... Non stabilisées, elles «stérilisent» l'occupation du sol, le rendant inconstructible. Elles sont par ailleurs sources de dangers pour le public susceptible de fréquenter ces terrains. Ces risques restent toutefois extrêmement localisés.

Les anciennes exploitations connues font l'objet d'un suivi rigoureux par les services de l'Inspection Générale des Carrières de Versailles, mais la connaissance des zones sous-minées sur le département des Yvelines n'est pas encore totalement exhaustive.

La plupart de ces zones fait l'objet de périmètres de risques (arrêté préfectoral du 8 août 1986) institués en application de l'article R 111-3 du code de l'urbanisme. Ces périmètres restent en vigueur jusqu'à leur révision, sur le fondement de leur application expresse à des PPR (Plan de Prévention des Risques Naturels) (cf carte 14 p. 59).

2.4. Les risques technologiques

Sur le territoire Seine Aval, plusieurs sites industriels mettent en œuvre des produits dangereux ou présentent, par leur activité des risques notables d'explosion, d'incendie ou de dissémination de substances toxiques ; ils relèvent à ce titre de la directive européenne du 9 décembre 1996, dite Seveso II, concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

Les établissements Seveso sur le territoire Seine Aval - situation décembre 2008

RAISON SOCIALE	CLASSEMENT SEVESO	COMMUNE	ACTIVITÉ	RISQUES
Total France	Seveso seuil haut	Gargenville	Dépôt d'hydrocarbures	Explosion - incendie
Geovexin	Seveso seuil haut	Gargenville	Stockage souterrain de GPL	Explosion - incendie
SIAP	Seveso seuil bas	Achères	Usine de traitement des eaux	
Linde Gas	Seveso seuil bas	Limay	Fabrication d'acétylène	
Air Liquide	Seveso seuil bas	Limay	Fabrication d'acétylène	
Dunlopillo	Seveso seuil Bas	Mantes-la-Jolie	Fabrication de matelas	

Source : DRIRE Ile de France

En décembre 2008, 6 établissements industriels à risques technologiques majeurs, tous d'implantation ancienne, sont recensés dans le périmètre Seine Aval. Deux d'entre eux, Total France et Géovexin, répondent au seuil haut de la directive qui soumet les établissements à une autorisation avec servitudes d'utilité publique. Les risques (explosion, incendie) sont liés à des activités de stockage d'hydrocarbures et de gaz inflammables.

Suite à l'accident de l'usine AZF de Toulouse en 2001, le cadre réglementaire encadrant les établissements à risques majeurs a évolué avec l'instauration, par la loi du 30 juillet 2003, des PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques), dont l'objectif est la maîtrise de l'urbanisation aux abords

des exploitations industrielles. Des PPRT devraient être prescrits en 2009 pour les deux établissements Seveso seuil haut (Total et Géovexin) du territoire d'étude.

D'autres établissements industriels ou de stockage peuvent comporter des risques, même à des degrés moindres. Les activités industrielles contrôlées sont répertoriées dans la nomenclature des «Installations Classées pour la Protection de l'Environnement» (ICPE) ; elles sont soumises soit à un régime d'autorisation préfectorale pour les installations présentant des nuisances ou dangers importants, soit à un régime de déclaration pour les autres activités.

E. Un territoire à enjeux : les acteurs et les projets (cf carte 16)

1. Liste des acteurs sur le territoire de la Seine Aval, entre Conflans-Sainte-Honorine et Bonnières-sur-Seine

Des acteurs et des réglementations à toutes les échelles, des intérêts nationaux aux particularités locales

L'ÉTAT : SES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS

- EPAMSA - Etablissement Public d'Aménagement du Mantois Seine Aval
- VNF - Voies Navigables de France
- PAP - Port Autonome de Paris
- AESN - Agence de l'Eau Seine Normandie

LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

- Conseil Régional d'Île-de-France
- AEV - Agence des Espaces Verts

2 DÉPARTEMENTS : YVELINES ET VAL D'OISE

- Conseil général des Yvelines (SDEN - Schéma Départemental des Espaces Naturels ; SDADEY - Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Équilibré des Yvelines ; Politiques spécifiques d'aide contractuelle - contrat Berges de Seine ; DT2E - Direction du Développement Territorial, Économique et de l'Environnement du Département, Service des espaces naturels au pôle environnement...).
- SMSO - Syndicat Mixte d'Aménagement des Berges de la Seine et de l'Oise (syndicat associant le Conseil Général des Yvelines et les communes riveraines, pour une meilleure cohérence d'ensemble dans les projets d'aménagement des berges du fleuve).

LES TERRITOIRES INSTITUTIONNELS

- CAMY - Communauté d'Agglomération de Mantes-en-Yvelines
- Communauté d'Agglomération des deux Rives de Seine
- Communauté de Communes des Portes de l'Île-de-France
- Communauté de Communes Seine Mauldre
- Communauté de Communes Vexin Val-de-Seine

- Communauté de Communes Vexin Seine
- PNR du Vexin français

LES COMMUNES

- Une soixantaine de communes riveraines de la Seine entre Conflans-Sainte-Honorine et la Boucle de Moisson

PRINCIPAUX ACTEURS ÉCONOMIQUES

- EDF,
- ESA aérospatial,
- PSA
- Renault
- ...

LES ASSOCIATIONS

- Association Seine en Partage (association qui tente de regrouper toutes les communes riveraines et acteurs concernés par la Seine - 70 000 km de cours d'eau, 17 millions d'habitants, 9 000 communes, 25 départements, 8 régions).
- Compagnie d'exploitation et de gestion des anciennes carrières (ex : l'Étang de la Galiotte est loué à une société de gestion de l'ancienne carrière, aujourd'hui inondée, par une société de pêche, qui s'engage à entretenir le site et à préserver la faune aquatique).
- Sociétés de pêche.
- ...

LES RIVERAINS

- A titre individuel, ou sous forme de syndicats, d'associations...

ORGANISMES DE VEILLE ET DE CONSEILS

- IAU îdF
- CAUE 78
- AUDAS

L'OIN Seine Aval : un projet de développement majeur pour le territoire.

A travers la mise en œuvre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Seine Aval, l'objectif partagé des pouvoirs publics et notamment de l'Etat, du Conseil régional d'Ile-de-France, du Conseil général des Yvelines et des collectivités locales vise à faire de la Seine Aval un territoire de développement majeur et exemplaire dans l'ouest de la région Ile-de-France. Il s'agit en effet, en visant un développement important et équilibré, que ce territoire retrouve une attractivité à l'échelle régionale :

- o une attractivité résidentielle, avec un objectif de construction de 2.500 logements par an à l'horizon 2010,
- o une attractivité économique marquée par la volonté d'améliorer le taux d'emploi en accompagnant le développement des activités déjà présentes sur le territoire et en organisant l'accueil de nouveaux acteurs (entreprises, organismes de formation et de recherche, soutien aux filières prioritaires),
- o une attractivité en termes de desserte et de liaisons structurantes vers les grands pôles d'emplois et les grands sites d'échanges franciliens, en articulation notamment avec les projets de Port 2000 au Havre et du Canal Seine Nord.

Ces orientations de développement sont portées par un projet d'aménagement structuré autour de quatre axes :

- o conforter l'armature urbaine existante constituée d'un réseau de villes historiques, de centres-villes et de centres-bourgs,
- o organiser des extensions urbaines économes de l'espace,
- o mettre en valeur et reconquérir l'armature naturelle,
- o concevoir et produire une offre foncière et immobilière compétitive à l'échelle nationale et européenne pour les activités économiques.

Ainsi, le développement de la Seine Aval doit contribuer à l'essor et à la compétitivité de la région parisienne au plan international, et répondre aux besoins en logements et en emplois exprimés à l'échelon régional et au-delà national. Ce développement doit également opérer un

rééquilibrage territorial au sein du département des Yvelines.

Les principes d'action de l'OIN sont fondés sur l'ambition et l'excellence territoriales.

L'ambition : c'est celle d'engager un développement structurel du territoire qui contribue très fortement au développement de la métropole parisienne à l'échelle nationale et internationale.

L'excellence : c'est celle visant un développement équilibré et répondant aux défis environnementaux actuels et futurs, soit de réaliser un développement urbain et économique durable. Cette exigence constitue une dimension transversale au projet : viser un réseau hiérarchisé de « villes compactes », économes de leur espace et soucieuses de la préservation de certains espaces naturels comme de la pérennité de l'activité agricole, et veiller à un équilibre durable entre habitat et emplois. Cette exigence transcende également les échelles de territoires, en visant un rééquilibrage des territoires des Yvelines et au sein de la Seine Aval.

Enfin, l'ambition portée par l'OIN Seine Aval en particulier, comme le SDRIF et le SDADEY, vise aussi à « faire éclore » un territoire, dont la cohérence et la synergie internes sont porteuses de développement. Il s'agit donc d'impulser et de soutenir une dynamique collective, notamment par la construction et la promotion d'une identité commune et de projets locaux devant avoir une forte résonance à l'échelle de la Seine Aval.

Le réseau d'acteurs concernés par les enjeux du fleuve est complexe. De nouvelles structures se sont récemment mises en place comme le SMSO dans l'objectif de mieux répondre aux enjeux. Il paraît maintenant important d'arriver à coordonner les stratégies et actions des différents acteurs par un mode de gouvernance qui permette la prise de décision en matière de projets d'aménagements liés au fleuve.

LISTE DES DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE :

Plan Seine

SDAGE, SAGE

SDRIF (opposable et en projet)

SDADEY

POS et PLU

2. Les principaux projets d'aménagement dans le secteur de la Seine Aval

Le secteur traversé par le fleuve et qui s'étend de la Forêt de Saint-Germain au Mantois, est compris dans l'Opération d'Intérêt National de la Seine Aval et reconnu comme secteur stratégique dans le projet de SDRIF adopté par le Conseil régional en septembre 2008. A ce double titre, il est porteur d'enjeux d'aménagement importants. Mais nombreux sont les projets, engagés antérieurement, qui ont rendu un certain dynamisme à ce secteur de grande couronne, en particulier pour la construction de logements.

Les principaux enjeux repérés sur la Seine Aval sont :

- la polarisation du développement urbain sur les villes principales de la vallée ;
- la stratégie à mettre en œuvre pour une nouvelle ère du développement économique et industriel de la Seine Aval, ainsi que l'équilibre emplois-logements ;
- l'amélioration de la desserte en transport en commun et le rattachement, même indirect, de la vallée de la Seine aux moyens de transports nationaux et internationaux (réseau TGV, aéroport Roissy-Charles de Gaulle) ;
- les arbitrages entre développement urbain, préservation de l'environnement (coupures vertes, champs d'expansion des crues, sites de captage d'eau, reconversion des sites pollués) et valori-

sation paysagère (coteaux, sites de confluence) ;

- un rapport ré-inventé de la ville au fleuve et des arbitrages à faire : valorisation paysagère des berges, maintien des espaces d'activités et développement de leur desserte par voie d'eau.

A noter, les objectifs de l'Etat pour l'OIN, indiqués dans la lettre du préfet de juillet 2006, sont notamment :

- la construction de 2 500 logements par an à partir de 2010 ;
- le développement économique et de l'emploi de la vallée de la Seine (porter le taux d'emploi de la vallée à celui du département) ;
- l'amélioration de la desserte en particulier de la desserte ferrée.

Les projets représentés sur la carte, et dont certains sont brièvement présentés ci-après, peuvent à la fois être portés par les collectivités locales, par l'Etat ou par des représentants du monde économique. La légende permet de distinguer deux stades dans l'état d'avancement des projets : des projets en cours de réalisation ou dont le programme est relativement défini et des projets à l'étude. Cette carte est un instantané des projets d'aménagements tels qu'ils ont été répertoriés par l'IAU îdF en 2008 mais ne prétend pas à l'exhaustivité.

PRINCIPAUX PROJETS URBAINS

- **ZAC Mantes Université** : reconversion d'un site industriel et ferroviaire de 20 ha situé entre les deux gares de Mantes-la-Jolie et Mantes-la-Ville. ZAC créée en 2006 d'environ 270 000 m² de SHON. Projet urbain mixte associant des équipements (centre de congrès, pôle d'enseignement supérieur, etc.), 1 200 logements et un pôle commercial. Une « dorsale » routière devrait assurer la desserte de cette ZAC en la reliant à l'échangeur de l'A 13.
- **ZAC des Bords de Seine de Mantes-la-Jolie** : 13,5 ha, 114 000 m² de SHON dont 100 000 pour des logements (soit environ 1 500 logements), 4 000 pour des activités, 10 000 pour des commerces.
- Des réflexions en cours sur **Carrières-sous-Poissy et Triel-sur-Seine** (projet EUROSPAN).

PRINCIPAUX PROJETS ÉCONOMIQUES

- . Dans le cadre du regain d'intérêt pour la voie fluviale et des projets Le Havre Port 2000, et Canal Seine-Nord, le Port Autonome de Paris en Seine Aval a trois projets. Le renforcement du port de Limay-Porcheville, port fluvio-maritime, 3e plate-forme multimodale d'Ile-de-France, (extension du port, construction de nouveaux entrepôts, escale de la ligne pour conteneurs Logiseine Le Havre-Paris)
- . Création d'une nouvelle plateforme multimodale à Achères à échéance d'environ 30 ans ; et projet plus modeste à Triel.
- . Projet de zones d'activités : des surfaces très importantes, environ 200 ha, en projet sur la Boucle de Chanteloup. Des projets également à Achères (ZAC Petite Arche-Grande Arche pour l'accueil d'activités et de bureaux), à Poissy (notamment extension des usines PSA), aux Mureaux, à Aubergenville et dans le Mantois (Limay, Mantes-Innovaparc notamment).
- . Projets de zones commerciales le long de la N 13 de Poissy à Chambourcy.

PRINCIPAUX PROJETS À VOCATION

DE LOGEMENTS

- . Les Garennes, environ 1 000 ha, urbanisables à vocation de logements au PLU de Mantes-la-Jolie.
- . ANRU (2005-2010) sur le quartier du Val Fourré, démolition de 900 logements programmée.
- . ANRU à Mantes-la-Ville (2005-2010) sur les quartiers Merisiers-Plaisance, Bas du Domaine de la Vallée et des Brouets.
- . ANRU sur les Mureaux (2006-2008) (cités Renault, les Bougimonts, l'Ile-de-France, la Vigne Blanche, les Musiciens, démolition de plus de 1 000 logements prévue) et Ecquevilly (Résidence du Parc, démolitions en cours).
- . ANRU en projet sur la Cité de la Coudraie à Poissy : démolition intégrale envisagée.
- . De nombreux Contrats de Développement de l'Offre Résidentielle mis en place par le Conseil Général des Yvelines.

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS

- . Complexe nautique de 7 000 m² de SHON, à destination de loisirs en cours de construction. Il est situé près du bassin d'aviron, à l'extrémité nord-ouest du Val Fourré, à l'emplacement de trois tours effondrées.
- . Requalification du centre de voile de la Base régionale de plein air et de loisirs de Verneuil.
- . Démolition de l'hôpital de Poissy et reconstruction à Chambourcy.

PRINCIPAUX PROJETS EN MATIÈRE

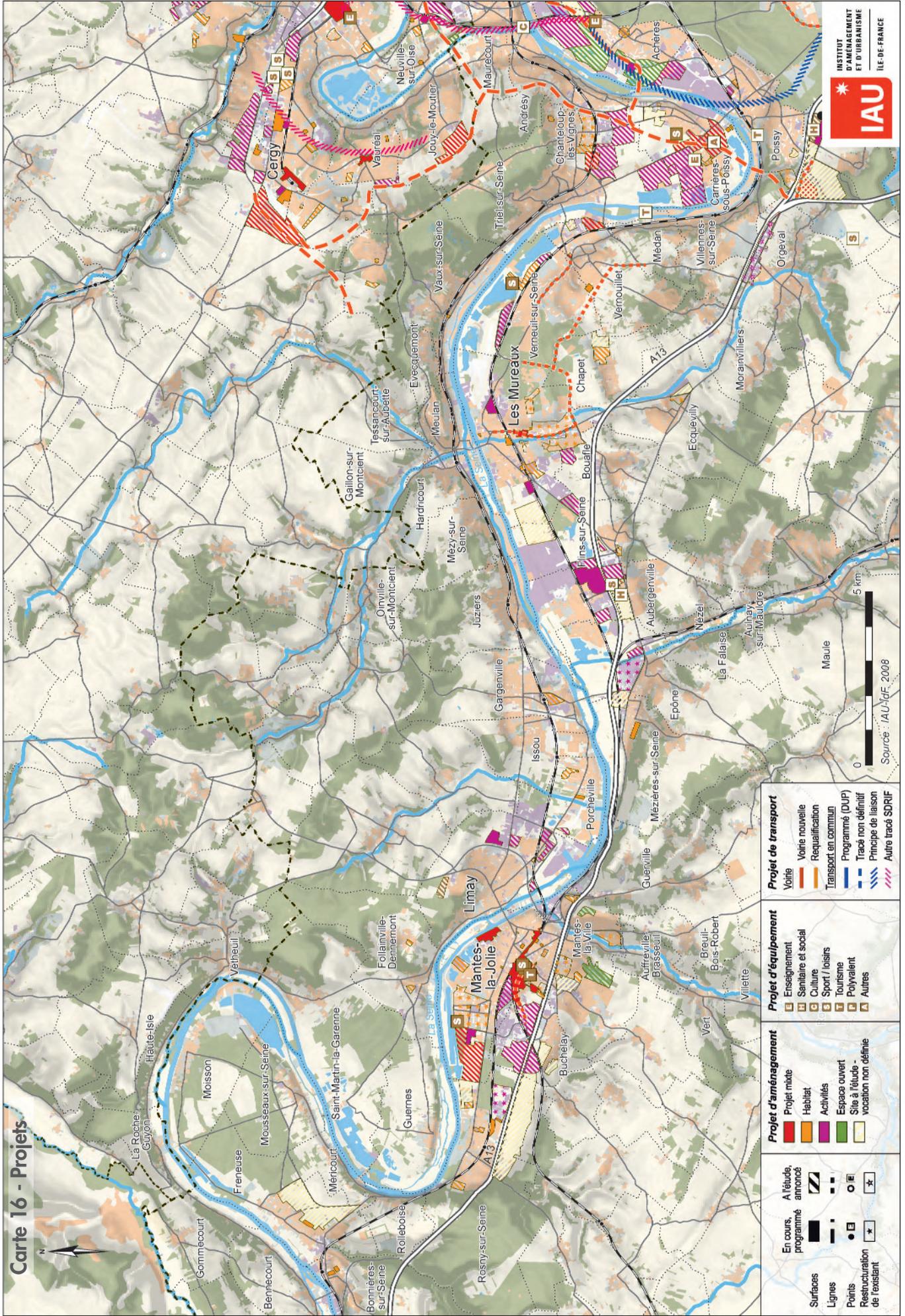
DE TRANSPORTS ET INFRASTRUCTURES

- . Voie nouvelle de la vallée de la Mauldre.
- . C13 liaison Cergy-vallée de la Seine.
- . A 104.
- . Pont d'Achères et liaison RD190 - RD 30.
- . Amélioration de l'offre de services sur la ligne Paris-Mantes.

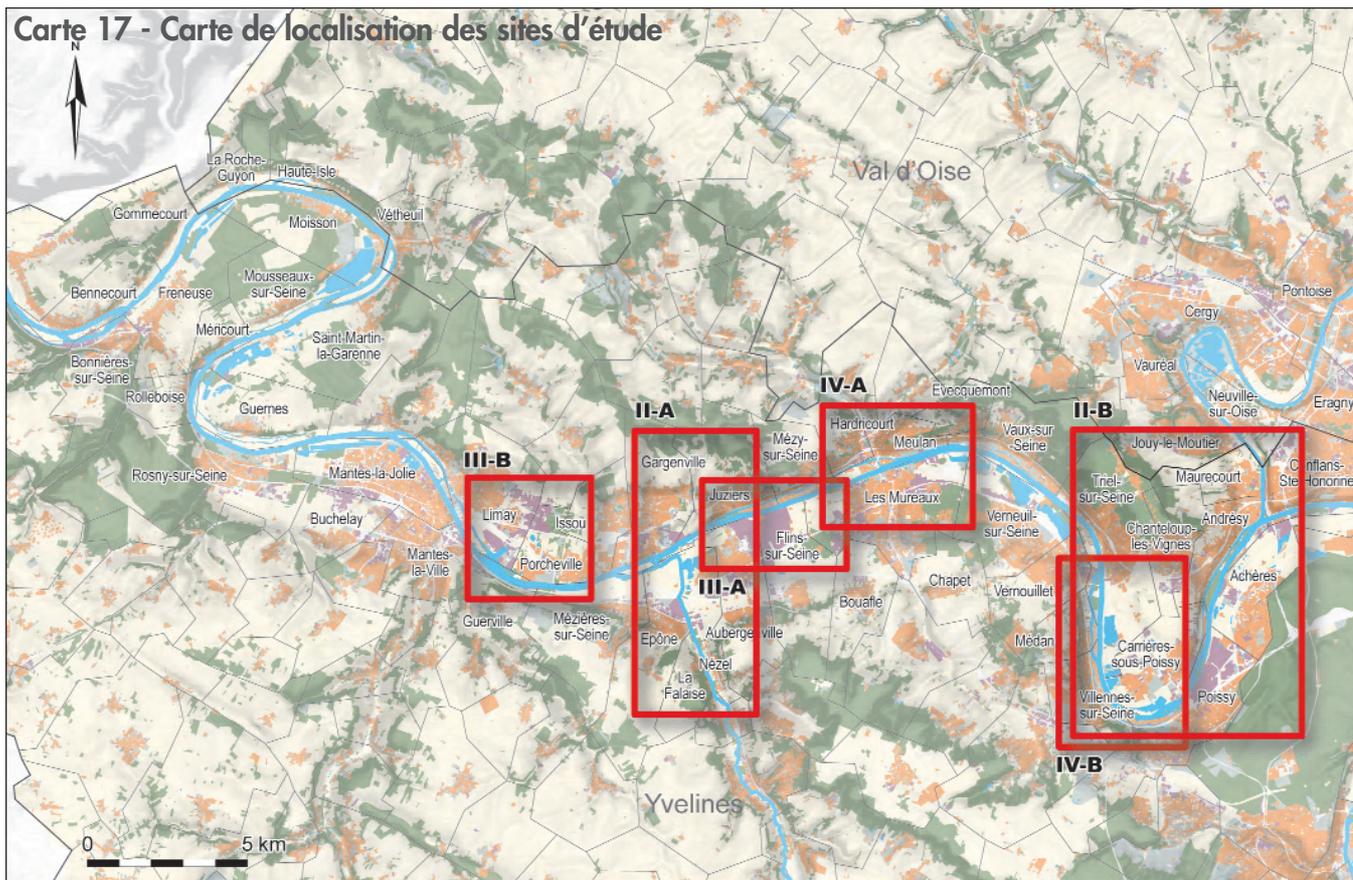
PRINCIPAUX PROJETS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENTS D'ESPACES VERTS ET DE VALORISATION PAYSAGÈRE

- . Périmètre régional d'intervention foncière de la Nouvelle France sur le site de la Ferme de la Haie et du circuit de moto des Mureaux
- . Réflexions pour le maintien d'un espace ouvert vaste au centre de la boucle de Chanteloup et relié aux berges de Seine d'une part, à l'Hautil d'autre part.
- . Parcs urbains sur Achères.
- . Valorisation des berges de la Seine.

Carte 16 - Projets



En cours, programmé Surfaces: [Solid black box] [Solid grey box] Lignes: [Dashed line] [Dotted line] Ponts: [Circle with dot] [Square with dot] Restructuration de l'existant: [Star in square] [Star in circle]	Projet d'aménagement Projet mixte: [Red box] Habitat: [Orange box] Activités: [Purple box] Espace ouvert: [Green box] Site à l'étude - vocation non définie: [Yellow box]	Projet d'équipement Enseignement: [E in box] Sanitaire et social: [S in box] Cultures: [C in box] Sport / loisirs: [S in box] Tourisme: [T in box] Polyvalent: [P in box] Autres: [A in box]	Projet de transport Voie: [Solid line] [Dashed line] Voie nouvelle: [Red dashed line] Requalification: [Orange dashed line] Transport en commun: [Blue dashed line] Programmé (DUP): [Blue dashed line] Tracé non définitif: [Blue dashed line] Principe de liaison: [Blue dashed line] Autre tracé SDRIF: [Pink dashed line]
---	---	--	--



SITUATION DES DIFFÉRENTS CAS D'ÉTUDE

Après un premier volet présentant l'ensemble du territoire, ses qualités paysagères, patrimoniales, naturelles mais aussi ses contraintes, de même que les projets et acteurs qu'il regroupe, les parties 2, 3 et 4 de l'étude reprennent les thèmes des 3 grands axes du SDRIF⁽³⁷⁾ : espaces ouverts, espaces d'activités et espaces urbains. Par le biais d'études de terrain, l'objectif est de décrire précisément les sites concernés et ainsi de rendre plus concrets les concepts évoqués par le SDRIF. L'analyse des sites aboutit à la définition de séquences homogènes, qui permettent de mettre en évidence les points d'appui de la mise en œuvre des principes du SDRIF ainsi que les difficultés à surmonter. Des valorisations potentielles à retenir sont proposées dans ce sens. Les sites choisis sont révélateurs de grandes problématiques, qui peuvent permettre aux collectivités d'interroger d'autres sites où des problématiques similaires s'appliquent.

Les encadrés présentant des recommandations sont soit des intentions générales permettant de valoriser le site, soit des suggestions plus concrètes de mise en valeur qui sont

données uniquement à titre d'exemple. L'objectif est le dialogue avec les collectivités : il ne s'agit pas d'imposer quoi que ce soit mais de donner des idées, d'apporter des éléments de réflexion. Les cartes et textes montrent des enjeux que génère le SDRIF.

Comme le montre la carte ci-dessus, pour chacune des parties, deux sites ont été choisis.

Partie 2. Valoriser les espaces ouverts

- II. A. Vallée de la Mauldre, talweg de Gargenville/ Juziers
- II. B. La Boucle de Chanteloup

Partie 3. Maintenir les espaces d'activités et développer la desserte fluviale

- III. A. Flins et les usines Renault
- III. B. Limaçon et son port autonome

Partie 4. Ouvrir les villes sur le fleuve

- IV. A. Meulan - Les Mureaux
- IV. B. Villennes-sur-Seine - Medan

(37) Axe 1 : Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme

Axe 2 : Associer le fleuve au développement économique et à la politique énergétique

Axe 3 : Ouvrir le fleuve sur la ville pour permettre sa réappropriation

II. ESPACES OUVERTS ET FLEUVE



Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme

Valoriser l'écosystème

confirmer le rôle de corridor écologique du fleuve pour renforcer les relations des espaces naturels et culturels contemporains.



utiliser le territoire du fleuve pour renforcer les relations des espaces naturels et culturels contemporains.



affiner le territoire du fleuve et renforcer les relations pour créer du lien entre les grands bassins fluviaux.



mettre en cohérence les corridors naturels à l'urbanisme, l'agriculture et l'eau.



mettre en cohérence les corridors naturels, l'agriculture et l'eau (PAC, PFC) dans les plans, prioriser les axes d'intervention de l'eau.

Valoriser le patrimoine

Paysager et bâti lié au fleuve

identifier et reconnaître le patrimoine fluvial pour son développement, de l'aménagement et réhabiliter de l'habitat des territoires en s'appuyant sur les



parties vivantes (agriculture, culture, patrimoine, eau et paysage).



identifier les points de passage et les points de passage.



identifier les points de passage et les points de passage.



identifier les points de passage et les points de passage.

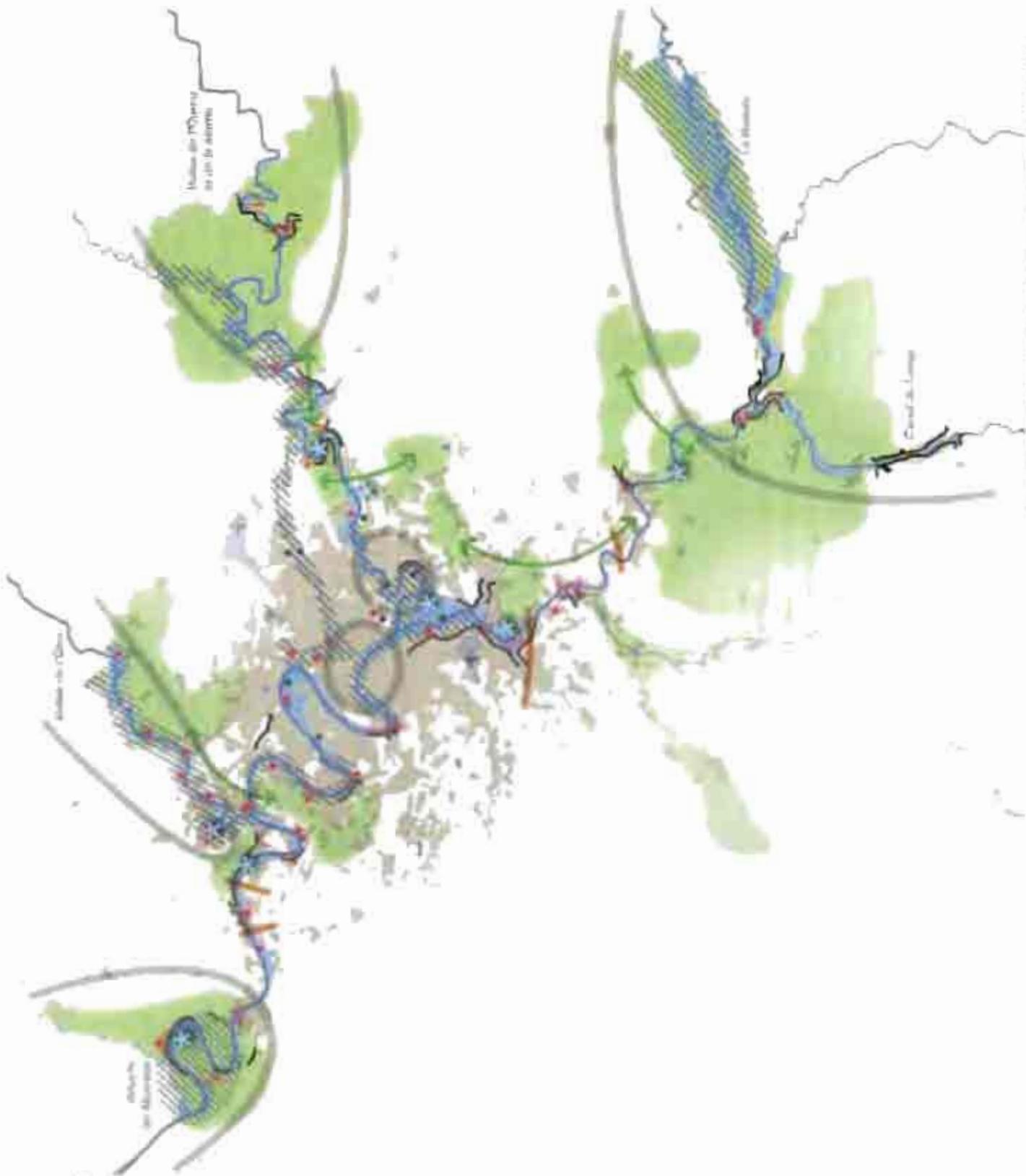
Développer le tourisme et les loisirs en rapport avec le fleuve



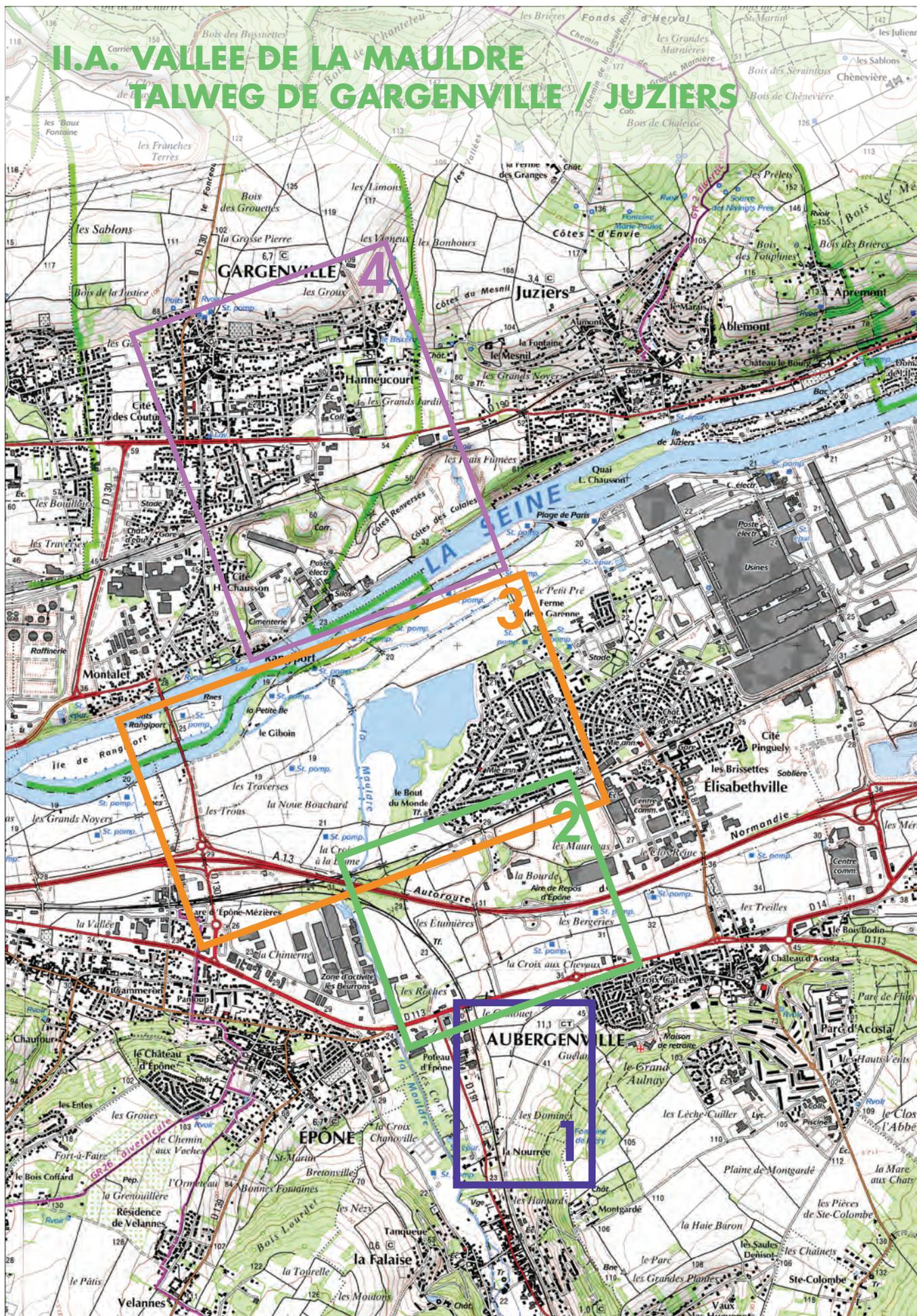
utiliser le fleuve et les corridors naturels pour renforcer les relations de l'habitat et de l'habitat à l'échelle nationale et de l'échelle.



identifier les points de passage et les points de passage sur la Seine de l'échelle de l'échelle.

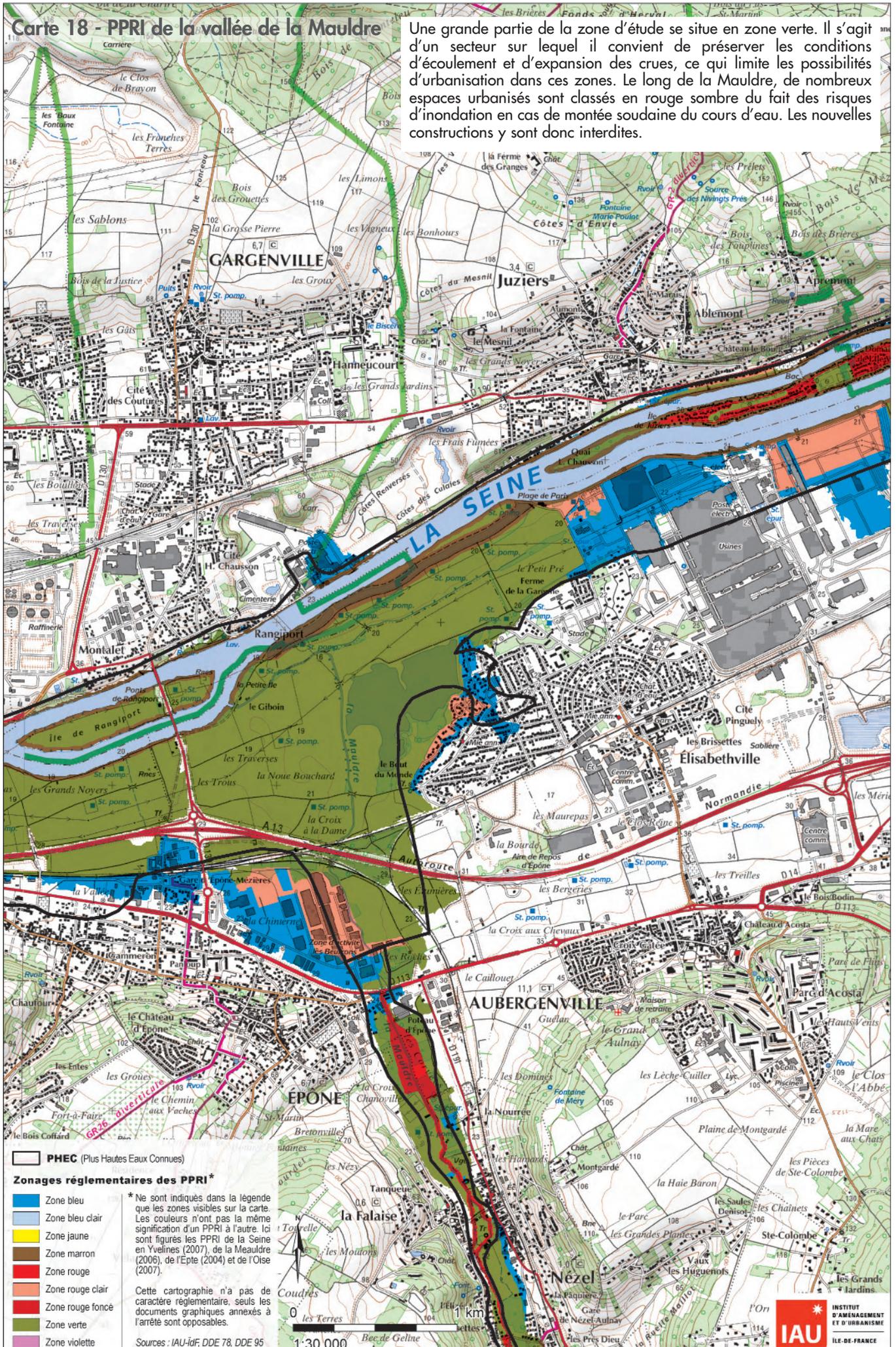


II.A. VALLEE DE LA MAULDRE TALWEG DE GARGENVILLE / JUZIERS



Carte 18 - PPRI de la vallée de la Mauldre

Une grande partie de la zone d'étude se situe en zone verte. Il s'agit d'un secteur sur lequel il convient de préserver les conditions d'écoulement et d'expansion des crues, ce qui limite les possibilités d'urbanisation dans ces zones. Le long de la Mauldre, de nombreux espaces urbanisés sont classés en rouge sombre du fait des risques d'inondation en cas de montée soudaine du cours d'eau. Les nouvelles constructions y sont donc interdites.



PHEC (Plus Hautes Eaux Connues)

Zonages réglementaires des PPRI*

- Zone bleue
- Zone bleue clair
- Zone jaune
- Zone marron
- Zone rouge
- Zone rouge clair
- Zone rouge foncé
- Zone verte
- Zone violette

* Ne sont indiqués dans la légende que les zones visibles sur la carte. Les couleurs n'ont pas la même signification d'un PPRI à l'autre. Ici sont figurés les PPRI de la Seine en Yvelines (2007), de la Mauldre (2006), de l'Epte (2004) et de l'Oise (2007).

Cette cartographie n'a pas de caractère réglementaire, seuls les documents graphiques annexés à l'arrêté sont opposables.

Sources : IAU-IdF, DDE 78, DDE 95



Introduction

Situation géographique

Le territoire étudié comprend l'ensemble du secteur situé entre les communes d'Epône et d'Aubergenville sur la rive gauche et comprenant Elisabethville (commune d'Epône), et les espaces ouverts situés entre Gargenville et Juziers, sur la rive droite de la Seine. Elisabethville et la D130 marquent les limites est et ouest du territoire d'étude.

RAPPEL SUR LES INDICATIONS DU SDRIF QUANT AUX ENJEUX DU SITE⁽¹⁾

Carte de destination générale⁽²⁾ :

- Vocation urbaine :
 - Secteur de densification préférentielle au niveau de la commune de Gargenville
 - Secteur d'urbanisation préférentielle au nord de Gargenville
- Infrastructure de transport :
 - Tracé Mantes - Cergy
- Vocation naturelle :
 - Flèche verte allant de la vallée de la Mauldre à la vallée des Vigneux puis rejoignant les Bois de Chanteleu, des Brières et des coteaux de la Seine en rebord du Vexin. La flèche signale une continuité écologique et/ou une coupure à l'urbanisation à maintenir.

Carte thématique, Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme⁽³⁾ :

- Valoriser l'écosystème :
 - Confirmer le rôle de corridor biologique du fleuve (restauration des bras-morts, respect d'une zone tampon de rive, préservation des zones humides, renaturation de berges...). En milieu urbain, la création de promenades, d'espaces de loisirs, de jardins et d'espaces publics plantés et paysagers sur les rives participent à ce processus.
 - Lutter contre la vulnérabilité aux inondations en intégrant la notion de «gestion» du risque, qui implique le maintien des zones d'expansion des crues.
 - Mettre en place un cheminement le long des rives de la Seine.

- Valoriser le patrimoine paysager et bâti lié au fleuve :

Identifier et reconnaître «le patrimoine fluvial» levier du développement, de l'aménagement et révélateur de l'identité des territoires. Cela implique :

- d'associer, au niveau paysager, les différentes échelles, celle du grand paysage et celle de paysages plus proches qui entourent l'axe de la Seine [...] et de l'Oise, des canaux et celle des jonctions avec les vallées.
- de distinguer les sites de confluences et les îles, lieux singuliers et sensibles qui méritent une attention particulière.

COMMENTAIRE DE LA CARTE DES NOYAUX DE BIODIVERSITÉ ET DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES (CF CARTE 19 P. 76)

La carte présente depuis la vallée de la Mauldre jusqu'au talweg de Gargenville-Juziers les réservoirs de biodiversité et les zones tampons qui s'y attachent. L'ensemble forme les noyaux de biodiversité, représentés en vert. Les principaux (qui sont les milieux de vie des espèces) sont situés sur les bois du Vexin, autour de la cimenterie d'Elisabethville, autour du biotope du Bout du Monde (signalé par un point jaune) et à certains endroits autour de la Mauldre. Les ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique) sont également représentées ici ; elles recouvrent la surface du biotope du Bout du Monde et les bois du Vexin.

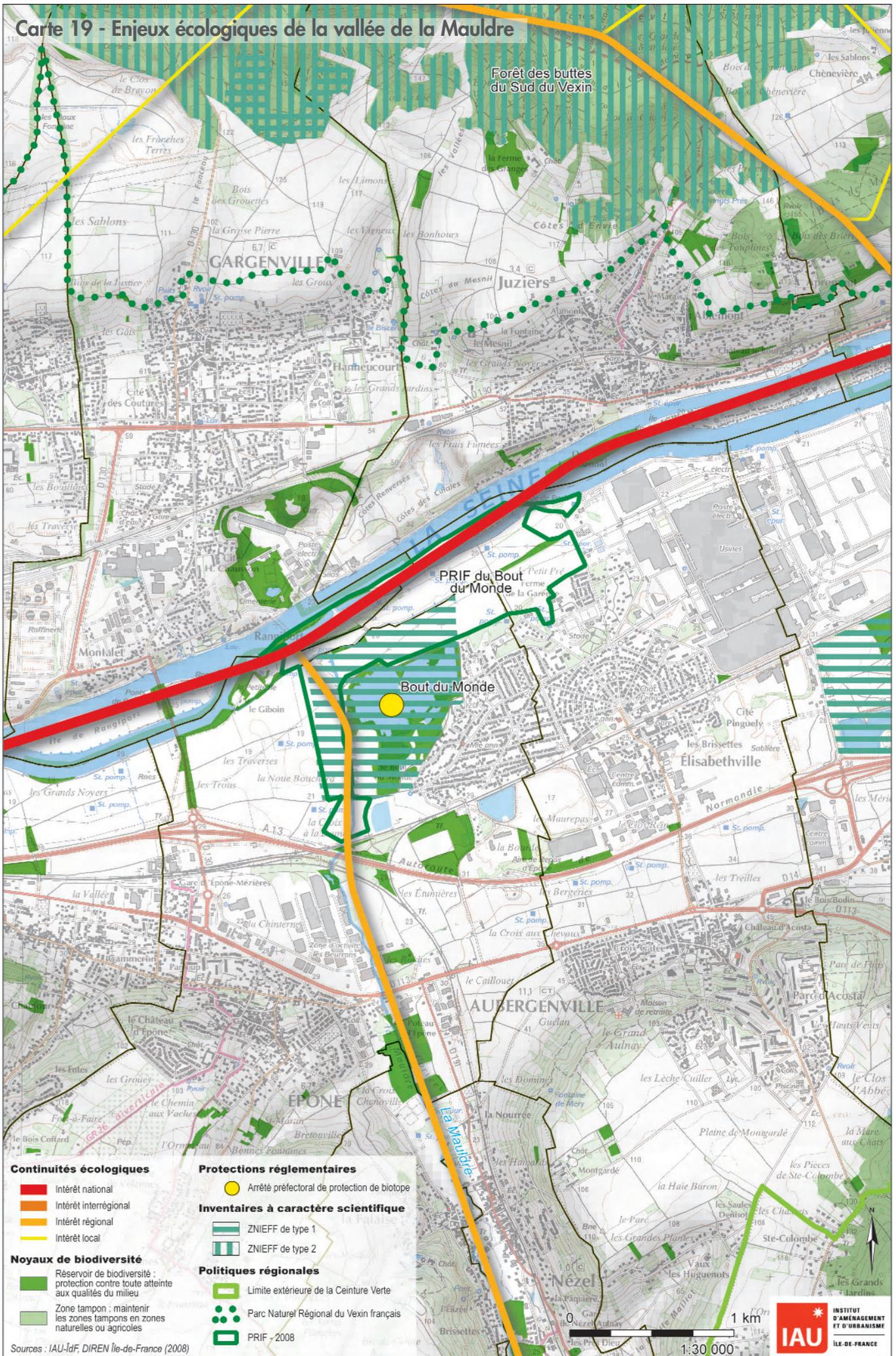
La carte fait également apparaître les continuités écologiques qui représentent les déplacements des espèces et dont l'objectif est de relier les noyaux de biodiversité pour assurer une possibilité de déplacement et la survie des espèces. Les continuités écologiques et les noyaux de biodiversité forment un réseau et doivent être appréhendés ensemble. Si un noyau est isolé, il tend à se dépeupler. Ici, la Seine (en rouge) et la Mauldre (en orange) jouent un rôle primordial pour les continuités écologiques.

