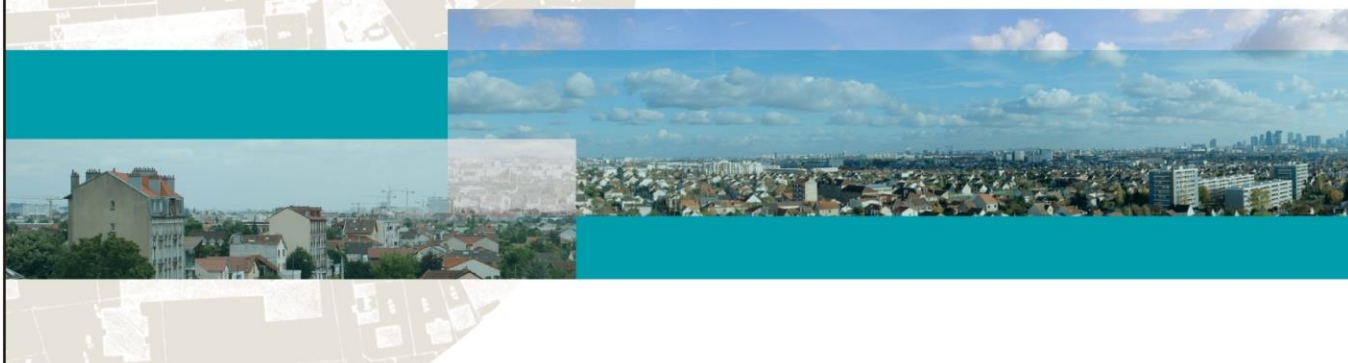


3 – ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

ARRETE LE : 14 JUIN 2016

ENQUETE PUBLIQUE : DU 21
SEPTEMBRE 2016 AU 20 OCTOBRE
2016

APPROUVE LE : 15 DECEMBRE 2016



PRÉAMBULE

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) permettent de compléter le dispositif réglementaire du Plan Local d'Urbanisme, en précisant les grandes lignes directrices de l'aménagement de certains secteurs.

Établies dans le respect des orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), elles constituent l'un des instruments permettant la mise en œuvre du projet communal.

L'article L. 151-6 du code de l'urbanisme précise qu'elles « *comprennent [...] des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements* ».

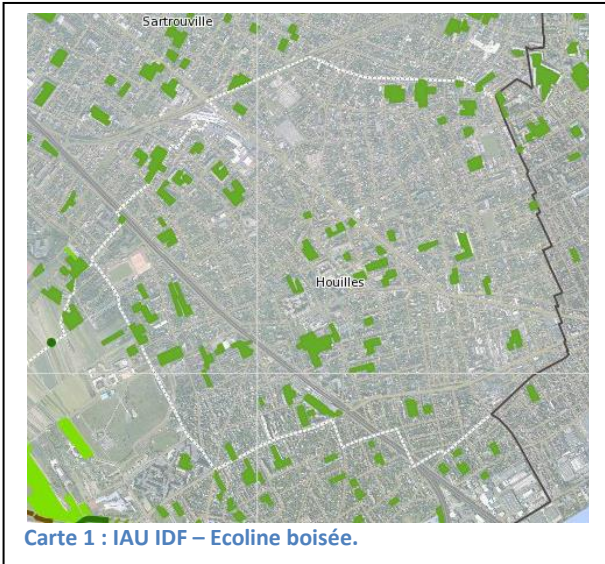
Elles sont opposables aux opérations de construction et d'aménagement, qui doivent être compatibles avec les principes qu'elles définissent.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	2
SOMMAIRE	3
OAP N°1 - « UNE TRAME VERTE URBAINE ET DES CHEMINEMENTS ACTIFS »	4
1.1 ASSURER LE RENFORCEMENT DES CONTINUITES ECOLOGIQUES	5
1.2 TRAITER LES INTERFACES URBAIN / VEGETAL VERT.....	6
1.3 MIEUX ORGANISER DES CHEMINEMENTS DOUX DE PROMENADE DANS LA VILLE.....	7
OAP N°2 - « GARE »	10
2.1 ENJEUX ET OBJECTIFS (SANS VALEUR REGLEMENTAIRE)	10
2.2 PRESCRIPTIONS.....	10
OAP N°3 - « TANGENTIELLE – BAPAUME »	13
3.1 ENJEUX ET OBJECTIFS (SANS VALEUR REGLEMENTAIRE)	13
3.2 PRESCRIPTIONS.....	13
OAP N°4 - « YSER – ZOLA »	15
4.1 ENJEUX ET OBJECTIFS (SANS VALEUR REGLEMENTAIRE)	15
4.2 PRESCRIPTIONS.....	15

OAP n°1 - « UNE TRAME VERTE URBAINE ET DES CHEMINEMENTS ACTIFS »

La commune de Houilles n'est pas inscrite dans la trame écologique régionale identifiée dans le SRCE : elle n'accueille ni réservoirs de biodiversité, ni corridors écologiques majeurs. Cependant le territoire dispose d'une mosaïque d'habitats ouverts et boisés dans les espaces publics et dans les jardins de l'habitat. Ces espaces à caractère naturel participent, avec la voie ferrée, à un continuum écologique au sein de la boucle de la Seine entre les deux rives, en connexion avec la forêt de Saint-Germain-en-Laye à l'Ouest, les buttes d'Argenteuil et Orgemont et les boisements de Montmorency au Nord.



