

Etude urbaine pour le secteur Gare - Pont de Biais à Villepreux et Les-Clayes-sous-Bois



Fig. 1. Les voies ferrées et la RD11 divisent le paysage entre les deux communes.

A l'heure où la maîtrise de la croissance urbaine est pleinement intégrée aux documents de planification, bon nombre de communes de grande couronne connaissent des poussées démographiques portées par le souhait des citadins de vivre dans un cadre de vie préservé. Les quartiers de gare vecteurs de liens avec le centre, sont les premiers lieux où s'expriment ces transformations liées à la métropolisation. Certains d'entre eux montrent pourtant des formes de résilience à ces élans de projets, dans

lequel le rôle de pilotage des collectivités est primordial. Cette étude vise à accompagner les communes de Villepreux et Les Clayes sous Bois dans une démarche d'adaptation des pratiques de mobilité dans ce processus de métropolisation, de même que dans les évolutions urbaines nécessaires pour accueillir des nouveaux arrivants. Le poids du territoire et les particularités de son espace géographique seront des ressources pour la production des visions de politique urbaine face à des nombreux enjeux.

G. COSQUER, J. C. CUEVAS, L. GAY, E. GOURIET, L. LATTARICO, C. MARIGIL-ALBA, G. PILLOT, Q. ROUSSEAU, A. VILAR

Projet réalisé dans le cadre de l'atelier professionnel du Master Transports et Mobilité de l'École d'Urbanisme de Paris, année 2019-2020, en réponse à la commande de la C.A. Saint Quentin en Yvelines.
Direction: M.H. MASSOT, F. LE NECHET

Présentation de la commande

La Communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines, associée à ses communes de Villepreux et Les Clayes Sous Bois, dans le sud-ouest de la métropole parisienne, souhaite préconiser des perspectives d'aménagement dans un secteur touchant les deux communes.

D'après les premiers périmètres qui ont été dressés, dont le point central est la gare SNCF de Villepreux - Les Clayes, et un deuxième, ouvert sur un rayon plus large et présentant une portée départementale, la commande évoluera au fur et à mesure que des différents enjeux seront touchés.

Basé sur les ambitions d'évolution du secteur portées par les communes, le commanditaire souhaite également que notre étude soit axée sur plusieurs points clés comme les entrées de ville et d'agglomération ainsi que le pôle gare, qui seront les deux principaux sites de travail dans le cadre de notre réflexion.

Le sujet d'étude invite également à

prendre en compte la transversalité des domaines d'études, mais plus précisément le travail s'articule autour des problématiques posées par la mobilité et son articulation avec les espaces et formes urbaines du territoire, à plusieurs échelles.

Afin de répondre à ces divers objectifs, notre étude s'articulera autour de deux axes de travail : l'élaboration d'un diagnostic territorial ainsi que la proposition de de trois scénarios d'aménagement.



Fig. 2. Carte des périmètres de projet

Méthodologie

Nous avons choisi d'orienter nos réflexions en procédant par approche itérative, pour dégager de grandes hypothèses stratégiques à partir des conclusions du diagnostic. Une méthodologie principalement qualitative (entretiens, recherches, visites de terrain, traitement de données) nous a mené à un travail conséquent de cartographie et représentation pour illustrer nos visions.

Ces conclusions ont été interprétées en trois visions et projets territoriaux, dans un sens large, qui démontrent la principale méthode de travail: la richesse du débat interdisciplinaire de notre équipe de travail.

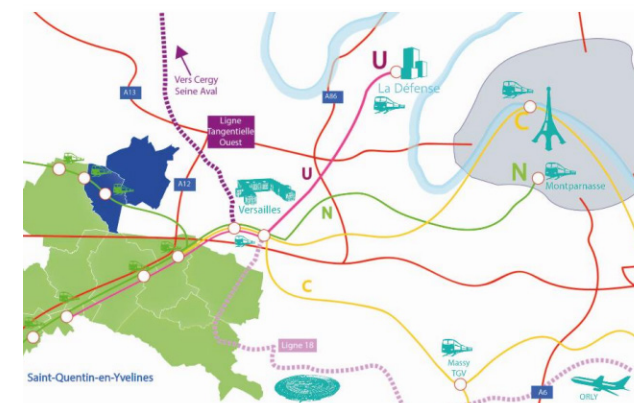


Fig. 3. Localisation des communes dans l'agglomération parisienne et la C.A. de S. Quentin en Yvelines.

