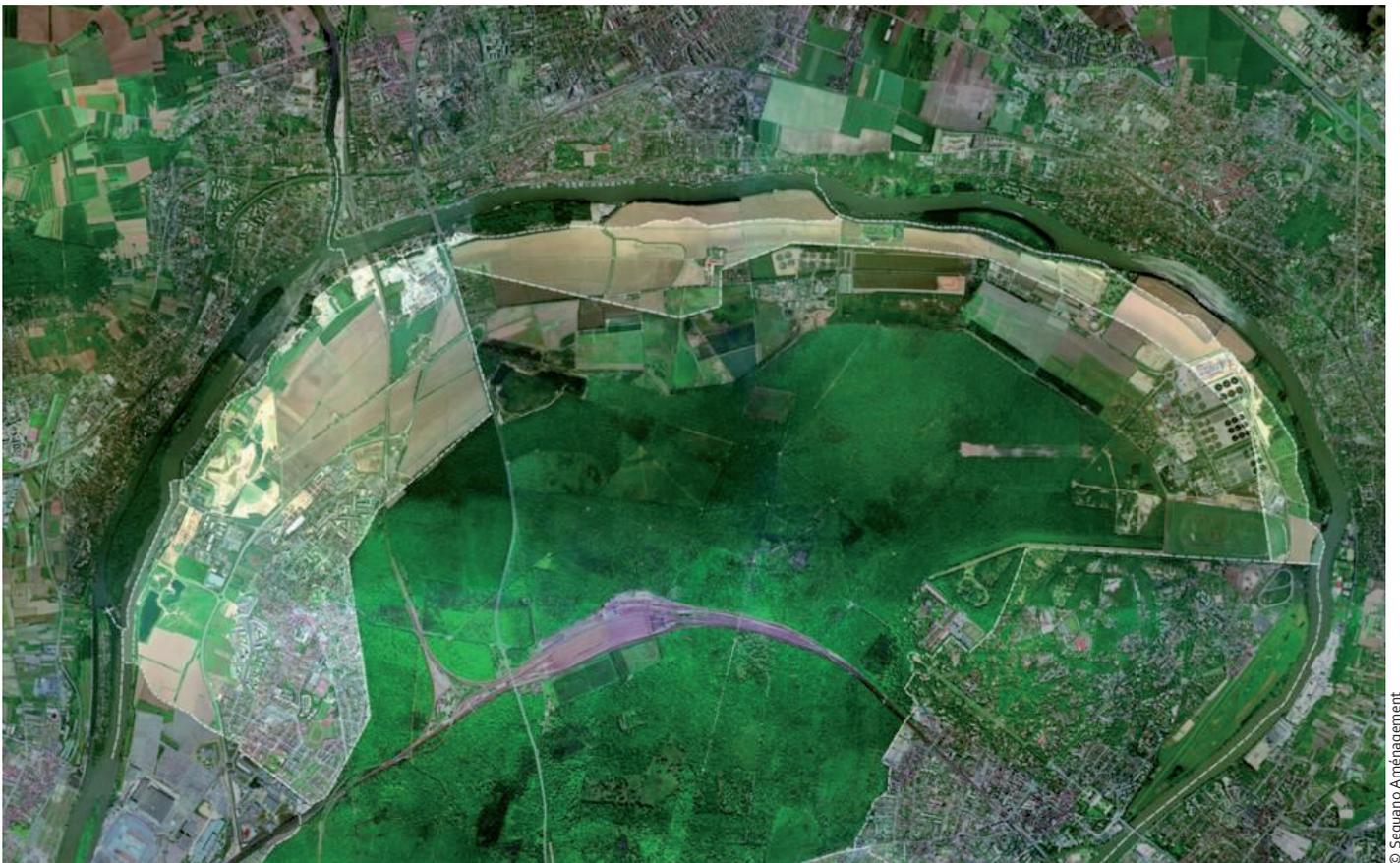


# Consultation Plaine d'Achères-Grande Arche Synthèse



Directeur de la publication : Francis Rol-Tanguy  
Directrice de la rédaction : Dominique Alba  
Étude réalisée par : Christiane Blancot, Hélène Chartier  
Sous la direction de : Christiane Blancot  
Maquette : Patrick Galas, Jennifer Poitou

# Introduction

La dynamique autour de l'Axe Seine a été initiée en 2009 lors de la consultation sur l'avenir du Grand Paris ; depuis elle ne cesse de prendre de l'ampleur.

L'axe Seine représente l'un des « couloirs » majeurs de transport de marchandises en Europe, les ports normands constituant la porte maritime naturelle vers le bassin de consommation parisien. Demain, avec la création du canal Seine-Nord Europe, Achères accueillera le nouveau port de l'Île-de-France.

Les nombreux projets en cours ou à la réflexion, dont la nouvelle plateforme multimodale d'Achères, témoignent d'une prise de conscience de la nécessité de structurer le système portuaire de l'Axe Seine et de développer les transports alternatifs à la route.

C'est dans ce contexte que la municipalité d'Achères a souhaité en 2010 consulter trois équipes d'architectes urbanistes AUC/Castro Casi-Denissof/Marniquet – pour réfléchir à l'avenir d'Achères dans la perspective de l'accueil de ce nouveau grand port fluvial, des nouveaux projets de transports en commun et d'infrastructures routières.

Ce document, produit par l'Atelier parisien d'urbanisme, propose une synthèse de ces travaux, un point d'étape des réflexions en cours sur le nouveau système de transport Paris-Rouen-Le Havre / arrivée canal Seine-Nord et la création du port d'Achères et présente, par thèmes, les travaux des équipes d'architectes urbanistes à partir de leurs documents graphiques et de leurs textes.

# Synthèse des travaux des équipes AUC, Castro Casi-Denissof et Marniquet

## CONSTAT

### Achères dans la métropole

Les trois équipes de concepteurs se sont attachées à définir la place d'Achères dans la métropole afin d'évaluer les bouleversements à venir, leur importance et leur temporalité.

La Plaine d'Achères est un territoire au centre d'une conurbation de 440 000 habitants sur lequel une nouvelle page de l'histoire s'apprête à s'écrire, une histoire d'intégration métropolitaine, pour une ville qui vivait jusqu'alors un peu cachée, et qui va devenir une ville-port fluviale, connectée à l'Europe. Mais, alors qu'Achères possède des atouts particuliers que sont une bonne desserte tant par le réseau ferré que par le réseau routier, la présence du fleuve et des réserves foncières réelles ou virtuelles, elle ne pourra rivaliser avec les grandes agglomérations que sont Saint-Germain (38 400 hab.), Poissy (36 000 hab.), Conflans-Sainte-Honorine (33 300 hab.), et Cergy-Pontoise (57 600) située dans une Communauté d'Agglomération de 185 000 habitants.

Dans ce contexte (AUC), il vaut mieux parier sur le renforcement de l'identité d'Achères et développer la ville comme territoire d'articulation entre ces pôles existants que d'essayer de rivaliser avec eux.

De plus, sont soulignés, notamment par l'équipe Castro-Denissof, les atouts du site qui tiennent à la bonne accessibilité d'Achères par la route et les transports en commun qui sera encore renforcée par les projets routiers (doublement de la RD30 et passage de l'A104) et à sa place au sein d'un territoire économiquement dynamique, et ses faiblesses dues essentiellement à son accès contraint à la Seine.

Enfin, la proximité des pôles stratégiques existants (PSA et SIAAP) et futurs que sont les projets d'un nouveau port autonome attaché à la percée du canal Seine-Nord Europe, et la création d'une série d'infrastructures routières et ferrées à la confluence de l'Oise et de la Seine confèrent à Achères une dimension stratégique au sein des boucles de la Seine, devenant un pôle intermodal d'exception dans le territoire de l'Ouest parisien, une « destination mondiale » (Marniquet).

### Achères et son paysage

Achères est inscrit dans un paysage exceptionnel, singulier, marqué par la présence d'une vaste plaine alluviale dans un méandre de la Seine, au niveau de la confluence de la Seine et de l'Oise et dominé par les collines d'Andrézy et de Chanteloup-les-Vignes.

Ces visions lointaines posent un enjeu fort d'intégration des aménagements et des constructions sur la Plaine dont dépend son changement d'image, aujourd'hui encore associée à son passé de zone d'épandage.

Toutes les équipes soulignent l'éloignement de la ville et de l'eau, évoquent le village constitué à l'abri du fleuve et progressivement éloigné des berges par différentes activités (industrielles ou agricoles) et par les infrastructures et insistent sur les dommages de la fragmentation lente et de l'urbanisation rampante de cette plaine de plus de 6 km<sup>2</sup>.

De plus, la Seine est peu visible mais la plaine laisse deviner sa présence et Achères existe aujourd'hui à travers ses horizons, cernés par le relief et l'épaisse forêt de St-Germain qui encadrent son territoire. Le paysage d'Achères est ainsi d'abord perçu de loin, depuis l'autre rive du fleuve.

Les équipes expriment le potentiel important de cette plaine et des bords du fleuve pour les loisirs et la promenade.

Sont convoqués pour exprimer ces possibilités de son développement, la beauté des paysages, la présence de grands alignements d'arbres qui forment des cadrages bucoliques (Castro), d'étangs et de zones humides. En même temps l'abandon des lieux est souligné, les routes en cul-de-sac, la difficulté à traverser le territoire, la présence de services urbains, telle la déchetterie ou les chemins impraticables.

Les équipes concluent à la nécessité de la reconquête de son rapport au fleuve, enjeu essentiel pour la ville d'Achères, sa valeur et son identité.

Enfin est évoqué le PPRI pour souligner l'importance de l'eau, de la gestion des inondations et des crues. L'opportunité de se servir de cette contrainte pour recomposer les paysages, apporter une valeur

supplémentaire à la Plaine et conforter une nouvelle relation de la ville à son fleuve est clairement exprimée par tous.

## PROPOSITIONS

### Achères, sa plaine et la Seine

Qu'elle soit un « parc humide » (AUC), « une plaine humide et un parc nature » (Castro) ou « un parc d'expérimentation » (Marniquet), la Seine représente le fil conducteur du site, son inondabilité sert d'appui à la structuration d'un paysage singulier et attractif. Rigoles et prairies inondables, réseau de canaux pour la gestion des zones dépressionnaires et de l'écoulement des crues et étangs de pêche, (AUC) canal qui prolonge des darses (Castro), mares et zones humides sont proposés pour rendre attractif le paysage de la plaine, lui donner du sens par rapport à la Seine

Pour AUC, agissant à partir de l'existant il s'agit de constituer une « Grande promenade » qui connecte Achères plage, la gare, le port, le parc, la forêt. Une berge naturelle est conservée le long du port pour préserver le paysage de la Seine et sa biodiversité « Super Achères Plage ».

Ainsi d'espace résiduel, la plaine d'Achères doit être réaménagée de manière à révéler son ampleur naturelle en donnant sa plus grande dimension au paysage par des aménagements de ces espaces naturels, en lien avec la gestion des eaux fluviales de la Seine (Castro). Le parc naturel ainsi créé retrouverait les traces d'un lit naturel de la Seine. L'enjeu est bien de retrouver le sens de la plaine inondable, de s'en servir pour créer une promenade et un parc entre la ville et le fleuve et jusqu'au futur port situé au nord, d'utiliser l'eau pour constituer le paysage, de gérer ainsi l'inondation et la dépollution du site par phytoremédiation, d'y développer des activités de recherche (Marniquet).

### Achères, infrastructures et réseaux: doublement de la RD30 et implantation de la A 104

Si le site d'Achères est bien desservi par les réseaux ferrés et routiers, les projets de doublement de la RD30, d'implantation de l'A104 et de desserte ferroviaire du nouveau port obligent à considérer les infrastructures dans la perspective d'une meilleure intégration urbaine de ces ouvrages et d'une

réduction maximale des nuisances qui s'y attachent.

Ainsi pour l'équipe AUC comme pour l'équipe Castro, la RD30 est doublée et transformée en boulevard urbain. Elle est longée par la promenade qui permet aussi de la franchir par une ou plusieurs passerelles reliant la ville à la Plaine d'Achères et aux bords de Seine.

Pour Castro, elle est dédoublée, dotée de cheminements doux, de trottoirs et de liaisons transversales lisibles depuis la ville vers la Seine. La RD 30 n'est plus une coupure mais devient alors une couture urbaine

Pour l'équipe AUC, comme pour l'équipe Castro, la A 104 qui devra traverser Achères en souterrain est dotée d'un seul échangeur au droit du nouveau port. Celui-ci très vaste pour AUC devient ainsi un ouvrage urbain, qui signale l'entrée du port et peut accueillir en son centre des équipements sportifs.

Pour l'équipe Marniquet, la RD30 devient un large espace dénommé « parkway » qui intègre l'autoroute A 104 en viaduc, la RD 30 dédoublée et de nouvelles voies dédiées au transport en commun et aux pistes cyclables. La RD 30 devient alors la colonne vertébrale verte du projet. Il vient qualifier les limites de la ville compacte. On peut s'interroger dans cette proposition de l'équipe Marniquet sur la conception d'une A 104 en viaduc.

Pour l'équipe Castro, des cheminements alternatifs à la RD30 sont à aménager, une rue en balcon traitée comme une promenade verte est créée sur l'actuelle allée Denis Diderot et une promenade aménagée sur le Chemin de sous le Bois, en suivant le tracé de la digue historique.

L'enjeu est ici de créer une façade de la ville sur la RD30 et de la repenser comme un véritable boulevard urbain qui intègre les piétons et les cyclistes, traversable et largement planté.

### Achères et son expansion à court terme

Pour maintenir sa population à 20 000 habitants, Achères doit se développer et créer environ 1 500 logements en 20 ans et pour cela consommer environ 20 ha de terrain (AUC), dans un contexte où l'attractivité résidentielle de la Seine- Aval est réaffirmée dans les documents de l'OIN et le SDRIF et portée par l'amélioration programmée de la desserte en transports en commun d'Achères (tangentielle ouest, prolongement d'Eole).

Plusieurs sites sont identifiés pour accueillir ces extensions : à proximité de la gare, dans la continuité des ZAC engagées mais aussi en construisant la façade de la ville sur la plaine au droit du grand ensemble, sur les bordures de la zone d'activités de la ZAC des Communes (Castro), ou encore dans la création d'un quartier d'Entrée Ouest de la ville (Marniquet). Enfin il s'agit de retrouver des liaisons claires entre l'intérieur de la ville et la Seine par le tracé et l'aménagement des voies transversales depuis le cœur de la ville jusqu'au fleuve.

### Achères et le nouveau port

Achères s'apprête à accueillir un énorme port fluvial. Ce port, seul « morceau » de la commune d'Achères à être intégré à l'OIN Seine Aval, fait déjà l'objet d'études par le Port Autonome. Si son dimensionnement doit être précisé (120 à 500 ha), l'ambition qui porte ce projet est de constituer une nouvelle porte d'entrée logistique et fluviale à l'agglomération parisienne au débouché du canal Seine-Nord Europe et en position d'hinterland de Havre 2000.

La vitesse de croisière du port ne sera pas atteinte avant 2030 voire plus tard, aussi l'enjeu n'est pas d'aménager l'espace mais de le ménager pour le long terme, logique imposée par la nature même de ce type de projet.

Ce collage sans raccord d'un port et des infrastructures qui l'accompagnent avec une urbanisation très compacte (un 'village') constitue objectivement une forme d'agression assez violente. Aussi, il ne s'agit pas d'essayer d'articuler véritablement des échelles et des natures de programmes incompatibles, il faut plutôt chercher à en organiser le vis à vis, le spectacle mutuel, être à la fois ancré dans la métropole, profiter de ses flux et, en même temps, pouvoir s'en isoler pour profiter de l'intimité du 'village'(AUC).

Cette implantation portuaire confèrera à Achères une nouvelle identité et sera la pièce maîtresse de son développement, mais à la condition que ce nouveau port ne fonctionne pas en corps étranger sur la commune, même si certaines activités nécessitent d'être circonscrites dans des zones parfaitement sécurisées.

## Créer le quartier du port

Le quartier du port doit permettre que la ville bénéficie du dynamisme du port.

Aussi ; le port doit-il être relié à la ville, par la création d'un quartier d'activités qui s'intègre à la ville et accueille les activités complémentaires aux activités portuaires.

(L'équipe Marniquet est la seule équipe qui propose une modification des emprises foncières dédiées au port afin de tracer une voie entre la gare d'Achères et la Seine au droit de l'écluse d'Andrézy pour installer la zone d'activités du port au plus près de la ville.)

Le quartier du port doit être mixte (logements, bureaux, campus de recherche...) car l'habitat, associé à des activités économiques, est une priorité pour créer un réel morceau de ville, non relégué, mais totalement intégré à la vie du territoire achérois et permettant de loger les employés du port (Marniquet).

Pour l'équipe Castro, le projet de port qui prévoit de déployer une activité économique orientée sur des activités logistiques, des commerces de gros, des entreprises industrielles et des services aux entreprises dans son enceinte doit être accompagné, à l'extérieur de la zone portuaire, par une offre économique axée sur la logistique et le commerce.

Le Port Autonome peut être pensé comme un élément du paysage (Castro).

Une mise en scène du Port depuis la ville est importante. Les points de vue jouent un rôle essentiel pour rendre le Port visuellement attractif. Si les conditions d'une ouverture du Port au public sont très contraintes, l'aménagement de vues sur ses activités, son entrée du Port et ses darses reste un moyen de prévenir une situation d'enclave et d'offrir des vues au public sur le ballet des navires.