Carte 1 : IAU IDF – Ecoline boisée.

Du fait d'un espace public très contraint, la ville de Houilles compte peu de pistes et bandes cyclables dédiées. La topographie plane et la forme ramassée de la commune incitent néanmoins à l'usage des modes actifs comme le vélo, qui se traduit par un intense rabattement vers la gare de Houilles – Carrières-sur-Seine. Cependant, les déplacements des cycles sont pénalisés par des points durs. Leur sécurisation dépend du traitement de ces points durs :

- Traversée des voies ferrées
- Circulation le long de la RD 311 et d'une partie de la RD 308

Les principes d'aménagement de l'OAP de la Trame verte urbaine et des cheminements actifs visent :

- d'une part, à améliorer le fonctionnement de la trame écologique urbaine de Houilles, par des prescriptions et des recommandations sur la quantité et la qualité de la végétalisation de tous les espaces publics créés ou requalifiés dans le cadre des projets urbains et des espaces privés des jardins du pavillonnaire et des quelques grands ensembles. C'est l'assemblage de ces espaces végétalisés qui compose la qualité paysagère de la ville.
- d'autre part à aider à la qualification d'un maillage pour les cheminements doux, piétons et cycles vers les transports en commun, les équipements publics majeurs et les espaces verts et agricoles situés dans la plaine de Montesson et de Carrières-sur-Seine.

1.1 Assurer le renforcement des continuités écologiques

1.1.1 Contexte (sans valeur réglementaire)

Les continuités écologiques locales, permettant la circulation de la faune et de la flore dans la ville, empruntent majoritairement les jardins privatifs, directement favorables à cette circulation et les espaces verts publics du centre-ville et du Nord du territoire. Ces espaces occupent approximativement les surfaces suivantes :

- cœurs d'îlots : 42 ha
- espaces verts majeurs : 15 ha

Il y a près de 1 120 arbres recensés sur les espaces publics de la ville, principalement le long des grands boulevards et dans le secteur patrimonial.

Les espaces végétalisés sont répartis de manière irrégulière sur le territoire tant dans leur superficie que dans leur localisation. En effet, les îlots sont plus vastes et assez peu morcelés dans le Nord-Ouest du territoire, alors qu'à l'Est le parcellaire est plus fin et les cœurs d'îlot beaucoup plus découpés et moins continus.

1.1.2 Objectifs (sans valeur réglementaire)

Afin de révéler aux habitants la diversité des espaces végétalisés, les documents graphiques du PLU et cette OAP ont comme objectifs de mettre en valeur et renforcer ces différents espaces végétalisés, comprenant des jardins ornementaux et potagers, des haies, des friches, des pelouses, des alignements d'arbres... une mosaïque complexe et intéressante à l'échelle de la commune.

1.1.3 Prescriptions

- Les espaces publics créés ou réaménagés accueilleront autant que possible des plantations proportionnées à l'espace disponible. Les conditions de plantations garantiront le bon développement des végétaux plantés. Autant que possible, une gestion intégrée des eaux pluviales sera mise en œuvre, en privilégiant des solutions aériennes et gravitaires.
 - Les arbres d'alignement existants seront maintenus, avec le cas échéant un remplacement à l'unité près, en respectant la forme et le gabarit de l'arbre et sous réserve de l'adéquation entre le gabarit adulte de l'arbre et l'espace disponible.
 - Ils seront plantés à raison d'une unité de végétation par tranche entamée de 25 m², hors chaussée (cf. tableau ci-dessous).

Plant	Taille à maturité	Tronc	Nombre d'unités de plantation
1 arbre de grand développement	> 20 m	Unique	8
1 arbre de moyen développement	7 à 20 m	Unique	4
1 arbuste	3 à 7 m	Unique ou multiple	2
1 buisson	1 à 3 m	Multiple	1