(1) Extraits du rapport du SDRIF - Projet adopté par délibération du Conseil Régional le 25 septembre 2008

(2) cf Carte générale du SDRIF - cf carte 1 - Introduction générale

(3) cf Carte thématique du SDRIF (p.160 du rapport et p.161 et p.163, pour le texte) - cf IHntro, p. 72

Carte 19 - Enjeux écologiques de la vallée de la Mauldre



Continuités écologiques

- Intérêt national
- Intérêt interrégional
- Intérêt régional
- Intérêt local

Noyaux de biodiversité

- Réservoir de biodiversité : protection contre toute atteinte aux qualités du milieu
- Zone tampon : maintenir les zones tampons en zones naturelles ou agricoles

Protections réglementaires

- Arrêté préfectoral de protection de biotope

Inventaires à caractère scientifique

- ZNIEFF de type 1
- ZNIEFF de type 2

Politiques régionales

- Limite extérieure de la Ceinture Verte
- Parc Naturel Régional du Vexin français
- PRIF - 2008

Sources : IAU-IaF, DIREN Ile-de-France (2008)

L'artificialisation des rives du fleuve (tendance que l'on retrouve tout le long de la Seine) modifie le milieu aquatique qui devient au mieux un milieu de circulation et non plus milieu de vie. Les aménagements en bords de fleuve doivent donc impérativement prendre en compte ce rôle de corridor du fleuve et des rivières en réaménageant les berges de façon la plus naturelle possible et en accompagnant cette démarche de zones herbacées et boisées à proximité du fleuve et des rivières, pour créer les zones tampons nécessaires.

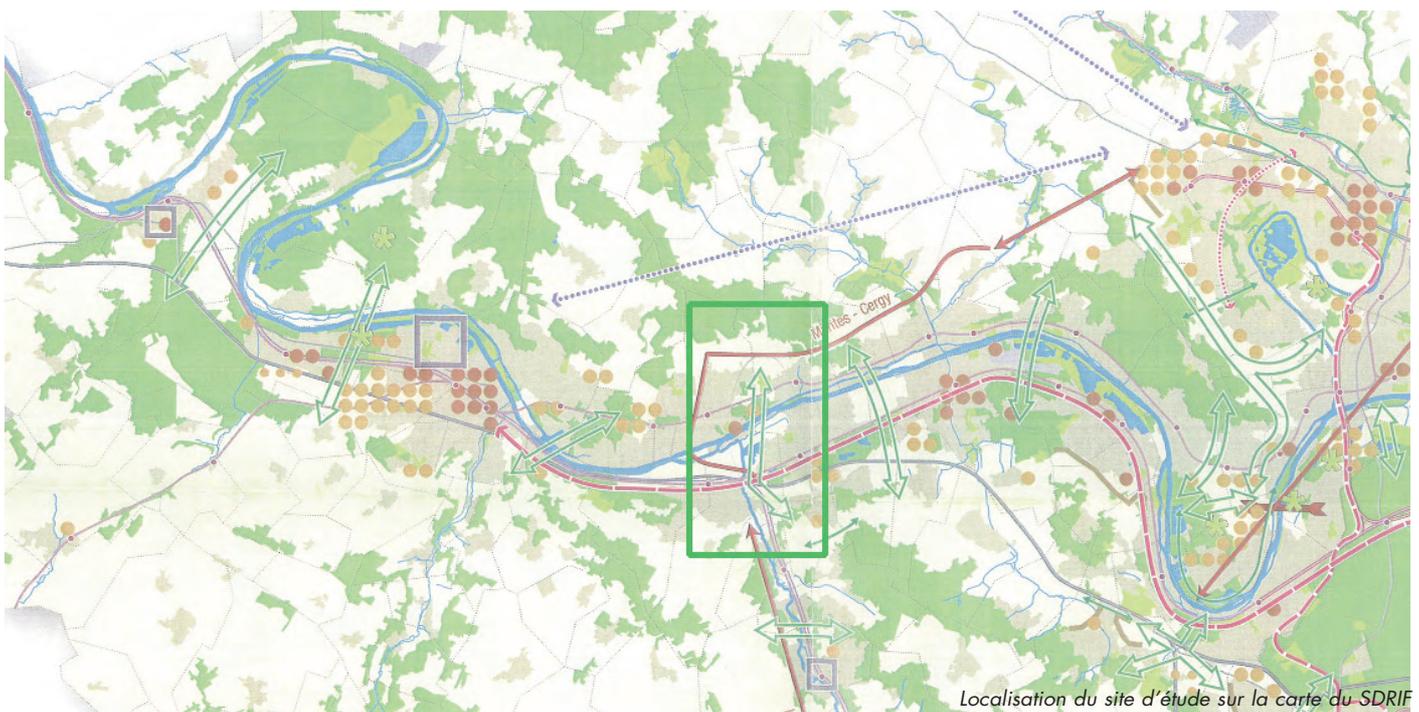
Problématique

Ce zoom étudie les sites concernés par la flèche verte «confluence de la Mauldre - talweg de Gargenville / Juziers» représentée sur la carte du schéma directeur et encadrée en vert sur la carte ci-dessous.

Différentes séquences de tailles inégales et d'ambiances diverses constituent les espaces qui sous-tendent cette flèche verte. Du sud au nord, il s'agit de la vallée de la Mauldre sur la rive gauche, de la confluence avec la Seine, du talweg de Gargenville / Juziers (vallée des Vigneux, à l'est d'Hanneucourt) rive droite, des Bois de Chanteleu, des Brières, et des coteaux de la Seine en rebord de Vexin.

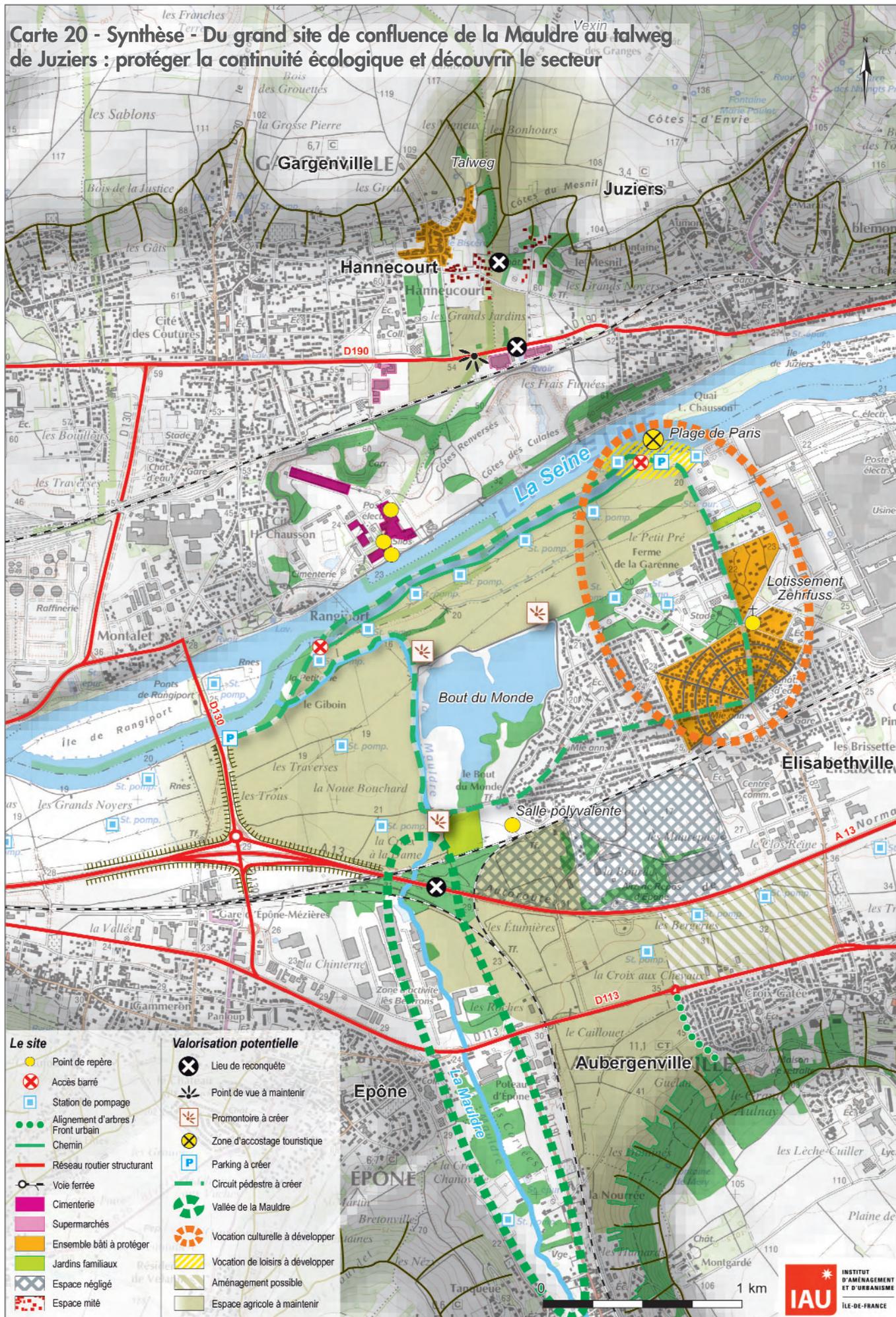
L'ensemble des sites qui composent cette flèche verte renferment de grandes richesses naturelles et patrimoniales qui ne sont pas mises en valeur et qui, pour certaines, sont malmenées.

Ce secteur est à conforter dans son rôle de corridor biologique qui emprunte une première vallée aux coteaux abrupts, La Mauldre, et franchit la Seine pour rejoindre une autre vallée, sèche cette fois, la vallée des Vigneux, visible sur le terrain par un talweg qui passe entre Gargenville et Juziers. Outre le rôle de corridor biologique qu'elles revêtent, ces deux vallées différentes qui se font face sont à l'origine d'une configuration paysagère spécifique dont il serait judicieux de tirer partie. De la diversité des situations géographiques (en hauteur, sur le coteau, dans la plaine...) résulte des ambiances différentes, des lieux dégagés ou au contraire plus reffermés, qu'il convient de mettre en valeur.



Localisation du site d'étude sur la carte du SDRIF

Carte 20 - Synthèse - Du grand site de confluence de la Mauldre au talweg de Juziers : protéger la continuité écologique et découvrir le secteur



Clés de lecture de la carte

La carte 20 située ci-contre a pour but de souligner les principales caractéristiques du territoire allant de la vallée de la Mauldre jusqu'au talweg de Gargenville / Juziers. Elle synthétise l'étude de ce cas et sert d'appui à la compréhension et à la localisation des enjeux.

Deux niveaux de lecture sont proposés. Le premier souligne les caractéristiques majeures du site. Le deuxième, intitulé «Valorisation potentielle» dans la légende, présente des possibilités de développement sur le territoire. Il s'agit de propositions qui n'ont pas pour intention de figer la vocation des différents sites mais au contraire d'ouvrir la discussion autour de nouveaux projets. La carte permet de dégager quelques grands enjeux et questions.

• Comment concilier l'espace agricole et ouvert (flèche verte du SDRIF) et la pression urbaine ?

L'espace agricole représentée sur cette carte se situe sous une «flèche verte» du SDRIF et appartient en partie au périmètre d'intervention foncière (PRIF) du Bout du monde. En plus de son rôle économique, il joue un rôle écologique. La vocation de cet espace est-elle pour autant immuable ? La carte permet de visualiser des secteurs particulièrement stratégiques.

- La bande agricole qui s'étend de l'usine Renault à la confluence de la Mauldre est un espace à préserver. La présence des nombreuses stations de pompage crée une première servitude qui permet d'envisager la permanence de cet espace, ce qui conforterait en plus le maintien naturel des berges.
- Les espaces agricoles situés entre Elisabethville et Aubergenville de la voie ferrée à la D 113 et sur lesquels se trouvent seulement quelques stations de pompage sont des espaces moins immuables où des projets sont tout à fait envisageables, dans la mesure où ils ne vont pas à l'encontre de la continuité écologique ou de la présence des stations de pompage.
- Au sud de la D113, l'agriculture est à maintenir afin de préserver la qualité paysagère de cet espace et les vues lointaines sur le coteau de la rive droite.
- Enfin, l'ensemble des espaces agricoles situés de part et d'autre de la Mauldre sont à préserver absolument pour leur rôle écologique et car ils représentent un atout paysager.

Il est important de noter qu'en tant qu'espaces agricoles situés en zone périurbaine, ce sont des secteurs très fragiles. En dehors de la bande située entre Elisabethville et Aubergenville, intervenir sur une partie de l'espace agricole aurait pour conséquence d'altérer économiquement l'ensemble de cette unité par effet de morcellement. Comme le préconise le SDRIF, il convient de préserver l'ensemble de cet espace agricole périurbain. De nouvelles formes d'agriculture pourraient être envisagées au niveau des champs captants (maraîchage, agriculture biologique de proximité, etc.) si sur le plan économique les cultures actuelles ne fonctionnaient plus.

• Quel devenir pour l'espace négligé ?

La carte met en évidence la présence d'un espace négligé entre la voie ferrée et l'A13. La question de la gestion de ce site se pose. Comment mieux l'intégrer au territoire ?

Deux alternatives semblent se dessiner : faut-il conserver ce secteur comme arrière cours de la ville ou faut-il le considérer comme une friche urbaine à réinvestir et aménager ?

Dans le cas où Aubergenville souhaiterait réaliser un projet entre la commune et la cité jardin d'Elisabethville, il conviendrait de privilégier le réinvestissement de cette zone plutôt que d'intervenir sur les espaces agricoles.

Par ailleurs, l'ensemble voies ferrées-A13 rend difficile la continuité écologique. Pour restaurer et préserver celle-ci, il convient, au niveau de leur entrecouplement, de maintenir une certaine largeur en espace ouvert afin de pallier à cette coupure, et d'utiliser la partie ouest de l'espace actuellement considéré comme négligé pour renforcer et élargir cette continuité. Une reconquête semble donc nécessaire ici.

• Sur la rive gauche, comment concilier l'effet coupure de la cimenterie et la «flèche verte» du SDRIF ?

La cimenterie qui s'étend rive gauche le long du fleuve est située sur le passage de la continuité écologique indiquée par le SDRIF. On peut se demander ce que sous tend la «flèche verte» sur cet espace privé. Il faut considérer l'enjeu écologique du site et inciter une gestion privée qui favorise l'espace naturel. Une partie de l'espace gérée par la cimenterie est aujourd'hui traitée dans ce sens, en réserve naturelle. De plus, il serait opportun de remplacer le mur actuel délimitant la cimenterie et bloquant toute vue vers la Seine par un grillage permettant une réelle continuité visuelle et écologique, et permettant d'ouvrir l'espace en direction de la Seine.

Par ailleurs, il convient de s'interroger sur l'avenir de la cimenterie, qui va disparaître un jour. C'est un espace potentiellement ouvert au public à terme.

Ainsi, d'un point de vue paysager et écologique, les objectifs sur ce secteur privé sont forts.

• Quels sont les principaux points durs affectant le déroulement de la continuité écologique, et les principales zones de fragilité ? (regroupés sous le terme « lieux de reconquête » dans la légende)

Deux points durs sur lesquels les zones de dépôts doivent disparaître :

- Autour de la D190 : des espaces résiduels apparaissent autour de cette route, fermant la vue et l'accès vers la Seine ;
- Au niveau du triangle ferré : sur ce site, une action en deux temps pourrait être entreprise : d'abord préserver la densité végétale (taillis), puis reconquérir un lieu de passage pour les piétons et la faune.

Deux zones de fragilité :

- La fenêtre du Vexin, entre Hannecourt et Juziers, fermée progressivement par le mitage ;
- La Mauldre, qui nécessite une reconquête.

NB : Ce secteur est en continuité avec celui de l'usine Flins et ses abords (carte 26 page 128). Le document les présente sous des angles différents en raison de l'organisation du plan de l'étude mais une réflexion d'ensemble sur ces deux secteurs paraît indispensable.



Vue sur la vallée de la Mauldre depuis le coteau d'Hannecourt

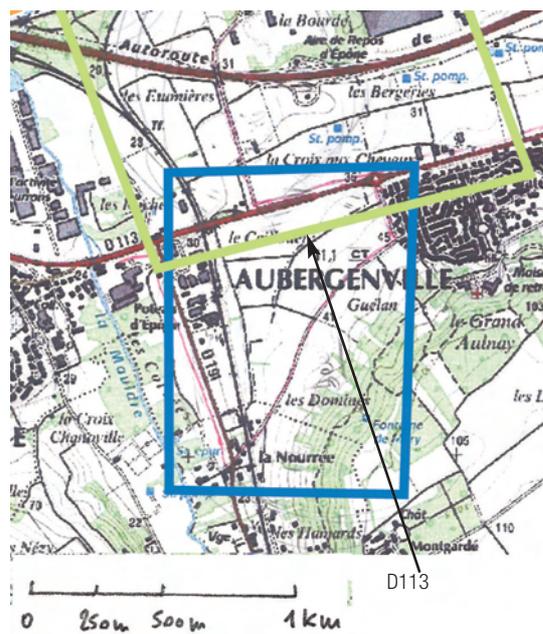
C. Sallier / APU 1418



Confluence de la Mauldre et de la Seine

C. Sallier / APU 1418

Séquence 1 - Coteau de la Mauldre « les Domilex »



Cette séquence en pente douce offre un paysage boisé et agricole soigné, dont les boisements recouvrent le relief en «doigt de gant» (photo 1). La situation en hauteur de ce site et la vue très dégagée qu'il offre en fait un ensemble facilement identifiable. C'est un espace entretenu, caractérisé principalement par l'agriculture (photos 3 et 4). Il est classé dans le PLU d'Épône en zone N pour la partie qui borde les boisements et en zone A pour le reste⁽⁴⁾.

A l'est, le site est cadré par le front urbain d'Aubergenville (photos 2), formé d'une petite route accompagnée d'un alignement très simple, visible de loin. La stabilité de cette séquence lui confère une qualité paysagère.



1. Front urbain d'Aubergenville

(4) Zone N : Zone naturelle qu'il convient de protéger en raison de la qualité du site ou des risques naturels.

Zone A : Il s'agit d'une zone dans laquelle l'agriculture justifie une protection particulière. Cette protection a pour but de maintenir l'agriculture et de garantir le caractère agreste actuel.



2. Doux coteau boisé de la Mauldre (est) - Forme du boisement en doigts de gant - Ampleur de l'espace

II. Espaces ouverts et fleuve



3. Espace soigné, vue lointaine, cheminées de Porcheville au fond (repère)

A. Bardon / IAU ÎdF

Côté ouest, on devine la vallée de la Mauldre par son coteau et le site de sa confluence (étudié dans la séquence 3). Au loin, les cheminées-repère de Porcheville rappellent la situation sur le grand territoire de la Seine Aval (photo 3). Le site, de grande ampleur, présente au nord des vues lointaines intéressantes, vers les paysages traversés par la flèche étudiée. Au delà de l'autoroute et de la végétation qui encadre la Seine (ripsylve), on perçoit la cimenterie d'Elisabethville, repère que l'on retrouve à chaque séquence, mais aussi Gargenville et Juziers au loin sur le coteau de la rive droite, et surtout l'espace encore ouvert entre les deux (photo 5).



4. La Mauldre depuis la D113

A. Bardon / IAU ÎdF

Recommandation

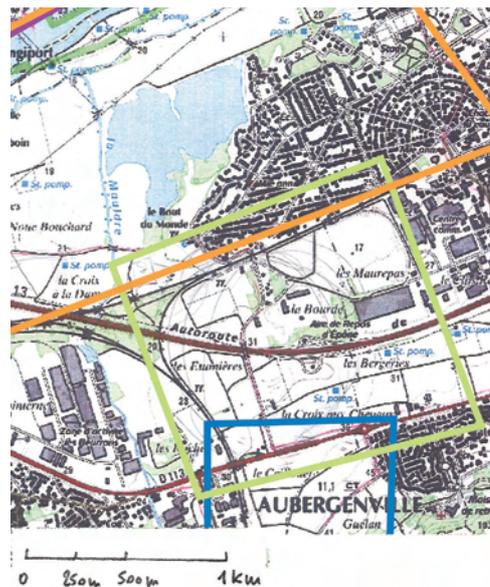
Sur cette séquence, la flèche verte correspond à une succession d'espaces ouverts agricoles à maintenir d'où sont possibles des vues lointaines. Ils entrent en relation (continuité écologique et visuelle) avec les espaces ouverts résiduels entre Juziers et Gargenville.



5. Vue depuis « Les Domilex », Passage flèche verte au loin, entre Gargenville et Juziers, Cimenterie repère

A. Bardon / IAU ÎdF

Séquence 2 - Rive gauche, entre la D113 et la voie ferrée



Immédiatement au nord de la séquence 1, la séquence 2, comprise entre la D113 et la voie ferrée, autour de l'A13, est mitée par des implantations diverses : zone de dépôts de remblais avec passage de nombreux camions, espace grillagé pour dresser les chiens, caravanes, espaces dont l'usage est énigmatique. Des boisements de petite taille et mal entretenus ponctuent également cette séquence dont la lecture est mal aisée. Les horizons sont caractérisés par la présence de zones d'activités dont on aperçoit quelques bâtiments bas et longs, blancs ou très colorés.

De nombreux dépôts se trouvent sur cette séquence, ce qui rend l'ensemble difficilement lisible. Elle pose la question de la gestion des espaces attenants aux grosses infrastructures de transport, comme l'A13 ici. Ces espaces sont le plus souvent négligés, notamment au nord de l'infrastructure (cf les espaces délaissés sur la carte 20 p. 78) alors qu'ils sont traversés par une petite route perpendiculaire à l'A13 qui permet l'accès à la salle polyvalente du «Bout du Monde», que des particuliers

loquent à la commune d'Épône pour différents événements (concerts, repas...). Cette même route dessert une partie du lotissement d'Elisabethville, et des jardins familiaux, parcelles cultivées de dimension assez importante. Ces espaces sont empruntés quotidiennement par les habitants des alentours, usagers des lieux. Sur certains de ces espaces délaissés, la végétation est apparue.

Les espaces ouverts de cette séquence sont mal identifiés. Ils supportent des fonctions difficiles à cerner. De plus, les accès sont peu visibles (pas de nom sur les voies ni d'indication de direction), ce qui implique une grande difficulté pour se repérer.

Recommandation

En ce qui concerne les friches avec de la végétation et des bois, pour un temps donné, c'est un atout de la garder telle quelle, car c'est un relais de biodiversité.



6. Espaces attenants à l'A13



A. Bardon / IAU tdf

7. Implantation de caravanes



A. Bardon / IAU tdf

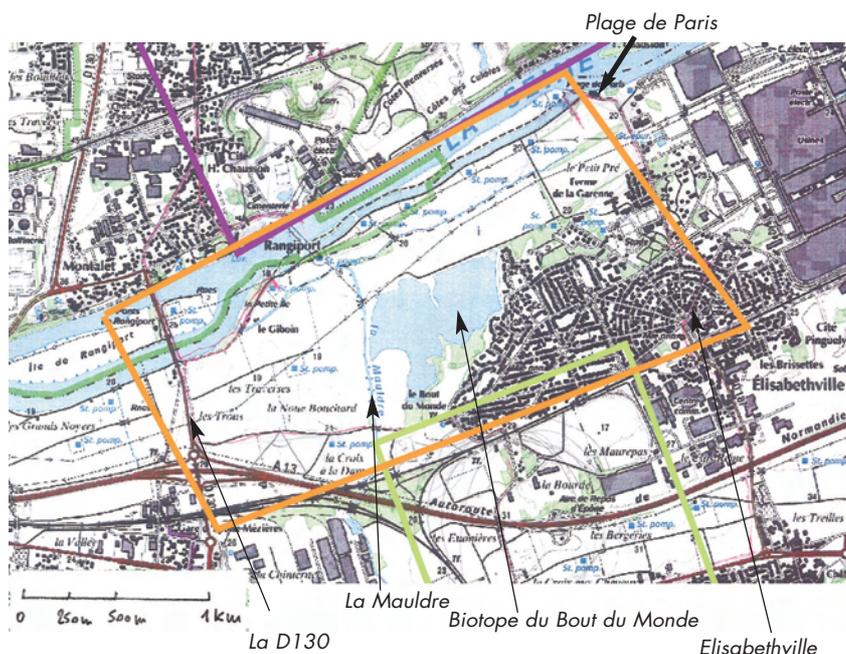
8. Bâtiment à l'abandon



A. Bardon / IAU tdf

9. Mitage de l'espace ouvert, zones grillagées

Séquence 3 - Confluence Seine - Mauldre : large bande entre la voie ferrée et la Seine



Entre la voie ferrée et la Seine, la flèche verte du SDRIF traverse des sites tout à fait variés et intéressants, peu mis en valeur, et surtout sans relation les uns avec les autres, qui forment une grande séquence avec un fort potentiel de mise en valeur. Un grand projet de composition avec la nature pourrait être proposé sur l'ensemble du site.

Il s'agit, d'ouest en est :

- de l'espace entre la D130 et le lotissement d'Elisabethville,
- du lotissement d'Elisabethville et de la plage de Paris,
- des rives de la Seine sur l'ensemble.

3.1. Entre la D130 et le lotissement d'Elisabethville

L'espace situé entre la D130 et le lotissement d'Elisabethville regroupe des champs cultivés, la rivière de la Mauldre, le biotope du Bout du Monde entouré de grillage et géré par le conseil général, des jardins familiaux. La D130, route en talus qui borde le site à l'ouest, bloque la vue (photo 10).

En revanche, le site offre de toute part une magnifique vue sur la cimenterie, la ripisylve de la Seine et le coteau lointain de la rive droite (photo 12).



10. D 130 en talus (perpendiculaire à la Seine) qui bloque la vue et coupe la plaine

Ce site, difficilement accessible, dans lequel passe un seul chemin en terre abîmé et peu carrossable, permet de s'approcher de la Mauldre.

Recommandation

Les rives de cette rivière pourraient être investies par un chemin engazonné permettant de remonter à pied jusqu'à la Seine (photo 11).

C'est par ce même chemin qu'on rejoint, sans pouvoir y pénétrer, le biotope du Bout du Monde, indiqué par une pancarte accrochée au grillage. Le plan d'eau de ce biotope, ancienne gravière abandonnée suite à la remontée de la nappe phréatique, n'est pas visible car entouré par une végétation composée essentiellement de saules. La zone humide constituée par ce plan d'eau subit encore les amples

variations du niveau des eaux par infiltration dans la nappe et du fait des stations de pompage situées à proximité.

Recommandations

Puisqu'il n'est pas possible de rentrer dans l'espace du biotope, trois promontoires en bois pourraient être installés autour du site pour profiter de la richesse faunistique et floristique qu'il renferme et offrir aux usagers des vues sur cet espace remarquable.

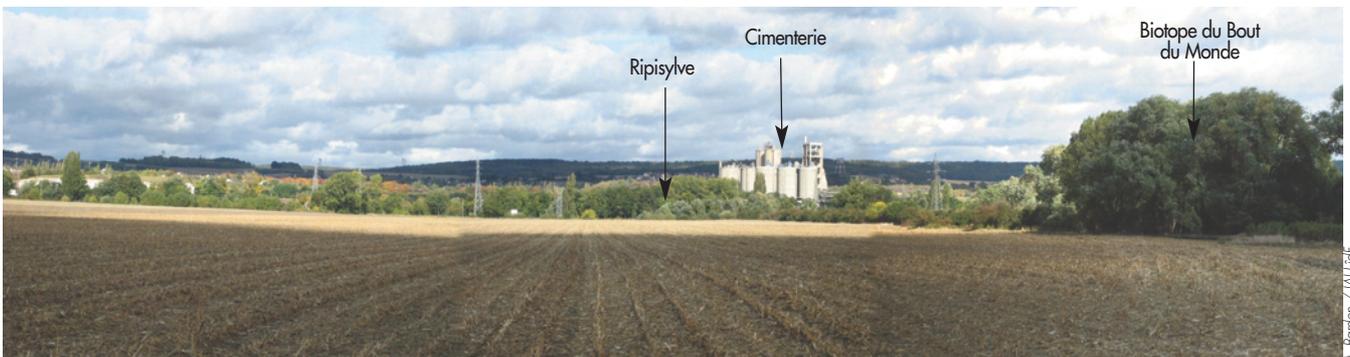
Par ailleurs, presque en face du biotope, les jardins familiaux, situés entre la Mauldre et le lotissement, à quelques centaines de mètres de celui-ci, n'entretiennent aucun lien avec lui.



11. La Mauldre entre la voie ferrée et La Seine. Fort potentiel de ce site, non valorisé : accès difficile par chemin de terre ; non fléché

Recommandations

Un cheminement qui rejoindrait ensuite la Seine pourrait être aménagé à partir du lotissement pour aller découvrir la Mauldre, le biotope par le biais des promontoires et les jardins familiaux, tout en bénéficiant des différentes ambiances paysagères que ce site propose.



12. Depuis "la Noue Bouchard" (plaine près de la Mauldre) : très belle vue sur la cimenterie, le biotope, la ripisylve de la Seine ; vue lointaine sur le coteau de la rive droite

3.2. Les rives de la Seine

Au centre du parcours de la flèche verte se trouvent **les rives de la Seine et les sites clos des stations de pompage** (photo 4).



13. Station de pompage

D'un point de vue géographique, ce site est très intéressant et spécifique, puisque s'y rencontrent la Mauldre et la Seine. Néanmoins, **le lieu de la confluence n'est pas accessible aisément**. La promenade le long des rives de la Seine est possible mais non indiquée. Il y a bien un chemin de halage en terre, interdit aux véhicules, au niveau du lieu dit «le Giboin» jusqu'à la Plage de Paris, c'est à dire sur une longueur de près de 2,5 kilomètres.



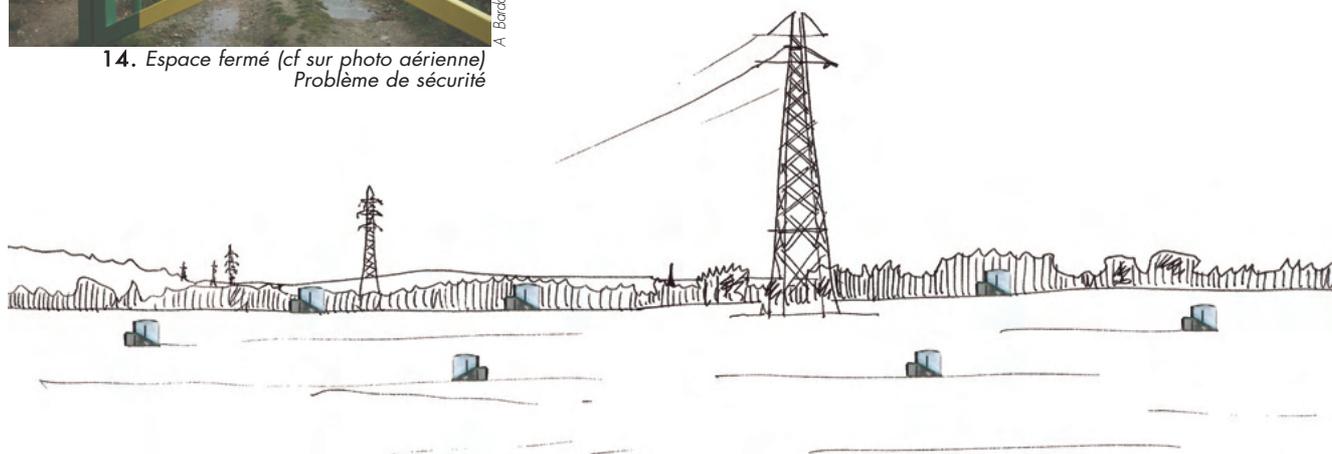
14. Espace fermé (cf sur photo aérienne)
Problème de sécurité

Cet espace fermé classé dans le PLU en zone de protection des eaux pluviales du champ captant et indiqué comme une zone inconstructible, est cultivé et ponctué de stations de pompage. C'est une zone de prélèvement en eau potable. D'un point de vue géologique, ce secteur est composé d'alluvions et de craie fracturée de la vallée de la Seine qui permettent :

- d'une part, du fait de leur très forte transmissivité, de capter l'eau en gros volume et avec de forts débits de pointe, sans interférer sur la qualité de la nappe phréatique, qui se réalimente rapidement,
- d'autre part, de filtrer naturellement cette eau, ce qui permet d'obtenir de l'eau à un coût moindre par rapport à un captage direct d'eau de surface qui nécessiterait un traitement plus coûteux en usine de potabilisation.

Les captages, situés dans le secteur étudié et allant jusqu'aux Mureaux en passant par la plaine de la Haie représentent 1/6 de la quantité d'eau potable issue des nappes souterraines en Île-de-France, soit l'alimentation de 750 000 habitants, ce qui fait de ce lieu un site à forts enjeux qu'il est nécessaire de préserver.

D'un point de vue paysager, les stations de pompage permettent de rythmer la promenade au bord de la Seine et permettent de se poser la question du sous-sol et de l'eau.(croquis 15).



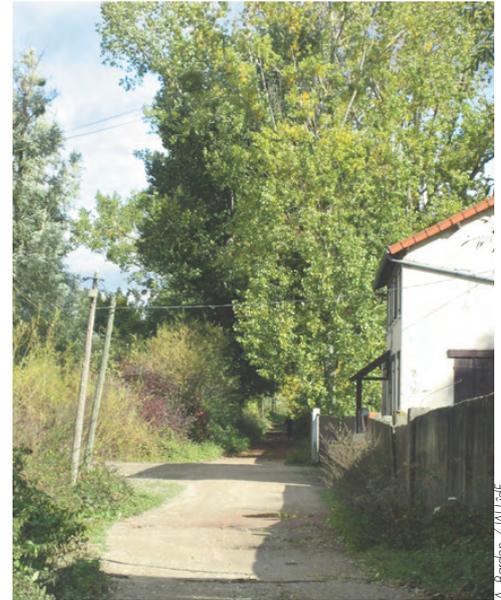
15. Station de pompage

Ce secteur est par ailleurs concerné par un PRIF (cf carte 19 p. 76). Cela va dans le sens d'une mise en valeur par une promenade au bord des champs.

Dès que l'on s'approche de la Seine, tout devient compliqué. D'une part, d'une manière générale, entre les voies ferrées de chaque rive, il est très difficile d'accéder au fleuve. D'autre part, à ce niveau, les berges de la Seine sont utilisées comme dépotoir, ce qui entraîne une pollution du site. Pourtant cet espace se situe au cœur de la flèche verte du SDRIF où le rôle de corridor biologique, en lien avec les espaces agricoles, la Seine et à une échelle plus large les espaces ouverts et boisés présents du nord au sud, est à conforter. Des efforts sont donc à fournir pour redonner à ce site un rôle de préservation de la biodiversité : réaménager les berges de façon la plus naturelle possible, accompagner cette démarche de zones herbacées et boisées à proximité du fleuve, pour créer les zones tampons nécessaires...

Enfin, **l'enjeu de l'accès à la Seine**, pour les habitants des communes riveraines ou pour des touristes, **est ici à affirmer tout particulièrement**. Un sentier est déjà présent mais il est mal indiqué et ne met pas en valeur le caractère du site (photo 16).

En effet, il ne semble pas nécessaire que ce chemin soit carrossable. Lui redonner un aspect plus naturel accessible unique-



16. Le long de la Seine

ment au piéton permettrait de conforter le rôle écologique qu'il doit revêtir, tout en offrant aux usagers un lieu de promenade très agréable, notamment par les vues qu'il offre sur la rive droite de la Seine dont Rangiport, site atypique surprenant à découvrir (photo 17).

Cette partie de la séquence 3 présente une juxtaposition de sites clos (stations de pompage, biotope...), d'espaces à l'accès restreint, de secteurs sans usage bien définis, peu ou pas entretenus. Cela implique le sentiment d'insécurité et une difficulté à se repérer notamment pour aller vers la Seine. Or l'objectif régional est la mise en place d'une promenade continue sur les rives. Pour satisfaire cet objectif, il n'est pas question de rendre tous les espaces perméables et accessibles, mais il est nécessaire d'indiquer des accès simples aux différents lieux qui composent le site et de dégager des liens.

Recommandation

L'accessibilité doit être organisée.



17. Vue sur Rangiport depuis la rive gauche de la Seine

3.3. Un site particulier : le lotissement d'Elisabethville et la plage de Paris

A l'est, non loin des usines Renault, se trouve un site qui semble méconnu et pourtant intéressant, car, bien que signalé par un panneau sans-issu, c'est un accès à la Seine, ce qui est peu fréquent dans le secteur. Ce site regroupe le lotissement d'Elisabethville, le Petit Pré et la plage de Paris.

Elisabethville est une cité pavillonnaire créée dans les années 1920, à cheval sur les communes d'Aubergenville et d'Épône. Elle compte environ 4 000 habitants.

C'est à l'origine une **cité-jardin construite dans la plaine alluviale de la Seine**, entre le fleuve et la voie ferrée (ligne Paris - Le Havre), dans le parc de l'ancien château de la Garenne. Facilement accessible depuis Paris grâce à la gare d'Aubergenville-Elisabethville, elle donnait accès à une plage artificielle sur la rive gauche de la Seine (plage de Paris). Cette plage disposait autrefois d'un casino et d'un golf qui attireraient les Parisiens en quête d'évasion durant les années folles. En 1928 fut construite, sous la direction de l'architecte Paul Tournon, l'église d'Elisabethville qui a la particularité d'être le premier édifice de ce genre à être exécuté entièrement en béton armé et sculpté dans le ciment en prise, un procédé original et nouveau à l'époque (cf photo 3 p 131).

Le château et ses dépendances, mise à part la ferme de La Garenne, ont disparu avec l'arrivée, en 1950, de l'usine Renault de Flins. A cette époque fut construit face à l'entrée principale de l'usine, le **lotissement Zehrfuss**, du nom de l'architecte qui le dessina, qui est aussi l'auteur de l'usine. **Ce lotissement est constitué de bâtiments sur pilotis** (photo 18) : 14 petits immeubles et des maisons individuelles conçus à l'époque pour intégrer l'automobile dans le mode de vie des habitants et peut être pour se protéger des inondations. De nombreux lotissements ont contribué à l'extension de la cité vers l'ouest, malgré sa situation à risque en cas de forte crue.



18. Habitat sur pilotis

A. Bardon / IAU îdF



19. Le Petit Pré

A. Bardon / IAU îdF



20. La plage de Paris : un site agréable à mettre en valeur, un lieu fréquenté notamment par des pêcheurs, Proximité de la ville justifie l'aménagement (Elisabethville)

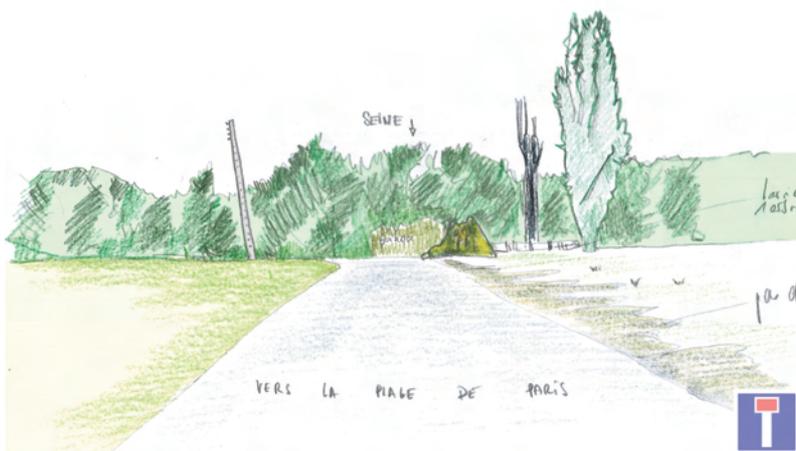
A. Bardon / IAU îdF

Le Petit Pré, situé entre le lotissement et la Seine, est un **espace ouvert cultivé** (photo 19) qui donne un caractère champêtre à la **plage de Paris voisine**. Il offre aussi, à l'horizon, une vue sur la cimenterie d'Elisabethville, repère omniprésent sur ce grand site de confluence Seine - Mauldre. Ce site est classé dans le PLU d'Épône en zone N (zone naturelle qu'il convient de protéger en raison de la qualité du site.) Enfin, **la Plage de Paris** (photo 20 et 21) qui attire actuellement des pêcheurs et quelques promeneurs, habitants des alentours, a perdu sa renommée d'autrefois.



21. Possibilité d'accoster en bateau ? Berges à aménager

Un sentier, fermé par une barrière pour empêcher tout véhicule de passer (photo 23), permet de longer un bras mort de la Seine où des activités autour de la pêche sont organisées. Néanmoins **ce site n'est pas aussi attractif que son potentiel le laisse entendre**. Il mérite d'être valorisé pour bénéficier aux 4 000 habitants du lotissement voisin et plus largement aux habitants des villes alentours et d'ailleurs. Un plan d'ensemble pourrait être proposé



22. Vers la plage de Paris, accès négligé : panneau sans issue, bords de la route en mauvais état, poteau électrique abîmé, arbre mort, tas de remblais...



23. Fermeture, on pourrait envisager une promenade en boucle

avec des endroits pour s'installer, pique-niquer, pêcher avec des lieux de passage, des plantations, tout cela en lien avec la Seine. Un départ de promenade est à imaginer à cet endroit et des bateaux pourraient y accoster. Il faut développer le tourisme et les loisirs nautiques sur la Seine en s'appuyant sur des sites comme celui-ci. Par ailleurs, seul un panneau sans issue accueille les personnes se rendant à la plage de Paris (croquis 22). Il convient donc **d'améliorer la signalétique** de cet accès peu engageant.

Les différents sites décrits dans l'ensemble de cette séquence 3 méritent d'être reliés les uns aux autres. Ces espaces pourraient être appréhendés comme un seul grand site, sur lequel une promenade en boucle serait créée (cf Recommandations).

Le principal problème qui se pose dans cette large bande entre la voie ferrée et la Seine est celui de l'accès au fleuve ainsi qu'à tous les espaces qui le bordent. Cette difficulté d'accès implique des problèmes de sécurité, puisque ce sont des endroits plus ou moins laissés à l'abandon et en impasse.

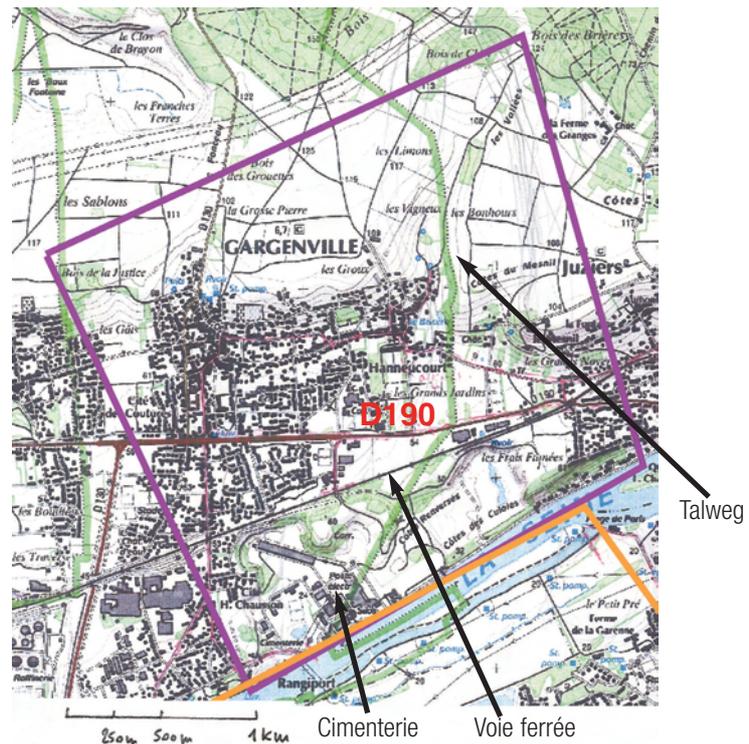
L'étude de cette séquence amène à se poser des questions sur l'île de Rangipont et sur les champs attenants, rive gauche, derrière la D130. Tout cet espace de la confluence Seine-Mauldre doit être défini plus précisément. Cette bande longitudinale est un site à forts enjeux. Une lecture globale est à donner à ce secteur.

Recommandations

Accéder au site depuis Elisabethville.

Guider et canaliser les piétons à l'intérieur du site.

Séquence 4 - Rive droite



La séquence 4 s'étend sur la rive droite entre le plateau agricole et la Seine. Si la fonction de la flèche verte est assez explicite au nord de la D190 : maintenir une coupure d'urbanisation et préserver les espaces ouverts entre Gargenville et Juziers, il n'en va pas de même entre la Seine et la voie ferrée où aucun accès n'est possible du fait de la présence de la cimenterie clôturée. Cette impossibilité de circuler pose la question du degré d'imperméabilité de ce site alors que cette flèche sous-tend un corridor biologique.

L'étroite bande située entre la voie ferrée et la D190 ne laisse pas non plus de possibilité de circuler car elle est investie par des activités et commerces disséminés le long de la route (Super U, Intermarché, sites grillagés...) qui le plus souvent empêchent de voir la vallée (photos 24 et 25). Lorsqu'on emprunte cette route, on n'a aucune idée de la distance au fleuve. Un seul endroit permet de voir l'horizon, comme le montre la carte 20 p. 78 (symbole Point de vue) ; il est à préserver.

Recommandations

Les espaces à l'abandon de la cimenterie sont des espaces naturels à ouvrir au public à terme. Ils forment un maillon de la continuité écologique.



24. D 190 Vue Nord vers le talweg, avancée de Gargenville, progressivement, l'urbanisation gagne sur l'espace ouvert



25. Front urbain de qualité, Hanneucourt

Au nord de la D190, un talweg sépare Gargenville de Juziers (photo 26). Bien qu'il fasse partie de la flèche verte du SDRIF, il est très fragilisé. En effet, **les deux villes se rapprochent et se touchent presque**. Ce talweg est constitué de champs fermés, de bois, d'un relief qui ne permet pas une vue globale de la séquence, caractérisée par une ambiance plus intimiste. Comme le montre le croquis 28, quelques pavillons récents gagnent du terrain et risquent de mettre en péril la coupure d'urbanisation préconisée ici par le schéma directeur. De plus, ce mitage s'effectue à l'orée des petits bois, sans respect du principe des zones tampons nécessaires à la biodiversité, qui définissent un recul de 50 m pour les constructions autour d'un espace boisé. Ces zones tampons peuvent être intégrées dans les aménagements de jardins particuliers ou même en espace vert public, sous la forme de parcs, de liaisons vertes, de sentiers de randonnée... Ce type de démarche répond à la fois à une volonté de préserver l'environnement naturel, tout en l'associant au projet d'aménagement d'un territoire. De façon générale, toutes les fonctions d'un corridor écologique ne sont pas compatibles avec l'urbanisation. Cependant, l'aménagement

peut se faire en respect de trames préexistantes au projet (continuité de trames naturelles, absence de clôtures infranchissables...).

Le hameau de Hanneucourt, qui appartient à la commune de Gargenville et au PNR du Vexin est situé à l'ouest du talweg. Ce centre ancien qui dispose d'un lavoir et d'un bel alignement en direction de la D190 et donc de la Seine pourrait être signalé comme une halte dans un parcours pédestre. **Au bout de Hanneucourt, les impasses et chemins ruraux sont des départs de promenades privilégiés (croquis 27).**

Recommandations

Sur cette séquence, l'agriculture du Vexin descend dans la vallée, ce qui en fait un paysage identitaire. L'agriculture doit donc être maintenue sur l'espace ouvert résiduel entre Gargenville et Juziers. Si un maintien par l'agriculture s'avère à terme difficile, l'espace ouvert doit être maintenu pour un usage récréatif (promenade) en tenant compte du réseau des continuités écologiques préexistantes. Les franges mitées de cet espace doivent faire l'objet d'une attention particulière.