Le Port d'Achères pourrait ainsi être l'occasion d'ancrer l'identité fluviale de la ville en favorisant un aménagement soucieux de préserver la plus grande accessibilité possible à ses infrastructures.

En proposant des darses orientées vers la ville et de vastes espaces publics dans leur continuité qui prolongent l'espaces du port dans la ville, l'équipe Castro acte cette volonté d'édifier un Port qui ne tourne pas le dos à sa commune, mais qui s'ouvre à elle.

La stratégie d'Achères est étroitement liée à une échelle temporelle inhabituelle, celle du futur port fluvial dont le plein exercice demandera une période transitoire de 25 à 30 ans, il faut donc établir une stratégie qui intègre court, moyen et long terme.

En conséquence l'équipe AUC propose :

- une stratégie de long terme qui prépare le territoire de la commune aux grandes opportunités futures et aux enjeux de la confluence Seine-Oise inscrits dans le Grand Paris ;
- une stratégie de court et moyen termes (10-15 ans) davantage centrée sur le projet urbain de la commune, lui même ménageant et valorisant les potentialités du long terme.

L'étude de nouvelles réserves foncières maîtrisées devra être engagée dans les 10 années qui viennent en relation avec le développement effectif de l'idée d'un grand port.

A long terme, autour du nouveau port de 420 ha est développé un « Cluster fluvial » (AUC) en réseau avec le cluster technologique de Cergy-Pontoise.

(Par cluster, s'entend concentration des activités de trafic fluvial, de recherche développement, de formation, de services spécialisés et d'accompagnement (banques assurances, finances, hébergement, hôtellerie, congrès...). Une telle hypothèse conduit à concevoir, en partenariat avec le PAP, une offre immobilière innovante, conciliant les enjeux d'image du port et d'Achères.

## Le port en 2040

L'hypothèse d'un port fluvial à terme de 420 ha change considérablement la donne (AUC). Ce serait un port équivalent à celui de Gennevilliers (400 ha). Le Port Autonome de Paris parle d'une capacité à terme pour Achères de 500.000 EVP... (soit 4.000 emplois directs, 25.000 emplois induits, 250 entreprises implantées sur le site, 40.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, de locaux d'activité, de bureaux.)

Ainsi, à la fin de l'étude, la question de l'emplacement du port est posée. Ne vaudrait il pas mieux, dès la première phase, implanter les installations portuaires plus au nord, dans la partie de la plaine située à l'est du chemin de fer ? Ceci aurait pour intérêt de disposer de terrains plus vastes qui permettraient d'envisager les phases suivantes d'extension plus simplement et de disposer d'une unité de lieu pour le port à terme.

# ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

## Vers la construction d'un système portuaire de l'Axe Seine

L'intensification des échanges de marchandises, souhaitable pour permettre donc aux places portuaires de monter en puissance mais aussi au territoire Paris Seine Normandie de développer son industrie, passe en premier lieu par une architecture des transports de marchandises reposant sur deux principaux enjeux :

- Premièrement, développer et mettre en réseau les fonctionnalités portuaires et logistiques de l'Axe Seine, créant ainsi un maillage entre les ports maritimes et les ports fluviaux intérieurs, ces derniers devant être les sites privilégiés pour l'implantation de hubs multimodaux, d'où les flux de marchandises s'éclatent et pénètrent dans l'arrière-pays portuaire, plus communément appelé hinterland. C'est en suivant ce modèle que certains ports du Range Nord, en particulier Anvers, ont réussi à élargir leur aire d'attraction et faire croître considérablement leur activité portuaire. Appliquée à l'Axe Seine, cela permettrait de sortir d'une logique où le bassin parisien constitue l'hinterland principal du port du

Havre, pour intégrer celle d'une place Axe Seine véritable système portuaire, ouverte sur l'Europe.

- Deuxièmement, massifier les convois de marchandises et développer les modes alternatifs au routier (fer & fleuve), pour atteindre les objectifs du Grenelle de l'Environnement tablant à 25% leur part modale à l'horizon 2020. Cela permettrait de fluidifier le pré-et post-acheminant portuaire et de limiter l'effet dispersion qui pollue les régions limitrophes des ports et engorge les infrastructures partagés avec les transports de voyageurs.

### Le rôle stratégique de la plateforme multimodale d'Achères

Dans ce contexte, Achères, de par sa localisation géographique, son positionnement au sein des réseaux de transports et sa réserve foncière apparaît comme un territoire stratégique dans la construction de ce système portuaire et logistique de l'Axe Seine.

En effet, dans le réseau fluvial, le site d'Achères est situé à la confluence de la Seine et de l'Oise, sur une portion du réseau à grand gabarit au débouché du futur canal Seine-Nord Europe. Le projet de plateforme doit donc permettre de faire face à l'augmentation du trafic fluvial en provenance :

- de la Seine, la montée en puissance du transport maritime conteneurisé et la réalisation du terminal trimodal au Grand Port Maritime du Havre (GPMH), devant

conduire à une forte croissance du trafic fluvial sur la Seine ;

- et de l'Oise, l'ouverture du canal Seine Nord Europe devant conduire à un triplement du transport fluvial de marchandises sur l'axe Nord-Sud d'ici 2020.

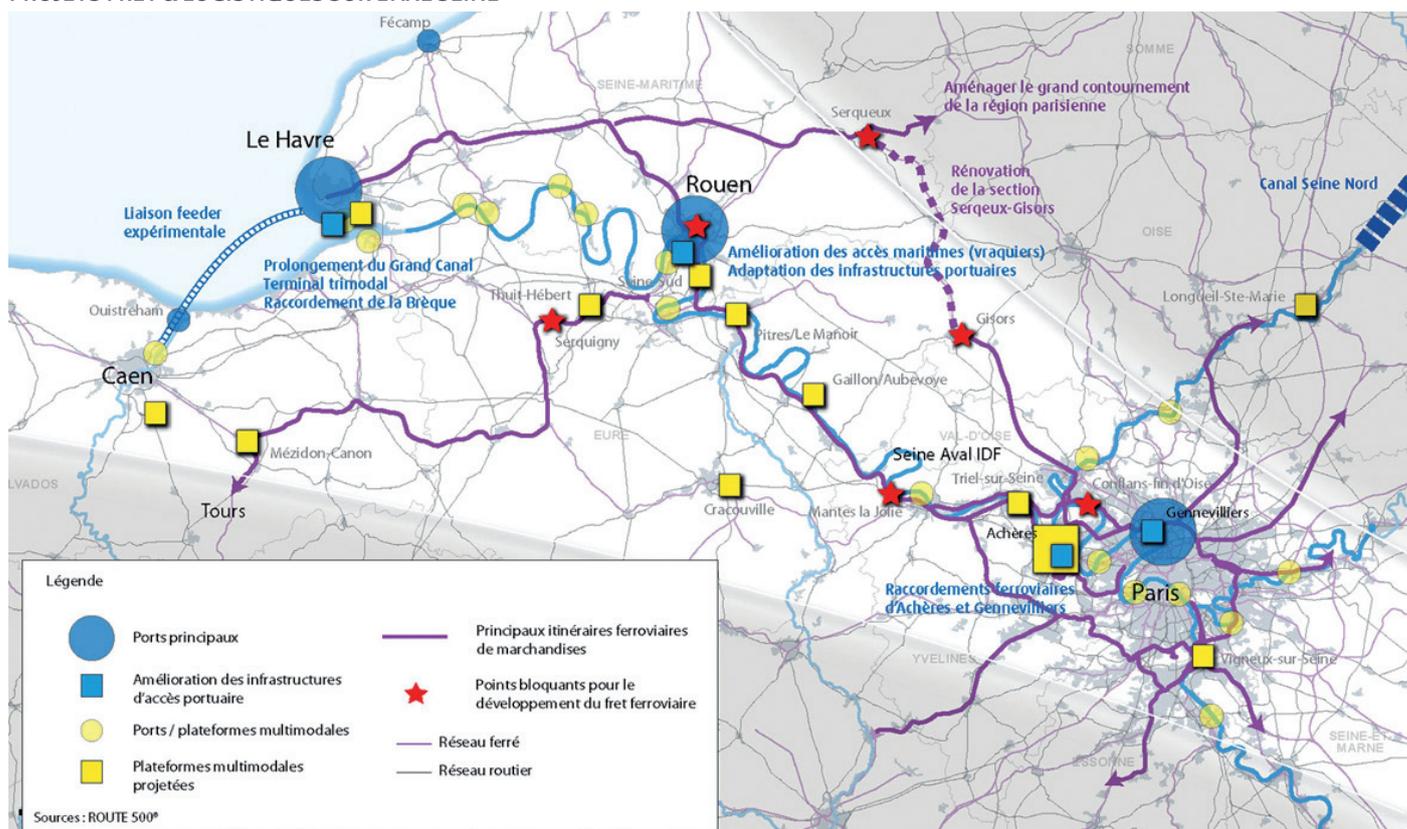
Cette nouvelle plateforme pourrait donc devenir la porte d'entrée du Grand Paris pour les marchandises en provenance des ports maritimes du Havre et du Range Nord. Il complètera le réseau des terminaux à conteneurs franciliens, avec l'objectif de Ports de Paris de porter la capacité globale d'accueil à 600 000 EVP par an d'ici 2020 sur l'ensemble de l'Île-de-France.

Dans le réseau ferroviaire, le site du projet de plateforme multimodale se situe à environ 1,5 km de la gare de triage « Achères-Grand Cormier », son raccordement permettrait de faire l'interface avec le réseau francilien de transport et permettre la desserte du port dans « l'ombre des trains du RER A ».

Dans le réseau routier, le site est traversé par la RN184 mais sa desserte pourrait être encore considérablement améliorée par les projets de liaison entre la RD30 et RD 190, et du bouclage de l'A104 selon le choix du tracé qui sera retenu.

Un rééquilibrage vers l'ouest des activités logistiques : l'unité foncière de ce site, sur une surface de 420 ha, est une opportunité unique de rééquilibrer les activités logistiques vers l'Ouest, à moins de 40 km de Paris. Des besoins ont d'ores et déjà été identifiés pour les filières du BTP (approvisionnement en granulats) et de l'automobile.

#### PROJETS FRET & LOGISTIQUES SUR L'AXE SEINE

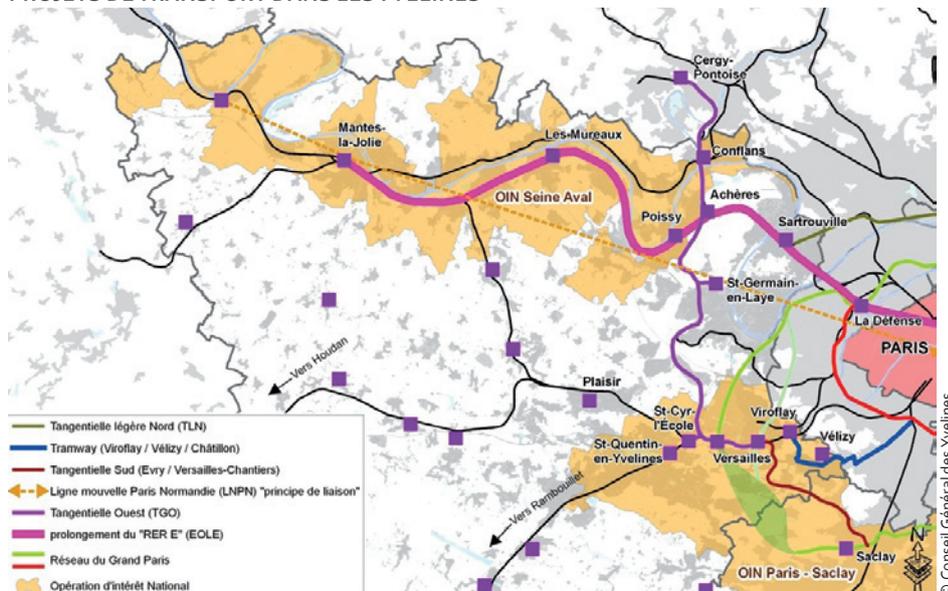


## Achères, futur nœud de transport francilien

Dans le réseau de transport en commun francilien, Achères possède 2 gares (Achères Ville et Achères Grand Cormier) et est d'ores et déjà desservi par le RER A (les 2 gares) et le transilien (Achères Ville), elle se retrouve en outre au croisement de deux projets, qui pourraient à long terme en faire un nœud majeur du transport francilien :

- Le bouclage de la Tangentielle Ouest qui améliorera les déplacements du nord au sud. Ce projet de rocade consiste à prolonger l'actuelle Grande Ceinture Ouest, qui relie aujourd'hui St-Germain-en Laye à Noisy-le-Roi, en continuant au nord jusqu'à Poissy/Achères et au Sud jusqu'à St-Cyr-L'École. La mise en service du tram-train sur ce tronçon est programmée d'ici 2017.
- prolongement à l'Ouest du RER E qui renforcera la connexion Seine aval - La Défense - Paris. Le projet ne prévoit actuellement pas d'arrêt à Achères, toutefois, des réflexions sont déjà engagées, pour le plus long terme, sur les articulations dans le secteur, dit de Confluence Seine et Oise, et donc d'Achères, entre la ligne le RER A, le RER E et la Tangentielle ouest, et la nouvelle Paris-Normandie (LNPN).

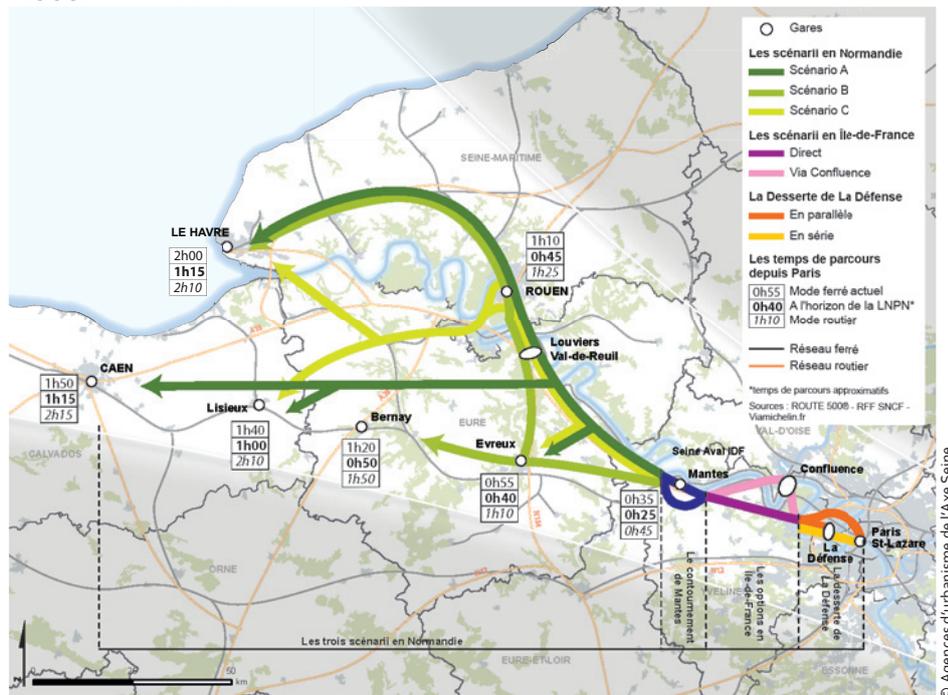
### PROJETS DE TRANSPORT DANS LES YVELINES



## Une gare LNPN à Achères ?

Le projet de la Ligne Nouvelle Paris Normandie (LNPN) sera porté au débat public à l'automne 2011. Parmi les options discutées, la question d'une gare à la confluence de la Seine et de l'Oise. Malgré les quelques minutes que feraient perdre cet arrêt supplémentaire aux trains normands, cette option connaît de plus en plus de support notamment en Ile-de-France, car elle permettrait d'ancrer la LNPN dans ce qui s'annonce comme un nœud majeur du transport francilien (RER A et E, tangentielle Ouest, TGV intersecteurs), et également comme un territoire stratégique d'aménagement, avec bien sûr le projet du port multimodal à Achères, et la zone d'emploi et d'habitation de Cergy-Pontoise. Quant au choix de la gare, Grand Cormier, est situé au milieu de la forêt de St Germain, mais offre un meilleur maillage au réseau de transport en commun et une situation bien moins contrainte qu'Achères Ville.