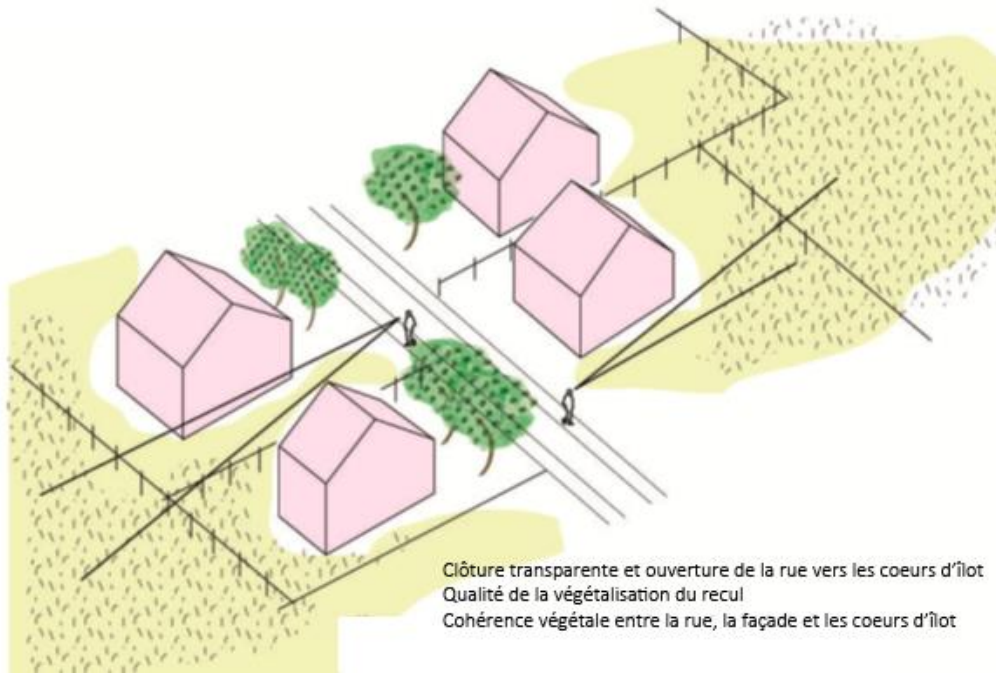
- Dans la mesure du possible, les allées publiques dédiées aux modes doux faisant l'objet de réaménagement, et les voies privées créées ou réaménagées seront végétalisées.

1.2 Traiter les interfaces urbain / végétal vert

1.2.1 Contexte (sans valeur réglementaire)

L'identité de Houilles est assise sur son patrimoine bâti et les paysages végétaux associés.

- Dans de nombreuses rues, les seules végétations perceptibles sont celles des reculs plantés devant les bâtiments et des cœurs d'îlots, aperçus au travers des clôtures et des interstices entre bâtiments.
- La diversité végétale de ces reculs est actuellement assez limitée dans la plupart des secteurs de la ville.



1.2.2 Objectifs (sans valeur réglementaire)

L'enjeu est de valoriser l'identité oilloise et les paysages urbains d'interstices entre les bâtiments, avec des distances de vue minimum et en promouvant la qualité des plantations des espaces non bâtis.

- La qualité végétale va tenir aux distances entre espace public et bâti, à la part d'espace non imperméabilisé sur ce recul (découlant du règlement de zone), et au choix des essences et des ports des végétaux.
- Augmenter la diversité végétale par la plantation de végétaux en port libre et en cohérence avec la qualité des sols et l'ambiance paysagère de la rue.
- Les clôtures continues sur la rue devront laisser une perméabilité au regard pour mettre en valeur les cœurs d'îlots privés, et que cette végétation profite aux oillois et aux visiteurs.

1.2.3 Prescriptions

À l'occasion de tout aménagement d'espace végétalisé public ou privé :

- Le nombre de strates de végétation sera maintenu ou augmenté (cf. schéma ci-dessous).
- La taille adulte des plantations sera adaptée à l'espace disponible.
- Les plantations diversifiées, associant par exemple 5 à 7 espèces différentes, seront préférées aux plantations monospécifiques.
- Les espèces végétales invasives (selon la liste de NATUREPARIF annexée au PLU) sont proscrites.
- Les espèces végétales plantées seront choisies de préférence parmi les espèces indigènes du Bassin Parisien (selon la liste de NATUREPARIF annexée au PLU).

