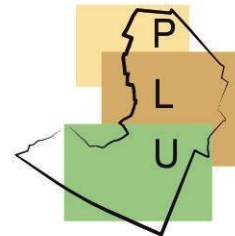


Chambourcy

Plan local d'urbanisme



3 – Orientations d'Aménagement et de Programmation

PLU approuvé par délibération du conseil municipal en date du 1^{er} juillet 2019 et annulé par le jugement du tribunal administratif de Versailles n° 1906779 du 15 octobre 2021

Dossier de PLU approuvé par délibération du conseil municipal en date du 7 décembre 2022

Tableau récapitulatif de l'échéancier d'ouverture à l'urbanisation des zones AU :

Zone AU	Calendrier prévisionnel de réalisation
Nord de l'A14 AUL	2023 - 2025
Sud de l'A14 AUXa	2024 - 2030

Ce tableau est inséré dans les orientations d'aménagement et de Programmation au titre de l'article L.151-6-1 du Code de l'Urbanisme.

SOMMAIRE

1. L'OBJET ET LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	5
1.1. L'OBJET DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	5
1.2. LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	5
1.3. L'ARTICULATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT AVEC LES AUTRES PIECES DU PLU	5
1.4. ARTICULATION AVEC LE PADD	5
1.5. ARTICULATION AVEC LE REGLEMENT DU PLU	5
1.6. LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DU PLU DANS LES SECTEURS D'ORIENTATIONS	5
1.7. LES SECTEURS CONCERNES A CHAMBOURCY	6
OAP N°1 - LE SECTEUR ROUTE DE MANTES – RUE FRANCIS PEDRON	7
OAP1 – 1 L'OBJET DE L'OAP ET SES OBJECTIFS	7
OAP1 – 2 LE PROGRAMME DE CONSTRUCTION	7
OAP1 – 3 LA DESSERTE ET LE STATIONNEMENT	8
OAP1 – 4 LES CONSTRUCTIONS	9
OAP1 – 5 LES ASPECTS PAYSAGERS	11
OAP1 – 6 LE SCHEMA DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION	11
OAP1 – 7 DISPOSITIONS VARIANTES POUR LE CAS D'UN ABANDON PAR L'ESAT DE SON SITE	12
OAP N°2 - LE SECTEUR DE LA CROIX BLANCHE	13
OAP2 – 1 L'OBJET DE L'OAP ET SES OBJECTIFS	13
OAP2 – 2 LA FAISABILITE URBAINE	13
OAP2 – 3 LA DESSERTE ET LE STATIONNEMENT	14
OAP2 – 4 LES ASPECTS PAYSAGERS	14
OAP2 – 6 LE SECTEUR DE LA CROIX BLANCHE	15
OAP N°3 - L'AMENAGEMENT ET LE DEVELOPPEMENT DE LA PLAINE NORD	16
OAP3 - 1 L'OBJET DE L'OAP ET SES OBJECTIFS	16
OAP3 - 2 LES ORIENTATIONS GENERALES D'AMENAGEMENT POUR LA PLAINE NORD	20
OAP3 - 3 LES ORIENTATIONS DETAILLEES POUR LES ESPACES SITUES ENTRE LA RD113 ET L'AVENUE DE LA RENAISSANCE	25
OAP3 - 4 LES ORIENTATIONS DETAILLEES POUR LES ESPACES ENTRE L'AVENUE DE LA RENAISSANCE ET L'AUTOROUTE A14	28
OAP3 - 5 LES ORIENTATIONS DETAILLEES POUR LE SOUS-SECTEUR SITUE AU NORD DE L'AUTOROUTE A14	30
OAP3 - 6 LES ORIENTATIONS DETAILLEES POUR LES ESPACES A L'EST DE LA ROUTE DE POISSY ET AU NORD DU VIEUX CHEMIN DE MANTES (RD113)	34
OAP N°4 - L'EQUILIBRE VILLE - NATURE ET LA TRAME VERTE	36
OAP4 – 1 L'OBJET DE L'OAP ET SES OBJECTIFS	36
OAP4 – 2 LES ORIENTATIONS GLOBALES SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE	37
OAP4 – 3 LES ORIENTATIONS POUR LE CŒUR AGGLOMERE DU VILLAGE	37
OAP4 – 4 LES ORIENTATIONS POUR LES QUARTIERS PAVILLONNAIRES DU BOURG	37
OAP4 – 5 LES ORIENTATIONS POUR LES ENSEMBLES COLLECTIFS DU BOURG	38
OAP4 – 6 LES ORIENTATIONS POUR LES QUARTIERS AERES DE GRANDES MAISONS	38
OAP4 – 7 LES ORIENTATIONS POUR LES ESPACES PARTIELLEMENT BATIS DE DEMEURES DISPERSEES	38

L'OBJET ET LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

1.1. L'objet des orientations d'aménagement et de programmation

Les « orientations d'aménagement et de programmation » (OAP) constituent une pièce du dossier du Plan Local d'Urbanisme.

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements ». (Article L.151-6 du code de l'urbanisme).

Concernant l'aménagement, ces orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces. Elles peuvent comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ». (Article L.151-7 du code de l'urbanisme).

1.2. La portée des orientations d'aménagement et de programmation

L'article L.152-1 du code de l'urbanisme instaure un lien de compatibilité entre les travaux et les opérations d'aménagement et les orientations d'aménagement.

« Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. ». (Article L.152-1 du code de l'urbanisme).

Cette compatibilité signifie que les travaux et opérations réalisées dans les secteurs concernés ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues et doivent contribuer à leur mise en œuvre, ou tout au moins ne pas y faire obstacle.

1.3. L'articulation des orientations d'aménagement avec les autres pièces du PLU

1.4. Articulation avec le PADD

Ces orientations d'aménagement et de programmation sont établies en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), qui définit les orientations générales pour la ville.

1.5. Articulation avec le Règlement du PLU

Les orientations d'aménagement et de programmation sont complémentaires des dispositions réglementaires écrites et graphiques.

Cette complémentarité s'exprime également par leur portée réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en termes de compatibilité avec les orientations d'aménagement et de programmation et en termes de conformité avec les dispositions réglementaires.

1.6. La mise en œuvre des dispositions du PLU dans les secteurs d'orientations

Pour chacun des secteurs concernés, les orientations définissent les principes du parti d'aménagement ainsi que l'organisation urbaine retenue.

La règle d'urbanisme définit, quant à elle, le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues.

Ainsi, les opérations d'aménagement et de constructions doivent être réalisées dans le respect des orientations d'aménagement et de programmation et conformément au règlement du PLU. Une demande de permis de construire ou d'aménager peut être rejetée, et il peut être fait opposition à une déclaration préalable, au motif que le projet n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation définies dans le présent document.

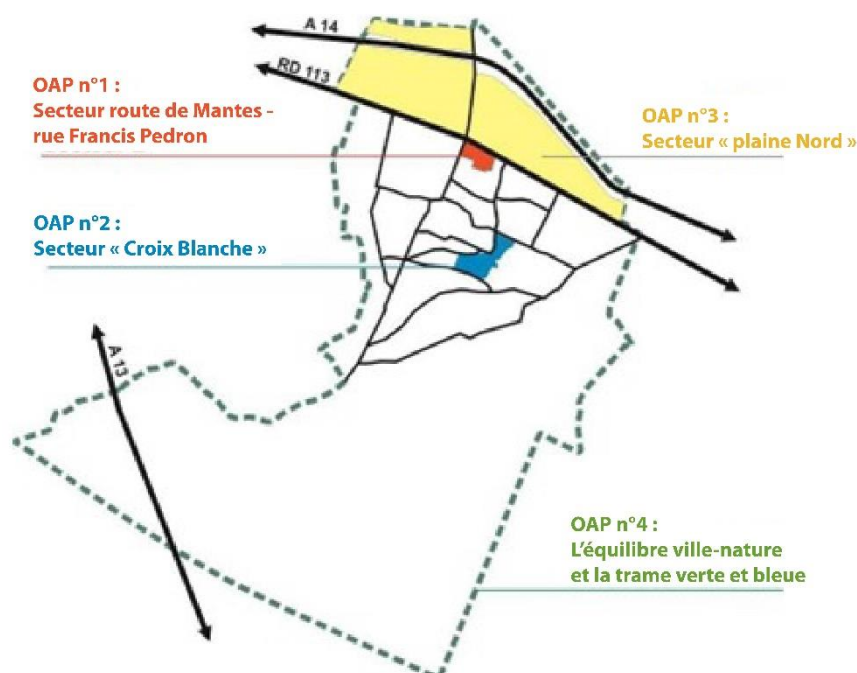
1.7. Les secteurs concernés à Chambourcy

Les orientations d'aménagement et de programmation du PLU portent sur différents sujets :

- Des espaces dans la ville constituée qui font l'objet **d'opérations d'aménagement et d'urbanisme**. Deux secteurs sont concernés par ce sujet :
 - **Le secteur Route de Mantes – rue Francis Pedron** (également dénommée « Secteur 2 »), où l'objectif concerne le développement de l'habitat. Cette opération avait déjà fait l'objet d'une modification du précédent PLU et 2017 (OAP N°1) ;
 - **Le secteur de la Croix Blanche** où l'objectif concerne essentiellement l'amélioration et la restructuration des équipements publics (OAP N°2).
- **L'aménagement et le développement de la plaine Nord**. Cette OAP N°3 a pour objet :
 - 1) D'organiser l'aménagement à moyen et à long terme de la plaine Nord-Ouest de la RD113 (à l'Ouest de la route de Poissy) à partir des différents enjeux qu'elle présente pour son avenir :
 - Les extensions de l'urbanisation et la vocation de ces différents sous-espaces ;
 - L'organisation spatiale et la présence du végétal à maintenir dans cet espace ouvert ;
 - L'organisation de la desserte multi-modes (automobile, transports en communs et circulations douces).
 - 2) D'organiser la protection et la mise en valeur de la plaine Nord-Est de la RD113 (à l'Est de la route de Poissy) à partir des différents enjeux qu'elle présente pour son avenir :
 - Le maintien d'une vocation agricole et la constructibilité qui lui est nécessaire ;
 - La mise en valeur des paysages, en particulier aux abords des voies.

Cette OAP fait l'objet de zooms en fonction de la précision nécessaire sur des sous-espaces particuliers.

- **Un sujet thématique : l'équilibre ville-nature et la trame verte**. Cette OAP N°4 porte sur l'ensemble du territoire de la commune et présente les principes généraux de son organisation urbaine avec :
 - La densité urbaine qui décroît à mesure de l'éloignement avec les noyaux urbains et historiques du village ;
 - Corrélativement la présence de plus en plus importante du végétal à mesure du caractère de plus en plus aéré du bâti.



OAP N°1 - LE SECTEUR ROUTE DE MANTES – RUE FRANCIS PEDRON

OAP1 – 1 L'objet de l'OAP et ses objectifs

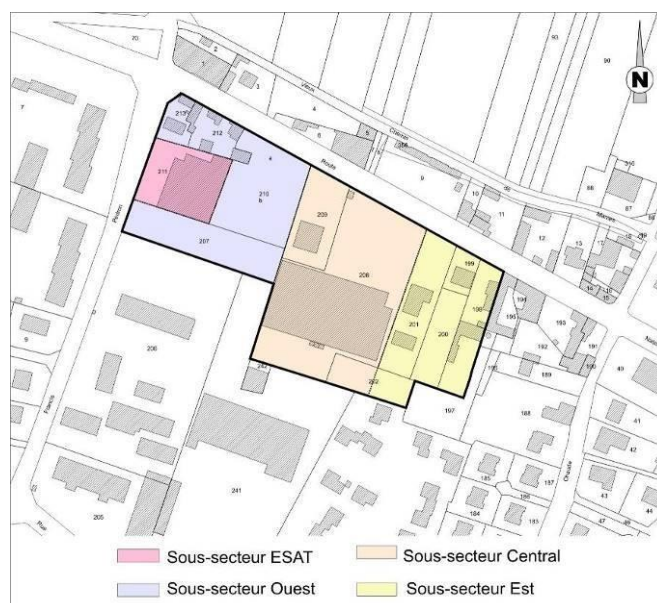
Une procédure de modification du PLU portant sur un périmètre dénommé « Secteur 2 » a été menée à terme courant 2017 (délibération du conseil municipal du 11 septembre 2017).

Ce périmètre d'environ 2 hectares est situé le long de la RD113 (route de Mantes), à l'angle de la rue Francis Pédrón.

Les dispositions du règlement du PLU et des OAP applicables à ce périmètre depuis la modification du PLU de 2017 ont fait l'objet d'un réexamen sur certains points techniques. Le texte des OAP ci-après remplace celui de 2017.

Le secteur est divisé en 4 sous-secteurs, selon le schéma suivant :

Les 4 sous-secteurs



OAP1 – 2 Le programme de construction

Le périmètre est essentiellement destiné à l'habitation collective, la production possible de logements se situant autour de 300 unités, ou un peu plus en fonction des choix qui seront retenus pour le sous-secteur Ouest.

Ces logements sont diversifiés et comprennent 30% au minimum de logements locatifs sociaux. Cette proportion s'applique en nombre de logements pour chacun des sous-secteurs concernés, étant précisé que le décompte du nombre de logements comprend les unités d'habitation des résidences destinées aux étudiants et aux personnes handicapées.

Dans la partie Ouest du périmètre l'ESAT, qui est sur place, exerce une activité relevant de la destination « constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif » (CINASPIC). Le sous-secteur Ouest, qui entoure l'ESAT, est destiné à l'habitation, mais peut également accueillir des bureaux.

La destination commerces n'est pas admise dans ce Secteur.

Chacun des sous-secteurs constitue une opération d'ensemble au niveau de sa réalisation.

La constructibilité évaluée en application des règles morphologiques se présente de la façon suivante pour chacun des sous-secteurs :

Le sous-secteur EST :

<u>Destination :</u>	Destiné à l'accueil de programmes d'habitation
<u>Capacité d'accueil :</u>	de l'ordre de 5200 à 5500m ² de surface de plancher
<u>Logements sociaux :</u>	30% du nombre de logements

Le sous-secteur CENTRE :

<u>Destination :</u>	Destiné à l'accueil de programmes d'habitation avec présence possible d'une résidence pour étudiants d'environ 80 unités
<u>Capacité d'accueil :</u>	de l'ordre de 7900 à 8000m ² de surface de plancher.
<u>Logements sociaux :</u>	30% du nombre de logements

Le sous-secteur OUEST :

<u>Destination :</u>	Destiné à l'accueil de programmes d'habitation. L'implantation d'une institution type Maison d'Accueil Spécialisé (MAS) adaptée pour l'hébergement de personnes handicapées pourrait être opportunément considérée dans ce sous-secteur.
<u>Capacité d'accueil :</u>	De l'ordre de 5700 m ² de surface plancher
<u>Logements sociaux :</u>	30% du nombre de logements, les unités d'habitation de la MAS entrant dans le décompte

Le sous-secteur ESAT :

Ce sous-secteur reste destiné à l'activité actuellement exercée, sur une surface au sol de 1864m².

La faculté est reconnue à l'ESAT d'agrandir ses installations, avec principalement la création d'un étage supplémentaire, pour une surface plancher supplémentaire d'environ 1500m².

L'hypothèse d'un abandon éventuel du site par l'ESAT est traitée au paragraphe 7 ci-après.

