

Port Seine-Métropole Ouest

ETUDE D'AMÉNAGEMENT

Juin 2014

Maître d'ouvrage :



Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)

Maîtrise d'œuvre :

Antoine Grumbach & Associés - Mandataire

Architecture, Urbanisme, Paysage
Antoine GRUMBACH, *Architecte-Urbaniste Professeur ENSAPB*
Olivier BOESCH, *Architecte*
Catherine PIEKAREC, *Urbaniste*
Alexis LAGARDE, *Architecte - Infographiste*
Regina ABADI, *Graphiste*

AGENCE LAVERNE PAYSAGISTES

Paysage. Urbanisme. Espaces publics. Renouvellement urbain. Développement durable. Aménagement du territoire
Thierry LAVERNE, *Paysagiste DPLG*
Capucine DUFOUR, *Paysagiste DPLG*

THEORIT CONSULTANCY

Stratégie. Programme. Logistique portuaire.
Theo WILLEMSSEN, *Directeur*
J.W. KOEMAN, *Directeur*

EGIS FRANCE

Ingénierie des infrastructures de transport. Logistique portuaire. Economie de l'aménagement. Eau, Environnement, Mobilités.
Philippe ROUSSOT, *Infrastructure de Transport, Directeur*

S'PACE ENVIRONNEMENT

Développement durable
Catherine PARANT, *Architecte - Développement durable*
S'PACE *Architectes associés-BLUE HOLDING*

Sommaire

Port Seine-Métropole Ouest

- 7** 1. Présentation du projet d'insertion du port
Trois objectifs pour le Port Seine-Métropole Ouest :
- 9** Structure paysagère, relations ville-port et secteurs d'activités
 - Structure paysagère est-ouest
 - Trame viaire nord-sud
 - Répartition des activités
- 13** 2. Principes d'aménagement
- 15** Structurer l'espace public dans son rapport à la ville et au territoire
 - L'avenue de l'Ecluse : relations ville-port
 - Occupations des îlots et porosité port / ville / parcs
 - Continuité des itinéraires pédestres : promenade parc/berges
 - Interaction avec les coteaux
- 20** Aménagements portuaires : la rencontre industrie/ville/nature
 - Principe d'aménagement des quais : berge naturelle/quai en dur
 - Gabarit et trame végétale
 - Équipements (desserte ferrée)
 - Centre de vie
- 24** Des aménagements pensés à l'échelle du PGA
 - Port inondable et constructibilité
 - Parc des Hautes Plaines et gestion des terres de surface
 - Un aménagement paysager partagé
 - Le calendrier du projet, lié à l'exploitation des granulats
- 26** Index des illustrations

INTRODUCTION

Vue aérienne de la Confluence depuis Achères © Ports de Paris

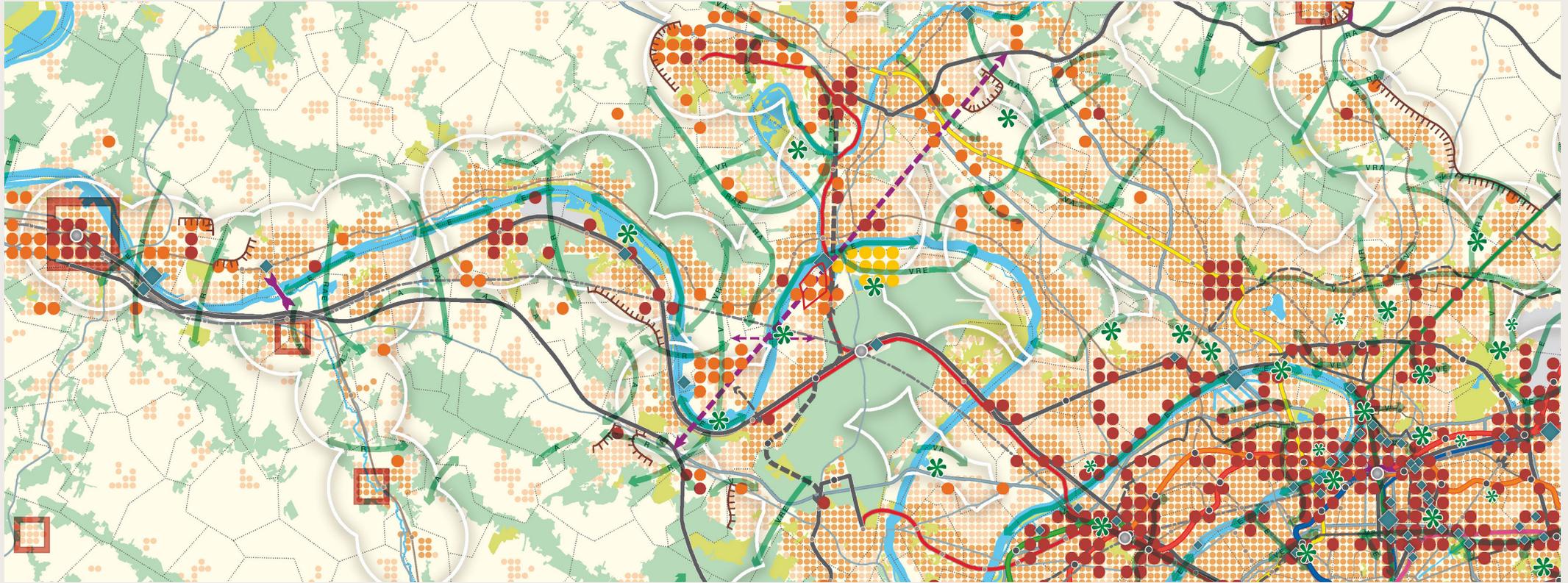


1. Présentation du projet d'insertion du port

Trois objectifs pour le
Port Seine-Métropole Ouest :
Structure paysagère, relations ville-port
et secteurs d'activités

Structure paysagère est-ouest
Trame viaire nord-sud
Répartition des activités

Un projet d'intérêt régional reconnu par le Schéma Directeur de la Région Île-de-France



Carte des destinations générales des différentes parties du territoire, SDRIF du 27 décembre 2013

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle

Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

Pôle de centralité à conforter

Les fronts urbains d'intérêt régional

Les espaces agricoles

Les espaces boisés et les espaces naturels

Les espaces verts et les espaces de loisirs

Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer

Les continuités

Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)

Le fleuve et les espaces en eau

1. Présentation du projet d'insertion du port

Trois objectifs pour le Port Seine-Métropole Ouest :

Les études menées depuis janvier 2012 sur l'insertion d'un port dans la plaine d'Achères, à la confluence entre la Seine et l'Oise ont été guidées par trois objectifs fondamentaux.

Premièrement un attachement à une certaine forme d'urbanité pour le **développement de ce territoire en relation avec les villes qui l'entourent**, et plus particulièrement Achères de par sa proximité. L'inscription du projet Port Seine Métropole Ouest dans le devenir de la ville passe par la connaissance des projets en cours, le Plan Global d'Aménagement¹ et les études synthétisées par l'Atelier Parisien d'Urbanisme pour la définition des premières attentes de la ville d'Achères sur ce territoire et le programme du port.