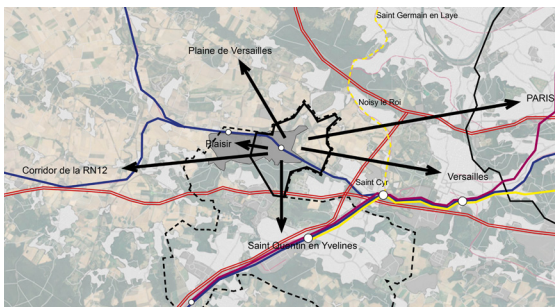


Fig. 4. Stratégie d'intégration régionale



Fig. 5. Carte des équipements.



Fig. 6. Niveaux de marchabilité

Une gare polarisante à reconfigurer, un quartier de gare à adapter

Une rénovation et adaptation des services de la gare, ainsi qu'une amélioration considérable des conditions de marchabilité et cyclabilité des infrastructures environnantes, serait incontournable. La rénovation du quartier de gare reste à encadrer, au-delà des contraintes foncières et réglementaires.

Une intégration métropolitaine complexe

Les pratiques de mobilité des habitants révèlent une intégration encore inégale à plusieurs échelles. Récemment intégrés dans la C.A. de Saint Quentin en Yvelines, tant Villepreux que les Clayes maintiennent des liens très forts avec l'ensemble des Yvelines. Ces liens ne sont pas traduits dans des réseaux de transports en commun. Mis à part la forte structuration du réseau ferré (transilien N), le réseau de bus structure plus finement le territoire, mais la voiture domine largement le choix modal des habitants, qui sont ancrés dans des pratiques propres à leur territoire. Un territoire en limite métropolitaine, assurant une continuité avec la plaine de Versailles aussi bien paysagère que morphologique.

Deux communes, une continuité urbaine: entre coupures et liens

L'unité de la forme urbaine formée par les deux communes, ainsi que la voisine Plaisir, est néanmoins impactée par la coupure des infrastructures : la RD11 et la ligne ferroviaire rendent difficiles les possibilités de cheminements, le passage entre les deux communes et la continuité des aires polarisantes (commerces, équipements). Des effets de segregation spatiale, présentes notamment dans la forme urbaine, dans les critères socio-économiques et les prix de l'immobilier ont été aussi évalués.

D'ailleurs, la présence des corridors s'inscrit dans la logique d'interface ville-campagne qui mérite d'être valorisée tant dans les espaces publics que dans les pratiques de vie plus écoresponsables.

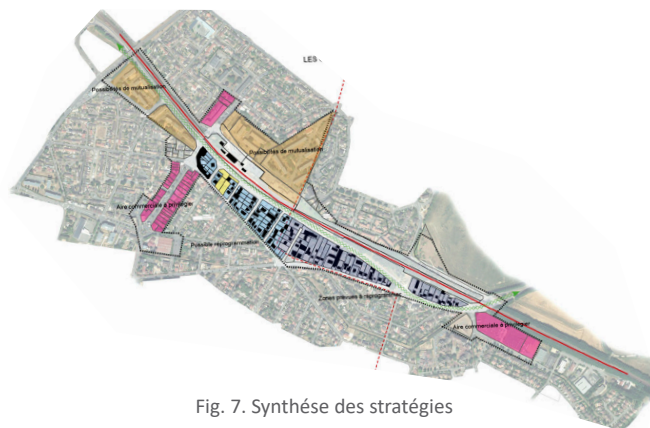


Fig. 7. Synthèse des stratégies

Tendances saisies

1 L'importance des coupures urbaines apparaît comme un obstacle à la connectivité des différentes polarités, mais cache des potentiels de développement et de valorisation paysagère remarquables grâce à son environnement immédiat.