OAP1 – 3 La desserte et le stationnementLes accès routiers :

A l'exclusion de l'ESAT dont la desserte continuera à s'effectuer depuis la rue Francis Pédrón, les accès routiers s'effectueront principalement depuis la route de Mantes (RD113).

Une seule entrée-sortie des véhicules pourra être réalisée pour desservir chacun des 3 sous-secteurs.

Dans la mesure du possible, ces accès pourraient être mutualisés entre plusieurs sous-secteurs (par exemple à la limite entre eux) de façon à davantage limiter le nombre des accès.

Les débouchés sur la RD devront être sécurisés et éviter toute perturbation importante pour le trafic routier, et pour la circulation des vélos compte tenu de la piste cyclable aménagée sur l'emprise publique du trottoir au droit du projet.

Cette sécurisation impose une parfaite visibilité du trafic sur la route, un élargissement de l'accès au droit de la chaussée pour que les véhicules entrants ou sortants le fassent selon un angle favorable, et une largeur suffisamment importante de la voie entrante et sortante qui ne doit pas être inférieure à 6 mètres.

Les stationnements :

Compte tenu de l'impossibilité de stationner le long de la route de Mantes et de la saturation des parkings aux alentours du secteur, tous les stationnements nécessaires à chaque projet devront être réalisés à l'intérieur du terrain de chaque opération ; cela concerne tout autant les parkings des résidents que ceux des visiteurs.

Ainsi, devront être réalisés au minimum :

- 2 places de stationnement par logement familial du secteur privé dont au moins la moitié devra être réalisée en souterrain ; il pourra être admis 1 place pour les logements de moins de 35 m² ;
- 1 place par logement locatif social de type familial dont au moins la moitié devra être réalisée en souterrain ;
- 1 place pour 3 chambres pour les constructions à destination d'hébergement (résidence pour étudiants, EPHAD, résidence pour handicapés, ... ;
- Pour les bureaux, la surface des aires de stationnement doit être au moins égale à 80% de la surface de plancher des constructions

En outre, 10% de places supplémentaires devront être réalisées pour l'accueil des visiteurs pour chaque projet.

OAP1 – 4 Les constructions

Implantation des constructions :

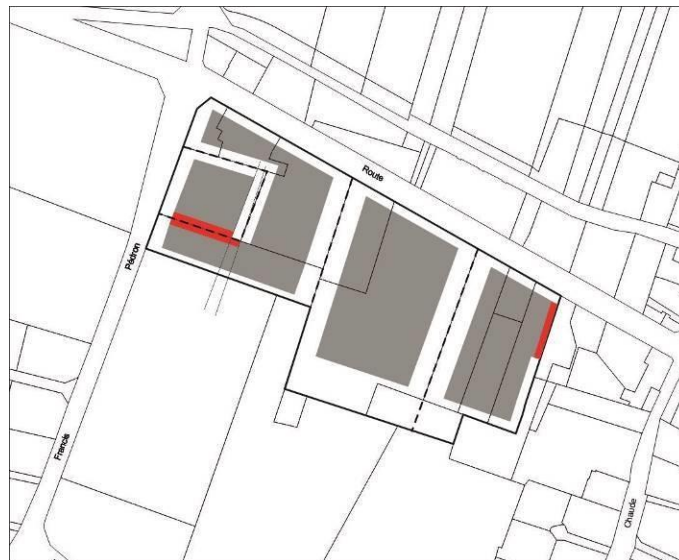
Les constructions devront être implantées avec un recul minimum de :

- 5 mètres par rapport à la limite de l'emprise publique sur la route de Mantes ;
- 8 mètres par rapport à la limite de l'emprise publique sur la rue Francis Pédron.

Elles devront être implantées en retrait des limites extérieures au secteur, à l'exception de 2 endroits où elles pourront être implantées en limite :

- À l'Est, sur la limite parcellaire perpendiculaire à la route de Mantes ;
- A l'Ouest sur la limite parcellaire perpendiculaire à la rue Francis Pédron telle que figurée au schéma ci-dessous.

Les linéaires d'implantation en limite autorisée sont indiqués comme suit :



Cas particulier de l'ESAT : les locaux existants de l'ESAT en sous-sols avec éclairage zénithal sont implantés en limite séparative. Pour ce qui est des constructions en superstructure :

- Les constructions ou parties de construction de l'ESAT édifiées en superstructure (rez-de-chaussée ou étage) doivent être implantées en retrait de 5 mètres au moins de la limite séparative avec le sous-secteur Ouest à l'exception du linéaire où l'implantation en limite est admise selon le schéma ci-avant ;
- Les constructions sur le sous-secteur Ouest doivent être implantées en retrait de 5 mètres au moins avec la limite du terrain de l'ESAT à l'exception du linéaire où l'implantation en limite est admise selon le schéma ci-avant.

Les directives ci-dessus sont combinées avec celles du paragraphe 5 ci-après « Aspects paysagers », pour aboutir aux aires d'implantation autorisées. Ces aires d'implantation sont reportées au Schéma des orientations d'aménagement et de programmation du Secteur 2, paragraphe 6 ci-après.

La hauteur des constructions :

La hauteur des constructions est limitée pour qu'elles s'inscrivent au mieux dans leur environnement bâti. Globalement, de façon à organiser un épannelage progressif des hauteurs des constructions, la préconisation consiste à abaisser la hauteur maximum autorisée de 13,5 mètres à seulement 10 mètres sur les franges Est et Ouest du périmètre.

Plus précisément :

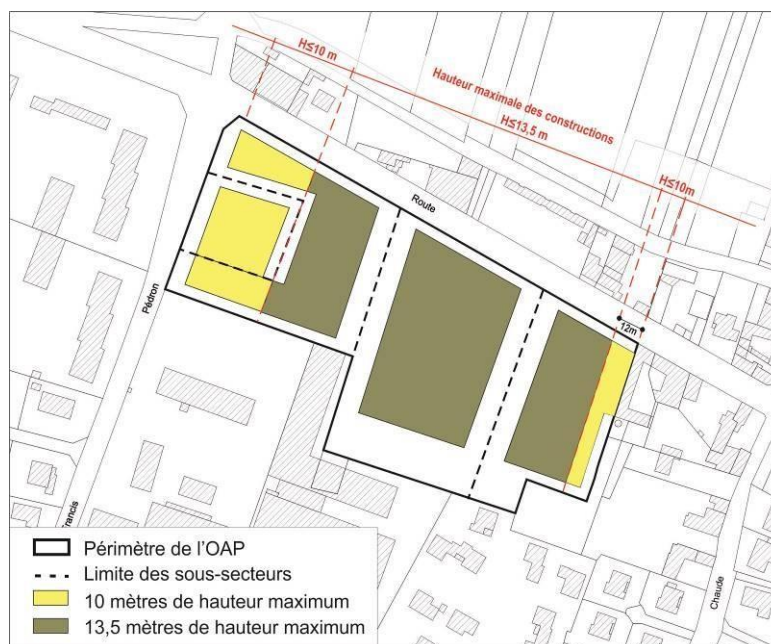
▫ De façon générale, les bâtiments d'habitation ne devront pas dépasser une hauteur de 13,5 mètres à leur faîtage ; le nombre de niveaux de plancher au-dessus du rez-de-chaussée est limité à 3 (R+3) au maximum.

Les toitures terrasse sont interdites. Le dernier étage devra être réalisé soit en combles, soit en retrait sous forme d'attique (R+2+C ou attique). Rappel de définition : l'attique est l'étage supérieur du bâtiment, construit en retrait de l'aplomb général de la façade, avec création de terrasses accessibles.

▫ En limite Est du sous-secteur Est, sur une profondeur de 12 mètres par rapport à cette limite latérale Est, et le long de la rue Francis Pédron sur une profondeur correspondant à la limite Est du terrain de l'ESAT, les constructions ne devront pas dépasser une hauteur de 10 mètres au faîtage ; cette dernière règle concerne aussi bien le bâtiment de l'ESAT que les constructions sur les parties concernées du sous-secteur Ouest.

Dans ces zones à hauteur limitée à 10 mètres, pour les bâtiments d'habitation, les toitures terrasse sont interdites, le nombre de niveaux de plancher au-dessus du rez-de-chaussée est limité à 2 (R+2), et le dernier étage devra être réalisé soit en combles soit en attique (R+1+C ou attique).

▫ Les bâtiments autres qu'à usage d'habitation doivent respecter les règles de hauteur ci-dessus ; les toitures terrasse sont autorisées.



L'emprise au sol :

L'emprise au sol des constructions en superstructure est limitée à 40% de la surface du terrain constituant l'assiette du projet, sauf pour l'ESAT dont l'implantation existante du bâti sur son terrain rend une réglementation de l'emprise inappropriée.

Les clôtures :

Dans les percées visuelles définies au paragraphe 5 ci-après ; les seules clôtures admises seront celles constituées d'éléments grillagés à claire-voie.

OAP1 – 5 Les aspects paysagers

Des percées visuelles constituant des discontinuités du bâti devront être prévues sur le parcours le long de la route de Mantes et en périphérie Sud du secteur.

Ces percées visuelles devront être réalisées :

- entre les sous-secteurs Est et Centre d'une part ;
- entre les sous-secteurs Centre et Ouest d'autre part.

Traversant l'ensemble du secteur du Nord au Sud, elles devront avoir une largeur de 20 mètres minimum répartie pour moitié sur chacun des deux sous-secteurs concernés.

Ces espaces devront être végétalisés pour au moins la moitié de leur superficie et pourront accueillir de la voirie ou/et des stationnements pour l'autre moitié au maximum.

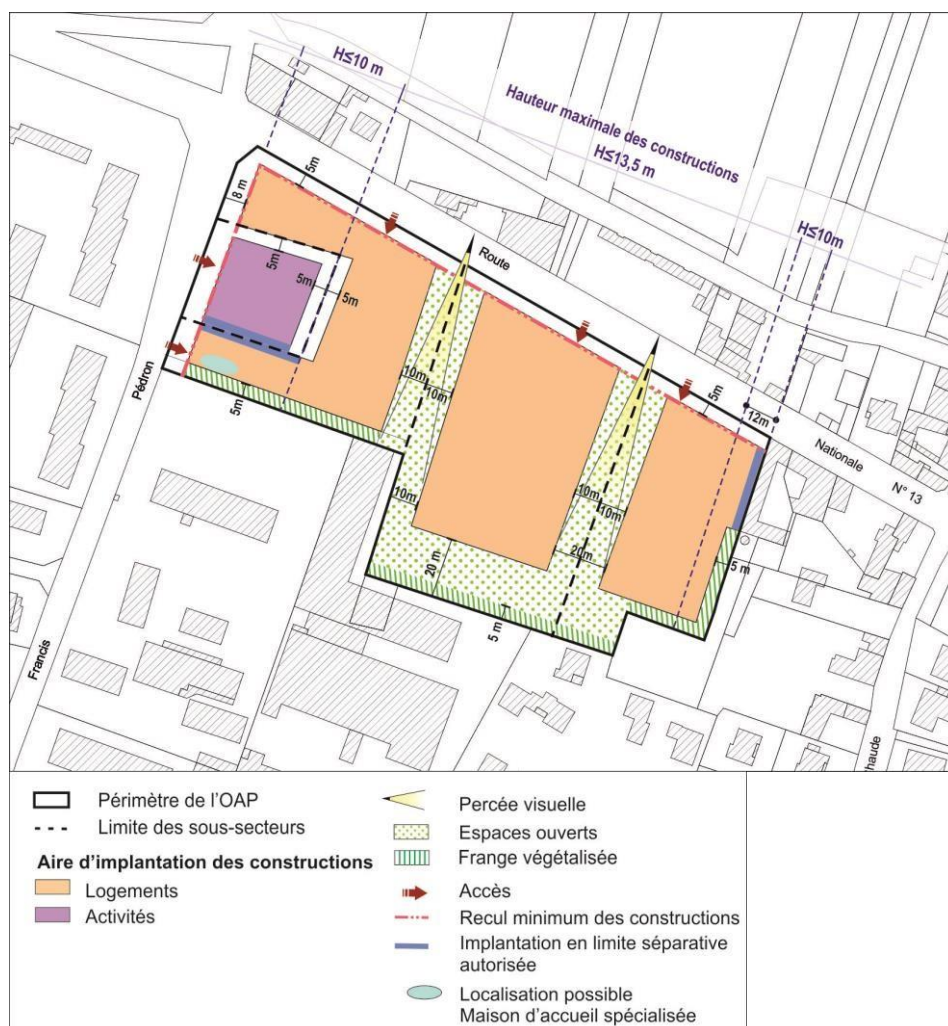
Vierges de toute construction en superstructure, elles devront permettre des échappées visuelles, ceci n'excluant pas la possibilité d'y planter quelques arbres.

Dans le sous-secteur Centre, la bande de terrain de 20 mètres de large comprise entre la limite Sud du sous-secteur et l'aire d'implantation des constructions devra être maintenue en espace ouvert dans les mêmes conditions. Cette bande de 20 mètres avec ses caractéristiques, se prolonge dans le sous-secteur Est jusqu'à sa limite latérale Est.

Une frange végétalisée en pleine terre devra être créée en limite Est du sous-secteur Est et en limite Sud des sous-secteurs Est et Centre.

Ces prescriptions sont reportées sur le schéma des orientations aménagement et de programmation ci-après au paragraphe 6, auquel il faut se référer.

OAP1 – 6 Le schéma des orientations d'aménagement et de programmation



OAP1 – 7 Dispositions variantes pour le cas d'un abandon par l'ESAT de son site

Les dispositions ci-dessous s'appliquent dans l'hypothèse d'un report des activités de l'ESAT sur un autre site.

Dans cette hypothèse d'un départ de l'ESAT, la destination du terrain de 1864m² sera modifiée comme suit :

1. Si ce départ s'accompagne du remplacement de l'ESAT par un occupant exerçant des activités similaires sans changement de destination, ses droits pour la constructibilité du terrain seront les mêmes que ceux dont l'ESAT était titulaire
2. Si à la suite de ce départ une autorisation d'urbanisme est sollicitée avec un changement de destination par un demandeur sans lien avec les constructeurs du sous-secteur Ouest, les règles de constructibilité décrites aux paragraphes 4 à 6 ci-dessus pour le sous-secteur ESAT continueront à s'appliquer, les destinations admises étant l'habitation et les bureaux.
3. Si à la suite de ce départ une autorisation d'urbanisme est sollicitée par un opérateur pour une opération d'ensemble avec les constructions du sous-secteur Ouest, on appliquera aux 1864m² de terrain les règles de constructibilité du sous-secteur Ouest, sauf les règles de retrait par rapport aux limites séparatives, considérées comme devenues sans objet. La hauteur restera la même que celle qui était prévue pour la surélévation de l'ESAT.

OAP N°2 - LE SECTEUR DE LA CROIX BLANCHE

OAP2 – 1 L'objet de l'OAP et ses objectifs

L'OAP N°2 concerne principalement une importante propriété foncière communale d'environ 4 hectares marquée par son cadre de verdure, au Sud du vieux village.