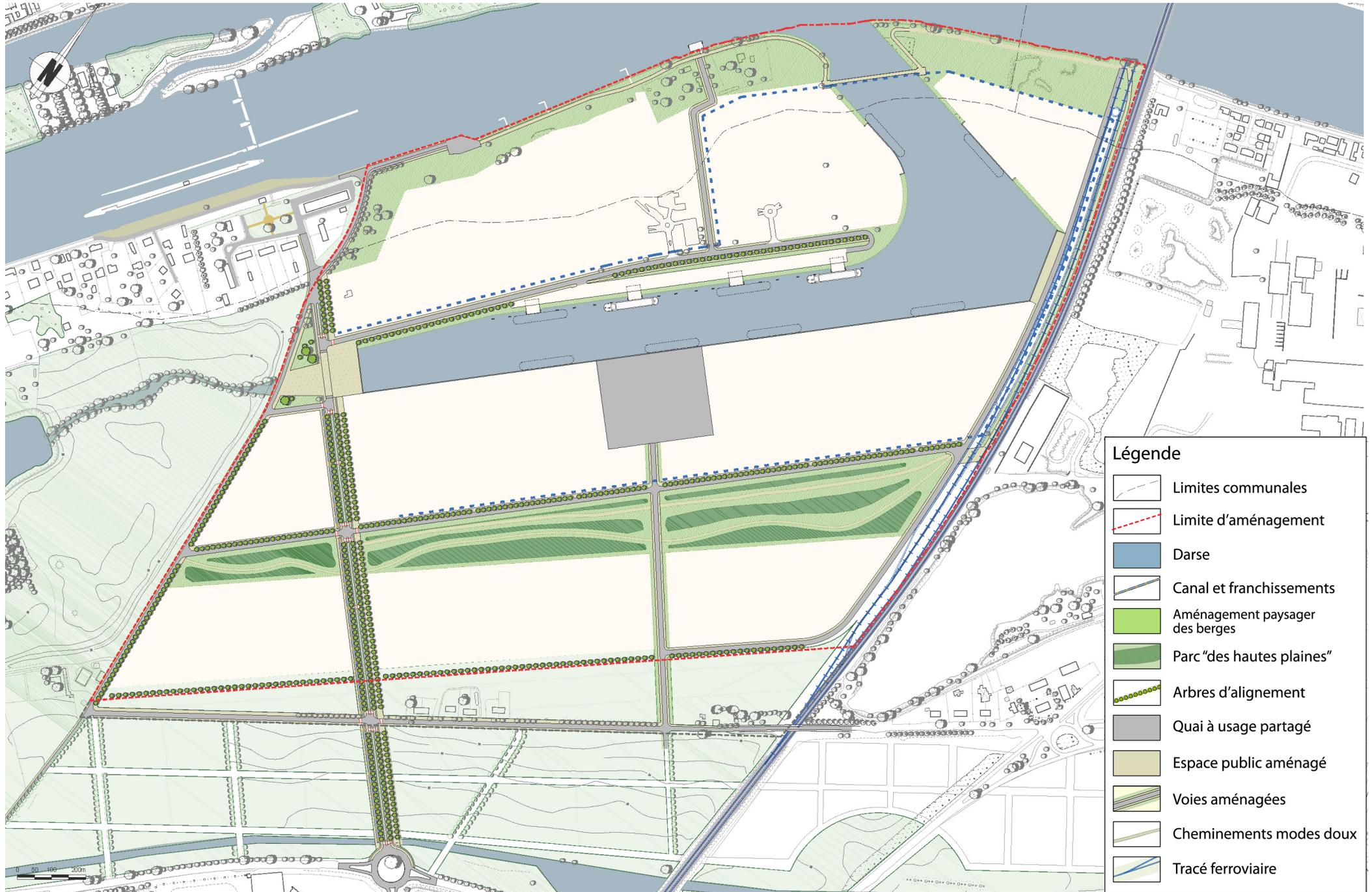
La **réconciliation entre l'activité industrielle et l'environnement** n'est plus une nouveauté, heureusement. Mais au-delà des réglementations et obligations, il nous semble possible aujourd'hui de proposer un projet de développement qui associe les contraintes de fonctionnement des sites industriels et leurs impacts avec un projet de territoire habité, riche de son activité et

de sa porosité aux loisirs, aux habitants qui souhaitent fréquenter le site.

Indépendamment du programme nous avons aussi voulu **interroger le paysage particulier de la Seine** à cet endroit, **à la confluence avec l'Oise**, des reliefs qui l'entourent : les coteaux de l'Hautil, de Conflans-Sainte-Honorine et les points de vue qu'ils offrent, vers la plaine d'Achères, la forêt de Saint-Germain, Paris et la Défense dans le lointain. La présence de cordons boisés, de la ripisylve le long de la Seine et des voies plantées sont des lignes qui structurent ce paysage, comme une série d'échos, d'ondes de la forêt de Saint-Germain. Cet état en mutation, avec la fin de l'activité d'épandage par le SIAAP et le démarrage de l'exploitation des ressources en granulats du sous-sol nous a semblé être un atout pour le développement d'un projet de territoire, permettant de pérenniser et de renforcer ces formes qui définissent sa qualité et son identité.

¹ Le Plan global d'aménagement est réalisé, après études, sur un périmètre donné pour favoriser le développement économique, dans le cadre d'un Plan de prévention du risque d'inondation et à la demande de l'ensemble des porteurs de projets concernés. Il définit les principes de compensation et d'aménagement en fonction des contraintes hydrauliques.

Plan de l'Etat Futur



Structure paysagère, Relations ville-port et Secteurs d'activités

Structure paysagère est-ouest

(Promenade des berges, berge nord du Bassin, parc des Hautes Plaines, frange des Basses Plaines, ...)

La position de la darse est définie par les contraintes de navigation et d'insertion paysagère. Pour la relation avec les communes voisines et la préservation du paysage de la Seine, la darse est placée au coeur du port. Ses berges sont traitées de différentes manières : en quai droit au Sud et à l'Est et en talus plantés au Nord et de part et d'autre de l'accès en Seine, restituant ainsi le paysage des anciennes îles. Sa position et sa forme ont été étudiées par rapport au courant, à la proximité du pont du RER et des écluses, ainsi qu'au gabarit et contraintes liés à la navigation.

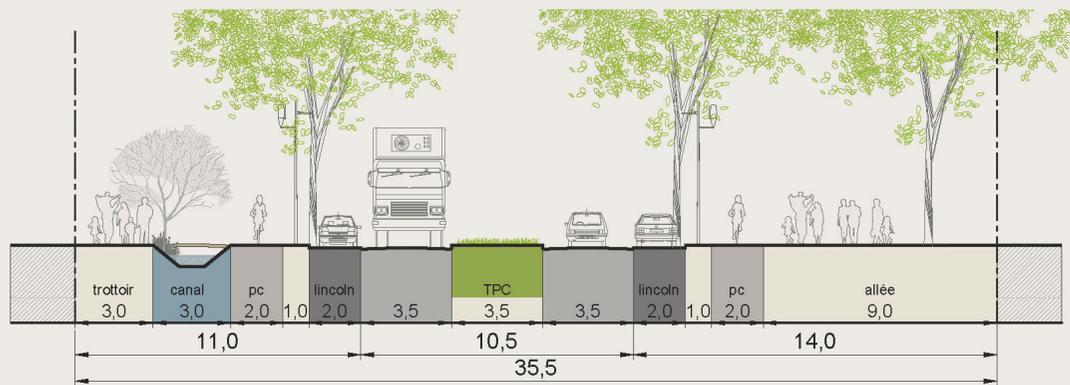
La desserte ferrée est assurée par la restructuration de l'embranchement existant le long de la voie RER. Une infrastructure de bandes transporteuses en connexion

avec les voies permettra une bonne desserte de l'ensemble des activités du BTP. En franchissement au-dessus de l'entrée de la darse, c'est l'occasion d'aménager une passerelle modes doux qui assurera la continuité de la promenade de bord de Seine.

