

Antoine  
Grumbach & Associés Mandataire  
Architecture – Urbanisme

Jean Robert Mazaud  
S'PACE Architecture & Environnement

Hélène Saudecerre  
Paysagiste DPLG

Lena Soffer  
Paysage ETC...

Marché de définition pour une étude de la  
composition urbaine et paysagère de la Seine Aval dans le cadre de  
l'Opération d'Intérêt National

# Stratégie de transformation urbaine et paysagère de Seine Aval

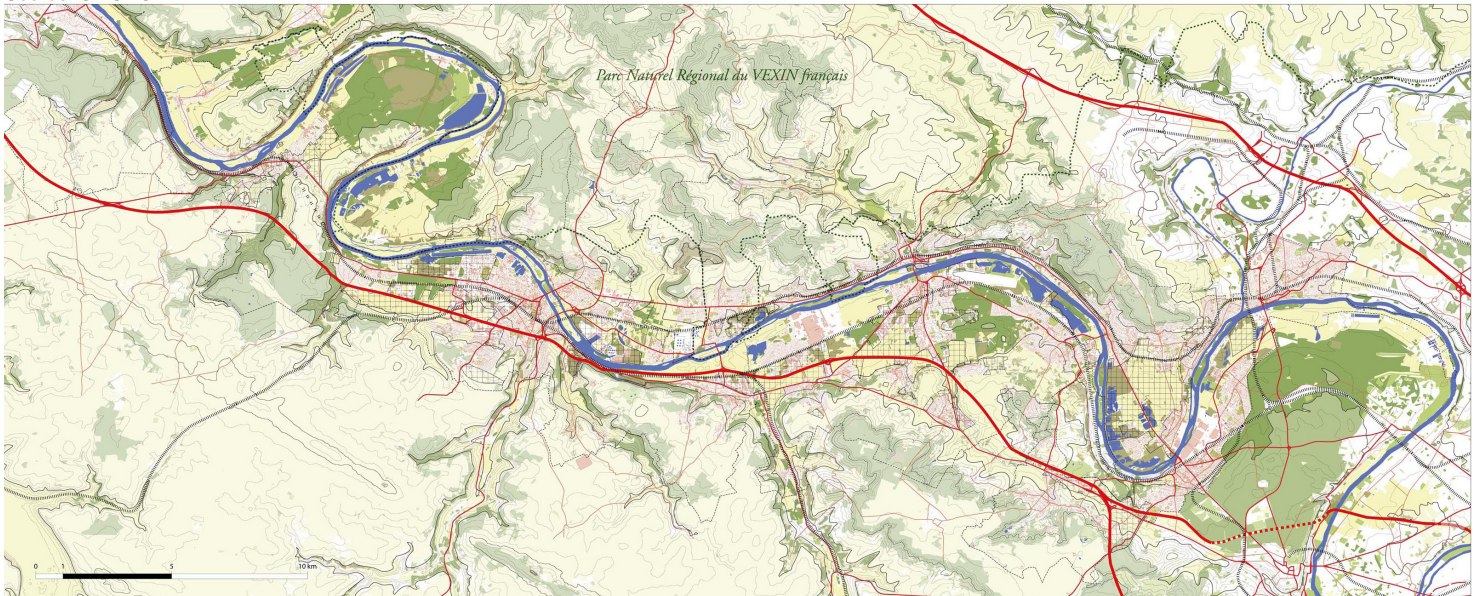
Restitution finale - avril 2009

La stratégie de transformation du territoire repose sur deux objectifs :

d'une part, constituer l'identité du territoire de Seine Aval dans son périmètre et dans celui d'une échelle plus vaste, à savoir celle de l'extension de la métropole parisienne, de Paris au Havre ; d'autre part, définir des secteurs stratégiques pouvant se décliner en des opérations à court ou moyen terme que l'on considère comme autant de points d'acupuncture permettant d'initier un processus ouvert de transformations.

L'identité du territoire est indissociable de la Seine, le grand monument de Seine Aval, et de l'ensemble du grand paysage associant la vallée avec l'ensemble des villes, des zones industrielles et maraichères et les plateaux avec leur urbanisme diffus et leur agriculture intensive. La question d'une meilleure relation entre la ville et la nature est centrale. « Il faut dessiner la campagne plutôt que la ville, pour fabriquer une nature qui permette un débat plus serein sur la densité et fasse mieux fonctionner la relation ville/nature. » Alfred Peter, Paysagiste. L'équipe ne propose pas un schéma d'aménagement alternatif mais une nouvelle façon de penser l'action publique et son rapport avec le marché, en cherchant comment les projets peuvent irriguer les territoires ordinaires.