Le site, desservi par la rue de la Croix Blanche, est occupé actuellement par des équipements scolaires, culturels et sportifs, qui sont, en allant du Sud vers le Nord :

- l'« Espace Panorama » : restaurant scolaire, salles polyvalentes ...
- le groupe scolaire maternel
- les deux écoles « bleue » et « verte »
- un pavillon d'habitation communal
- le gymnase de la Châtaigneraie
- un ancien bâtiment scolaire désaffecté
- la bibliothèque et l'Ecole ABA
- « l'Espace Manoir » : salle Hubert Yencesse, crèche, police municipale

Les enjeux suivants sont à considérer avec attention sur le plan de l'urbanisme :

- le devenir des équipements publics du secteur ; la modernisation de certains d'entre eux s'impose pour un meilleur service à la population : mise à niveau des écoles « bleue » et « verte », relocalisation et mise aux normes du gymnase, locaux de la bibliothèque, besoin de parking public
- le respect et la valorisation de l'environnement existant : il s'agit du cadre végétal offert par les arbres dont il faut conserver l'atmosphère en protégeant les arbres remarquables
- la mise aux normes de la voirie
- le devenir du foncier actuellement occupé par les équipements après leur reconversion
- la transition entre un secteur libéré de ses bâtiments anciens démolis et le centre-ville qui commence à la rue de Gramont

OAP2 – 2 La faisabilité urbaine

La redéfinition du Secteur de la Croix Blanche revêt plusieurs aspects, qui relèvent tous de l'objectif de modernisation des équipements publics localisés dans le site, sachant que les bâtiments anciens de ce secteur qui perdent leur affectation d'équipement public ont vocation à être démolis.

1. Les équipements scolaires

Les bâtiments des écoles « bleue » et « verte » doivent impérativement subir une intervention qui dépasse le niveau de l'entretien courant.

De préférence à un schéma démolition – reconstruction, l'étude serait orientée dans le sens d'une rénovation profonde de type écologique en BBC (bâtiment basse consommation) qui présente l'avantage de conserver les volumes intérieurs dont on dispose actuellement, à la satisfaction de la communauté éducative

2. Le gymnase

Le gymnase actuel de la Châtaigneraie a vieilli. Il y a lieu de programmer sa mise aux normes dans le cadre d'une reconstruction.

Les principaux utilisateurs étant les scolaires, les normes techniques à retenir seraient adaptées à cette destination. La projection envisagée est de déplacer l'équipement et de trouver une localisation proche des écoles.

3. La voirie et les parkings

La section en courbe de la rue de la Croix Blanche et son intersection avec la rue de Gramont ne correspondent manifestement pas au niveau technique qu'elles devraient avoir compte tenu du trafic qu'elles supportent.

Une mise aux normes s'impose selon un calendrier à étudier en cohérence avec la reconversion des équipements de superstructure.

La réponse à l'insuffisance des parkings du secteur serait la construction d'un parc de stationnement en sous-sol en profitant de la déclivité du terrain.

4. La bibliothèque et le parc de stationnement public

Les diagnostics et concertations menés concluent à l'intérêt de conserver la future bibliothèque à son emplacement actuel. La partie de l'Ecole ABA qui occupe une partie des bâtiments serait relogée ailleurs.

Il en ressort également qu'une attention particulière devrait être portée à deux aspects qui relèvent de la conception architecturale : le premier est la bonne articulation de la bibliothèque avec la salle Hubert Yencesse qui la jouxte, le second vise la prescription de gabarits sur la rue de Gramont qui s'inscrivent dans le profil actuel du paysage urbain.

Au moins deux bâtiments anciens auraient vocation à être démolis : le bâtiment scolaire désaffecté et le gymnase.

Un parc de stationnement public souterrain pourrait trouver sa place dans la programmation à leur emplacement.

Il ne paraît pas souhaitable d'admettre la destination de commerces, la concentration de l'offre commerciale de proximité étant encouragée dans le secteur de la place de la mairie, pour la commodité des usagers.

OAP2 – 3 La desserte et le stationnement

La mise en oeuvre du projet portant sur les équipements publics du Secteur de la Croix Blanche repose sur la requalification de la rue de la Croix Blanche, unique accès aux équipements scolaires depuis le centre-ville.

Devraient être rectifiés l'emprise, la courbure, le dévers du profil en travers, le dénivelé du profil en long de la rue, pour permettre une circulation apaisée en double sens.

L'élargissement de la voirie serait à prendre sur le terrain communal, avec une attention particulière portée aux cheminements piétonniers à créer.

La rue de la Croix Blanche se prolonge par le chemin du Jeu de Boules pour assurer l'accès du secteur par l'Ouest. Il serait souhaitable que sur l'ensemble de cet itinéraire, la capacité d'absorption du trafic par la voirie soit rendue cohérente.

La question essentielle de la sécurisation des accès des écoles devra être traitée : dépose et reprise des enfants, stationnements « de proximité » suffisamment éloignés, accès éventuel au gymnase indépendant des écoles.

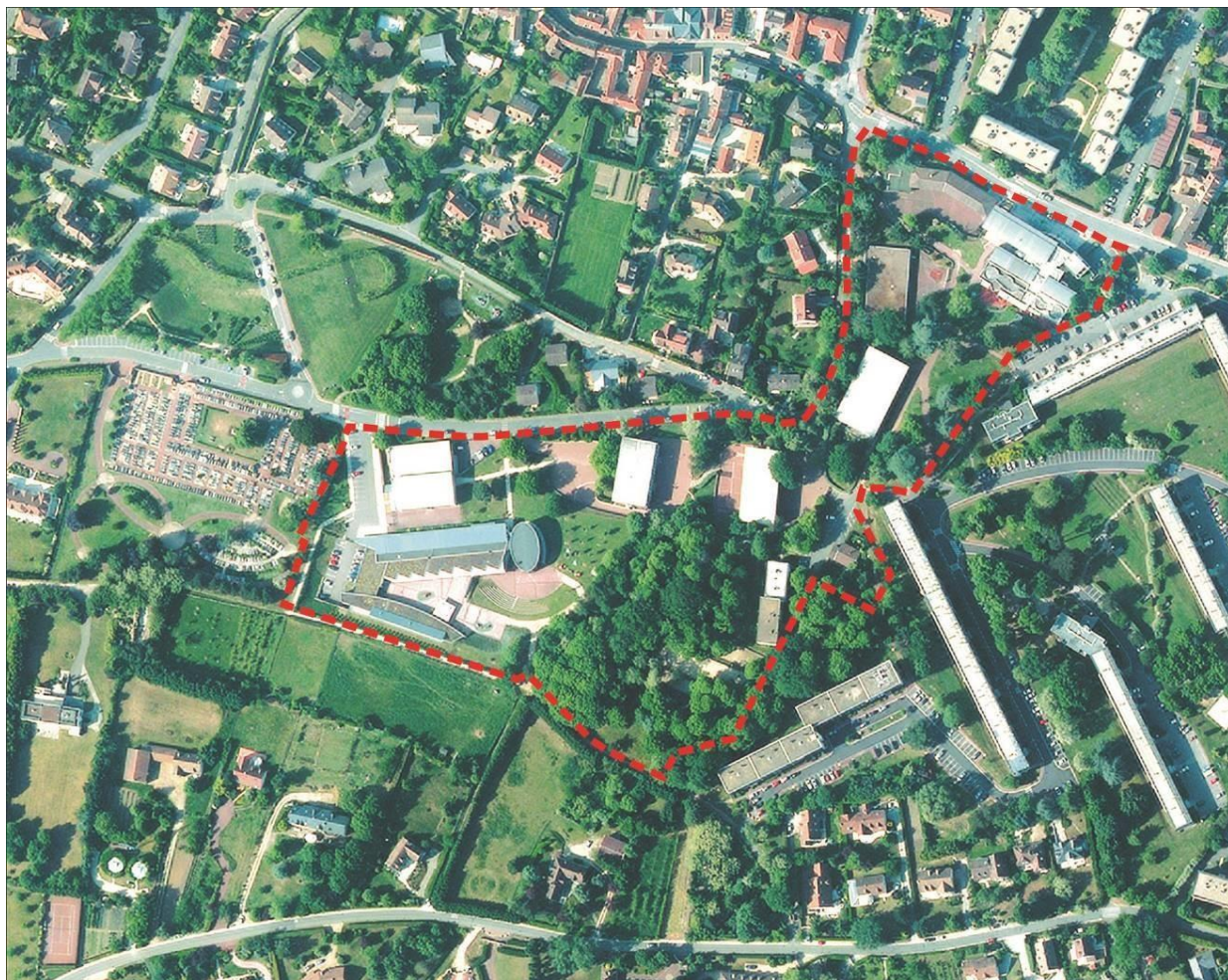
OAP2 – 4 Les aspects paysagers

Les plantations accompagnant les opérations d'aménagement devront avoir pour résultat de conserver au Secteur de la Croix Blanche son cadre de verdure.

Sur la partie la plus au Nord des terrains appartenant à la commune, ces opérations prendront en compte la préconisation consistant à ménager des percées visuelles d'orientation approximative Est-Ouest, avec comme objectif d'introduire une certaine luminosité dans l'environnement, dans le respect des arbres remarquables.

OAP2 - 5 Plan du périmètre du Secteur de la Croix Blanche

Le secteur de la Croix Blanche

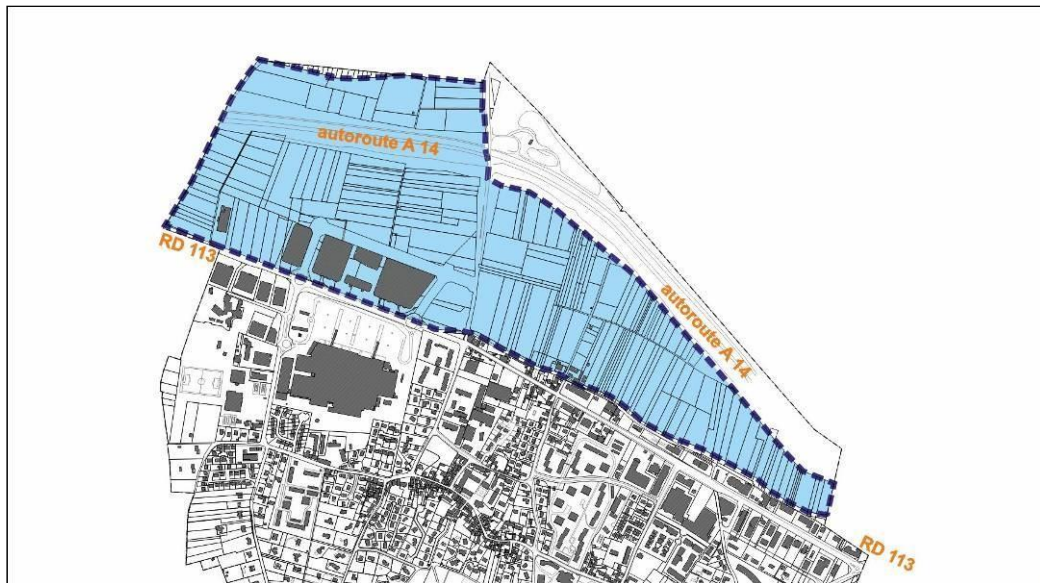


OAP n°3 - L'aménagement et le développement de la plaine Nord

OAP3 - 1 L'objet de l'OAP et ses objectifs

Le secteur de la plaine Nord qui fait l'objet de cette OAP correspond à la partie du territoire de la commune située au Nord de la RD113. Avec plus de 80 hectares, soit plus de 10% de la commune ou plus de la moitié de ses espaces urbains agglomérés et continus, ce secteur conjugue de nombreux enjeux majeurs pour la commune de Chambourcy, que ce soit en termes de paysage ou en termes de conditions d'occuper ou d'utiliser les sols.

Le secteur de la plaine Nord



Par son étendue et par sa situation proche de grands axes routiers, cet espace est le théâtre de nombreuses ambitions de développement. En outre, une certaine détérioration du paysage de cette plaine, marquée par une déprise agricole et un enrichissement partiel des parcelles autrefois cultivées, justifie une attention particulière.

▫ Un espace d'enjeux qui nécessite une réponse globale pour son aménagement

Un espace en évolution

Le contexte de cet espace a beaucoup évolué ces dernières années et nécessite aujourd'hui d'apporter une réponse globale pour son aménagement. Plusieurs faits dominent cette évolution :

- Le Centre Hospitalier de Poissy Saint-Germain-en-Laye (CHIPS) qui était prévu et qui a nécessité une évolution rapide du PLU dans le cadre de sa révision simplifiée en 2009 n'est toujours pas créé dix ans après, laissant de grandes étendues de terrain en exploitation agricole « provisoire » ;
- La création du pôle commercial des Vergers de la Plaine, outre son intérêt économique, a beaucoup amélioré la qualité du paysage à cet endroit, augmentant de ce fait le contraste avec celui des terrains qui lui sont limitrophes à l'Ouest et à l'Est qui reste de piètre qualité ;
- Le dédoublement de la RD113 avec l'aménagement du Vieux chemin de Mantes ouvre des vues à tous sur le grand paysage de la plaine et impacte les abords de cette voie devenue très fréquentée, qu'il s'agisse de son paysage, de son entretien ou, de façon plus générale, de son utilisation ;
- Une certaine déprise agricole et un enrichissement partiel des espaces de la plaine accentue les risques de voir disparaître l'agriculture dans ces espaces, même si le caractère naturel de ses paysages y reste de qualité ;
- Les terrains au Nord de l'autoroute A14 qui avaient été acquis par la SAPN dans le contexte de la création de l'autoroute n'ont, en grande partie, pas été utiles pour ses aménagements. Inutilisés, ces terrains ont récemment été revendus à la commune.

Une situation sensible en « entrées de ville » :

La Loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, dite « Loi Barnier », a prévu des dispositions en faveur d'une meilleure qualité de « entrées de ville » en y organisant l'inconstructibilité aux abords des grands axes routiers.

Cette Loi s'est traduite dans le code de l'urbanisme par l'article L111-6 du code de l'urbanisme qui prévoit, « *En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation* ».

Ce secteur d'OAP Plaine Nord est longé au Sud par la RD113, route classée à grande circulation, et traversé dans sa partie Nord par l'autoroute A14. Les dispositions de l'article L111-6 du code de l'urbanisme qui organisent l'inconstructibilité aux abords des grands axes routiers sont applicables aux abords de ces grands axes routiers en dehors des espaces urbanisés.

Ces espaces compris dans le périmètre de l'OAP plaine Nord qui sont inconstructibles en application des dispositions de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme sont :

- L'ensemble des abords Nord de la RD113, à l'exception des espaces du pôle commercial des Vergers de la Plaine et des terrains bâtis de part et d'autre du chemin de la Forêt, sur une profondeur de 75 mètres par rapport à l'axe de la route ;
- Les abords Nord et Sud de l'autoroute A14 sur une profondeur de 100 mètres par rapport à l'axe de l'autoroute.

Les espaces « inconstructibles » en application de l'article L111-6 du code de l'urbanisme



Cette inconstructibilité n'est cependant pas absolue car l'article L.111-8 prévoit que « *le PLU peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.* »

En synthèse, les OAP prévoient :

1°) L'inconstructibilité des abords des axes en application de l'article L.111-6 :

- Aux abords Sud de l'autoroute A14 ;
- Aux abords Nord du Vieux chemin de Mantes (RD113) jusqu'à la route de Poissy.

2°) Des règles d'implantation différentes en application de l'article L.111-8 dans la mesure où la qualité des paysages recherchée pour ces espaces, qu'il s'agisse de leur préservation ou qu'il s'agisse de leur mise en valeur au travers de projets, permet d'envisager des dispositions d'aménagement alternatives à la restriction totale de la constructibilité :

- Aux abords Nord de l'autoroute A14 ;
- Aux abords Nord-Ouest de la RD113, de part et d'autre du pôle commercial des Vergers de la Plaine.