2 L'omniprésence des infrastructures dédiées aux transports dans la configuration du secteur en tant que tel nous a permis d'identifier des enjeux de mobilités saillants, avec une prééminence absolue des déplacements en véhicule privé.

3 La complexité et la quantité des dispositifs réglementaires qui régulent ce secteur est réelle mais n'est pas une fin en soi. L'absence de coordination entre les deux communes, aussi bien dans les projets de planification qu'en termes d'orientations urbaines a contribué à maintenir les écarts faute de traitement des dynamiques intercommunales qui leur échappent.

4 Territoire de forts contrastes, aussi bien morphologiquement que socio-économiquement, Villepreux et Les Clayes ont pour particularité de se présenter comme des communes où l'ensemble des catégories socio-professionnelles sont bien représentées.

Cinq Stratégies préconisées

INTENSIFIER

Des mutations foncières nécessaires dans l'optique d'une production urbaine mixte. Un secteur de développement urbain à atouts propice à la densification qui se heurte à une complexité du foncier.

RELIER

Atténuer les coupures urbaines par l'adjonction et le réaménagement des franchissements de la voie ferrée et de la RD11, tout en mettant en valeur les espaces publics autour des principales centralités que sont la gare, la rue Maurice Jouet et le pont de Biais

INTEGRER

Les défauts de cohérence entre les formes urbaines observables et les logiques de bassins de vie réels.

STRUCTURER

Une centralité qui n'a pas encore su trouver son rôle au sein de l'agglomération Plaisir-Les Clayes-Villepreux dont il convient d'affirmer et de clarifier le rôle par rapport à la hiérarchie des autres polarités locales.

FEDERER

Le secteur-projet, doit être considéré et pensé comme un seul et même ensemble cohérent. Une mise en commun des objectifs et programmes urbains entre les deux communes s'avère nécessaire pour la prise de décisions afin de mutualiser les propositions, les idées et les énergies.

Trois scénarios prospectifs pour le territoire

Scénario 1 : Le projet de magistrale verte.

Projet à portée intercommunale, que propose la création d'un corridor pédestre et cyclable nord-sud allié à une coordination transport-urbanisme traversant le territoire et connectant Villepreux-les-Clayes au cœur historique de SQY.

Scénario 2 : La couverture des voies ferrées

Premier scénario à l'échelle du quartier, qui passe par l'enterrement des voies ferrées à niveau de la gare, tout en favorisant la perméabilité entre le nord et le sud, et une conséquente réqualification du quartier de gare.

Scénario 3 : De la RD11 à la coulée verte

Le deuxième scénario à l'échelle de quartier se structure autour d'un nouveau corridor écologique qui résulterait d'une transformation ambitieuse du tronçon urbain de la RD11, autour duquel se développerait un écoquartier.

Des idées fortes et structurantes

L'objet magistrale

Cette infrastructure parfaitement compatible avec le tissu urbain existant, est complétée par l'intégration de l'agriculture urbaine au cœur des communes de Villepreux et des Clayes-sous-Bois. L'objectif global de ce scénario est de renouer avec la ville de proximité en offrant au maximum de personnes l'accès à une infrastructure qualitative favorisant l'usage des mobilités douces et reliant les principales polarités du territoire.

Un réseau capillaire de sentes

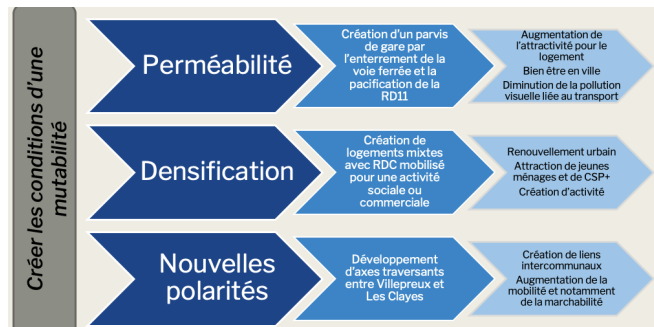
En premier lieu la magistrale a été pensée comme un connecteur entre deux communes dos à dos, elle a été conçue de même manière qu'une ligne structurante de transport en commun. Afin de rendre accessible la magistrale au plus grand nombre le réseau de sente existante a été répertorié et un réseau futur de cheminement pour les piétons a été élaboré afin de créer un maillage complétant l'effet structurant de la magistrale.