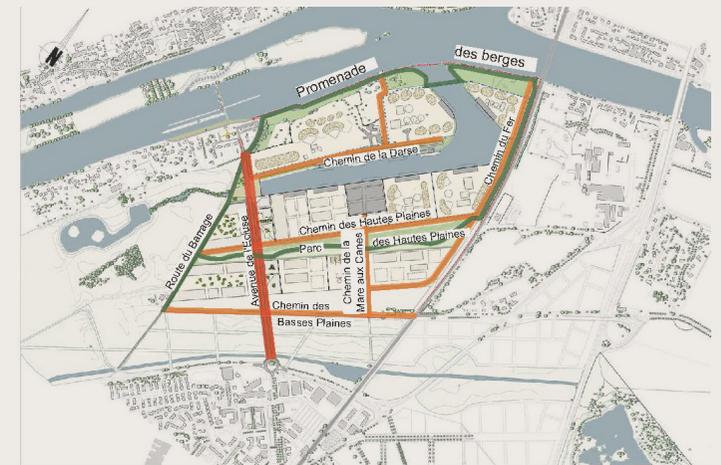
La structure paysagère est définie par quatre franges est-ouest. Elles répondent au grand paysage comme des ondes ou des échos de la forêt de Saint-Germain vers la Seine. Elles sont chacune définies pour des fonctions différenciées et participent de la porosité du port pour l'ensemble des usagers de la plaine d'Achères. Une promenade sur les berges, une berge et une voie au nord de la darse plantées, un parc d'est en ouest au centre, et une voie plantée en frange sud.

Trame viaire

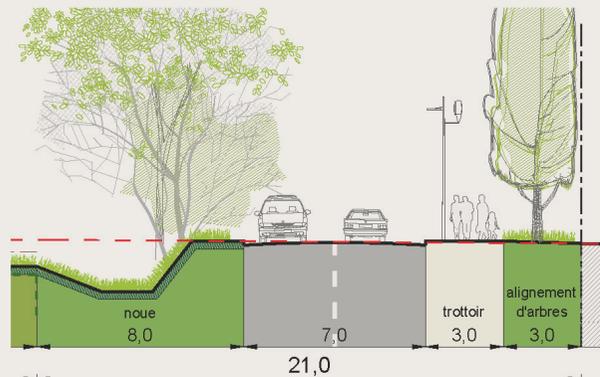
LA VOIE PRINCIPALE



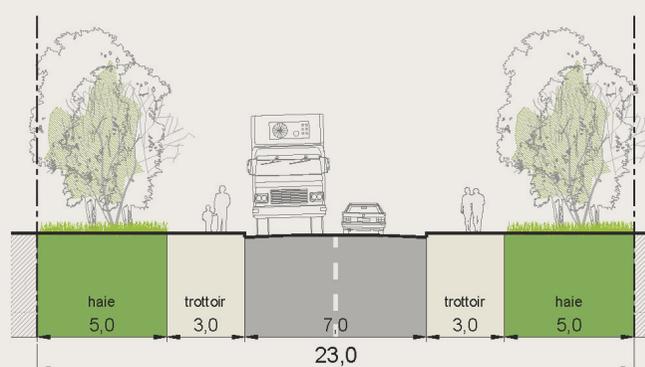
Avenue de l'écluse (coupe 01)



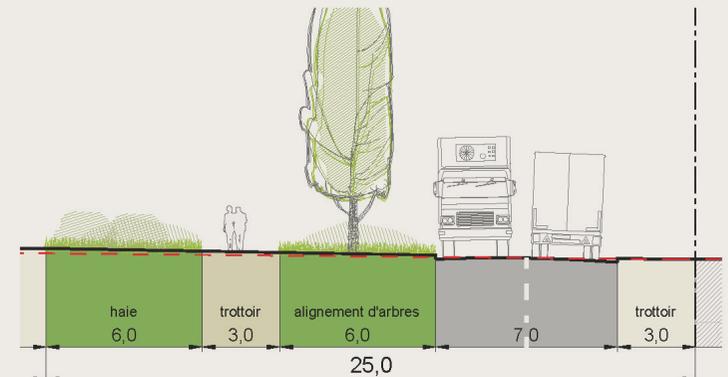
LES VOIES SECONDAIRES



Chemins des Hautes Plaines (coupe 03)



Chemin de la Mare aux Canes



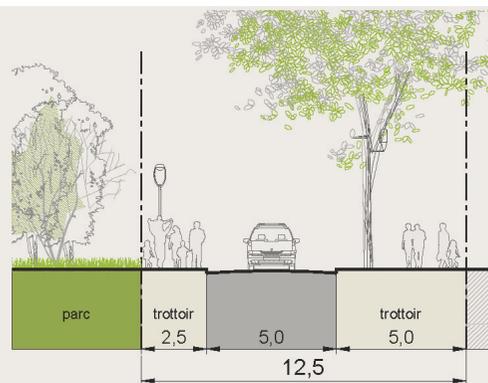
Chemin de la Darse (coupe 05)

La relation ville-port est structurée par le réseau de voies nord-sud et la structure des cheminements est-ouest. Les voies s'inscrivent dans les tracés existants, soit par leur prolongement, soit par leur restructuration.

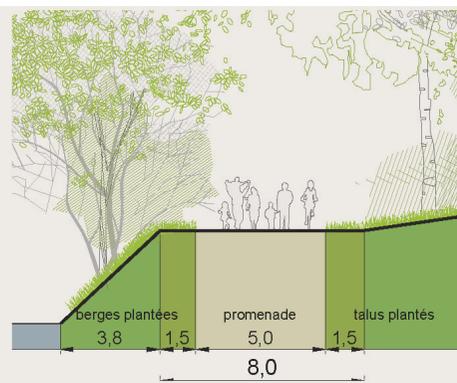
L'avenue de l'Écluse, voie nouvelle qui prolonge l'avenue Jean Moulin et la rue des Frères Lumière relie la ville avec le barrage et les écluses situés sur la commune d'Andrésy. Le chemin de la Mare aux Canes et la route du Barrage sont d'anciennes voies restructurées

dans le cadre du projet, leur tracé est maintenu et leur dessin est adapté aux nouveaux usages et au phasage envisagés.

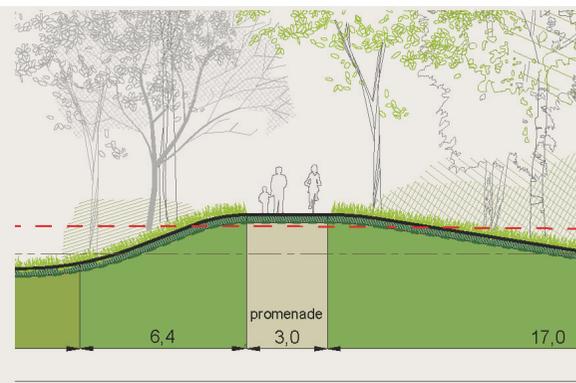
Des cheminements est-ouest sont constitués : les chemins des Hautes et Basses Plaines, celui de la Darse (nouvelle voie créée au nord du bassin) et la promenade des berges. Organisés pour la desserte des activités, ils réservent une large place aux modes doux. Les tracés en continuité avec les voies qui bordent le port assurent une bonne porosité à l'ensemble des usagers.