Ces dispositions « alternatives » sont présentées et justifiées dans les chapitres suivants, respectivement au sous-chapitre OAP3 - 3 pour ce qui concerne l'aménagement des abords Nord-Ouest de la RD113 et au sous-chapitre OAP3 - 5 pour les abords Nord de l'autoroute A14.

L'application combinée des articles L111-6 et L111-8 prévue par les OAP



▣ La poursuite du projet d'aménagement de la plaine

L'aménagement de la plaine Nord est depuis dix ans au moins une préoccupation importante pour la commune qu'elle a successivement traduit dans son document d'urbanisme, précisément dans le cadre d'orientations d'aménagement.

L'aménagement de la plaine dans le PLU révisé en 2005

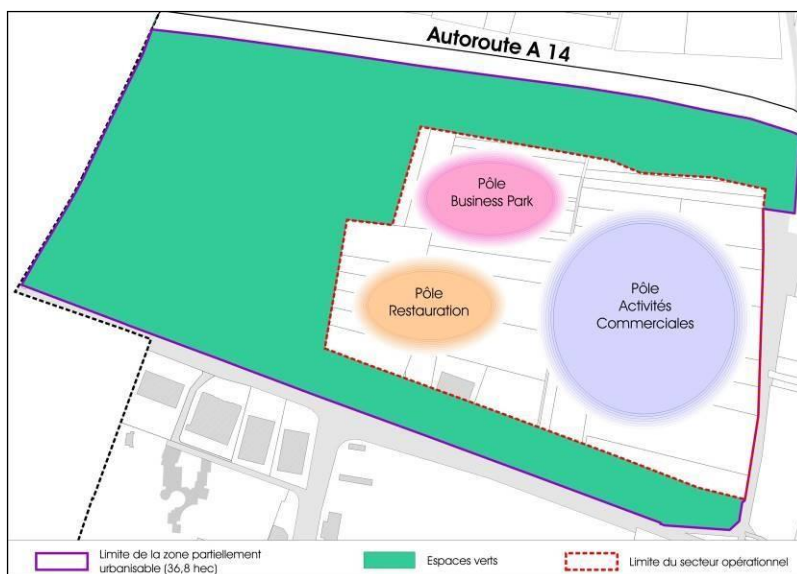
Traduisant notamment les dispositions du SDRIF de 1994 qui classait ces espaces en « zone partiellement urbanisable », le PLU de Chambourcy approuvé en 2005 a organisé l'aménagement de la partie de la plaine située à l'Ouest de la route de Poissy, entre la RN13 au Sud et l'autoroute A14 au Nord en la répartissant entre :

- un parc d'activités paysagé destiné à l'accueil de bureaux, activités commerciales, services aux entreprises et aux particuliers du côté Est,
- un espace vert de 20 Ha environ à l'Ouest et venant cerner l'espace ouvert à l'urbanisation du parc d'activités au Nord et au Sud, à proximité des grands axes routiers.

Traduit en orientations d'aménagement, ce projet prévoyait :

- L'organisation de la trame viaire en l'inscrivant dans une réflexion générale sur le développement le long de la RN13, en association notamment avec les réflexions sur l'extension du centre commercial Carrefour et sur la réorganisation de la route ;
- Le traitement de la qualité de l'entrée de ville avec des préoccupations d'aménagement permettant d'édicter des dispositions particulières pour l'implantation des constructions aux abords de la route, à l'égard des articles L111-6 et L111-8 (article L111-1-4 à cette époque).

L'orientation d'aménagement du PLU de 2005



L'aménagement de la plaine dans la révision simplifiée du PLU de 2009

Dans le cadre de la préparation du programme national « Hôpital 2012 », le site des Vergers de la Plaine avait été retenu en 2008 pour accueillir le nouveau Centre Hospitalier de Poissy Saint-Germain-en-Laye (CHIPS).

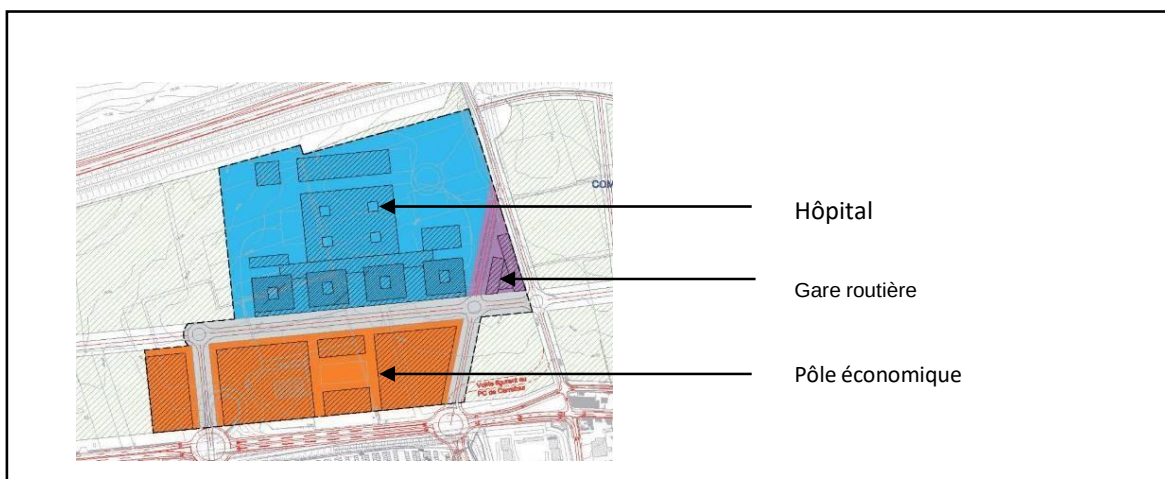
Dans ce contexte, le PLU de 2005 de la commune a fait l'objet, à la demande de l'Etat, d'une révision simplifiée, approuvée le 11 mai 2009, pour permettre la réalisation sans délai de ce projet majeur.

Dans le souci de la bonne intégration dans l'environnement du futur hôpital, il s'est agi pour la commune de revoir les conditions d'aménagement de cet espace qu'elle avait prévu auparavant sur la partie de la plaine d'une contenance de 16,5 hectares qui avait été ouverte à l'urbanisation.

Sur cet espace, il s'est agi de recomposer sa destination en conjuguant les espaces d'accueil pour :

- Le nouveau Centre Hospitalier Intercommunal de Poissy Saint-Germain-en-Laye (CHIPS) ;
- Un pôle économique en vis-à-vis de l'hôpital, entre celui-ci et la RD 113 ;
- Une gare routière et une amorce de parking relais.

Les composantes du projet d'aménagement des Vergers de la Plaine – Révision Simplifiée du PLU approuvée le 11 mai 2009



Ce projet initié en 2009 a été réalisé pour ce qui concerne :

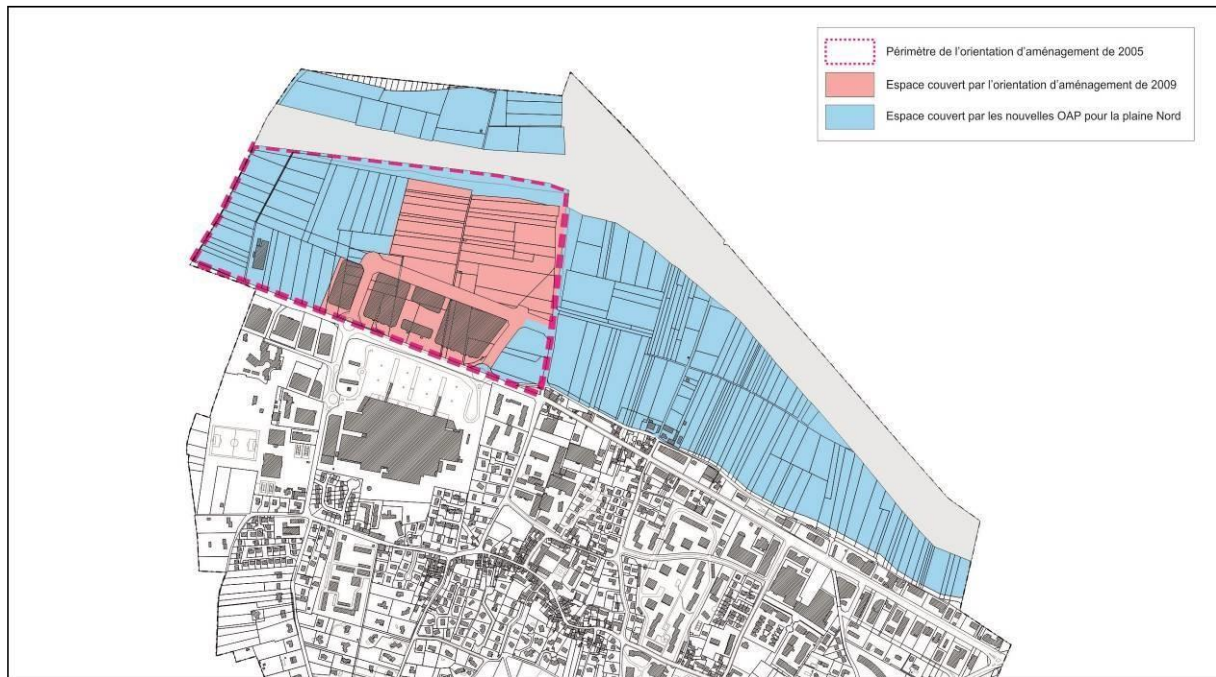
- la création des voiries internes au projet et leurs connexions à la RD 113 par giratoires ;
- l'aménagement paysagé des abords de la RD au droit du pôle économique ;
- la construction du pôle commercial des vergers de la plaine sur l'ensemble des terrains prévus à cet effet dans le projet.

En revanche, le projet d'hôpital n'a pas été financé sauf pour l'achat des terrains par le CHIPS et par voie de conséquence la gare routière a été différée.

Le nouveau périmètre de réflexion

Compte tenu des différents enjeux et nouveaux événements intervenus ces dernières années, il s'agit à présent d'élargir le champ de la réflexion à l'ensemble de la plaine Nord. Beaucoup des acquis des orientations d'aménagement antérieures demeurent cependant et sont intégrés aux nouvelles orientations.

L'évolution des périmètres des orientations d'aménagement



OAP3 - 2 Les orientations générales d'aménagement pour la plaine Nord

Cette OAP concerne l'ensemble des espaces de la plaine Nord, sur plus de 80 hectares. Elles s'inscrivent dans la poursuite et l'approfondissement des orientations de 2009 qui n'en concernaient qu'une partie restreinte.

1°) Pour les espaces qui étaient déjà concernés par des orientations d'aménagement en 2009, il s'agit de :

- Maintenir les principes directeurs qui avaient guidé l'organisation du secteur et sa desserte viaire ;
- Garder les composantes du programme initial : le pôle économique, un établissement de santé de type hospitalier, et la gare routière tout en laissant ouverte la localisation de cette dernière compte tenu des échéances de réalisation des projets.

2°) Pour les espaces qui n'étaient pas concernés par des orientations d'aménagement en 2009, il s'agit de :

- Poursuivre la réalisation du pôle économique en l'étendant tout en maintenant les principes d'implantation et de qualité architecturale
- Continuer l'aménagement paysager des abords de la RD113 dans le cadre de l'extension de l'urbanisation ;
- Étendre la réflexion d'aménagement aux espaces situés au Nord de l'autoroute A14 ;
- Confirmer à l'Est de la route de Poissy le maintien d'une plaine agro-écologique durable.

Le respect des orientations du SDRIF

- La cartographie du Schéma directeur d'Ile de France (SDRIF) approuvé en 2013 prévoit une liaison verte entre la plaine d'Aigremont et la Plaine Nord de Chambourcy.
- Perpendiculaire à la RD 113, cette liaison concerne les espaces à la frontière des communes de Chambourcy et de Poissy.
- Les OAP prennent en compte cette liaison verte en prévoyant une bande verte de largeur significative en limite Ouest de la commune. Outre cette fonction de liaison écologique, cet espace paysagé marquera par sa qualité l'entrée de ville Ouest de Chambourcy.



L'inscription du projet dans son environnement

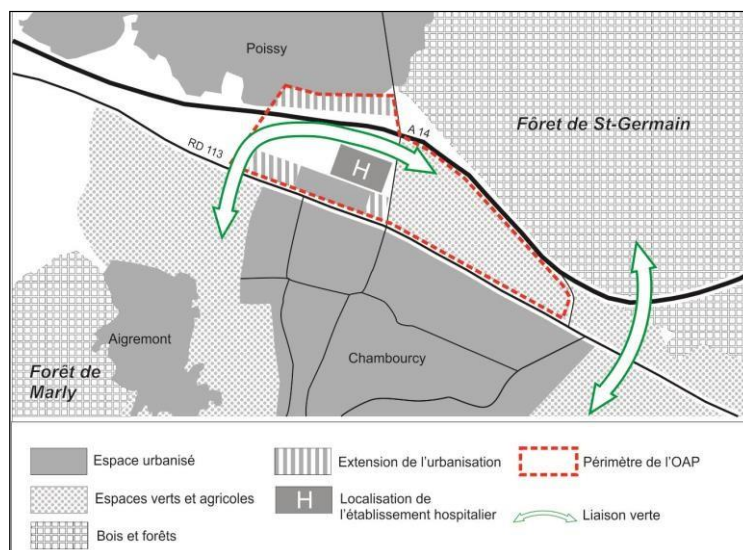
Le secteur de la Plaine Nord est situé à la charnière de plusieurs grandes composantes géographiques qui l'entourent :

- Entre deux espaces urbains agglomérés : la ville de Chambourcy du côté Sud et celle de Poissy du côté Nord ;
- Entre de vastes espaces naturels : la forêt de Saint-Germain du côté Nord-Est reliée à celle de Marly par deux corridors verts :
 - Celui de la plaine de la Jonction à l'Est de Chambourcy,
 - Celui de la plaine d'Aigremont via la plaine des Vergers à l'Ouest de la ville de Chambourcy.

Dans le souci de la meilleure inscription du projet dans son environnement, c'est cette situation géographique particulière qui guide en grande partie les principes de l'organisation du projet et de la répartition spatiale de ses composantes :

- Les extensions de l'urbanisation s'inscrivent en continuité de l'urbanisation existante :
 - En prolongement de l'agglomération de Chambourcy au Nord de la RD 113, de part et d'autre du site commercial des Vergers de la Plaine déjà constitué ;
 - En prolongement de l'agglomération de Poissy au Nord de l'autoroute A14 ;
- La partie de la plaine à l'Est de la route de Poissy réservée à des activités agro-écologiques, en continuité des espaces de la forêt de Saint Germain et de la plaine de la Jonction ;
- Un corridor vert maintenu au travers de la plaine assurant la continuité écologique entre les grands réservoirs de biodiversité ;
- Le site d'accueil pour un projet d'établissement de santé maintenu au cœur de ce dispositif.

L'insertion du secteur dans son environnement



Un paysage de qualité et un environnement préservé

Une entrée de ville embellie

L'aménagement des abords de la RD113 prévu dans le cadre de l'extension de l'urbanisation sera réalisé dans la poursuite du projet de 2009 concrétisé par la création du pôle des Vergers de la Plaine avec :

- Un espace à caractère naturel de 20 mètres de profondeur sera aménagé et planté le long de la RD 113
- Des constructions implantées selon les mêmes modalités d'alignement par rapport à la route et de gabarits similaires ;
- Un principe d'échelonnement des hauteurs depuis la RD 113 jusqu'à l'équipement de santé : une hauteur maximale de 12 mètres pour le pôle économique et une hauteur maximale de 17 mètres pour l'équipement de santé, sous conditions.
- Des percées visuelles au travers du pôle économique vers le cœur de la plaine.