En complément, la magistrale s'interconnecte parfaitement avec l'aqueduc de l'Avre existant.



Suppression de la coupure et valorisation foncière

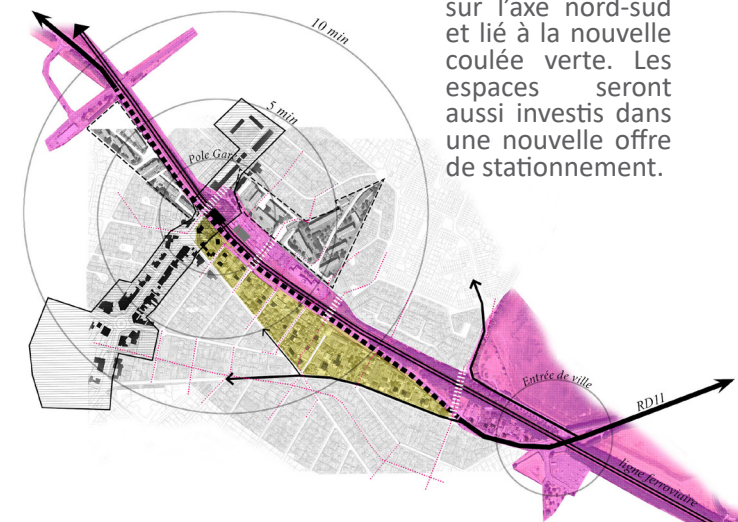
La suppression de la coupure urbaine à l'aide de l'enterrement de la voie ferrée permettra de valoriser le foncier autour de cet axe de transport. Cette augmentation de valeur peut être utilisée pour contribuer au financement de cette intervention complexe et coûteuse. Un programme de densification progressive, initialement au Sud et au Sud Est de la gare et puis au niveau du périmètre élargi permettra d'homogénéiser progressivement l'ensemble bâti et de consolider un quartier de gare fonctionnel.



Une transformation ambitieuse de la RD11

Le projet reporterait ailleurs la circulation motorisée pour installer une coulée verte. Une rénovation forte des espaces publics au niveau topographique permettra de faciliter les traversées en dessous les voies. La valorisation spatiale facilitera une rénovation douce du quartier environnant sud, pour développer un écoquartier. En parallèle, une restructuration de la mobilité qui donnera la priorité aux mobilités actives autour de l'axe majeur du corridor vert.

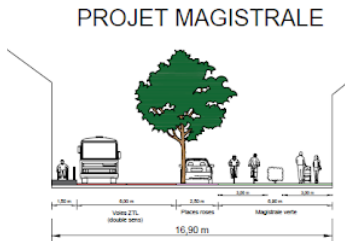
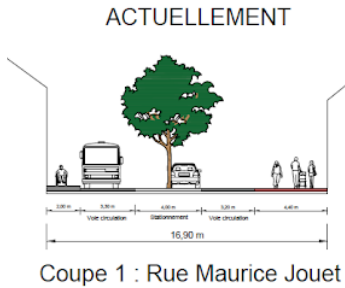
La restructuration de la circulation motorisée d'une manière plus cohérente avec la dimension de la voirie permettra de libérer des espaces publics pour les mobilités actives. Une priorité absolue au piéton sera aussi donnée face à une relocalisation des arrêts de bus autour du pôle. Le travail topographique facilitera aussi la rénovation du pôle gare, en en faisant un espace de



centralité prolongé sur l'axe nord-sud et lié à la nouvelle coulée verte. Les espaces seront aussi investis dans une nouvelle offre de stationnement.