### LES SCENARIIS DE LA LNPN



# Présentation des travaux des équipes par thèmes

Achères dans la métropole	8
Paysage Diagnostic	10
Infrastructures et réseaux	14
RD 30 doublement	16
Projet plaine	18
Expansion, relation de la ville à la Seine	20
Ports et abords	22
Le quartier du port	24
Le port en 2040	27

# Achères dans la métropole

## Équipe AUC

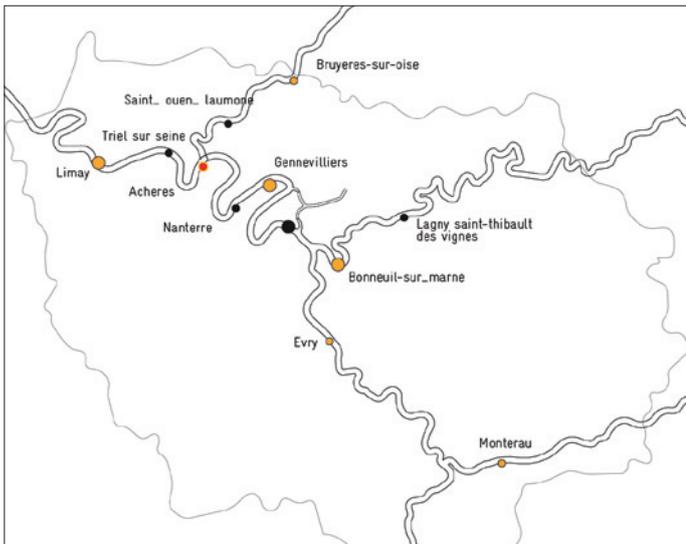
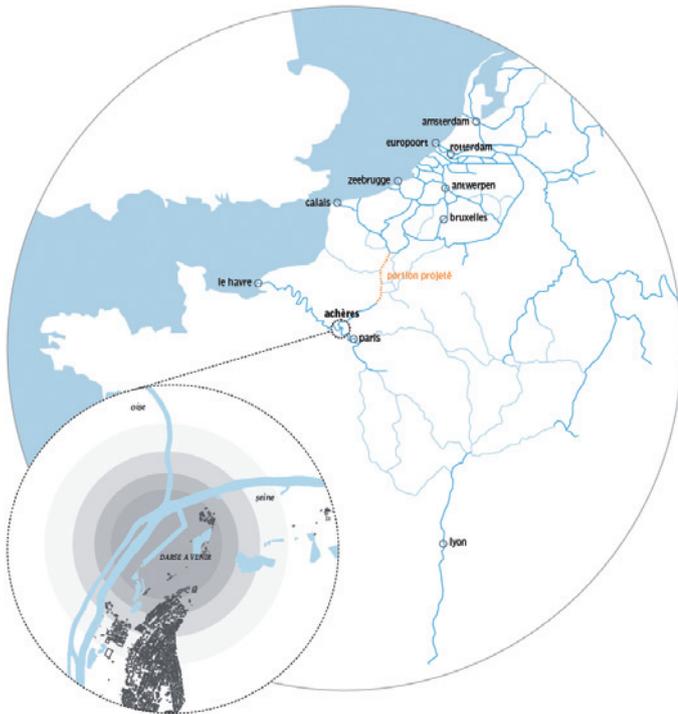
La Plaine d'Achères est un territoire en devenir, une surface sur laquelle une nouvelle page de l'histoire d'Achères s'apprête à s'écrire. Une histoire d'intégration métropolitaine, d'un devenir plus public pour une ville qui vivait jusqu'alors un peu cachée, et qui va devenir une ville-port fluviale, connectée à grande échelle.

« Achères est au centre d'une conurbation de 440 000 habitants ». Ce constat objectif (analogie faite en relation avec l'agglomération rouennaise sur l'axe de la Seine de Paris au Havre) pourrait laisser entendre qu'une perspective de centralité est à terme possible pour Achères et ce, notamment en raison de la qualité des dessertes ferrées et routières de demain, du fleuve et des réserves foncières, réelles ou virtuelles.

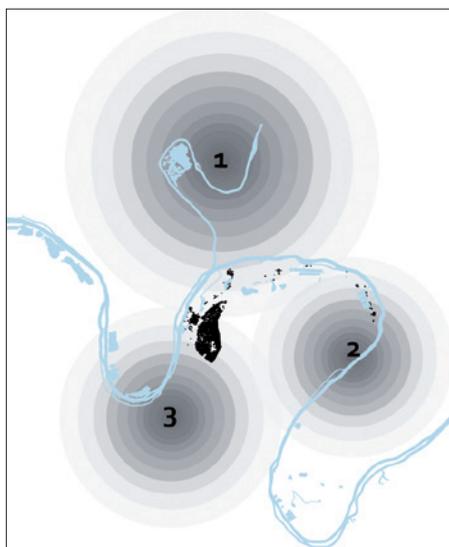
La situation actuelle et future d'Achères est autre. Située aux confins de la plus puissante région du pays, elle occupe une position « centrale » au sein d'un ensemble urbain disparate mais fortement constitué et pourvu de quatre polarités bien réelles : Saint-Germain (38 400 habitants), Poissy (36 000 habitants), Conflans-Sainte-Honorine (33 300 habitants), et Cergy-Pontoise (57 600), cette dernière s'inscrivant dans une Communauté d'Agglomération de 185 000 habitants.

Une mutation significative de cette hiérarchie est à terme improbable. Elle demanderait pour Achères une stratégie de développement urbain intense dans un cadre géographique, certes de qualité mais fort contraint et qui conduirait à une forme de renoncement de son identité.

Il vaut mieux parier sur le renforcement de cette identité dans un système multipolaire où Achères pourra jouer tous ses atouts et se positionner comme un territoire d'articulation.



- 1 – Cergy & Pontoise
- 2 – Poissy & Saint Germain en Laye
- 3 – Maisons Laffitte & Sartrouville



## DOC CASTRO CASI, DENISSOF



## Équipe Castro Casi, Denissouf

### Atouts

- Une bonne accessibilité par la route et les transports en commun
- Un renforcement de cette accessibilité programmée par :
  - deux axes routiers sur le territoire et d'un ou deux échangeurs desservant Achères
  - une voie de tramway
- Achères au sein d'un territoire économiquement dynamique

### Faiblesses

- Un accès contraint par la traversée de la Seine (Pont de Conflans-Sainte Honorine et Pont de Poissy)
- Achères dans son environnement
- Un territoire économique attractif favorable à la création d'un programme d'activités économiques sur la commune d'Achères

## Équipe Marniquet

- La ville d'Achères s'est développée avec les infrastructures sans toujours en bénéficier (notamment en matière de desserte routière).
- La plaine fait de nouveau l'objet de convoitises et de projets d'infrastructures ;
- Achères tend à poursuivre son destin lié aux réseaux jusqu'à atteindre le potentiel de devenir en quelques années un pôle intermodal d'exception dans le territoire de l'Ouest parisien.

En 10 ans, 2015 – 2025 : dédoublement de la RD30, création de l'A104, création du Port Autonome de Paris, prolongement de la TGO, ouverture du Canal Seine Nord, ouverture de la gare TGV de Conflans

### Les Pôles économiques de la Seine

La Plaine d'Achères prend une dimension stratégique dans une vision globale des boucles de la Seine qui accueillent d'ores et déjà des pôles économiques stratégiques :

PSA Peugeot à Poissy et Carrières sous Poissy/RENAULT à Flins

- 14 700 emplois directs dont 60 % dans le territoire de l'OIN
- 1 020 emplois liés à l'activité automobile à Achères (emplois directs, indirects et directs)

USINE SEINE AVAL du SIAAP (usine de traitement)

- projet de modernisation dans l'objectif d'améliorer ses performances et d'en faire un « modèle d'écologie industrielle de l'eau »
- besoin de vitrine et d'une image nouvelle

### Port autonome de paris

- prévision de 1 000 emplois sur le site initial (120 ha)
- entreprises consommatrices de services

ZAC des 3 Cèdres à Carrières-sous-Poissy et Ecopôle à Triel sur Seine

- filiales porteuses tournées vers l'éco-construction pour la premières et les éco-activités

LES CARRIÈRES sur Carrières-sous-Poissy et Achères

- derniers sites d'extraction d'Ile-de-France

### Le fleuve demain

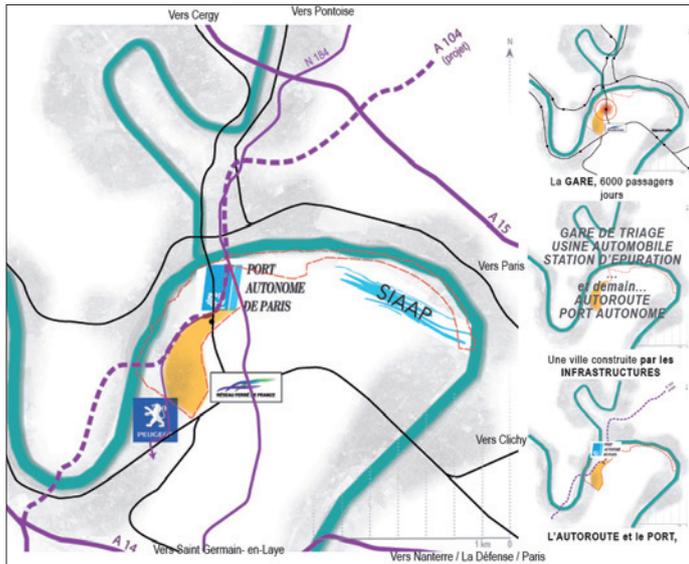
Si les ports s'enchaînent sur la Seine, Achères n'en possède aucun, son économie ne s'étant jamais tournée vers le fleuve.

Pourtant, demain, la Ville accueillera le premier Port Autonome de Paris et du Grenelle, pilote sur les aspects du développement durable. Ce port viendra réaffirmer l'affluence de la Confluence, déjà présente, notamment à Conflans Sainte Honorine.

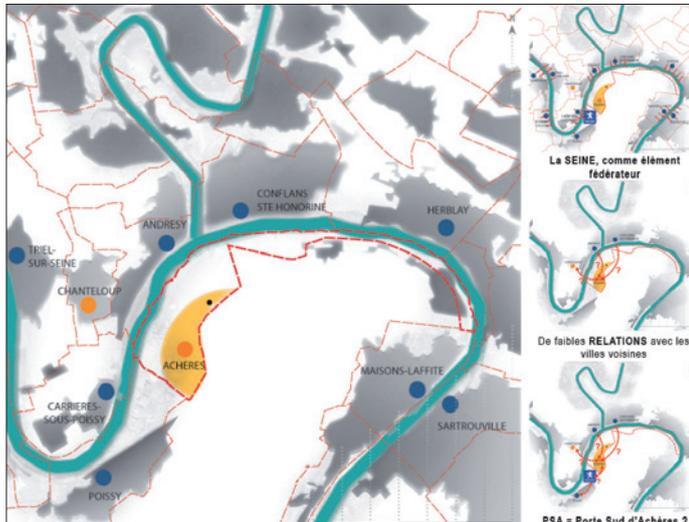
Ce port représente une nouvelle porte d'entrée dans Achères, devenant elle-même une porte de Paris.

Demain, Achères devient une « destination mondiale ».

## DOC MARNIQUET



## DOC MARNIQUET



# Paysage Diagnostic

## Équipe AUC

Situé dans un méandre de la Seine, au niveau de la confluence de la Seine et de l'Oise, le territoire d'Achères semble pourtant éloigner de l'eau : le village s'est constitué à l'abri du fleuve et a été progressivement éloigné des berges par différentes activités (industrielles ou agricoles) et par les infrastructures. D'un point de vue administratif, le front d'eau au droit de la zone urbanisée, est situé sur la commune d'Andrésy. La reconquête de son rapport au fleuve est un enjeu essentiel pour la ville d'Achères.

### La singularité d'un paysage

Le territoire d'Achères s'inscrit dans une véritable qualité géographique, une plaine alluviale. Sorte de zone très étirée elle constitue par sa surface topographique plane une identité forte. Elle est dominée par son bassin-versant, celui d'Andrésy et de Chanteloup les vignes.

### Le vide élément structurant

La Seine nous la voyons peu, mais la plaine nous laisse deviner

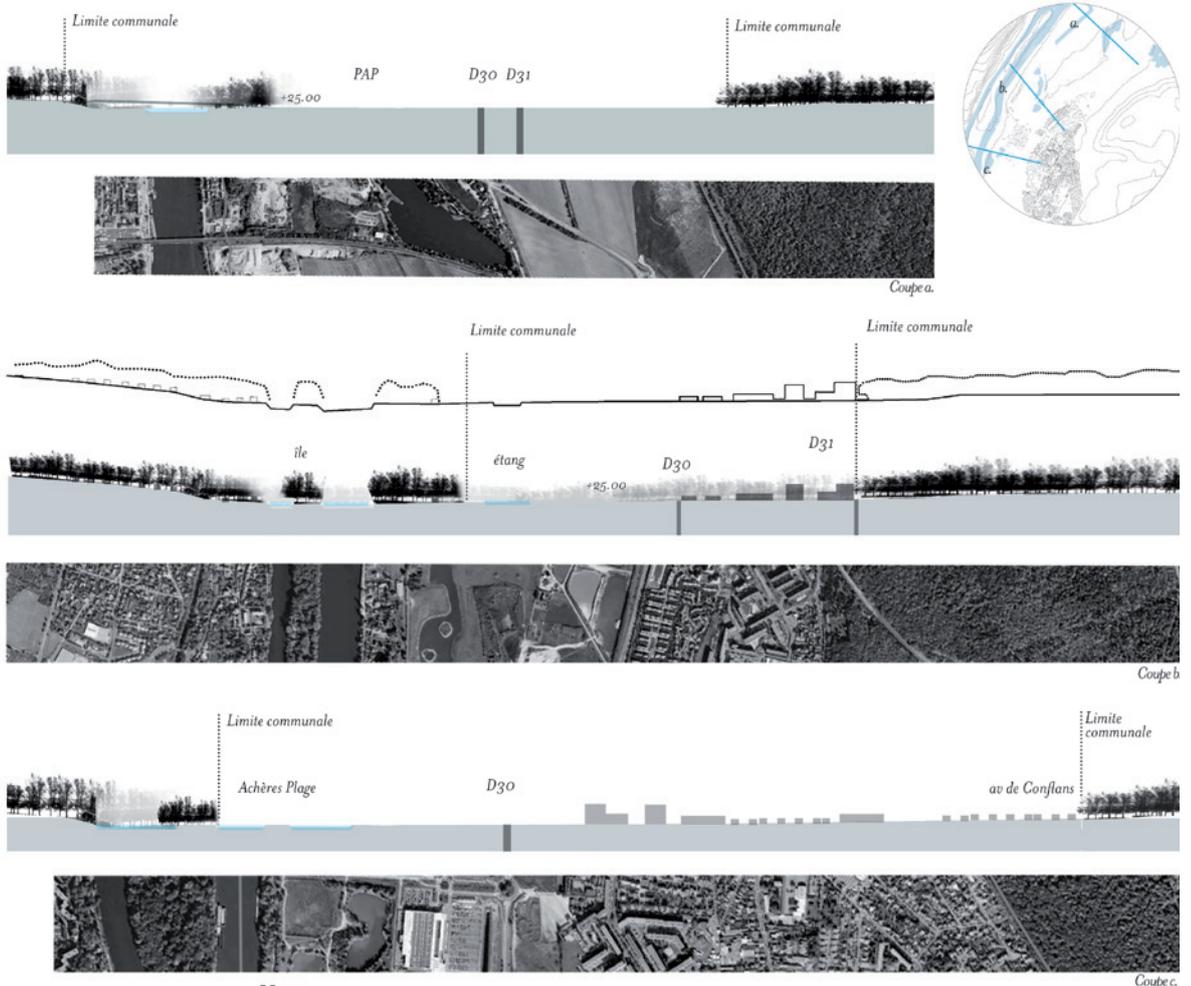
sa présence sorte d'intuition de paysage la plaine d'Achères existe aujourd'hui à travers ses horizons et l'échelle de son territoire. De part et d'autre, le relief et l'épaisse forêt de Saint-Germain suivent le cours de la Seine et encadrent le territoire d'Achères.

## DOCAUC

### V. PAYSAGES



Exemples de paysages insondables maîtrisés



## Équipe Marniquet

La Plaine est un vaste espace ouvert de plus de 6 km<sup>2</sup> qui s'étend de Poissy à la station d'épuration, au Nord de la Forêt de Saint-Germain. Au fil des années, et ce depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la Plaine s'est peu à peu fragmentée, urbanisée.

Pourtant, son paysage reste emblématique, fait de vues rasantes, d'alignements d'arbre et d'horizons proches et lointains

Ainsi la Plaine a perdu de son caractère unitaire et les différents découpages et usages du site ont façonné des paysages tout à fait particuliers.

On retrouve ainsi des paysages agricoles, de carrières ou en friches.

### Du proche au lointain

Les panoramas, sur la Plaine sont limités, du fait de la topographie du site qui induit des points de vue butant vite sur l'horizon.

Le paysage de la plaine se crée ainsi à partir des limites boisées :

- celles du bord de Seine et des îles d'Andrésey, bandes boisées habitées,
- celle de la Forêt de Saint-Germain, masse de 2500 hectares qui referme sur elle-même la Plaine.

Au loin, les coteaux d'Andrésey font voir un ailleurs lointain qui entretient un dialogue différent de la Plaine avec son environnement.

La spécificité du paysage achérois ne résiderait-il pas dans cette singularité à n'être perçue que de loin ?

## Un paysage perçu

La Plaine, en bord de Seine, en décaissant par rapport aux coteaux de l'autre rive, est un espace qui est perçu de loin :

- D'Andrésey, la Plaine se montre dans son étendue, en bord de ville ; son aspect non urbanisé lui confère une valeur paysagère importante ;
- De Conflans, la Plaine se devine derrière des boisements et des monticules de graviers et de sable. Le lieu le plus visible, et donc sensible, correspond à l'entrée du futur Port.

Des axes, longeant le site (RD30 et N184), le paysage de la Plaine est extrêmement visible, bien qu'il ne soit pas perçu dans sa totalité. Aussi, ressort un enjeu fort d'intégration des aménagements et des constructions sur la Plaine.

Il en dépend le changement d'image de la Plaine, aujourd'hui trop dépendant de son passé de zone d'épandage et des images caricaturales qui lui sont liées.