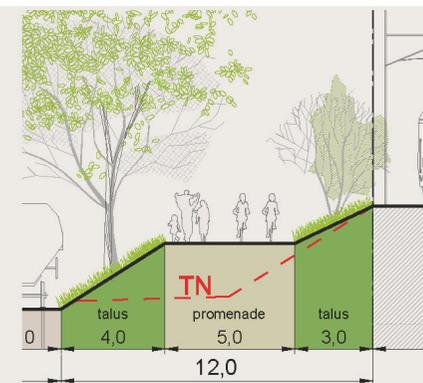
Route du Barrage (coupe 2)



Promenade des Berges (coupe 06)



Promenade à l'intérieur du parc des Hautes Plaines (coupe 03)



Promenade le long du chemin du Fer (coupe 4)



2. Principes d'aménagement

- Structurer l'espace public dans son rapport à la ville et au territoire
- Aménagements portuaires : la rencontre industrie/ville/nature
- Des aménagements pensés à l'échelle du PGA

L'avenue de l'écluse : relations ville-port

Occupations des îlots et porosité port / ville / parcs

Continuité des itinéraires pédestres : promenade parc/berges

Interaction avec les coteaux

Principe d'aménagement des quais : berge naturelle/quai en dur

Gabarit et trame végétale

Équipements (desserte ferrée)

Centre de vie

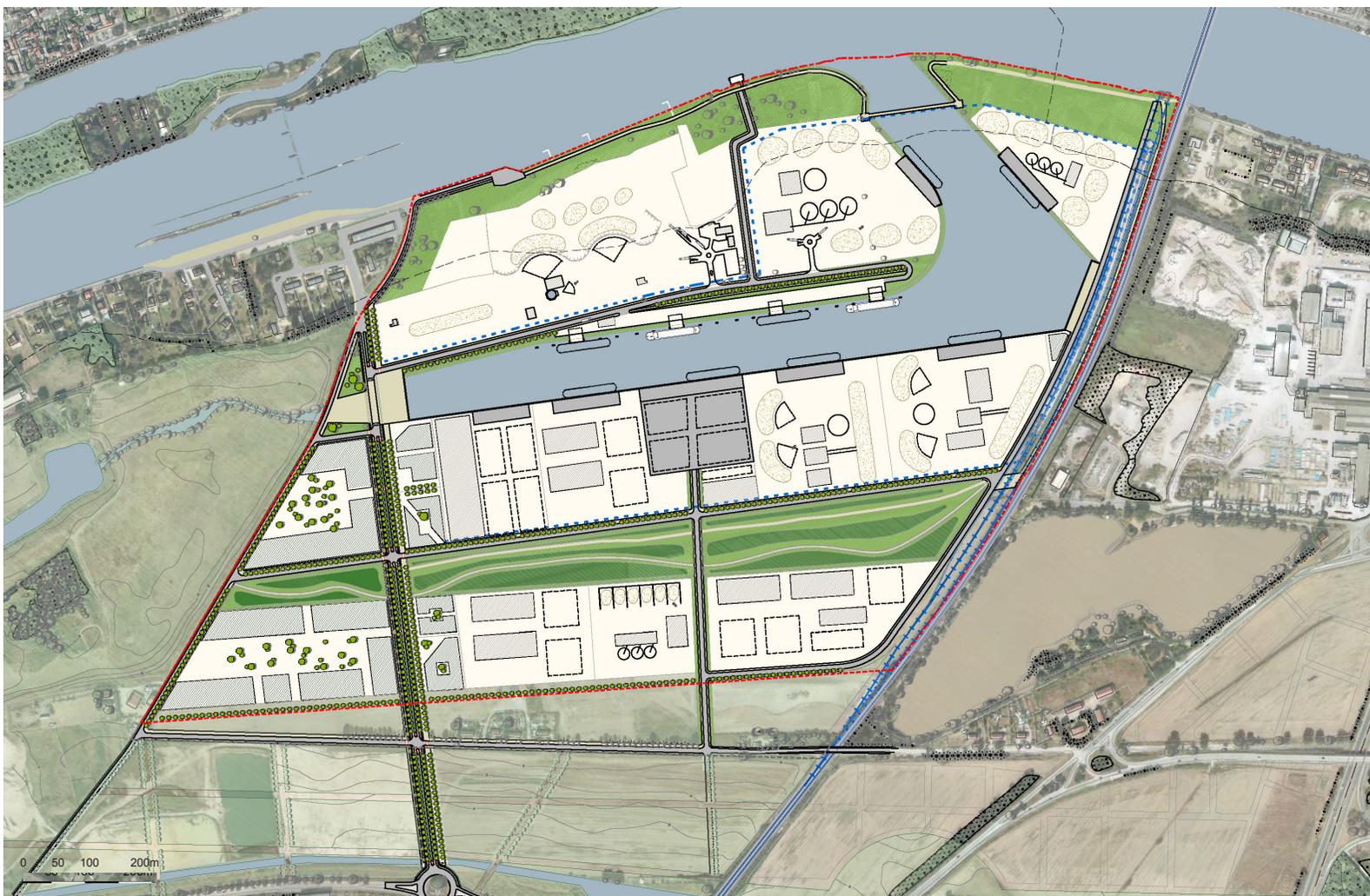
Port inondable et constructibilité

Parc des Hautes Plaines et gestion des terres de surface

Un aménagement paysager partagé

Le calendrier du projet, lié à l'exploitation des granulats

Répartition des activités



La répartition des activités se fait suivant la logique territoriale, la desserte fluviale et ferroviaire.

Les activités du BTP sont sur le pourtour de la darse avec un accès direct à l'eau. Les parcelles pour l'industrie locale et les services sont sur les franges, en relation avec les espaces mitoyens de la ville et de son futur développement.

La définition des plantations, suggérée par le plan d'aménagement, participe de l'ensemble, l'alignement sur l'avenue de l'Écluse renforçant ainsi son caractère urbain, et à l'ouest des cœurs d'îlot plantés et ouverts assurent une transition avec le futur parc d'Achères.

Le gabarit en hauteur des constructions est défini par rapport aux percées visuelles et aux hauteurs du végétal réparti en ondes, échos de la forêt de Saint-Germain qui rejoignent la Seine.