Des projets-visions de transformation urbaine

De l'objet magistrale au projet urbain



Enfin la magistrale a été pensée comme une infrastructure, une étude de préféabilité a permis de mettre en avant la compatibilité de notre projet avec le tissu urbain existant. La longueur totale de la magistrale est de 10 km, dont 2 km en milieu urbain. Une passerelle légère traversant la voie ferrée permettrait de relier la partie nord et sud de la magistrale et l'usage de revêtements adaptés faciliterait la perméabilisation des sols et participerait à une continuité de la biodiversité.

En complément, de multiples plans de coupes et d'insertion ont été réalisés afin de crédibiliser le projet aux yeux du commanditaire. Proposer un projet viable et réalisable en l'espace d'un mandat municipal était une de nos volontés principales.

La philosophie de ce scénario est le retour de la nature en ville et la perméabilisation de l'interface ville-campagne. Du point de vue des centralités nous avons décidé de ne pas perturber l'équilibre existant et fonctionnel en renforçant davantage l'attractivité du quartier de la gare.

«La philosophie de ce scénario étant le retour de la nature en ville et la perméabilisation de l'interface ville-campagne, ainsi qu'inviter aux mobilités actives et penser la ville autour de la sente dans un projet inclusif»

Maîtriser la mutation dans le long terme pour favoriser un développement urbain homogène

Le projet urbain s'appuie sur trois leviers d'action pour réaliser cette vision.

Perméabilité: L'amélioration de l'accessibilité à la gare implique le besoin de garantir la possibilité de traverser la voie ferrée. La création de franchissements nord-sud et la suppression de la coupure urbaine en enterrant la voie ferrée permettra de relier les ensembles urbains. De plus, la pacification de la RD11 et les aménagements ralentissant le trafic (feux rouges, ralentisseurs, zone 30) permettront de faciliter les traversées ; piétons et cyclistes seront alors en sécurité et pourront franchir cette coupure urbaine sans difficulté.

Densification: Afin d'augmenter la demande de transport collectif et de garantir le bon fonctionnement de la mixité fonctionnelle, le foncier à proximité de la gare devra être utilisé d'une manière plus intensive. Les limites de hauteur seront soulagées, notamment au Sud et au Sud-Est de la gare afin de fournir la surface de plancher nécessaire pour supporter davantage de logements, de commerces et d'emplois.

Création de nouvelles polarités: La mixité fonctionnelle, notamment à proximité de la gare, accompagnée par une augmentation du nombre d'habitants au niveau local servira à inciter l'activité économique. La création d'espaces publics ouverts, verts et artificialisés, servira à équilibrer l'intensité de l'usage du sol.

«Ce scénario propose le développement de nouveaux axes transversaux par la mutation du quartier de gare, transformé par une densification importante et une perméabilisation. Il permet la mise en place de nouvelles polarités et offre un nouveau cadre de vie aux habitants des deux communes.»

Un écoquartier structuré autour du nouvel corridor

L'acte de supprimer une partie de la RD11 et sa transformation en coulée verte devra permettre d'atténuer la fracture qu'engendre le passage de la voie ferrée. Pour cela un travail topographique devra être réalisé pour permettre d'ouvrir des passages sans rompre la voie ferrée. Il sera accompagné par une valorisation des usages et programmes de l'espace public, entre agriculture urbaine, verdure, aménités etc.

Une amélioration si considérable des espaces publics sera accompagnée d'une mutation conséquente de ressources foncières pour qu'elles soient capables de capitaliser au maximum l'évolution des modes de vie proposés.

Ainsi, ce quartier combinera plusieurs objectifs: augmenter la densité de population, introduire des nouveaux usages et modifier les pratiques du quotidien des habitants, à travers une densification du tissu existant grâce à un projet de reparcellation.



«La grande couronne se veut être le futur de l'urbanisation de l'agglomération et il est donc nécessaire que ces villes en soient l'élément type. Ce scénario vise à encadrer ces tendances en transformant l'espace sans le dénaturer, en améliorant son attractivité et le cadre de vie pour positionner les deux communes dans cet avenir francilien»