### Les qualités d'une ville compacte

En jouant la carte de la densité, Achères a développé une ville particulièrement compacte qui présente des qualités rares dans un territoire sous pression :

- des étendues non urbanisées, sur la Plaine, possibles « poumons verts » pour la ville,
- une ville à l'échelle humaine, où la plupart des distances peuvent se parcourir à pieds,
- une intensité urbaine par la concentration des équipements, services et commerces,
- une intensité sociale, faite d'animations et de solidarités, et garantie par la proximité des habitants.

DOC MARNIQUET

## DES PERCEPTIONS ET DES IMAGES



## Équipe Castro Casi, Denissof

### Une ville coupée de son territoire fluvial

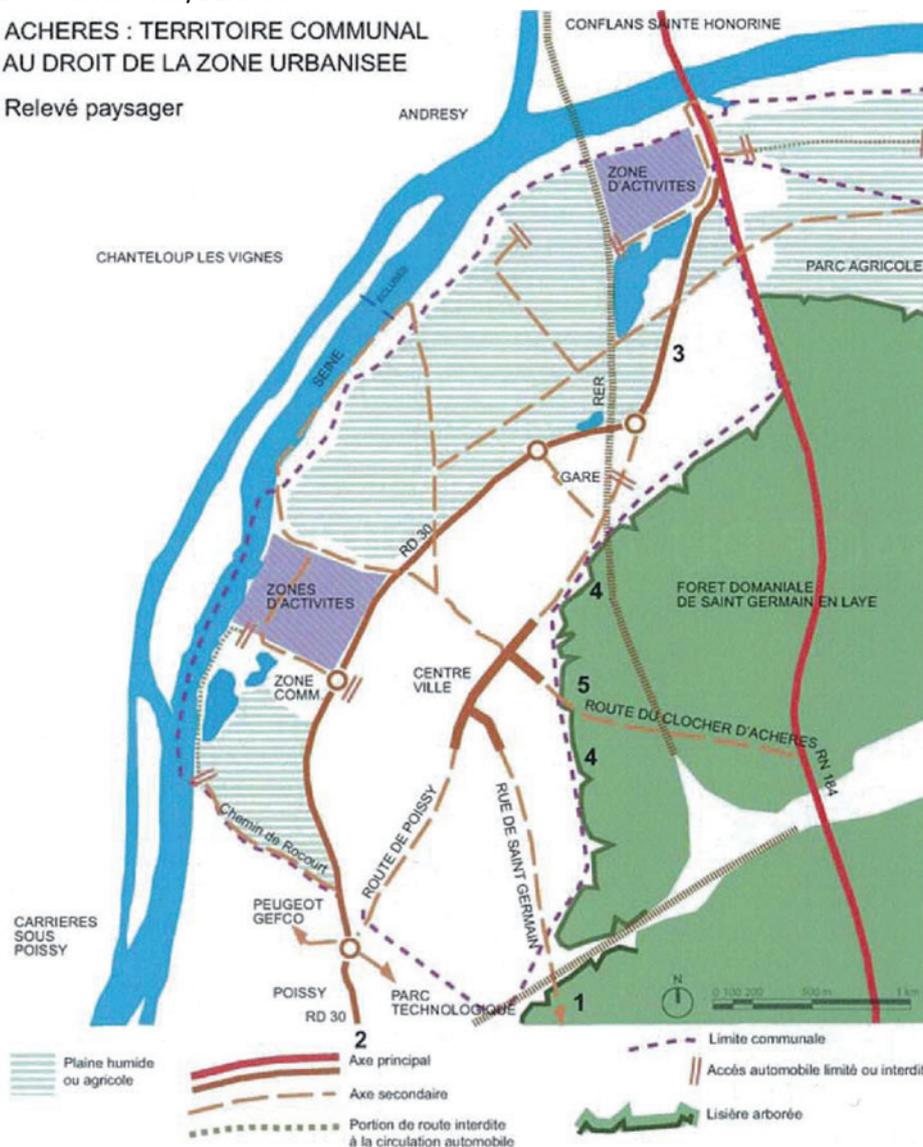
La RD 30 marque aujourd'hui la limite de l'urbanisation. Des entreprises, lotissements et cités HLM sont venus occuper les terrains disponibles, en fond de ville. Mais cette limite reste floue, entrecoupée de jardins et de friches.

Le traitement de la RD 30 ne semble plus aujourd'hui adapté aux pratiques souhaitées par les achérois. Les ronds-points et carrefours routiers n'offrent aucun confort de traversée ni aux piétons, ni aux cycles. La circulation automobile est dense et rapide. La ville est donc coupée de sa plaine et au-delà du fleuve, de leurs paysages généreux et de quelques merveilleux sites de promenade et de détente.

### DOC CASTRO CASI, DENISSOF

#### ACHERES : TERRITOIRE COMMUNAL AU DROIT DE LA ZONE URBANISEE

#### Relevé paysager



- 1 Entrée de ville par la forêt de St Germain en Laye. Rue de Saint Germain, accès viaire très fréquenté. Pas de traitement particulier en entrée de forêt
- 2 Entrée de ville par POISSY très industrialisée
- 3 Entrée de ville par CONFLANS très 'routière' dans un site campagnard
- 4 Lisière urbaine sur la forêt. Pas de traitement particulier lié à la proximité forestière
- 5 Entrée de ville par la forêt de saint Germain en Laye

### Un important potentiel de zones de loisirs, encore mal exploité

**Les rives de Seine et les étangs/Achères-Plage.** Le secteur d'Achères-Plage est aujourd'hui le seul rivage de Seine exploitable pour des activités de Loisirs. Il constitue avec ses deux étangs un paysage remarquable et sauvegardé au regard des zones d'activité qui le bordent au Nord et au Sud. Il mériterait un fort investissement de la commune afin de contrecarrer l'aspect actuel, plutôt désolé.

**La plaine humide autour de la ferme du barrage.** Ce second secteur non urbanisé conserve des dimensions qui permettent d'apprécier la beauté de la plaine fluviale depuis la RD 30, les coteaux d'Andrésy, de Chanteloup-les-vignes et de Conflans-Sainte-Honorine. Le caractère agricole reste marqué notamment autour de la ferme du barrage d'où l'on

profite d'une vue panoramique sur ces grandes étendues cadrées par les lisières boisées, alignements d'arbres et parcelles maraîchères. La RD30 constitue néanmoins un important obstacle à la promenade pour les Achérois, il n'existe depuis la ville aucune connexion piétonne et/ou cycle sécurisé et confortable.

**L'étang des pêcheurs, entre RER et RN 184.** Ce grand étang offre un paysage secret remarquable. Son cadre est très bien préservé (couronne arborée dense) de son environnement immédiat plus que difficile (Déchetterie, voies RER, RN 184).

Les plus beaux points de vue sur ses rives et les cabanes de pêcheurs s'offrent depuis le chemin des Hautes-Plaines, néanmoins l'accès et la fréquentation du public ne sont pas favorisés.

**Le secteur du parc agricole.** Au Nord-Ouest de la RN 184, s'étale un joli paysage de plaine. C'est le domaine des promeneurs et des cyclistes, à l'écart de la ville et des voies de grande circulation.

Cadrée au Nord par la lisière des bords de Seine, au Sud par celle de la forêt, la vue se perd au loin vers l'Est, sans être gênée par les premiers ouvrages de la station d'épuration qui sont implantés derrière la ferme de la Garenne. Les alignements d'arbres qui accompagnent les routes forment des cadrages bucoliques sur les grandes étendues.

### Le chemin des basses plaines/le chemin des hautes plaines.

Le tracé de ces deux chemins, parallèles aux rives du fleuve, a été interrompu ou modifié par la construction de la voie SNCF, de la RD 30 et de la N 184. Chaque nouvelle section de route ainsi découpée a hérité d'un caractère différencié lié aux nouveaux usages de ces voies.

Seule la partie Sud-Ouest du chemin des Basses-Plaines bénéficie d'un peu de tranquillité. Cette section de route est accompagnée par un alignement d'arbres de haut et facilement repérable dans ce paysage de plaine.

La continuité de cette route à son passage sur les voies du RER (autoport) jusqu'à son carrefour sur la RD30 est marquée par le passage incessant des camions des carrières.

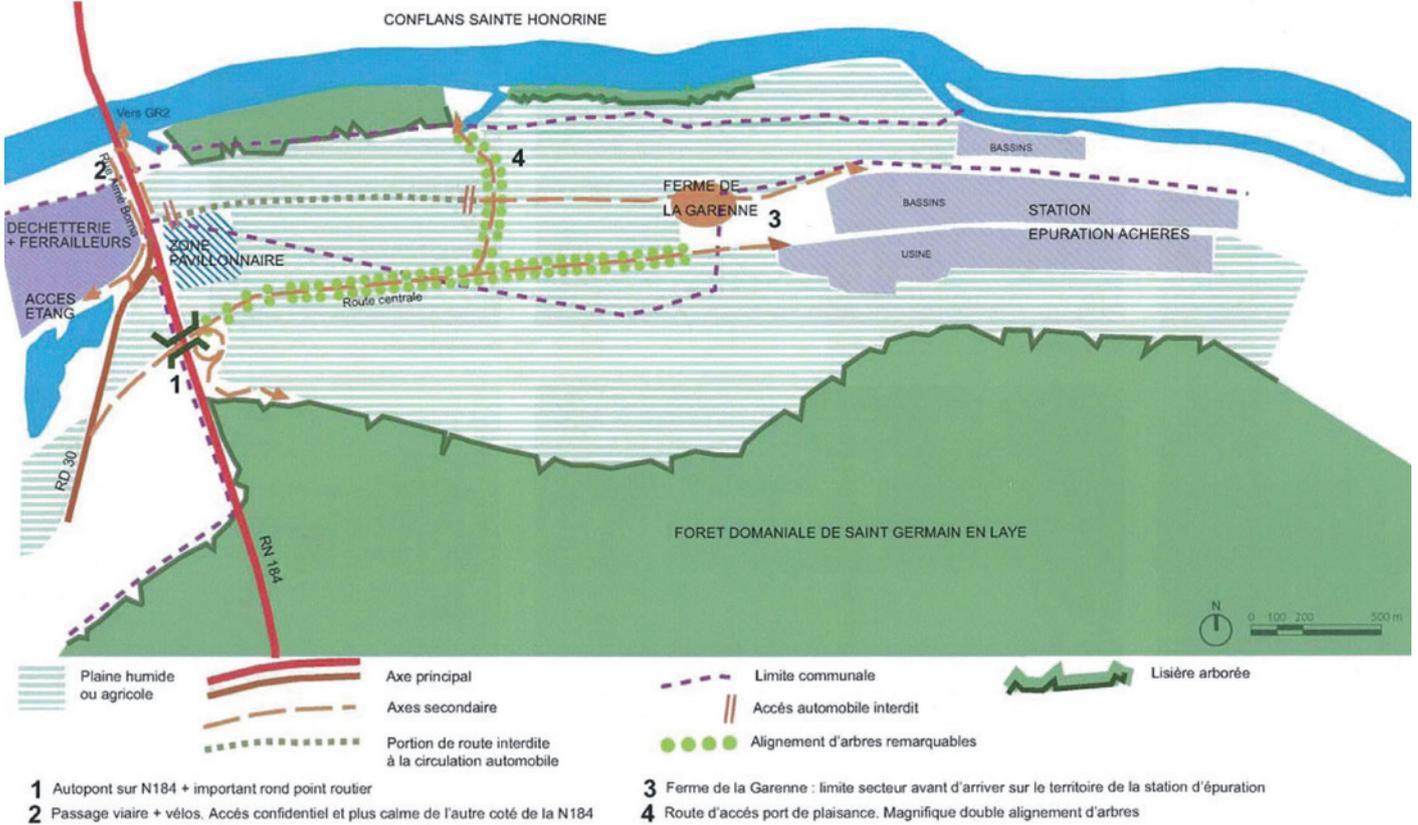
Au-delà de la RD 30, la continuité de cet ancien chemin vers le parc agricole est rompue.

Le chemin des Hautes-Plaines donne accès à l'étang des pêcheurs depuis la RD30. Cet accès confidentiel est mal identifié. Cette route dessert également la déchetterie où elle se termine en cul-de-sac :

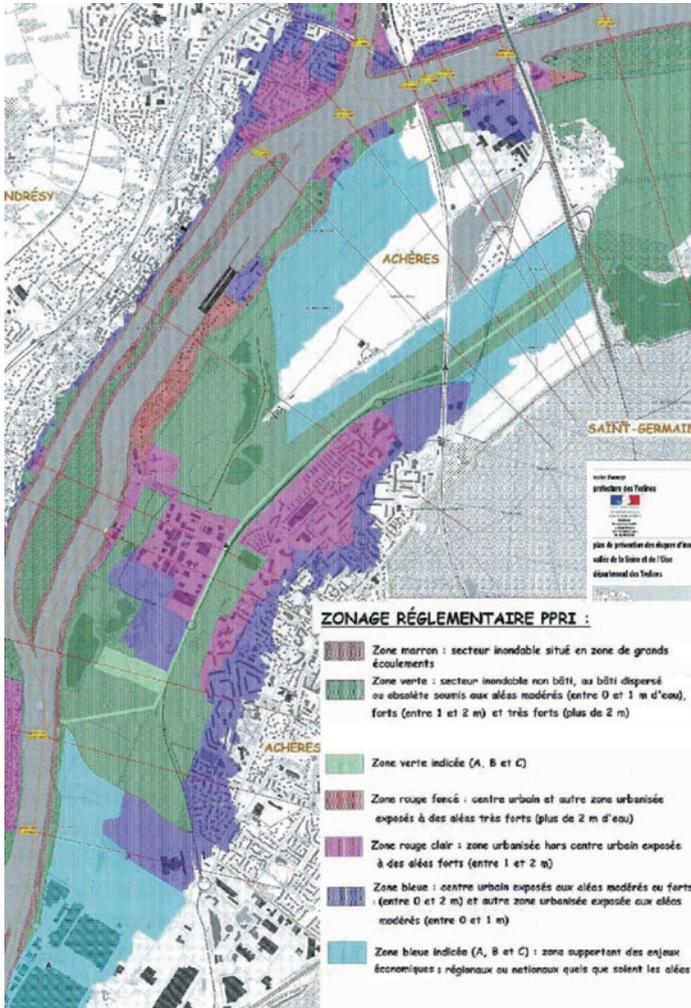
**La rue Aimé Borna.** Elle constitue le seul passage envisageable pour rejoindre à vélo le circuit de la ceinture verte de l'Île-de-France, après passage en bord de Seine sous le pont de la RN 184.

SECTEUR 3 : ACHÈRES ET LE PARC AGRICOLE Relevé paysager

Secteur de paysage ouvert cadré par des alignements d'arbres : secteur projeté pour l'extension du port autonome  
 Une campagne préservée, territoire des cyclistes et des promeneurs



DOC PPRI ARCHÈRES



Le PGA et le PPRI d'Achères

Le territoire d'Achères dispose d'un Plan Global d'Aménagement (PGA) qui définit les principes compensatoires et les contraintes d'aménagement permettant « la préservation du volume du champ d'expansion des crues, la conservation de la libre circulation des eaux de surface et le maintien des conditions d'écoulement ».

L'objectif du Plan Global d'Aménagement est d'organiser l'implantation et le développement des activités dans la plaine d'Achères, en fonction des contraintes hydrauliques dans un souci de développement durable.

Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la vallée de la Seine et de l'Oise approuvé par M. le Préfet des Yvelines le 30 juin 2007 intègre les résultats du PGA.

Le PPRI qui a pour objectif de réduire les risques d'inondation fixe les règles relatives à l'occupation des sols et à la construction des futurs biens et donne des prescriptions ou des recommandations applicables aux biens existants.

Le PPRI crée des servitudes d'utilité publique intégrées dans le plan local d'urbanisme auquel toute demande de construction doit être conforme.

Le PPRI prévoit dans sa notice de présentation la réalisation des ouvrages techniques nécessaires pour faciliter l'évacuation des eaux en période de décrue :

- Un canal assurant la liaison entre la future darse portuaire et l'ouvrage « porte à flot » de la Croix d'Achères ;
- Une rigole longeant la RD 30 depuis la RN 184 jusqu'à l'ouvrage de Rocourt.

# Infrastructures et réseaux

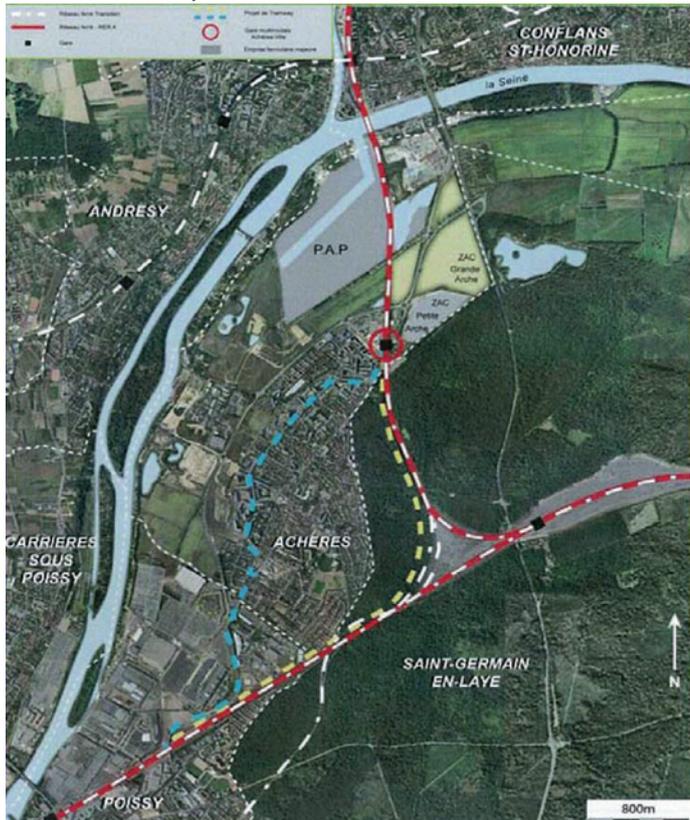
DOC CASTRO CASI, DENISSOF



## Le réseau ferré existant et projeté (ci-dessous)

- Une desserte SNCF/RER avantageuse qui positionne Achères à 20 minutes de Paris.
- Une gare éloignée du centre-ville mais qui devrait rendre attractifs les quartiers en cours d'urbanisation « Petite Arche » et « Grande Arche »
- Un projet de tramway dont le tracé doit être l'occasion de désenclaver le centre-ville.