Un espace-projet équilibré au Nord

L'aménagement de la partie du secteur au Nord de l'autoroute A14 est organisé à partir de deux composantes sans un souci d'équilibre et de qualité du paysage :

- Des espaces végétalisés et/ou arborés en frange Sud le long de l'autoroute et au Nord en limite des jardins des maisons sur Poissy ;
- Une zone urbanisée au centre.

Un espace naturel et cultivé

L'orientation pour la plaine agro-écologique est de pouvoir accueillir des activités agricoles de proximité, par exemple de production maraîchère, légumière de plein champ, arboricole, floristique ...

Outre l'intérêt qu'elles présenteront pour les populations des environs, ces activités auront pour avantage de morceler le paysage de la plaine par un patchwork paysager des couleurs où pourront alterner des végétaux bas de plein champ, des végétaux semi-hauts ou hauts (arbres fruitiers par exemple). Ce nouveau paysage fera écho à celui que la plaine avait à l'époque où la toponymie lui avait attribué le nom des « Vergers de la Plaine ».

La desserte et les déplacements

Concernant les conditions de desserte, le projet prévoit :

- D'une part l'organisation des accès et de la trame viaire interne au secteur,
- D'autre part, le renforcement de la desserte en transports collectifs.

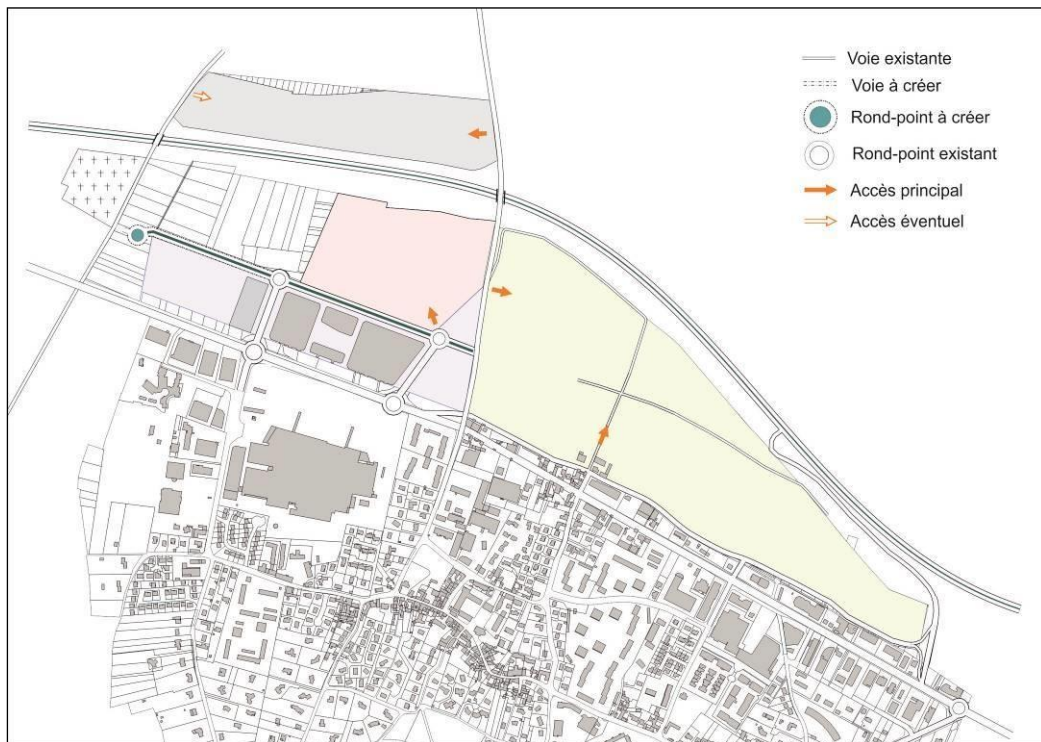
La desserte viaire

La desserte viaire du secteur restera organisée à partir du réseau existant sans augmenter le nombre des accès ou des connexions avec le réseau routier principal : la RD 113 et la route de Poissy.

- Les espaces d'extension de l'urbanisation prévus de part et d'autre du pôle des Vergers de la Plaine seront desservis à partir de l'avenue de la Renaissance, laquelle sera prolongée à l'Ouest jusqu'à la limite communale, dans l'attente d'un éventuel prolongement jusqu'à la RD30. ;
- Les espaces d'extension de l'urbanisation au Nord de l'autoroute A14 seront desservis à partir de deux accès : à l'Est à partir de la route de Poissy et à l'Ouest à partir de la rue d'Aigremont (Poissy) ;
- L'équipement de santé pourra être desservi à partir de l'avenue de la Renaissance et également à partir de la route de Poissy ;
- L'espace agro-écologique sera desservi à partir d'un de deux accès, l'un étant le chemin de la Forêt à partir du vieux chemin de Mantes (RD113), l'autre à partir de la route de Poissy

Des accès ou liaisons de circulation douce pourront compléter ce dispositif général des dessertes routières.

La desserte routière du secteur

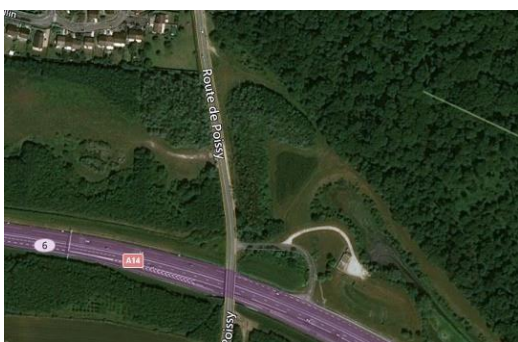


Photos des lieux d'accès

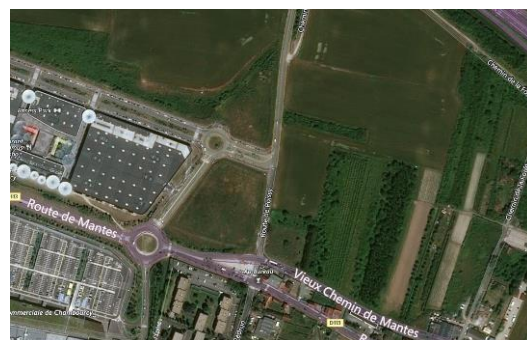
Depuis la RD113 (accès aux espaces destinés à l'accueil de bâtiments agricoles)



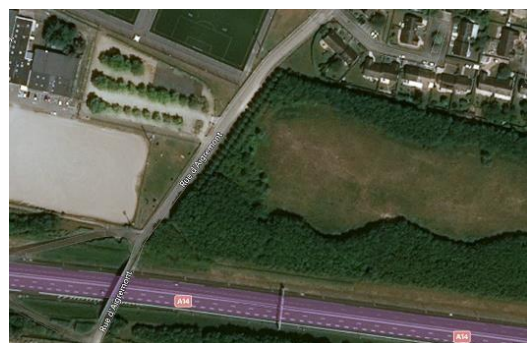
Depuis la route de Poissy (accès Est au sous-secteur Nord de l'A14)



Depuis le rond point Avenue de la Renaissance (accès aux espaces de l'équipement de santé)



Depuis la rue d'Aigremont (accès Ouest au sous-secteur Nord de l'A14)



La desserte en transports collectifs

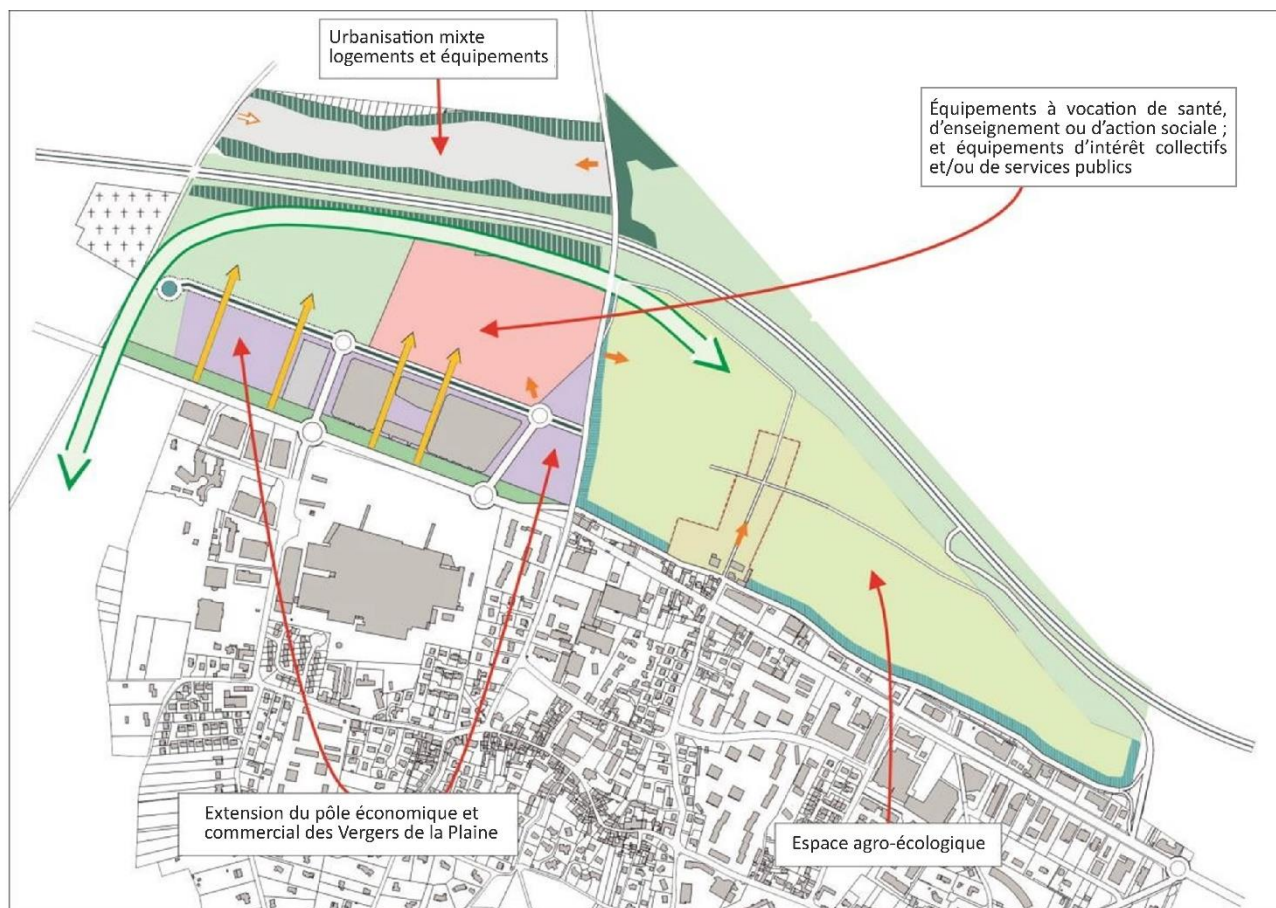
Le programme prévoit la mise en place de :

- une tête de ligne pour une liaison directe par bus Chambourcy - La Défense par l'autoroute A 14, à partir de l'avenue de la Renaissance ;
- un dispositif d'interconnexion des lignes de desserte pour les environs, en particulier vers les gares de Poissy et de Saint-Germain.

La fonction parking relais couplée à la gare routière en augmentera l'attractivité et permettra aux usagers l'échange multimodal.

Le schéma des orientations générales d'aménagement de la plaine Nord

Le schéma ci-après donne une expression graphique aux orientations générales ci-dessus exposées.



Destination	Desserte / voirie	Paysage
Pôle économique	Voie existante	Zone paysagée et/ou boisée maintenue
Équipements à vocation de santé, d'enseignement ou d'action sociale ; et équipements d'intérêt collectifs et/ou de services publics	Voie à créer	Zone verte et paysagées
Zone mixte logements et équipements	rd point existant	Corridor vert
Zone d'activités agricoles	rd point à créer	Frange agricole paysagée
Espace agro-écologique	Dessertes principales	Percée visuelle
Espace naturel maintenu	Desserte éventuelle	

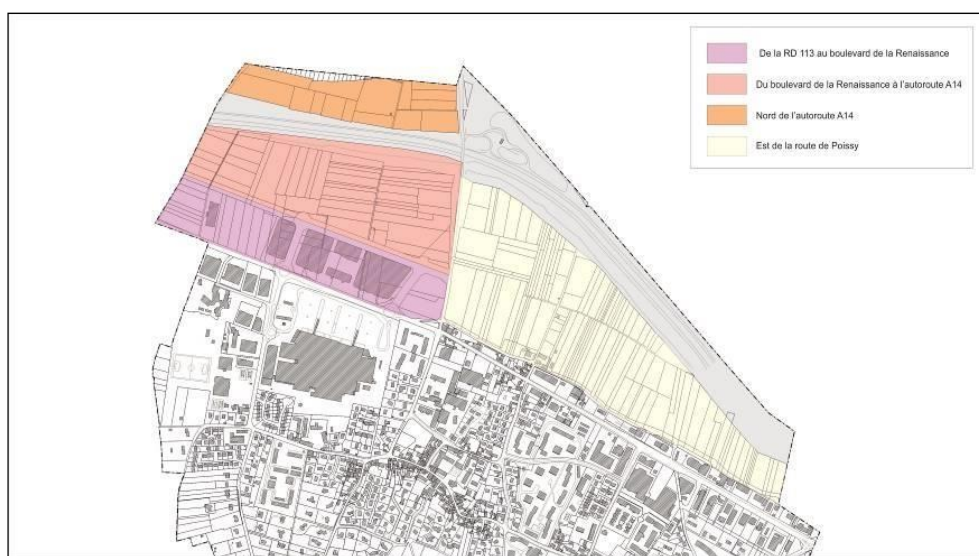
Les sous-secteurs

Les orientations générales d'aménagement présentées aux sous-chapitres précédents sont complétées et détaillées pour chacun des quatre sous-secteurs qui se distinguent par leur localisation géographique et par leur vocation dominante :

- Les espaces compris entre la RD 113 et l'avenue de la Renaissance,
- Les espaces compris entre l'avenue de la Renaissance et l'autoroute A14
- Les espaces situés au Nord de l'autoroute A14
- Les espaces situés à l'Est de la route de Poissy.

Ces orientations détaillées sont présentées dans les chapitres suivants du document. Les orientations générales et les orientations détaillées d'aménagement et de programmation s'appliquent de façon cumulative, les travaux ou opérations doivent leur être compatibles.

Les sous-secteurs d'aménagement



OAP3 - 3 Les orientations détaillées pour les espaces situés entre la RD113 et l'avenue de la Renaissance

OAP3 – 3.1 Destination et organisation de l'espace

Cet espace a pour vocation d'accueillir des activités économiques et commerciales en renforcement du pôle existant des Vergers de la Plaine, de part et d'autre de celui-ci :

- A l'Est jusqu'à la route de Poissy sur 1,4 hectares environ ;
- A l'Ouest jusqu'au chemin de la Plaine sur 2,8 hectares environ.

Les superficies approximatives indiquées ci-dessus ne comprennent pas les espaces des voies existantes ou à créer.

En outre, ce sous-secteur comprend :

- Une frange verte et naturelle sur 20 mètres de profondeur le long de la RD 113, entre la route et les terrains d'assiette des futures constructions,
- Un peu plus de 1,5 hectares maintenus en espace vert et naturel à l'Ouest en limite de la commune voisine de Poissy.