2. Principes d'aménagement

Structurer l'espace public dans son rapport à la ville et au territoire

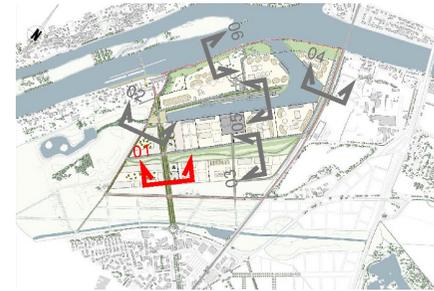
L'avenue de l'Écluse : relations ville-port



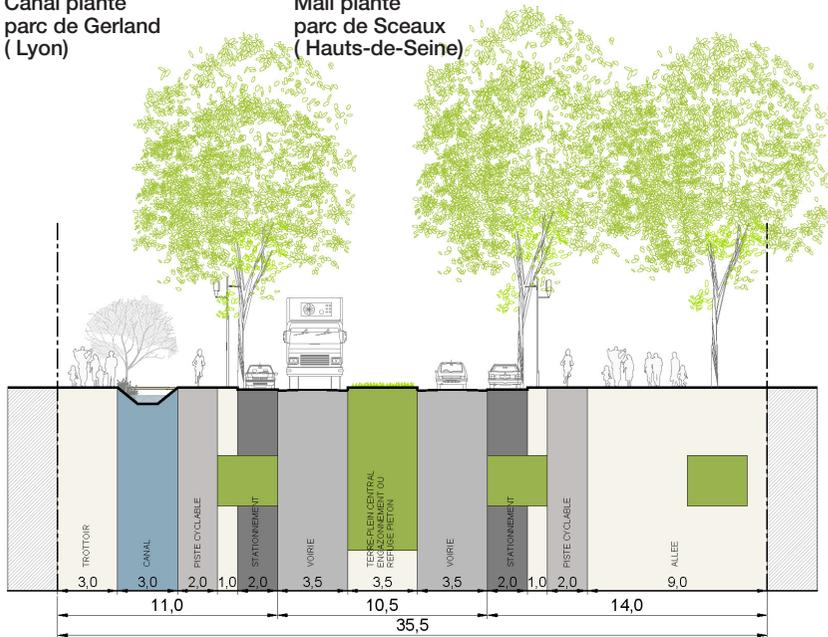
Canal planté
parc de Gerland
(Lyon)



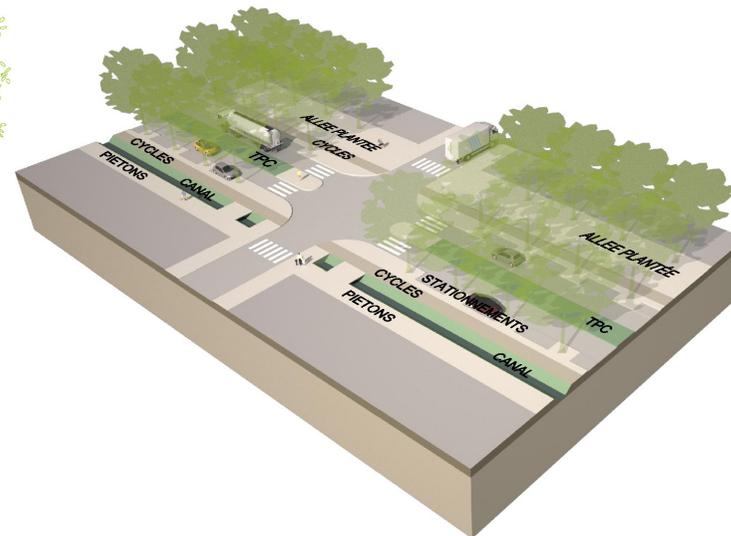
Mail planté
parc de Sceaux
(Hauts-de-Seine)



L'avenue de l'Écluse est un large espace public planté qui structure et distribue les aménagements depuis la RD30 entre la gare d'Achères et les écluses sur la commune d'Andrésy. Son gabarit comprend : une large promenade, un mail avec double alignement, qui abrite les modes de circulations douces (piétons, vélos) ; une chaussée avec terre-plein, axe principal de desserte du Port et des activités qui l'accompagnent ; une promenade le long d'un canal à l'ouest qui différencie les deux côtés de la voie et oriente l'utilisateur vers le parc. Le stationnement linéaire « en Lincoln » (découpes en encoches du trottoir planté pour y insérer le stationnement en alternance avec les arbres), permet de répondre aux besoins des activités qui longent la voie mais aussi de la desserte du parc, en foisonnement le week-end.