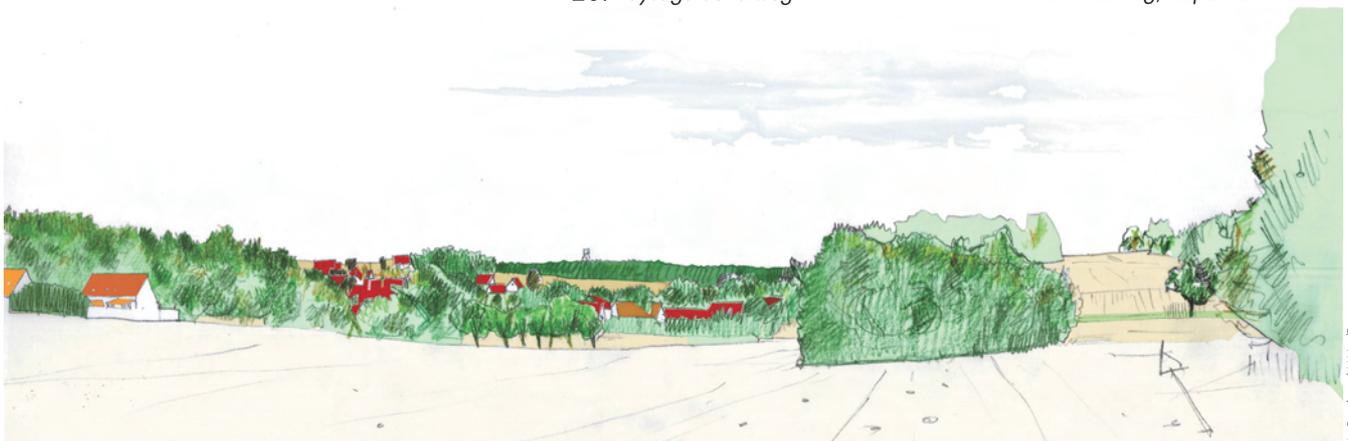


26. Paysage du talweg



27. Talweg, départ de balade

A. Bardon / IAU tef



28. D190, vue nord vers le talweg, avancée de Gargenville, progressivement l'urbanisation gagne sur l'espace ouvert.

A. Bardon / IAU tef

Recommandations

Outre son rôle de **corridor biologique** parfois menacé et pourtant à affirmer et à maintenir, l'ensemble des sites qui composent cette flèche verte renferment **différentes ambiances paysagères et de nombreuses richesses naturelles et patrimoniales qu'il convient de valoriser.**

Les recommandations proposées ici sont également représentées sur la carte 20.

METTRE EN VALEUR POINTS DE VUES, REPÈRES, ET ENSEMBLES PATRIMONIAUX BÂTIS ET NATURELS

Ce secteur regroupe de grands points de vue :

- depuis le coteau de la Mauldre (séquence 1)
- le long de la D113 mais également de l'A13 (séquence 2)
- dans la plaine de la Seine rive gauche (séquence 3)

mais aussi des points de repères visuels ou symboliques, comme la cimenterie d'Elisabethville et l'église d'Elisabethville.

Il serait profitable de mettre en valeur ces points de vue et de repère :

- en les signalant,
- en prévoyant un endroit où s'arrêter pour profiter de la vue, si on est en voiture,
- en créant des fenêtres (plantations de deux ou de quelques arbres) encadrant la vue,
- en créant des cheminements vers les points de repère,
- en y installant des bancs.

De plus, un seul et unique cône de vue existe depuis la D190 (rive droite) vers la vallée, les perspectives sur la vallée depuis la route étant partout ailleurs complètement bouchées par des supermarchés (cf carte 20 p. 78). Ce cône de vue doit donc être protégé.

Le secteur rassemble également des ensembles patrimoniaux bâtis et naturels plus ou moins mis en valeur :

- Hanneucourt, sur la commune de Gargenville, est un hameau de caractère dont le lavoir est bien connu. Le front urbain d'Hanneucourt, qui donne sur le talweg de Gargenville-Juziers

(séquence 4) est un bon exemple dans le genre, avec l'emplacement des maisons, les arbres qui ponctuent cette implantation, et les murets qui ceignent l'ensemble (croquis 3).

- La cité jardin d'Elisabethville et le lotissement Zerhfuss sur pilotis, évoqués dans la séquence 3.3.
- Le biotope du Bout du Monde

Il faut travailler autour de ces éléments patrimoniaux : les améliorer, les signaler, les valoriser. Hanneucourt pourrait être indiqué dans un parcours de randonnée «nature et patrimoine», de même qu'Elisabethville. Le Biotopie du Bout du Monde mérite aussi une attention particulière. Puisqu'il n'est pas possible de l'ouvrir, des promontoires en bois pourraient être installés autour pour que les promeneurs grimpent et regardent le site depuis les hauteurs, avec des jumelles pour découvrir les nombreuses espèces d'oiseaux qui y nichent.

Les abords du biotope sont donc à aménager, de manière simple avec des sentiers menant à ces promontoires.

PERMETTRE L'ACCÈS À LA SEINE

Une des questions principales de ce secteur est l'accès à la Seine pour les habitants des alentours et plus largement pour les promeneurs. Comme nous l'avons vu précédemment (séquence 3), s'approcher de l'eau s'avère très difficile aujourd'hui. Pour remédier à cette situation, il convient de créer ou de rénover le chemin le long de la Seine, et d'aménager les berges de manière très naturelle avec des techniques modernes de génie végétal, de manière à assurer les continuités écologiques du corridor que représente la flèche verte du SDRIF.

Dans la même optique d'ouverture sur le fleuve, l'énorme potentiel que représente la Plage de Paris doit être exploité. Les promeneurs, pêcheurs et touristes devraient avoir la possibilité d'y accéder facilement et de s'y installer. Un endroit pour accoster en bateau pourrait être prévu sur ce site.

CRÉER UNE PROMENADE EN BOUCLE DE DÉCOUVERTE

Comme l'indique le tireté vert sur la carte 20 p. 78, la création d'un cheminement dans la plaine alluviale sur la rive gauche permettrait de mettre en valeur le site et de proposer une boucle de découverte des paysages inédite, sur une distance de 6,5 kilomètres environ. Le point de départ et d'arrivée serait l'église d'Elisabethville. Puis la promenade longerait le lotissement Zerhfuss avant d'accéder à la Plage de Paris, pour se poursuivre tout le long du bras mort du fleuve et atteindre la confluence de la Seine et de la Mauldre. Sur cette portion, les stations de pompage sont des curiosités qui rythmeraient la promenade. Des explications pour le public pourraient être prévues au sujet de ces petits équipements. Le parcours proposé permettrait en suivant le cours de la Mauldre, de découvrir le biotope du Bout du Monde par le biais des promontoires, puis de rejoindre la cité-jardin d'Elisabethville en passant devant les jardins familiaux. Dans le prolongement de cette promenade, les rives de la Mauldre vers le sud pourraient être longées par un sentier et doivent impérativement être protégées. Une partie de cet espace est un périmètre d'intervention foncière (PRIF).

Un dispositif pédagogique sur le site et une publication (type fiche) pourrait accompagner les aménagements sur le terrain.

LE MAINTIEN DES ESPACES OUVERTS ET DE COUPURES D'URBANISATION

Une partie des espaces ouverts du territoire est mitée par le développement pavillonnaire, notamment dans le talweg entre Gargenville et Juziers, décrits dans la séquence 4. Il paraît indispensable d'éviter ce grignotage de l'espace, et de veiller au respect des zones tampon autour des bois, pour assurer le passage de la faune et de la flore.

Sur la rive gauche, entre la D113 et la voie ferrée (l'A13 passe au milieu), les espaces sont mités par diverses implantations. Une gestion de ce site paraît nécessaire ; plus largement, comment gérer les espaces attenants aux infrastructures ?

Conclusion

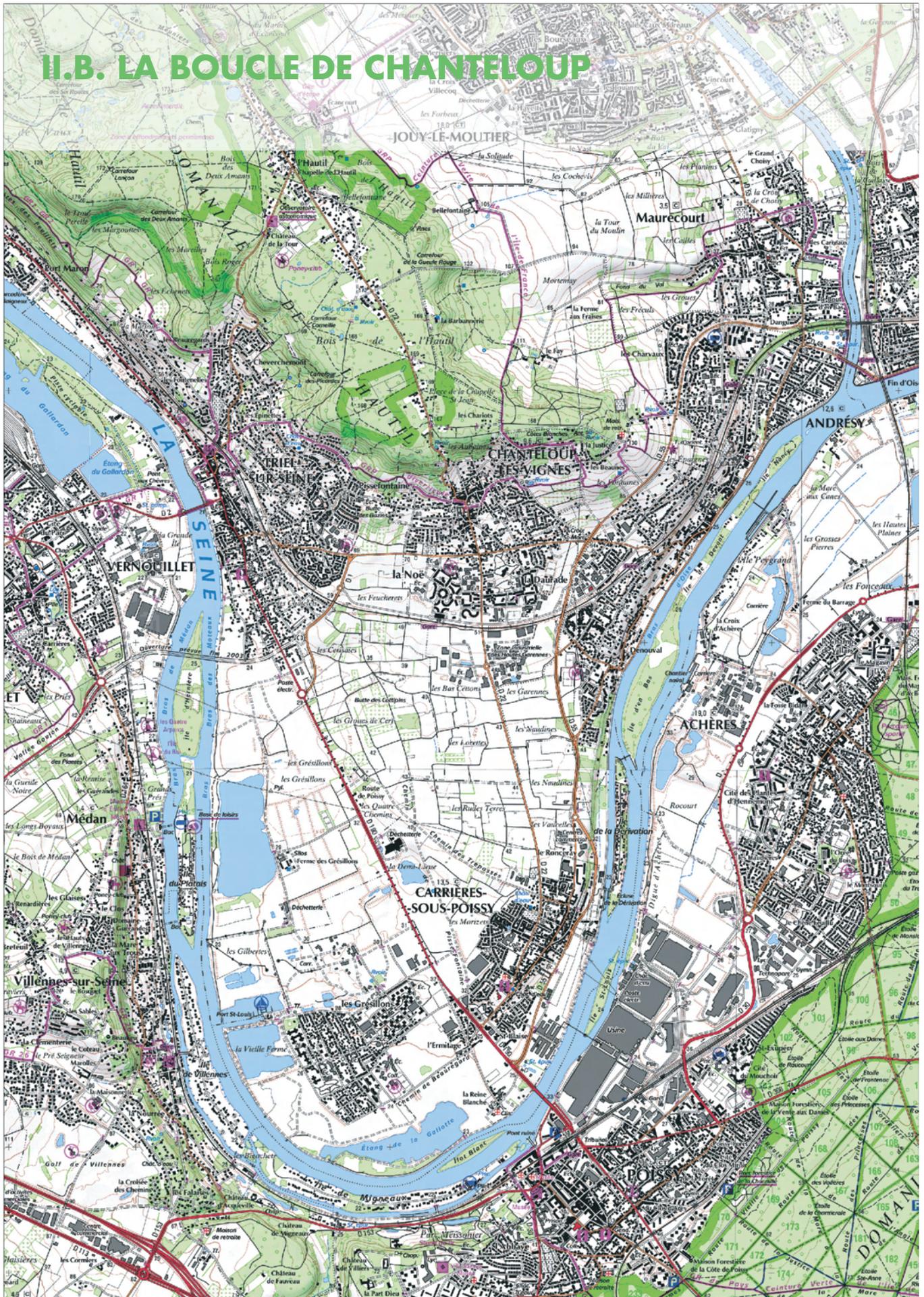
Ce secteur représenté dans le SDRIF par une flèche verte, tout en étant bien particulier, est révélateur de problématiques plus globales que l'on retrouve sur l'ensemble du territoire de la Seine Aval, comme les questions d'accès au fleuve, de mitage, de développement pavillonnaire, de fronts urbains... Quelques réponses ont été apportées ici et permettent d'imaginer d'autres aménagements le long du grand territoire de la Seine Aval.



29. D 190 Vue Nord vers le talweg, avancée de Gargenville, progressivement, l'urbanisation gagne sur l'espace ouvert

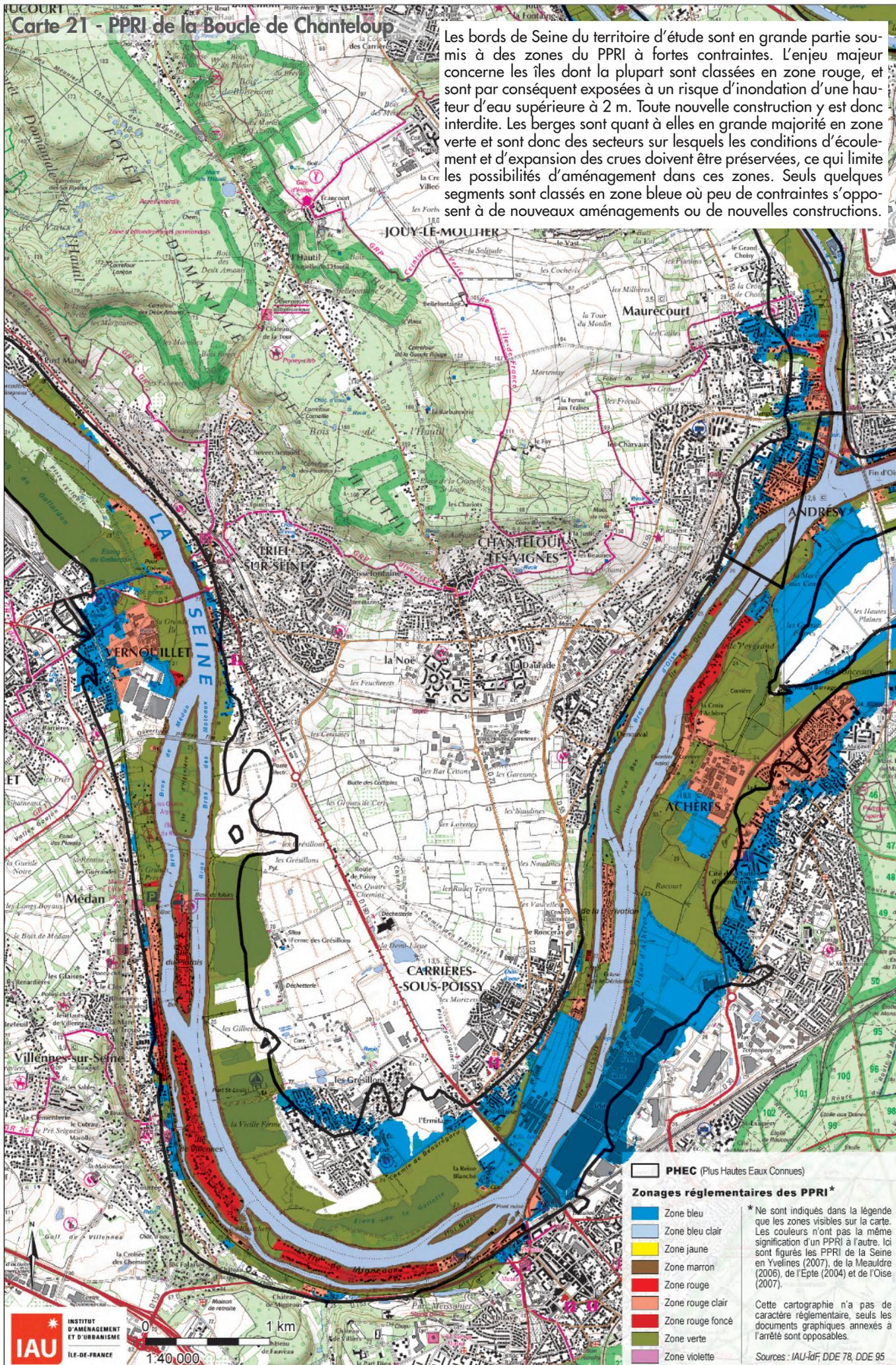
A. Bardon / IAU 76

II.B. LA BOUCLE DE CHANTELOUP



Carte 21 - PPRI de la Boucle de Chanteloup

Les bords de Seine du territoire d'étude sont en grande partie soumis à des zones du PPRI à fortes contraintes. L'enjeu majeur concerne les îles dont la plupart sont classées en zone rouge, et sont par conséquent exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau supérieure à 2 m. Toute nouvelle construction y est donc interdite. Les berges sont quant à elles en grande majorité en zone verte et sont donc des secteurs sur lesquels les conditions d'écoulement et d'expansion des crues doivent être préservées, ce qui limite les possibilités d'aménagement dans ces zones. Seuls quelques segments sont classés en zone bleue où peu de contraintes s'opposent à de nouveaux aménagements ou de nouvelles constructions.



PHEC (Plus Hautes Eaux Connues)

Zonages réglementaires des PPRI*

- Zone bleue
- Zone bleu clair
- Zone jaune
- Zone marron
- Zone rouge
- Zone rouge clair
- Zone rouge foncé
- Zone verte
- Zone violette

* Ne sont indiqués dans la légende que les zones visibles sur la carte. Les couleurs n'ont pas la même signification d'un PPRI à l'autre. Ici sont figurés les PPRI de la Seine en Yvelines (2007), de la Meauldre (2006), de l'Epte (2004) et de l'Oise (2007).

Cette cartographie n'a pas de caractère réglementaire, seuls les documents graphiques annexés à l'arrêté sont opposables.

Sources : IAU-IaF, DDE 78, DDE 95

Introduction

SITUATION GÉOGRAPHIQUE

La boucle de Chanteloup se situe à une trentaine de kilomètres à l'ouest de Paris, à proximité de la confluence de l'Oise et de la Seine. Elle comprend l'ensemble du territoire situé dans la boucle du fleuve, depuis Jouy-le-Moutier (commune riveraine de l'Oise) jusqu'à Triel et la forêt domaniale de l'Hautil.

RAPPEL SUR LES INDICATIONS DU SDRIF QUANT AUX ENJEUX DU SITE⁽¹⁾

Carte de destination générale⁽²⁾ :

- Vocation urbaine :
 - Secteur d'urbanisation préférentielle dans la plaine alluviale
- Infrastructure de transport :
 - Tracé de principe pour une autoroute (A104) : projet très controversé,
 - Nouveau franchissement entre Andrésy et Carrières-sous-Poissy.
- Vocation naturelle :
 - Importante surface d'espace naturel entre Triel-sur-Seine et Carrières-sous-Poissy (correspondant à un périmètre de ZNIEFF) accompagnée de la mention espace vert à créer ou espace naturel à ouvrir au public (astérisque vert),
 - 3 grosses flèches vertes signalant des continuités écologiques et/ou coupures à l'urbanisation à maintenir,
 - Une fine flèche verte qui longe la rive droite dans toute la boucle de Chanteloup pour une liaison verte à créer ou à renforcer.

Carte thématique : Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme⁽³⁾ :

- Valoriser l'écosystème :
 - Confirmer le rôle de corridor biologique du fleuve (restauration des bras-morts, respect d'une zone tampon de rive, préservation des zones humides, renaturation de berges...). En milieu urbain, la création de promenades, d'espaces de loisirs, de jardins et d'espaces publics plantés et paysagers sur les rives participent à ce processus,

- Utiliser le territoire du fleuve pour renforcer les vocations des espaces naturels et ruraux remarquables,
- Lutter contre la vulnérabilité aux inondations en intégrant la notion de « gestion » du risque, qui implique le maintien des zones d'expansion des crues.

- Valoriser le patrimoine paysager et bâti lié au fleuve :

Identifier et reconnaître « le patrimoine fluvial » levier du développement, de l'aménagement et révélateur de l'identité des territoires. Cela implique :

- d'associer, au niveau paysager, les différentes échelles, celle du grand paysage et celle de paysages plus proches qui entourent l'axe de la Seine [...] et de l'Oise, des canaux et celle des jonctions avec les vallées,
- de distinguer les sites de confluence et les îles, lieux singuliers et sensibles qui méritent une attention particulière.

- Développer le tourisme et les loisirs en rapport avec le fleuve :

Le tourisme fluvial, composante essentielle du tourisme francilien, associe plusieurs formes de tourisme (culturel, vert, de loisirs, éducatif), des activités sportives (voile, aviron, canoë-kayak, etc.) et de plaisance. Il favorise l'appropriation de la région tant par ses habitants que par ses visiteurs.

Pour réaliser cet objectif de valorisation touristique du fleuve et des territoires qui l'entourent, il faut :

- favoriser la diffusion des flux touristiques par la voie d'eau vers ces territoires,
- assurer les moyens d'une cohabitation harmonieuse entre les différents usages, tel celui de protection des milieux naturels par rapport aux projets touristiques.

(1) Extraits du rapport SDRIF - Projet adopté par délibération du Conseil Régional le 25 septembre 2008

(2) Cf Carte générale du SDRIF - cf carte 1 Introduction générale

(3) Cf Carte thématique du SDRIF (p160 du rapport et p161 et p163, pour le texte) - voir l'Intro, p. 72

Carte 22 - Enjeux écologiques de la Boucle de Chanteloup

Continuités écologiques

- █ Intérêt national
- █ Intérêt interrégional
- █ Intérêt régional
- █ Intérêt local

Noyaux de biodiversité

- █ Réserve de biodiversité : protection contre toute atteinte aux qualités du milieu
- █ Zone tampon : maintenir les zones tampons en zones naturelles ou agricoles

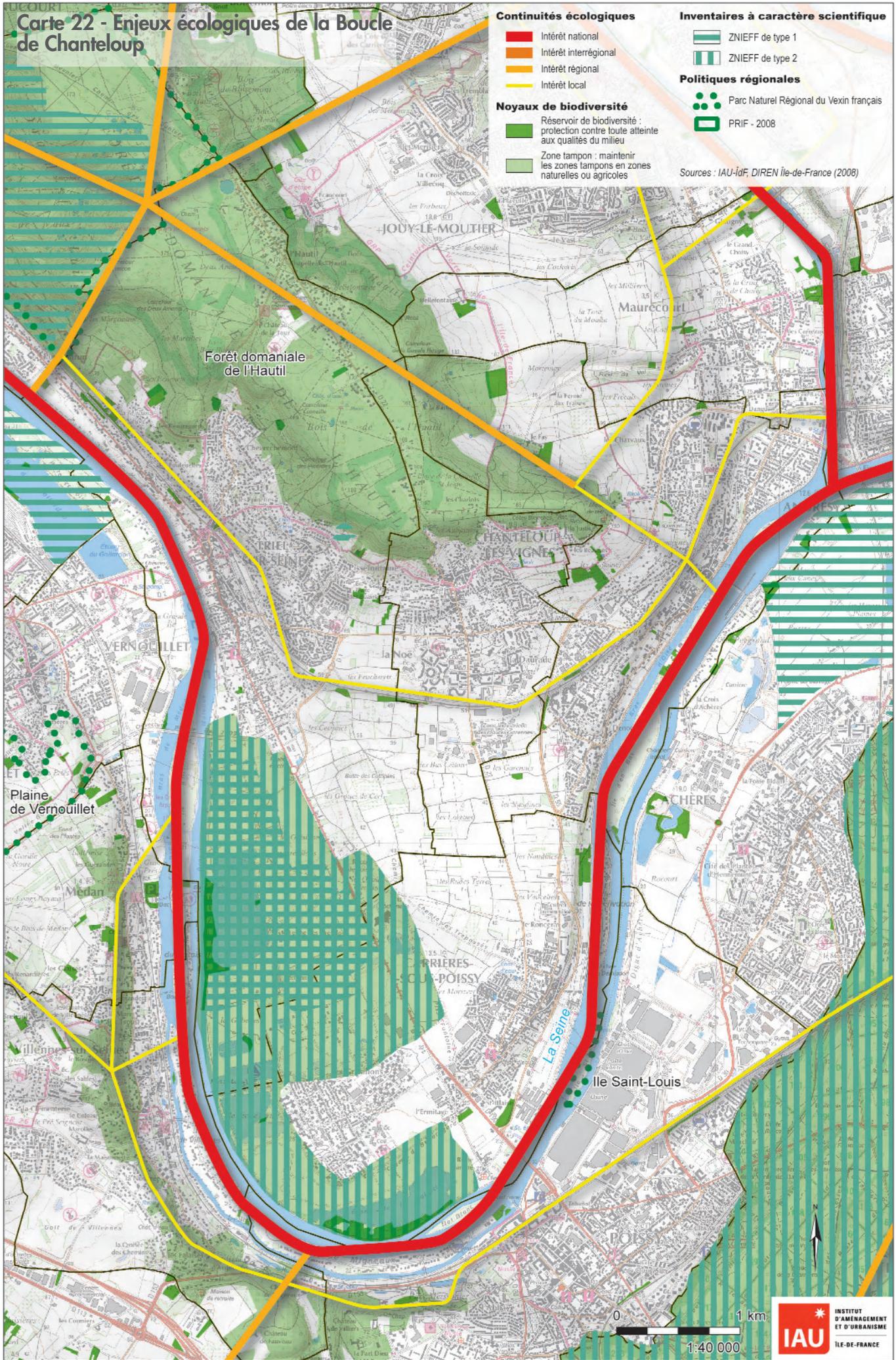
Inventaires à caractère scientifique

- ▨ ZNIEFF de type 1
- ▨ ZNIEFF de type 2

Politiques régionales

- Parc Naturel Régional du Vexin français
- ▭ PRIF - 2008

Sources : IAU-IdF, DIREN Île-de-France (2008)



PRÉSENTATION HISTORIQUE DU SITE

Dans la boucle de Chanteloup, l'implantation du bâti suit deux logiques radicalement différentes.

A l'origine seuls les côteaux furent bâtis.

Ainsi tout le sud de la boucle était un vaste espace non construit. La route de Poissy à Triel a pu ainsi s'y développer en une belle ligne droite parfaitement rectiligne découpant le territoire en deux parties. Les cartes anciennes montrent une unique ferme aux Grésillons. Plusieurs bâtiments en témoignent encore dont ce qui doit correspondre à l'ancien mur de clôture du potager.

La situation était différente sur les côteaux au nord du secteur. Maurecourt et Chanteloup-Vignes étaient des villages ruraux axés essentiellement sur la culture de la vigne dont la toponymie témoigne encore de cette activité. Les cœurs de bourgs gardent plus ou moins la trace de ce passé qui est plus visible à Maurecourt qu'à Chanteloup.

Andrésy forme une exception puisque la ville, une des rares situées en bordure du fleuve, a donné lieu dès le 18^e siècle, à une implantation résidentielle. Des notables y firent construire des maisons de plaisance dont certaines cherchent à profiter du site et créent des interactions, notamment par leurs parcs et jardins avec la Seine et les perspectives qu'elle offre.

Le secteur non bâti a connu un développement plus tardif lié notamment au développement de la métropole. D'une part, il a servi pour l'exploitation des sablières et, d'autre part, il a permis de recueillir les eaux usées de Paris provenant du grand émissaire des égoûts mis en place à partir de la seconde moitié du 19^e siècle. Les champs d'épandage ont permis le développement de cultures maraîchères qui ont duré jusqu'aux années 1960. Depuis, ce type de culture ne se pratique plus. Quand aux sablières, une fois exploitées, comme partout en pareil cas s'est posé le problème de la réutilisation des espaces. Le secteur a été partiellement loti. Carrières-sous-Poissy s'est considérablement développée. Si dans les années 70 ce fut surtout une zone d'activités, depuis, et surtout dans la plaine des Grésillons, tout un vaste ensemble de logements s'est établi.

PRÉSENTATION PHYSIQUE DU SITE

Le secteur de la boucle de Chanteloup est marqué notamment par des activités d'extraction de matériaux. De nombreuses gravières se sont développées le long de la Seine, impliquant un paysage spécifique et la présence d'une grande biodiversité.

Le trajet de la Seine dans la boucle de Chanteloup est marqué par la présence de nombreuses îles pour la plupart partiellement ou totalement habitées et par le point de confluence entre l'Oise et la Seine à Conflans-Sainte-Honorine.

La vallée de la Seine fait suite à une terrasse alluviale côté rive droite qui s'étend sur un peu plus de 4 kilomètres vers le Nord. Cette terrasse est surplombée au Nord par la butte de l'Hautil qui culmine à 180 mètres et qui offre de nombreux points de vue sur la vallée et le coteau situé en rive gauche. La butte de l'Hautil est essentiellement occupée par la forêt domaniale de l'Hautil. Cependant, on distingue une nette urbanisation autour de la butte qui fait suite à un plateau vallonné essentiellement agricole au Nord-Est. Notons que la rive droite présente un front urbain continu sur 8 kilomètres en amont de la boucle.

La terrasse alluviale partiellement recouverte par des ZNIEFF de type 1 et 2 est essentiellement agricole. Les bords de Seine côté rive droite sont marqués par la présence de carrières actuellement en cours d'exploitation ou reconverties. **Bien que cette terrasse alluviale présente des intérêts écologique et paysager notables, elle semble actuellement subir une pression urbaine peu contrôlée,** avec notamment l'exemple de l'urbanisation anarchique le long de la route départementale 190.

PROJETS D'URBANISATION ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

La boucle de Chanteloup fait l'objet de nombreux projets et enjeux⁽⁴⁾, avec notamment :

- un projet de création d'une nouvelle zone urbaine, pouvant à terme accueillir jusqu'à 25 000 personnes, desservie par le projet d'infrastructure de transport A104 et le renforcement des transports en commun,
- un projet d'hôtel d'entreprises dans la zone industrielle de Chanteloup, d'une capacité de 4 000 m² de bureaux et d'ateliers,
- un projet à l'étude de port pour les entreprises locales, envisagé par le Port Autonome de Paris, sur le site de l'actuel port de Plaisance, sur la commune de Triel,
- des enjeux agricoles : un espace agricole diversifié mais en grande difficulté :
 - . diminution très importante des terrains agricoles de 1988 à 2000, vieillissement des exploitants, très peu de main d'œuvre,
 - . pollution des sols en métaux lourds (due aux pratiques d'épandage de boues d'épuration des usines d'Achères pour la Ville de Paris) interdisant l'agriculture alimentaire, d'où la présence de nombreuses friches visibles sur la carte des espaces agricoles et la mise en place de zones de tests agricoles sur la culture du sorgho dans la ZAC des Cettons à Chanteloup-les-Vignes.
- des enjeux environnementaux à l'échelle du département et de la région, avec la présence de corridors biologiques en danger, notamment entre les forêts de l'Hautil et de Saint-Germain, ainsi qu'entre l'Oise et la Seine.

Réalité du terrain

Les grandes flèches vertes de protection des continuités écologiques ou de coupures urbaines à maintenir sont extrêmement contraintes sur le coteau sud et sud-est, ainsi que dans la plaine de l'Oise, voire interrompues dans certains cas.

L'étalement urbain sous forme pavillonnaire est consommateur d'espace et tend à créer

de réelles ruptures sur les corridors écologiques, comme on peut le voir entre Triel-sur-Seine et Chanteloup-les-Vignes, et entre Chanteloup et Andrésy. Une urbanisation continue sur le coteau risquerait d'isoler écologiquement la plaine alluviale de la boucle de Chanteloup et ses ZNIEFF 1 et 2 - correspondant aux secteurs des carrières - qui constituent des noyaux de biodiversité (cf carte 22 p. 98).

Problématique

On constate sur ce territoire un étalement urbain inorganisé, récent et peut-être à venir, qui contribue à la formation d'un front bâti continu, mettant en danger les continuités écologiques et donc les espaces ouverts (résiduels), nécessaires à la préservation de la biodiversité et pourvus de qualités esthétiques et paysagères, notamment pour leurs points de vue dégagés.

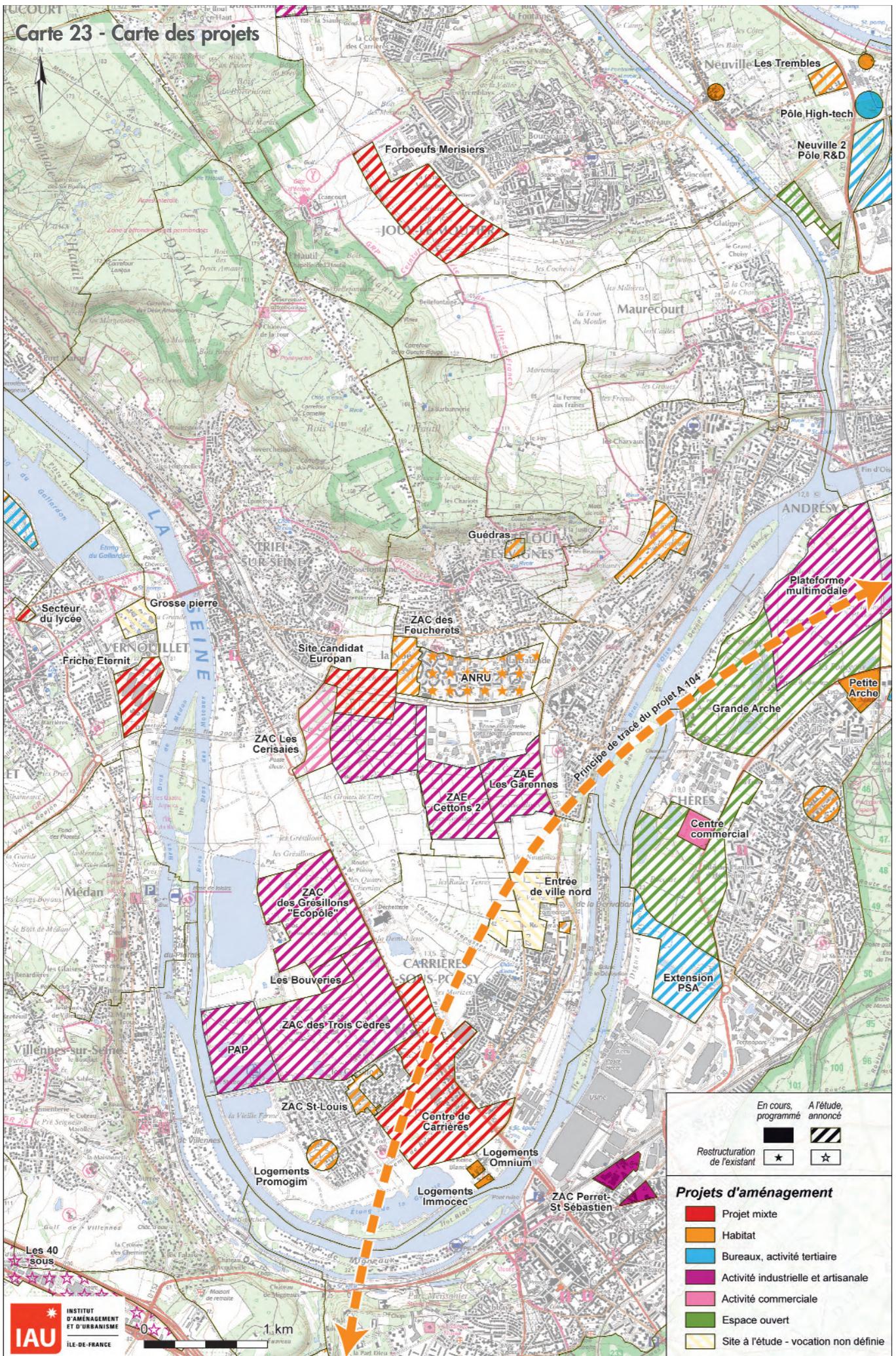
Un projet de parc écologique en liaison avec la Seine et mettant en valeur les anciennes gravières est proposé dans la partie 4 de cette étude de cas (encadré bleu carte 24 p. 102).

Compte-tenu des orientations du SDRIF et des enjeux environnementaux dans ce secteur, l'étude de cas porte sur les indications à vocation naturelle de la carte de destination générale, ainsi que sur la carte thématique «Prendre en compte l'écosystème, valoriser le patrimoine, développer le tourisme»⁽⁵⁾.

(4) cf carte 23 p. 101

(5) SDRIF - Rapport, projet adopté par délibération du Conseil Régional, le 25 septembre 2008. p160.

Carte 23 - Carte des projets



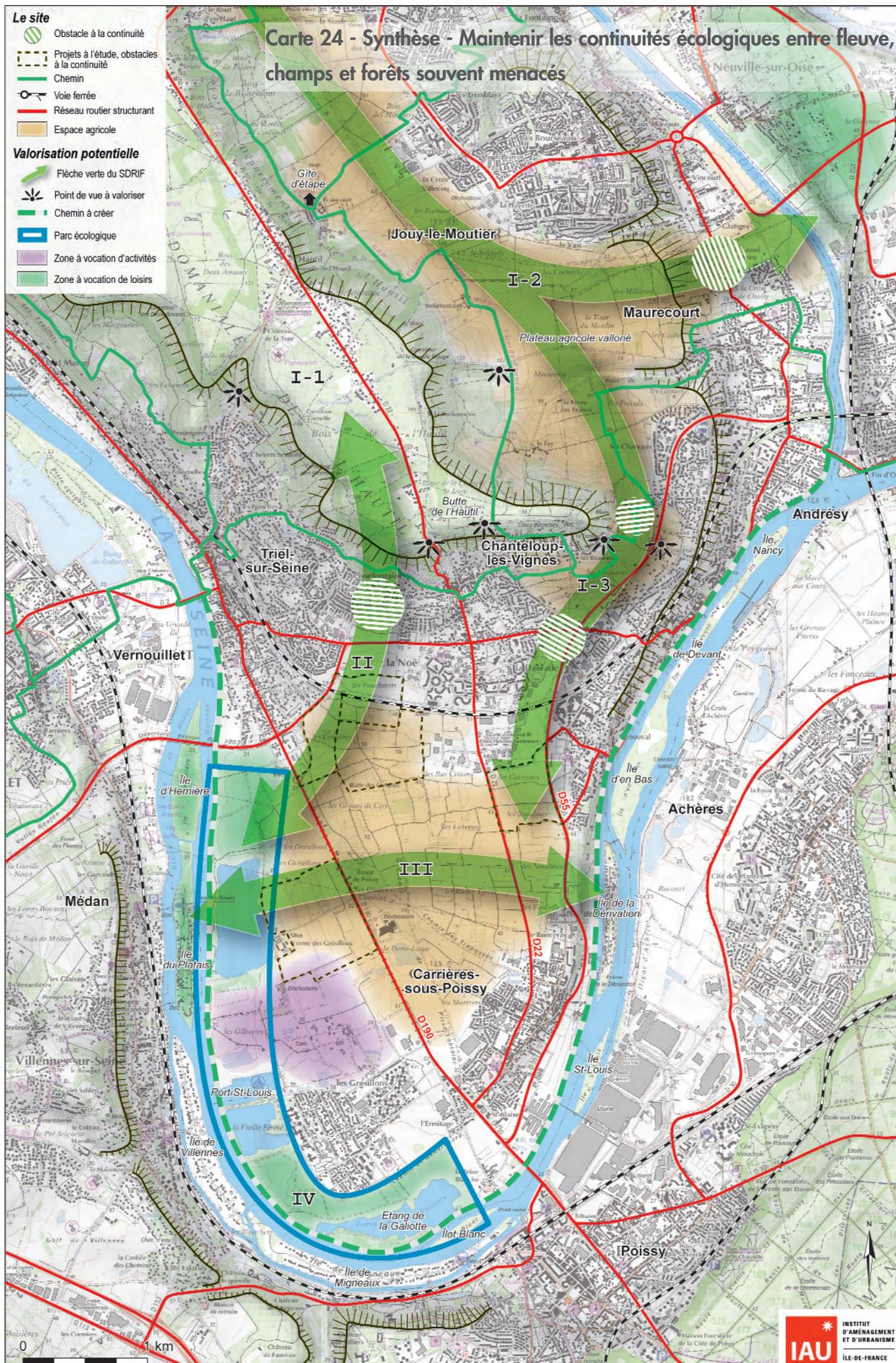
	En cours, programmé	A l'étude, annoncé
Restructuration de l'existant		

Projets d'aménagement

-  Projet mixte
-  Habitat
-  Bureaux, activité tertiaire
-  Activité industrielle et artisanale
-  Activité commerciale
-  Espace ouvert
-  Site à l'étude - vocation non définie

Carte 24 - Synthèse - Maintenir les continuités écologiques entre fleuve, champs et forêts souvent menacés

- Le site**
- Obstacle à la continuité
 - Projets à l'étude, obstacles à la continuité
 - Chemin
 - Voie ferrée
 - Réseau routier structurant
 - Espace agricole
- Valorisation potentielle**
- Flèche verte du SDRIF
 - Point de vue à valoriser
 - Chemin à créer
 - Parc écologique
 - Zone à vocation d'activités
 - Zone à vocation de loisirs



Clés de lecture de la carte

La carte 24 située ci-contre a pour but de souligner les principales caractéristiques de la Boucle de Chanteloup. Elle synthétise l'étude de ce cas et est un appui à la compréhension et la localisation des enjeux.

Deux niveaux de lecture sont proposés. Le premier a pour but de souligner les caractères principaux et actuels du site. Un deuxième niveau de lecture, intitulé « Valorisation potentielle » dans la légende, porte davantage sur la mise en valeur du territoire, n'a pas pour intention de figer la vocation des différents sites et n'empêche pas la discussion autour de nouveaux projets. Néanmoins, certaines grandes orientations et questions se dégagent.

• Comment concilier l'empreinte géographique très forte du site et les projets de développement ?

La géographie de méandre de la boucle a laissé des traces dans le temps et dans l'histoire. Pour organiser le déploiement urbain sur un tel site, il faut faire référence à la géographie et ne pas nier ce paysage de boucle, réfléchir à une organisation des espaces respectueuse du site. Il convient de chercher des formes urbaines qui s'appuient sur les orientations du parcellaire. Les franges qui seront construites doivent s'installer en accord avec l'espace ouvert attenant.

• Comment concilier la création d'un parc écologique mettant en valeur les qualités environnementale et paysagère de la rive gauche, et les activités économiques présentes ?

Actuellement une carrière s'étend à proximité de la Seine, sous l'aplat violet représenté sur la carte. Les carrières attenantes ont été abandonnées et représentent une richesse écologique et paysagère importante. La carrière actuelle pourra être intégrée à ce réseau une fois l'exploitation terminée. L'ensemble de ce secteur trouve naturellement sa place dans le parc écologique proposé.

Parallèlement, ce secteur est inclus dans le projet de PAP (Port Autonome de Paris), qui consiste à transformer port Saint Louis en port d'activité, comme le montre la carte des projets (cf. carte 23, page 101). Se pose alors la question de la compatibilité entre un parc écologique et la présence d'une telle activité. Dans la mesure où ce nouvel aménagement du port prendrait en compte les espaces alentours, par exemple par des aménagement de berges comme PAP l'habitude de le faire, les deux projets ne semblent pas incompatibles.

• Comment atténuer les points de rupture des continuités ?

La carte ci-contre fait ressortir les points de rupture des continuités préconisées par le SDRIF, que ce soit par de l'habitat, par la présence d'activités, ou par des projets en cours. Les préconisations du SDRIF et les projets en cours sont-ils toujours conciliables ?

Selon le SDRIF, les continuités écologiques sont des « espaces de liaison [qui] peuvent être assurés par toutes sortes d'espaces ouverts, agricoles, naturels, de loisirs, non construits. »

Il convient donc de préserver et/ou de rétablir au mieux ces continuités dans le tissu existant aussi bien que dans les nouveaux projets. Pour cela, le foncier des espaces ouverts doit être protégé ; sur les espaces déjà consommés par l'urbanisation, des outils fonciers pourraient être mis en place pour créer des quartiers où la nature a sa place, sachant que pour que la continuité écologique puisse réellement se faire, elle doit être d'une ampleur suffisante.

• Quel est le devenir de l'espace ouvert central actuellement agricole ?

Au niveau de la plaine centrale, le SDRIF donne deux orientations, à savoir « une continuité écologique ou coupure d'urbanisation à maintenir » et « un secteur préférentiel d'urbanisation », comme le montre la carte page 8. Sont-elles conciliables ? Au vu de ces orientations et du nombre de projets à l'étude, y compris l'A104 (cf. carte des projets 23, page 101), se pose la question du devenir de cet espace agricole. Jusqu'à quand et comment ce secteur peut-il demeurer ouvert et agricole ? Deux questions en découlent : faut-il créer un périmètre réel à protéger ? Que fait-on de cet espace, comment le gère-t-on, compte-tenu notamment des problèmes de pollution affectant la plaine ?

Sur ce point particulier, un inventaire devrait être conduit pour connaître les nécessités de dépollution selon les secteurs. Puis un travail sur les méthodes de dépollution pourrait être mené, que ce soit pour un projet agricole ou d'urbanisation. Le poumon vert de la plaine doit être maintenu et dépollué de manière naturelles. Les méthodes plus lourdes de dépollution doivent être utilisées à la marge pour les projets urbains à court et moyen terme.



Collectors particuliers

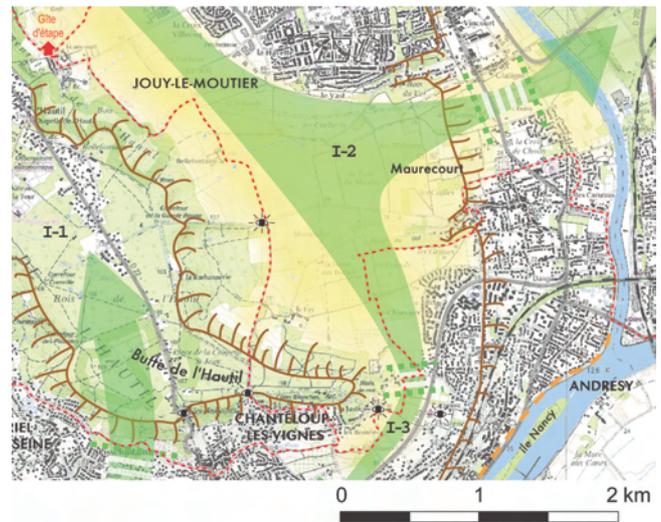
La Seine à Andrésy



Y. Aihus Bertrand / ALU.tdf

Vue aérienne sur la boucle de Chanteloup

Flèche I tri - directionnelle qui vise à préserver les espaces ouverts du plateau de la butte de l'Hautil jusqu'aux berges de l'Oise



1.1. Autour de la butte de l'Hautil (I1)

La butte de l'Hautil est connue pour ses nombreux points de vue remarquables, sur la vallée de la Seine, la forêt de Saint-Germain et bien au-delà par temps clair.



1. Vue sur la vallée de la Seine

Cependant, le sommet de la butte présente un **risque élevé d'effondrement**, lié à l'exploitation passée des carrières de gypse. Des fontis, dont un récent ayant causé la disparition d'une personne, ont obligé les communes concernées à sécuriser le périmètre et donc à fermer la forêt au public. On note tout de même que ce secteur est doté de **plusieurs sentiers de grande randonnée pédestre** : GR1 qui fait le tour de Paris, GR2 qui remonte depuis la source de la Seine dans l'Yonne jusqu'à son embouchure et le GR de Pays de la Ceinture verte d'Ile-de-France, avec le sentier qui permet de longer le coteau, en passant par Chanteloup. Il existe également de nombreuses possibilités de randonnées via

les chemins et sentiers pédestres qui profitent de cette situation en hauteur et de la vue sur le relief des coteaux.

Ainsi, le sentier permet de regagner le GR1-GR2, depuis le sentier de GRP de la Ceinture verte, en longeant l'orée de la forêt de l'Hautil, au sommet du coteau. Le sentier redescend ensuite dans Triel-sur-Seine, pour traverser la Seine et ainsi offrir une belle vue sur l'urbanisation à flanc de coteau de la commune.



2. Vue depuis la rive gauche, vers le coteau urbanisé de Triel-sur-Seine

A l'extrémité ouest de la butte de l'Hautil, les points de vue sont démultipliés et proposés autant aux randonneurs qu'aux automobilistes, puisqu'on remarque la présence d'un belvédère recensé sur la route départementale 55, avec table d'orientation.



3. Vue depuis la butte de l'Hautil, table d'orientation sur la D55

Par temps clair, la visibilité depuis ce point de vue s'étend à plus de 20 km : on peut voir à l'horizon les tours de La Défense et le Mont Valérien. De l'autre côté de la Seine, on perçoit l'étendue de la forêt de Saint-Germain, à découvrir au fil des saisons.

Si ce secteur présente un **potentiel important pour les multiples points de vue qu'il offre sur la région**, on peut tout de même regretter **l'urbanisation croissante qui se développe à l'orée de la forêt de l'Hautil** (entre Triel et Chanteloup et à l'extrémité ouest de la butte de l'Hautil) qui tend à faire disparaître les belvédères et surtout qui ne respecte pas le principe des zones tampons nécessaires à la biodiversité.



4. Urbanisation résidentielle qui ne respecte pas la zone tampon

Recommandations

- Mise en valeur des sentiers de randonnées et des points de vue tant au niveau touristique que local,
- Sécuriser les sous-sols de la butte de l'Hautil, afin de rouvrir un accès au public,
- Rétablir des zones tampons entre les pavillons situés en haut du coteau et l'orée de la forêt.