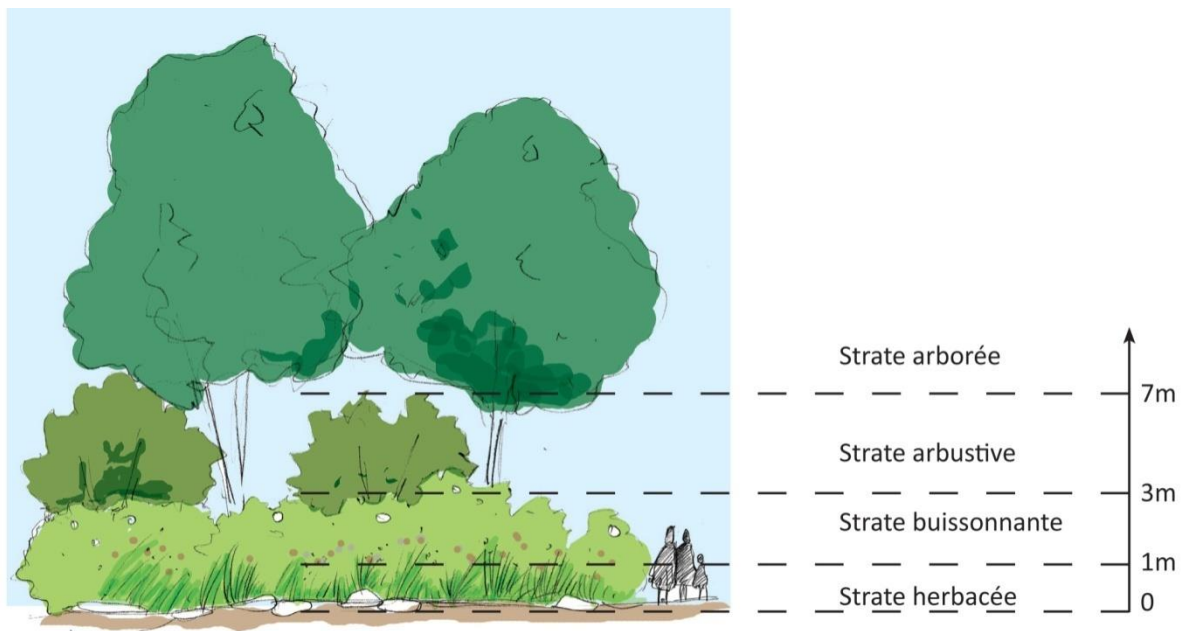


Figure 1 : stratification de la végétation

Liste des plantes invasives en Île-de-France, in Guide de gestion différenciée à l'usage des collectivités, NATUREPARIF, janvier 2013 - Disponible à l'adresse : <http://www.natureparif.fr/attachments/guidegd/Pages/Fleurissement/9.pdf>

1.3 Mieux organiser des cheminements doux de promenade dans la ville

1.3.1 Contexte (sans valeur réglementaire)

Les aménagements cyclables dédiés comportent notamment :

- Piste cyclable du Bd H. Barbusse : de chaque côté, sur 650 m et sur trottoir ;
- Piste cyclable de la rue de la Paix : 880 m dans le sens Houilles - Sartrouville et environ 150 m dans le sens opposé jusqu'au double-sens cyclable ;
- Piste cyclable sur la rue Robespierre (150 m environ) qui va du rond-point jusqu'au pont ;
- Piste cyclable de la rue Kléber fait environ 100 m de long et se trouve dans la continuité du double-sens cyclable de la rue Camille Pelletan ;

- Piste cyclable de la rue Curie (250 m) qui est assez sécurisante.

Le nombre total d'emplacements de vélos sur le domaine public à Houilles s'élève à 626. De nombreux autres lieux de la ville sont équipés : les stades, gymnases et la piscine, les équipements publics comme la Mairie, le Ginkgo, Le Triplex, la médiathèque Jules-Verne et les groupes scolaires, ainsi que les abords de la Poste et certaines places (Michelet, 14 juillet, Église...)

Aménagements cyclables à Houilles



1.3.2 Objectifs (sans valeur réglementaire)

Il s'agit d'envisager un ensemble d'itinéraires dans le tissu urbain mettant en valeur les espaces verts publics et les espaces végétalisés des cœurs d'îlots privés, riches et nombreux, en particulier dans le tissu pavillonnaire dominant. Ce tiers paysage sera le support d'une découverte de la ville, pour permettre à chacun de profiter de cette nature privative mais accessible par la vue et participant à la qualité des paysages urbains.



Les enjeux sont pour les accès aux transports en commun de la gare de Houilles et des futures gares TLN et Tramway, mais aussi pour les déplacements vers les groupes scolaires et les équipements sportifs et culturels, ou vers les espaces verts et agricoles situés dans le plaine de Montesson et de Carrières-sur-Seine. Marcher et rouler en vélo doivent devenir des modes de déplacement majeur dans une commune peu étendue et apaisée telle que Houilles.

Sur le territoire deux circuits peuvent être distingués :

- utilitaire et efficace pour les déplacements quotidiens et pendulaires, ce qui demande des tracés très lisibles sur la chaussée et au point d'arrivée des aménagements cyclables en nombre suffisant et sécurisé. Le parking de la gare de Houilles propose un espace de stationnement cycles bien organisé et qualitatif, qui devra certainement encore être augmenté si cet objectif ambitieux se concrétise.
- de détente et de loisirs, qui comprend les cheminements vers les équipements culturels et de loisirs fréquentés irrégulièrement et vers les parcs de quartier, ainsi que vers les berges de Seine à plus grande échelle.

1.3.3 Prescriptions

1.3.3.1 **Améliorer la circulation des cycles**

Sur le réseau viaire hiérarchisé, chaque fois que les aménagements sont absents, les modes actifs (piétons et cycles) doivent trouver leur place en préservant le maximum de sécurité et en étant agréables pour accroître ces pratiques respectueuses de l'environnement.