Source IGN©AGA



# STRATEGIE DE TRANSFORMATION DU TERRITOIRE



Source IGN©AGA

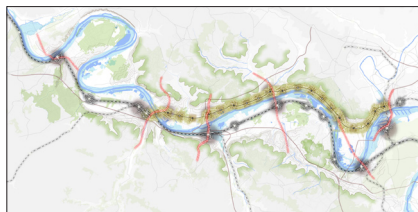
## *Seine Aval dans le projet de la métropole Paris-Rouen-Le Havre.*

L'identité de Seine Aval, à cette échelle, repose sur son histoire industrielle (Renault, EADS et Peugeot) et sur son rapport avec Paris d'une part ainsi qu'avec l'ensemble fortement paysager de la boucle de Moisson aux Andelys .

Les grands systèmes de mobilité qui desservent et irriguent le territoire de Seine Aval : la Seine, l'A13-A14 et les deux lignes ferrées qui encadrent le fleuve constituent une armature linéaire multimodale exceptionnelle. Un atout dont il faut résoudre tous les handicaps (cadencement, stationnement, accueil et services dans les gares etc).

Chacun de ces systèmes de mobilité peut faire l'objet d'un ensemble de projets visant à les développer et à les tresser ensemble pour établir une multimodalité au service de la vie quotidienne et des flux logistiques.

### *Les voies ferrées et le cadencement d'Eole prolongé.*



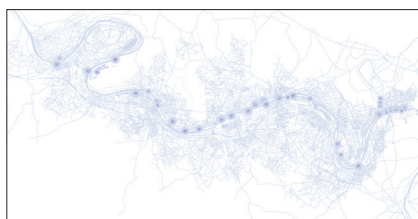
Source IGN©AGA

L'éventualité de la réalisation d'une LGV (Ligne à Grande Vitesse) de La Défense au Havre, va dégager des faisceaux indispensables pour un bon développement du trafic sur la ligne Mantes Paris par Poissy.

La Rive Droite, peut être un tram-train de Mantes à Conflans. Desservant les gares existantes et de nouveaux arrêts, elle permettra d'effacer la coupure des villes et villages avec la Seine.

La série des gares situées rive gauche offre de nombreuses opportunités de développement urbain favorisant l'intensité urbaine plus que la densité. L'accompagnement de ces stations, par des services associés à la mobilité avec des parkings intégrés à des services de la vie quotidienne peut favoriser un report modal important, s'il est aussi accompagné d'une transformation des liens Nord-Sud par la réalisation de voies bus à haut niveau de service réservées en encorbellement des ponts existants.

### *Le projet de requalification fluviale.*

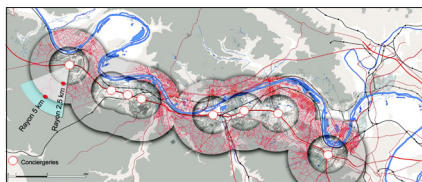


Source IGN©BLUE

D'un point de vue paysager, urbain et industriel, l'enjeu du redéploiement des activités fluviales dans le cadre de Paris-Rouen-Le Havre est de redynamiser Seine Aval sur son fleuve, caractérisé par l'alternance de coupures naturelles et emprises industrielles. Un projet portuaire avec V.N.F et le Port de Paris, accompagné d'un projet urbain et paysager avec l'établissement de l'OIN et les communes, est l'opportunité de considérer les PPRI non comme des contraintes mais comme une chance de développer une approche intégrant les zones humides à l'urbanisation.

L'arrivée du Canal Seine Nord Europe constitue une incroyable opportunité de développer un vaste port multimodal à Achères en pleine complicité avec les ports multimodaux de Gennevilliers et de Limay. L'aménagement et le déploiement des bases de loisirs existantes ou à créer de Bonnières à Achères permet d'envisager Seine Aval comme le territoire expérimental de la réconciliation entre industrie, vie quotidienne et loisirs autour du fleuve.

### *La mutation de l'autoroute.*



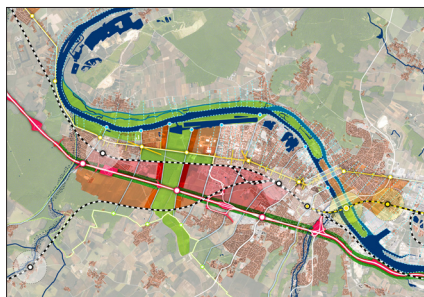
Source IGN©BLUE

Les autoroutes A13 et A14 ont cette qualité d'occulter la traversée de la banlieue Ouest jusqu'à Orgeval où la vue s'ouvre alors sur la vallée de la Seine. Les bases d'un vaste «Parkway de Paris au Havre» sont dictées par ce dispositif. Une forestation systématique, le long de ce parcours, apporterait une nouvelle forêt de 400ha. Le paysage vu de la route peut combiner fenêtres sur villes et vision lointaine sur le grand paysage.