5. La Défense et le Mont Valérien vus depuis la butte de l'Hautil

1.2. Le plateau agricole vallonné (I2)

Depuis la plaine des berges de l'Oise (environ +20 m) jusqu'à l'orée de la forêt domaniale de l'Hautil (entre +100 et +120 m), située sur la butte de l'Hautil, qui culmine à environ +185 m, on observe un dénivelé de 160 m, sur une distance de 4 000 m à vol d'oiseau.

Le versant nord-est de la butte de l'Hautil est constitué d'un plateau agricole vallonné, dégagant ainsi des vues lointaines vers la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, avec des vues plus proches, sur Jouy-le-Moutier au Nord et Neuville au Nord-Est.



6. Route du plateau agricole vallonné

En redescendant de la butte de l'Hautil par le GRP de la Ceinture verte, on découvre un bel ensemble bâti : le domaine du château du Faÿ, avec son jardin anglais remarquable et ses bois, ses communs et des écuries, aujourd'hui en activité en tant que lieu de réception pour le château et centre équestre, pour les écuries⁽⁶⁾.



7. Domaine du Faÿ

Ce secteur vallonné dispose d'espaces agricoles, ainsi que de nombreux petits bosquets au milieu de champs cultivés dans la plaine et sur le coteau, qui constituent un cadre privilégié de campagne aux portes de Cergy-Pontoise et participent au système de ceinture verte de la ville nouvelle. Cependant, la plaine alluviale de l'Oise

(6) Dominant la vallée de l'Oise, le château du Faÿ, bâtiment de briques et enduit, dispose de 40 ha de parc plantés de diverses espèces d'arbres centenaires. De style Louis XIII, l'édifice actuel daterait du 19^e siècle, même si certaines de ses parties sont antérieures. En effet, on retrouve la mention de «l'Hôtel de Faÿ, sis au Val de Jouy en la paroisse d'Andrésy» vers le milieu du 15^e siècle.

présente une urbanisation importante et l'étalement urbain de la ville nouvelle tend à se diffuser sur le plateau, mettant en danger les espaces ouverts périphériques.

Les terrains agricoles représentent un atout majeur pour ce périmètre. D'une part ils permettent de dégager une multitude de points de vue sur les paysages environnants. Ils constituent également un espace tampon entre le milieu naturel et le milieu urbanisé. Et surtout, l'étroite bande qui subsiste entre Jouy-le-Moutier et Maurecourt, permet d'assurer une continuité écologique nécessaire à la biodiversité, depuis les berges de l'Oise jusqu'à la forêt de l'Hautil et plus largement vers le Vexin, en passant par la couronne agricole de Cergy-Pontoise. Cette continuité écologique est fortement mise en danger par l'extension de Maurecourt dans sa partie nord, puisqu'il ne reste qu'une étroite bande de terrains agricoles, garantissant une coupure à l'urbanisation, d'environ 350 m entre les dernières parcelles bâties de chaque commune (cf carte 24 p. 102).

Recommandations

- Faire connaître le domaine du Faÿ aux touristes et randonneurs.
- Préserver les espaces ouverts de l'étalement urbain, notamment pour le caractère champêtre du secteur et les points de vue qu'ils offrent, mais aussi pour garantir la continuité écologique et maintenir une ceinture verte autour de Cergy-Pontoise.
- Etendre le PRIF de Maurecourt.



8. Corridor écologique entre Jouy-le Moutier et Maurecourt

1.3. Entre Chanteloup-les-Vignes et Andrésy (I3)

CHANTELOUP-LES-VIGNES

Le nom Chanteloup-les-Vignes vient de sa situation sur un coteau exposé au sud qui accueillait autrefois des vignes. Le domaine viticole existe sans doute depuis le Moyen Âge (attesté pour Andrésy depuis 829). Le vignoble était semble-t-il exploité à l'origine par l'Abbaye Notre-Dame de Paris. Ce vignoble a duré jusqu'à la fin du 19^e siècle, ce qui explique qu'il y ait encore des traces dans le bâti : maisons de vigneron et petites exploitations individuelles. Ce vignoble était assez réputé. Il a sombré avec la concurrence de meilleurs crus arrivant à Paris par train.



9. Le village de Chanteloup-les-Vignes

L'ancien village de Chanteloup se situe sur la partie haute du coteau, sur un axe nord-sud autour de l'église et de la mairie. Autour du «centre du village», une zone pavillonnaire se développe d'est en ouest, à flanc de coteau et au sud, vers la plaine alluviale.

Le sud de Chanteloup présente une typologie de construction différente, avec la présence de la ZAC de la Noé, quartier d'habitat social constitué de grands ensembles d'immeubles collectifs. Jusque dans les années 1960, Chanteloup était un village rural de 2 500 habitants. Mais en 1966, un grand projet immobilier de l'Etat vise à créer un nouveau quartier d'habitat dense pour accueillir 8 000 personnes. Aujourd'hui environ 70 % de la population de la commune vivent à la Noé.

Si l'urbanisation résidentielle semble plus ou moins contenue au sud par la ligne SNCF Paris-Mantes par Conflans, on remarque la présence de la Zone Industrielle des Hautes Garennes de l'autre côté de cette voie de chemin de fer qui accueille une cinquantaine d'entreprises.

Recommandations

Il faudrait veiller à ce que cette zone industrielle ne s'étende pas au sud le long de la D22, ni à l'est afin de préserver les corridors écologiques.



10. Urbanisation d'Andrésy le long de la D55, en limite avec la commune de Chanteloup-les-Vignes

ANDRÉSY

L'urbanisation d'Andrésy semble s'être faite depuis les berges de la Seine vers le coteau. La première implantation du village était en relation directe avec le fleuve. **C'est un village qui a la particularité d'être localisé le long de la rive.** Le château d'Andrésy, situé le long de la Seine, avait une partie de ses jardins qui se prolongeaient sur l'île et offraient ainsi une perspective sur la rive gauche via l'île.

ENTRE CHANTELOUP ET ANDRÉSY

La flèche verte est très comprimée, voire interrompue à ce niveau.

Si la route départementale 55 semble définir une limite à l'urbanisation d'Andrésy, on note que les terrains agricoles situés de part et d'autre de la route tendent à disparaître au profit de l'urbanisation.

Par ailleurs, **les constructions implantées en bordure de forêt**, comme on peut le voir en haut de Chanteloup, jusqu'à l'extrémité est de la butte de l'Hautil, souffrent souvent de cette situation (risque de chute de branches ou d'arbres en cas de tempête) ou en profitent pour créer une zone dépotoir en bord de forêt... Ces implantations ne respectent en rien le caractère nécessaire des **zones tampons, qui définissent un recul de 50 m pour les constructions autour d'un espace boisé.**



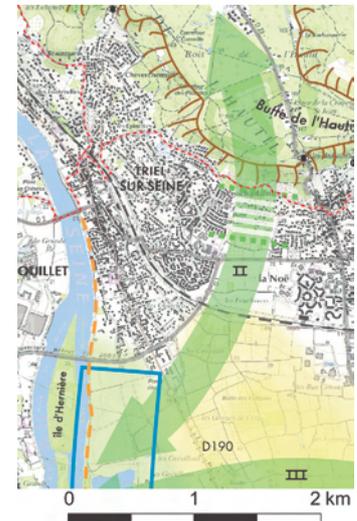
11. Zone tampon non respectée entre la forêt et la maison

Recommandations

Loin de constituer un frein à l'urbanisation, ces zones tampons peuvent être intégrées dans les aménagements d'espaces verts «urbains», dans le sens où cette zone peut être aménagée en espace vert public, sous la forme de parcs, de liaisons vertes, de sentiers de randonnée... Ce type de démarche répond à la fois à une volonté de préserver l'environnement naturel, tout en l'associant au projet d'aménagement d'un territoire.

De la même façon, l'espace résiduel entre Chanteloup-les-Vignes et Andrésy doit être maintenu ouvert (agriculture, promenade) en tenant compte du réseau des continuités écologiques préexistantes.

Flèche II reliant les berges de la Seine à Triel-sur-Seine



Le coteau sud de la butte de l'Hautil est urbanisé quasiment dans son intégralité. En effet, le bâti des communes de Chanteloup-les-Vignes et de Triel-sur-Seine est ininterrompu sur la partie haute du coteau, ce qui crée une discontinuité du corridor écologique.

De façon générale, toutes les fonctions d'un corridor écologique ne sont pas compatibles avec l'urbanisation. Cependant l'aménagement peut se faire en respect de trames préexistantes au projet. Le maintien des liaisons peut passer par la mise en place de corridors dans une zone pavillonnaire (continuité de trames naturelles herbacées, non taillées, absence de clôtures infranchissables...).

Un projet de coulée verte passant justement entre les deux communes est à l'étude. Son aménagement est tout à fait compatible avec le rôle d'un corridor écologique, notamment pour les continuités herbacées. Par ailleurs, le concours European 10 propose cette année (2009) ce secteur comme site de projet, en vue de la création d'un écoquartier sur le thème

«Nouvel environnement durable : L'enjeu est ici de réaliser un corridor écologique habité permettant la coexistence d'habitations, de tertiaire, d'activités et de commerces. Une réflexion particulière devra être menée sur la mixité d'un tel espace et sur la continuité du milieu naturel».

Cette continuité est d'autant plus nécessaire qu'elle permet de relier deux réservoirs importants : celui de la forêt domaniale de l'Hautil et les sites inventoriés ZNIEFF de la boucle de Chanteloup.

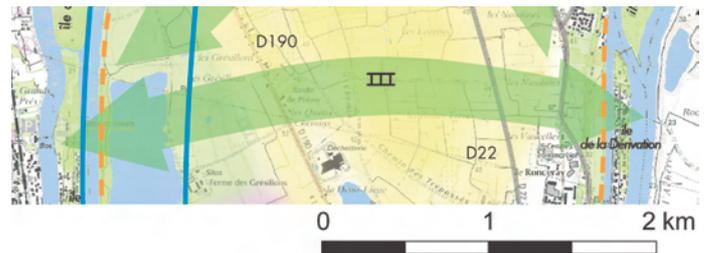
La question de l'enfrichement des vergers se pose sur cette séquence. Un site peut être vacant pour un temps sans que cela soit un problème, au contraire : une dynamique végétale se met en place et se crée un relais de biodiversité ou une remise à gibier. Des arbres poussent et forment un support pour plus tard (maillage avec d'autres espaces, réaménagement). Par exemple, un verger en friche pendant 15 ans est un état dans le temps, dynamique.



12. Chanteloup, l'urbanisation s'étend de manière anarchique en direction de Triel

A.L. Chanteloup / IAU 77

Flèche III traversant la boucle de Chanteloup et permettant de relier les rives



La plaine de la boucle de Chanteloup est majoritairement constituée de terrains agricoles, cultivés ou en friche, offrant un bel espace ouvert. Néanmoins, certaines parcelles vacantes présentent l'inconvénient de ne pas être forcément bien entretenues, voire d'être occupées par des habitations très précaires (caravanes, mobilhomes...), cas de sédentarisation sauvage..., notamment entre la D22 et la D55. Le mitage menace la plaine. Cependant, ce lieu particulièrement ouvert offre un paysage aux couleurs et lumières

intéressantes, que l'on peut observer depuis le coteau, comme au niveau de la plaine. En effet, les terrains sont bordés d'un réseau de chemins aménagés pour la promenade qui offrent des vues dégagées sur les coteaux des deux rives.



13. Parcelles vacantes non entretenues



14. Au loin, coteau de la rive gauche, un grand dépaysement



15. Des chemins à travers champs



16. Caravanes le long de la RD55



17. Chanteloup depuis la plaine, avec le coteau de la rive droite en arrière plan

Au niveau de la Flèche III et plus au sud, le long de la D190 (route ancienne de Paris à Mantes qui traverse la boucle de Chanteloup en diagonale), on remarque la présence de bâtiments d'activités dotés de grandes parcelles grillagées, consommatrices d'espaces, dont l'implantation et la forme ne semblent pas avoir pris en compte le contexte et le patrimoine naturel.

Sur la partie Est de la boucle, le long du fleuve, **en face de l'île de la Dérivation, on remarque une coupure d'urbanisation entre Andrésey et Carrières-sous-Poissy à maintenir**, dans la continuité des recommandations de la flèche verte qui relie d'un côté à l'autre, la boucle du fleuve.

Cet espace ouvert est d'autant plus appréciable qu'il s'agit d'une **véritable respiration verte après 8 km de front de fleuve bâti**.

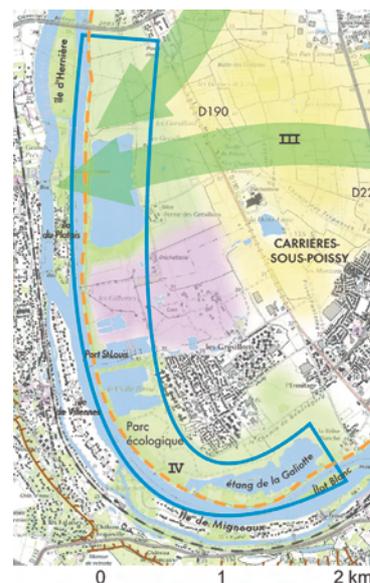


18. Entreprise implantée le long de la D190

Recommandations

- Mise en valeur du réseau de chemins de la boucle de Chanteloup,
- Requalification de la D190, ancienne route de Paris à la Normandie et datant du Moyen Âge,
- Maintien de l'espace ouvert par de nouvelles formes d'agriculture ; contenir le foncier et trouver des combinaisons agriculture (espaces ouverts) / ville,
- Maintenir et organiser l'empreinte géographique, écologique et humaine de ce territoire.

IV Liaison verte à renforcer le long de la rive droite, depuis Andrésy jusqu'à Triel-sur-Seine, et parc écologique à créer



La boucle de Chanteloup en bord de Seine représente un secteur riche d'intérêts divers :

- berges accessibles et aménagées pour la promenade à Andrésy et Carrières-sous-Poissy,
- intérêt pour le patrimoine bâti et naturel du bord de Seine notamment par la présence de nombreuses îles à la typologie variée, mais aussi par les nombreux vestiges de l'histoire présents dans ce secteur,
- présence d'anciens sites d'extraction inondés pour réhabilitation et d'une carrière encore en activité,
- zones inventoriées ZNIEFF de type 1 et 2 pour leur intérêt ornithologique notamment,
- secteur de berges naturelles en concordance avec les recommandations du SDRIF.

Il est déjà possible et très agréable de se promener sur la rive droite, en bordure du fleuve, depuis le site de confluence de la

Seine et de l'Oise, à Andrésy, jusqu'à l'extrémité ouest de l'étang de la Galiotte, situé au sud de la boucle, sans interruption.



19. Chemin qui longe le fleuve en rive droite, entre Andrésy et Carrières-sous-Poissy



20. Site de la confluence entre la Seine et l'Oise

Un grand projet de liaison verte de la Seine Aval est à l'étude sur la rive droite, reliant Paris et la Normandie. Sur le secteur de la boucle de Chanteloup, ce projet demande quelques aménagements, notamment pour éviter les interruptions existantes comme par exemple à l'extrémité de l'étang de la Galiotte qui dispose d'une voie d'eau sur le fleuve et dont la passerelle est vétuste, ou au port Saint-Louis, qu'il est nécessaire de contourner. En effet, celui-ci, installé dans un ancien site d'extraction inondé, est relié au fleuve par un bras d'eau qui interrompt le chemin des berges. Cependant, en contournant le port, on peut reprendre le cours de la promenade au moins jusqu'à Triel-sur-Seine.

Andrésey dispose également d'une grande île, d'environ 3 km de long, qui la protège visuellement des activités implantées sur la rive gauche et lui confère une ambiance propre à un village situé au bord d'une petite rivière.

1.1. Andrésey

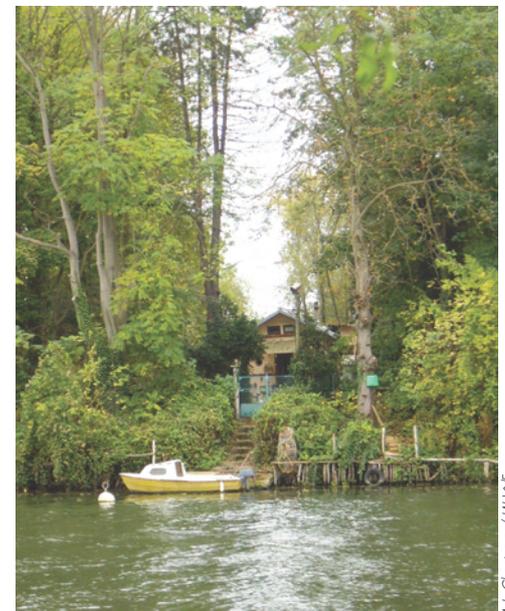
Andrésey est un village à l'implantation linéaire à la Seine, avec une voie de circulation qui longe le fleuve, tantôt ouverte sur la ville par une place de marché couverte, tantôt simplement voie de desserte des nombreuses maisons du bord de l'eau.



21. Halle d'Andrésey



22. Ile d'Andrésey



23. Ambiance de rivière, île d'Andrésey



24. Entre le village d'Andrésey et son île, la Seine et ses activités de loisirs

Celle-ci, formée à partir de la réunion de 3 îles (île de Nancy, île du Devant, et île d'En Bas) en 1846 pour faciliter la navigation, représente **un beau réservoir de biodiversité uniquement accessible en bateau.**

Autrefois jardin du château d'Andrésy, l'île est aujourd'hui habitée par quelques familles qui partagent cette situation privilégiée avec une faune et une flore diversifiées qui comptent notamment une centaine d'espèces d'oiseaux aperçues (zone d'habitat permanent mais aussi halte des oiseaux migrateurs, en hiver). Tous ces oiseaux sont recensés par un ingénieur-écologue du Muséum de Paris.

Les récents travaux d'aménagement et d'entretien de l'île avaient pour but de préserver ses conditions naturelles, tout en délimitant des secteurs favorables aux activités de loisirs, en relation avec le bassin d'aviron et de canotage du bras d'Andrésy et de sa halte de plaisance.

En effet, **le bras d'Andrésy a toujours représenté un attrait touristique pour les parisiens.** Plusieurs activités en relation avec l'eau en découlent. Par exemple, le bateau à vapeur «Le Touriste» qui avait été construit pour l'Exposition Universelle de 1900 par les Grands Magasins du Louvre, amenait les parisiens, amateurs de campagne, de pique-nique et de pêche, vers Andrésy. Ce secteur regroupe aussi plusieurs restaurants au sud de la Seine et a connu de nombreuses guinguettes.



25. Maisons d'Andrésy, face à la Seine

Dans sa partie sud, **Andrésy dispose de nombreuses villégiatures et maisons tournées vers l'eau.** Même si la proximité avec le fleuve contraint l'implantation du bâti à s'éloigner des berges, on remarque la présence de kiosques au bord de l'eau, situés au plus près des berges, sur de nombreux terrains privés. Cette particularité

souligne l'importance du fleuve pour les habitants d'Andrésy, depuis les premières implantations jusqu'à nos jours.



26. Kiosque de bord d'eau, Andrésy

1.2. Carrières-sous-Poissy

L'ÎLE DE LA DÉRIVATION

À l'extrémité nord de la commune, le chemin est bordé côté rive d'un espace naturel boisé, au niveau du canal de la Dérivation.



27. Canal de la Dérivation

La présence de berges maçonnées et des chemins de halage sur la rive et sur l'île de la Dérivation, dont le canal se termine par une écluse désaffectée, sont autant de stigmates des usages du fleuve par le passé.



28. Ecluse désaffectée du canal de la Dérivation

Le canal a été creusé dans la rive droite de la Seine, entre 1879 et 1882 afin de créer une double écluse, nécessaire au développement du trafic fluvial^[7].

Les premiers permis de construire sur l'île ont été délivrés à partir de 1902, mais, l'actuelle passerelle n'existant pas, l'accès à l'île se faisait uniquement à l'aide de barques. Aujourd'hui, l'île n'est toujours pas accessible aux voitures mais dispose d'une passerelle piétonne au-dessus de l'ancienne écluse. Quelques 80 maisons individuelles sont réparties de part et d'autre d'un axe central, qui constitue un lieu de promenade dominicale très prisé par les habitants de Carrières-sous-Poissy et des environs.

Cependant, deux projets d'infrastructures routières liés à un développement important de ce secteur pourraient modifier l'environnement très agréable de cette île et du canal de la Dérivation. En effet, le projet de bouclage de l'A104 prévoit un franchissement sous fleuve, à l'extrémité amont de l'île, qui ressortirait entre Andrésy et Carrières-sous-Poissy, mettant en danger l'espace naturel qui subsiste.

L'autre projet prévoit encore un autre franchissement, mais cette fois-ci en plein air, puisqu'il s'agit d'un pont routier de 570 m pour relier Achères en rive gauche à Carrières-sous-Poissy. Ce projet à ciel ouvert représente un risque important de modification de l'identité de ce site ; alors que l'île représente un havre de paix, sans aucune voiture et nuisance sonore, la

présence d'une telle infrastructure, en plus de modifier le cadre paysager, irait à l'encontre de l'identité particulière du lieu.

LE CHEMIN DE HALAGE

Le chemin de halage existant est à faire découvrir aux citoyens. Après le passage de l'écluse, un chemin entretenu permet de longer le fleuve jusqu'au pont de Poissy. Cette portion de fleuve donne à voir un environnement très riche et contrasté. En effet, sur quelques centaines de mètres on peut voir à la fois un îlot complètement sauvage, l'île Saint-Louis^[8], la rive gauche, marquée par son occupation industrielle avec l'implantation des bâtiments de l'usine Peugeot-PSA qui donnent sur l'eau, et sur la rive droite un chemin de halage, qui éloigne l'implantation des parkings et bâtiments de Peugeot de la rive... Enfin, on voit progressivement apparaître la ville de Poissy et son pont qui depuis le chemin offre un cadrage sur l'ancien pont et les îles.



29. Chemin de halage en face de l'usine Peugeot

1.3. Les anciens sites d'extraction de la boucle de Chanteloup : futur parc écologique

A l'exemple du parc Crissy Field de San Francisco, profiter de la zone humide pour créer un parc écologique d'envergure métropolitaine permettrait de contrebalancer avec le secteur plus urbanisé de la rive gauche et d'en faire l'emblème de la boucle.

Le chemin représenté en tireté vert sur la carte, se prolonge de l'autre côté du pont de Poissy par un grand espace ouvert re-

[7] Lors des travaux du canal, de nombreux objets datant du néolithique ont été exhumés (hache polie, ciseaux en silex...). Le creusement du canal mit également à jour des alignements de pilotis (environ 200 pièces, disposés sur 60 m de long et 20 m de large), vestige d'une cité lacustre datant de la même période et preuve d'un peuplement très ancien.

[8] Depuis 1993, l'île Saint-Louis fait partie des PRIF de l'Agence des Espaces Verts, qui y a déjà acquis 3,8 ha sur les 5 ha de l'île, au 30/06/2008.

naturalisé après l'exploitation des sous-sols. **Ce secteur, compris entre le pont de Poissy et le pont de Triel, est à prendre en compte dans son ensemble (6 km de rives sur une largeur de 500 m minimum), en vue d'un aménagement futur.** Il apparaît encadré de bleu sur la carte 24 p. 102. **Un parc écologique pourrait être créé ici**, à l'image du parc écologique (Parc départemental de la Haute-Ile) qui a été créé à Neuilly-sur-Marne sur 64 ha, sur un ancien bras de la Marne.

Dans cette partie de la boucle de la Chanteloup, plusieurs exemples de reconversion d'anciens sites d'extraction souterraine, type gravière, montrent que l'activité humaine n'est pas contradictoire avec le respect de l'environnement, notamment lorsque les sites d'exploitation sont rendus à leur milieu naturel et que le secteur est inventorié parmi les Zones Naturelles d'Intérêt Patrimonial (cf carte 22 p. 98).

L'ÉTANG DE LA GALIOTTE

Il s'agit effectivement d'un ancien site de carrières qui, suite à sa fermeture et à l'inondation par son bras d'eau sur le fleuve, est devenu un endroit très apprécié des promeneurs et des pêcheurs.

Le site, qui appartient toujours à la société des carrières, est aujourd'hui loué par une association. Cette dernière est composée essentiellement de pêcheurs qui disposent tous de cabanons flottants sur l'étang, reliés à la rive par de petites passerelles individuelles. Cette organisation permet de faire entretenir le site par l'association et d'assurer une veille et une protection de la faune aquatique.

Situé à seulement 25 minutes de Paris, l'Étang de la Galiotte constitue un véritable lieu d'exotisme et de dépaysement, pour tous les citadins. C'est un espace remarquable.

LE PORT SAINT-LOUIS

Situé au sud-ouest de la boucle de Chanteloup, ce site est également un **bon exemple de reconversion de site «industriel» qui offre de nouvelles activités en relation directe avec son contexte fluvial.**

Il s'agit d'un port de plaisance privé qui offre 300 places sur pontons et catways ainsi qu'un parc pour péniches de plaisance et

bateaux-logements. Ouvert tous les jours, le port propose tous les services liés à la plaisance : réparation - hivernage - restaurant en saison - carburants - accastillage - Grutage (10 tonnes) - mise à l'eau, etc.

Le Port Autonome de Paris envisage de créer un port pour les entreprises locales sur ce site qui changerait donc de vocation.

LES SECTEURS INVENTORIÉS ZNIEFF

Depuis l'étang de la Galiotte jusqu'au nouveau pont de Triel-sur-Seine, ce secteur constitué d'anciens sites de gravières inondés ou comblés, de carrières en activité et de terrains agricoles est répertorié dans les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique⁽⁹⁾ de type 2, avec une partie au nord classée en type 1 (voir carte 12). Ce classement met en avant l'intérêt biologique ou écologique de ces sites, impliquant leur prise en compte dans tout projet ou programme d'aménagement.

(9) Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Floristique et Faunistique - ZNIEFF (voir aussi, la partie C. Les richesses écologiques du territoire, p 51).



30. Cabanons flottants sur l'étang de la Galiotte

A.L. Chanteloup / IAU îdf



31. L'étang de la Galiotte

A.L. Chanteloup / IAU îdf



32. Ancienne gravière inondée classée en ZNIEFF

A. Bardon / IAU 78F

Ainsi, les anciens sites d'extraction peuvent être reconvertis en espaces naturels ouverts au public et présentent une réhabilitation écologique.

La reconnaissance d'une faune et d'une flore développées et intéressantes mériterait d'être mise en valeur à l'échelle locale, voire régionale, comme lieu de promenade et de découverte de la nature.

Pour la richesse, la beauté et la diversité des paysages qu'offre à voir la rive droite de la Seine, ce projet de liaison verte peut tout à fait constituer un diverticule des chemins de Grandes Randonnées déjà présents dans le secteur, depuis le site de la confluence (GRP Ceinture verte d'Ile-de-France) jusqu'à l'ancien pont de Triel-sur-Seine, qui permet de rejoindre le GR1.



33. Anciens sites d'extraction comblés et présentant une richesse écologique et paysagère

A. Bardon / IAU 78F

Recommandations pour l'ensemble de la boucle de Chanteloup et proposition de création d'un parc écologique en bord de Seine :

- Révéler une géographie des méandres par une réorganisation des espaces ;
- Protéger les continuités écologiques reliant le massif de l'Hautill et le Vexin à la Seine
- Préserver les espaces ouverts en bord de Seine nécessaires à la biodiversité (notamment pour les corridors mis en péril par une urbanisation pavillonnaire, trop consommatrice d'espace) ;
- Valoriser les activités en relation avec l'environnement naturel, qu'il s'agisse d'agriculture comme de randonnée, de pêche ou de sports nautiques, etc. ;
- Mettre en valeur les espaces naturels des anciens sites d'extraction, par le biais d'un parc écologique à vocation touristique et pédagogique, permettant de découvrir des écosystèmes tels que les friches, les zones humides, les boisements, les prairies....

Le projet de liaison douce en rive droite est compatible avec les secteurs des gravières (anciennes et encore en activité) répertoriés ZNIEFF et traverserait le parc écologique.

Quelques aménagements sont recommandés entre le chemin et les secteurs de nidification, comme la mise en place d'une haie de séparation. L'aménagement de cette liaison douce doit également être associé à la création du parc écologique qui donnerait lieu à des observatoires ornithologiques, ainsi qu'à une communication touristique et pédagogique sur le patrimoine naturel et les noyaux de biodiversité. Des aménagements de type palanches en bois pourraient y être implantés, associés à des panneaux de découverte de la faune et de la flore.

Ce parc naturel ouvert au public pourrait par exemple prendre la forme d'une réserve naturelle régionale.

Le parc de la Haute-Île, à Neuilly-sur-Marne, est un parc aménagé par le Conseil général de Seine-Saint-Denis. D'une superficie de 64 hectares, il est situé dans le dernier méandre non urbanisé de la Marne. Il offre la possibilité de découvrir des écosystèmes très riches : friches, zones humides, boisement, prairies... Sa richesse écologique et son importance dans le tissu urbain de la Seine-Saint-Denis lui ont valu la labellisation Natura 2000 par l'Europe.

Conclusion

Les aménagements en bord de fleuve doivent prendre en compte le rôle de corridor écologique du fleuve : en requalifiant les berges de façon naturelle et écologique.

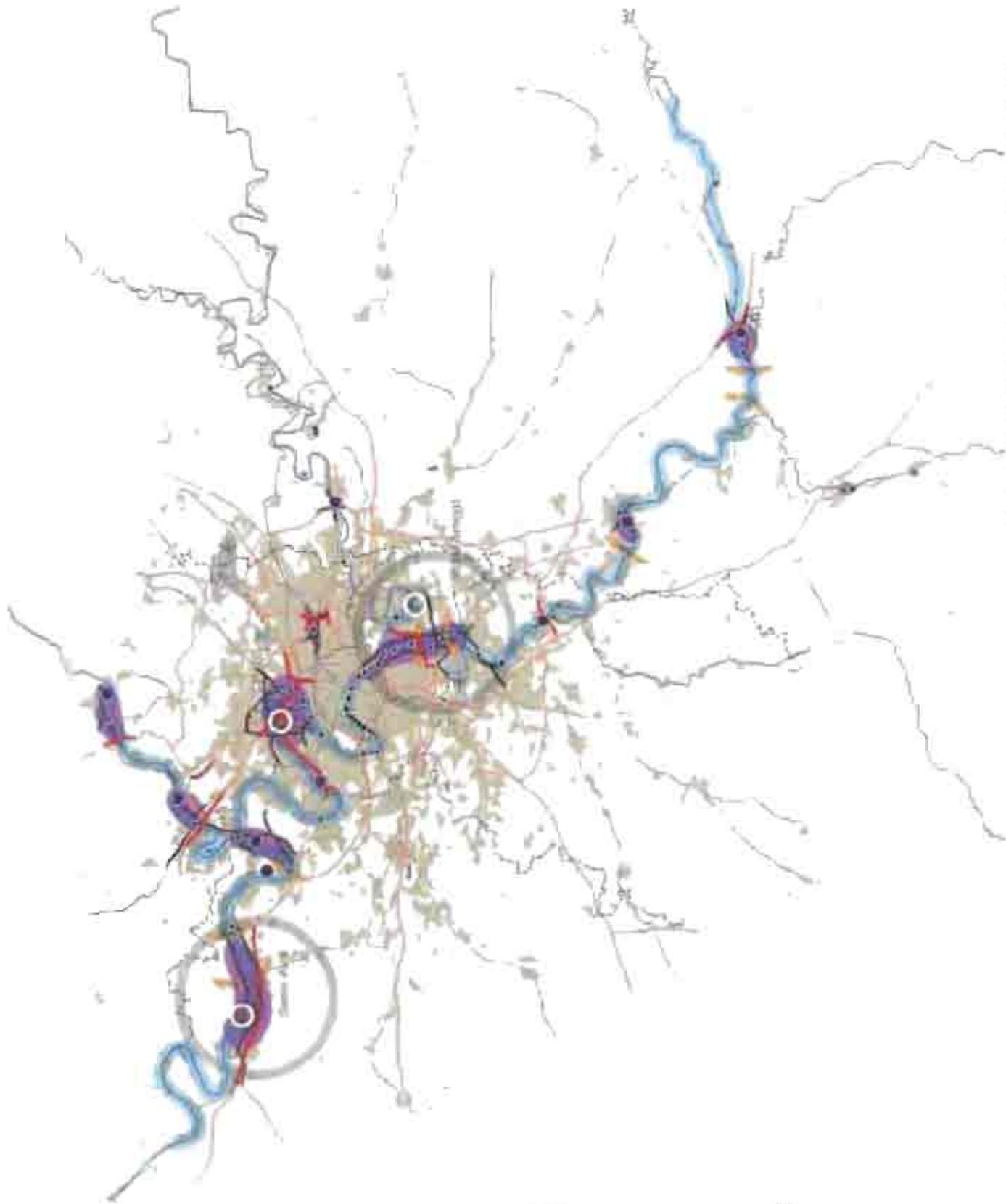
Les nombreux projets sur le secteur doivent impérativement prendre en compte l'intérêt patrimonial et paysager des espaces ouverts de la boucle de Chanteloup, afin de ne pas risquer de la couper des réservoirs

de biodiversité, de la priver de ses richesses naturelles et des promenades et vues qu'elle offre aux habitants des alentours. Il s'agit surtout de bien composer l'aménagement pour tenir compte du milieu naturel préexistant nécessaire à la préservation de la faune et de la flore.

III. LES ACTIVITES ET LE FLEUVE



Associer le fleuve au développement économique et à la politique énergétique



Promouvoir et valoriser les sites d'activités majeurs riverains

- repérer les zones d'activités associées au fleuve, favoriser leur croissance et permettre leur connectivité géographique (aménagement paysager, aménagement de berges, etc.)

- sites de production d'énergie (nucléaire, éolien, solaire, etc.)

Encourager le transport par voie d'eau

- routes d'eau (canaux, écluses, etc.)
- ports (ports de commerce, ports de plaisance, etc.)

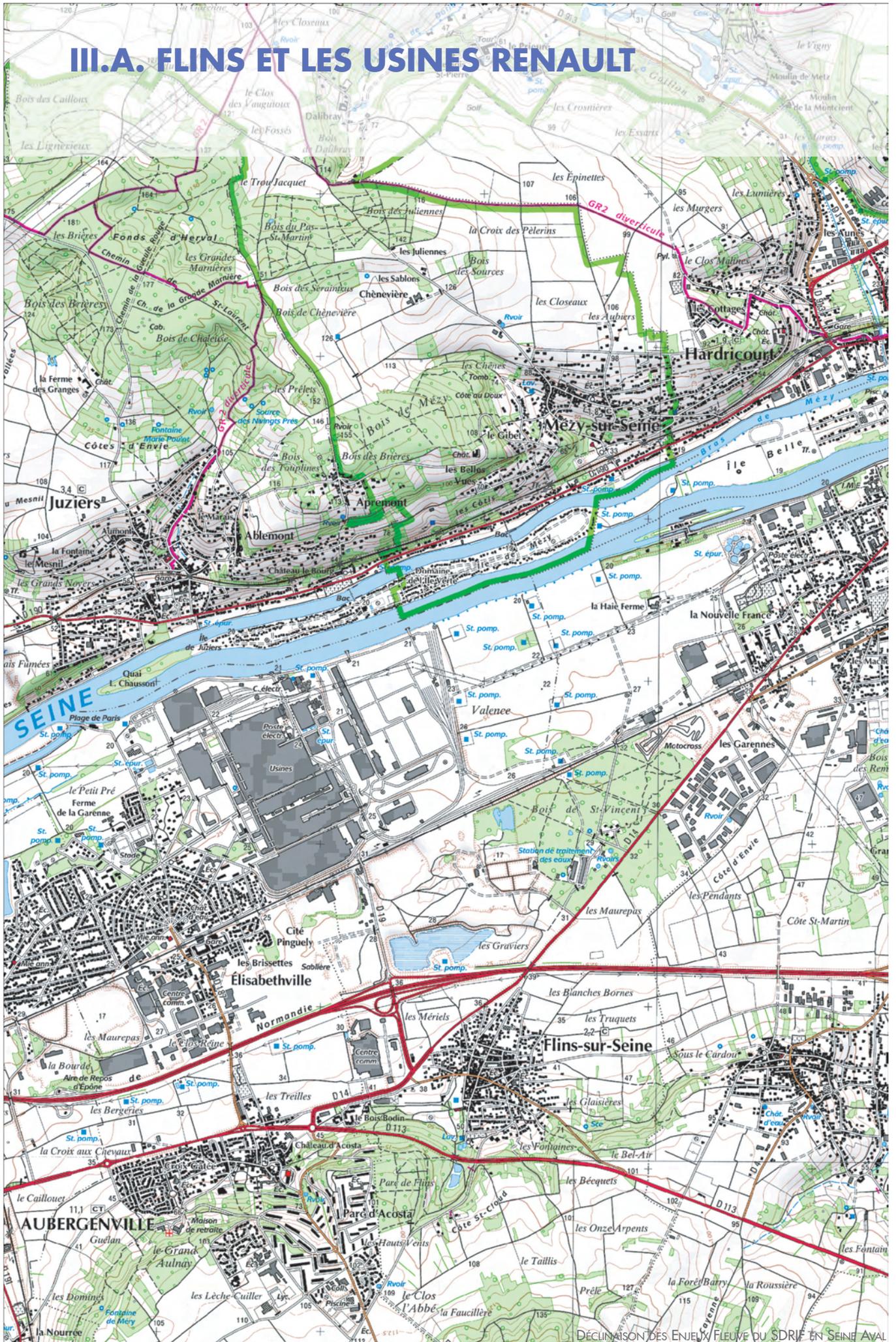
- lignes de transport (autoroutes, etc.)
- ponts (ponts suspendus, ponts à bascule, etc.)

- lignes de transport (autoroutes, etc.)
- ponts (ponts suspendus, ponts à bascule, etc.)
- barrages (barrages, etc.)

- ouvrages (barrages, etc.)
- sites (sites de production d'énergie, etc.)

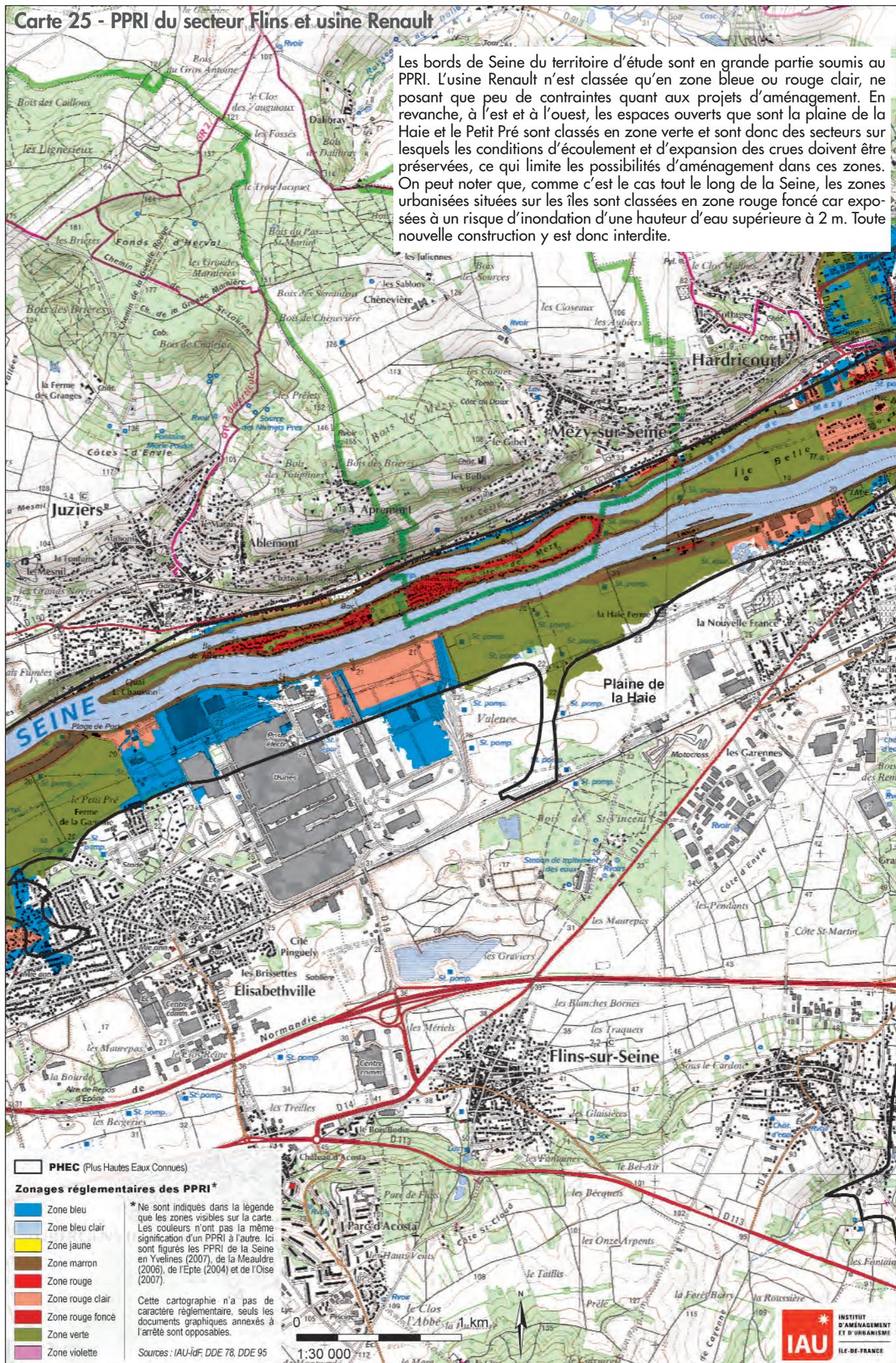


III.A. FLINS ET LES USINES RENAULT



Carte 25 - PPRI du secteur Flins et usine Renault

Les bords de Seine du territoire d'étude sont en grande partie soumis au PPRI. L'usine Renault n'est classée qu'en zone bleue ou rouge clair, ne posant que peu de contraintes quant aux projets d'aménagement. En revanche, à l'est et à l'ouest, les espaces ouverts que sont la plaine de la Haie et le Petit Pré sont classés en zone verte et sont donc des secteurs sur lesquels les conditions d'écoulement et d'expansion des crues doivent être préservées, ce qui limite les possibilités d'aménagement dans ces zones. On peut noter que, comme c'est le cas tout le long de la Seine, les zones urbanisées situées sur les îles sont classées en zone rouge foncé car exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau supérieure à 2 m. Toute nouvelle construction y est donc interdite.



PHEC (Plus Hautes Eaux Connues)

Zonages réglementaires des PPRI*

- Zone bleue
- Zone bleu clair
- Zone jaune
- Zone marron
- Zone rouge
- Zone rouge clair
- Zone rouge foncé
- Zone verte
- Zone violette

* Ne sont indiqués dans la légende que les zones visibles sur la carte. Les couleurs n'ont pas la même signification d'un PPRI à l'autre. Ici sont figurés les PPRI de la Seine en Yvelines (2007), de la Meauldre (2006), de l'Epte (2004) et de l'Oise (2007).

Cette cartographie n'a pas de caractère réglementaire, seuls les documents graphiques annexés à l'arrêté sont opposables.

Sources : IAU-IaF, DDE 78, DDE 95

Introduction

Situation géographique

La zone d'étude se situe à l'ouest des Mureaux sur la rive gauche de la Seine. Elle s'étend de la limite ouest des Mureaux jusqu'à Elisabethville et la Plage de Paris et est délimitée dans sa partie sud par la voie ferrée et au nord par la Seine. Elle regroupe deux entités distinctes et bien délimitées dans la vallée : l'usine Flins et la plaine de La Haie sur laquelle a été créé le PRIF de "La Nouvelle France".

Le Périmètre Régional d'Intervention Foncière est un outil permettant de mettre en œuvre une démarche et des actions de préservation et de mise en valeur des espaces ouverts. La création de tels périmètres répond donc à des objectifs précis :

- l'ouverture au public des forêts, notamment en ceinture verte,
- la préservation de la biodiversité et des liaisons entre milieux naturels et zones habitées et sites naturels,
- la confortation du foncier agricole périurbain.

Le Périmètre Régional d'Intervention Foncière de «la nouvelle France» sur la commune des Mureaux a été créé en juin 2007 par le Conseil Régional d'Île-de-France sur proposition de l'Agence des Espaces Verts, sur une surface d'environ 122 ha, dont près de 93 ha agricoles et 29 ha pour le bois de Saint-Vincent. Ce PRIF a été étendu par le conseil de l'administration de l'AEV en octobre 2008 sur la demande de Flins-sur-Seine sur 47 ha. Ainsi, le PRIF a actuellement une surface d'environ 170 ha.

La zone d'étude s'inscrit dans une zone exposée au risque d'inondation par débordement. Le zonage réglementaire du PPRI, qui constitue une servitude d'utilité publique annexée au PLU, classe ce secteur en zone d'expansion des crues "Zone verte", dont les objectifs sont de :

- préserver la capacité de stockage et d'écoulement des crues,
- arrêter les nouvelles implantations humaines dans les zones inondables,
- permettre la reconquête progressive des terrains pour créer de nouvelles zones d'expansion de crues.

Rappel sur les indications du SDRIF quant aux enjeux du site⁽¹⁾

Carte de destination générale⁽²⁾ :

- Vocation urbaine :
 - Secteur d'urbanisation préférentielle au niveau de la commune de Flins-sur-Seine (proximité immédiate de la zone d'étude).
- Infrastructure de transport :
 - Présence d'un projet de liaison RER sur la rive gauche sur le rail existant.
- Vocation naturelle :
 - Flèche verte signalant une continuité écologique et/ou une coupure d'urbanisation à maintenir : de la forêt des Alluets au sud jusqu'aux Fonds d'Herval au nord (et les bois des coteaux de la Seine en rebord de Vexin), en passant par le bois de Saint Vincent, la plaine de La Haie et le bois de Mezy.

Carte thématique, Associer le fleuve au développement économique et à la politique énergétique⁽³⁾ :

- Promouvoir et valoriser les sites d'activités majeurs riverains :
 - Maintenir les espaces d'activités associées au fleuve, favoriser leur insertion (ouvrir à d'autres usages, améliorer leur traitement paysager) et permettre leur évolution (approvisionnement énergétique, transfert de matériaux et déchets...),

- Promouvoir la réhabilitation des sites d'activités en friche ou sous occupés (la Seine Aval est classée comme site d'Opération d'Intérêt National).

- Encourager le transport par voie d'eau :
 - S'appuyer sur l'intermodalité «eau-fer-route»

Cela comprend un projet de nouveau franchissement sur le fleuve lié aux projets de réseau routier.

Problématique

L'étude de cet exemple a pour objectif d'approfondir les rapports entre la Seine et les activités présentes dans la plaine alluviale. Dans le cas présent, il convient d'analyser quelles relations peuvent être envisagées entre la plaine de La Haie, où l'économie est tournée autour de l'agriculture et de l'eau, et l'usine Renault et ses alentours, dans le but d'appliquer des orientations cohérentes aux directives du SDRIF.