- À l'occasion de chaque création ou réaménagement des voiries et espaces publics, une réflexion sur la place du vélo aura lieu :
 - Selon le contexte urbain, la dimension de l'espace public, les interdistances entre les intersections et/ou les entrées charretières, la vitesse et le niveau du trafic automobile, un choix sera fait entre les différentes solutions techniques existantes : zone de rencontre, zone 30, bandes ou pistes cyclables dédiées, double-sens cyclables...
 - Le jalonnement des itinéraires cyclables améliorera la lisibilité du réseau des cheminements doux : une signalétique spécifique claire sera progressivement mise en place ;
- Seront traités en priorité :
 - Les points durs identifiés (traversée des voies ferrées et circulation le long de la RD311 et d'une partie de la RD308) ;
 - Les accès à la gare de Houilles – Carrières-sur-Seine, avec notamment une réflexion sur les sens de circulation.
- Les axes principaux seront favorisés :
 - Accès à la gare de Houilles – Carrières-sur-Seine : rue de la Paix, rue de Verdun, rue Diderot...
 - Accès au terminus du tramway T2 au pont de Bezons ;
 - Accès à la future gare « Val Notre-Dame » de la Tangentielle Nord.

1.3.3.2 **Améliorer le stationnement public des cycles**

Dans les espaces publics créés ou réaménagés :

- Conformément au PDUIF, l'emprise d'au moins une place de stationnement automobile sur 40 sera dévolue au stationnement des cycles ;
- Les stationnements de courte durée nécessaires aux usagers des commerces et services de proximité seront aménagés au plus près, à une distance de préférence inférieure à 10 m.

OAP n°2 - « GARE »

2.1 Enjeux et objectifs (sans valeur réglementaire)

Le quartier de la gare de Houilles, situé sur un axe majeur du transport ferré francilien (RER A et ligne J et L du Transilien, futur prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie), a été identifié comme secteur de développement préférentiel et doit participer à la réalisation de l'objectif de construction de nouveaux logements planifié à l'échelle régionale (SDRIF).

Son excellente desserte permet d'accéder facilement à des pôles et équipements majeurs de l'agglomération parisienne : quartier d'affaire de La Défense, université de Paris-Ouest / Nanterre- La Défense...

Les emprises autour de la gare et particulièrement en proximité du centre-ville offrent des opportunités foncières pour aider à l'intensification qualitative de la ville.

La position centrale de ce secteur balisant l'accès aux transports en commun implique une attention particulière à la répartition des fonctions dans les bâtiments et au paysage urbain afin d'obtenir un quartier vivant.

2.2 Objectifs (sans valeur réglementaire)

Les principes d'aménagement du secteur de la gare doivent permettre :

- D'assurer le développement de l'offre de logements dont une part de logements locatifs sociaux ;
- D'améliorer le lien entre la ville et les abords de la gare en considérant celle-ci comme une entrée de ville à part entière ;
- De proposer une offre commerciale variée ;
- De donner l'opportunité d'une mixité fonctionnelle autour du pôle de la gare ;
- De conforter aux abords de la gare, l'utilisation des modes de déplacement doux et la qualité des espaces publics.
- De réserver une partie des futures constructions à des publics spécifiques.

2.3 Prescriptions

Les principes d'aménagement du secteur de la gare définis ci-dessous sont complétés par les prescriptions figurant sur le schéma de principe de l'OAP.

2.3.1 Traitement des espaces publics

- Conforter l'usage des transports ferroviaires et le rabattement par les modes doux en créant des espaces dédiés aux vélos à proximité de la gare, ainsi qu'en multipliant les espaces de stationnements pour vélo autour de celle-ci.
- Apporter une qualité de cheminement, piéton notamment, entre le Sud de la ville et son centre, en passant par la gare.

2.3.2 Intensification aux abords de la gare

- Accompagner l'aménagement de la traversée d'îlot par la mise en place d'activités commerciales en rez-de-chaussée.
- Construire avec des émergentes plus hautes pour signifier ce lieu.

2.3.3 Développer un quartier mixte

- Construire une résidence mixte, intégrant du logement social et accueillant des publics diversifiés. Par exemple : étudiants, jeunes travailleurs, ...







2.3.4 Éviter la congestion des rues

Pour éviter l'attente des camions de livraison sur les espaces publics :




- Qualifier l'entrée/sortie des livraisons ; celle-ci est pressentie sur la rue Gambetta.