DOC CASTRO CASI, DENISSOF



## Équipe Castro Casi, Denissof

Achères est au cœur d'un dispositif routier et de transport en commun (RER A/transilien), dont l'accessibilité sera renforcée à terme par de nouveaux axes routiers.

### Un site bien accessible :

Depuis les axes routiers ; directement par la départementale 30 et à proximité de 3 autoroutes (l'A13, l'A14 et l'A15)  
 Par les transports en commun, un train toutes les 10 minutes : RER A et Transilien depuis la gare Saint-Lazare  
 Des projets de desserte supplémentaire : le doublement de la RD 30, le prolongement de l'A104 (échangeur situé au nord du territoire), la tangentielle Ouest (ligne de tramway)

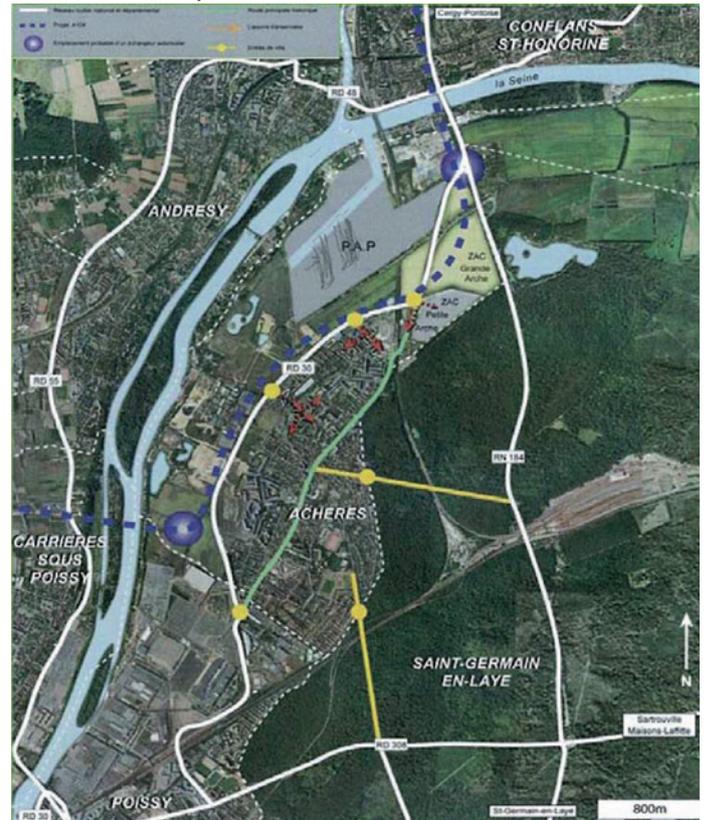
### Un site marqué par des contraintes naturelles

Accès contraint par la Seine (deux seuls points d'entrée sur le territoire au nord par Pont de Conflans-Sainte-Honorine et au sud par le Pont de Poissy)  
 La forme urbaine de la ville est aussi déterminée par ses infrastructures de transport. Le RER A et la ligne ferroviaire SNCF constituent un premier type de desserte très fréquentée au cœur de l'urbanisation des nouveaux quartiers d'Achères, mais qui restent loin du centre-ville. La RD30 représente une barrière à la fois physique et psychologique pour les achérois.

### Les grands axes de desserte existants et projetés (ci-dessous)

- Un développement du système de desserte principalement orienté nord/sud et parallèlement à la Seine.
- Une accroche très forte à la forêt.
- Des entrées de ville le long de la RD30 au droit de ronds-points routiers.
- Des liaisons transversales inexistantes.
- L'important projet de l'A104 et son ou ses deux échangeurs doivent permettre une meilleure desserte de la ville d'Achères et être l'occasion de réduire le trafic sur la RD30.

DOC CASTRO CASI, DENISSOF



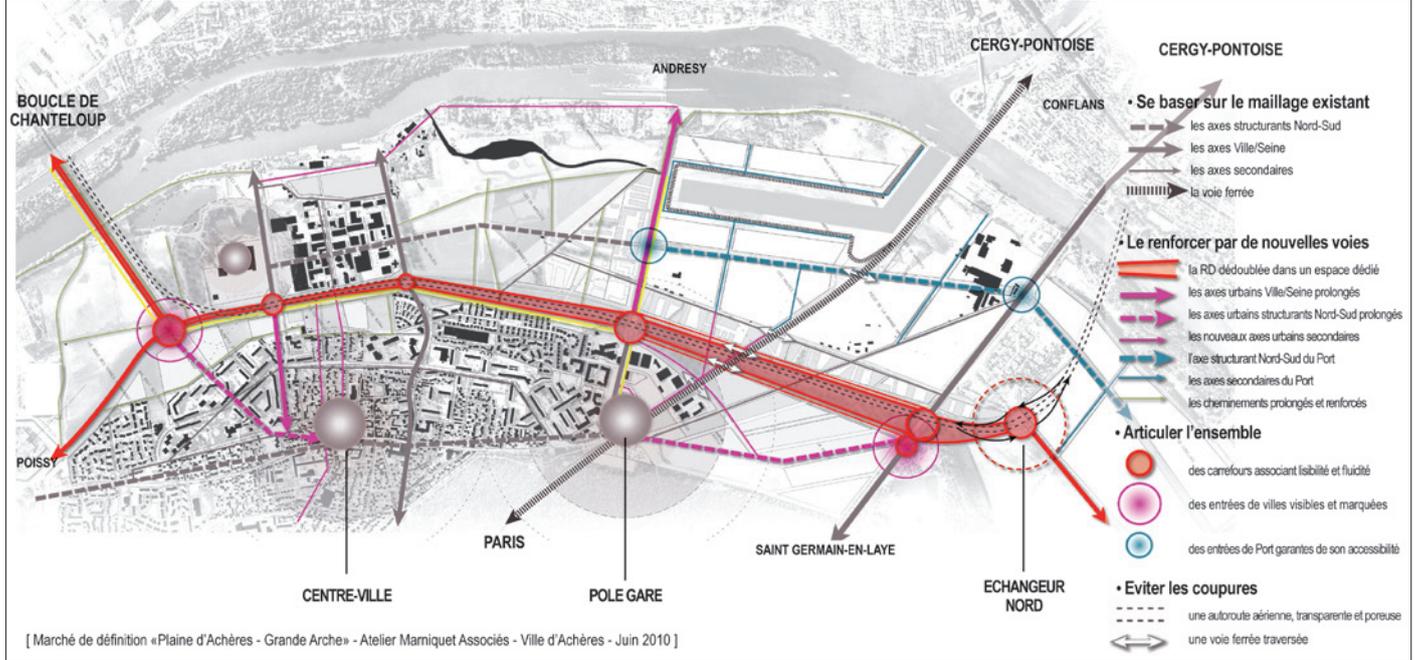
# Équipe Marniquet

## Principes de déplacement et de fonctionnement :

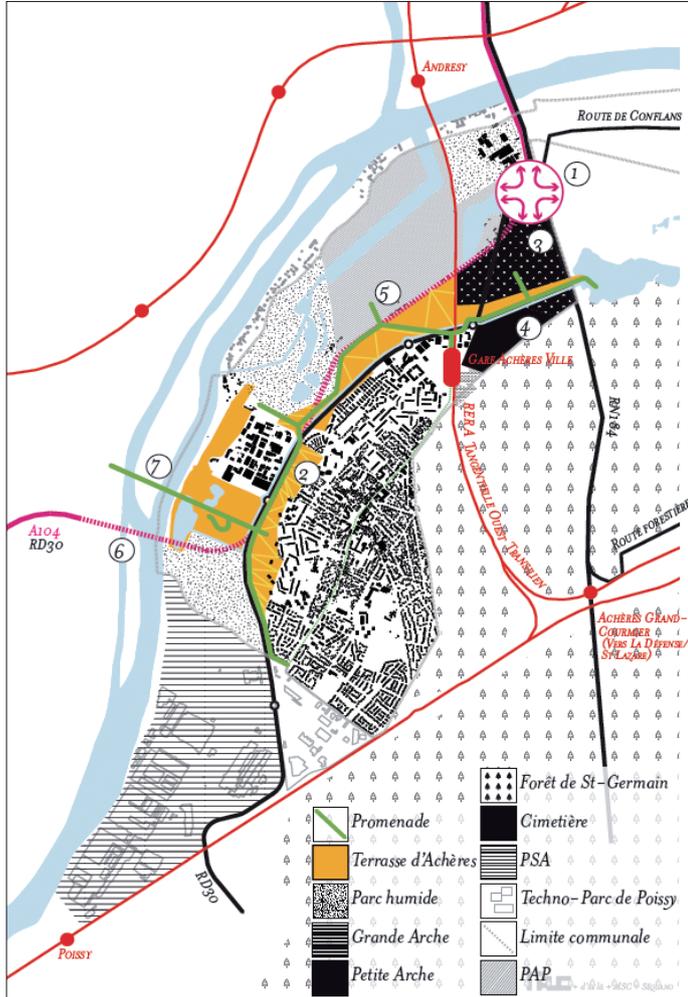
- Développer des continuités transversales Ville/Seine, et notamment à partir des centralités de la ville (centre-ville et pôle gare).
- Intégrer l'ensemble des infrastructures en projet dans un maillage cohérent : le dédoublement de la RD 30, l'autoroute nouvelle en

- viaduc, le maillage induit pour le fonctionnement du Port...
- Rendre lisible le système de déplacement en affirmant les vocations de chaque axe de déplacement.
- Requalifier les entrées de ville.

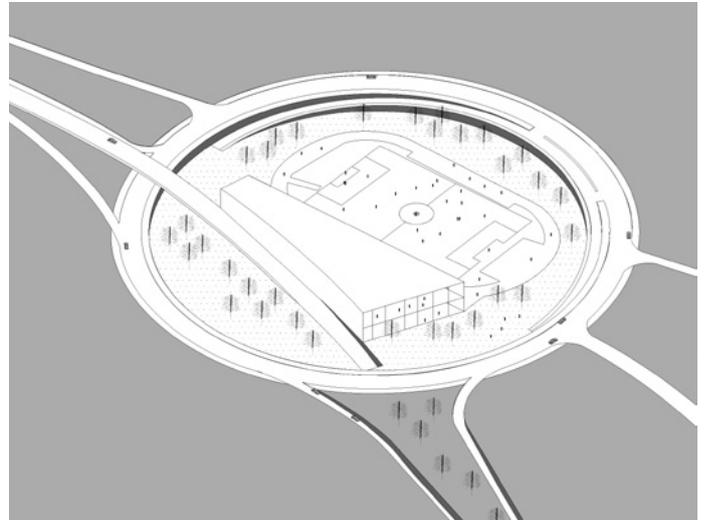
## DOC MARNIQUET



## DOCAUC



## DOCAUC

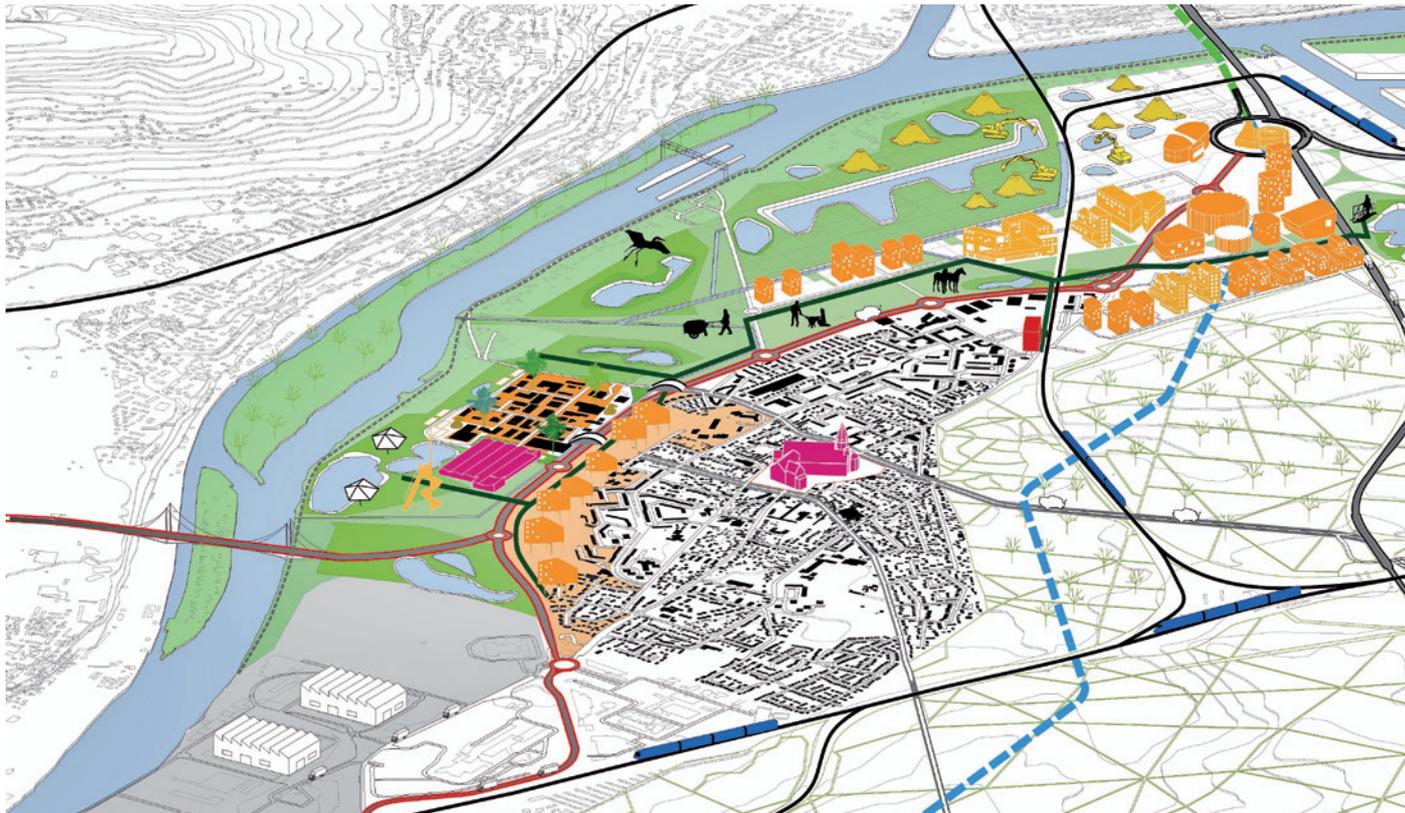


Construire une A104 en tunnel plus une RD30 en pont est un non sens. Il faut coupler ces deux projets et optimiser l'infrastructure. Les flux de transit vers l'ouest emprunteront le tunnel et le franchissement de la Seine pourrait être de l'ordre de la liaison douce.

L'A104, quelque soit son tracé, sera indispensable à la desserte du port. Mais faut-il deux échangeurs, dont l'un manifesterait servirait à la desserte de PSA, mais compromettrait à coup sûr Achères Plage ? Un seul échangeur, certes plus gros, mais du même coup beaucoup plus spectaculaire et localisé sur la partie nord de la Grande Arche permettrait d'assurer à la fois la desserte du port et celle de PSA par la RD30 qui, doublée, transformée en 'boulevard urbain' et raccordée à la boucle de Chanteloup par un nouveau pont, continuera de recevoir un important trafic de transit.

# RD 30 doublement

DOCS AUC



## Équipe AUC

La RD30 est doublée et transformée en boulevard urbain. Elle est longée par la promenade qui permet aussi de la franchir par une ou plusieurs passerelles reliant la ville à la Plaine d'Achères et aux bords de Seine.



La RD30 est doublée et transformée en boulevard urbain. Elle est longée par la promenade qui permet aussi de la franchir par une ou plusieurs passerelles reliant la ville à la Plaine d'Achères et aux bords de Seine.

## Équipe Marniquet

Par son emprise, l'espace du parkway permet d'intégrer l'ensemble des infrastructures programmées sur Achères (autoroute A 104 en viaduc, RD dédoublée) et même d'envisager de développer de nouvelles voies dédiées au transport en commun et aux pistes cyclables. Alors que l'ensemble de ces voies pourraient former une coupure entre la Ville, sa Plaine et la Seine, il réconcilie au contraire les logiques de transit et de déplacements à l'échelle de la ville et des quartiers : colonne vertébrale verte du projet, cet espace à large emprise est perméable, tout en constituant une continuité nord-sud, elle reprend le rythme des découpages des aménagements riverains, s'adaptant selon les besoins des différents secteurs traversés. Son

franchissement est aisé et guidé par la végétalisation des espaces. En frange de la ville, le parkway vient ici qualifier les limites de la ville compacte. Équipe, il invite les achérois à tourner leurs usages vers la Plaine, qui émergent déjà (skate-park, jardins familiaux, terrains de sport, lycée...).