Les destinations admises pour les constructions sont les activités de services, commerces et bureaux.

Il n'y aura pas de programme d'habitations dans ces espaces

OAP3-3.2 Desserte et déplacements

L'organisation des accès et de la desserte de ce sous-secteur s'effectuera à partir du dispositif déjà réalisé pour le pôle des Vergers de la Plaine, à savoir :

- 2 carrefours giratoires permettent d'accéder à la zone depuis la RD 113 ;
- L'avenue de la Renaissance réalisée en parallèle de la RD en limite Nord du sous-secteur permet de desservir les terrains.

Ce dispositif est complété par le prolongement de l'avenue de la Renaissance à l'Ouest jusqu'à un tournebride giratoire. L'emprise de ce prolongement est à maintenir libre sur une bande de 32 mètres de largeur. Le tournebride pourra être relié à la RD, une emprise de 24 mètres de largeur est à maintenir libre à cet effet en limite communale. Cette organisation de l'espace offre à la ville de Poissy l'opportunité de poursuivre la desserte du secteur.

Aucun accès direct à des terrains ne pourra être réalisé à partir de la RD 113. Concernant les terrains à l'Est du pôle des Vergers de la Plaine, leur desserte pourra s'effectuer depuis l'avenue de la Renaissance, depuis la rue de la Conférence ou depuis la route de Poissy.

Les parkings nécessaires aux constructions seront réalisés en ouvrage intégré ou en souterrain, les stationnements publics à l'air libre restant localisés uniquement le long des voies arrière, sans aucun stationnement le long de la RD. Leur nombre minimum est fixé par le règlement du PLU.

OAP3 - 3.3 Architecture et qualité du paysage

Les constructions

De façon générale, les constructions nouvelles, qu'il s'agisse de leur aspect, de leur implantation ou de leur gabarit, devront être réalisées en cohérence avec le bâti existant des Vergers de la Plaine. Les principes suivants devront être respectés :

- L'implantation des constructions est libre, toutefois leur façade Sud qui fait face à la RD 113, devra être implantée dans le même alignement en recul de la route que les constructions existantes ;
- L'emprise au sol des constructions n'est pas règlementée, toutefois 10% au moins de chaque terrain devra être maintenu perméable. La bande verte paysagée de 20 mètres de profondeur le long de la RD entre dans ce décompte ;
- La hauteur des constructions est limitée à 10 mètres. Toutefois une hauteur portée à 12 mètres peut être admise sur une partie des volumes bâtis, si elle est justifiée par les fonctionnalités inhérentes à la nature du projet et traduite dans une conception architecturale harmonieuse.

Le parti architectural des projets devra être attentif à la cohérence avec le bâti réalisé en première phase :

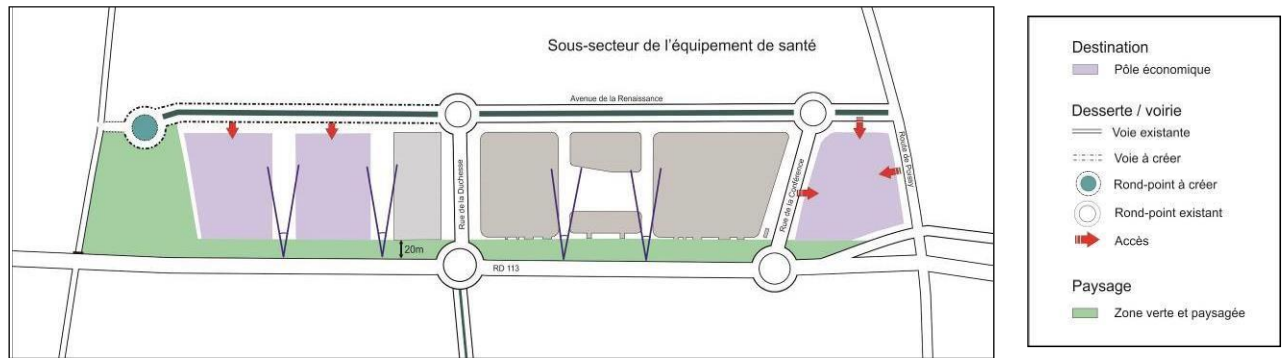
- Les gabarits des édifices et le jeu des hauteurs, avec une attention particulière portée au traitement qualitatif des volumes et des façades des constructions très visibles en entrée de ville Ouest ;
- Les discontinuités du front bâti sur la RD113 avec des ouvertures visuelles perpendiculaires selon le principe figurant sur le Schéma des orientations d'aménagement ci-après,
- La volumétrie simple des constructions et le choix des coloris, les teintes sombres étant préconisées, pour une intégration visuelle avec les constructions existantes
- L'organisation raisonnée et le choix des dispositifs d'enseignes de publicité.

Les espaces paysagés

La bande de recul de 20 mètres de profondeur le long de la RD113 devra être plantée en recherchant une grande qualité dans le paysage végétal.

Compte tenu de sa situation, l'espace non constructible à l'Ouest de ce sous-secteur devra recevoir un traitement paysager soigné, à maintenir durablement en espace vert et naturel.

Ainsi que le prévoit le SDRIF qui a inscrit une flèche de continuité V, signifiant une « liaison verte » à cet endroit, il s'agira de le végétaliser et de l'arborer au mieux de façon à garantir le bon fonctionnement de ce corridor écologique.

Schéma des orientations d'aménagement dans le sous-secteur des espaces situés entre la RD 113 et l'avenue de la Renaissance**OAP3-3.2 Synthèse relative à l'implantation des constructions en application des articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme**

Les constructions nouvelles devront être implantées au-delà de la bande de 20 mètres maintenue en espace vert, en limite de cet espace, soit en recul de 35 à 40 mètres de l'axe de la RD113.

Ce dispositif alternatif à la règle d'urbanisme fixée à l'article L111-6 du code de l'urbanisme est justifié en fonction des spécificités locales, et en prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité de l'urbanisme et des paysages, ainsi que le prévoit l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

1°) Concernant les nuisances :

Les constructions qui seront réalisées ont une destination d'activités et de commerce, aucun logement n'étant autorisable. En outre, selon le même dispositif que pour le pôle des Vergers de la Plaine existant, l'animation des activités devrait être orientée vers le Nord ou l'intérieur des constructions, évitant d'exposer les usagers et les personnes qui y travaillent aux nuisances de la route.

2°) Concernant la sécurité :

Tout projet nouveau, y compris sur un terrain disposant actuellement d'un accès sur la RD113, devra prendre son accès uniquement sur le prolongement de l'avenue de la Renaissance à l'exclusion de la RD.

Aucun accès nouveau, que ce soit pour desservir des terrains ou par des nouvelles voies, ne pourra être créé directement à partir de la RD113. Au contraire, la mise en œuvre des nouveaux projets permettra de supprimer des accès directs existants à des terrains.

3°) Concernant l'architecture :

Les constructions seront édifiées selon un ordonnancement parfaitement maîtrisé, leur aspect restera discret et les dispositifs d'enseigne et de publicité encadrés par un règlement précis.

4°) Concernant l'urbanisme et le paysage :

Le traitement paysager des abords de la route sera particulièrement soigné, plusieurs dispositions y concourent :

- Une bande verte paysagée de 20 mètres d'épaisseur le long de la RD sur tout le parcours du sous-secteur,
- Un espace de plus de 1,5 hectares végétalisés en entrée de ville Ouest ;
- Des percées visuelles régulièrement localisées en intervalle entre les constructions qui ouvrent des perspectives visuelles vers le cœur de la plaine.

Poursuite des principes de paysagement des abords de la RD 113

OAP3 - 4 Les orientations détaillées pour les espaces entre l'avenue de la Renaissance et l'autoroute A14

OAP3 - 4.1 Destination et organisation de l'espace

Les destinations de ce sous-secteur sont élargies par rapport à ce qui était prévu par le PLU de 2019 :

- Un espace de 8,8 hectares environ à l'Est, limitrophe de la route de Poissy, pour y implanter des établissements de santé, d'action sociale et d'enseignement, ainsi que des équipements d'intérêt collectif et/ou de service public ;
- Un espace de 8 hectares environ à l'Ouest pour d'éventuelles extensions futures et maintenu à l'état naturel dans cette attente. Ces établissements pourront inclure dans leur programmation des éléments annexes ou complémentaires tels que : services médico-sociaux, laboratoires, centre de formation, campus pour les étudiants, etc... cette liste n'étant pas limitative.

Ces établissements pourront inclure dans leur programmation des éléments annexes ou complémentaires tels que : services médico-sociaux, laboratoires, centre de formation, campus pour les étudiants, etc... cette liste n'étant pas limitative.

S'ajoute à ces surfaces le terrain de forme triangulaire, au Sud-Est du sous-secteur, à l'angle de l'avenue de la Renaissance et de la route de Poissy d'une superficie de 6000 m² environ pour le terrain proprement dit.

Ce terrain était destiné dans le PLU de 2009 à l'implantation d'une gare routière et à l'amorce de son parking relais. La réalisation de ces équipements reste nécessaire non seulement pour desservir l'hôpital mais aussi, et de façon générale, pour développer les transports collectifs. Leur localisation reste cependant incertaine aussi, dans l'hypothèse où ces équipements seraient localisés ailleurs, cet espace pourrait accueillir des constructions à destination d'activités de services, de commerces ou de bureaux, de préférence en lien avec l'équipement de santé proche ou avec ses annexes ou compléments.

OAP3 - 4.2 La desserte et les déplacements

Le futur équipement de santé pourra prévoir ses accès par l'avenue de la Renaissance et par la route de Poissy.

La desserte par les transports en commun devra être étudiée avec Ile de France Mobilités (ex-STIF). Plusieurs hypothèses sont envisagées pour sa localisation. Concernant le secteur de la plaine Nord, il peut s'agir :

- De l'espace situé à l'angle de l'avenue de la Renaissance et de la route de Poissy évoqué précédemment ;
- D'une partie du sous-secteur au Nord de l'autoroute A14.

Les études à venir devront confirmer ou infirmer la faisabilité de cet équipement sur ces sites.

OAP3 - 4.3 Architecture et qualité du paysage

L'espace destiné à l'implantation des équipements

Les constructions des équipements devront être implantées à une distance minimum de 100 mètres de l'axe de l'autoroute.

Cet espace devra rester végétalisé et rester arboré dans sa partie la plus proche de l'autoroute. Il s'inscrira ainsi dans la continuité verte prévue au SDRIF.

Les équipes de conception-réalisation des équipements devront définir leur projet sur la base d'un cahier des charges qui devra intégrer, en plus des équipements, les éléments suivants :

- L'implantation des constructions sera libre à l'intérieur du terrain, avec cependant l'obligation d'un traitement qualitatif du front urbain sur l'avenue de la Renaissance, en respectant l'échelle du vis-à-vis et du piéton ;
- L'emprise au sol des constructions n'est pas limitée ; toutefois une proportion de 20% de la surface au sol devra être maintenue perméable ;
- La surface des aires de stationnement devra répondre à une obligation de résultat : aucun stationnement lié au fonctionnement de l'équipement de santé ne devra déborder sur l'espace public extérieur, autrement dit le projet devra absorber sur son terrain d'assiette, de préférence en ouvrage couvert, la totalité des stationnements liés à son objet.

La hauteur des constructions est limitée à 14 mètres. Toutefois une hauteur portée à 17 mètres peut être admise sur une partie des volumes bâtis, si elle est justifiée par des contraintes techniques ponctuelles inhérentes à l'activité qu'ils abritent

- Le traitement paysager des espaces libres devra faire l'objet de préconisations qualitatives précises valant engagement
- Les nuisances de toute nature et leur traitement avec obligation de résultat devront être pris en compte, s'agissant aussi bien des nuisances dont l'équipement est émetteur, que de celles qu'il est susceptible de subir, tels les bruits extérieurs.

L'espace réservé pour l'éventuelle extension des établissements autorisés

Les orientations ci-dessus s'appliquent à l'extension de ces établissements si elle est réalisée, en particulier :

- Le recul minimum de 100 mètres de l'axe de l'autoroute ;
- La prise en compte de la continuité verte indiquée au SDRIF par une flèche V sur sa carte de destination des sols.

Il est toutefois à considérer qu'en l'état actuel cet espace reste classé en zone naturelle. Son ouverture à l'urbanisation imposera une évolution importante du PLU : sa révision ou éventuellement sa mise en compatibilité dans le cadre d'une procédure de « déclaration de projet ».

Le terrain triangulaire à l'Est du sous-secteur

Deux hypothèses sont envisagées pour l'occupation et l'utilisation de cet espace.

La première et qui reste à ce jour privilégiée est d'y localiser une gare routière accompagnée de l'amorce de parkings nécessaires à cette gare.

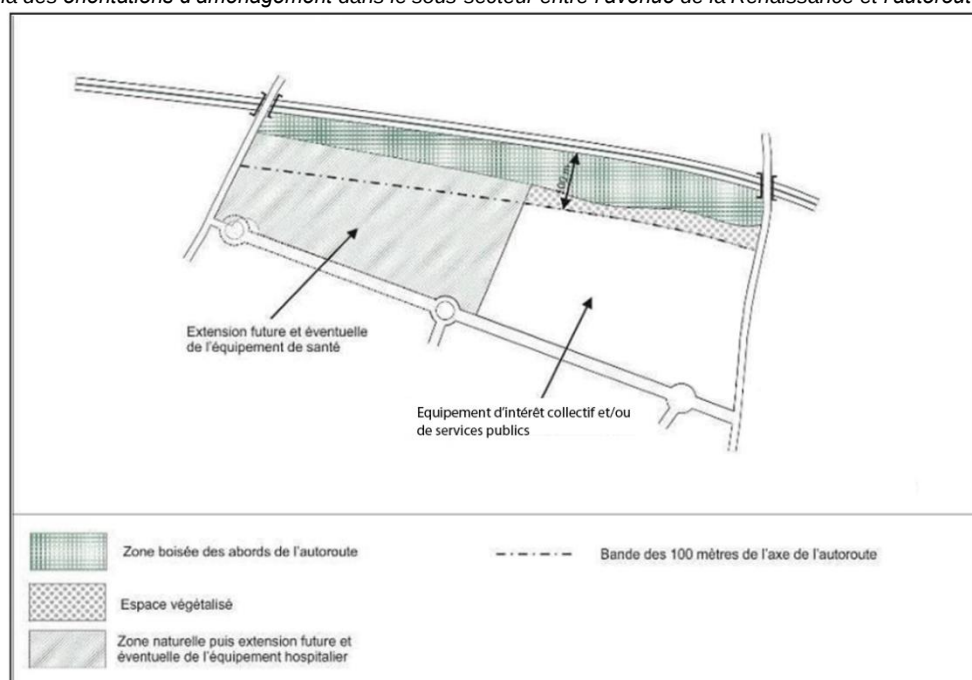
La seconde, dans le cas où cette gare sera localisée dans un autre espace du secteur de la plaine Nord, ou plus éloigné, serait d'y implanter des constructions à destination d'activités.

Si cette deuxième hypothèse est retenue, les constructions devront respecter des préconisations similaires à celles de l'extension du pôle des Vergers de la Plaine, à savoir :

- L'implantation des constructions en recul de la route de Poissy conformément au règlement du PLU ;
- L'emprise au sol des constructions qui maintient la perméabilité sur 10% au moins de chaque terrain ;
- La hauteur des constructions limitée à 10 mètres.
- La volumétrie simple des constructions et le choix des coloris, les teintes sombres étant préconisées, pour une bonne cohérence avec les constructions voisines du pôle d'activités.