(1) Extraits du rapport SDRIF - Projet adopté par délibération du Conseil Régional le 25 septembre 2008

(2) cf Carte générale du SDRIF - cf carte 1 Introduction générale

(3) cf Carte thématique du SDRIF (p. 162 du rapport et p. 163 et p. 165, pour le texte) cf IIHntro, p. 118



C. Sallier / AUJOUR

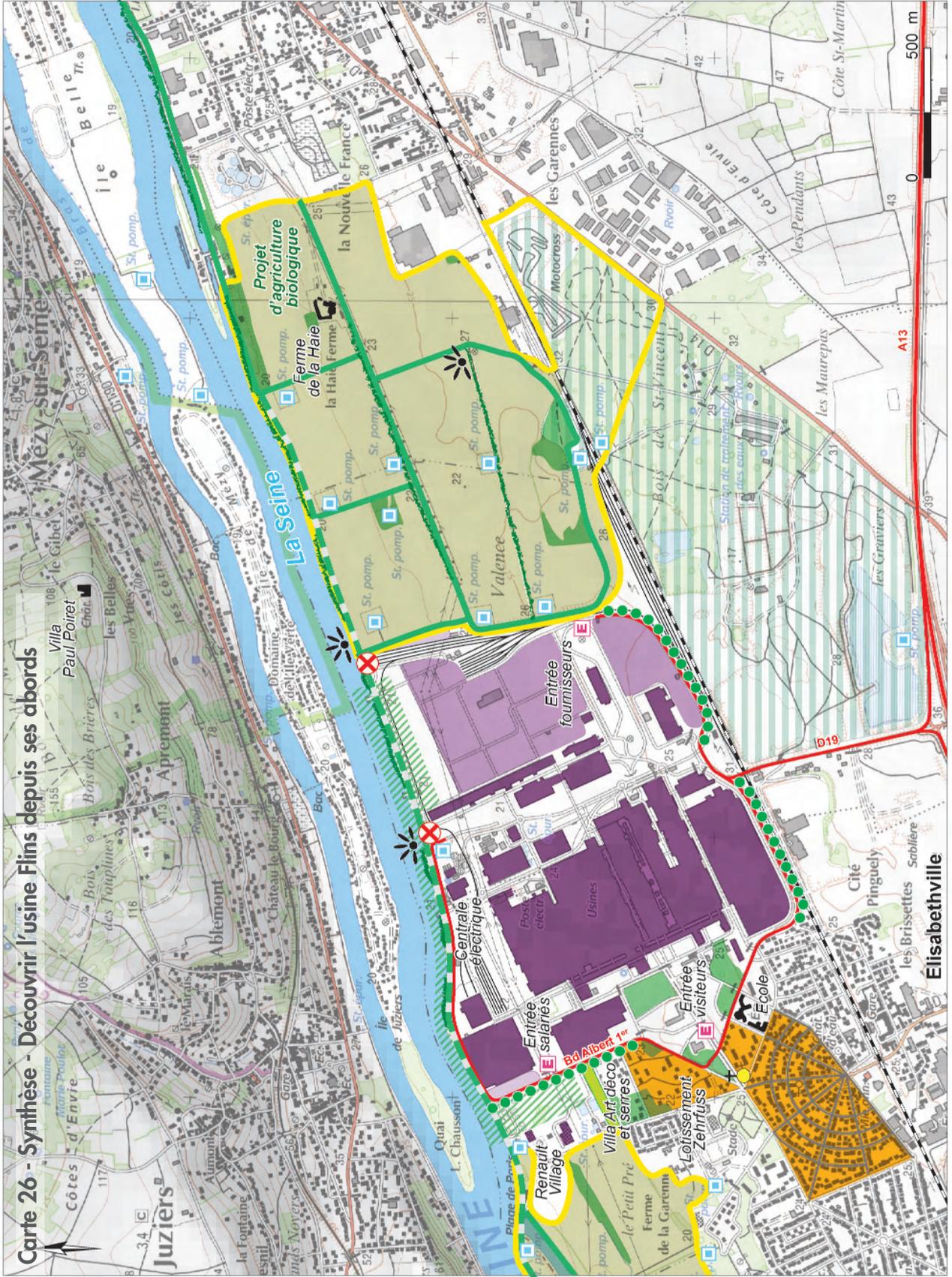
L'usine Renault depuis la plaine de La Haie



A. Borden / AUJOUR

La plaine de La Haie

Carte 26 - Synthèse - Découvrir l'usine Flins depuis ses abords



Le site

- Station de pompage
- Barrières est et ouest
- Entrée de l'usine
- PRIF
- ZNIEFF
- Jardins familiaux
- Usines Renault
- Espace de stockage des voitures
- Espace de stockage des carrosseries
- Chemin
- Voie ferrée
- Réseau routier structurant

Valorisation potentielle

- Point de vue à maintenir
- Proposition d'alignement d'arbres
- Haies et alignements d'arbres
- Chemins à créer ou à rendre accessible
- Vocation espaces ouverts aménagés
- Espace agricole à maintenir
- Ensemble bâti à protéger

Clés de lecture de la carte

La carte 26 située ci-contre a pour but de souligner les principales caractéristiques du territoire situé de part et d'autre de l'usine Renault Flins. Elle synthétise l'étude de ce cas et est un appui à la compréhension et la localisation des enjeux.

Deux niveaux de lecture sont proposés. Le premier a pour but de souligner des éléments présents ayant une importance notable pour le territoire. Un deuxième niveau de lecture, intitulé «Valorisation potentielle» dans la légende, a pour but de présenter des possibilités de développement sur le territoire mais n'a pas pour intention de figer la vocation des différents sites et n'empêche pas la discussion autour de nouveaux projets. Néanmoins certaines grandes orientations et questions se dégagent.

• **Quelle marge de manœuvre y-a-t-il dans l'espace agricole présenté comme « à maintenir » dans la légende de la carte ?** 

Plusieurs caractéristiques vont dans le sens du maintien de la plaine de la Haie en espace agricole :

- les stations de pompage sont nombreuses dans ce secteur et jouent un rôle très important dans l'alimentation en eau potable pour la Région,
- un périmètre d'intervention foncière (PRIF) délimite ce secteur,
- le SDRIF ne classe pas cet espace comme secteur d'urbanisation préférentiel mais au contraire souligne par une «flèche verte» son rôle écologique.

• **Quelle gestion des espaces situés sous la ZNIEFF ?** 

La « flèche verte » du SDRIF passe aussi par la ZNIEFF située au sud de la plaine. Trois espaces à l'utilisation et au mode de gestion spécifiques se distinguent à ce niveau :

- le motocross : cet espace fait également partie du PRIF. Quel est le devenir du motocross compte tenu du double aspect écologique de ce secteur (ZNIEFF et PRIF) ?
- le bois Saint-Vincent : la vocation de ce secteur est de rester un espace naturel. Une gestion adaptée s'impose vis-à-vis de l'enjeux écologique.
- la zone de carrière : une fois l'exploitation du site terminée, il semble pertinent de renforcer la vocation écologique de cet espace afin de conforter le rôle de la ZNIEFF et la «flèche verte» du SDRIF.

• **Que sous-entend le poste de légende « vocation espace ouvert aménagés » ?** 

L'espace Nord de l'usine Renault a un potentiel de valorisation en lien avec la Seine dont il faut tirer partie au profit des salariés de l'usine et des habitants alentours, le but étant d'intégrer l'usine dans le paysage. Cet espace ouvert permettrait également d'ouvrir la liaison pédestre entre la commune des Mureaux et le secteur de la Plage de Paris.

NB : Ce secteur est en continuité avec celui de la confluence de la Mauldre (carte 20 page 78) et de celui de Meulan - Les Mureaux (carte 30 page 166). Le document les présente sous des angles différents en raison de l'organisation du plan de l'étude mais une réflexion d'ensemble sur ces secteurs serait intéressante.

1. Présentation de l'usine

Aujourd'hui, unique usine d'assemblage d'Île-de-France, l'usine Renault, située à cheval sur les communes de Flins et d'Aubergenville, a été réalisée par l'architecte Bernard Zehrfuss en 1952.

Construite dans la plaine alluviale de la Seine, cette usine s'étend sur 237 ha dont 67 sont occupés par des bâtiments couverts.

Flins est appelée en interne Usine Pierre Lefauchaux, en souvenir du premier président directeur général de la Régie Renault.

Depuis la fermeture de l'usine de Boulogne-Billancourt, Flins est la plus importante et la plus ancienne des usines du groupe Renault. Après avoir produit de nombreux modèles historiques telle la mythique Dauphine, l'usine a plus récemment été spécialisée dans la construction de la Twingo et de la Clio. Plus grosse unité de carrosserie-montage du groupe Renault, l'usine a produit depuis sa création 13,6 millions de véhicules sur toute la gamme Renault. Après avoir créé environ 269 000 voitures en 2004, 336 700 en 2006, elle n'en a produit que 159 618 en 2008. Ayant été plusieurs fois sur la sellette, l'objectif s'est tourné vers la production de voitures électriques d'ici 2011-2012. En effet, dédiée à la production de petits modèles, **cette usine se prête bien à la production de voitures de ville électriques.** Aujourd'hui, l'usine emploie environ 3 255 salariés

(chiffres au 31/12/2008), dont 66 % d'ouvriers, et environ 500 intérimaires, et reste donc un pôle majeur d'emplois pour la région. Néanmoins beaucoup de salariés habitent loin de l'usine, notamment dans l'Eure, du fait du manque de logements à proximité.

Raccordée à trois axes de communication (la Seine, la voie ferrée Paris-Le Havre et l'autoroute A13), Flins se trouve à un carrefour stratégique en terme de desserte. En effet, **l'usine utilise cette intermodalité dans ses échanges marchands avec l'extérieur** : 62 % par voie routière, 21 % par voie ferroviaire et 17 % par voie fluviale.

2. Les abords de l'usine Renault

2.1. Le sud de l'usine : un accès direct depuis l'autoroute

Sur son côté sud, l'usine longe la voie ferrée et le boulevard Pierre Lefauchaux, voie rapide qui borde l'usine et longe également quelques maisons individuelles du lotissement d'Elisabethville.

Depuis l'autoroute, la route Renault (D19) permet d'accéder directement au site de Flins. Cet accès est celui emprunté par les camions, pour qui l'entrée de l'usine se situe sur la partie sud.

Cet espace reste très bétonné et peu hospitalier.

Recommandations

Aménager cet endroit par quelques alignements d'arbres permettrait de valoriser l'abondance sud de l'usine, tout en maintenant la circulation des poids lourds possible, conformément à sa principale vocation.



1. Boulevard Pierre Lefauchaux longeant l'usine



2. Entrée de l'usine réservée aux camions

2.2. L'ouest de Flins : une vie autour de l'usine

A l'ouest de l'usine se trouve le lotissement d'**Elisabethville**. Créé dans les années 1920, ce lotissement avait été conçu à l'origine sur le modèle d'une cité-jardin et est aujourd'hui une zone résidentielle. Ce lotissement a été créé sur le parc de l'ancien château de la Garenne, d'où **sa forme particulière en étoile et ses rues en arc de cercle inspirées du tracé traditionnel des allées forestières**. Edifié sur plusieurs décennies, **l'habitat de ce lotissement est très hétérogène** ; certaines parties font penser à une ambiance de station balnéaire. Les maisons sont d'une certaine qualité architecturale. Il convient de **préserver la nature et le caractère de cet ensemble**.

Le monument le plus remarquable est l'église Sainte-Thérèse-de-l'Enfant-Jésus, construction en béton armé datant de 1928, œuvre de l'architecte Paul Tournon. Cette **église** peut représenter un **point de repère** pour ce lotissement, puisqu'elle est notamment visible depuis les coteaux de la rive droite de la Seine et plus largement sur une partie importante de la rive gauche.

A proximité immédiate de l'usine se trouvent entre autres une école et quelques commerces, témoignage d'une vie autour de l'usine.

La transition entre lotissement et usine est marquée par un **petit bois de pins parasols**, situés dans l'enclos de Renault, ce qui crée une atmosphère très agréable aux abords de l'usine. Cela montre **la volonté de Renault de soigner l'abord de l'usine le plus exposé aux personnes extérieures**. Ce boisement rappelle l'ambiance de station balnéaire ressentie au cœur d'Elisabethville.



3. Eglise Sainte-Thérèse de l'Enfant Jésus



4. Ecole d'Elisabethville située en face de l'usine Renault

Recommandation

Certains abords de l'usine, remarquables d'un point de vue paysager, mériteraient d'être protégés et reconnus, notamment toute cette partie ouest révélatrice d'une vie autour de l'usine.



5. Bois de Pins de l'entrée visiteurs de l'usine Renault



6. Le lotissement Zehrfuss et ses maisons sur pilotis

A. Bardon / IAU idf

Face à l'entrée principale de l'usine, entrée notamment affectée aux visiteurs, a été construit en 1953 le lotissement Zehrfuss, du nom de l'architecte qui l'a dessiné. Celui-ci se trouve dans le prolongement d'Elisabethville, l'église Sainte-Thérèse-de-l'Enfant-Jésus représentant le point de jonction entre ces deux lotissements.

Le lotissement Zehrfuss est constitué de 14 petits immeubles et de 12 maisons individuelles construites sur pilotis sur le modèle de la villa Savoye de Le Corbusier, et a été conçu pour intégrer l'automobile dans le mode de vie des habitants. En effet, la construction sur pilotis permet de garer les voitures directement sous les habitations. On peut également se demander si ce type de construction n'a pas été choisi parce que la zone est exposée au risque d'inondation.



7. Parc paysager du lotissement Zehrfuss

A. Bardon / IAU idf

Ce lotissement se trouve dans un grand parc paysager d'environ 8 ha où la dissociation des circulations piétonnes et automobiles est parfaitement réalisée. Il n'y a aucune limite de propriété individuelle, aucun marquage de parcellaire, aucun obstacle ni clôture ; ce parc arboré est entièrement ouvert mais bien délimité. Bien que très proche de l'usine, la présence des arbres, aussi bien au niveau du lotissement que dans l'enceinte de l'usine, ôte tout problème de vis-à-vis.



8. Parc arboré dans l'enceinte de l'usine face au lotissement Zehrfuss

A. Bardon / IAU idf

Juxtaposant le lotissement Zehrfuss en direction de la Seine sont implantées quelques maisons individuelles d'où les coteaux de la rive droite de la Seine sont visibles, suivies de jardins ouvriers. La route longeant ces habitations (boulevard Albert 1^{er}), légèrement en descente, renforce le sentiment de proximité à la Seine. Ces jardins paraissent mal placés car cloîtrés entre les propriétés, la station d'épuration et l'usine, mais sont encore un signe de vie à proximité de l'usine.

Il est à noter dans ce secteur la présence de



9. Jardins ouvriers à proximité de l'usine

serres plus ou moins abandonnées qui offrent une réplique miniature de l'usine présente en second plan. De même, on remarque la présence d'une grande villa Art déco des années 30 juste derrière le terrain des serres abandonnées.



10. Les serres abandonnées



11. Villa Art déco

Recommandations (cf carte 26 p. 128)

Ainsi, de nombreux éléments, témoins d'une vie autour de l'usine, sont présents à l'ouest de celle-ci et marquent le territoire. Néanmoins ces éléments ne sont pas reliés les uns aux autres ce qui engendre une absence de lisibilité du site. Il conviendrait donc de mieux structurer cet espace afin de le rendre plus lisible : cet espace est à recoudre. Tout d'abord, il serait intéressant de réaménager les serres et la parcelle attenante et de les relier aux jardins ouvriers et aux alentours, qui eux-mêmes nécessitent d'être un minimum rafraîchis, afin de créer un lieu plus agréable pour les jardiniers.

Dans cette même optique, une signalétique de la Plage de Paris à ce niveau, de même que l'aménagement de l'accès à cette plage pour les piétons, inciterait les personnes venant cultiver ces jardins à aller se promener du côté de la Plage de Paris. Par ailleurs, l'aménagement du boulevard Albert 1^{er} par des plantations permettrait par leur alignement de souligner l'ouverture vers la Seine et de marquer l'entrée salariés de l'usine, qui, à l'inverse de l'entrée visiteurs, est peu soignée. Cet alignement servirait de lien entre parc arboré, parc paysager, jardins ouvriers et bords de Seine, rendant ainsi une cohérence à cet espace.

2.3. Le nord de l'usine : une relation directe avec le fleuve

La route située entre le lotissement Zehrfuss, les jardins ouvriers et Renault Village d'une part, et l'usine d'autre part, permet ensuite de contourner l'usine par sa face nord et de la longer au bord de la Seine. **Cette route, privée, propriété de l'usine mais dont l'accès est autorisé, traverse de nombreux espaces enfrichés.**



12. Entrée salariés de l'usine : un accès à la Seine

Un accès attenant à cette route, bien que mal indiqué, mène à Renault Village, situé en bordure de Seine. Ce site, composé d'un bâtiment, de parkings et de terrains de tennis, semble être un site de logements temporaires pour le personnel de service de l'usine.

Les abords immédiats du boulevard Albert 1^{er} sont souvent larges, bétonnés et inoccupés. Du côté de la Seine, une barrière de sécurité, comme celles implantées le long des autoroutes, longe une partie de la rive, puis se perd dans la broussaille.



15. Vue sur les berges de l'île et les coteaux du Vexin



13. Espaces enfrichés le long du boulevard Albert 1^{er}

Plus loin **le fleuve**, bien que son accès ne soit pas praticable à pied, **est dégagé visuellement ce qui permet de nombreux points de vue sur les berges de l'île**, ponctuées de chalets, qui sont assez proches. De même, en arrière-plan, les coteaux boisés de la rive droite de la Seine et les bords du plateau du Vexin sont visibles depuis cet espace. De l'autre côté de la route, certaines parties de l'usine sont entourées de grillage et d'autres, comme le bâtiment "La Centrale" ou les parkings qui l'entourent, sont des espaces ouverts.

Néanmoins, aucun aménagement adapté aux cyclistes n'est présent sur le site.

Emprunter cette route est assez surprenant car, tout le long, sont entreposées les matières premières de l'usine à savoir les différentes pièces de montage et, pour les plus visibles et les plus étonnantes, les carrosseries des voitures.

Cette route aboutit sur un accès privé de l'usine et s'avère donc être **un cul de sac pour toute personne extérieure à l'usine**. En effet, une partie de l'abord nord de l'usine n'est pas accessible en voiture car non aménagée et fermée par la présence d'une barrière. Néanmoins, cet espace qui



14. "La Centrale" et les espaces ouverts à proximité de la Seine

permet de rejoindre la plaine de la Haie à pied semble tout de même emprunté. Par ailleurs, ce lieu est aménagé par plusieurs lampadaires qui ponctuent l'ensemble de cet abord nord.



16. Abord nord de l'usine fermé par une barrière

Recommandations (cf carte 26 p. 128).

Le regard de toute personne se trouvant sur le site est attiré par l'importance de l'usine Flins. Pour autant, celle-ci n'est qu'un élément d'un paysage plus complexe, dont la Seine est la principale entité. Il convient donc de changer l'axe du regard : passer de l'usine à la Seine. Ainsi, un **aménagement d'ensemble de ce grand espace nord attenant au fleuve** et appartenant à l'usine mais dont une partie est ouverte à tous semble nécessaire, surtout autour de la centrale électrique. En effet, à l'heure actuelle, la présence du fleuve n'est pas du tout valorisée et les abords enfrichés ou grillagés de la route sont peu hospitaliers.

Avant de proposer un aménagement, il est indispensable d'enquêter auprès de Renault pour savoir s'ils seraient intéressés d'intégrer leur usine dans une composition paysagère d'ensemble. Il y a de fortes chances pour que ce soit le cas, puisque cela profitera aux nombreux employés et visiteurs qui empruntent cet accès.

L'objectif est également d'autoriser des personnes extérieures à l'entreprise non seulement à pénétrer sur ce territoire mais aussi à venir flâner au bord de l'eau. Dans ce cas, des financements publics pourraient être destinés à cet aménagement. L'entreprise serait gagnante, car le cadre de vie de ses

salariés serait ainsi considérablement amélioré. Par exemple, l'aménagement de lieux pour pique-niquer au bord de l'eau, en semaine pour les personnes travaillant chez Renault et le week-end pour les habitants des alentours, permettrait à tous de profiter de cet espace.

Il semble également intéressant d'améliorer la vue depuis cette berge. Jouer sur la végétation, en dégagant certains espaces ou en implantant certaines espèces végétales adaptées aux bords de cours d'eau, permettrait de mettre en valeur ces points de vue mais aussi cet espace paysager.

Enfin ce bord nord de l'usine pourrait être aménagé pour les piétons et les cyclistes afin de faciliter le déplacement des personnes, notamment des salariés qui auraient la possibilité de se rendre à leur travail sans utiliser leur voiture (pour les personnes habitant à proximité de l'usine), voire même utiliser les deux roues pour se déplacer au sein de l'usine pendant leur journée de travail.

Pour conclure, un même aménagement devrait être entrepris pour les salariés, pour les riverains d'Elisabethville, pour la continuité entre la plaine de La Haie et le Bout du monde.



17. Parking de stockage



18. Carrosseries



19. Abord nord de l'usine du côté de la plaine de La Haie



20. La Ferme de La Haie

2.4. L'est de l'usine : la plaine de La Haie, un espace ouvert et cultivé, un recul sur le monument industriel Flins

Contrairement à la partie ouest de l'usine qui est principalement occupée par les bâtiments, la zone Est, quant à elle, est dédiée au stockage des voitures et au fret par la voie ferrée. Ces immenses parkings, perceptibles depuis l'ensemble de la plaine de La Haie sont également visibles depuis les coteaux de la rive droite de la Seine. Bien que surprenants au premier regard, ils représentent néanmoins un point de repère dans la vallée d'où l'usine apparaît bien structurée et bien délimitée (pas de problème de mitage de l'espace agricole).

Au nord-est de l'usine, une zone est également réservée au stockage des carrosseries de voitures, ce qui confère un caractère étonnant aux abords est de l'usine, comme c'était le cas du côté ouest. On retrouve à ce niveau l'autre accès à l'espace fermé qui est ici barré d'une part par un grillage et d'autre part par une barrière de sécurité. Il serait donc facile d'ouvrir cet espace pour pouvoir longer l'usine sur toute sa partie nord. Cet espace est actuellement emprunté par des piétons ou des cyclistes (cf barrière est et ouest, carte 26 p. 128).

La plaine de La Haie est avant tout un espace agricole. La présence de la ferme de La Haie, exploitation agricole signalée sur la carte dès le 18^e siècle montre que cette activité est encore viable actuellement. Construite en pierres de meulière, elle tire son nom du lieu-dit où elle est établie. Auparavant, d'autres fermes étaient également présentes sur cette plaine, comme la Ferme de Valence dont l'ancien emplacement se trouve aujourd'hui sous l'usine.

Sur cette plaine sont cultivés des céréales et du maïs, signe de terrains riches en eau. Le développement d'une zone d'agriculture biologique est également en projet à l'ouest des Mureaux. La Région s'est en effet engagée en juin 2008 dans un plan en faveur de l'agriculture périurbaine qui cible particulièrement la vallée de la Seine Aval. Ce plan (2008-2012) se décline autour de cinq axes :

- maîtrise du foncier et aménagement de l'espace,
- soutien économique aux exploitations,
- préservation de l'environnement dans les espaces agricoles,
- actions d'information, de sensibilisation, et de programmes de recherche,
- accompagnement des démarches territoriales.

Par ailleurs, suite à la création du PRIF, l'Agence des Espaces Verts a œuvré pour installer un jeune agriculteur sur l'exploitation de la ferme de La Haie, ayant comme projet de faire de l'agriculture biologique et de maintenir les deux maraîchers en place. Ceci répond aux orientations du SDRIF et s'accorde avec la présence de nombreuses stations de pompage sur cette plaine.

En effet, **la plaine de La Haie est une zone de prélèvement en eau potable.**

D'un point de vue géologique, la plaine de La Haie est composée d'alluvions, ce qui en fait son atout. En effet, ces alluvions et la craie fracturée de la vallée de la Seine permettent :

- d'une part, du fait de leur très forte transmissivité, de capter l'eau en gros volume et avec de forts débits de pointe, sans interférer sur la qualité de la nappe phréatique, qui se réalimente rapidement,
- d'autre part, de filtrer naturellement cette eau, ce qui permet d'obtenir de l'eau à un coût moindre par rapport à un captage direct d'eau de surface qui nécessiterait un traitement plus coûteux en usine de potabilisation⁽⁴⁾.

Les captages, situés dans la zone allant des Mureaux à Epône, représentent **1/6 de la quantité d'eau potable issue des nappes souterraines en Île-de-France**, soit l'alimentation de 750 000 habitants.

Cette plaine se trouve en zone inondable, ce qui en fait un site fragile et difficilement constructible. D'autre part, cet espace majoritairement ouvert, est ponctué par la présence de quelques boisements, alignements d'arbres et haies. Comme le SDRIF le souligne, **cet espace dépourvu de toute urbanisation représente un intérêt écologique qu'il s'avère nécessaire de préserver.** De plus, cette plaine fait



21. Une des stations de pompage de la plaine de La Haie

également partie du Périmètre Régional d'Intervention Foncière "La Nouvelle France" qui a été agrandie en octobre 2008 et dont la surface entière reste à acquérir. Enfin, au niveau du bois de Saint-Vincent, se trouve une ZNIEFF de type 1, caractérisée par la présence d'espèces liées soit aux surfaces en eau (Grèbe) soit pour la plupart à des milieux pionniers (sol nu et pelouses), où les populations fonctionnent très souvent en réseau avec les milieux analogues présents sur la Seine Aval (boucles de Guernes et Moisson, carrière de Limay). Les milieux les plus sensibles sur le site sont les zones à sol nu ou à végétation clairsemée ainsi que les bassins de décantation et points humides.

Ainsi des enjeux forts s'appliquent à cet espace remarquable, notamment la préservation de la biodiversité et des liaisons entre milieux naturels ou entre zones habitées et sites naturels, la confortation du foncier agricole périurbain et le maintien d'une coupure d'urbanisation. Le site est un maillon indispensable à conserver dans l'enchaînement des espaces ouverts depuis la forêt des Alluets jusqu'au bois des coteaux de la Seine en rebord de Vexin.

(4) Contraintes environnementales liées à l'implantation du circuit F1 sur les communes de Flins et des Mureaux, DEUR / IAU îdF, février 2009

Cette plaine dégagée permet de nombreuses vues sur les coteaux de la rive droite de la Seine et les rebords boisés du plateau du Vexin. Un point de repère visible depuis l'ensemble de la plaine est la Villa Paul Poiret de Mallet-Stevens située à Mézy-sur-Seine à flanc de coteaux. Par ailleurs, comme pour l'abord nord de l'usine, il existe de nombreux points de vues sur l'Île Verte.



22. Vue depuis la plaine de La Haie sur les abords du Vexin et la maison de Mallet-Stevens



23. Vue sur l'île Verte depuis les rives de la Seine

Recommandations

- Préserver l'agriculture

La préservation de l'agriculture sur cet espace semble un enjeu majeur car il répond aux recommandations du SDRIF et concorde avec la mise en place du PRIF. De même, ce site est remarquable par les nombreuses vues qu'il présente et qu'il convient donc de préserver.

- Aménager les bords de Seine

On peut déplorer que les bords de Seine, notables par leur aspect boisé et les points de vue qu'ils offrent sur l'île Verte, ne soient pas aménagés de manière plus naturelle. En effet, il serait judicieux de relier le sentier présent du côté des Mureaux jusqu'à l'usine et l'aménagement du site Nord de Flins proposé précédemment afin d'une part de permettre aux salariés de l'entreprise habitant aux Mureaux de se rendre en vélo

à leur travail, et d'autre part d'offrir aux locaux et aux touristes un sentier de balade jusqu'à la Plage de Paris (promenade d'environ 5 km des Mureaux à la Plage de Paris). Ainsi il serait intéressant d'aménager les berges de la Seine pour les piétons et les cyclistes. Un aménagement en stabilisé mais non enrobé permettrait l'accès à ce site à toute personne. Néanmoins, il convient de garder l'aspect naturel du lieu afin de ne pas dénaturer le milieu et de limiter les éventuels impacts qu'une fréquentation trop importante pourrait engendrer.

- Se promener dans la plaine

De plus, des sentiers de randonnée pourraient être préconisés dans la plaine tout en respectant l'activité agricole.

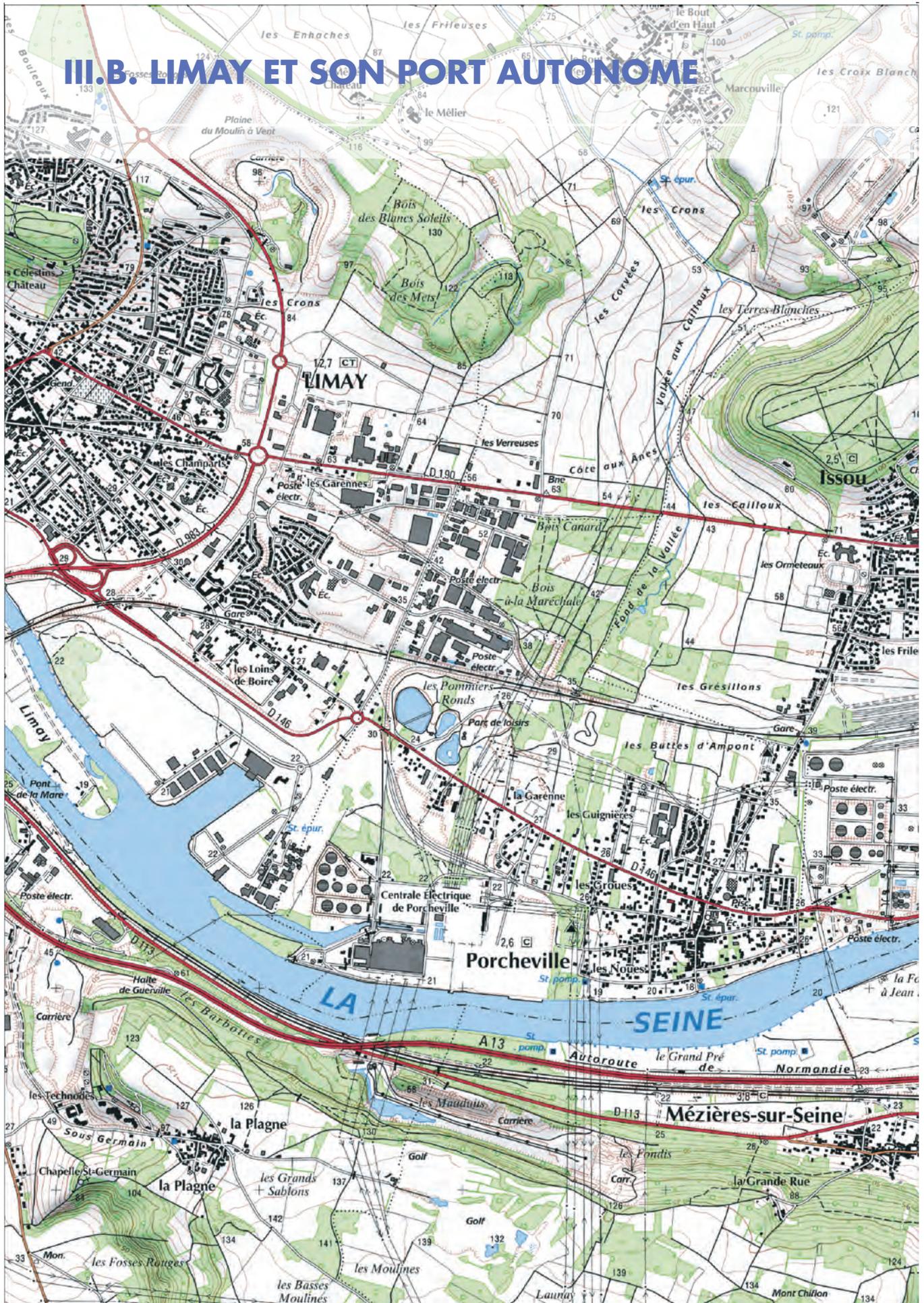
Conclusion

La Seine s'avère être un lien fort entre deux entités bien distinctes : un espace tourné vers l'industrie et un espace à vocation agricole. En effet il convient tout d'abord de mettre en valeur la plaine de La Haie du fait de ses caractéristiques : espace fragile, espace à intérêt écologique, disponibilité en eau potable à faible coût... D'autre part, l'usine est bien structurée et bien délimitée mais certains abords restent encore en friche et dévalorisés. Il conviendrait que ceux-ci soient mieux aménagés pour marquer encore plus l'identité de l'usine Flins. De plus, l'usine devrait tirer profit de son emplacement entre la plaine de La Haie, la Plage de Paris et les bords de Seine.

C'est dans ce cadre que la Seine et ses rives sont un véritable lien à souligner et développer afin de faire de cet ensemble un espace cohérent où les fonctions et enjeux de chacun (plaine de La Haie d'une part et usine et ses abords d'autre part) sont respectés.

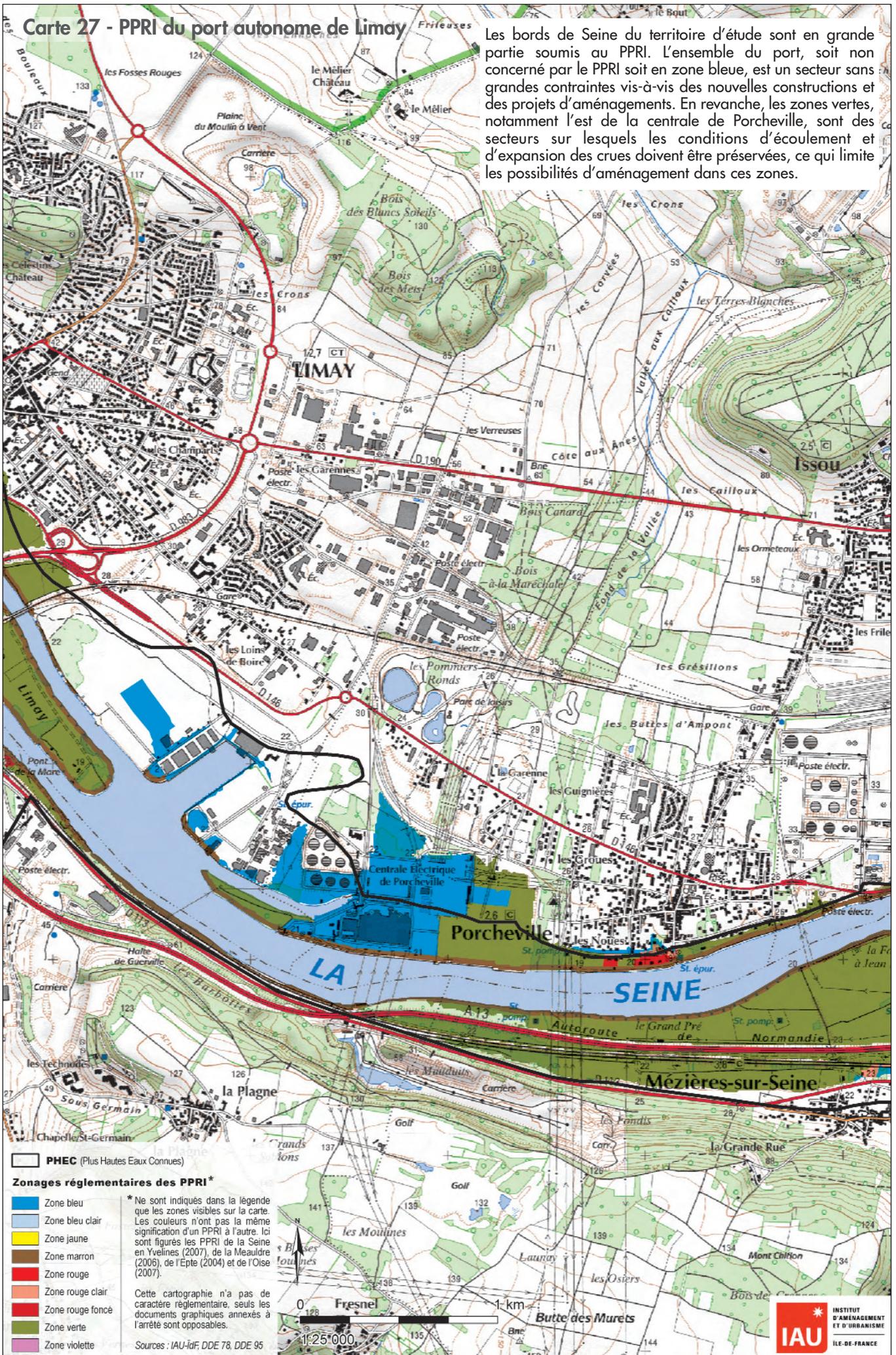
Il est indispensable de maintenir un équilibre entre les espaces agricoles, naturels et de l'usine, qui sont aujourd'hui en adéquation avec la structure générale de la vallée.

III.B. LIMAY ET SON PORT AUTONOME



Carte 27 - PPRI du port autonome de Limay

Les bords de Seine du territoire d'étude sont en grande partie soumis au PPRI. L'ensemble du port, soit non concerné par le PPRI soit en zone bleue, est un secteur sans grandes contraintes vis-à-vis des nouvelles constructions et des projets d'aménagements. En revanche, les zones vertes, notamment l'est de la centrale de Porcheville, sont des secteurs sur lesquels les conditions d'écoulement et d'expansion des crues doivent être préservées, ce qui limite les possibilités d'aménagement dans ces zones.



Zonages réglementaires des PPRI*

- Zone bleu
- Zone bleu clair
- Zone jaune
- Zone marron
- Zone rouge
- Zone rouge clair
- Zone rouge foncé
- Zone verte
- Zone violette

* Ne sont indiqués dans la légende que les zones visibles sur la carte. Les couleurs n'ont pas la même signification d'un PPRI à l'autre. Ici sont figurés les PPRI de la Seine en Yvelines (2007), de la Meauldre (2006), de l'Epte (2004) et de l'Oise (2007).

Cette cartographie n'a pas de caractère réglementaire, seuls les documents graphiques annexés à l'arrêté sont opposables.

Sources : IAU-JdF, DDE 78, DDE 95



Introduction

Situation géographique

Le port de Limay se situe sur la rive droite de la Seine, à 2 km environ de Mantes-la-Jolie. Le périmètre étudié comprend l'ensemble du territoire situé entre les communes de Limay et la limite est de la commune de Porcheville. Cette zone d'étude comprend :

- le port de Limay et la centrale électrique de Porcheville en bordure de Seine,
- le quartier est de Limay, situé à l'est de la D 983, ainsi que la zone industrielle et la zone d'activité,
- Porcheville, son parc de loisirs et ses boisements.

Rappel sur les indications du SDRIF quant aux enjeux du site⁽¹⁾

Carte de destination générale⁽²⁾ :

- Vocation urbaine :
 - Secteurs d'urbanisation préférentielle au niveau des communes de Limay, de Gargenville, de Porcheville et de Guitrancourt.
- Vocation naturelle :
 - Flèche verte signalant une continuité écologique et/ou une coupure d'urbanisation à maintenir : de la vallée de la Vaucoeurs au Bois de La Malmaison et les coteaux de la Seine en rebord de Vexin en passant par la vallée aux cailloux et le parc de Porcheville.

Carte thématique, Associer le fleuve au développement économique et à la politique énergétique :

- Promouvoir et valoriser les sites d'activités majeurs riverains :
 - Maintenir les espaces d'activités associés au fleuve, favoriser leur insertion (ouvrir à d'autres usages, améliorer leur traitement paysager) et permettre leur évolution (approvisionnement énergétique, transfert de matériaux et déchets...),
 - Promouvoir la réhabilitation des sites d'activités en friche ou sous-occupés.

- Encourager le transport par voie d'eau :
 - S'inscrire dans le grand réseau navigable européen «canal Seine Nord Europe», le «Havre Port 2000»,
 - S'appuyer sur l'intermodalité «eau-fer-route» en confortant la plate-forme multimodale majeure de Mantes-la-Jolie. Cela comprend un projet de nouveau franchissement sur le fleuve lié aux projets de réseau routier à proximité du site.

Problématique

L'étude de cet exemple a pour but d'approfondir les rapports entre la Seine et les activités présentes dans la plaine alluviale : quelle est la vocation de ce territoire de bord de Seine ? Il convient de comprendre comment ce lieu est organisé et quel rôle la Seine y joue, dans le but de le rendre plus lisible et de lui donner une cohérence.

Une première partie présentant ce grand site aux activités multiples permettra dans une deuxième partie d'exposer les enjeux pour l'avenir et des préconisations pour son développement futur.



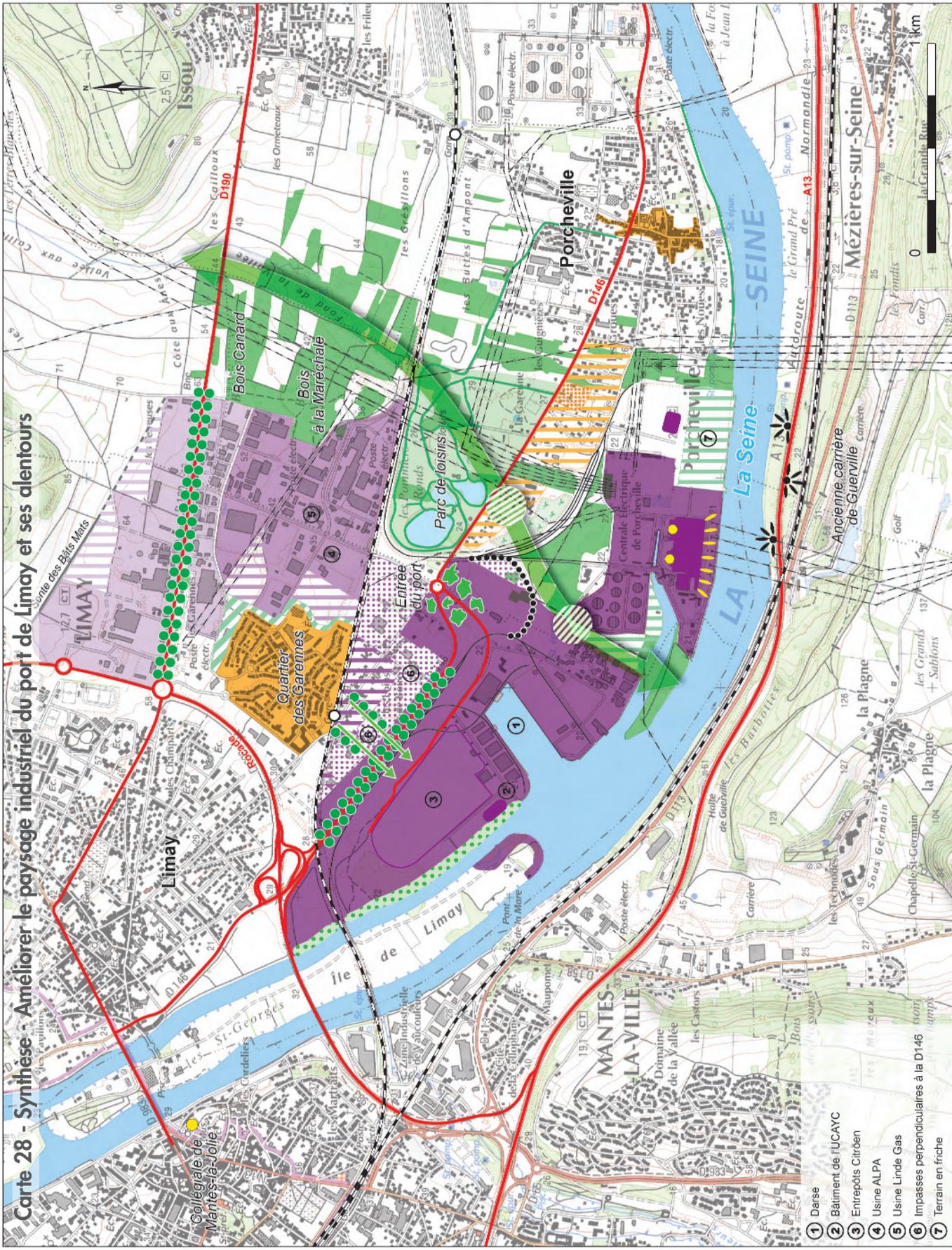
1. Vue aérienne du site

(1) Extraits du rapport SDRIF - Projet adopté par délibération du Conseil Régional le 25 septembre 2008

(2) cf Carte générale du SDRIF - cf carte 1 - Introduction générale

(3) cf Carte thématique du SDRIF (p162 du rapport et p163 et p165, pour le texte) cf IIIIntro, p. 125

Carte 28 - Synthèse - Améliorer le paysage industriel du port de Limay et ses alentours



Le port de Limay et son environnement

- Port de Limay et Centrale de Porcheville
- Zone industrielle
- Zone d'activités
- Habitat
- Parc
- Marais
- Façade valorisée
- Point de repère
- Obstacle à la continuité
- Voie ferrée
- Réseau routier structurant
- Chemin
- Ligne électrique

Projets actuels sur ce territoire

- Zone d'extension du port (PAP)
- Projet de construction d'habitat (ville de Porcheville)
- Projet d'aménagement des berges de Seine (PAP)
- Projet de voie ferrée (PAP)
- Flèche verte du SDRIF

Valorisation potentielle

- Point de vue à maintenir
- Bosquets à aménager
- Proposition d'alignement d'arbres
- Impasse à ouvrir
- Ceinture verte à maintenir ou à créer
- Vocation espace ouvert
- Zone à vocation d'habitat
- Zone à vocation d'activités
- Zone à vocation de services ou de petites activités
- Zone à vocation portuaire

- ① Darse
- ② Bâtiment de l'UCAYC
- ③ Entrepôts Citroën
- ④ Usine ALPA
- ⑤ Usine Linde Gas
- ⑥ Impasses perpendiculaires à la D146
- ⑦ Terrain en friche

Clés de lecture de la carte

La carte 28 située ci-contre a pour but de souligner les principales caractéristiques du paysage industriel du port de Limay et de ses alentours. La carte synthétise l'étude de ce cas et est un appui à la compréhension et à la localisation des enjeux. Comme le montre la légende, différents niveaux de lecture s'appliquent à cette carte :

- **l'existant** : il a pour but de souligner des éléments présents ayant une importance notable pour le territoire.
- **les projets actuels** : ce sont des projets lancés par différents acteurs et qui vont avoir des répercussions sur la manière dont l'espace sera perçu.
- **la valorisation potentielle de certains espaces afin d'améliorer la lisibilité de ce paysage industriel** : elle a pour but de présenter des possibilités de développement sur le territoire mais n'a pas pour intention de figer la vocation des différents sites et n'empêche pas la discussion autour de nouveaux projets.

A partir de ces différents niveaux de lecture, certaines grandes orientations et questions se dégagent.

• Comment le quartier des Garennes peut-il s'intégrer au reste du tissu environnant ?

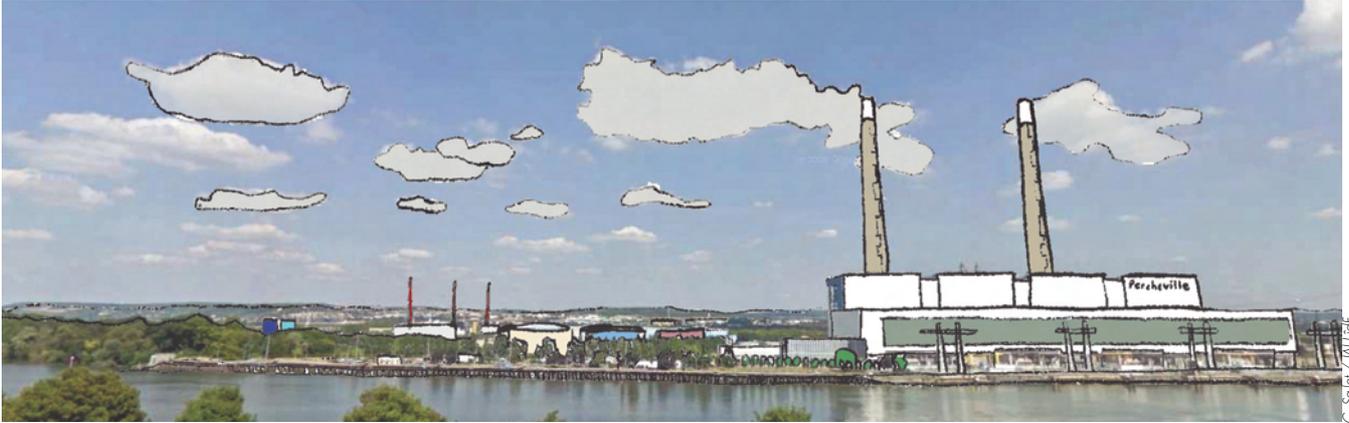
Comme le montre la carte ci-contre, le quartier des Garennes reste très isolé du reste du tissu urbain situé à l'ouest de la rocade et se trouve être une pastille au cœur d'un tissu industriel et portuaire. Trois orientations semblent ici judicieuses :

- conforter la zone portuaire jusqu'à la limite de la voie ferrée afin d'en faire une unité cohérente et structurante du territoire
- maintenir ou créer une ceinture verte autour du quartier des Garennes afin de limiter les nuisances dues à la proximité de la zone industrielle
- favoriser le développement de services ou de petites activités dans les secteurs délaissés de l'ouest de la zone industrielle afin de créer un secteur de transition physique et fonctionnel entre habitat et industrie
- relier au mieux ce secteur à l'habitat situé à l'ouest de la rocade en transformant notamment l'actuel sentier passant sous la rocade par une réelle liaison douce aménagée.