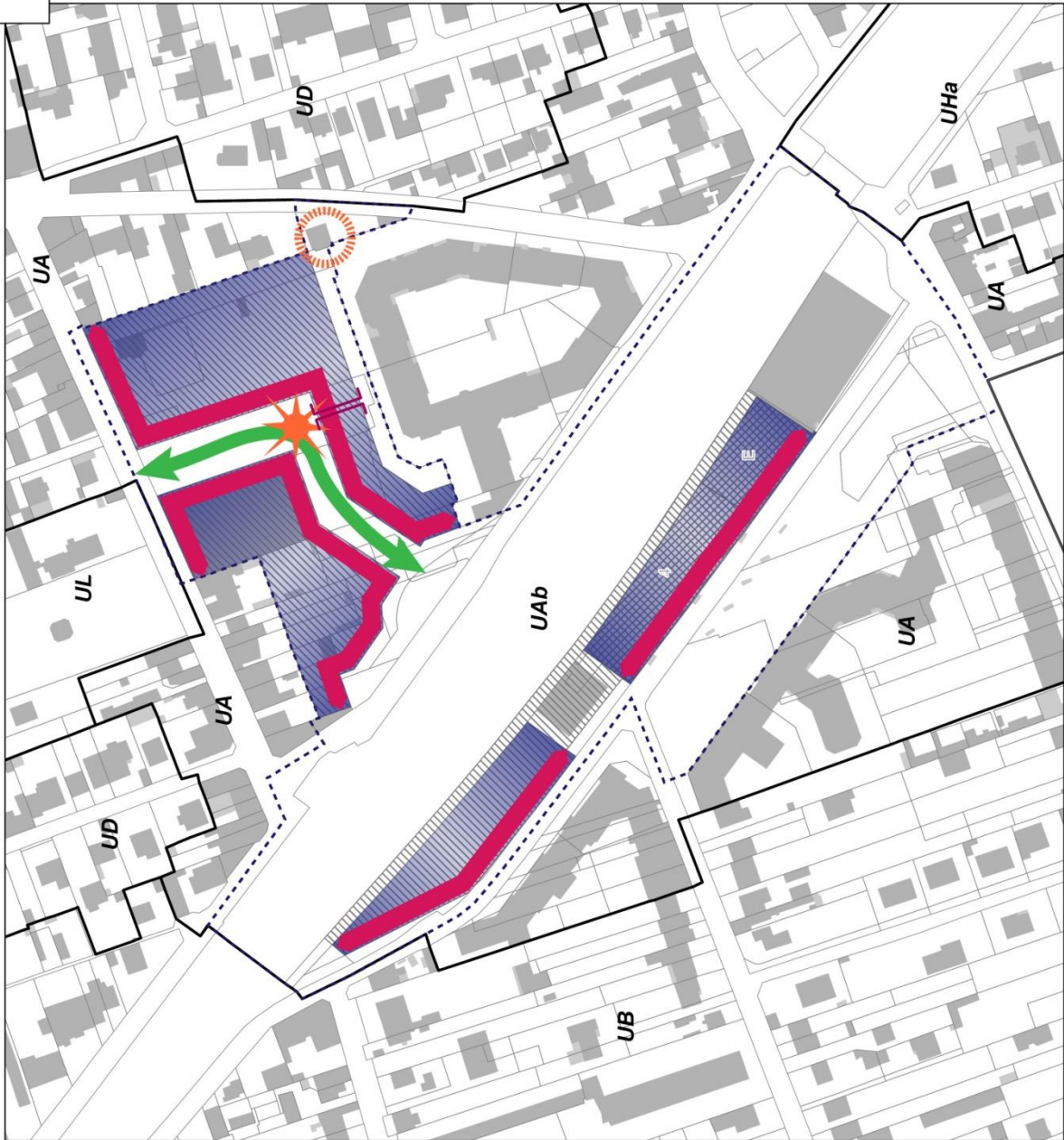
OAP «Gare»
Schéma de principe

Prescriptions de l'OAP

-  Rechercher une continuité du front bâti
-  Ménager une ou plusieurs césures volumétriques pour rythmer les constructions
-  Rythmer le bâtiment par une variation des hauteurs
-  Permettre un principe de liaison piétonne paysagée
-  Aménager une placette avec une animation commerciale
-  Qualifier un éventuel accès livraisons

Rappels du plan de zonage

-  Limites des zones urbaines
 -  Limites du secteur de plan masse
 -  Zone maximale d'implantation du bâti
- Emplacements réservés :
- E : création d'un parc de stationnement automobile
 - 4 : programme mixte comportant au moins 120 logements sociaux dans une résidence sociale mixte



OAP n°3 - « TANGENTIELLE – BAPAUME »

3.1 Enjeux et objectifs (sans valeur réglementaire)

3.1.1 Enjeux

Optimiser l'urbanisation de ce secteur situé à proximité de la future gare Val Notre-Dame à Sartrouville (liaison tangentielle nord)

3.1.2 Objectifs

Devront être recherchés à l'échelle de chaque projet :