Ainsi, la vocation de sport et loisirs de cet espace est renforcée, en complémentarité avec les activités présentes en ville (salle de concert, de cinéma, bibliothèque...).

Par ses qualités paysagères, le parkway est aussi un gage de qualité du cadre de vie, permettant d'articuler les différents quartiers d'habitat et d'activités autour de ce lien vert.

DOC MARNIQUET





La RD 30 reconverte en boulevard urbain



Promenade sur la digue



La RD 30 avec l'A104 en viaduc

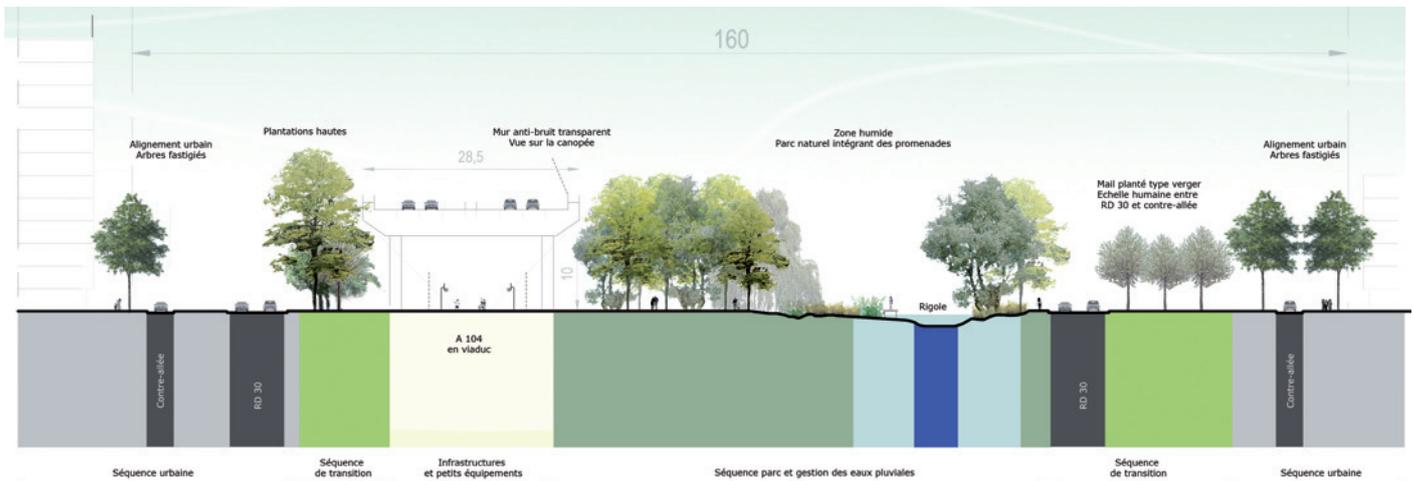
## Équipe Castro Casi, Denissof

La RD30 s'impose comme l'obstacle majeur d'accès à la Seine depuis la ville. Son caractère très routier en fait un facteur important de rupture entre la ville et son paysage. Les conditions de sa traversée dépendent donc à la fois d'un traitement particulier de cet axe routier et de l'aménagement de liaisons transversales lisibles et continues depuis la ville vers la Seine et la plaine humide.

Une première intervention consisterait à transformer la RD30 en véritable boulevard urbain. En conservant l'idée d'une voie dédoublée (2 x 2 voies), des cheminements doux, des trottoirs pourraient être aménagés sur sa longueur. Des points de traversées facilement identifiables seraient aussi à prévoir. En conférant à cet axe un caractère de couture urbaine, la RD30 jouerait le rôle d'un lien perméable et d'échange entre les grands quartiers d'habitat collectif et le quartier de la Gare, mais aussi de passage entre la ville historique et la zone d'activité des Communes, la Plaine, et au-delà la Seine.

Outre cette reconversion de la RD30 en boulevard urbain, plusieurs cheminements alternatifs peuvent être aménagés en vue d'améliorer la circulation sur le front de ville restructuré en arrière de la RD30, et entre ville et Seine. Notamment, une rue en balcon traitée comme une promenade verte proposerait un parcours sur l'actuelle allée Denis Diderot. Situé à l'arrière du grand quartier d'habitation et de l'école maternelle, ce chemin permettrait de redonner une façade à la ville.

Par ailleurs, dans le prolongement de cette rue en balcon, une promenade peut-être aménagée sur le Chemin de sous le Bois, en suivant le tracé de la digue historique.



# Projet plaine

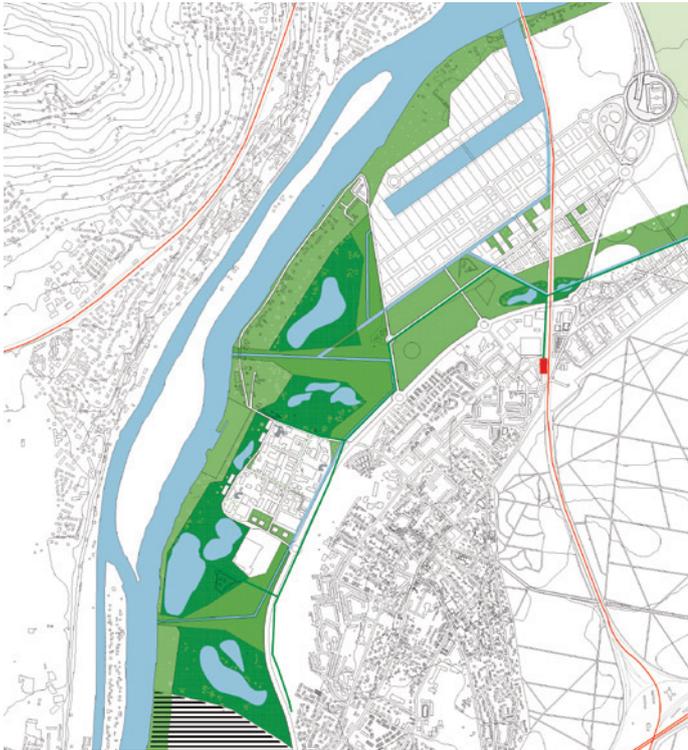
## Équipe AUC

### Le parc humide

La Seine représente le fil conducteur du site. Élément dynamique, d'une échelle territoriale, elle initie et transforme le paysage qu'elle traverse. Achères et sa plaine en sont le résultat et l'avenir. La ville d'Achères doit aujourd'hui saisir les nombreux potentiels du fleuve, qu'ils soient économiques, touristiques, naturels ou environnementaux.

À terme, le PPRI devra sans doute être adapté pour tenir compte de la mise en place de l'A104 et de l'échangeur. Pour le moment, l'inondabilité du site peut servir d'appui à la structuration d'un paysage singulier et attractif: le parc humide.

### DOCAUC



### DOCAUC

initie et transforme le paysage qu'elle traverse. Achères et sa plaine en sont le résultat et l'avenir. Il ne s'agit là que d'une continuité de projets d'ouverture des villes sur le fleuve. La ville d'Achères doit aujourd'hui saisir les nombreux potentiels du fleuve, qu'ils soient économiques, touristiques, naturels ou environnementaux.



Il est constitué des jardins et rigoles, de prairies inondables et d'un réseau de canaux pour la gestion des zones dépressionnaires et de l'écoulement des crues, de parcs aux oiseaux et d'étangs de pêche, et d'une Grande promenade connectant Achères plage, la gare, le port, le parc, la forêt « Super Achères Plage ».

Une berge naturelle est conservée le long du port pour préserver le paysage de la Seine et sa biodiversité

Le site d'Achères plage est étendu et relié à la ville, à la gare et au quartier du port par la grande promenade. C'est un espace public fondateur, un lieu de destination et de loisirs, invitant les Achérois et les habitants de la métropole à profiter des paysages de la Seine.

## Équipe Castro Casi, Denissof

### Le parc naturel et la plaine humide

Le territoire naturel d'Achères constitue un énorme potentiel pour ses habitants, mais aussi pour ceux des communes adjacentes, du fait de larges vues sur d'immenses paysages ouverts, de la présence du fleuve et des étangs et de la proximité de la forêt.

Les secteurs des bords de Seine, des plaines humides de la ferme du barrage, de l'étang des pêcheurs, du parc agricole et de la lisière urbaine sur la forêt sont autant de lieux qui donnent à la commune son caractère. Il convient de retisser les liens entre ces territoires et leurs habitants.

D'espace résiduel, la plaine d'Achères doit être réaménagée de manière à révéler son ampleur naturelle en donnant sa plus grande dimension au paysage. Par des aménagements de ces espaces naturels, en lien avec la gestion des eaux fluviales de la Seine.

Au Sud du port, une plaine humide à caractère plus agricole soulignerait une perspective entre le Port et la ZAC d'Activités des Communes. Le parc naturel ainsi créé, bien moins domestique que le parc urbain de la rigole, retrouverait ainsi les traces d'un lit naturel de la Seine dans cette partie du territoire entre ville et fleuve. Susceptible d'être envahie par l'eau en cas d'inondation, cette plaine humide pourrait aménager des cheminements et valoriser sa ferme pédagogique autour de l'identité rurale d'Achères.

Il s'agit d'élaborer un véritable lieu de promenade facilement accessible à tous depuis la ville et le Port, jusqu'à Achères-Plage.



## Équipe Marniquet

### La plaine d'expérimentation

- fonder un projet urbain durable de grande qualité environnementale et paysagère, garantissant la sécurité optimale des résidents et des usagers tout en l'inscrivant dans l'esprit de la réglementation existante – ppr et loi sur l'eau –
- réouvrir la Plaine à son fleuve par la création d'un réseau hydrographique à ciel ouvert

### Objectifs et principes d'aménagement

- activités de dépollution/de recherche sur la dépollution
- campus de recherche et d'innovation

Aujourd'hui en grande partie pollué, ce secteur de la Plaine représente un des derniers espaces non urbanisé ou en projet sur la ville d'Achères.

La préservation et la valorisation de ce paysage vestige est associée ici à des activités nouvelles permettant de régénérer les sols et de se réappropriier la Plaine, afin qu'elle ne devienne pas un « non lieu », mais une composante du paysage achérois.

Les activités aujourd'hui présentes (centre équestre, jardins familiaux, ferme) seront complétées par de nouvelles : phyto-régénération, expérimentation, cultures valorisables énergétiquement, recherches...

Un Campus de recherche et d'innovation, associé à ces activités de la Plaine, renforcera ce nouveau destin pour la Plaine qui poursuit sa riche histoire en inversant les situations, passant par une reconquête de sa propre nature.



# Expansion, relation de la ville à la Seine

## Équipe AUC

La question du développement d'Achères ne se pose pas qu'en termes d'expansion urbaine mais aussi de maintien de la population

Compte-tenu des évolutions démographiques et sociales, pour conserver le même nombre d'habitants (20.000), une offre complémentaire « point-mort » est évalué à environ 800 logements en 10 ans. Par ailleurs, afin de garantir aux achérois la possibilité d'un parcours résidentiel sur la commune, des logements diversifiés doivent être édifiés (petits et grands logements locatifs sociaux, accession sociale, logements libres...)

Pour mémoire, la Plaine d'Achères a été identifiée dans le SDRIF de 2008 comme un site de densification préférentielle et le secteur de Seine Aval comme un territoire stratégique. Le scénario privilégié par la Région vise un développement permettant d'équilibrer les multiples fonctions à implanter ou à renforcer : développement économique, production de 2 500 logements par an, loisirs, protection et valorisation des milieux naturels et paysagers.

L'attractivité résidentielle de la Seine- Aval est réaffirmée dans le

protocole de l'OIN qui reprend l'objectif de construction de 2.500 logements par an.

L'amélioration programmée de la desserte en transports en commun d'Achères (tangentielle ouest, prolongement d'Eole) favorise le développement d'une offre nouvelle de logements à proximité de la gare, dans la continuité des développements engagés, et l'émergence d'un véritable morceau de ville. Un certain seuil d'habitants doit en effet être atteint pour permettre le développement d'une offre de services et de commerces de proximité garantissant une qualité de vie et un fonctionnement de quartier.

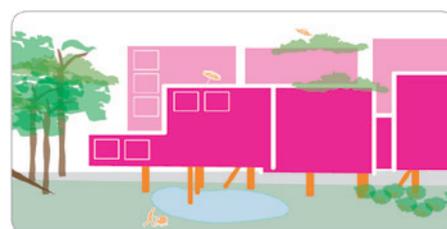
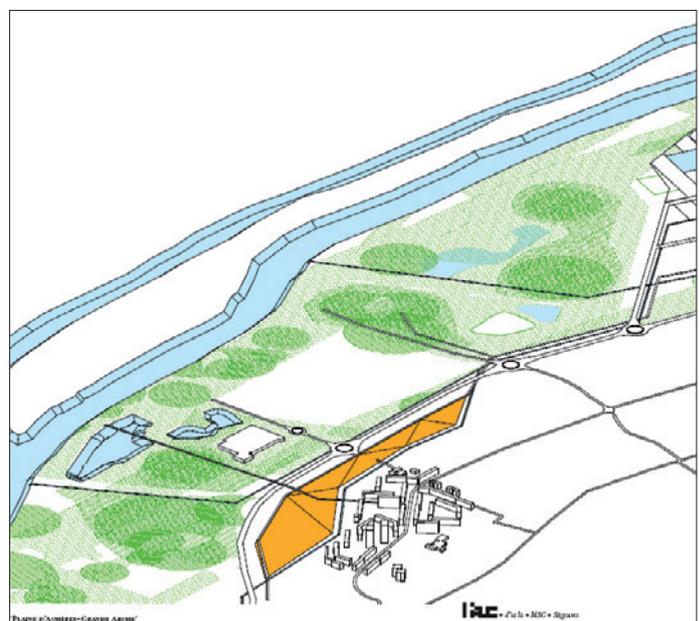
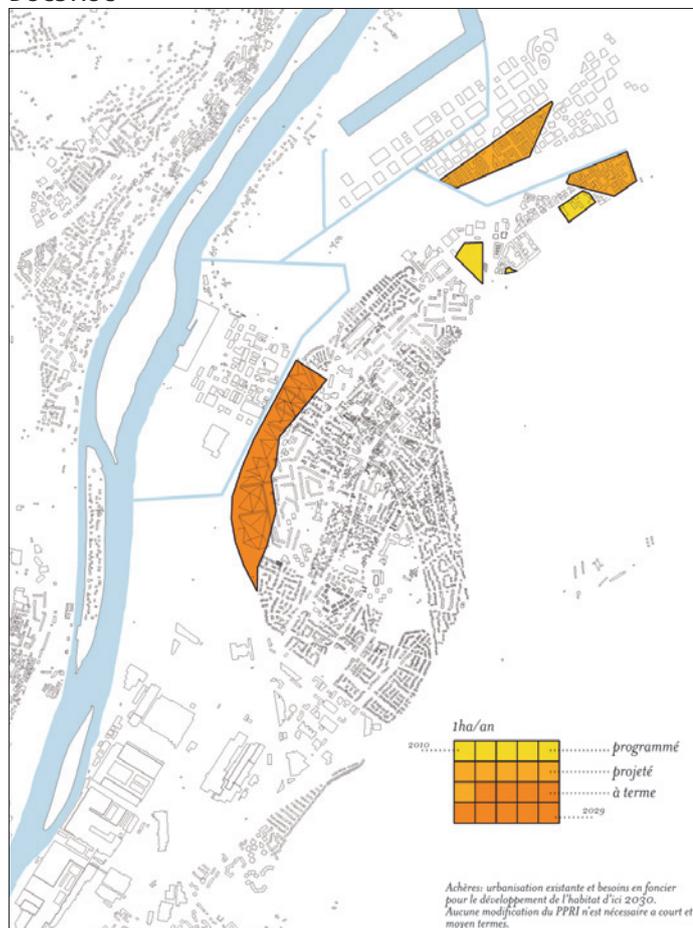
Vouloir maintenir la population d'Achères autour de 20.000 habitants est un objectif générateur d'un besoin de logements que l'on peut approcher succinctement en ne considérant que l'évolution de la taille des ménages. Sur ce seul critère, de la réduction de la taille des ménages, c'est environ plus de 1.500 logements qu'il conviendrait de produire en 24 ans sur l'espace communal soit un peu moins de 65 logements par an.

En considérant le renouvellement du parc, on viendrait ainsi confirmer la moyenne de 80 logements par an évoquée par la Ville, mais pas seulement sur 10 ans.

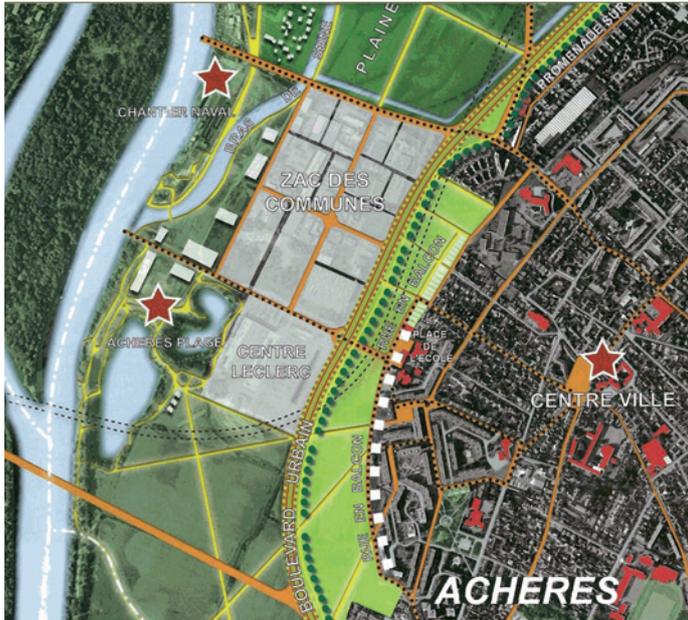
Sur une base de 75 logements à l'hectare, illustrée ci-dessous, c'est environ 20 ha à mobiliser pour la seule fonction logements d'ici 2030.