Associé à la réflexion des opérateurs de SAPN, visant à organiser un système de transport collectif sur l'autoroute, un changement des pratiques et des intermodalités peut naître de ce projet. Les échangeurs voient leur rôle se transformer par la nécessité d'organiser le passage des véhicules privés aux autobus collectifs ; l'organisation du stationnement et de la traversée piétonne des autoroutes par des ponts, permet d'abriter des ensembles d'activités pouvant constituer de véritables « stations services de la vie quotidienne ».

# SECTEURS STRATEGIQUES

## *Rosny-sur-Seine, Mantes-la-Jolie*

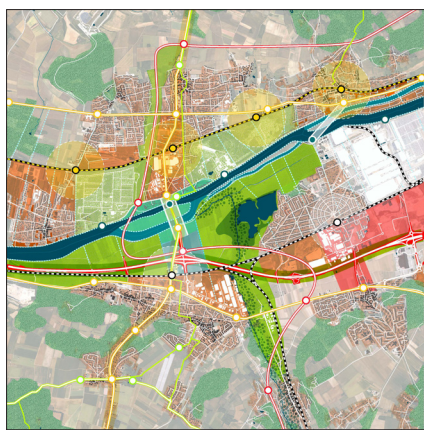


Source IGN©AGA

La mise en place d'une coupure verte entre Rosny et Mantes crée les conditions d'un retournement de ces villes sur un espace paysager situé au droit d'un nouvel échangeur. La ville nature tisse ses limites avec les paysages alentours, la rive droite fait partie du patrimoine de ces deux villes.

La mise en place d'un nouvel échangeur s'accompagne de la réalisation d'une conciergerie et d'un développement d'une zone d'activités en forme d'eco-parcs de part et d'autre de l'A13.

## *Epône-Gargenville*



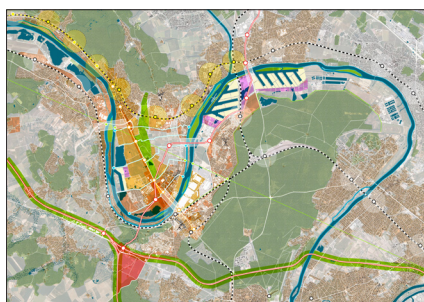
Source IGN©AGA

A Epône la proximité de la voie ferrée du fleuve et de l'autoroute confère à cette ville un rôle clef dans le tressage des mobilités. L'élargissement du pont afin de réaliser une voie en site propre pour les transports collectifs répond à la nécessité de fluidifier le trafic entre les deux rives. Par sa situation sur les coteaux, Epône constitue une des portes vers les plateaux et reçoit à ce titre une vocation touristique particulière.

Les opportunités foncières permettent d'envisager des développements urbains importants tout en mettant en valeur les bois et les zones humides d'épandage de la Mauldre.

L'urbanisation diffuse des plateaux doit contribuer à une approche affranchie du dogme de la densification pour la densification. La ville contemporaine dans son aptitude à réconcilier Ville et nature doit rechercher les compromis entre l'intensité urbaine et l'urbanisation diffuse des plateaux.

## *La Seine de Triel à Achères*



Source IGN©AGA

L'arrivée du Canal Seine Nord Europe et les perspectives de développement de Cergy Pontoise comme gare TGV d'interconnexion avec la tangentielle Ouest conduisent à revoir de nombreuses hypothèses d'aménagement pour l'Ouest de Seine Aval autour de Poissy et de Conflans. La Seine de Triel à Achères possède les capacités d'un port fluvial de rang Européen. Un grand port d'éclatement s'implanterait à Achères (environ 500ha) dans un système de collaboration avec Limay et Gennevilliers. L'arrivée de l'A104 et le branchement du nouveau port d'Achères sur la tangentielle Ouest établissent une multimodalité exceptionnelle. Le tram-train et la ligne Paris Mantes par Poissy (prolongement d'Eole) desserviront ce pôle vers l'ouest de Seine Aval. Les liaisons avec la Défense et Roissy compléteront les opportunités de centralité que le projet de Paris Rouen Le Havre a mise en place. Poissy et Conflans figurent dans ce dispositif comme des polarités évidentes. La convergence de l'A13 et de l'A14 à Orgeval crée les conditions d'un aménagement de qualité à la fois tertiaire et résidentiel. Le nouvel accès à l'A14 à Chambourcy contribue à la construction de l'identité métropolitaine de l'Est de Seine Aval, une accroche avec le Grand Paris métropolitain.