• Comment atténuer les points de rupture de la continuité écologique ?

La carte ci-contre fait ressortir les points de rupture de la continuité écologique préconisée par le SDRIF, que ce soit par l'habitat de Porcheville, qui a tendance à s'étendre sur le secteur ouest de la commune, ou par la présence de la zone portuaire et de la centrale thermique de Porcheville en bordure de la Seine, qui ferme l'accès au fleuve. Afin d'atténuer au mieux ces discontinuités, il convient de renforcer au maximum, en amont et aval de ces obstacles, la vocation d'espace naturel et ouvert, comme cela est préconisé sur la carte à l'ouest de la centrale thermique.

Par ailleurs, « la flèche verte » s'appuie sur un ensemble de bosquets qui forment une densité végétale intéressante dans le paysage. Les questions de la gestion et de la qualité de ces bois en lanières se posent.



Vue sur le port autonome de Limay et la centrale thermique de Porcheville depuis l'autoroute de Normandie

C. Soret / ADU 76



Vue de la zone industrielle de Limay et Porcheville depuis Guitrancourt

B. Roux / ADU 76

1. Un territoire constitué au coup par coup dont le développement s'est accéléré dans les 50 dernières années

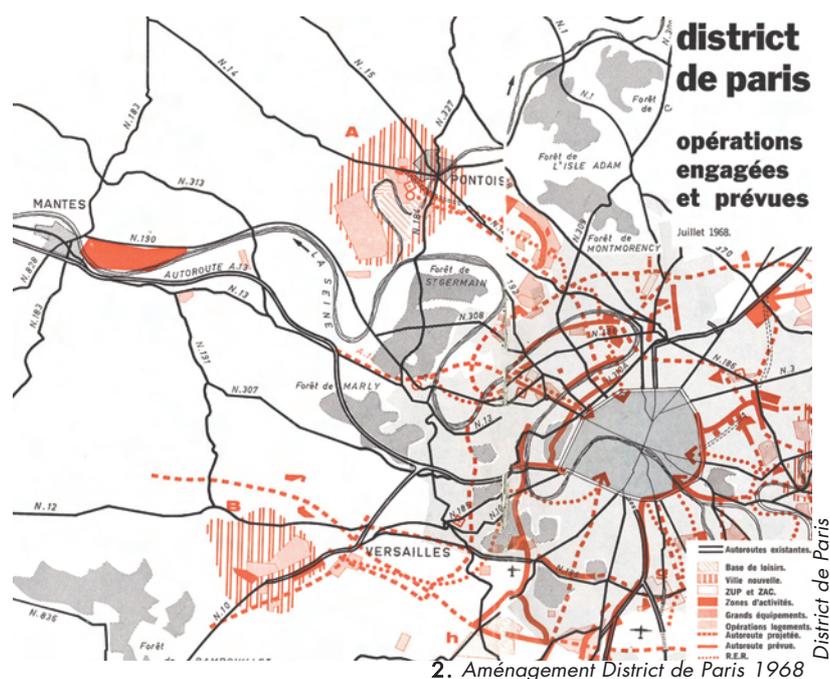
Le territoire étudié est situé dans la plaine alluviale de la Seine. Cette dernière, qui s'étend jusqu'aux rebords du plateau du Vexin, était à l'origine un territoire agricole. Cependant, du fait de l'ampleur de la plaine alluviale au niveau de l'ouest de Limay, l'installation d'industries et d'activités y a été favorisée et a peu à peu remplacé l'agriculture. Néanmoins, **entre les communes de Limay et de Porcheville, l'habitat, les industries et les activités sont disposés les uns à côté des autres sans réelle cohérence**, bien qu'axes routiers et ferrés, qui coupent cet espace, semblent avoir joué un rôle important dans la structuration de ce territoire. **Il est par conséquent difficile de se repérer dans ce territoire et de se situer par rapport à la Seine.**

1.1. Le territoire de Limay, un espace qui a évolué

Limay est un établissement humain ancien qui doit son développement à deux facteurs. Le premier est d'avoir été au débouché du pont de Mantes traversant la Seine et permettant la jonction entre le pays de Beauce et Magny en Vexin et, au-delà, Beauvais et la Picardie. Ainsi, la première implantation de la commune se fit le long de l'axe routier, perpendiculairement à la Seine. La seconde cause de développement de Limay fut sa situation à flanc de coteau. Celui-ci, escarpé, vit l'installation dès la fin du Moyen Âge d'un établissement religieux (Les Célestins) qui y développa la culture d'un vignoble qui eut très tôt une certaine renommée. Il alimentait autant la Cour du roi de France (dont les déplacements étaient fréquents à Mantes, place forte importante) que la Normandie et l'Angleterre.

Il faut attendre la fin du 19^e siècle pour noter une évolution dans les destinées de Limay. **Le Chemin de fer** (ligne Paris Rouen, de la rive droite) et **le développement du trafic fluvial** (bateaux remontant la Seine depuis l'apparition de la traction à vapeur) permirent **le développement d'activités industrielles** et aussi le changement dans

l'orientation du développement urbain de la ville. Si une partie a continué à suivre l'ancien axe routier et à tendre à monter vers le plateau, une autre partie a pris son essor vers l'est. Dès lors, la zone industrielle s'étendit et avec elle la population. De 1876 à 1962, la croissance est régulière mais relativement contenue passant de 1 300 habitants à 5 000. Elle double dans les vingt années suivantes pour atteindre 10 000 habitants en 1982 et parvenir à 15 000 en 1999. La zone industrielle s'est développée en amont, c'est à dire vers l'est autour du Port et au delà des dépôts d'hydrocarbure et de la centrale thermique de Porcheville, c'est à dire dans le secteur le mieux desservi par le chemin de fer qui n'entre pas dans la partie la plus ancienne de Limay. Le développement entre 1962 et 1982 provient de l'identification de ce secteur dans le Schéma Directeur de 1965 comme zone d'activités à développer dans toute la superficie de l'ancienne plaine alluviale au sud de la nationale 190 jusqu'à la Seine.



2. Aménagement District de Paris 1968

1.2. Porcheville

Sur les bords de Seine, les villes et les villages se sont implantés selon deux schémas :

- soit sur les coteaux ou loin des rives de Seine afin de se mettre à l'abri des risques d'inondation,
- soit sur les rives de la Seine dans le cas des villes-ponts.

Porcheville est l'une des seules communes à ne pas répondre à cette règle puisqu'elle est implantée en bordure de Seine, sans être une ville-pont. Essentiellement agricole, cette commune a pendant longtemps été tournée vers la production de vin. Aujourd'hui, la vocation agricole a presque totalement disparu. Comptant un peu plus de 2 500 habitants, la ville est principalement tournée vers l'industrie, (EDF, chimie, électronique...).

1.3. Le port de Limay-Porcheville : plate-forme multimodale exemplaire, un atout pour Seine Aval

Implanté sur la rive droite de la Seine, le port de Limay-Porcheville dépend du Port Autonome de Paris. Cet établissement public, créé en 1970, a acquis ses premières parcelles à Limay en 1974. Le port a été créé en 1981 mais son développement n'a débuté qu'en 2000. Il est aujourd'hui le **premier port fluvio-maritime de l'Île de France** et un acteur majeur de l'économie de la région.

Le site s'étend sur 125 ha, dont 6 ha appartiennent à la commune de Porcheville et offre 35 000 m² d'entrepôts et **une bonne desserte multimodale**. Pour favoriser l'implantation des entreprises, le port a mis en place six kilomètres de voirie interne, sept kilomètres de voie ferrée, 1 700 m de quais et une darse de huit hectares a été creusée perpendiculairement au fleuve dans d'anciennes gravières (cf carte 28, p. 144, n° 1).

ROUTE, FLEUVE ET VOIE FERRÉE AU PORT DE LIMAY

En 2008, 1,350 millions de tonnes (entrant et sortant) ont transité par le port de Limay dont 64 % par la route, 31 % par la voie d'eau et seulement 5 % par le fer.

Par voie routière, le port est relié à l'autoroute A13 par l'intermédiaire de la rocade est de Mantes-la-Jolie qui franchit la Seine par un viaduc s'appuyant sur l'île de Limay. Le transport par la route engendre un trafic journalier d'environ 300 poids lourds (dans les deux sens) sur la plate-forme de Limay.

Sur le plan maritime, le port est accessible aux caboteurs fluvio-maritimes de 2 500 tonnes de port en lourd. Contrairement à la Seine Amont où, du fait de la présence des ponts de Paris de faible hauteur, seules des barges comportant deux hauteurs de conteneurs peuvent naviguer, les ports situés en Seine Aval peuvent accueillir des barges de 4 conteneurs de hauteur.

Le port de Limay a une emprise importante sur la rive et a aussi transformé le fleuve. En effet, **une darse a été creusée** au niveau du port pour permettre l'accostage de nombreux conteneurs, et une partie de l'île de Limay a été rachetée et rabaissée par le Port Autonome de Paris pour permettre aux conteneurs de circuler.

Actuellement, le port de Limay accueille 2 à 3 barges par jour, provenant principalement du Havre. Depuis février 2007, la société *Limay terminal* exploite le terminal à conteneurs qui s'étend sur 5 000 m². En 2008, 4 417 EVP (nombre de conteneurs posés sur le sol) ont transité par Limay. Ils correspondent aux trafics des entreprises Lapeyre, Carrefour et Michelin. Lapeyre "la maison", située aux Mureaux, importe l'ensemble de ses produits par barges. Ses produits sont importés de Chine (principale source), du Vietnam et de Thaïlande (carrelage, parquet et meubles de salle de bains) via le port du Havre (photo 3).



3. Darse du port de Limay

A.T. Chantepie / IAU Val

Le Port Autonome de Paris a pour politique d'inciter à l'utilisation du fleuve autant que possible. Pour cela, il a mis en place un système de baisse des loyers pour les entreprises utilisant le fleuve, les encourageant ainsi à se tourner vers le transport fluvial : elles paient un loyer inversement proportionnel au trafic fluvial généré par leur activité. L'abattement peut atteindre jusqu'à 50 % du loyer.

Enfin, par voie ferrée (photo 4) le port dispose d'un embranchement particulier raccordé à la ligne électrifiée Paris/Mantes par Conflans. Ces installations, munies d'un faisceau d'échange permettant la réception et l'expédition de trains entiers, sont desservies par la gare de Mantes-la-Jolie, ce qui peut expliquer que l'utilisation de ce mode de transport soit encore aujourd'hui peu développée. En effet, les trains venant de Paris sont à l'heure actuelle obligés de faire un détour par Mantes-la-Jolie pour pouvoir faire demi-tour et ainsi rentrer dans le port. Pour pallier à ce problème, le Port Autonome de Paris a un projet d'ITE (Installation Terminale Embranchée), c'est à dire la construction d'une deuxième entrée ferrée à l'est du port (cf carte 28 p. 144, projet de voie ferrée).

Malgré quelques faiblesses, le port de Limay est un port exemplaire du point de vue de l'intermodalité. En effet, l'utilisation des autres voies de transport que le routier est encore peu développée en Île-de-France. Par exemple, les activités présentes au port de Gennevilliers, qui est le plus gros port marchand à proximité de Paris avec une surface de près de 280 ha, n'utilisent que très peu la voie d'eau. En moyenne en Île de France, le trafic routier est prépondérant avec 90 % du trafic marchand réalisé par la route et donc uniquement 10 % réalisé par la voie d'eau et le fer. Le port de Limay a déjà intégré les recommandations du Grenelle de l'Environnement d'accroître de 25 % la part modale des modes de transport alternatifs à la route.

Les activités au port de Limay

Deux types d'activités sont implantés au niveau de ce port :

- des "éco-industries" telles que l'usine Prismo qui traite les boues d'épuration urbaines et industrielles ou encore l'usine



3. Conteneurs entreposés sur le Terminal de Limay



4. Desserte ferroviaire du port

GDE (Groupe Dufour Environnement) qui broie et trie la ferraille de voitures,

- des zones d'entrepôts logistiques (cf carte 28, p. 144, n° 3) qui représentent 27 000 m², avec notamment l'entreprise Epalia du groupe Suez Environnement, spécialisée dans le recyclage de palettes en bois, mais aussi Citroën qui utilise une grande surface (16 ha) pour stocker les véhicules d'occasion, soit 13 % de la surface du port. Ceci engendre un impact visuel non négligeable depuis les hauteurs de Limay.



5. Stockage Citroën

Parallèlement, le terminal céréalier de l'Union des Coopératives Agricoles des Yvelines Céréales (UCAYC) (photo 6) a été inauguré en 2003 (cf carte 28, p. 144, n° 2).

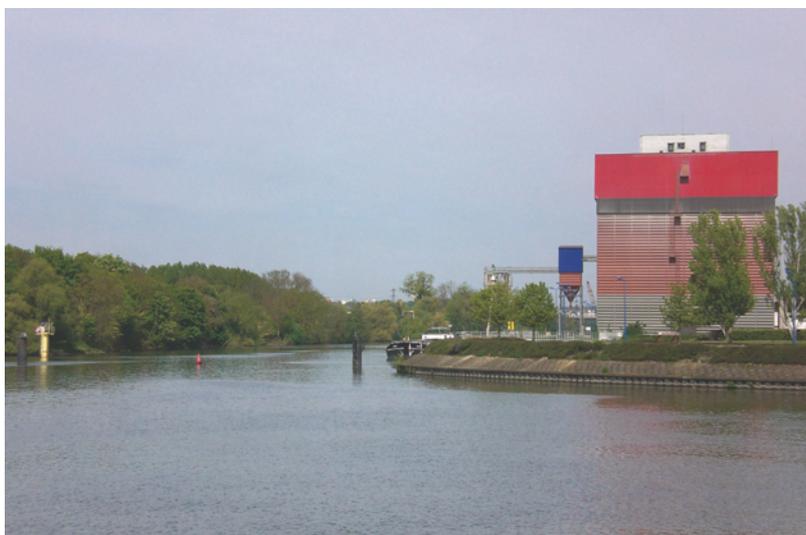
Le silo est rempli des récoltes provenant exclusivement des agriculteurs du Vexin. Les plantations de blé sont destinées à l'Angleterre et sont transportées par caboteurs, l'orge est acheminé en Chine par conteneurs et le maïs est transporté en vrac jusqu'en Belgique et aux Pays-Bas.

N'exportant que les récoltes des céréaliers du Vexin, ce port a donc une aire de marché relativement proche ; l'entreprise Lapeyre située aux Mureaux confirme cette proximité.

En dehors du port, seule l'entreprise ALPA (Acieries Laminoirs de Paris), (cf carte 28, p. 144, n° 4) située dans la zone industrielle, est en lien avec le port. Elle utilise le quai public pour des caboteurs en provenance de l'Angleterre.

Ainsi le port offre de nombreuses activités :

- importation, stockage et distribution de produits sidérurgiques, de ferraille, de pâte à papier et d'engrais,
- stockage et exportation de ronds à béton, de grumes et de céréales,
- stockage en transit d'éléments de production industriels divers,
- préparation et stockage de véhicules,
- stockage et distribution de pièces détachées,
- prestation de services : consignation, transit, manutention, transport.



6. Bâtiments de l'UCAYC en bord de Seine

En règle générale, les ports situés autour de Paris sont principalement des ports d'importation. Le port de Limay se distingue encore une fois à ce niveau, car il est à la fois utilisé pour l'importation et pour l'exportation. Par ailleurs, le port de Limay est un maillon essentiel dans le projet "canal Seine Nord".

1.4. Le nord du port de Limay : une zone où activités, industries et habitat se mêlent

L'HABITAT À L'EST DE LIMAY :

LE QUARTIER DES GARENNES ET LA D146

Le lotissement est de Limay est **une zone de logements relativement récente mais très isolée**. Séparé de la commune de Limay par la rocade, ce quartier n'est accessible que par deux accès : l'un au nord et l'autre au sud. Cette zone à habitat dense s'est développée dans ce secteur du fait de la présence de la gare. En effet, au sud-est de ce quartier se trouve la gare de Limay, belle petite gare desservie par les trains Transilien du réseau Saint-Lazare (pour le quartier des Garennes et la gare, cf carte 28 p. 144).



7. Gare de Limay

Le long du boulevard Pasteur (D146), à partir de la gare, et plus à l'est vers Porcheville, l'habitat est plus ancien et dispersé entre des parcelles d'activités, telles que les ferrailleurs, de nombreuses friches et des espaces abandonnés. L'ensemble confère au lieu un aspect peu accueillant. Il est à noter que la ville a essayé d'embellir cet espace par des aménagements le long de la route : chicanes, pots de fleurs... Mais ceux-ci, assez rudimentaires, n'ont pas eu beaucoup d'effets sur le caractère peu hospitalier de cette partie de la ville dont on sent qu'elle est avant tout tournée vers les activités. Il faut repenser la mixité des fonctions dans cet espace où l'habitat semble voué à disparaître.

Enfin, on peut noter la présence de nombreuses impasses (photo 8) rendant impossible tout accès direct à la Seine depuis la gare de Limay, le port étant une zone protégée non ouverte au public.

LA ZONE INDUSTRIELLE DE LIMAY-PORCHEVILLE

La zone industrielle de Limay-Porcheville est située entre la voie ferrée et la D190. Datant des années 70, elle s'étend surtout sur la commune de Limay, mais une partie se trouve sur la commune de Porcheville. De grosses usines y sont implantées, telles que ALPA ou Linde Gas (photo 9) (cf carte 28 p. 144, n° 4 et 5).

Les entreprises présentes dans cette zone industrielle sont venues s'y installer du fait, semble-t-il, plus de ses attraits tels que la proximité de l'A13, que des potentialités liées à la Seine. En effet, **les activités qui y sont développées sont peu en lien avec le fleuve** puisque seule l'entreprise ALPA utilise les quais publics pour des caboteurs en provenance de l'Angleterre. **Les entreprises présentes n'utilisent pas non plus la voie ferrée.** La présence d'anciennes voies suppose que le fer était utilisé auparavant. Réhabiliter ces voies permettrait probablement à certaines entreprises de tirer profit de ce mode de transport.

La zone d'activités des Hauts Reposoirs : une nouvelle zone qui s'étend sur l'espace agricole

Située entre la D190 et les Coteaux du Vexin, la ZAC (Zone d'Activités Commerciales) des Hauts Reposoirs a été créée en 1992 pour répondre aux besoins d'une population grandissante. Dans cette zone se juxtaposent actuellement de nombreuses petites activités éparpillées, telles que les Halles de Limay.



10. Les Halles de Limay

Du fait de la manière dont le bâti est implanté mais également par la présence d'impasses (photo 11) et l'absence de signalisation indiquant les différentes activités, **il est difficile de se repérer dans cette zone.**



8. Impasse perpendiculaire à la D190



9. Usine Linde Gas

Ce sentiment est accentué par le fait que les coteaux et la Seine, située à environ 2,5 km à vol d'oiseau, ne soient pas visible depuis ce site. L'usager du lieu ne peut donc pas se situer dans l'espace ; il n'a pas conscience d'être en fond de vallée (photo 12).

Ainsi, à l'ouest, différentes implantations se sont développées sans réel lien entre elles.



11. Impasse au cœur de la zone d'activité



12. Vue bouchée sur la Seine depuis la zone d'activité des Hauts Reposoirs

1.5. L'ensemble Est : un territoire à vocation plus urbaine

L'ensemble ici défini comprend du sud au nord Porcheville et sa centrale thermique, le parc de loisirs Pierre Peyre et l'ensemble des boisements (Bois Canard, Bois à la Maréchale).

LA CENTRALE DE PORCHEVILLE



13. Centrale de Porcheville

La centrale thermique de Porcheville, construite après la seconde guerre mondiale et mise en service en 1968, est une **centrale électrique alimentée par du fuel lourd qui arrive par voie fluviale** et exploitée par EDF. Censée être utilisée à l'origine pour la production d'électricité de base, elle est rapidement devenue une centrale d'appoint

afin de faire face aux pics de demande de la région parisienne et d'assurer la sécurité du réseau électrique (cette centrale pourrait alimenter à elle seule la ville de Paris intra-muros).

Dans les années à venir, l'utilisation de fuel devrait être remplacée par du charbon afin de réduire les pollutions émises par l'établissement.

La centrale a une emprise importante sur les rives de la Seine, notamment par le réaménagement d'un bras mort servant à l'industrie, et est visible depuis l'autoroute de Paris-Normandie (A13). Elle fait face aux célèbres falaises de l'ancienne carrière de Guerville. Sa façade sud soignée montre une volonté de mise en valeur de l'usine. Sa façade nord plus fonctionnelle, avec le départ de nombreux fils électriques, est par nature moins bien intégrée dans le paysage.

L'élément remarquable de cette usine est ses **deux cheminées** mesurant plus de 200 m de hauteur et visibles depuis une large partie de la vallée. Elles sont **un point de repère clé dans le territoire de la Seine Aval** (photo 14 et 15).

Recommandations

A l'est de la centrale se trouve un terrain enfriché. On peut se demander quelle est la vocation et le devenir de cet espace. Il serait intéressant qu'il soit réaménagé de manière plus naturelle, notamment ses berges afin de mieux matérialiser la zone tampon entre la centrale et la commune de Porcheville, et de permettre à la faune et la flore d'occuper le bord de Seine et d'y circuler (cf carte 28, p. 144, n° 7).

L'HABITAT

Porcheville est une commune qui, comme Limay, s'est étendue le long de la D146 (photo 16). Néanmoins, contrairement à cette dernière où l'espace demeurerait peu hospitalier, l'ambiance dans ce quartier ouest de Porcheville est plus résidentielle.



14. Les cheminées de la centrale vues de la zone d'activité des Hauts Reposoirs



15. Vue sur la centrale depuis les coteaux



16. La D146 du côté de Porcheville

C. Solley / IAU tdf

On peut en effet noter la présence de projets de construction de logements en cours (photo 17). La vocation résidentielle de cet espace est ici plus évidente que sur la D146 du côté de Limay.



17. Chantier de construction

C. Solley / IAU tdf

LE PARC DE LOISIRS PIERRE PEYRE ET LES ESPACES BOISÉS

Un parc de loisirs a été créé sur la commune de Porcheville au niveau d'anciennes gravières inondées reconverties en bassin. Cette zone de loisirs est adossée à la voie ferrée et à la zone industrielle ; la présence de ce site à proximité immédiate d'une forte zone d'activité pose question. Néanmoins, les nombreux aménagements boisés, notamment aux abords du parc, permettent d'isoler visuellement les usines alentours (photo 18). Ce parc constitue une transition entre activités et habitat. Il est composé de plusieurs plans d'eau, où l'on peut voir des



18. Aménagements boisés cachant une usine jouxtant le parc de loisirs

A.L. Chantepe / IAU tdf



20. Sentier au cœur du parc de loisirs

A. Bardon / IAU tdf



19. Canards en bord de plan d'eau

A.L. Chantepe / IAU tdf



21. Sentier au cœur du parc de loisirs

C. Solley / IAU tdf

canards (photo 19), de même que de nombreux sentiers (photo 20) menant notamment directement à Porcheville.

De plus cet espace est aménagé avec des jeux pour enfants, des bancs mais aussi des tables de pique-nique (photo 21).

Il est un véritable poumon vert par rapport à la proximité des usines et le bruit que celles-ci engendrent ; il est très agréable de se promener dans ce parc.

On peut néanmoins se demander s'il est beaucoup utilisé et quelles sont les personnes qui s'y rendent en dehors des habitants de Porcheville. **Compte-tenu de son intérêt, il serait souhaitable que ce parc, actuellement déconnecté de Limay du fait de la présence du port et de la zone industrielle, puisse être mieux relié à cette commune.**

Les nombreux petits espaces boisés ou agricoles situés au nord de la voie ferrée et en partie reliés à la zone de loisirs pourraient être utilisés dans le cadre d'un projet global s'inscrivant dans les perspectives du SDRIF de concilier en cette zone le développement des activités et la préservation des espaces non urbanisés.



22. Espace boisé du parc de loisirs en lien avec les bois de Porcheville

Les différents développements du site d'étude ont mené à un ensemble peu cohérent où industrie, activité, habitat et loisirs sont mêlés mais mal reliés. Il est par conséquent difficile de donner une identité au lieu. Est-on en zone industrielle ? Est-on en zone résidentielle ? Ce territoire s'est constitué au fur et à mesure des besoins, sans réelle cohérence entre les différents éléments qui le constituent. Cet espace sans cohésion est actuellement à un tournant dans le cadre de la mise en application du SDRIF.

2. Actuellement de nouveaux enjeux se profilent

Face aux problématiques actuelles d'une meilleure gestion de l'espace et de la préservation du territoire, ce site est aujourd'hui soumis à de nouveaux enjeux dans le but d'une meilleure cohérence du territoire. C'est dans ce contexte que le SDRIF a été mis en place, générant différents objectifs qui s'appliquent à ce territoire.

2.1. Un secteur de développement d'activités

LES PROJETS CONCERNANT LE PORT DE LIMAY

Dans les années à venir, le port de Limay a pour vocation de s'agrandir afin de devenir un des premiers ports de Paris. Le Port Autonome de Paris a fait appel au cabinet d'architectes paysagistes "Urbicus" pour réaliser une étude sur son agrandissement. Ce projet concerne l'extension de celui-ci vers le nord, par le rachat des terrains actuellement en friche ou en transformation. Dans cette optique, l'habitat pavillonnaire situé le long de la D146 entre le port et la voie ferrée a pour vocation à disparaître sous la pression des activités alentours.

Différents projets d'aménagement sont également en cours, notamment celui des bords de route (alignements d'arbres, systèmes de noues, espaces enherbés), comme le propose le cabinet d'architectes paysagistes, ou encore celui de la réhabilitation écologique des berges engagé par le Port Autonome de Paris. De même, des préconisations paysagères, architecturales et environnementales ont été établies pour toute entreprise s'implantant au niveau du port.

Aujourd'hui, le port est principalement utilisé pour le stockage. **Le Port Autonome de Paris souhaite mettre plus d'entreprises en lien avec le fleuve** par le système de loyer avantageux. C'est également dans cette optique qu'un projet de construction de parking en étage pour l'entreprise Citroën a été envisagé. En effet, actuellement, le parc Citroën, qui sert à stoker les voitures d'occasion, s'étend sur 16 ha. Un stockage en étage permettrait de libérer 6 ha au sol pour accueillir de nouvelles entreprises.

Ainsi, **le Port Autonome de Paris a pour politique de mettre en place un développement économique en parallèle d'un développement écologique.** Ceci permet de mettre en valeur l'image du port auprès notamment des industriels qui vont alors s'y installer à la fois pour les atouts multimodaux du port mais aussi pour l'image qu'il véhicule.

Nous avons pu voir que les activités présentes au port de Limay ne sont pas forcément toutes en lien avec le fleuve. En effet, l'espace offert par l'implantation du port est une opportunité non négligeable pour toute entreprise du fait de la bonne desserte routière et ferrée. Néanmoins, dans le cadre des préconisations du SDRIF, il convient de mieux tirer profit des atouts du fleuve en tant que moyen de transport à faible coût. Le système de loyer avantageux développé par le port semble être un bon système pour y parvenir.

D'autre part, il paraît important que les personnes travaillant au port puissent venir par le train et se rendre à pied ou en vélo à leur lieu de travail par des accès rapides et faciles. Actuellement, cela est impossible car seule l'entrée principale permet d'accéder au port, les quelques routes perpendiculaires à la D146 étant des impasses (cf carte 28, p. 144, n° 6). **L'ouverture de certaines d'entre elles aux déplacements doux serait donc une opportunité pour ce site.**

UN RENFORCEMENT DE LA ZONE INDUSTRIELLE ET DE LA ZONE D'ACTIVITÉS

Les zones industrielle et d'activité pourraient être renforcées tout en limitant leur expansion. **Il convient de densifier en priorité les espaces résiduels non occupés**

(cf carte 28 p. 144, zones à vocation). C'est le cas par exemple des espaces situés entre le Quartier des Garennes de Limay et la zone industrielle où des petites activités génératrices d'emploi ou des services à la personne pourraient être installés afin de créer un lieu de transition entre la zone industrielle et le lotissement. Il conviendrait dans ce cas de relier le lotissement à ces zones d'activités par des chemins ou des petites routes. Enfin, il est nécessaire de garder un espace tampon à proximité du lotissement afin de limiter les retombées négatives d'une activité dense à proximité.

Concernant spécifiquement la zone d'activité, **la création d'une limite nette et aménagée** (alignements d'arbres, sentier, noues...) **permettrait de mieux l'intégrer dans le paysage.** La sente des Bâts Mets et son prolongement vers l'est pourraient être utilisés comme limite de cette zone, créant ainsi de nouveaux espaces pour l'implantation de nouvelles activités. Par ailleurs, il conviendrait de rendre cet espace plus lisible. Pour cela, il faut **limiter les culs de sac, mettre en place une signalétique, éviter de boucher les vues vers la vallée et souligner certaines perspectives par des alignements d'arbres**, comme le long de la D190 afin de souligner la plaine alluviale.

2.2. Rendre le territoire plus lisible et plus attractif

Il est nécessaire de redonner une cohérence à ce territoire qui s'est constitué au coup par coup, afin de mieux le valoriser et le rendre plus attractif. Pour cela, chaque type d'activité pourrait être mieux délimité géographiquement tout en étant relié visuellement ou physiquement.

De ce fait, compte-tenu tout d'abord des projets d'agrandissement du port, **il conviendrait que l'ensemble de la zone située entre la Seine et la voie ferrée soit à vocation portuaire afin de faire de ce grand site un espace homogène.** Dans cette optique, des aménagements spécifiques pourraient être créés tels que la **valorisation de l'entrée principale du port**, située au niveau du rond point entre le boulevard Pasteur et le boulevard de la République, par un ensemble de bosquets d'arbustes. **L'aménagement des bords de routes** par des

alignements d'arbres, comme préconisé dans l'étude réalisée par le cabinet d'architectes paysagistes, permettrait de souligner certaines perspectives notamment la vue est-ouest sur la collégiale de Mantes.



23. Vue sur la collégiale de Mantes depuis le port de Limay

Par ailleurs, étant donné le contexte industriel, **il faut maintenir les abords des communes en espaces verts** afin de créer une zone tampon naturelle entre habitat et activités, rendant ainsi le cadre de vie des habitants plus agréable. Cela concerne donc les abords du Quartier des Garennes où des boisements permettraient d'une part d'isoler visuellement les logements des industries et d'autre part de garder une certaine distance entre ces deux occupations limitant ainsi les nuisances. Cela concerne également les abords de Porcheville où les espaces ouverts situés entre la centrale et le cœur de la commune doivent être maintenus en espaces verts. Le parc de loisirs s'intègre bien dans cette optique.

Enfin, alors qu'**à l'est de Limay, l'habitat situé entre le port et la voie ferrée a pour vocation à disparaître** afin que le territoire situé entre la Seine et la voie ferrée soit un espace portuaire homogène, **il convient à l'ouest de Porcheville d'affirmer cette vocation d'habitat**. Néanmoins, l'extension des habitations doit être limitée du fait de la présence de la zone industrielle et du port, mais également du fait de la présence au sud et au nord respectivement de marais et de boisements situés sous la «flèche verte» du SDRIF et donc considérés comme

espaces à protéger. L'espace intermédiaire encore disponible (parcelles vacantes) doit être utilisé en priorité afin de densifier l'habitat et d'éviter un étalement urbain trop important générateur de dégradation de la biodiversité et des paysages.

2.3. Préserver les corridors écologiques et les espaces naturels

Le SDRIF recommande de préserver les espaces non urbanisés afin de protéger la biodiversité. C'est dans cette optique que des «flèches vertes» marquant les continuités écologiques ou les coupures d'urbanisation à maintenir ont été mises en place. Au niveau du territoire étudié ici, une «flèche verte» s'étend de la vallée de la Vaucoeurs au Bois de La Malmaison et des coteaux de la Seine en rebord de Vexin en passant par la vallée aux cailloux et le parc de loisirs.

Ainsi, **les espaces situés entre le port et la centrale de Porcheville, les marais, l'ensemble des espaces situés sous les lignes haute tension non constructibles, et l'ensemble des boisements nord, sont à préserver et à protéger de l'urbanisation.**

Néanmoins, au vu de la proximité du port avec la centrale, on peut se demander comment une continuité écologique peut être maintenue. Boiser les espaces situés entre ces deux unités permettrait de l'optimiser. D'autre part, cette continuité est interrompue au niveau de la D146 du fait de la présence des habitations. Il convient donc de limiter au maximum les expansions bâties à ce niveau afin d'éviter des retombées négatives sur la biodiversité et les continuités écologiques.

Dans cette optique, le parc est un élément clé de la «flèche verte» du SDRIF par sa mixité entre espaces aquatiques, espaces boisés et espaces enherbés. Néanmoins, **il conviendrait que le sentier permettant de se rendre à Porcheville soit mieux signalé et mieux aménagé** (sol stabilisé) afin qu'il soit praticable par toute personne et en toute saison, mais aussi afin d'inciter les habitants de Porcheville à profiter de cet espace.

Malgré la fragilité de la continuité écologique définie dans le SDRIF, les espaces ouverts situés entre la centrale électrique et Porcheville, de même que les quelques boisements situés au nord de cette zone, permettent de renforcer cette «flèche verte».

Enfin, il convient de noter à proximité de la Seine la présence d'un chemin de halage sur la commune de Porcheville qui est un atout non négligeable dans un contexte où la plupart des berges sont utilisées à des fins industrielles. Il est donc important de le conserver, le rendre accessible et l'entretenir pour que la commune garde ce lien avec le fleuve. Il serait également intéressant de rendre certaines berges plus naturelles afin de redonner au fleuve son caractère.

Conclusion

Le port de Limay a une place non négligeable à jouer dans l'avenir par ses caractéristiques à la fois de port régional mais aussi de port maritime. Il convient donc d'affirmer le lien du site avec le fleuve tant pour les activités portuaires elles-mêmes, que pour les autres activités ; économie et écologie doivent aller de pair pour faire de cet espace un site fonctionnel et attractif. Il est ainsi important d'harmoniser les politiques dans le but que les aménagements à venir soient cohérents et donnent un sens à l'ensemble où l'homme, la nature et les activités trouvent chacun leur place.

IV. LES LIENS ENTRE LA VILLE ET LE FLEUVE



Ouvrir le fleuve sur la ville et composer avec les territoires naturels et bâtis

Valoriser les vocations du "front de fleuve" : berges, fronts bâtis et naturels, vis-à-vis

- Aménager les berges et les vis-à-vis
- Faciliter la fréquentation des espaces riverains
- Créer des berges à l'usage public, structurer les berges, intégrer les usages existants
- Aménager les berges
- Faciliter les aménagements adaptés au milieu
- Valoriser le potentiel de réutilisation de berges
- Faciliter l'implantation des zones d'impulsion des crues
- Faciliter les aménagements paysagers

Élargir le corridor du fleuve aux territoires concernés

Organiser et aménager selon le principe à géométrie variable l'écartement des berges par le tracé et l'usage des berges, par le tracé et l'usage des berges, par le tracé et l'usage des berges, par le tracé et l'usage des berges.

Utiliser les berges et les rives comme supports privilégiés d'itinéraires de promenade

Aménager le corridor du fleuve, structurer les berges, intégrer les usages existants, faciliter les aménagements adaptés au milieu.

Confirmer le corridor fluvial comme axe privilégié pour assurer la continuité des itinéraires "vélos-routes" et "voies vertes"

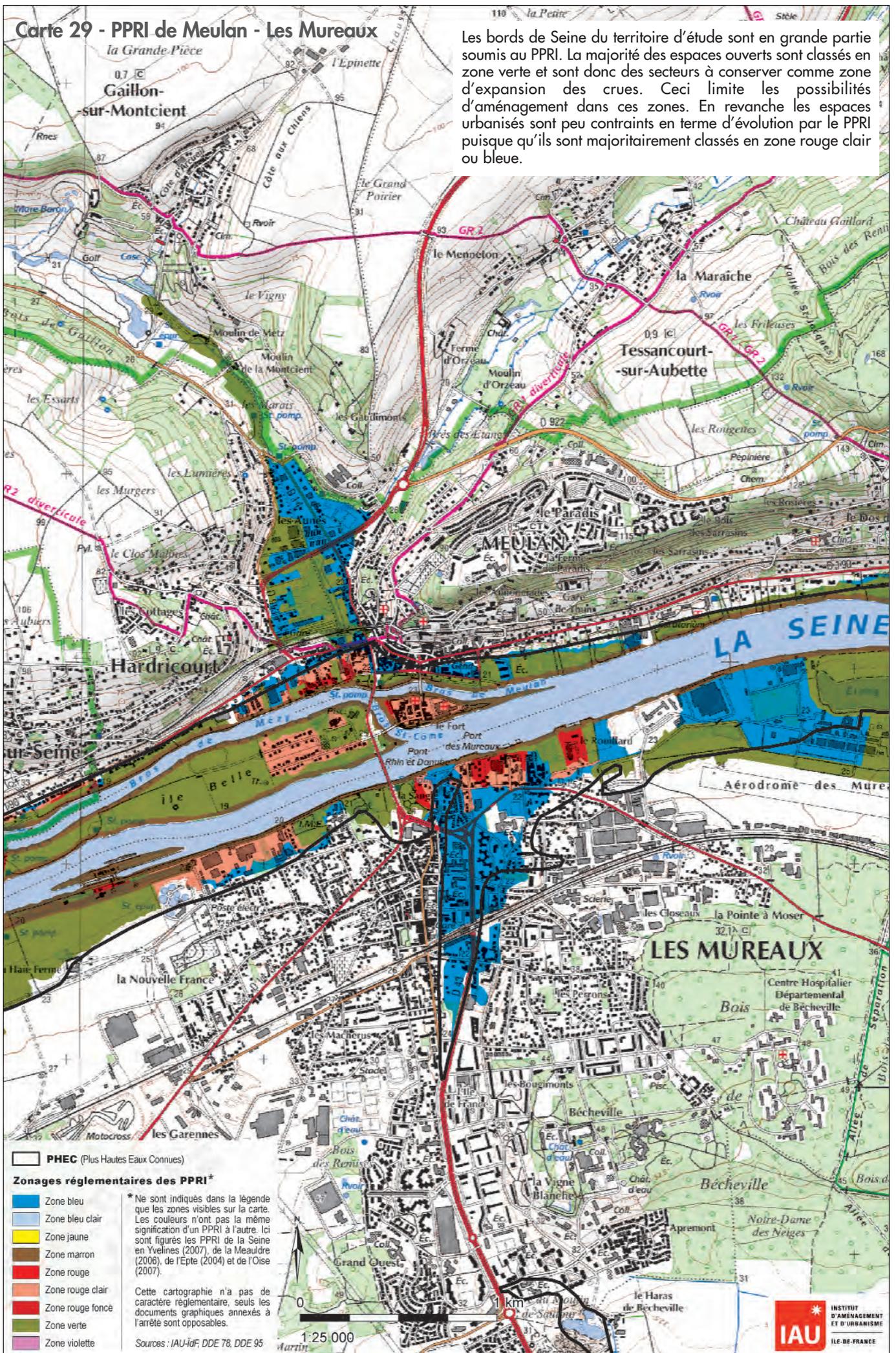
Structurer l'accès au fleuve et aux berges, faciliter les aménagements adaptés au milieu, valoriser le potentiel de réutilisation de berges, faciliter l'implantation des zones d'impulsion des crues, faciliter les aménagements paysagers.





Carte 29 - PPRI de Meulan - Les Mureaux

Les bords de Seine du territoire d'étude sont en grande partie soumis au PPRI. La majorité des espaces ouverts sont classés en zone verte et sont donc des secteurs à conserver comme zone d'expansion des crues. Ceci limite les possibilités d'aménagement dans ces zones. En revanche les espaces urbanisés sont peu contraints en terme d'évolution par le PPRI puisque qu'ils sont majoritairement classés en zone rouge clair ou bleue.



PHEC (Plus Hautes Eaux Connues)

Zonages réglementaires des PPRI*

- Zone bleue
- Zone bleue clair
- Zone jaune
- Zone marron
- Zone rouge
- Zone rouge clair
- Zone rouge foncé
- Zone verte
- Zone violette

* Ne sont indiqués dans la légende que les zones visibles sur la carte. Les couleurs n'ont pas la même signification d'un PPRI à l'autre. Ici sont figurés les PPRI de la Seine en Yvelines (2007), de la Meauldre (2006), de l'Epte (2004) et de l'Oise (2007).

Cette cartographie n'a pas de caractère réglementaire, seuls les documents graphiques annexés à l'arrêté sont opposables.

Sources : IAU-IaF, DDE 78, DDE 95

1:25 000



Introduction

SITUATION GÉOGRAPHIQUE

Les communes de Meulan et des Mureaux se situent à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de Paris. La zone d'étude s'étend de Meulan, localisée sur la rive droite de la Seine, aux Mureaux, localisée sur la rive gauche, et comprend les abords de la D190.

RAPPEL SUR LES INDICATIONS DU SDRIF QUANT AUX ENJEUX DU SITE⁽¹⁾

Carte de destination générale⁽²⁾ :

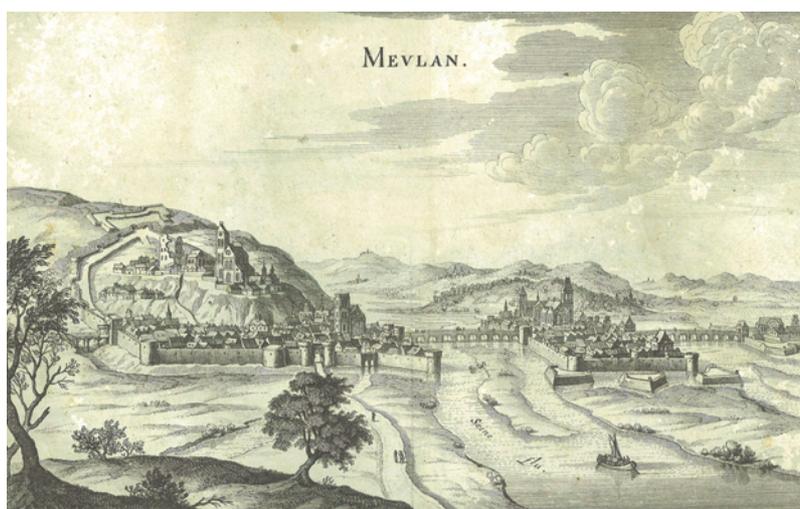
- **Vocation urbaine :**
- Secteur de densification préférentielle au niveau de la commune des Mureaux

Carte thématique, Ouvrir le fleuve sur la ville et composer avec les territoires naturels et bâtis⁽³⁾ :

- **Valoriser les vocations du front de fleuve :**
- A dominante bâtie et minérale : favoriser la (re)qualification des quartiers riverains (relier les berges à l'espace public, structurer les activités, intégrer les ports urbains...)
- Ouvrir le territoire du fleuve en évitant l'«effet mur» autour du fleuve et par la protection des vues et la valorisation du paysage.
- Utiliser les berges et les rives comme support privilégié d'itinéraires de promenades dans le but d'assurer la continuité des itinéraires, supprimer les coupures, aménager les accès, relier les itinéraires à l'espace public, ce qui implique de :
- Définir les modes d'accessibilité et d'occupation des berges
- Envisager la ré-appropriation des berges en tant qu'espace public régional majeur,
- Traiter les effets de coupures entre la ville et le fleuve et ses berges pour en faciliter l'accès
- Confirmer le corridor fluvial comme axe privilégié pour assurer la continuité des itinéraires des «vélos routes» et «voies vertes».

HISTOIRE ET PATRIMOINE

Les communes de Meulan et des Mureaux ont peu de points communs. L'une a été établie par rapport à sa situation sur la Seine, dont elle formait dès le Moyen Âge un verrou fortifié. L'autre, Les Mureaux, a été longtemps une simple commune rurale vivant autour de ses exploitations agricoles.



Collect on pour a l'éte.

1. Meulan et Les Mureaux de part et d'autre de la Seine - 17^e siècle

LA COMMUNE DE MEULAN : UNE VILLE HISTORIQUEMENT EN LIEN AVEC LA SEINE

Meulan est demeurée une ville dont l'importance a été notable durant tout l'Ancien Régime. Ville de baillage, elle était aussi ville de garnison et son rayonnement religieux était également important.

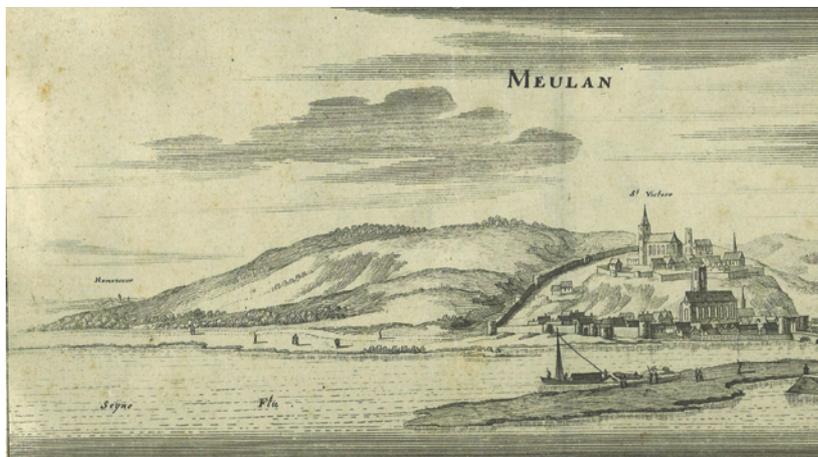
Cette commune était établie en partie sur l'île sur laquelle reposaient les deux ponts permettant la traversée du fleuve. **Le pont de Meulan avait une fonction à l'échelle du bassin parisien** puisqu'il permettait le passage entre la plaine de Beauce et celle de Picardie. Ce rôle de point de passage sur un grand axe, ainsi que sa situation de place forte, a permis à Meulan d'avoir dès le 11^e siècle un rôle politique et administratif qui s'est confirmé au cours des siècles (puisque cette ville est devenue après 1791 un chef lieu de canton).

(1) Extraits du rapport SDRIF - Projet adopté par délibération du Conseil Régional le 25 septembre 2008

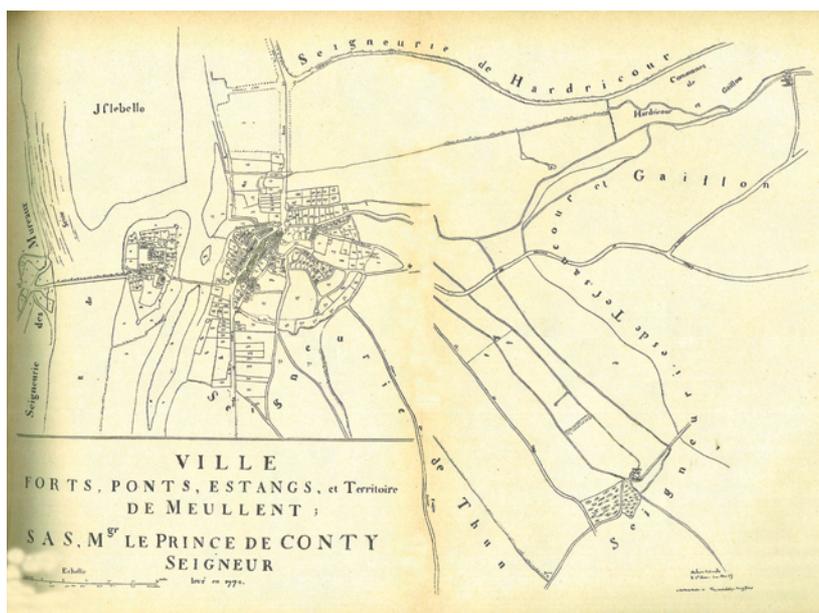
(2) cf Carte générale du SDRIF, cf carte 1- Introduction générale

(3) cf Carte thématique du SDRIF (p. 164 du rapport), voir IV-Introduction, p. 160

A l'origine, la ville et le pont étaient deux entités assez distinctes. La ville était édifiée un peu en deçà du pont et des berges, deux zones qui par nature étaient des secteurs à risques.