De nouvelles zones constructibles pourraient être ménagées, par exemple au droit du grand ensemble, de manière à construire la façade de la ville sur la plaine.

## DOCS AUC



Logements sur pilotis au sud de la ville. Bâti sur un terrain inconstructible car potentiellement inondable (PPRI), ces logements forment une nouvelle façade de la ville sur la plaine. Construits sur pilotis pour éviter les crues, ils créent des vues sur la plaine et ils transforment une difficulté en attractivité.



## Équipe Castro Casi, Denissof

La clarification du rapport ville-nature constitue l'un des enjeux essentiels du développement d'Achères. Les limites bâties de la ville doivent insister sur leur caractère d'insularité par rapport au paysage environnant en édifiant des bordures franches et continues face au grand paysage de plaine.

- La façade de ville historique d'Achères en arrière de la RD30 est peu qualitative et peu structurée. L'enjeu est donc de parvenir à transformer cet actuel arrière de ville en véritable façade. Le PPRI actuel ne permettant pas d'avancer cette façade de ville jusqu'au bord de la RD30, on aménagerait cette bordure face à un espace naturel préservé entre cet axe routier et la limite bâtie d'Achères. L'espace ainsi préservé et de qualité pourrait ainsi servir de zone d'expansion de la ville jusqu'à la RD30 si le PPRI venait à évoluer dans les années futures.
- Les bordures de la zone d'activités de la ZAC des Communes est aujourd'hui difficilement lisible et accessible depuis la ville. Il conviendrait de traiter ces bordures de façon à mettre son emprise en relation avec le centre-ville situé de l'autre côté de la RD30, et d'offrir côté Seine une façade plus spécialement consacrée aux loisirs.

Les nouvelles liaisons proposées entre la ville et la Seine (qualifier les voies existantes, retisser de l'activité le long de ces voies, créer de nouvelles voies entre l'intérieur d'Achères et la RD30 qui se prolongent dans le quartier commercial) contribueraient à former un maillage du territoire capable de mettre en tension les différentes polarités urbaines (la ville, la zone d'activités des Communes, le futur Port Autonome) et paysagères (Achères- Plage, la plaine humide, la future rive d'Achères proposée le long du canal-déversoir) et de tisser de véritables « coutures urbaines ».



## Équipe Marniquet

### Objectifs et principes d'aménagement

Le quartier de l'Entrée OUEST vise à redéfinir l'entrée de ville d'ACHERES et à désenclaver ce secteur de « bout de ville » en s'appuyant sur :

- un nouvel axe urbain depuis la boucle de Chanteloup vers le centre ville
- des extensions de quartiers qui s'ouvrent vers la plaine
- l'opportunité de désenclaver et de restructurer les quartiers des Plantes et d'Ennemont
- des liens directs entre : la ville et les étangs/le centre ville et le centre commercial
- une localisation d'équipements et aménagements situés à la fois à l'intérieur des quartiers et ouverts sur la Plaine

Ce projet repose sur deux natures d'interventions sur la ville :

- l'extension urbaine dans les interstices aujourd'hui non construits (car situés en zone classée inondable) visant à accueillir une majorité de logements et de nouveaux équipements publics,
- la rénovation urbaine du quartier des Plantes d'Ennemont en créant un nouvel axe d'entrée de ville.

Cette démarche engage ainsi des opérations de démolitions/reconstructions dans le quartier des Plantes d'Ennemont. Aussi, ce projet nécessite d'envisager deux procédures distinctes afin d'engager une étude fine et poussée des conditions de renouvellement des grands ensembles existants : où localiser l'axe d'entrée de ville ? quels immeubles seraient les plus enclins à la démolition ? Comment organiser le relogement de la population ?...

# Ports et abords

## Équipe AUC

Après les champs d'épandage, puis la station d'épuration, l'usine Peugeot toute proche, l'exploitation de sable, Achères s'apprête à accueillir un énorme port fluvial et une autoroute. Ce collage sans raccord de projets métropolitains autour d'une urbanisation très agglomérée, très compacte (un 'village') constitue objectivement une forme d'agression assez violente. En même temps, le port apporte de l'économie, de l'identité, l'autoroute apporte de la desserte...

Il ne s'agit pas d'essayer d'articuler véritablement des échelles et des natures de programmes incompatibles. Il faut plutôt chercher à en organiser le vis à vis, le spectacle mutuel.

Être ancré dans la métropole, profiter de ses flux et, en même temps, pouvoir s'en isoler pour profiter de l'intimité du 'village', c'est la 'métropole à la carte'.

### Le port d'Achères est LE grand projet d'infrastructure portuaire à l'échelle du Bassin parisien dans les quinze prochaines années

Le port, seul « morceau » de la commune d'Achères à être intégré à l'Opération d'Intérêt National Seine Aval, fait actuellement l'objet d'études par le Port Autonome. Si son dimensionnement doit être précisé (120 à 500 ha), l'ambition qui porte ce projet est de constituer une nouvelle porte d'entrée logistique et fluviale à l'agglomération parisienne au débouché du canal Seine-Nord Europe et en position d'hinterland de Havre 2000.

Port mixte, susceptible d'accueillir des conteneurs et du vrac (marchandises, matériaux, granulats...), le futur port d'Achères bénéficiera d'une multi modalité exceptionnelle grâce à ses embranchements ferroviaire et autoroutier.

L'ambition conférée à ce futur équipement est forte : le trafic conteneurs supporté est évalué a minima à 100.000 EVP/an, soit l'équivalent du trafic fluvial conteneurisé actuel de l'Île-de-France (107.00 EVP en 2008). Il s'agit de répondre à l'explosion attendue de la conteneurisation avec la mise en place du Canal Seine-Nord-Europe et de Port 2000 au Havre (200 % d'augmentation du trafic fluvial de conteneurs sur la Seine d'ici 15 ans).

Comment faire en sorte que cet équipement d'envergure métropolitaine, destiné à l'approvisionnement de la région capitale, puisse aussi servir au développement économique local ?

Comment absorber au mieux les flux générés par la plateforme portuaire, lieu de transit :

1 EVP = 1 camion, 100.000 EVP = 100.000 camions potentiels, même si la moitié des marchandises réceptionnées au port sont redistribuées par la voie ferrée, 50.000 EVP partiront par la route, soit un trafic de 150 camions/jour (sans compter les flux entrants).

Ce qui peut paraître difficile à admettre aujourd'hui, c'est une certaine incapacité à définir concrètement la nature, les formes et l'ampleur des conséquences de ce nouvel équipement sur le territoire d'Achères, tant les méthodes et les métiers du transport fluvial et du traitement des marchandises peuvent encore évoluer dans les deux prochaines décennies. Le benchmarking a ses limites...

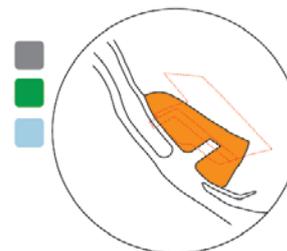
DOCAUC

### ACTIVITÉS

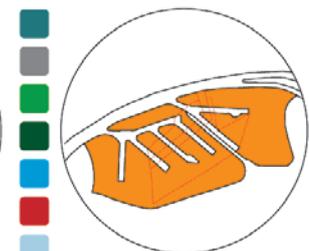
-  .BTP
-  .Métallurgie
-  .Agro-alimentaire
-  .Environnement et produits valorisables
-  .Produits énergétiques
-  .Automobiles
-  .Logistiques et conteneur



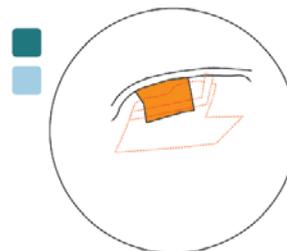
ACHÈRES 120 ha.  
2015-2020  
200 000 EVP



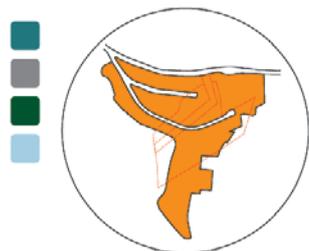
Limay 125 ha.  
triplement en cours  
30 000 EVP



Gennevilliers 401 ha.  
doublement 2010  
215 000 EVP



Montreau 33 ha.  
pour 2012  
30 000 EVP

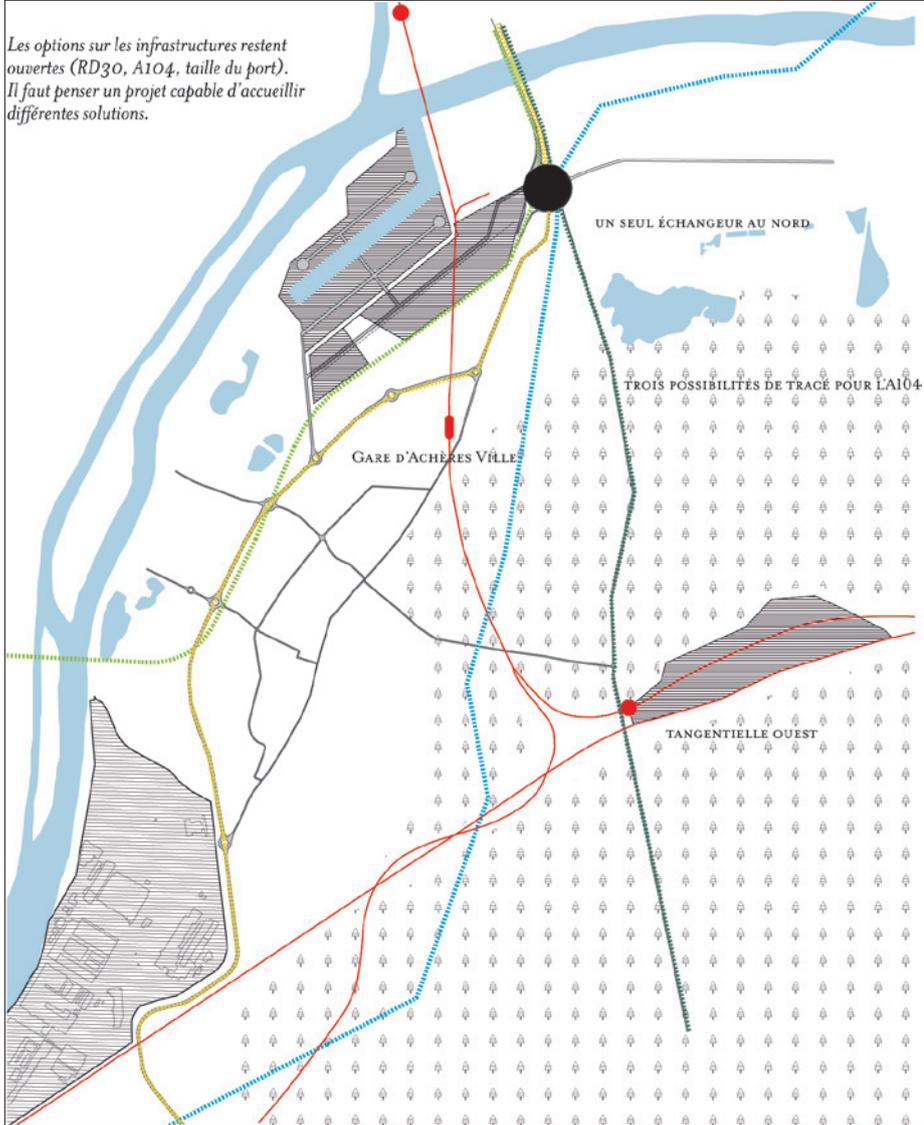


Bonneuil sur marne 186 ha.  
n/c

 Ports avec terminaux à containers en île de france  
 Emprise du port d'Achères

source: paris-ports.fr

DOCAUC



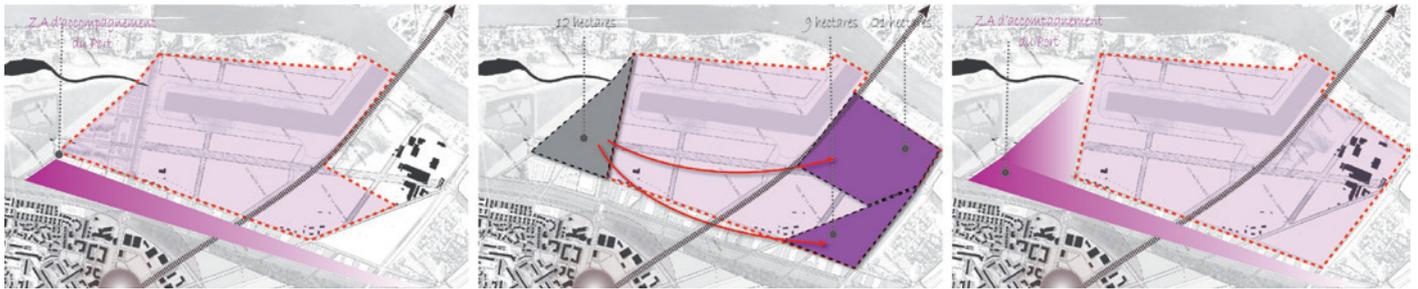
Une chose est certaine, cette implantation confèrera à Achères une nouvelle identité. Tant en termes urbains qu'en termes économiques, le nouveau port deviendra la pièce maîtresse du développement d'Achères, à la condition toutefois que ce nouveau port ne fonctionne pas en corps étranger sur la commune, même si certaines activités nécessiteront d'être circonscrites dans des zones parfaitement sécurisées.

L'interface ville-port doit trouver sa traduction dans l'organisation spatiale et dans le développement conjoint d'activités complémentaires.

Dans la mesure où la vitesse de croisière du port ne sera pas atteinte avant 2030 voire plus tard l'enjeu n'est pas d'aménager l'espace mais de le ménager pour le long terme, logique imposée par la nature même de ce type de projet.

DOC MARNIQUET

• Le périmètre à négocier



PERIMETRE INITIAL : 102 hectares

PROCESSUS D'ÉCHANGE : 12 ha contre 30 ha

PERIMETRE NEGOCIE : 120 hectares

L'équipe Marniquet est la seule à proposer une modification des emprises foncières dédiées au port.

Afin de tracer une voie entre la gare d'Achères et la Seine au droit de l'écluse d'Andrézy pour installer la zone d'activités du port au plus près de la ville et constituer la limite entre le port et cette zone d'activités par l'installation de cette voie nouvelle, 12ha sont détachés au sud de l'emprise foncière et, en échange, deux terrains de 9ha et 21ha sont rattachés à l'emprise portuaire au nord de la voie ferrée.

# Le quartier du port

## Équipe Marniquet

### Les quartiers de l'Arche (court terme)

Les quartiers de l'Arche, répond à plusieurs objectifs immédiats de la Ville.

- développer et diversifier l'offre de logements;
- valoriser le Pôle Gare, centralité en devenir;
- créer une nouvelle image pour Achères.

La programmation des quartiers de l'Arche répond de manière pragmatique aux évolutions des besoins du territoire achérois. Si aujourd'hui, la Ville n'envisage pas une augmentation de ses habitants, elle se doit d'anticiper les impacts à court et moyen terme induits par l'arrivée du Port et de se positionner quant à son développement.

Ne vaut-il mieux pas pour la ville loger les employés du Port plutôt que de subir leurs déplacements pendulaires ? De plus la pression sur le logement, déjà forte à Achères, plus qu'au niveau départemental, risque d'augmenter, au préjudice des habitants.

L'habitat, associé à des activités tertiaires prévues sur ce secteur, compte tenu de la situation stratégique du site, est une priorité afin de créer un réel morceau de ville, non pas relégué, mais totalement intégré à la vie du territoire achérois.

Ce secteur est prioritaire, car déjà opérationnel et ouvert à l'urbanisation.

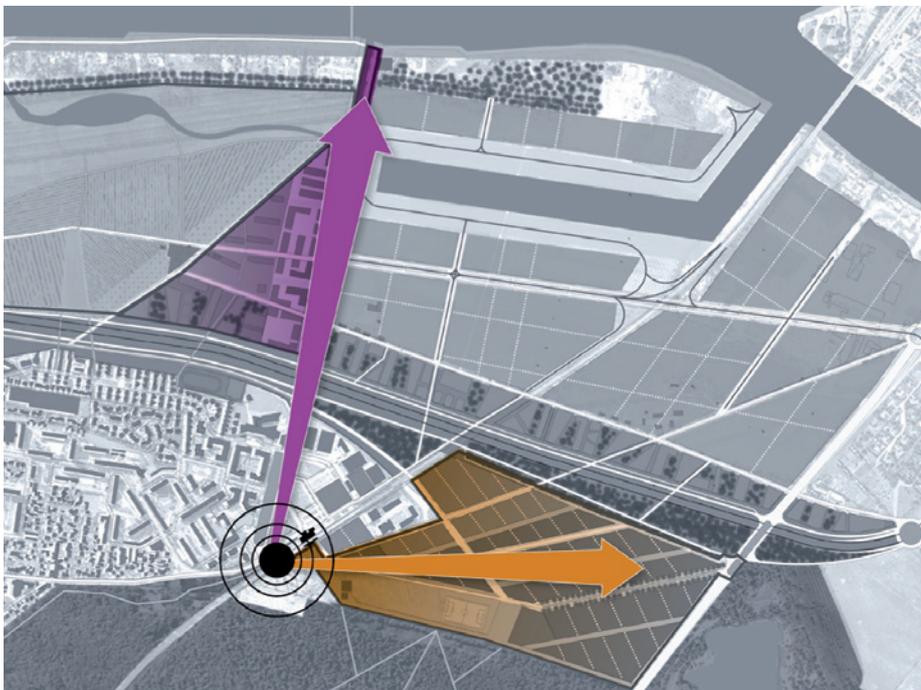
### Le quartier d'activités du port (court et moyen terme)

Le quartier d'activités du port, opération d'intérêt général, vise l'appropriation par la ville de la dynamique du Port et l'intégration du Port au fonctionnement urbain.