Coupe 01 - Avenue de l'écluse



Principe d'un carrefour sur l'avenue de l'écluse

Occupations des îlots et porosités Port / Ville / Parcs



Vue de l'existant



Perspective 03 - Avenue de l'Ecluse - projet

Continuité des itinéraires pédestres : Promenade Parc/Berges

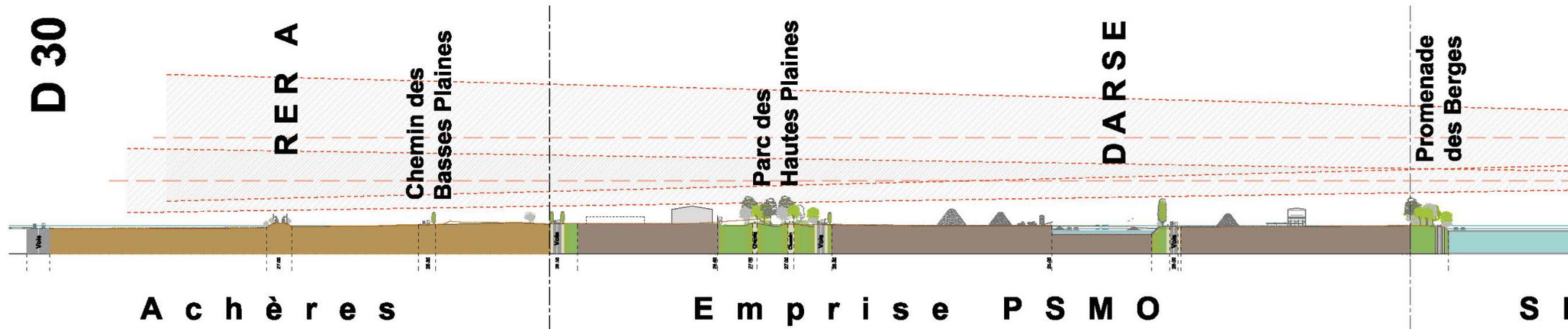


Vue de l'existant



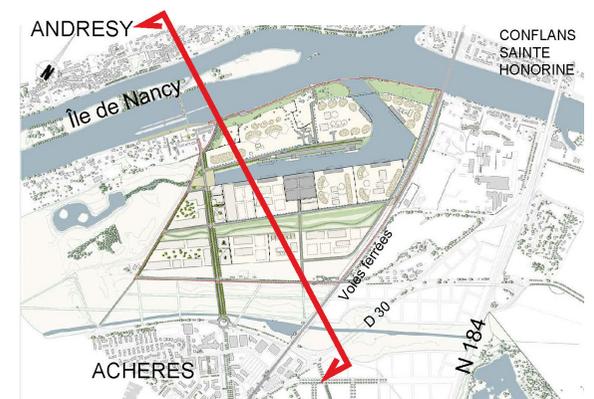
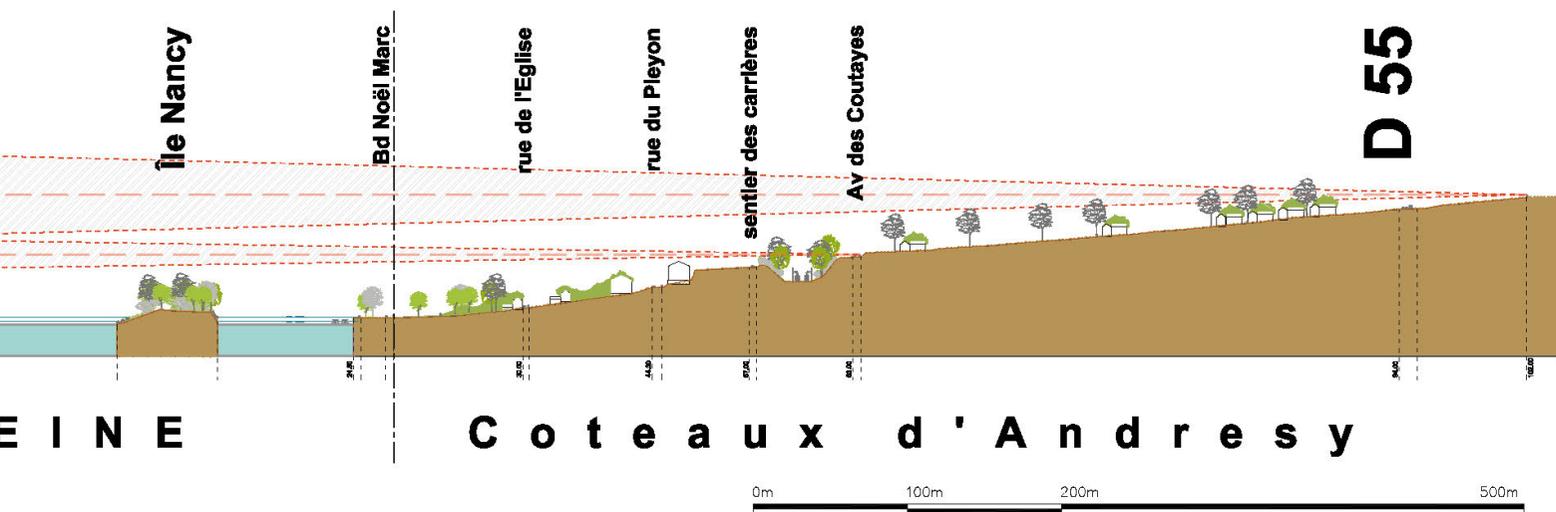
Perspective 01 - promenades des berges - projet

Interaction avec les coteaux





Le paysage de la plaine d'Achères fait partie du patrimoine des habitants des coteaux. Il nous relie à Paris dans le lointain, aux reliefs de la région, à la forêt de Saint-Germain et à cette plaine agricole structurée par les voies plantées entre la Seine et la forêt. Le projet paysager propose de renforcer ce dispositif, assurant ainsi un filtre visuel permettant d'inscrire le port et les activités qui l'accompagnent dans le paysage.



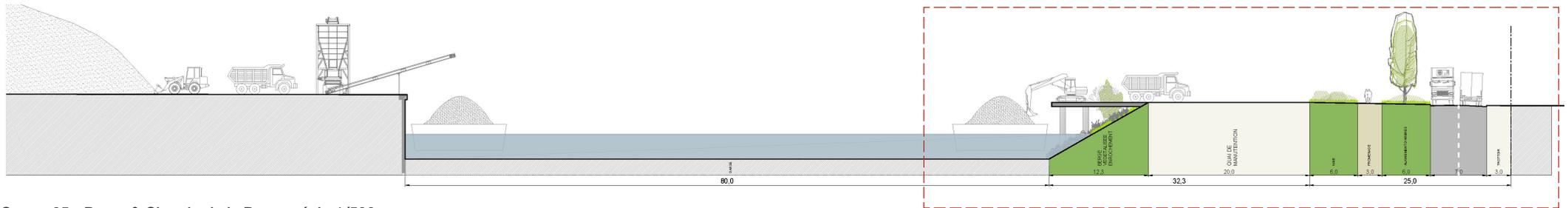
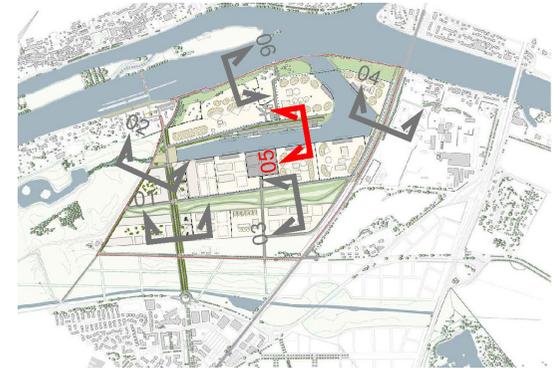
Structurer l'espace public dans son rapport à la ville et au territoire

Principe d'aménagement
des quais : talus planté/quai droit

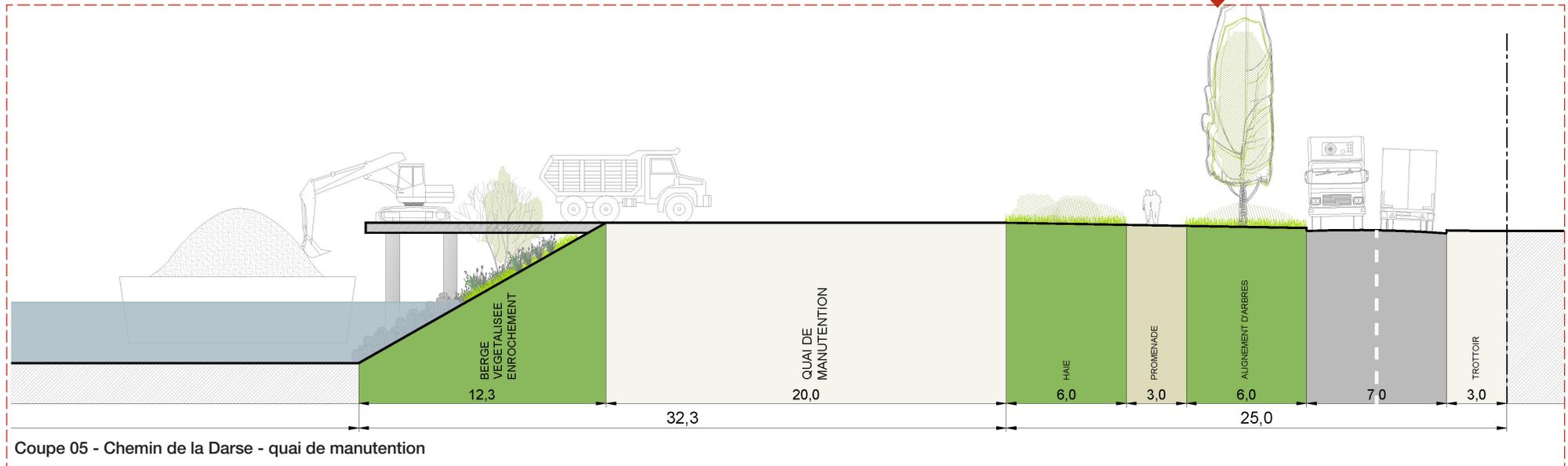


Berge végétalisée et enrochement

L'aménagement de la Darse et de ses quais répond aux contraintes techniques et à la desserte des activités. C'est aussi une occasion de restituer les formes des îles qui préexistait dans ce territoire.