2. L'implantation de Meulan sur les coteaux - 17^e siècle



3. Plan de Meulan et ses alentours datant de 1771

Ce n'est qu'au 19^e siècle que les berges et le front de Seine ont été lotis. Un point intéressant concerne la tête de pont qui fut réorganisée lors de la construction de l'hôtel de ville en 1883, la Mairie étant placée dans l'axe du pont avec deux immeubles d'angle. Le pont fut alors pris comme élément de décor surplombant la Seine avec une volonté de le souligner.



4. Pont de Meulan avec la Mairie en arrière plan

C'est aussi à la fin du 19^e siècle qu'un autre développement s'observe avec l'installation de nombreuses villégiatures sur les bords de Seine en amont et en aval de Meulan, et de vastes propriétés allant de la route (D190) à la Seine avec de grands parcs se terminant en général par des appontements et installations nautiques diverses sur les berges. Cela a eu un rôle important sur le développement de Meulan, qui fut durant des dizaines d'années linéaire, distendant la commune dont certains éléments sont assez éloignés du centre, pendant qu'un front plus ou moins continu d'habitations, de parcs, ainsi que quelques ports, a rejoint progressivement Triel d'un côté et Mézy de l'autre. Des activités demeurent également dans ce tissu, liées souvent à des implantations assez anciennes, comme celle de Thun entre Meulan et Vaux.

Encore récemment, la structure de la ville a été modifiée pour répondre à de nouveaux besoins. C'est le cas par exemple le long du quai de l'Arquebuse où l'ancien bras mort de la Seine a été comblé pour y construire un parking (photo 6). Ceci est contradictoire avec la volonté actuelle de préserver l'ensemble des bras de la Seine.



5. Bras mort de la Seine avant comblement

Meulan est une commune qui est née et s'est développée depuis longtemps en lien avec la Seine. Il convient donc aujourd'hui de préserver ce lien dans les projets d'aménagement ou le retrouver quand il a été perdu.

LA COMMUNE DES MUREAUX : UNE VILLE QUI TOURNE LE DOS À LA SEINE

La ville des Mureaux est demeurée un village rural quasiment jusqu'à la dernière guerre. Comme l'indique la carte des Chasses (carte 6 p. 45), quelques grandes fermes étaient établies sur le territoire de la commune. De nombreux vigneron habitait alors au village.

La ville des Mureaux a connu une première évolution en 1843 avec l'arrivée du chemin de fer Paris-Rouen qui a attiré de nombreuses industries. **L'industrialisation de la vallée de la Seine a poussé le développement de la commune.** La ville s'est étendue à partir de sa gare de chemin de fer en direction de l'axe de l'autoroute A13. Il s'agit donc d'une croissance essentiellement sur la plaine et non sur les berges (à la différence de ce qui a été observé à Meulan). Avec l'arrivée du chemin de fer, la ville est devenue un lieu de villégiature privilégié pour les premiers touristes, des Parisiens friands de clubs nautiques, venus passer le dimanche au bord de l'eau.

Contrairement à Meulan qui était et demeure une ville pont, la ville des Mureaux est passée d'une commune rurale à une commune développée vers l'industrie mais qui semble tourner le dos à la Seine.

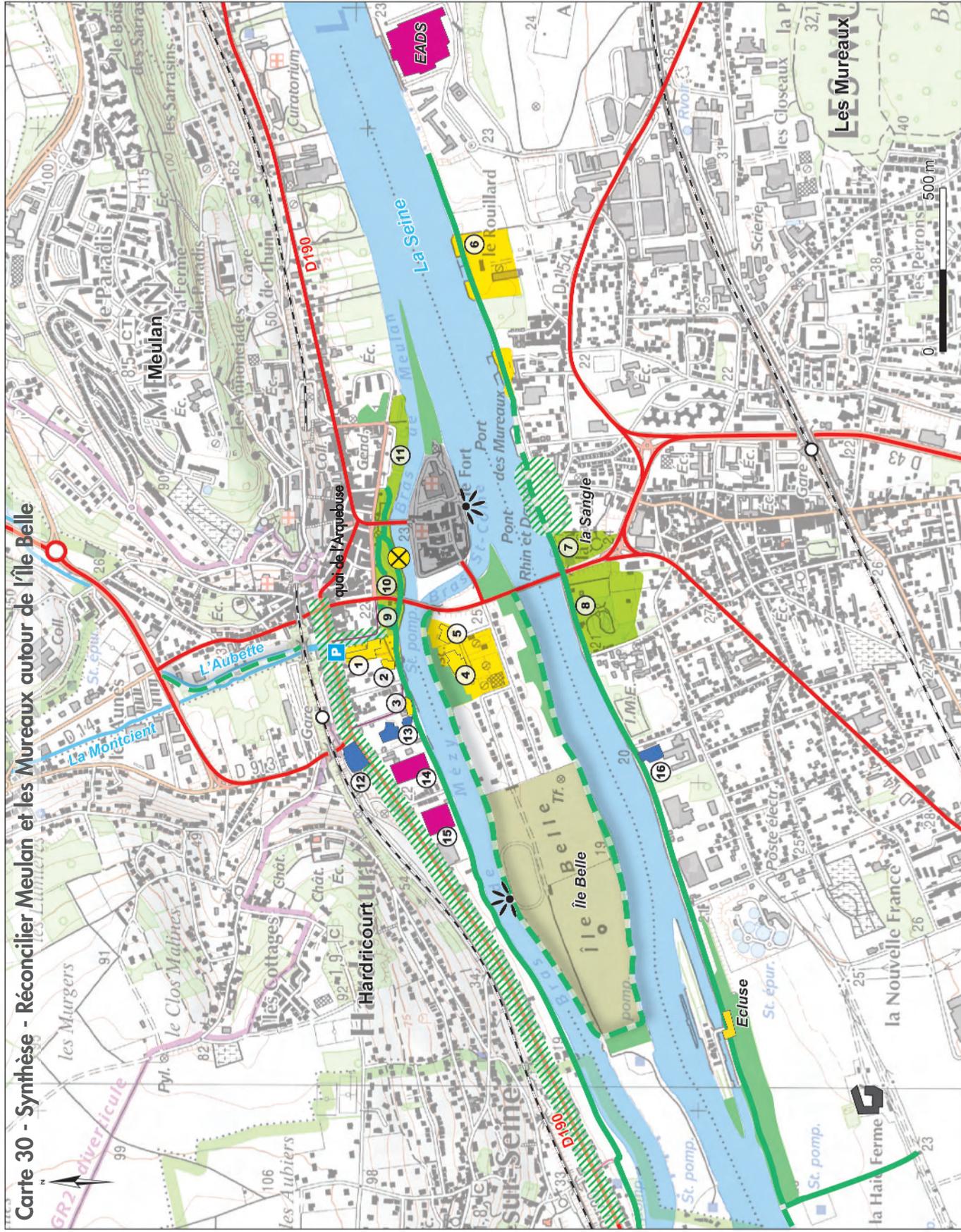


6. Parking après comblement du bras mort

Problématique

L'étude de cet exemple a pour objectif d'approfondir les rapports entre la Seine et la ville. Dans le cas présent, il convient d'analyser quelles relations les communes de Meulan et des Mureaux, entretiennent avec le fleuve. S'étant développées chacune de leur côté avec des modes de développement différents dans le dernier tiers du 20^e siècle, les villes sont-elles toujours opposées aujourd'hui ou ont-elles développé une dynamique commune ? Les villes se sont-elles ouvertes sur le fleuve comme le préconise le SDRIF aujourd'hui ? De quelles manières ?

Carte 30 - Synthèse - Réconcilier Meulan et les Mureaux autour de l'île Belle



Le site

- Parking
- Chemin
- Réseau routier structurant
- Voie ferrée
- Espace agricole

Valorisation potentielle

- Chemin à créer
- Zone à aménager
- Eléments paysagers à valoriser
- Point de vue
- Zone d'accostage touristique
- Bâtiment industriel
- Bâtiment reconverti
- Parc ou square
- Espace de loisirs

- 1 Centre de tir
- 2 Club d'aviron
- 3 Restaurant
- 4 Club de tennis
- 5 Piscine
- 6 Club de voile
- 7 Parc des Maronniers
- 8 Parc de l'Oserale
- 9 Square Raymond Bézard
- 10 Square Killysh
- 11 Square Taufkirchen
- 12 Ancien bâtiment Cacao Barry
- 13 Ecole du Chocolat
- 14 Usine Cacao Barry
- 15 Minoterie
- 16 Ancienne papeterie



1. Les abords du fleuve de Juziers à Vaux-sur-Seine (la rive droite)

De Juziers à Vaux-sur-Seine, la rive droite de la Seine est entièrement urbanisée. Quatre entités, au paysage et aux usages différents, composent cette rive :

- le coteau, point haut du paysage, où nombre des villages situés sur la rive droite de la Seine ont été construits, notamment pour se mettre à l'abri des risques d'inondations.
- la ligne de chemin de fer Paris - Rouen - Le Havre,
- la route D190 et ses constructions de part et d'autre,
- le chemin de halage.

Néanmoins, cette rive diffère selon que l'on soit à l'est ou à l'ouest de Meulan.

1.1. La D190, un axe urbanisé structurant de la rive droite

Traversant la plaine alluviale d'est en ouest, la D190 est bordée par un habitat continu, plus ou moins dense, selon que l'on se trouve au cœur des communes ou en périphérie. Le long de cet axe de communication, sont implantés différents types d'habitat.

A Meulan, ville qui a depuis toujours mêlé les fonctions administratives et commerciales, les types d'habitat sont variés. On y rencontre des édifices importants (église) comme d'autres très humbles (petites maisons urbaines). Néanmoins, ce patrimoine bâti est souvent assez négligé. Le cœur de Meulan est constitué d'une rue commerçante encore très animée dont les bâtiments forment un ensemble intéressant : petites maisons de bourg de différents types, souvent R + 1 ou 2 (photo 7).

L'unité visuelle de Meulan est encore préservée. Parmi les bâtiments il faut noter les devantures des magasins et plusieurs anciennes boulangeries encore bien identifiables par leur lucarne meunière. Cet ensemble donne un centre bourg dense riche en histoire qui mérite une politique de mise en valeur et de préservation.

Le secteur du fort, le plus ancien, a lui connu beaucoup de destructions. Il possédait pourtant d'intéressantes maisons de bourg, voire d'hôtels de notables qui auraient

mérité une attention plus importante. Il conviendrait donc de préserver les dernières, comme le préconise le PLU.

A l'ouest de Meulan, comme le préconise le PLU, le long de la D190 sur la commune d'Hardricourt, l'habitat et l'industrie cohabitent sur l'espace entre la voie ferrée et la Seine, qui se trouve donc de part et d'autre de la D190. Concernant l'habitat, de nombreuses maisons de type villégiature sont présentes, dont certaines datent de la fin du 19^e siècle, construites parallèlement à l'apparition du chemin de fer.



7. Petites maisons de bourg à Meulan



8. Ancienne maison bourgeoise de notable située le long de la D190

Concernant l'industrie, on peut noter la présence de l'industrie Cacao Barry, que la rue Georges Clémenceau et le boulevard Carnot soulignent en créant une perspective sur l'ancien bâtiment aujourd'hui reconverti en logements.



9. Perspective sur l'ancien bâtiment Cacao Barry

On peut également noter l'implantation de silos à grain en relation directe avec la Seine pour le chargement des péniches. Quelques friches sont également présentes, dont une est occupée par une casse automobile.

Recommandations

Meulan a déjà perdu beaucoup de son patrimoine bâti ancien (moulins, plusieurs églises...). Ayant le rôle de ville-porte pour le PNR du Vexin français, il convient de préserver ce qui demeure aujourd'hui, notamment par la réalisation d'un inventaire permettant de faire un choix entre ce qui est à conserver et ce qui ne l'est pas. On observe par exemple, en plus des destructions, des transformations, notamment des maisons de notables ou de villégiatures dont certaines sont déjà fractionnées en appartements. Si les transformations d'usage sont souvent nécessaires, elles peuvent aussi être réalisées en tenant compte des spécificités de chaque bâtiment. Les volets patrimoine des règlements des documents d'urbanisme peuvent aider sur ce point.

Puis, sur les communes de Mézy et Juziers, des maisons plus récentes et plus modestes ont été construites, toujours entre la route (D190) et le bord de l'eau. Bien que l'habitat soit moins dense que dans Meulan même, peu de liens visuels et physiques avec la Seine sont présents depuis cet axe de communication.

A l'est de Meulan le long de la D190, l'organisation spatiale n'est pas la même. Les propriétés sont d'un type autre que la villégiature, ce sont plutôt des anciennes maisons de notables voire d'anciens domaines seigneuriaux. Certaines de ces grandes propriétés ont été transformées, notamment en hôpital ou en locaux d'activités. Un mur continu borde cette route D190, rendant toute vue sur la Seine et tout accès impossible (cf carte 31 p. 170).

Cet axe de communication est fortement fréquenté et est emprunté par de nombreux camions. Il en résulte un sentiment d'oppression et d'insécurité, particulièrement au niveau du carrefour en tête de pont, ce qui incite peu à se promener à pieds à ce niveau, où se trouve la confluence avec l'Aubette et un des accès aux activités de loisirs.

Par ailleurs, il convient de renforcer l'urbanité. Il faut réduire la vitesse des véhicules sur cet axe de communication afin d'assurer la sécurité des piétons et de renforcer le caractère accueillant des lieux pour les usagers locaux. Un ensemble d'aménagements routiers tels que des limitations de vitesse, des alignements d'arbres ou d'arbustes, n'empêchant pas pour autant la circulation des poids lourds, permettrait de redonner un cadre plus agréable à la D190 et de limiter les retombées néfastes qu'une telle circulation engendre. Enfin, les trottoirs devraient être élargis aux endroits les plus étroits afin de sécuriser le cheminement des piétons. De plus, des fenêtres sur la Seine pourraient être créées le long de l'axe.

1.2. Un chemin de halage remarquable

Sur les rives de la Seine, l'ancien chemin de halage demeure. Cependant, les berges situées à l'est de Meulan étant entièrement privatisées, ce chemin n'est présent qu'à l'ouest de la commune. Continu de Juziers à Meulan, il s'étend sur une distance importante (environ 5 km), ce qui est assez rare dans un contexte où une partie des berges de Seine est privatisée ou utilisée à des fins industrielles.

A l'opposé de la D190 qui est un axe peu plaisant à emprunter à pied, ce chemin de halage est très calme. Bien qu'étroit, ce sentier est relativement bien aménagé par un ensemble d'arbres et d'arbustes qui ponctuent le parcours et offrent différents points de vue sur l'Île Verte et l'Île Belle, ce qui en fait un lieu de promenade agréable.



11. Chemin de halage situé sur la rive droite de la Seine



10. Chemin de halage

On peut noter tout le long du sentier la présence d'anciens aménagements privés de bord de Seine, dont la plupart sont abandonnés (les marches et barrières sont envahies par la végétation, les barrières sont rouillées...), témoins de l'utilisation ancienne de la Seine à des fins de loisirs.



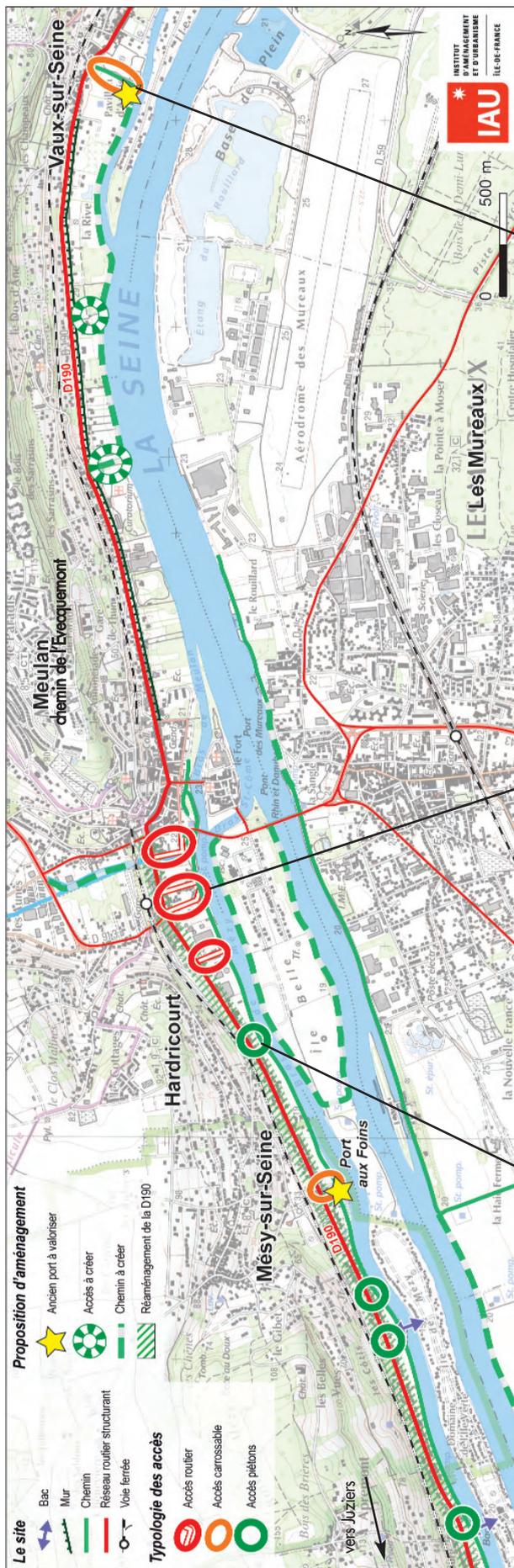
12. Barrière d'un aménagement privé de bord de Seine non entretenu

Bien que rares, différents accès à la Seine et à ce chemin de halage existent depuis la D190. Il n'y a quasiment aucun accès à la Seine à l'est de Meulan, du fait de la présence d'un mur continu.

Une typologie des accès a été relevée (cf carte 31 p. 170) :

- des accès piétons, qui sont soit des accès privés (accès aux bacs) ou des chemins enherbés d'environ 2 mètres de large,
- des chemins carrossables,
- des routes.

Carte 31 - Typologie des accès



C. Solier / IAU rdf

13. Chemin piéton permettant d'accéder au chemin de halage depuis la D190



A. Bardon / IAU rdf

14. Rue de Hardricourt menant au chemin de halage



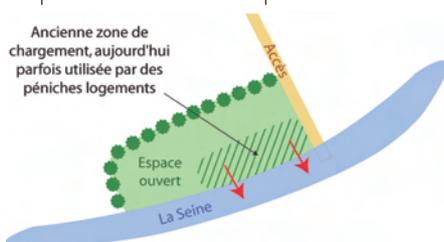
A. Bardon / IAU rdf

15. Chemin carrossable menant au port de Vaux-sur-Seine

Le long du sentier de halage se trouvent des sites particuliers révélateurs de liens spécifiques entre la ville et le fleuve.

Tout d'abord, deux bacs sont présents le long des berges, permettant aux propriétaires de l'île Verte de s'y rendre. Cette dernière, située face aux communes de Juziers et de Mézy-sur-Seine, est un domaine privé dont l'accès est restreint aux propriétaires et à leurs invités. L'île Verte, bien que reliée à l'île Belle, n'est pas accessible depuis cette partie de la rive. L'accès se fait donc par bateau dont l'embarcadère est situé au pied des parkings réservés aux propriétaires, face à l'église de Juziers. En semaine, un bac permet le passage des véhicules (2 voitures par bac maximum), notamment pour l'acheminement des matériaux de construction, l'évacuation des ordures et des élagages. Le week-end, le passage est fermé, sauf pour les véhicules de secours. Le domaine de l'île Verte compte 364 terrains et presque autant de chalets construits sur des fondations surélevées afin de ne subir de dommage lors des crues importantes qui peuvent recouvrir l'île entièrement. Certains propriétaires de chalets ont leur propre barque pour se rendre sur l'île. Celles-ci sont amarrées au niveau de deux pontons, l'un situé à Juziers et l'autre à Mézy-sur-Seine.

Par ailleurs, un site nommé "port aux foins" est présent le long du sentier de halage et est accessible par un chemin carrossable. Ce site était à l'origine un port d'embarquement utilisé pour approvisionner Paris en foin et est aujourd'hui aménagé en espace de loisirs de plein air avec des bancs, des poubelles et un terrain de foot. Quelques péniches-logement y sont amarrées, profitant du cadre remarquable que ce site présente. Une réplique de ce port se trouve à Vaux-sur-Seine et une autre à Triel a disparu récemment. En effet ces deux ports sont similaires par leur forme.



16. Schéma général des anciens ports présents en bord de Seine

C. Soler / IAU r6F

Du fait de la présence du massif de l'Hautail au nord-est de Vaux-sur-Seine, toute une activité était tournée vers l'extraction du gypse qui était alors acheminé par bateaux afin d'expédier les marchandises de l'arrière pays. Le port de Vaux-sur-Seine devait servir de port d'embarquement pour cette activité. Au niveau de ce site se trouve une pergola, actuellement abandonnée, témoin des anciens aménagements privatifs des villégiatures des bords de Seine.



17. Pergola du port de Vaux-sur-Seine, les berges de l'île de Vaux sont visibles depuis ce port.

A. Bardon / IAU r6F

Enfin, le chemin de halage permet également de découvrir certaines activités en lien avec le fleuve comme c'est le cas de la minoterie de Hardricourt qui utilise le fleuve pour transporter les farines (cf carte 30, p. 166, n° 15).



18. Minoterie et chemin de halage à Hardricourt

A. Bardon / IAU r6F

Recommandations

Le chemin de halage permet ainsi aux promeneurs d'éviter l'axe fréquenté qu'est la D190. Néanmoins, le nombre des accès à ce chemin est relativement restreint, voir même absent à l'est de Meulan, et, par ailleurs, aucun d'eux n'indique l'accès à la Seine. Afin de valoriser ce chemin de halage et d'inciter les gens à l'utiliser, il conviendrait donc d'augmenter le nombre des accès (cf carte 31, p. 170), mais aussi de mettre en place une signalétique indiquant que la Seine et le chemin de halage sont accessibles.

De même, quelques panneaux culturels pourraient être installés afin d'expliquer aux usagers du lieu l'histoire du site. Ceci pourrait être mis en place pour les ports de Mézy-sur-Seine (port aux foins), Vaux-sur-Seine et celui de Triel, expliquant leurs similarités et leurs utilisations.



19. Vue sur les berges de l'île de Vaux



20. Exemple de signalétique pouvant être utilisée pour indiquer le chemin de halage et les berges de Seine

De plus, créer un chemin de halage à l'est de Meulan depuis le port de Vaux-sur-Seine permettrait de valoriser les vues sur les berges de l'île de Vaux qui confèrent au lieu une ambiance bucolique. Cela permettrait également d'ouvrir davantage la commune sur la Seine, comme le préconise le SDRIF, et offrirait aux habitants un lieu de promenade qui, via le chemin d'Evécquemont, serait relié aux sentiers présents sur les coteaux du Vexin.

Enfin, traiter certaines parties des berges de la Seine par génie végétal permettrait de les valoriser, de les préserver de dégradations éventuelles dues notamment à l'abandon de certains aménagements privés et de leur rendre leur aspect naturel.

Ainsi, Meulan vit depuis longtemps avec le fleuve. Sur cette rive droite, les bords de Seine sont ou ont été utilisés à des fins industrielles ou d'activité mais également comme lieu de loisirs et de détente. Au fil des années, les activités en lien avec le fleuve ont évolué. Au niveau de ces communes relativement urbani-

sées, on est passé d'un lien d'utilité (approvisionnement en foin, transport de gypse) et de loisirs (les berges étaient souvent des lieux de baignade) à un lien quasi-exclusivement de loisirs (notamment nautique) et de détente.

2. Les abords du fleuve aux Mureaux (la rive gauche)

Contrairement à Meulan qui se trouve à flanc de coteau, la commune des Mureaux se trouve sur la plaine alluviale de la Seine qui est à ce niveau très étendue.

2.1. Les Mureaux : une commune plus axée vers la plaine que vers la Seine

Les Mureaux, ancien village rural axé essentiellement sur l'agriculture autour de quelques grandes fermes établies dans la plaine alluviale (aujourd'hui disparues), ne s'est pas développé initialement par rapport au fleuve ; celui-ci était plutôt rejeté. L'implantation en bord de Seine est donc tardive.

Initialement, l'habitat s'est développé autour de l'axe nord-sud avec un noyau de bourg traditionnel qui était alors séparé du quartier de La Sangle, situé en bord d'eau, et qui lui relevait de Meulan. La séparation, matérialisée par la D 154, est encore bien marquée aujourd'hui. Néanmoins, si l'ancien centre subsiste et a fait l'objet d'une mise en valeur autour de l'église, la commune a changé de visage avec d'une part l'arrivée du chemin de fer, qui a développé un axe est/ouest, et, d'autre part, avec la croissance démographique qui s'en est suivie et qui a vu l'éclosion de nouveaux quartiers. Ce nouvel axe est-ouest a surtout été consacré aux activités, sans doute du fait des possibilités qui existaient pour les entreprises de se rattacher directement au réseau ferré. Le développement de l'habitat, des grands ensembles notamment, s'est effectué après les années 60 au sud, rejoignant de plus en plus l'échangeur de l'A13.

Le front urbain des Mureaux est délimité à l'est par le bois de Bécheville, bien qu'entamé déjà par d'importantes emprises comme celle du Centre hospitalier. L'expansion a repris après les années 70-80 vers l'ouest en suivant la D14. Les espaces situés en bord de Seine ont connu des développements divers qui semblent ressortir plus de l'aléa que du plan concerté. Les activités y prédominent sur l'habitat. Le territoire se termine à l'ouest par l'emprise de l'ancienne écluse des Mureaux. Sur cette commune, les installations portuaires anciennes ou récentes sont encore nombreuses.

De plus, le faubourg de La Sangle se distingue toujours de cet ensemble par un tissu mixte dans lequel l'habitat (maison individuelle ou petit immeuble de rapport du début de siècle) est majoritaire. Des espaces vert ont été créés à proximité du pont, bien qu'ils demeurent assez coupés de l'ensemble de la ville. **A l'ouest du pont vers l'ancienne écluse, les activités prédominent. Elles semblent actuellement en reconversion, voire pour certaines en déshérence (telle que l'ancienne papeterie), faisant de ce quartier, qui possède également une ancienne voie de halage aménagée pour la promenade, un secteur ouvert aux opportunités, en particulier pour des activités de loisirs (équipements dédiés à des expositions sur l'eau et le fleuve), d'autant qu'il se prolonge par la plaine de La Haie qui demeure un poumon vert actuellement axé sur l'agriculture.**

Les bords de Seine aux Mureaux n'ont pas vu l'essor des villégiatures de bord de fleuve comme à Meulan. Il conviendrait de mieux étudier le bâti industriel pour savoir si des bâtiments méritent d'être préservés à travers une reconversion.

2.2. Un chemin de halage aménagé



21. Chemin de halage aux Mureaux

Contrairement à la rive droite de la Seine, où, de Juziers à Meulan, le chemin de halage est relativement étroit et à conforter dans son aspect naturel, celui présent sur la commune des Mureaux est en grande partie bitumé. Cette liaison douce aménagée de manière très minérale va de l'ancienne écluse des Mureaux au site industriel de EADS en passant sous le pont de Meulan.

De part et d'autre des limites communales, aucun sentier n'est présent, les bords de Seine ne sont pas aménagés. Ce chemin est un lieu de promenade pour les habitants de la commune souhaitant profiter des berges de la Seine mais ne permet pas de profiter de la plaine de la Haie pourtant à proximité du fait que le chemin de halage n'est pas prolongé sur cet espace. Le domaine agricole de La Haye, en bord de Seine au nord-ouest de la ville, est l'occasion à moyen ou long terme de retrouver le fleuve

par des respirations fondamentales à protéger même s'il représente une réserve foncière évidente pour la commune⁽⁴⁾. Par ailleurs, ce chemin est assez séparé des secteurs les plus habités et il ne dessert aucun réel pôle attractif. Il ne peut donc actuellement remplir son rôle de circulation douce de bord de Seine.

Recommandations

Les bords de Seine, notables par leur aspect boisé et les points de vue qu'ils offrent sur l'île Verte, pourraient bénéficier d'un **aménagement plus naturel**. En effet, le **chemin de halage** pourrait être aménagé de deux manières. D'une part il pourrait être prolongé vers la plaine de La Haie afin d'offrir aux locaux et aux franciliens un sentier de balade mêlant le bord d'eau et les espaces ouverts. D'autre part, il conviendrait de mieux **l'ouvrir sur les quartiers d'habitation** dont il est actuellement séparé. Il demeure trop excentré par rapport à une ville qui jusqu'alors s'est développée essentiellement vers la terre. Dans une optique plus large à l'échelle du territoire, ce sentier pourrait être relié à la Plage de Paris située à l'ouest de l'usine Renault de Flins (balade d'environ

5 km des Mureaux à la Plage de Paris). Ainsi il serait intéressant d'aménager les berges de la Seine pour les piétons et les cyclistes. Un aménagement en stabilisé mais non enrobé permettrait l'accès à ce site à toute personne. Néanmoins, il convient de garder l'aspect naturel du lieu afin de ne pas dénaturer le milieu et de limiter les éventuels impacts qu'une fréquentation trop importante pourrait engendrer. Pour cela, un aménagement plus naturel enherbé de type champêtre, réalisé conjointement à un **traitement végétalisé des berges**, permettrait de **conserver le naturel du site**. De même des sentiers de randonnée pourraient être préconisés dans la plaine tout en respectant l'activité agricole présente.



22. Ecluse des Mureaux

2.3. Certains sites où s'arrêter

Comme pour la rive droite, certaines sites porteurs d'atouts sont présents le long de cette liaison douce.

Tout d'abord, **l'écluse des Mureaux**, située à l'ouest de la commune : conçue pour fonctionner avec un barrage à aiguilles mobiles, cette écluse a été construite en 1880 dans le cadre du programme d'aménagement des voies navigables de Charles Louis de Freycinet, ministre des travaux publics de 1877 à 1879. Elle a connu un trafic intense jusqu'en 1960 puis, rendue inutile par l'aménagement en amont de l'écluse d'Andrésey, elle a été désaffectée. Depuis, le barrage a été détruit mais une partie de l'installation demeure.

(4) PLU des Mureaux approuvé en 2005

Une signalétique culturelle posée par VNF permet d'expliquer l'histoire de ce lieu.



23. Signalétique VNF de l'ancienne écluse des Mureaux

Par ailleurs, à proximité de ce sentier, toujours à l'ouest des Mureaux se trouve une **ancienne papeterie** (cf carte 30, p. 166). Après un projet de réhabilitation en logement avorté, cette friche reste aujourd'hui abandonnée. Témoin de l'activité passée, il serait néanmoins intéressant de la restructurer.



24. Ancienne papeterie

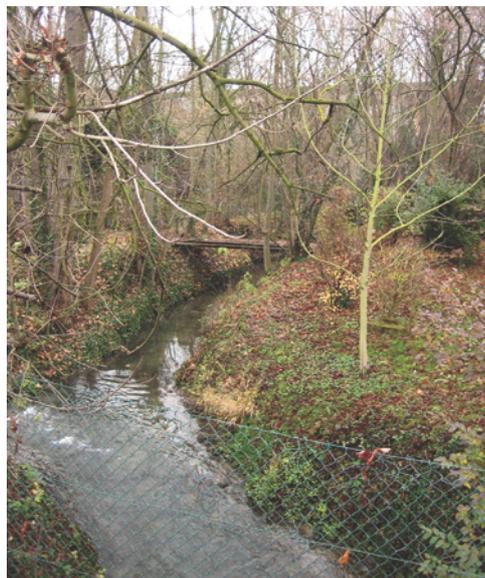
Enfin, à l'est de la commune, de nombreux espaces de loisirs sont présents, notamment **le club de voile**. En effet depuis le début du 20^e siècle une activité autour de la voile est présente aux Mureaux dont le plan d'eau était très réputé. Ces espaces se rattachent aujourd'hui à la base de Plein air et de Loisirs du Val de Seine située à Verneuil-sur-Seine.

Bien que son développement ne se soit pas tourné vers la Seine, la commune des Mureaux a récemment commencé à considérer celle-ci comme un atout et à valoriser sa position en bord de Seine par l'aménagement du sentier de halage. Néanmoins le lien avec le centre ville n'est pas évident et l'accès piéton y est assez difficile du fait de la présence de la D14 et de la D43 qui sont des axes fortement empruntés.

3. Meulan et Les Mureaux : une dynamique commune autour de l'île Belle

3.1. Un ensemble d'équipements autour de la confluence de la Montcient

La limite entre Meulan et Hardricourt est matérialisée en partie par une petite rivière, la **Montcient**. Prenant sa source dans le plateau du Vexin, elle coule parallèlement à l'Aubette de Meulan sur quelques centaines de mètres avant de rejoindre cette dernière environ 400 m avant l'embouchure commune dans la Seine (bras de Mézy, devant l'île Belle). Ces deux rivières sont légèrement visibles depuis la D190, au niveau du pont situé à la limite des deux communes. A cet endroit, elles coulent par dessous la voie ferrée qui est adossée à un très beau pont de chemin de fer, au milieu d'un terrain peu entretenu et en partie privé. C'est au niveau du pont que l'Aubette de Meulan reçoit la Montcient.



25. La Montcient en amont de la D190

Dans cette zone urbanisée, une partie du parcours est néanmoins souterraine. Sur l'autre bord de la D190, un parking recouvre l'Aubette de Meulan qui est alors busée. Ce parking se situe à l'emplacement de l'ancien Moulin de La Chaussée.



26. Parking situé au-dessus du cours d'eau

A. Bardon / IAU t&F

Plus bas, le long du boulevard de la Montcient, l'Aubette est de nouveau visible. Cette rue à sens unique longe la rivière en hauteur.

Enfin, à quelques mètres de la confluence et jusqu'à la Seine, la rivière est de nouveau busée. A cet endroit se trouve à l'est le square Raymond Bézard avec un kiosque à musique et à l'ouest un ensemble d'aménagements sportifs : un club d'aviron avec appontement dans la Seine (cf carte 30, p. 166, n° 2) un autre de tir à l'arc (cf carte 30, p. 166, n° 1) et, à une cinquantaine de mètres, un restaurant (cf carte 30, p. 166, n° 3). Depuis ce site, la vue est dégagée sur l'île Belle et les ponts (le vieux et le neuf) qui relient Meulan aux Mureaux.

Le cours d'eau et la confluence ne sont pas valorisés et semblent avoir été une contrainte à l'aménagement du site, plus qu'un atout.



28. Partie de la confluence du cours d'eau busée

A. Bardon / IAU t&F



27. Le cours d'eau le long du boulevard de la Montcient

A. Bardon / IAU t&F

A l'emplacement de la confluence, aucun aménagement n'est présent : il s'agit d'un espace enherbé, limite entre le parking des clubs d'aviron et de tir à l'arc et le square Raymond Bézard.

Recommandations

Dans un contexte assez urbanisé, il conviendrait de valoriser les sites dits plus naturels afin d'offrir aux habitants des espaces de repos et de promenade, comme le préconise le SDRIF. Dans ce contexte, **les abords du cours d'eau devraient être réaménagés** afin d'en faire un espace public que les habitants se réapproprient.

Tout d'abord, **il serait intéressant de mieux aménager cette confluence** où plusieurs activités de loisirs existent déjà. Découvrir le cours d'eau permettrait de renforcer l'aspect naturel du site et d'ajouter un attrait au square Raymond Bézard. Plus en amont, **au niveau du boulevard de la Montcient, il serait intéressant de dégager les bords du cours d'eau** et de mettre en place un ensemble d'aménagements. D'une part, le long du club de tir à l'arc, faire un chemin enherbé et installer quelques bancs permettraient aux adhérents de profiter de la proximité du club avec le cours d'eau. D'autre part, du côté du boulevard de la Montcient, inverser le côté de stationnement permettrait de mettre la route directement en relation avec le cours d'eau et ainsi d'ouvrir

cet espace actuellement fermé. Quelques aménagements sont nécessaires : débroussailler, enlever le grillage, gérer la végétation présente... Cela permettrait de mettre en avant ce cours d'eau.

Par ailleurs, au niveau du parking et du pont, les personnes empruntant actuellement la D190 n'ont pas la sensation de passer sur un pont et de traverser un cours d'eau. Pour cela il faudrait d'une part réouvrir le cours d'eau, ce qui permettrait de le mettre en valeur et de renforcer le pont. D'autre part, il faudrait **transformer le parking en espace public tourné vers le ruisseau** en le végétalisant mais également en mettant en place un panneau signalétique culturel rappelant la présence de l'ancien Moulin de La Chaussée.

Enfin il serait pertinent **de dégager la confluence et d'ouvrir l'espace en amont** du pont afin de créer un sentier qui permettrait aux personnes habitant de derrière l'aqueduc de se rendre à pied vers le fleuve et vers l'ensemble des équipements qui y sont présents.

3.2. Une complémentarité entre Meulan et les Mureaux

De nombreux équipements et espaces de loisirs sont présents sur les deux communes :

- le club de tir à l'arc et le club d'aviron sur les rives de Meulan



29. Club d'aviron situé à Meulan

- la piscine et les tennis sur l'Île Belle (cf carte 30, p. 166, n° 4 et 5)
- les parcs des Marronniers et de l'Oseraie situés aux Mureaux (cf carte 30, p. 166, n° 7 et 8) : les parcs sont de véritables "respirations" dans le tissu urbain. Ces espaces offrent détente, vue

et calme et proposent aux parcelles qui les bordent une qualité paysagère⁽⁵⁾.

- les squares Raymond Bézard, Kilsyth et Taufkirchen situés à Meulan (cf carte 30, p. 166, n° 9, 10 et 11)

(5) PLU des Mureaux approuvé en 2005



30. Square Taufkirchen situé à Meulan



A.L. Chantepepe / IAU tdf

31. Club de voile des Mureaux



A. Barbon / IAU tdf

32. Compétition de voile aux Mureaux

- le club de voile sur les rives des Mureaux
- un site de plaisance (accostage



Collection port cal ère

33. Voiliers sur la Seine

touristique) situé à Meulan

- de nombreux restaurant dont un en bord de Seine à Meulan.

Ces équipements situés de part et d'autre de la Seine diffèrent les uns des autres et sont complémentaires. L'île s'avère être un lien fédérateur entre les deux villes : plus que simplement relier les deux villes physiquement, elle les unit par les loisirs.

Recommandations

Anciennement reliées notamment pour leurs liens administratifs (Meulan étant le chef lieu de canton), les communes de Meulan et les Mureaux sont aujourd'hui beaucoup plus séparées. Les équipements sportifs qu'elles

proposent pourraient servir à recréer des liens entre les deux communes. Dans ce contexte, l'île Belle est un lien fédérateur qu'il convient de renforcer en y facilitant l'accès de part et d'autre. Créer sur cette île un chemin de randonnée sur les bords de Seine permettrait d'une part d'offrir aux promeneurs un lieu de promenade où les points de vue sur les berges de Seine et les coteaux du Vexin sont remarquables, et d'autre part de leur offrir un itinéraire complet allant des Mureaux à Mézy-sur-Seine via Meulan et passant par des sites d'intérêt tels que l'ancienne écluse des Mureaux ou l'ancien port aux foins de Mézy-sur-Seine.



C. Solet / IAU tdf

34. Vue sur Port aux Foins depuis l'île Belle

3.3. Des sites qui racontent l'histoire

L'USINE CACAO BARRY

En 1842, Charles Barry a créé à Hardricourt une usine de chocolat, Cacao Barry (cf carte 30, p. 166, n° 14). Dans les années 30, suite à la destruction d'une ancienne distillerie située au nord de la D190, l'usine Cacao Barry s'est agrandie par la construction d'un bâtiment en briques remarquable, dans lequel se trouvait un laboratoire de recherche. Aujourd'hui cette partie de l'usine a été reconvertie en logement mais le caractère du site a été préservé, permettant de maintenir ce témoin de l'activité passée de l'usine ((cf carte 30, p. 166, n° 12).

On peut noter sur cette carte postale (photo 36) du début du 20^e siècle l'actuelle D190, alors soulignée par un alignement d'arbres majestueux et le long duquel se trouvaient déjà quelques villégiatures.

En 1999, l'entreprise a aménagé une école du chocolat sur son site près des bords de Seine. Cette école a été créée dans une ancienne villégiature ; un bâtiment sur pilotis y a été annexé (cf carte 30, p. 166, n° 13). Aujourd'hui encore, l'odeur du chocolat y est parfois présente et ajoute à la découverte des lieux un attrait supplémentaire.



36. Ancienne distillerie

Collection particulière



37. Détails des anciens locaux Cacao Barry réhabilités en logements

Collection particulière



35. Anciens locaux Cacao Barry reconvertis en logements

A. Baraton / IAU tcf



38. Ancienne villégiature reconverte en école du chocolat

A. Baraton / IAU tcf

L'ÎLE DU FORT

L'île du fort, aujourd'hui occupée par des logements et le centre hospitalier intercommunal de Meulan - Les Mureaux, doit son nom aux enceintes fortifiées bâties dès le Moyen Âge et renforcées par Du Guesclin, pour défendre la ville de Meulan contre les Anglais, et à l'époque d'Henri IV. Cette île est reliée à la rive droite (côté Meulan) par le pont aux Perches, datant du 12^e siècle, protégé au titre des monuments historiques et franchissant le bras de Meulan. La deuxième partie de ce pont, reliant l'île aux Mureaux, a été détruite pendant la 2nd guerre mondiale.

Depuis l'île, la vue sur la Seine est remarquable de part la situation en hauteur dans laquelle l'observateur se trouve.



39. Ancien pont reliant le fort aux Mureaux

Collecté ans par au fête



40. Ancien pont reliant Meulan à l'île du fort

A. Bardon / IAD rbf

Recommandations

Le centre bourg de Meulan, riche en histoire, mérite une politique de mise en valeur et de préservation, qui pourrait également concerner les éléments remarquables plus éloignés du centre. Dans ce cadre, les communes pourraient mettre en place un itinéraire historique reliant les principaux sites remarquables (école du chocolat, les abords de la Montcient...), où des panneaux permettraient d'expliquer aux usagers l'histoire des lieux et de leur présenter les différents équipements sportifs.

Par ailleurs, l'emplacement de l'ancien pont détruit n'est aujourd'hui pas mis en valeur. Il serait intéressant dans un contexte de valorisation du patrimoine et de l'histoire des communes de matérialiser cet emplacement. Un panneau signalétique permettrait également d'amener une note explicative aux personnes se promenant sur le site. De même, aux Mureaux au quartier de la Sangle, un aménagement pourrait souligner l'emplacement de cet ancien pont, que ce soit un espace vert ou une place.

De plus, les restes de fortification présents à la pointe ouest de l'île pourraient faire l'objet d'une valorisation, notamment par un éclairage nocturne temporel.

Conclusion

Bien qu'historiquement différentes, Meulan et Les Mureaux se retrouvent aujourd'hui dans une problématique commune : leur rapport au fleuve. Les équipements et lieux d'intérêt historique et géographique présents de part et d'autre des berges et sur l'Île Belle offrent l'opportunité à ces deux villes de se tourner davantage vers la Seine et l'une vers l'autre en jouant sur leur complémentarité.

Pour ce faire, il paraît indispensable d'améliorer les liens entre les différents sites à valoriser (Montcient retrouvée, site de tir à l'arc, école de canoë, anciens bâtiments industriels en reconversion...) par des sentiers piétons mais aussi par des outils de communication et une signalétique adaptée. Les communes pourraient développer une promenade "historique et géographique" de découverte du paysage et utiliser l'ancienne papeterie comme site d'exposition et de valorisation du fleuve.

Par ailleurs, les rapports ville/fleuve concernent aussi les communes de Juziers, Mézy-sur-Seine, Hardricourt et Vaux-sur-Seine, qui se rejoignent le long de la D190. Un véritable défi d'ouverture sur le fleuve, comme le préconise le SDRIF, s'impose pour cette route de fond de vallée au trafic dense et à l'urbanisation continue.

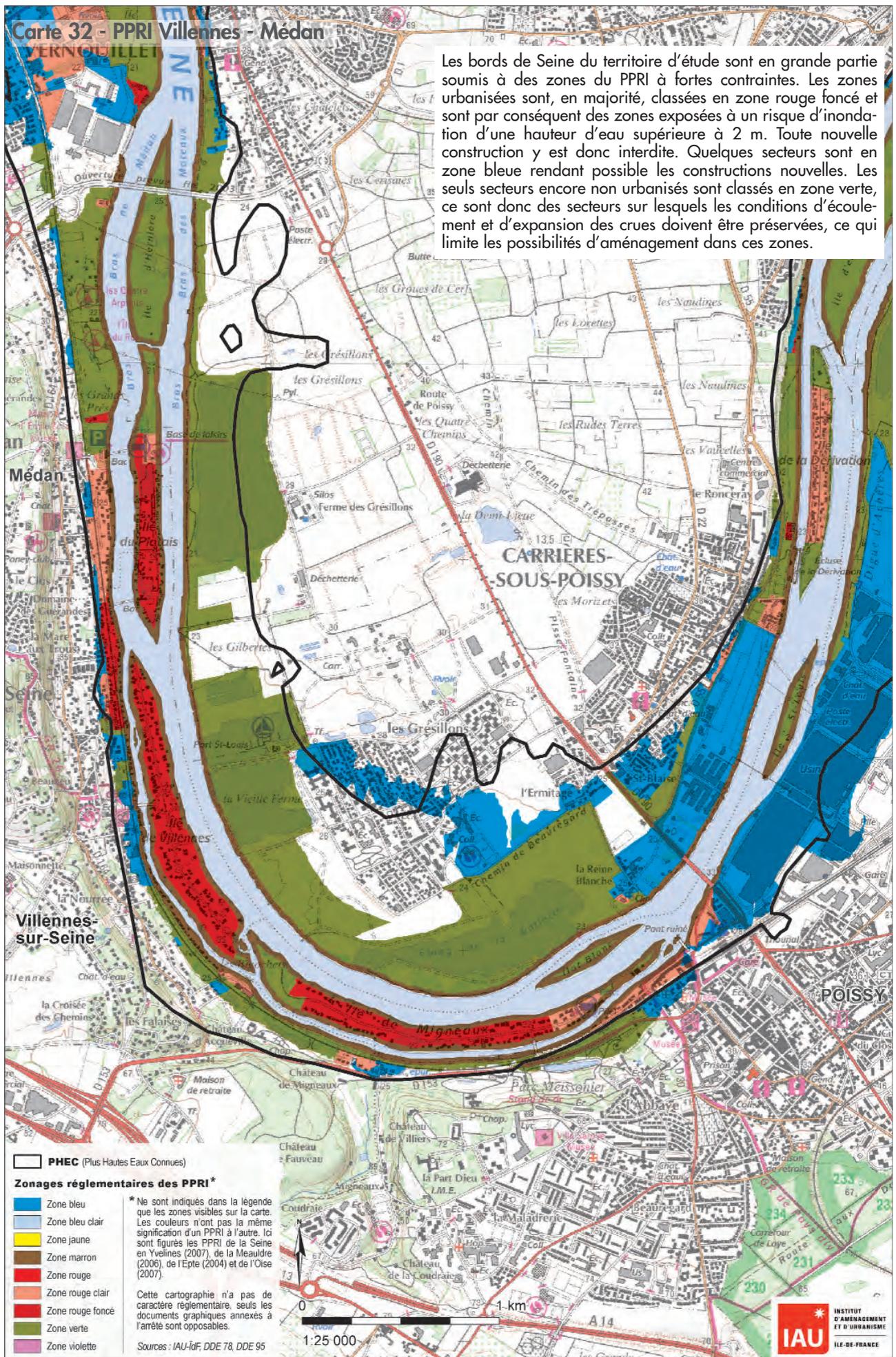
Enfin, détourner une partie du trafic du pont Rhin et Danube, reliant actuellement Meulan aux Mureaux, plus en amont ou en aval, permettrait de le réaménager en «pont urbain». Ainsi, les problèmes de circulation au croisement entre la D190 et D14 seraient minimisés. Les circulations douces pourront alors être privilégiées. Un renforcement de la liaison entre les chemins de halage existants et proposés résulterait de cet aménagement, créant un itinéraire balisé agréable pour les citoyens et touristes attirés par le fleuve et les activités qu'il rassemble. De cette manière, Meulan et les Mureaux deviendraient un même pôle urbain avec une dynamique commune.