Sa réalisation étant étroitement liée à la réalisation du Port, elle ne peut être immédiate.

Ce secteur fait l'objet d'un pré bilan visant à mesurer le poids d'une action d'aménagement en accompagnement du PORT. Une partie de l'opération nécessite aussi la révision du PPRI Son projet s'appuie sur :

- un axe Gare/Port et Ville/Seine qui fait le lien entre les morceaux de ville symbolisés par un canal tracé en limite sud du port jusqu'à la Seine;
- des services et bureaux, le long du canal en complémentarité du Port;
- un campus de recherche et de développement en lien avec les activités d'expérimentation de la plaine;
- des sentinelles d'activités permettant l'association et la transition entre la ville et le port.



des activités complémentaires du Port dans une situation privilégiée

le Port intégré dans son environnement



de nouveaux espaces de promenades

accès au Port et à la Seine

## Équipe Castro Casi, Denissof

### Le port autonome et petite arche

Le port autonome aura pour vocation principale à terme d'être une plate forme de porte-containers. Le projet prévoit de déployer une activité économique orientée sur des activités logistiques, des commerces de gros, des entreprises industrielles et des services aux entreprises. Le benchmarking montre que l'ensemble des activités liées au port se déploient dans son enceinte avec, à l'extérieur de la zone portuaire une offre économique axée sur la logistique et le commerce. Aucun exemple n'a montré le déploiement d'une importante surface tertiaire pour des ports de la grandeur de celui-ci.

Dans le cas d'Achères, la venue du port et la création d'un échangeur à proximité pourraient favoriser la création d'une activité logistique. La zone d'activité économique Petite Arche, localisée à proximité de la gare de RER et du pôle économique de la Gare sera à vocation prin-

DOC CASTRO CASI, DENISSOF



DOC CASTRO CASI, DENISSOF



Vue sur le futur Port Autonome depuis la ville. Au premier plan, le futur quartier du Port, et à l'arrière-plan les infrastructures portuaires.

cipalement tertiaire. Ces deux projets à vocation économique vont permettre d'impulser une dynamique économique sur le territoire et un changement d'image de la ville d'Achères.

### Le port, élément du paysage

Le Port Autonome peut être pensé comme un élément du paysage. Si les conditions d'une ouverture du Port au public sont très contraintes par des règlements de sécurité, l'aménagement de points de vue sur ses activités, à l'entrée du Port et à l'extrémité de la darse ; reste un moyen efficace de prévenir une situation d'enclave et d'offrir des vues au public sur le ballet des navires. On pourrait imaginer d'implanter sur l'un de ces sites un bâtiment administratif traité en symbole.

Les limites du Port participent activement de son ouverture sur la Ville. Une véritable façade combinant logements et activités construirait une limite à la fois ouverte sur le Port et la ville historique.

Une mise en scène du Port depuis la ville est importante. Les points de vue jouent un rôle essentiel en rendant le Port visuellement attractif à partir de percées effectuées au travers du Parc de la Rigole jusqu'à l'eau des darses.

### Ouvrir le port sur la ville

Afin de relier l'éventuel futur quartier du Port Autonome à la ville historique d'Achères, des perméabilités et des cheminements pourraient être aménagés depuis la ville historique, au travers du futur Parc urbain de la Rigole, et vers les darses imaginées pour le Port Autonome. De cette manière, la ville d'Achères se tournerait véritablement vers cette infrastructure portuaire pleinement reconnue comme un nouvel élément essentiel de son identité. Ville portuaire, elle proposerait des liaisons et des vues sur les activités du Port et l'eau du fleuve.

### Imaginer le port comme un véritable morceau de ville

A contre-courant de nombreux ports industriels imposant une rupture entre ville et fleuve, le Port d'Achères pourrait être l'occasion d'ancrer l'identité fluviale de la ville en favorisant un aménagement soucieux de préserver la plus grande accessibilité possible à ses infrastructures.

En proposant des darses orientées vers la ville, on acte cette volonté d'édifier un Port qui ne tourne pas le dos à sa commune, mais qui s'ouvre au contraire à elle.

## Équipe AUC

La stratégie d'Achères est étroitement liée à une échelle temporelle inhabituelle, celle du futur port fluvial dont le plein exercice demandera une période transitoire de 25 à 30 ans. Sur cette même période, Achères doit organiser son développement en combinant développement économique et réponse aux besoins en logements.

En conséquence deux stratégies peuvent être proposées :

- une stratégie de long terme qui prépare le territoire de la commune aux grandes opportunités futures et aux enjeux de la confluence Seine-Oise inscrits dans le Grand Paris ;
- une stratégie de court et moyen termes (10-15 ans) davantage centrée sur le projet urbain de la commune, (reconsidération de la plaine, doublement de la RD30, grands équipements qualitatifs, « super Achères plage », grande promenade..., politique du logement en mobilisant 1 ha par an...) lui même ménageant et valorisant les potentialités du long terme.

L'étude de nouvelles réserves foncières maîtrisées devra être engagée dans les 10 années qui viennent en relation avec le développement effectif de l'idée d'un grand port.

### À long terme, autour du nouveau port de 420 ha

#### Cluster fluvial

En termes de développement, la masse du trafic et des activités attendues conféreront une identité nouvelle pour Achères dont la valorisation pourrait être développée dans le sens d'un « cluster » fluvial (1) en réseau avec le cluster technologique de Cergy-Pontoise. Par cluster, il faut entendre concentration des activités de trafic fluvial, de recherche développement, de formation, de services spécialisés et de services d'accompagnement (banques assurances, finances, hébergement, hôtellerie, congrès...) Ces services n'ont pas tous, vocation à se situer sur le site même du port. Tirer parti de cette nouvelle situation prévisionnelle, consisterait à capter une partie de ces flux d'activité et de les ériger en nouvelle spécialisation achéroise. Une telle hypothèse pourrait conduire à une première préfiguration en concevant, en partenariat avec le PAP, une offre immobilière innovante, d'une accessibilité parfaite et conciliant les enjeux d'image du port et d'Achères.

#### Très grand rond point

En termes d'accessibilité générale, le Très Grand Rond-Point (2) s'impose comme point symbolique et élément indispensable et central pour le fonctionnement et la desserte interne du futur port. Il prépare l'accessibilité autoroutière du port.

Il désigne pour le long terme un lieu spécifique d'accueil d'activités illustratives du concept de cluster pouvant se doubler à plus court terme d'un grand équipement, par exemple sportif.

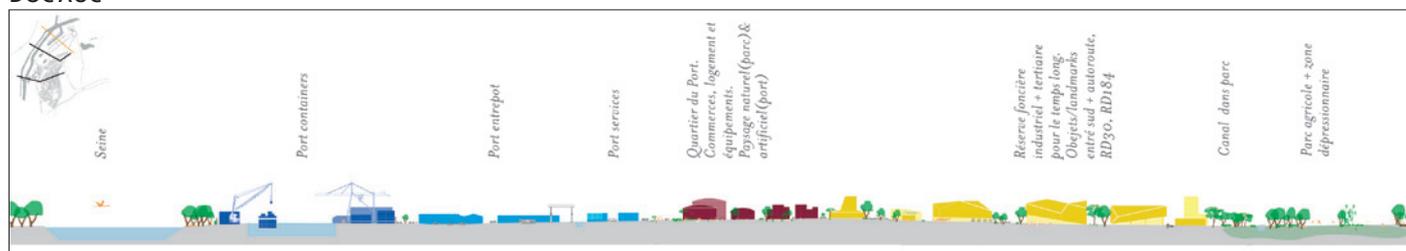
#### Logements et équipements

En termes de logements et d'équipements, il conviendra d'anticiper la demande car la création de 4000 emplois directs viendra changer la donne. Dans 10 à 15 ans, l'objectif d'une population stable générant une consommation d'espace de l'ordre d'un ha par an devra être révisé. (3) Le quartier du port, logements, services, commerces de proximité, sera inséré dans le système de parcs et connecté par la promenade et les infrastructures routières et ferrées.

DOCAUC



DOCAUC



# Le port en 2040

## Équipe AUC

L'hypothèse d'un port fluvial à terme de 420 ha change considérablement la donne. Ce serait un port équivalent à celui de Gennevilliers (400 ha), dont l'objectif est d'atteindre en 2012 le traitement de 240.000 à 300.000 EVP.

Le Port Autonome de Paris parle même d'une capacité à terme pour Achères de 500.000 EVP...

Cela pourrait se traduire par environ (estimations) : 4.000 emplois directs, 25.000 emplois induits, 250 entreprises implantées sur le site, 40.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts, de locaux d'activité, de bureaux.

En d'autres termes, un extraordinaire changement d'échelle.

Il y a néanmoins quatre conditions majeures d'apparition d'un port fluvial de 420 ha à Achères :

- **La part du trafic fluvial**

Elle est encore modeste en Ile de France (7 %) mais sa croissance est régulière. Toutefois, le doublement du traitement des tonnages par voies d'eau à moyen terme, ce qui représente une croissance considérable, ne sera a priori le résultat d'une tendance économique « naturelle » mais celui des objectifs fixés par le Grenelle de l'Environnement. Cela supposera qu'en face des politiques publiques mises en œuvre les acteurs économiques jouent le jeu.

- **L'opérationnalité du canal Seine - Nord Europe**

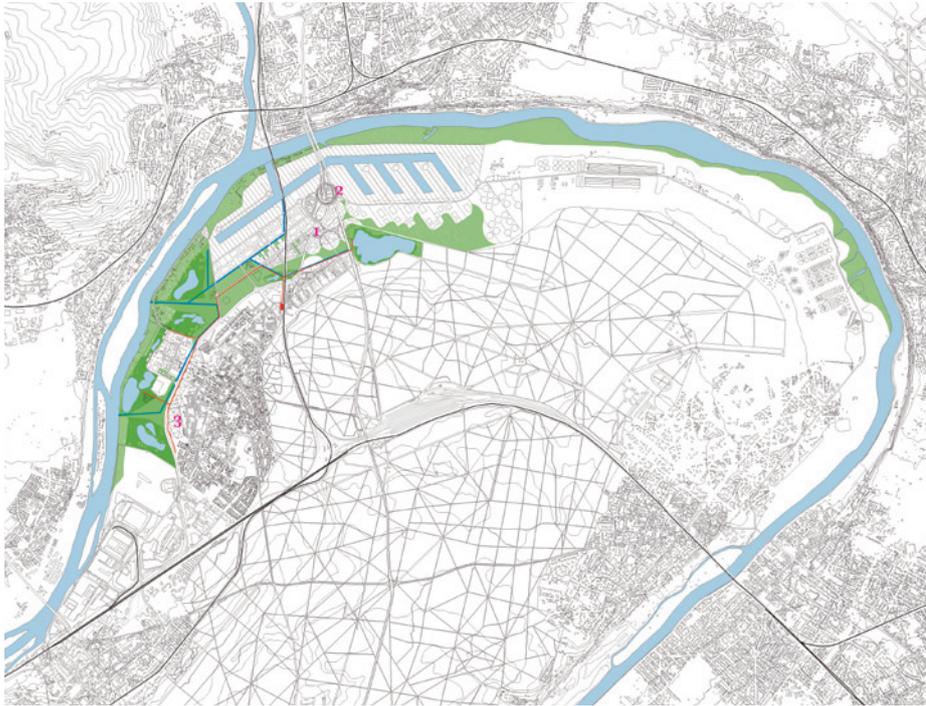
Son coût d'investissement est estimé à 4 milliards d'euros. Un tel montant, dans le contexte actuel, pourrait se traduire par un étalement de l'effort à produire. La mise en œuvre, initialement prévue en 2010 est aujourd'hui envisagée en 2016...

- **La multimodalité**

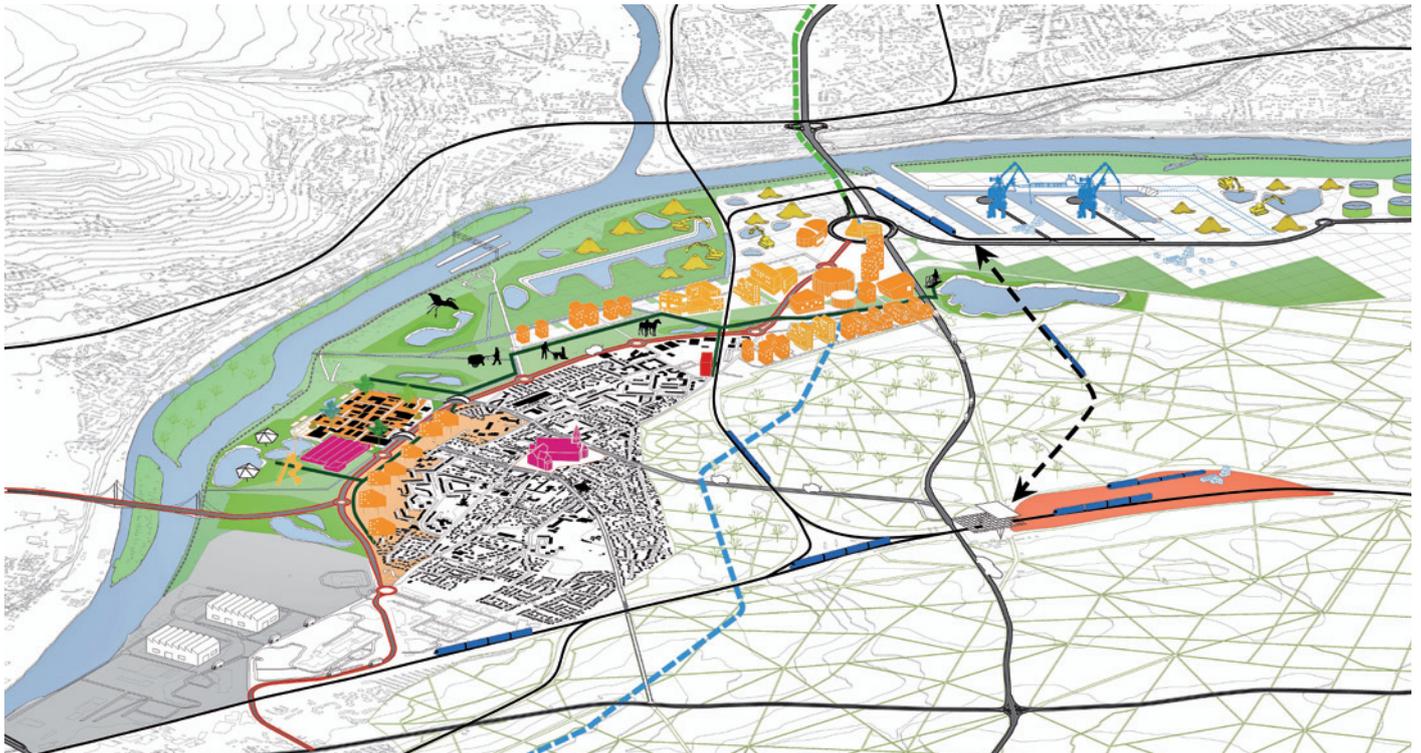
Le port de Gennevilliers dispose de tous les modes : fleuve (et donc mer), route, fer, oléoducs. Le projet port d'Achères demandera quant à lui une réelle desserte autoroutière et une optimisation de la desserte ferrée.

- **La libération du foncier, question liée aux concessions des carriers et à leur vitesse d'extraction.**

DOCAUC



DOCAUC







## **Consultation Plaine d'Achères-Grande Arche**

La dynamique autour de l'Axe Seine a été initiée en 2009 lors de la consultation sur l'avenir du Grand Paris; depuis elle ne cesse de prendre de l'ampleur.

L'axe Seine représente l'un des « couloirs » majeurs de transport de marchandises en Europe, les ports normands constituant la porte maritime naturelle vers le bassin de consommation parisien.

Les nombreux projets en cours ou à la réflexion, dont la nouvelle plateforme multimodale d'Achères, témoignent d'une prise de conscience de la nécessité de structurer le système portuaire de l'Axe Seine et de développer les transports alternatifs à la route.

C'est dans ce contexte que la municipalité d'Achères a souhaité en 2010 consulter trois équipes d'architectes -AUC/Castro-Casi-Denissof/Marniquet - pour réfléchir à l'avenir d'Achères dans la perspective de l'accueil de ce nouveau grand port fluvial, des nouveaux projets de transports en commun et d'infrastructures routières.

Le document produit par l'Atelier parisien d'urbanisme, propose, une synthèse de ces travaux, puis quelques éléments sur l'avancée de la définition des projets de l'axe Seine, et enfin, présente, par thème les travaux des équipes d'architectes.