Coupe 05 - Darse & Chemin de la Darse - éch. 1/500e

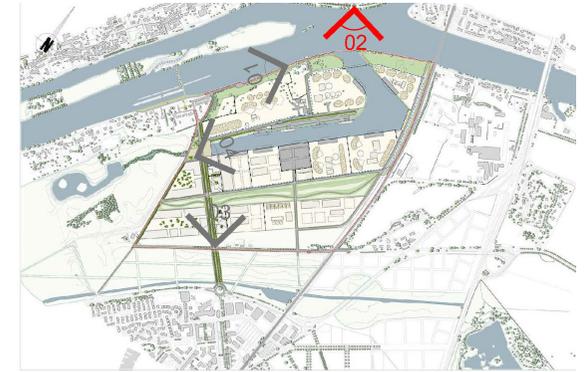


Coupe 05 - Chemin de la Darse - quai de manutention

Gabarit et trame végétale



Les aménagements et constructions liées aux activités transparaîtront à travers le filtre des plantations existantes et nouvellement réalisées par le port. Elles permettront d'améliorer la perception actuelle des quais d'Andrésy, donnant aussi à lire la promenade et le franchissement qui l'accompagne.



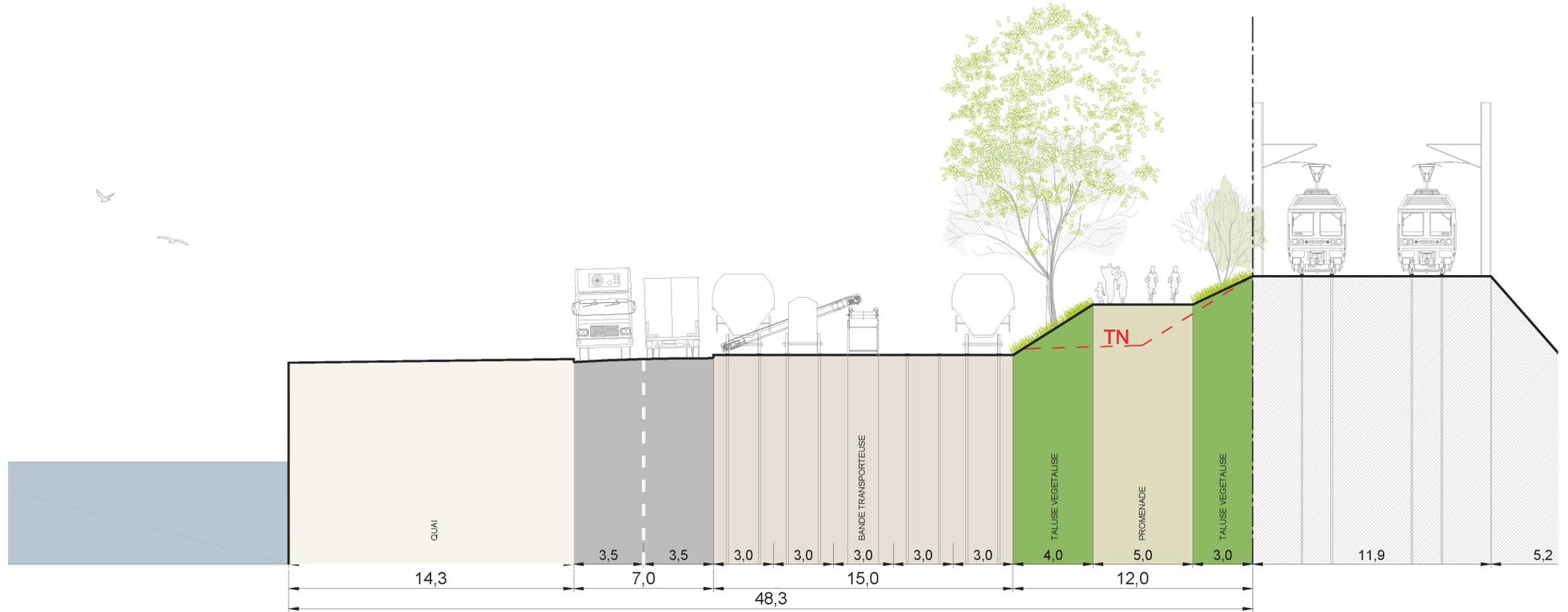
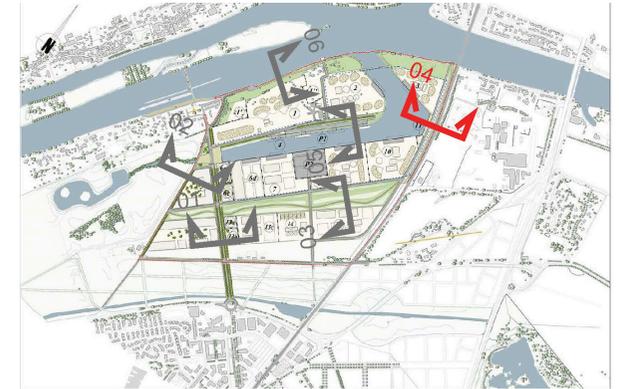
Perspective 02 - vue sur la darse, côté Seine - projet

Équipements (desserte ferrée)



Promenade et talus végétalisé
Cité internationale (Lyon)

Les aménagements ferroviaires, et leur prolongement par des bandes transporteuses sont un élément essentiel pour le passage des matériaux d'un mode de transport à un autre (intermodalité). Leur conception est aussi une occasion pour renforcer la desserte et la porosité du territoire, aujourd'hui enclavé, pour les modes doux



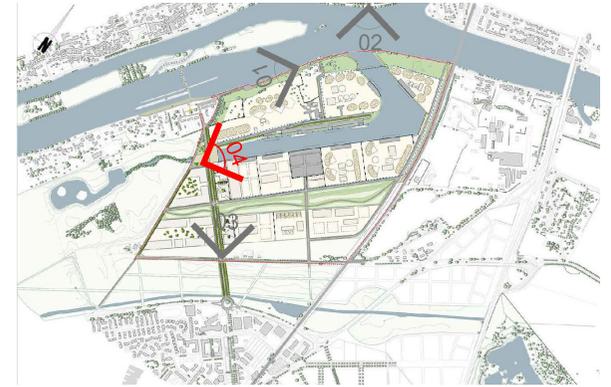
Coupe 04 - Chemin du Fer - quai et voie de déchargement

Centre de vie



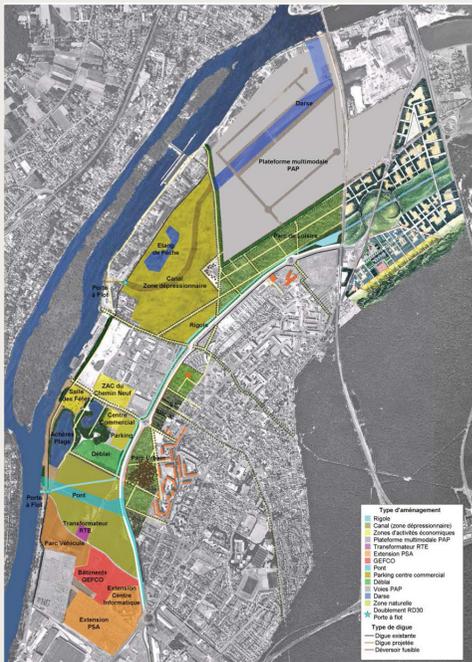
Vue de l'existant

Une place, à l'interface avec l'avenue de l'Écluse, la Darse et le Parc d'Achères est le lieu de rencontre de la ville et du port, attractif pour l'ensemble des usagers du territoire.