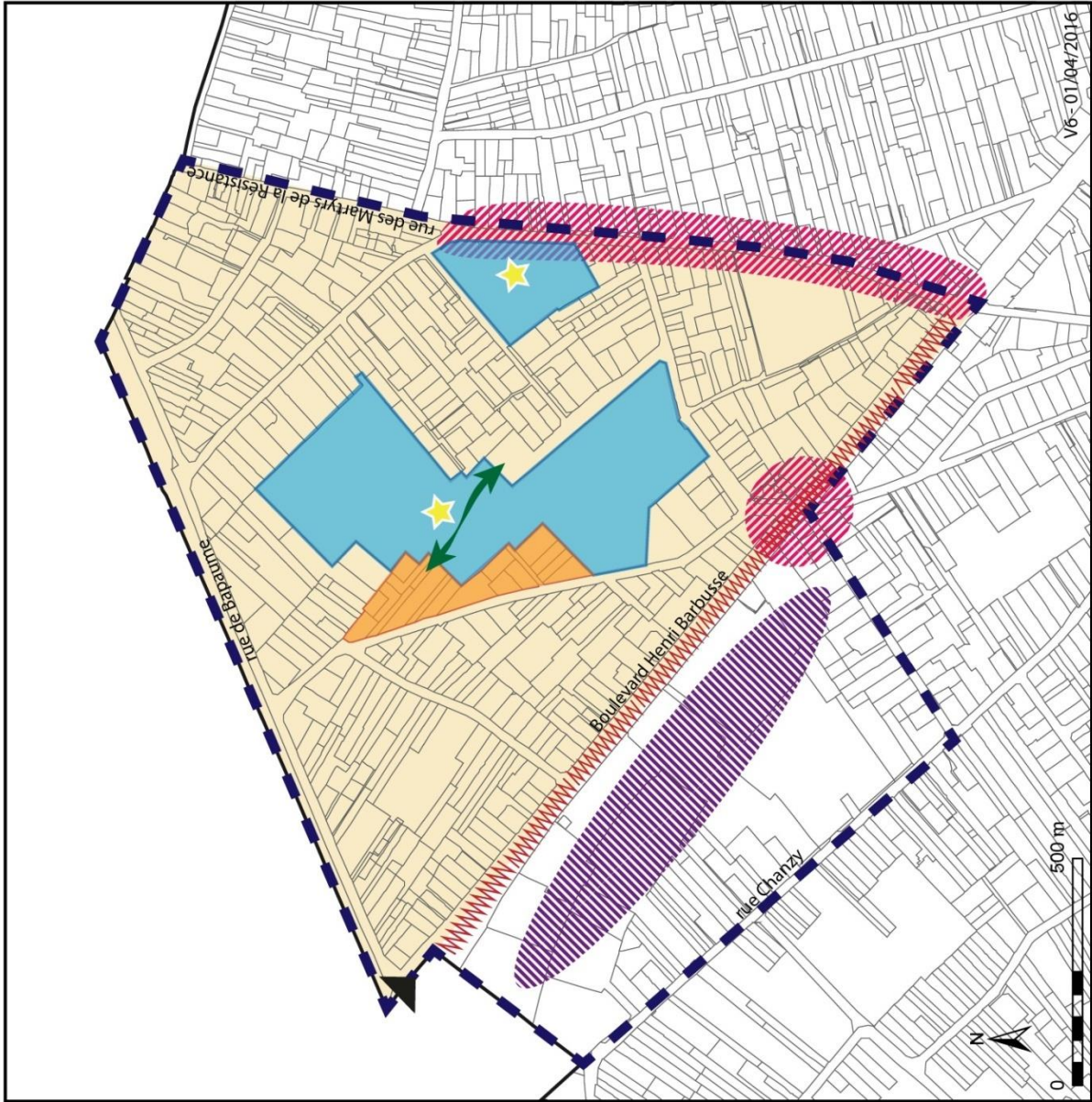
- Une mixité sociale et fonctionnelle
- Une volumétrie et un rapport à l'existant respectueux des transitions avec l'existant
- Un bâti ambitieux d'un point de vue environnemental et architectural.

3.2 Prescriptions

Les principes d'aménagement du secteur « Tangentielle – Bapaume » sont complétés par les prescriptions figurant sur le schéma de principe de l'OAP.

- Pour une meilleure perméabilité et une plus grande qualité paysagère, le cimetière sera ouvert aux traversés.
- La transition avec le secteur d'activité permettant la diversité fonctionnelle, sera particulièrement travaillée.
- Une attention particulière sera portée au fonctionnement de la circulation et à la capacité de la trame viaire.

OAP « Tangentielle - Bapaume »
Schéma de principe



Favoriser le développement d'un secteur à Haute Valeur Environnementale :

- préserver une dominante habitat et favoriser la réalisation d'opérations durables et performantes énergétiquement
- préserver les coeurs verts
- favoriser les circulations douces
- limiter la présence de la voiture sur l'espace public.

- Conforter les commerces et services de quartier
- Valoriser l'entrée de ville
- Améliorer les vis-à-vis urbains
- Valoriser les équipements et améliorer les relations avec le tissu urbain environnant
- Permettre la traversée du cimetière
- Conforter les principaux pôles d'activités et organiser les transitions avec l'habitat existant
- Créer un projet d'ensemble mixte et bien intégrés dans ses formes bâties

OAP n°4 - « YSER – ZOLA »

4.1 Enjeux et objectifs (sans valeur réglementaire)

4.1.1 Enjeux :

Développer un secteur multifonctionnel en encourageant le développement des activités, notamment artisanales, mixées à de l'habitation.