En outre, une attention particulière devra être portée aux façades Est de ces constructions qui seront exposées à des vues lointaines au travers de la plaine. Sans remettre en cause le souci de discrétion des constructions, la recherche d'une expression architecturale de très grande qualité est souhaitée à cet endroit

Schéma des orientations d'aménagement dans le sous-secteur entre l'avenue de la Renaissance et l'autoroute A14



OAP3- 5 Les orientations détaillées pour le sous-secteur situé au Nord de l'autoroute A14

OAP3 - 5.1 Destination et organisation de l'espace

Ce sous-secteur représente environ 9,5 hectares au Nord de l'autoroute A14, à l'Ouest de la route de Poissy.

Il est destiné à l'accueil d'équipements d'intérêt collectif et services publics, et d'habitations.

Etendu sur environ 700 mètres dans le sens Est-Ouest, et sur 130 mètres environ dans le sens Nord-Sud, cet espace s'inscrit entre l'autoroute A14 au Sud et un quartier de maisons individuelles au Nord sur la commune de Poissy. Ces dernières sont desservies par la rue Jean Moulin au Nord de sorte que ce sont les jardins de ces maisons qui jouxtent les terrains à aménager du sous-secteur.

Etant bordé au Sud par les talus boisés de l'autoroute et au Nord par ces jardins, cette situation guide l'organisation générale de l'aménagement de cet espace avec :

- Des accès possibles à chaque extrémité Est et Ouest, reliés par des axes traversants sur 700 mètres,
- Des franges paysagées aménagées en transition avec le quartier pavillonnaire au Nord, en confortation de la masse végétale qui borde l'autoroute du côté Sud. Afin de réduire l'impact de l'urbanisation sur les espaces libres en bordure de ce quartier pavillonnaire, on recherchera une transition douce des gabarits urbains, du plus bas vers le plus haut, en direction de l'autoroute A14.

OAP3 - 5.2 La desserte et les déplacements

Ce sous-secteur sera desservi par des accès à l'Est et à l'Ouest, cependant dans des conditions d'usage et de fonctionnalité différentes :

- La desserte principale de ce sous-secteur s'effectuera à l'Est depuis la route de Poissy. La réalisation de cet accès devra en assurer le fonctionnement dans de bonnes conditions de sécurité et de fluidité du trafic avec, par exemple, l'aménagement d'un demi rond-point ou d'un système à feux tricolores ;
- Une desserte secondaire pourra être aménagée du côté Ouest vers Poissy via la rue d'Aigremont.

En outre, une étude sera engagée pour équiper le pont de la route de Poissy au-dessus de l'autoroute A14, d'une piste supplémentaire en surlargeur réservée aux piétons et aux circulations douces, avec comme objectif de fluidifier le trafic automobile sur les voies existantes du pont.

Le secteur sera traversé par un axe Est-Ouest permettant d'irriguer l'ensemble des composantes du projet. En fonction des types d'équipements qui seront implantés et des nuisances de circulation qu'ils pourraient engendrer, un second axe pourra être créé en voie de service dans les espaces des équipements d'intérêt collectif et services publics.

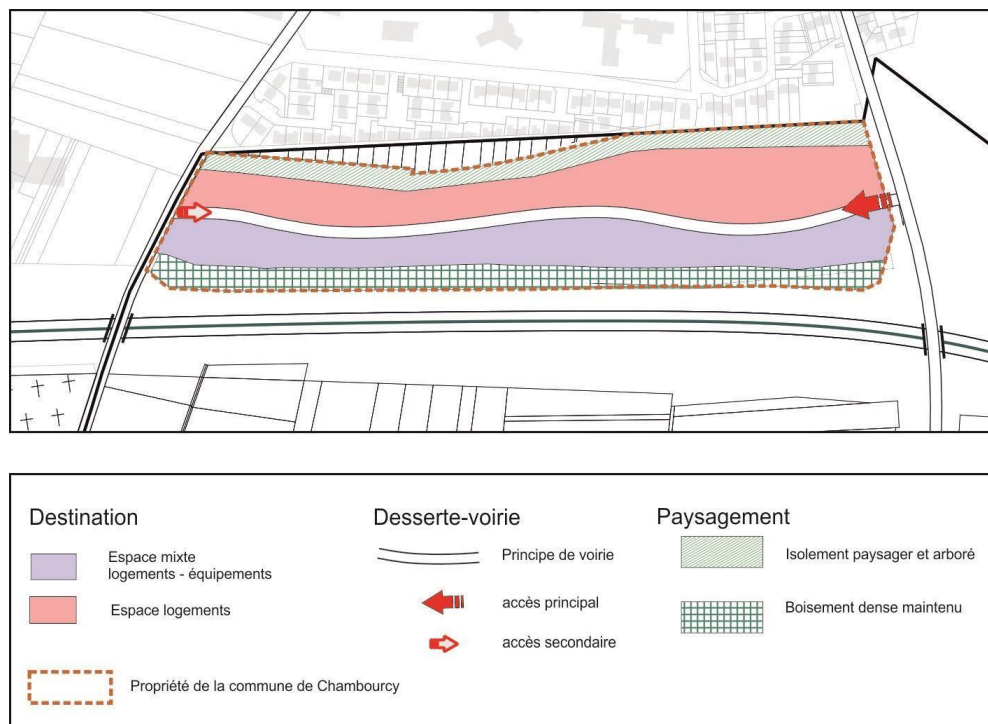
OAP3 - 5.3 Architecture et qualité du paysage

Les constructions nouvelles seront implantées à l'intérieur d'une zone d'implantation qui s'inscrira entre deux bandes de protection végétalisées, l'une au Sud comprenant le merlon de l'autoroute A14, l'autre au Nord intégrant les espaces boisés existants en limite de Poissy.

Les constructions d'habitation, de préférence localisées en continuité du quartier pavillonnaire au Nord devront rester dans des gabarits bas au contact de ces quartiers pavillonnaires. Des constructions progressivement plus hautes, de l'ordre de R+2, pourront être créées plus au Sud.

Les constructions à destination d'équipements seront de préférence implantées à l'écart du quartier pavillonnaire, le long de l'autoroute. Elles devront rester invisibles depuis ce dernier, grâce à la zone tampon arborée et par leur implantation et par leur gabarit de hauteur. Dans cette perspective, les végétaux à feuillage persistant seront privilégiés pour accentuer leur effet de masque en toutes saisons.

Le schéma des orientations détaillées d'aménagement dans le sous-secteur des espaces situés au Nord de l'autoroute A14



OAP3-5.4 Synthèse relative à l'implantation des constructions en application des articles L111-6 et L111-8 du code de l'urbanisme

Le paysage actuel des abords de l'autoroute

Les terrains de ce sous-secteur sont en surplomb de 6 mètres environ au-dessus de l'autoroute :

- L'altimétrie du terrain varie de 72m NGF du côté Est à 76m NGF du côté Ouest ;
- L'altimétrie de l'autoroute au droit du terrain varie de 66m NGF du côté Est à 70m NGF du côté Ouest.

Le dénivelé du talus entre ces deux espaces est couvert par des arbres dont la densité occulte totalement toute vision sur le centre du terrain depuis l'autoroute.

L'espace qui sépare la voie autoroutière avec le centre du terrain occupé par une friche ouverte est plus précisément composé par :

- Les abords de la chaussée autoroutière sur une quinzaine de mètres, couvert de végétalisation basse avec une tendance à l'enfrichement dans sa partie la plus éloignée de la chaussée dans sa partie Est. Cet espace reste propriété de la SAPN ;
- Le talus boisé sur une épaisseur qui varie entre 25 et 45 mètres selon une onde. Cet espace boisé est dans la propriété de la commune.

Vue sur le sous-secteur Nord depuis l'autoroute A14 (partie Est)



Vue sur le sous-secteur Nord depuis l'autoroute A14 (partie Ouest) – photo juin 2018

Il est à noter que l'ensemble des plantations ont été réalisées dans le cadre des travaux d'aménagement paysager des abords de l'autoroute au moment de sa création ainsi qu'en attestent les photos ci-après (source google-map, photo 2011)

Vue sur le sous-secteur Nord depuis l'autoroute A14 (partie Ouest) – photo janvier 2011

L'objectif et les dispositions paysagères

L'objectif du projet est :

- De garder l'écran visuel constitué par la densité importante des boisements depuis l'autoroute ;
- De réduire l'épaisseur de cet écran pour permettre davantage de constructibilité sur les terrains du sous-secteur ;
- D'implanter les constructions futures au-delà de cet écran tout en les maintenant masquées tant par les arbres que par leur volumétrie maîtrisée et leur aspect discret.

En application de ces principes et objectifs :

- Les constructions pourront, en règle générale, être implantées à une distance de 55 mètres mesurés à partir de l'axe de l'autoroute ;
- L'écran boisé sera maintenu sur une épaisseur de plus de 20 mètres.

Reprenant le principe des boisements qui dessinent des ondes avec des variations d'épaisseur, le projet pourra être conçu de la même façon avec des espaces où l'épaisseur boisée est réduite et d'autres où elle est épaissie. De la sorte, des constructions pourront être implantées avec un recul réduit par rapport à l'axe de l'autoroute sans que ce recul soit inférieur à 50 mètres. Ces espaces où les constructions seront rapprochées seront de préférence situés dans la partie médiane du sous-secteur pour éviter toute vue sur les constructions dans les perspectives venant de l'Est ou de l'Ouest par l'autoroute.

Le recul minimum retenu au regard de disposition de l'article L.111-8

Les constructions nouvelles devront être implantées avec un recul minimum de 55 mètres de l'axe de l'autoroute A14 pouvant être ponctuellement réduit à 50 mètres.

Ce dispositif alternatif à la règle d'urbanisme fixée à l'article L111-6 du code de l'urbanisme est justifié en fonction des spécificités locales, et en prenant en compte les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité de l'urbanisme et des paysages, ainsi que le prévoit l'article L111-8 du code de l'urbanisme.

1°) Concernant les nuisances :

La partie Sud du sous-secteur correspond à un espace à dominante d'équipements tandis que sa partie Nord est un espace mixte pouvant comprendre des habitations (cf. sous-chapitre OAP3 - 5.3).

Ce dispositif permet d'éviter d'exposer les habitants aux nuisances de la route.

2°) Concernant la sécurité :

Le projet est sans conséquence sur la sécurité routière au regard de l'autoroute. Concernant les personnes et le risque de venir s'approcher des voies, des dispositifs de clôture grillagées pourront être prévus au niveau de l'écran boisé, sa position restant à définir en fonction des projets.

3°) Concernant l'architecture :

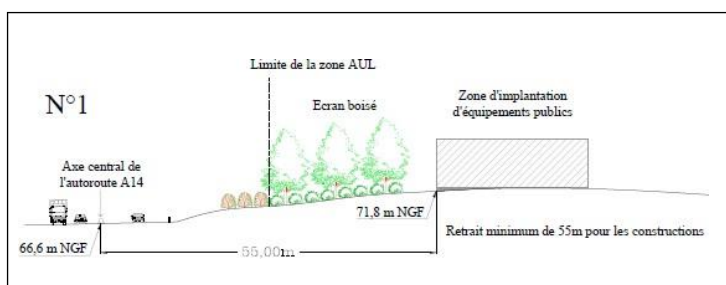
Les constructions les plus hautes auront une hauteur de l'ordre de R+2 (cf. sous-chapitre OAP3 - 5.3), soit une dizaine de mètres environ comparable à la hauteur de la cime des arbres.

4°) Concernant l'urbanisme et le paysage :

L'écran boisé sera maintenu dense de sorte que l'aménagement du secteur sera sans incidence sur le paysage actuel perçu depuis l'autoroute.

Recul de l'axe de l'autoroute – vues en coupe

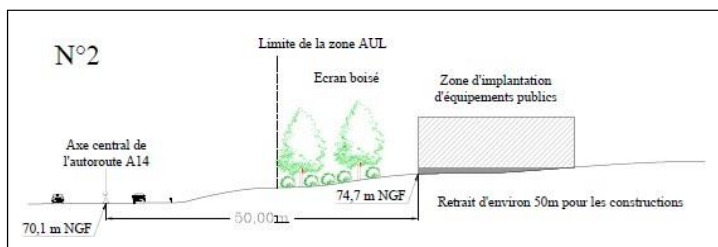
Coupe 1



Repérage des coupes



Coupe 2



Recul de l'axe de l'autoroute – vue en plan



OAP3 - 6 Les orientations détaillées pour les espaces à l'Est de la route de Poissy et au Nord du Vieux chemin de Mantes (RD113)

OAP3 - 6.1 Destination et organisation de l'espace

Ce sous-secteur correspond à un espace ouvert d'environ 30 hectares, séparé de la forêt domaniale de Saint Germain par l'autoroute A14, qui a pour vocation de rester naturel.

Le paysage de cet espace a été façonné par une agriculture traditionnelle axée sur l'arboriculture et le maraîchage. Pour conserver la qualité de ce paysage et mettre en valeur le potentiel de respiration du site, on s'appuiera sur le soutien à l'activité agricole actuelle et sur l'émergence d'une activité agricole dynamique, respectueuse de l'environnement, tournée vers la consommation locale. Cette activité agricole périurbaine d'avenir fera appel aux pratiques innovantes, bio, permaculture, énergies renouvelables, recyclages, circuits commerciaux courts.

Les constructions nécessaires et liées à cette activité agricole (entreposage des engins, stockage des produits, locaux de conditionnement, de vente, ...) sont regroupées dans une partie réduite de cet espace, de part et d'autre et en prolongement du chemin de la Forêt.

Il s'agit de ce fait :

- D'éviter la dispersion de constructions dans la plaine qui serait préjudiciable à la qualité des paysages ouverts agricoles et naturels de la plaine ;
- De limiter à deux accès la desserte motorisée de cette plaine agro-écologique ;
- De permettre la desserte interne de la zone agricole par les engins agricoles et autres véhicules motorisés à partir d'un point central.

OAP3 - 6.2 La desserte et les déplacements

Le chemin de la Forêt sera l'accès principal à la zone agricole via l'espace de regroupement des constructions et installations. A partir de cet espace central, l'ensemble de la zone sera irrigué à partir du réseau de chemins existants, pouvant éventuellement être complété et remanié en fonction des remembrements ou regroupements des parcelles exploitées. Un deuxième accès à la zone existe à partir de la route de Poissy.

Il conviendra de prendre en compte l'ensemble du réseau de chemins d'exploitation existants reliés par ces deux accès à la voirie communale. Ce réseau pourra être conforté et adapté à l'initiative de la commune, selon les besoins.

Certaines parcelles disposent d'un accès direct à partir du Vieux Chemin de Mantes (RD113) offrant une commodité à la circulation des personnes. Ces accès pourront être maintenus sans que pour autant leur utilisation soit autorisée pour les engins d'exploitation.