IV.B. LA RIVE GAUCHE DE LA SEINE, DU PONT DE POISSY AU PORT DE TRIEL-SUR-SEINE



Carte 32 - PPRI Villennes - Médan

Les bords de Seine du territoire d'étude sont en grande partie soumis à des zones du PPRI à fortes contraintes. Les zones urbanisées sont, en majorité, classées en zone rouge foncé et sont par conséquent des zones exposées à un risque d'inondation d'une hauteur d'eau supérieure à 2 m. Toute nouvelle construction y est donc interdite. Quelques secteurs sont en zone bleue rendant possible les constructions nouvelles. Les seuls secteurs encore non urbanisés sont classés en zone verte, ce sont donc des secteurs sur lesquels les conditions d'écoulement et d'expansion des crues doivent être préservées, ce qui limite les possibilités d'aménagement dans ces zones.



☐ PHEC (Plus Hautes Eaux Connues)

Zonages réglementaires des PPRI*

- Zone bleu
- Zone bleu clair
- Zone jaune
- Zone marron
- Zone rouge
- Zone rouge clair
- Zone rouge foncé
- Zone verte
- Zone violette

* Ne sont indiqués dans la légende que les zones visibles sur la carte. Les couleurs n'ont pas la même signification d'un PPRI à l'autre. Ici sont figurés les PPRI de la Seine en Villennes (2007), de la Meauldre (2006), de l'Eppe (2004) et de l'Oise (2007).

Cette cartographie n'a pas de caractère réglementaire, seuls les documents graphiques annexés à l'arrêté sont opposables.

Sources : IAU-IdF, DDE 78, DDE 95

0 1 km
1:25 000

Introduction

Situation géographique

Le périmètre étudié se situe à environ 30 kilomètres à l'ouest de Paris, entre les ponts de Poissy et Triel-sur-Seine. Ce territoire s'étend sur la rive gauche de la Seine et comprend le coteau de la rive gauche, les berges de la Seine, les petits bras et les îles.

Les communes concernées par ce périmètre sont sur la Rive Gauche ; il s'agit de Poissy, Villennes-sur-Seine, Médan, Triel-sur-Seine, y compris : l'île de Migneaux (Poissy), l'île de Villennes (Villennes-sur-Seine), l'île du Platais (Villennes-sur-Seine, Médan, Triel-sur-Seine) et l'île d'Hermière (Triel-sur-Seine).

Rappel sur les indications du SDRIF quant aux enjeux du site⁽¹⁾

Carte de destination générale⁽²⁾ :

- INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT :
 - Tracé de principe pour une autoroute (A104), projet très controversé
 - Présence d'un projet de liaison RER rive gauche.
- *Vocation Naturelle* :
 - Tracé signalant une continuité agricole et une liaison verte à créer/ renforcer en rive droite.

Carte thématique, Ouvrir le fleuve sur la ville et composer avec les territoires naturels et bâtis⁽³⁾ :

- VALORISER LES VOCATIONS DU FRONT DE FLEUVE :
 - A dominante naturelle : favoriser des aménagements adaptés au milieu naturel en associant renaturation de berges, l'intégration des zones d'expansion des crues, la préservation du paysage (p164),
 - Structurer les activités associées à la voie d'eau et encourager les projets permettant une meilleure intégration et une multiplicité des usages (p165).
- UTILISER LES BERGES ET LES RIVES COMME SUPPORT PRIVILÉGIÉ D'ITINÉRAIRES DE PROMENADES DANS LE BUT D'ASSURER LA CONTINUITÉ DES ITINÉRAIRES, SUPPRIMER LES COUPURES, AMÉNAGER LES ACCÈS, RELIER LES ITINÉRAIRES À L'ESPACE PUBLIC (p. 164) CE QUI IMPLIQUE DE :
 - Définir les modes d'accessibilité et d'occu-

pation des berges (p.165),

- Envisager la ré-appropriation des berges en tant qu'espace public régional majeur,
- Traiter les coupures entre la ville et le fleuve et ses berges pour en faciliter l'accès,
- Confirmer le corridor fluvial comme axe privilégié pour assurer la continuité des itinéraires des "vélos routes" et "voies vertes".

PRÉSENTATION DU SITE

Il s'agit d'un secteur tout à fait original de part la présence des îles et des bras morts qui créent, sur la rive gauche, un ensemble particulier qui rappelle l'ambiance d'une rivière.

Histoire et patrimoine

Les urbanisations de Villennes et de Médan sont assez similaires mais présentent quelques variantes. Longtemps Villennes a été plus connue que Médan et plus importante. Ainsi, après guerre (référence Guide Bleu 1948), Médan comptait 417 habitants et Villennes trois fois plus (1 276).

Les deux villages se sont développés de manière différente. Médan, autour de son château, accroché à son coteau, est un village implanté sur un site en hauteur n'ayant à l'origine que très peu de rapport avec les berges de la Seine. Au contraire, Villennes doit sa renommée à sa situation en bord de Seine. Si les maisons les plus anciennes semblent avoir joué du léger méplat qui prend juste après la partie basse, dès l'arrivée du chemin de fer⁽⁴⁾, les constructions s'établissent à proximité du fleuve. Médan est encore sauvage, quand Villennes connaît déjà un attrait touristique certain, plusieurs auberges et guinguettes s'y installent dès la fin 19^e siècle.

(1) Extraits du rapport SDRIF - Projet adopté par délibération du Conseil Régional le 25 septembre 2008

(2) cf carte générale du SDRIF, cf carte 1, Introduction générale

(3) cf carte thématique du SDRIF (p. 164 du rapport), cf IV Introduction, p. 160

(4) Premier train passant à Villennes en 1843 et premier train s'arrêtant à Villennes en mars 1844. La halte devient la gare actuelle en 1907.

L'île de Villennes a trouvé sa vocation résidentielle à partir du 20^e siècle. Jusqu'alors elle était agricole et les vaches paissaient sur ses 25 hectares. En 1908 une "cité-jardin" s'y installe. Les modes d'habitat changent. A l'origine il s'agit essentiellement de résidences secondaires, vastes villégiatures où des parisiens, en principe des actifs du monde des affaires ou de la politique viennent en fin de semaine ou aux beaux jours. En plus de leur vaste maison, ils profitent des activités nautiques avec le très actif Yacht Club de Villennes, très couru durant l'entre deux guerres. Après la seconde guerre mondiale et surtout depuis les années 60/70, les résidences sont devenues principales. **Les habitants sont regroupés en un syndicat qui gère l'ensemble de l'île, voirie comprise comme une copropriété.**

Face à l'île, l'urbanisation s'est faite de plus en plus dense, selon un mode linéaire le long des berges. **Les communes de Médan et de Villennes ne forment plus qu'un long ruban de villas et villégiatures de natures diverses,** puisque l'architecture la plus recherchée côtoie des éléments plus humbles.

La zone étant inondable et régulièrement inondée, **les habitants ont adapté le mode de construction à ces contraintes et les maisons sont habituellement construites en rez-de-chaussée surélevé** (photo ci-dessous).

CONTEXTE

Ce cas d'étude nous donne à voir des paysages typiques de la vallée de la Seine Aval avec, sur la rive gauche, un coteau abrupt à proximité du fleuve qui culmine à environ 125 mètres au niveau de la commune de Villennes, tandis que la Seine se trouve en moyenne à 16 mètres et les berges entre 17 et 21 mètres .

La rive droite est composée d'une grande plaine alluviale accueillant des terrains agricoles, des carrières en activité ainsi que d'anciens sites de gravières, aujourd'hui réhabilités par inondation.

Sur la Seine, se trouvent plusieurs îles à la typologie variée, ainsi que des bras morts qui offrent la possibilité de développer de nombreuses activités liées à l'eau, à l'abri des dangers liés à l'importante circulation fluviale des bras actifs.

Villennes-sur-Seine et Médan présentent aujourd'hui une urbanisation à flanc de coteau qui descend jusqu'aux rives et se prolonge sur les îles. Ces villages à l'urbanisation continue se trouvent donc enserrés dans une bande étroite entre coteau et rive, longée par la ligne de chemin de fer (Paris-Rouen-Le Havre).

Ce périmètre est également caractérisé par un habitat récent construit en relation directe avec le fleuve. Le bâti riverain tire parti de cette configuration avec des vues tournées vers l'eau, tout en tenant compte des risques liés aux inondations, par la surélévation des constructions.

Cette situation offre ainsi une réelle opportunité aux habitants de vivre en relation avec le fleuve, opportunité fortement exploitée sur les îles habitées, dont le bâti témoigne de modes de vie différents.



1. Maisons de la première moitié du 20^e siècle à Médan



2. Construction sur pilotis sur l'île de Villennes

Cependant, l'accès au fleuve n'est pas évident dans ce périmètre. En effet, même si la voie de chemin de fer offre une vue intéressante sur les paysages et le patrimoine bâti du bord de Seine, en longeant le fleuve depuis Poissy jusqu'à Médan, elle **représente aussi une coupure entre la ville et le fleuve.**

Par ailleurs, **certaines portions des berges ne sont pas accessibles au public du fait de la privatisation des parcelles riveraines**, et cela tant sur les berges que sur les îles.

A l'échelle métropolitaine, la région a connu un développement important dès la première moitié du 20^e siècle, avec l'arrivée du chemin de fer. De nombreux parisiens découvrent ainsi la campagne, les sports nautiques et les guinguettes. **Cette vocation de loisirs attribuée notamment aux petits bras de la Seine perdue encore aujourd'hui** avec la pêche mais aussi avec la présence de clubs d'avions, de bateaux de plaisance ainsi que de nombreuses activités nautiques plus récentes comme le jet-ski et le ski-nautique.

Par ailleurs, au cours des 19^e et 20^e siècles, **de nombreux peintres et écrivains se sont inspirés des paysages et de la lumière propres à la vallée de la Seine** ; Claude Monet vécut à Poissy, sur les rives du petit bras de Migneaux, où l'on peut encore voir sa maison⁽⁵⁾, Emile Zola fit d'abord construire un chalet sur l'île du Platais à Médan, où il reçut Paul Cézanne - qui y a peint notamment *le Château de Médan*⁽⁶⁾ - pour ensuite s'installer sur la rive gauche. On peut aujourd'hui visiter le château-maison de Maurice Maeterlinck, la maison d'Emile Zola, ainsi que le Musée Dreyfus, à Médan⁽⁷⁾.

Cette section de fleuve peut donc s'inscrire comme **une étape touristique vers Giverny** (lieu touristique majeur attirant un grand nombre de touristes étrangers, venus visiter Paris).

A l'échelle locale, outre les activités de loisirs, **le fleuve offre une possibilité de transport en commun fluvial**, qui désengorgerait la circulation automobile.

Il faut également noter que la ville de Poissy ne dispose que de peu de berges accessibles au public (dû essentiellement à l'emprise des usines Peugeot, en amont) ; ce périmètre présente donc un intérêt tout



3. Maison d'Emile Zola à Médan

particulier pour les pisciacais et les habitants voisins, afin de **préserver une relation au fleuve et à son cadre naturel.**

Problématique

L'enjeu de ce site est de répondre à la question suivante : **compte-tenu de la privatisation de la rive gauche et des îles, quels sites peuvent encore permettre un accès public au fleuve, notamment sur les bras morts et pour quels usages ?**

L'enjeu de ce périmètre s'oriente donc vers **une promenade longeant les bras-morts et les îles, échelonnée de sites patrimoniaux et de paysages fluviaux ; deux sites-étapes ouverts plus largement au public et deux sites plus intimes sont proposés ici, pour permettre de préserver la relation des villes au fleuve, mise en danger par la privatisation des berges.**

(5) Inscription sur la plaque commémorative présente sur la façade de sa maison : «Je ne veux que peindre la beauté de l'air !» Ici, vécut le peintre Claude Monet de Décembre 1881 à Avril 1883. Hommage de la ville de Poissy.

(6) *Le Château de Médan*, huile sur toile, 1879-1881, Art Gallery and Museum de Glasgow.

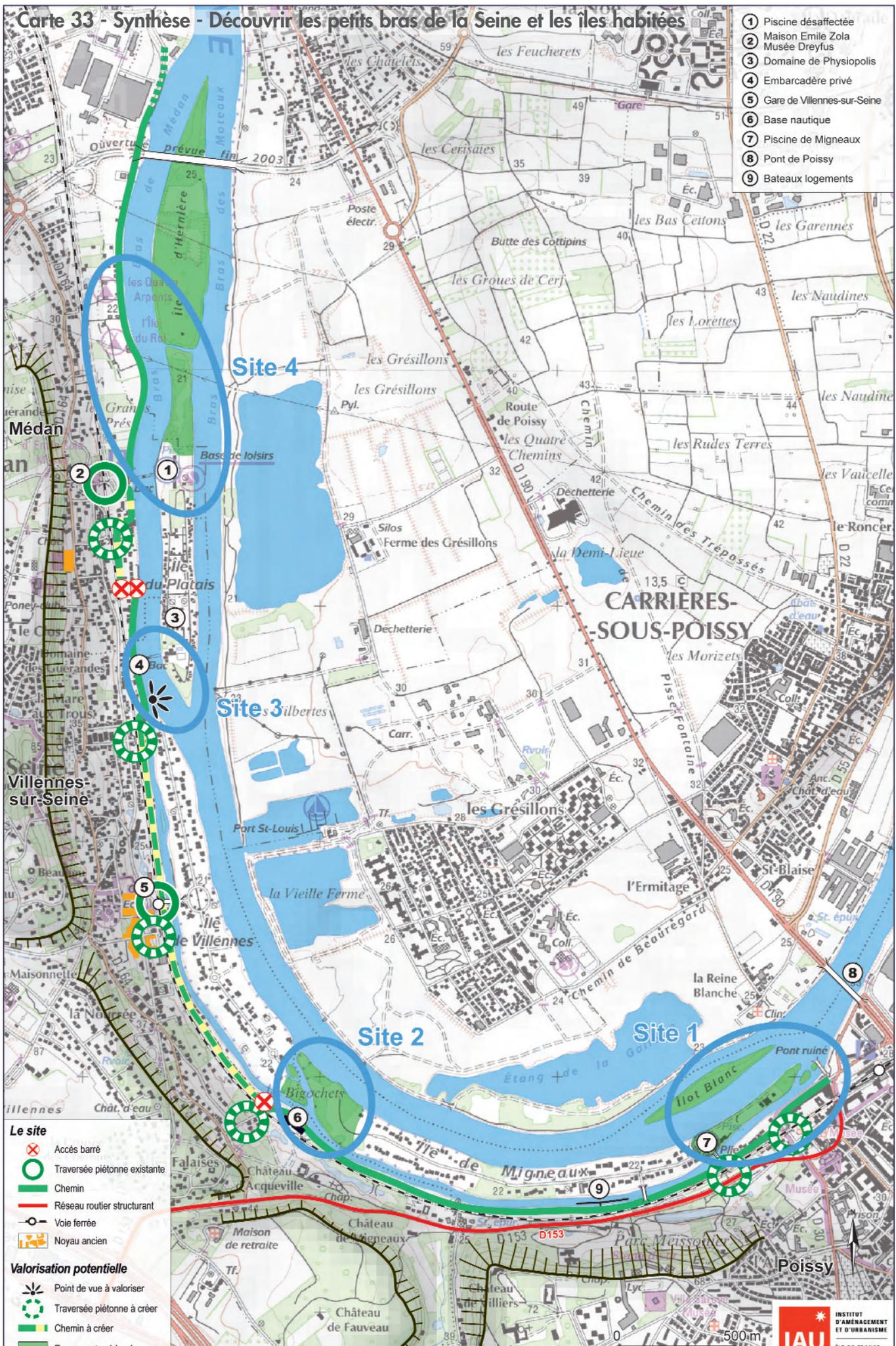
Inscrit au titre des monuments historiques, ce château a été la demeure du mécène de Pierre de Ronsard et fréquenté par les poètes de la Pléiade.

Aujourd'hui, la demeure privée est habitée et la visite permet d'évoquer l'histoire locale et nationale ainsi que la littérature, au travers de personnages comme Ronsard ou Cézanne.

(7) La ville de Médan fait également partie du circuit touristique de la Route historique des maisons d'écrivains, en Ile-de-France.

Carte 33 - Synthèse - Découvrir les petits bras de la Seine et les îles habitées

- 1 Piscine désaffectée
- 2 Maison Emile Zola Musée Dreyfus
- 3 Domaine de Physiopolis
- 4 Embarcadère privé
- 5 Gare de Villennes-sur-Seine
- 6 Base nautique
- 7 Piscine de Migneaux
- 8 Pont de Poissy
- 9 Bateaux logements



Le site

- Accès barré
- Traversée piétonne existante
- Chemin
- Réseau routier structurant
- Voie ferrée
- Noyau ancien

Valorisation potentielle

- Point de vue à valoriser
- Traversée piétonne à créer
- Chemin à créer

Site 1 - Les berges de Poissy et l'extrémité amont de l'île de Migneaux (cf carte 33, p. 188)



4. Le vieux pont de Poissy, vu depuis le nouveau pont

LES BERGES DE POISSY

Les bords de Seine à Poissy regorgent de clins d'œil au patrimoine ancien et plus récent.

À défaut d'avoir conservé le patrimoine de son ancienne ville aux origines médiévales et détruite au cours des années 70, Poissy a su préserver une partie de son front de Seine. Il forme de nos jours une part non négligeable de son patrimoine bâti⁽⁸⁾.

Ce site 1 s'étend du vieux pont, à l'entrée de l'île de Migneaux, via l'avenue Emile Zola. Il est remarquable par son organisation autour d'un vaste mail (Cour du 14 juillet) parallèle au fleuve, planté de 3 rangées d'arbres et se finissant par une ouverture sur le fleuve correspondant à un ancien embarcadère.



5. Cours du 14 juillet

Quant au front construit, situé donc en retrait du mail et séparé de lui par une chaussée ouverte à la circulation, il est significatif de l'architecture de la fin du 19^e, début 20^e siècle. S'y trouvent plusieurs édifices intéressants soit par leur style (anglo-normand, par exemple), soit par leur structure. Enfin l'avenue Emile Zola située dans le prolongement du cours du 14 juillet,

(8) Ce patrimoine est aussi composé de plusieurs monuments historiques aussi divers que la collégiale Saint-Louis ou la Villa Savoye de Le Corbusier, récemment restaurée.

ouverte par la très belle maison d'angle de l'architecte Th. Bourgeois, créateur de nombreuses villégiatures sur toute la vallée de la Seine de Poissy à Triel via Médan, offre plusieurs exemples de villas ou pavillons intéressants. Cette voie est bâtie des deux côtés, une partie des maisons ouvrant donc directement sur la Seine.

Ce secteur qui a fait les beaux jours du tourisme au début du 20^e siècle, et qui fut remarqué par les peintres - au point que la maison habitée, durant près de trois ans (1881-1883), par Claude Monet y existe toujours et est signalée - reste un lieu attractif. Quatre restaurants y exercent encore une activité, trois directement en bord de Seine et qui se rattachent à la mode des anciennes guinguettes (l'Esturgeon à l'entrée du mail, le Bon Vivant dans la rue Emile Zola et le Boucanier, bateau restaurant, sur le petit bras de Migneaux). Le quatrième est plus moderne.

À noter que derrière le front de Seine, deux



6. Villégiature à l'angle de la rue Emile Zola, Poissy par l'architecte Th Bourgeois

ou trois anciennes rues subsistent de ce qui fut l'ancien Poissy. Avec le pont détruit en 1942, mais dont les arches sont encore impressionnantes et qui est relativement bien mis en valeur par une promenade sur berge, **ce quartier qui est un trait d'union entre le nouveau Poissy et l'île de Migneaux, présente un incontestable intérêt, pouvant servir de support à une politique de valorisation du lien entre la ville et la Seine.** Les aménagements des berges sur le

Recommandations

- Privilégier l'accès des berges aux piétons plutôt qu'à la circulation et au stationnement,
- Valoriser le patrimoine historique et naturel.

cours du 14 juillet et la rue du port, de part et d'autre du vieux pont, permettent aux promeneurs de profiter d'un accès au fleuve, dans un cadre plus ou moins préservé. En effet, cette promenade sur

les berges gazonnées permet de découvrir les différentes morphologies des îles fluviales, depuis l'îlot Blanc, espace naturel inaccessible à l'homme qui constitue un refuge pour la faune et la flore, jusqu'à l'urbanisation privilégiée de l'île de Migneaux, en passant par de petits îlots, à côté du vieux pont, qui abritent de nombreux oiseaux.

Cependant, une large part de cet espace de bord de Seine est dédiée à la voiture (circulation et stationnement).

Depuis la gare de Poissy, le cours du 14 juillet est bordé d'emplacements de parking côté ville et d'une promenade sous un alignement d'arbres, agrémentée de quelques bancs, côté Seine.

Recommandations

L'espace réservé aux piétons devrait être mis en valeur dans le but de révéler l'exceptionnelle situation de ce site aux habitants.

A terme, la circulation automobile pourrait être déviée et/ou réduite à son strict minimum (accès riverains et livraisons) afin de transformer cet espace en place publique, directement en relation avec l'eau (possibilité de développement de nouveaux commerces, activités, événements ponctuels... en relation avec la situation - terrasses de café, Poissy-Plage, brocante, marché...).



7. Vue depuis le mail vers l'ancien pont ; à droite de l'image, le restaurant l'Esturgeon datant du début du 20^e siècle, témoin de la tradition des guinguettes et des loisirs des bords de Seine



8. Vue sur l'îlot Blanc et les berges de la Seine, depuis le nouveau pont

1 L'EXTRÉMITÉ AMONT DE L'ÎLE DE MIGNEAUX

Atouts :

- Lieu de loisirs dans un environnement naturel
- Espace privilégié pour sa relation au fleuve et ses vues qui pourrait être ouvert plus largement au public.

Recommandations

- Améliorer l'accès au public sur cette île en partie privée,
- Préserver l'environnement naturel.

L'extrémité amont de l'île de Migneaux dispose d'une piscine municipale (cf carte 33, p. 188, n° 7) qui comporte un bassin d'hiver de 25 sur 8 mètres et un bassin d'été de 50 sur 15 mètres, un toboggan, une pataugeoire, un bar, une salle de réunion, 2 terrains de volley, ainsi qu'un parc paysager.

L'accès à ce site se fait uniquement par une passerelle piétonne, perpendiculaire à la voie sur berges "avenue Emile Zola". Cette dernière est longée par la voie de chemin de fer, elle même bordée par la D153 "avenue du Bon Roi Saint-Louis" (voie d'accès importante vers le centre de Poissy).

Entre la voie de chemin de fer et la D153, un parking permet également d'accéder à la piscine Migneaux, avec un passage piéton en tunnel sous la voie de chemin de fer.

Recommandations

- Aménagement paysager pour la pointe de l'île avec chemin de promenade et dégagement de vues,
- Relier plus directement ce nouvel espace public aux berges de Poissy.

L'extrémité du cours du 14 juillet présente un espace de stationnement qui pourrait être aménagé en relation avec les caractéristiques du site et donner lieu à un accès vers l'extrémité de l'île de Migneaux, par une passerelle piétonne publique, qui permettrait d'ouvrir un accès plus important à la Seine et de favoriser les relations de la ville à son fleuve.



9. Secteur pouvant accueillir une nouvelle passerelle piétonne, vers l'île de Migneaux

A.L. Chantepe / AUL 78

Promenade entre le site 1 et le site 2 : Le petit bras de Migneaux, de Poissy à Villennes

Dans le prolongement de l'avenue Emile Zola, juste après le pont qui mène à l'île de Migneaux, le **Chemin du Bord de l'Eau** et le **Chemin des Pêcheurs**, accessibles et aménagés, longent le fleuve, offrant une vue sur le bras de Migneaux, écrin de verdure qui abrite des péniches-logements (cf carte 33, p. 188, n° 9), ainsi que sur la moitié sud de l'île et ses villégiatures. «Le chemin des Pêcheurs, ancien chemin de halage reliant Villennes à Poissy le long

des berges du bras de Seine, est devenu un merveilleux lieu de promenade. Le site a été entièrement nettoyé et aménagé de manière à ce que chacun puisse en apprécier le calme et la beauté». (source : site internet de la ville de Villennes-sur-Seine.)

Malgré la proximité de la voie de chemin de fer, ce chemin demeure un lieu important de promenade.



10. Péniche-logement sur le petit bras de Migneaux



11. Vue sur le petit bras de Migneaux et son ponton pour les péniches-logements

Site 2 : La base nautique

(cf carte 33, p. 188)

Atouts :

- Un site qui s'inscrit dans la tradition des activités nautiques,
- Géographie particulière qui fait face à un entre-deux îles,
- Morphologie des rives qui s'avancent vers le fleuve et qui oriente ses activités vers celui-ci,
- Site de mise à l'eau existant.

Ce site présente la particularité de se trouver à l'abri de l'important trafic fluvial de la Seine, entre le petit bras de Migneaux et celui de Villennes, en face du bras mort qui sépare les deux îles. **Ce paysage particulier confère à ce lieu une ambiance intime, correspondant plus au contexte d'une petite rivière qu'à celui du fleuve.**

Quelques petits cabanons sont installés sur les berges de la rive gauche juste à côté du site de mise à l'eau.

La situation offre donc un cadre idéal à l'activité en place, puisqu'on y trouve un petit port qui abrite quelques bateaux de plaisance, un loueur de jetski, une mise à l'eau, un grand hangar d'hivernage et la base nautique intercommunale d'aviron (cf carte 33, p. 188, n° 6).

Les petits bras de Migneaux et de Villennes conservent ainsi leurs activités de loisirs, traditionnelles ou modernes.

Recommandations

- Maintenir la cohérence des activités existantes,
- Améliorer l'accès au site, notamment au niveau du franchissement de la voie de chemin de fer.

L'accès actuel au site se fait par un étroit et bas tunnel sous la voie de chemin de fer. Cette dernière constitue une réelle barrière qui nuit à la relation de la ville à son fleuve. Les quelques franchissements possibles (cf carte 33, p. 188), dans la zone étudiée, sont tous souterrains, à l'exception du pont à l'extrémité de Médan et de la passerelle piétonne à la gare de Villennes.

Les rives de Villennes-sur-Seine ne sont pas accessibles. En effet, l'urbanisation, qui s'est



12. Site de mise à l'eau de la base nautique, face au bras d'eau qui sépare l'île de Migneaux de l'île de Villennes.



13. Petit bras d'eau qui sépare l'île de Migneaux de l'île de Villennes



14. Cabanon sur les berges

Promenade entre les site 2 et 3 : Les rives de Villennes



15. Maison sur l'île de Villennes

A. L. Chantepe / IAU tcf

faite dans l'étroite bande de terre entre la voie de chemin de fer et le fleuve, a rejeté la voirie permettant l'accès aux parcelles, le long de la voie de chemin de fer, tandis que chaque parcelle se prolonge jusqu'au fleuve, privatisant ainsi toute cette portion de berges.

Inconvénient : Présence d'un portail fermé menant à un chemin privé - le chemin de la Nourrée - entre la voie de chemin de fer et les constructions sur la rive. De l'autre côté de la gare de Villennes, (cf carte 33, p. 188, n° 5) la voie de desserte est également une "voie privée", fermée par un portail à l'ouest. Le seul accès au fleuve se trouve au niveau de la gare de Villennes.



16. Vue depuis le pont de Villennes

Wikipédia / Spédonno

Après le passage à niveau, la route mène au pont de l'île de Villennes. Si l'accès au pont est autorisé, l'île est quant à elle assimilable à une résidence privée et fermée au bout du pont par un grand portail. Cet accès ponctuel permet tout de même d'avoir une vue sur le petit bras de Villennes et les villégiatures cossues de l'île.

L'ÎLE DU PLATAIS



17. Gare de Villennes

A. Bardon / IAU tcf



20. Panneau à l'entrée du pont

A. Bardon / IAU tcf



18. Berges privées de Villennes

Ph. Montillet / IAU tcf



19. Portail fermant l'accès aux rives de Villennes

A. L. Chantepe / IAU tcf



21. Pont de l'île de Villennes

Ph. Montillet / IAU tcf

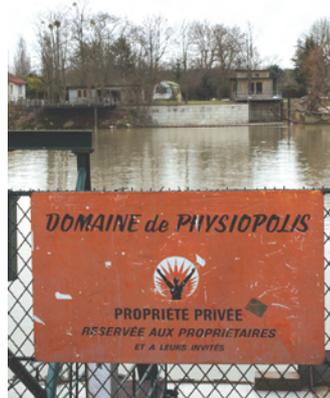
Site 3 - Embarcadère pour Physiopolis ou halte fluviale (cf carte 33, p. 188)

De l'installation de Emile Zola, qui s'y fit construire un chalet dans les années 1880, il ne reste rien puisque désormais c'est sa maison de Médan (belle maison de notable) que l'on visite. Le chalet fut le lieu de bien des discussions entre tous les membres des "soirées de Médan".

Les rêves d'une société meilleure prirent corps quelques décennies après, avec l'installation dans la partie sud de l'île, en 1928, du complexe naturiste des docteurs Durville, le *Domaine de Physiopolis*⁽⁹⁾ (cf carte 33, p. 188 n° 3). Cette île qu'ils acquirent pour la moitié de sa superficie et que l'on ne peut rejoindre que par bateau, permettait aux citadins de renouer avec les plaisirs sains de la nature et du sport au grand air, selon la philosophie naturiste de l'époque qui consistait à vivre en harmonie avec la nature, profiter de ses bienfaits naturels et entretenir son corps par la pratique du sport dans un cadre naturel. Ce mouvement s'inscrit dans le contexte de l'hygiénisme, si développé dans l'entre deux guerres. Les tentes furent remplacées par des cabanons en fibrociment rudimentaires dont quelques exemples subsistent encore à ce jour, témoins émouvants d'une époque et d'une utopie.

Description du site et usage :

- Embarcadère privé pour le Domaine de Physiopolis (cf carte 33, p. 188, n° 4)
- Parking du bac, où se trouve une ancienne pergola très abîmée.
- Abri-bac (installation pour attendre le bac, bancs sous un auvent) avec borne d'appel pour le passeur et ponton d'embarquement.
- Equipement privé, réservé aux propriétaires du Domaine de Physiopolis, puisqu'encore aujourd'hui l'île du Platais n'est accessible qu'aux membres de Physiopolis pour sa partie amont.



22. Domaine de Physiopolis



23. Cabanon en fibrociment



24. Cabanon récent sur l'île du Platais



25. Abri et borne d'appel pour le bac



26. Ancienne pergola dévorée par la végétation

(9) Première étape importante dans l'histoire du naturisme, puisque après avoir éprouvé leurs théories en région parisienne, les mêmes docteurs Durville ont installé un second complexe naturiste en Méditerranée, connu sous le nom d'Héliopolis.



27. Vue depuis l'embarcadere pour le Domaine de Physiopolis, vers Médan

A. I. Champagne / A.U. 1016



28. Embarcadere et bac pour Physiopolis, sur l'île du Platais

A. Barcen / A.U. 1016

Recommandations

- Aménagement d'un belvédère (vue sur la rive droite de la Seine, entre l'île de Villennes et l'île du Platais, vue sur la pointe de l'île de Villennes...) avec mise en place d'informations relatives à l'histoire du Domaine de Physiopolis. Cette proposition vise à la mise en valeur du patrimoine communal et la mise en place d'une communication touristique.
- Site à l'écart du trafic fluvial qui permet la création d'une halte (déjà existante, pour le bac privé) pour un système de transport en commun par navettes fluviales en Seine Aval (déjà doté d'un parking).
- Un point de vue à 360° sur le paysage du fleuve avec le coteau de Villennes, et celui de Triel-sur-Seine (au loin sur la rive droite), l'île du Platais, la rive droite, la pointe de l'île de Villennes et le début du petit bras de Villennes).

Promenade entre les sites 3 et 4 : Les rives semi-privatisées ou accessibles aux promeneurs

Au-delà de l'embarcadère, une voie de desserte "privée" longe le fleuve sur environ 500 mètres. Cette voie donne accès aux parcelles riveraines tout en offrant un chemin de promenade en bord de Seine. Comme on peut le voir sur les photos, les rives sont investies par les habitants (présence de terrasses au-dessus de l'eau).

Cependant, la voie, accessible bien que privatisée, est en impasse et aboutit sur le portail d'une résidence, ne permettant pas de rejoindre le site "touristique" de Médan.

En effet, quelques parcelles se prolongent jusqu'aux berges et sont desservies par une autre voie en impasse qui longe la voie de chemin de fer.

Recommandations

Rétablir une connexion jusqu'à "La Plage des Romanciers" afin de supprimer l'effet impasse, redoutable pour la promenade.



30. Terrasse en bord de Seine

A.L. Chantepe / IAU tdf



31. Voie en impasse

A.L. Chantepe / IAU tdf



29. Voie privatisée par les habitants en bord de Seine, à Médan

A. Bardon / IAU tdf

Site 4 - Extrémité aval de Médan : la ville et son fleuve

(cf carte 33, p. 188)



32. Vue sur la rive de Médan, depuis le bâtiment de Cabines, sur l'île du Platais

Atouts :

- Présence de la piscine du Platais, malheureusement abandonnée (cf carte 33 p. 188, n° 1)
- Coteau plus éloigné et plus bas,
- Voie de chemin de fer en retrait du fleuve,
- Proximité de la Maison d'Emile Zola et du Musée Dreyfus (attrait touristique et événement culturel) (cf carte 33 p. 188 n° 2)
- L'ancien parking de la piscine offre un espace ouvert dégagé, avec alignements d'arbres à hautes tiges, qui permettrait l'installation d'activités temporaires (type brocante, guinguette...) (photo 35). La programmation d'activités temporaires permet d'entretenir un lieu qui pourrait être laissé à l'abandon et donc de préserver une réserve d'espace libre pour la commune.



33. Vue sur les "Grands Prés"



34. Berges grillagées, barrant la vue et l'accès au fleuve



35. Alignement d'arbres, maison de Zola en arrière plan

- Plus loin, une large bande non bâtie en face de l'ancienne base de loisirs de l'île du Platais et de l'île d'Hernière (zone naturelle boisée) offre une vue sur le bâtiment des cabines datant des années 30 et les îles.

Quelques restaurants bénéficiant de la proximité au fleuve et de l'attrait touristique de la maison de Zola sont présents sur ce site, par exemple le Moulin Rouge.

Au niveau de l'ancien site d'embarquement pour la piscine de l'île du Platais, se trouve le restaurant désaffecté Les Romanciers.

L'ensemble de parcelles dites "Grands Prés" sur le territoire de la commune de Médan et en zone inondable sont des espaces ouverts plus ou moins entretenus. Plus au nord, les parcelles abritent deux campings et dépendent de la commune de Triel-sur-Seine (dont la majorité du territoire se trouve sur la rive droite). Cet espace ouvert en limite de commune présente des risques quant à son évolution.



36. Vue vers la Plage, complexe aquatique datant des années 30

Les parcelles, situées à l'extrémité du territoire de Triel et isolées de celui-ci par la Seine, sont abandonnées. De plus, les berges sont grillagées, ce qui coupe le piéton du fleuve. Pourtant, il s'agit d'un site important pour la rive gauche, puisque non bâti et ouvert sur le fleuve, avec une possibilité de promenade en bord de Seine. Ce secteur est à préserver de l'aménagement urbain, notamment de l'étalement de la zone d'activités, située en aval du nouveau pont.

LES ÎLES...

Quelques années après la fondation de la société naturiste (privée) sur la partie sud de l'île du Platais, une base de loisirs ouverte au grand public s'installa sur la moitié nord de l'île, avec la création en 1935 d'un très important complexe voué à la natation, à l'emplacement de l'ancien chalet d'Emile Zola.



37. Sur l'île du Platais, depuis «la Plage», Le toboggan se trouve exactement entre la Seine et le bassin de natation.

Vaste bassin en bordure de la Seine qui donne presque l'impression de s'y baigner, plage de sable, plongeoirs, plusieurs centaines de cabines eurent un succès⁽¹⁰⁾ qui dura jusqu'au tout début des années 2000 au moment où l'établissement ferma.

Aujourd'hui, la parcelle accueillant la piscine désaffectée est privée, mais l'installation ferait l'objet d'un projet de réhabilitation en centre de balnéothérapie, avec piscine extérieure doublé d'un complexe hôtelier de 20 chambres et d'un restaurant sur l'île, en relation avec la rive gauche qui devrait accueillir une résidence hôtelière de 250 chambres. **Si ce projet se concrétise, le site public va devenir privé et donc inaccessible au plus grand nombre.**

(10) En période de pointe, l'établissement enregistra jusqu'à 9 000 entrées par jour.

La partie aval de l'île n'est pas urbanisée. Elle se prolonge par l'île d'Hernières, dont elle n'est séparée que par un étroit chenal.

Les berges de la rive gauche et les îles du Platais et d'Hernière constituent un site privilégié qui ne doit pas être fermé au public.

Recommandations

La mise en place d'une passerelle piétonne permettrait un accès plus simple et plus rapide à l'île. Au delà de la piscine et du bâtiment des cabines, vers le nord, l'île semble avoir conservé son patrimoine naturel qui pourrait être offert aux riverains et aux touristes sous la forme d'un chemin de promenade qui donnerait à voir les deux rives de la Seine et leur contraste sur le plan paysager (d'un côté coteau de l'autre plaine).

Le caractère sauvage et naturel de cette portion d'île pourrait également donner lieu à des aménagements pour les pêcheurs.

Au delà de ces propositions d'aménagement, la question essentielle du devenir de ces terrains se pose, le site accueillant la piscine étant tout à fait exceptionnel.



38. Vue sur l'île d'Hernière, depuis le chemin longeant les berges de Médan à Triel-sur-Seine.



39. Vue sur la Seine, vers Triel-sur-Seine, depuis le haut du toboggan



40. Le bâtiment des cabines dévoré par la végétation

Conclusion

Du pont de Poissy à celui de Triel-sur-Seine, les berges de la Seine sont des espaces privilégiés par le patrimoine de front de Seine et les paysages fluviaux (îles et petits bras) qu'elles offrent. Alliant vues remarquables, équipements de loisirs, espaces champêtres et espaces de promenade, ce territoire s'avère être un espace propice pour aller flâner et se promener. C'est dans cette optique qu'il conviendrait de renforcer l'identité du lieu en reliant les différents sentiers présents afin de créer une promenade continue de Poissy à Triel-sur-Seine en passant par les quatre sites à aménager. En traversant Médan et Villennes-sur-Seine, cette promenade permettrait de renforcer la relation ville-fleuve mise en danger par la privatisation des berges, mais également de préserver la relation des habitants au cadre naturel qui les entoure.

Conclusion

Le fleuve est le lieu de tous les possibles, et l'étudier sur un territoire donné permet de prendre conscience de son grand potentiel, aujourd'hui encore souvent inexploré. Décliner les enjeux fleuve du SDRIF en Seine Aval passe avant tout par la découverte d'un territoire à valoriser pour les richesses qu'il regroupe et ses potentialités de développement.

La Seine Aval est faite de paysages magnifiques, depuis le lit du fleuve jusqu'aux plateaux, en passant par sa large plaine alluviale, ses méandres et ses coteaux parfois abrupts. Les ambiances sont variées et les points de vue nombreux. L'histoire de l'homme y est riche, entre l'implantation des villages ruraux loin du cours d'eau (implantation prudente vis à vis de la Seine), l'ère industrielle et des villégiatures, le temps des ginguettes et des loisirs nautiques, et la période actuelle marquée notamment par une urbanisation souvent désordonnée mais aussi par la redécouverte du fleuve. Son histoire oscille entre attirance et rejet. Attirance pour l'atmosphère qu'elle dégage ou l'utilité qu'elle peut avoir, par exemple en termes de déplacements, mais aussi rejet car les risques environnementaux sont bien réels et à ne pas sous estimer.

Si la Seine a été parfois malmenée, ignorée, bétonnée et utilisée à outrance (par exemple pour ses matériaux), elle est depuis plus d'un siècle aussi respectée et appréciée, par ses habitants amateurs de pêche, de baignade, par les peintres impressionnistes ou encore par les parisiens des années 30.

Les six sites étudiés ici montrent que la Seine offre de multiples visages et que ses richesses sont nombreuses mais aussi fragiles, notamment son patrimoine écologique. Le fleuve offre d'innombrables possibilités. Encore faut-il qu'elles soient ordonnées afin d'éviter les conflits entre les usages. Le développement local doit aller de pair avec les enjeux régionaux. Il convient d'allier culture et nature ; richesses écologiques et économiques.

La Seine Aval est confrontée à la reconversion industrielle et au développement de la métropole qui s'ouvre naturellement sur le grand axe de la Seine, ouverture tant sur les potentialités du bassin parisien (réseau de transport fluvial allant de l'Atlantique à Seine Nord) que sur le monde (Rouen-Le Havre). Ainsi, ce territoire est un des enjeux forts du SDRIF, et demande une approche globale.

À côté des potentialités en matière d'emploi, de transport et d'habitat, il faut tenir compte de celles en matière de « découverte », toute aussi importante dans leur dimension locale et métropolitaine. Elles sont souvent révélées dans ce travail par des circuits proposés sur les thèmes de la nature, de l'histoire, du patrimoine et des loisirs sportifs (boucle de découverte de la confluence Seine Mauldre et d'Elisabethville, découverte pédagogique de l'usine Flins, promenade urbaine à Meulan - Les Mureaux autour de l'Île Belle, sentier des îles et des petits bras à Poissy, Villennes et Médan, etc.). La Seine est également révélée ici par des sites spécifiques de tailles diverses et témoins des richesses du territoire, comme la Plage de Paris ou encore Port aux foins, anciens lieux de vie autour de l'eau. Ces sites spécifiques, mais aussi les bords de Seine de manière plus générale, méritent d'être mis en valeur par la mise en place de projets d'aménagement : par exemple, les anciennes gravières de la boucle de Chanteloup pourraient devenir un grand parc écologique.

Finalement, le fleuve offre un potentiel étonnamment diversifié, où activités économiques, habitat et loisirs pourraient se côtoyer sereinement, si des efforts sont fournis dans ce sens.

Les acteurs locaux de la Seine Aval peuvent puiser des idées dans ce travail pour parvenir à mettre en œuvre le schéma directeur. Les leviers présentés dans ce document seront d'autant plus pertinents s'ils s'insèrent dans une stratégie d'ensemble. Cette étude vise avant tout à valoriser l'admirable territoire sur lequel ils sont implantés, territoires à la géographie puissante et où le paysage a une cohérence globale.

Table des matières des cartes

Carte 1 -	SDRIF	8
Carte 2 -	Situation	11
Carte 3 -	Relief	16
Carte 4 -	Belvédères	24
Carte 5 -	Cassini (1750)	44
Carte 6 -	Carte des Chasses	45
Carte 7 -	Etat Major (1830)	46
Carte 8 -	La France (1900)	47
Carte 9 -	1956	48
Carte 10 -	Michelin (2008)	49
Carte 11 -	Sites et monuments historiques (2004)	50
Carte 12 -	Zones naturelles d'intérêt patrimoniales	53
Carte 13 -	Biodiversité et des continuités écologiques	55
Carte 14 -	Risques naturels	59
Carte 15 -	Plan de prévention des risques inondables	60
Carte 16 -	Projets	66
Carte 17 -	Carte de localisation des sites d'étude	69
Carte 18 -	PPRI de la vallée de la Mauldre	74
Carte 19 -	Enjeux écologiques de la vallée de la Mauldre	76
Carte 20 -	Synthèse - Du grand site de confluence de la Mauldre au talweg de Juziers : protéger la continuité écologique et découvrir le secteur	78
Carte 21 -	PPRI de la Boucle de Chanteloup	96
Carte 22 -	Enjeux écologiques de la Boucle de Chanteloup	98
Carte 23 -	Carte des projets	101
Carte 24 -	Synthèse - Maintenir les continuités écologiques entre fleuve, champs et forêts souvent menacés	102
Carte 25 -	PPRI du secteur Flins et usine Renault	123
Carte 26 -	Synthèse - Découvrir l'usine Flins depuis ses abords	128
Carte 27 -	PPRI du port autonome de Limay	142
Carte 28 -	Améliorer le paysage industriel du port de Limay et ses alentours	144
Carte 29 -	PPRI de Meulan - Les Mureaux	162
Carte 30 -	Synthèse - Réconcilier Meulan et les Mureaux autour de l'île Belle	166
Carte 31 -	Typologie des accès	170
Carte 32 -	PPRI Villennes - Médan	184
Carte 33 -	Synthèse - Découvrir les petits bras de la Seine et les îles habitées	188

Bibliographie

Cette bibliographie ne reprend que les ouvrages cités dans la présente étude.

- Adam F., **La boucle de Chanteloup - Reconnaissance paysagère pour la préfiguration d'un périmètre régional d'intervention foncière**, CAUE 78, juin 2004"
- Bordes-Pagès E., Pruvost-Bouvattier M. **Politiques des départements en faveur des berges du "Fleuve" en Ile-de-France**, juillet 2007
- Bories E., **Histoire du canton de Meulan** (1907), Champion H
- Brunet R., Ferras R., Théry H., **Collections dynamiques du territoire - Les mots de la géographie**, dictionnaire critique, Documentation française
- Bussière R. , **Un belvédère en Yvelines, Andrézy, Chanteloup-les-Vignes, Maurecourt**, Inventaire général du Patrimoine, Somogy, Paris, (2008)
- Duhau I., **Autour d'Orgeval de la boucle de Poissy au Pays de Cruye**, Inventaire général des richesses artistiques de la France, Drac Ile-de-France, Collection Images du patrimoine, Paris 2000, IA 42400 (PAT)
- Mallet E. IAU îdF (2009), **Suivi des plates-formes multimodales du Sdrif. La plate-forme multimodale de Limay-Porcheville (78)**
- Tihon MC, Association Passé-Présent, Verneuil-sur-Seine, **Verneuil-sur-Seine, une grande histoire**, 2 volumes (1994)
- IAU îdF, **Diagnostic territorial du Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse (2008)**, révision de la Charte, sur un périmètre élargi à 77 communes, Reflet de la Seine impressionniste, Rueil-Malmaison
- IAU îdF, **Le fleuve, élément incontournable pour un développement régional durable**, (2006)
- Agence des Espaces Verts, **Atlas des périmètres régionaux d'intervention foncière d'Ile-de-France**, situation au 30 juin 2008, (2008)
- **La Seine et son histoire en Ile-de-France**, Paris et Ile-de-France, Mémoire, Tome 45, 1994
- Cahiers de l'IAU îdF, **le fleuve, un système des territoires des acteurs**, (2004)
- Cauchetier B., Chambodut I. IAU îdf, Note rapide sur l'environnement n°438, Les continuités écologiques (2007)
- Architecte paysagiste "Urbicus", **Schéma d'Aménagement et de Développement Durable du Port de Limay-Porcheville** (2007), phase proposition, Port Autonome de Paris
- Le Port Autonome de Paris engage 3 grands projets de réhabilitation écologique de ses berges, Port Autonome de Paris, dossier de presse de novembre 2008
- Région Île-de-France, **Schéma directeur de la Région Ile-de-France** (2008), projet adopté par délibération du Conseil régional le 25 septembre 2008
- Révision du POS de Meulan, révision approuvée (2008)
- Révision du POS des Mureaux, révision approuvée (1983)
- Révision du POS d'Épône, révision approuvée (2001)
- Révision du POS de Gargenville, révision approuvée (1994)