4.1.2 Objectifs :

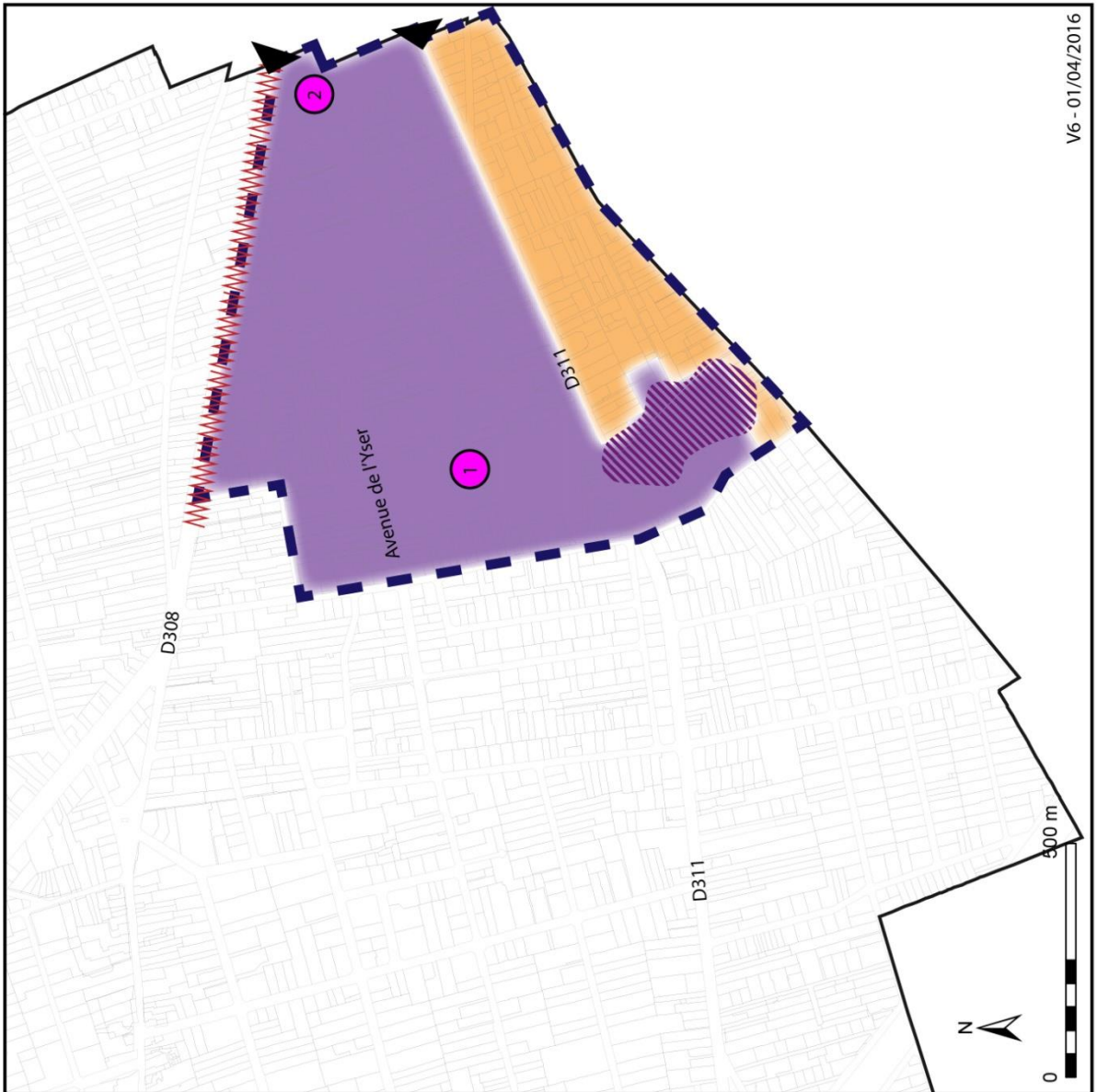
- 1) Rechercher une meilleure organisation d'un secteur mixte et multifonctionnel :
 - En favorisant le développement de l'activité et de l'emploi, notamment par la valorisation du potentiel de mutation des sites d'activité existants ;
 - En permettant le maintien et l'évolution des constructions d'habitation existantes ;
 - En permettant l'accueil de logements, favorisant la mixité typologique, sociale et générationnelle de l'habitat au sud du boulevard Jean Jaurès.
- 2) Marquer la qualité des entrées de Ville par les boulevards Émile Zola et Jean Jaurès.

4.2 Prescriptions

Les principes d'aménagement du secteur « Yser – Zola » sont complétés par les prescriptions figurant sur le schéma de principe de l'OAP.

- Une attention particulière sera portée au fonctionnement de la circulation et à la capacité de la trame viaire.

OAP « Yser - Zola »
Schéma de principe



Permettre le développement d'activité insérées dans un tissu d'habitation existant, compatibles avec l'environnement résidentiel

Permettre l'accueil de nouveaux logements, favorisant une diversité des typologies de l'habitat

Conforter les fonctions commerciales:

- 1 : polarité de quartier
- 2 : polarité locale et intercommunale

Conforter les pôles d'activités principaux

Valoriser les entrées de ville

Améliorer le vis-à-vis urbain