OAP3 - 6.3 Architecture et qualité du paysage

Les constructions

Dans le secteur destiné à accueillir le bâti agricole d'exploitation et de commercialisation, les constructions devront respecter les prescriptions suivantes :

- L'implantation en recul de 5 mètres par rapport aux voies et le retrait par rapport aux limites séparatives de fond de terrain de 4 mètres au minimum, le retrait par rapport aux limites séparatives latérales n'étant pas réglementé.
- L'emprise au sol est limitée à 80 %.
- La hauteur des constructions limitée à 8 mètres, une supérieure pouvant être admise si elle est motivée par des contraintes techniques liées à la spécificité de l'activité.
- La surface des aires de stationnement sur chaque terrain doit être suffisante pour le garage et le chargement des véhicules d'exploitation (voitures personnelles et véhicules utilitaires)
- Des volumétries simples et des coloris choisis pour s'intégrer très discrètement dans le paysage avec des tons choisis dans les gammes allant du vert au marron.

Le paysage

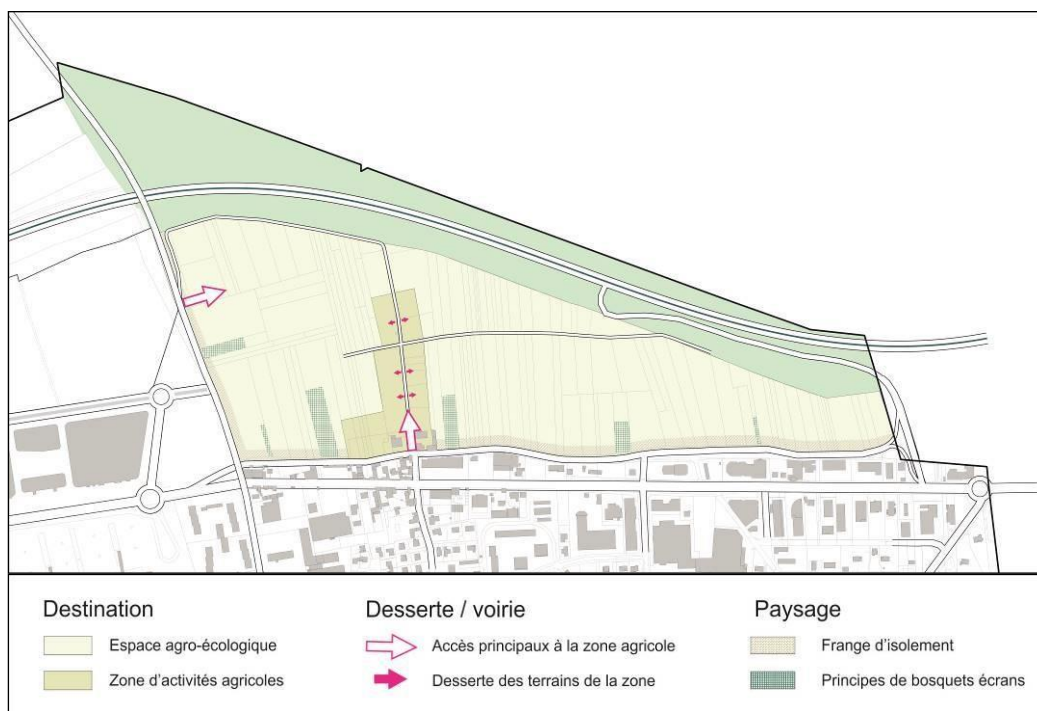
De façon générale, c'est la mise en culture et la disparition des friches qui donneront la qualité à ce paysage et qui pourront en garantir la pérennité. Toutefois plusieurs principes devront être mis en avant pour l'aménagement :

- L'aménagement à promouvoir des abords des voies circulées alentour, le vieux chemin de Mantes et la route de Poissy permettant d'éviter les risques d'intrusion et les risques de dépôts sauvages au bord de la route. Un dispositif de fossé accompagné de plantations broussailleuses denses étant préconisé pour cette frange agricole ;
- Dans la mesure où cette plaine accueillera des cultures diversifiées, un système d'aspect bocager du paysage se trouvera créé grâce à l'alternance entre les espaces de cultures et de parcelles arborées, pour l'arboriculture par exemple.

Des bosquets pourront ainsi être constitués en écran, en particulier depuis le Vieux chemin de Mantes (RD113) venant de Saint Germain ou depuis la route de Poissy permettant de minimiser l'impact visuel des constructions de bâtiments agricoles dans la plaine. Ces bosquets pourront être constitués par des vergers ou/et espaces arborés maintenus.

Le schéma ci-dessous exprime cette intention de constituer des écrans végétaux, leur localisation graphique est indicative et ne revêt aucun caractère d'opposabilité.

Le schéma des orientations d'aménagement dans le sous-secteur des espaces situés à l'Est de la route de Poissy



OAP N°4 - L'EQUILIBRE VILLE - NATURE ET LA TRAME VERTE

OAP4 – 1 L'objet de l'OAP et ses objectifs

Ainsi que le prévoit le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU, « *Préserver le particularisme camboricien entre ville et nature* » constitue le fondement du projet de la commune.

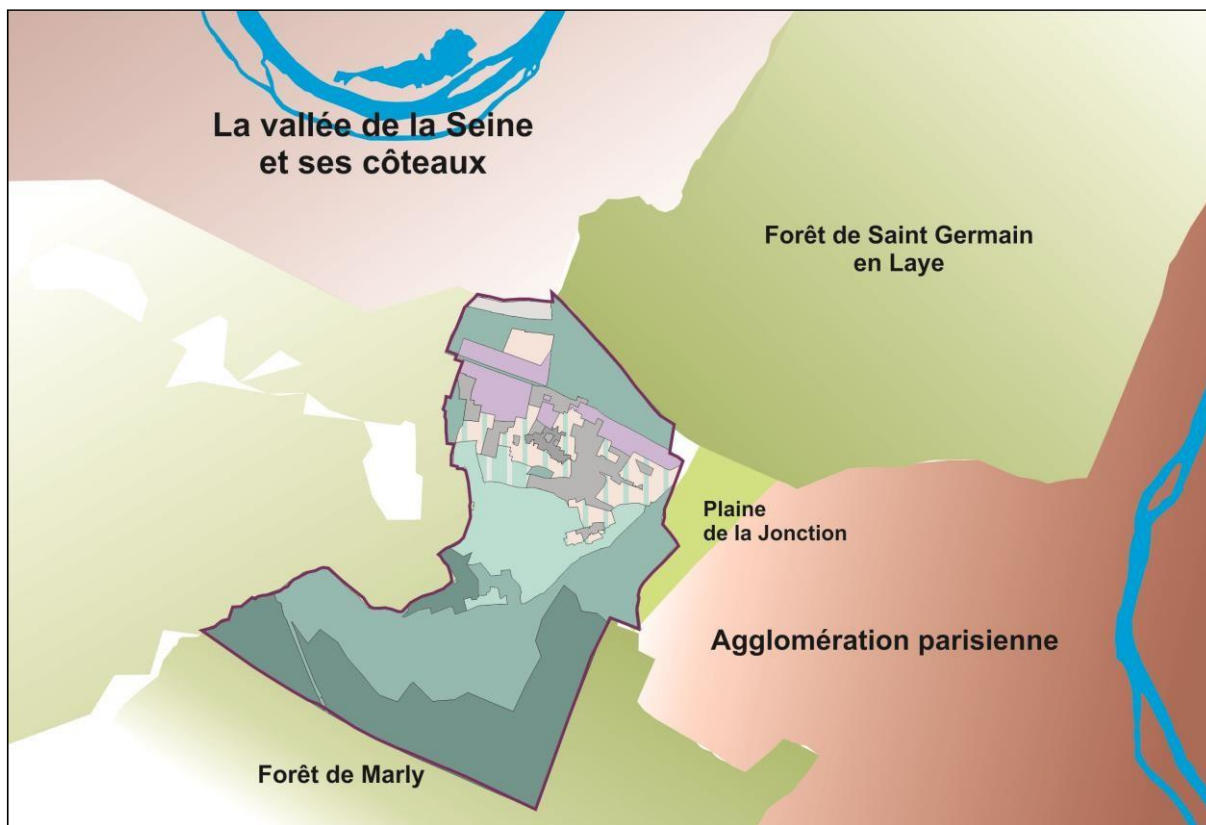
Ce fondement doit être harmonieusement combiné avec les orientations du SDRIF dans le sens d'une densification du tissu urbain.

Le constat de la situation actuelle permet de relever deux particularités majeures du territoire camboricien :

- Les espaces urbains ou partiellement bâtis de la commune ne représentent environ que 20% de son territoire,
- Chambourcy s'inscrit en transition entre :
 - L'agglomération parisienne à l'Est bien que la plaine de la Jonction marque une coupure dans cette continuité, et le monde rural qui débute progressivement à l'Ouest de la commune,
 - Les forêts de Saint Germain et de Marly, et qui prolongent les espaces naturels respectivement :
 - De la plaine du côté Nord et Nord-Est pour ce qui concerne la forêt de Saint Germain,
 - Du Val de Buzot du côté Sud pour ce qui concerne la forêt de Marly.

La présente OAP a pour objet de traduire ce fondement du projet dans le nouveau contexte législatif :

- De façon précise et spatialisée à partir de la géographie du territoire et de son environnement,
- En édictant des orientations qui portent sur la densité urbaine et sur la préservation de la trame verte pour chacune des grandes composantes du territoire, ces orientations étant elles-mêmes traduites de façon plus prescriptive dans le zonage et dans le règlement du PLU.



On distinguera au titre de l'équilibre Ville – Nature et trame verte :

- les orientations globales sur l'ensemble du territoire communal
- les orientations détaillées sur des secteurs particuliers :
 - le cœur aggloméré du village
 - les quartiers pavillonnaires du bourg
 - les ensembles collectifs du bourg
 - les quartiers aérés de grandes maisons
 - les espaces partiellement bâtis de demeures dispersées

OAP4 – 2 Les orientations globales sur l'ensemble du territoire

La présence du végétal est de plus en plus marquée à mesure de l'éloignement du cœur aggloméré de la ville. Ce principe général d'équilibre ville-nature qui correspond à la fois à l'histoire du développement de Chambourcy et à la réalité de son occupation urbaine concerne **toute la partie de la commune située au Sud de la RD 113**.

Ce principe général répond à plusieurs objectifs majeurs pour les actions en matière d'aménagement que les collectivités publiques doivent viser à atteindre, notamment :

- L'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

Concernant la partie du territoire située au Nord de la RD 113, ce principe d'équilibre ville-nature s'applique également. Des orientations d'aménagement et de programmation spécifiques visent cette partie du territoire communal (OAP N° 3) et encadrent les vocations différentes des deux secteurs géographiques de la Plaine Nord :

- La partie Est doit rester à l'état naturel, en se conjuguant avec une vocation agricole qui est à favoriser et à pérenniser,
- La partie Ouest doit garder sa vocation d'accueil pour le développement économique et l'implantation d'équipements en continuité avec ce qui était déjà prévu dans le précédent PLU de 2008-2009.

OAP4 – 3 Les orientations pour le cœur aggloméré du village

Il s'agit du bâti hérité de l'Histoire : Chambourcy est un village-rue à flanc de coteau, l'activité humaine s'est installée là où l'accès à l'eau de source était facile.

Objectif prioritaire : maintien du caractère et de la morphologie villageoise,

Le « vert » s'inscrit dans le village pour maintenir son caractère « rural »

OAP4 – 4 Les orientations pour les quartiers pavillonnaires du bourg

Il s'agit des ensembles de maisons individuelles qui se sont construites au cours des « 30 glorieuses » pour accueillir un habitat familial « aisé » relativement dense. On peut citer les ensembles suivants : Le Clos Meunier (41 maisons en 1986), la Résidence des Cèdres (21 maisons en 1972), Le Mur du Parc (30 maisons en 1978), Le Dessus de l'Epine (17 maisons en 1977), Martinval (24 maisons en 2003), le Clos Saint Barthélémy (9 maisons en 2001).

Objectif prioritaire : maintenir l'équilibre entre les espaces bâtis et les espaces à caractère naturel

Moyen : densifier en fond de parcelle, éviter le colmatage des interstices en front de rue, préserver une proportion de perméabilité des sols

OAP4 – 5 Les orientations pour les ensembles collectifs du bourg

Les ensembles de collectifs ont été à la base de la dynamique démographique de Chambourcy, qu'il s'agisse de résidences privées en copropriété ou de résidences locatives relevant du secteur social.

Compte tenu des conditions économiques qui ont entouré leur édification, notamment des charges foncières abordables, ces ensembles s'inscrivent dans des paysages urbains particulièrement verdoyants. On peut citer les ensembles suivants : la Résidence la Châtaigneraie , réalisée en plusieurs étapes entre 1957 et 1988, ensemble de 340 logements sociaux, la Résidence du Bois de la Ferme 120 logements (1963), la Bretonnière 56 logements (1964 et 1965), le Clos du Château 144 logements (1965), la résidence Opievoy place de la Mairie, 56 logements sociaux (1971), la Closerie 384 logements (1971), la Résidence Sainte Clotilde 20 logements (1971), la Résidence du Chemin Vert 64 logements (1973), la Résidence de Gramont 24 logements (1973).

Plus récemment ont été livrés : la Résidence Clédat 37 logements sociaux (2001), le Clos des Vergers 116 logements (2002), la résidence 3F du chemin des Douaniers 8 logements (2005), le Clos des Boisielles 30 logements (2007). Les ensembles de collectifs ont été à la base de la dynamique démographique de Chambourcy, qu'il s'agisse de résidences privées en copropriété ou de résidences locatives relevant du secteur social.

Objectif prioritaire : préserver leurs caractéristiques d'insertion dans le tissu urbain et les ambiances d'ensembles-parcs ;

Moyen : réaliser par étapes une densification dans le même esprit.

OAP4 – 6 Les orientations pour les quartiers aérés de grandes maisons

Il s'agit d'ensembles de maisons individuelles ayant comme origine tantôt des opérations de promotion immobilière, tantôt des initiatives individuelles de familles ayant les moyens d'investir dans un habitat spacieux, aussi bien pour ce qui est du bâti que du terrain portant la construction.

Deux périmètres correspondent particulièrement à ces caractéristiques :

- Le long du Chemin Neuf, à l'Est de la commune, au contact de la Plaine de la Plaine de la Jonction, site classé
- De part et d'autre de la rue de Joyenval, à l'Ouest du territoire communal, en surplomb de la plaine agricole d'Aigremont

Les ensembles concernés se situent en position de transition entre les zones naturelles qui les bordent et leur voisinage plus urbain qui se prolonge vers le centre de l'agglomération.

Objectif prioritaire : promouvoir une densification raisonnée de ces quartiers en préservant l'ambiance végétale d'ensemble pour entretenir les continuités écologiques et le paysage.

Moyen : adapter les projets pour s'assurer de leur compatibilité avec l'objectif.

OAP4 – 7 Les orientations pour les espaces partiellement bâtis de demeures dispersées

Dans la topographie communale, il s'agit du coteau Sud, en face de la forêt de Marly ; la trame urbaine à grandes mailles conserve au paysage sa dominante végétale dans laquelle le bâti s'efface.

Ces espaces sont concernés par la protection des sites au titre de la réglementation issue de la loi du 2 mars 1930, codifiée dans les articles L.341-1 à L.341-22 du code de l'environnement :

- Le site des hameaux de la Tuilerie et de Montaigu et de leurs abords est un « site inscrit » de 104 hectares depuis le 22 janvier 1982
- Plus au Sud, un « site classé » recouvre 174 hectares depuis le 14 juin 1978 ; ce site classé dit du Val de Buzot comprend le Désert de Retz.

Objectif prioritaire : garder le caractère et le paysage naturel de ces espaces

Moyen : limiter et encadrer les extensions des constructions, affirmer le caractère naturel de cette zone

Schéma général des orientations trame verte et bleue