Perspective 04 - vue sur le darse - centre de vie

Des aménagements pensés à l'échelle du PGA



Plan Global d'Aménagement (PGA) d'Achères

Installer des activités dans la Plaine d'Achères, inondable, nous a imposé de concevoir les aménagements selon les hypothèses de la survenue d'une crue, avec les mêmes hauteurs d'eau que celle de 1910. C'est à la fois une contrainte réglementaire, inscrite au Plan de Prévention du Risque Inondation, et une opportunité. Les réflexions menées entre l'Etat, le Département des Yvelines, les Villes d'Achères et de Poissy, la Société Peugeot Citroën Automobiles SA et Ports de Paris ont en effet permis de mutualiser au sein d'un Plan Global d'Aménagement les contraintes et les compensations entre ces territoires, à savoir notamment la nécessité, en cas de construction en zone inondable, de restituer les volumes de terrains constructibles par des volumes inondables équivalents.

L'exploitation d'une carrière sur la Plaine d'Achères, impose de restituer les sols dans l'état initial. C'est également une opportunité de remodeler complètement le territoire, pour créer des zones pouvant accueillir des activités, et des zones pouvant recueillir et laisser s'écouler les eaux de la Seine en cas de crue, selon une organisation

cohérente avec d'autres contraintes : protection des vues, du caractère paysager de la Plaine, et des continuités écologiques.

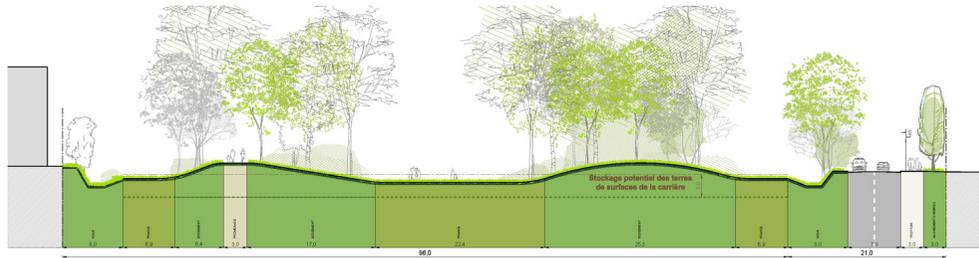
Port inondable et constructibilité

Le PGA fixe ainsi des niveaux de sols, qui permettent de mettre hors d'eau les plateformes d'activités, et de compenser ces volumes en cas de crue.

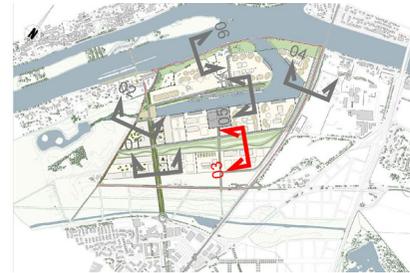
La darse unique, bassin laissé en eau par la carrière, et les aménagements portuaires, par leurs altitudes, participent à cette fonction. Les quais le long de la darse sont submersibles (1m au niveau de la crue de 1910) tout en restant exploitables plus de 99% du temps. Le projet de Parc des Hautes Plaines offre une capacité d'infiltration pour limiter les rejets d'eaux pluviales dans le milieu naturel, ainsi que des espaces de haute qualité paysagère, ouverts à tous.

Ainsi le port est un élément essentiel du Plan Global d'Aménagement au bénéfice des capacités d'aménagement de l'ensemble de la plaine.

Parc des Hautes Plaines et gestion des terres de surface



Coupe 03 - le parc des Hautes Plaines - éch. 1/500e



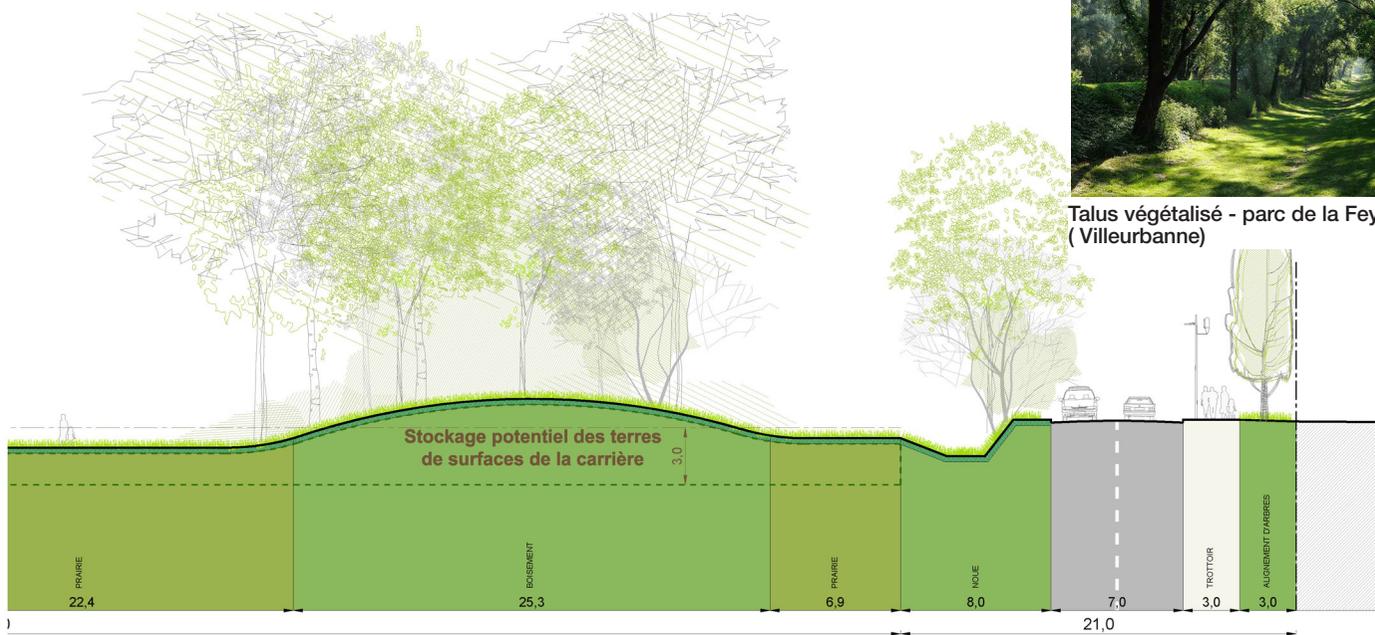
D'importantes surfaces réservées aux espaces naturels sont prévues dans le projet. Elles sont cohérentes sur l'ensemble du PGA qui propose déjà un grand parc à l'ouest du port, et un parc urbain au sud. L'exploitation des carrières va extraire du site en moyenne 600 000 tonnes par an de granulats alluvionnaires.

Ils sont situés sous une couche de terres superficielles, d'une épaisseur de 30cm à 1m environ qui ont vocation à rester sur le site. Les aménagements paysagers nécessitant le maintien d'un volume important de terre végétale pour les futures plantations, seront le lieu de leur réemploi.

Ces terres polluées, principalement aux métaux lourds, par l'activité d'épandage des eaux usées seront traitées dans le cadre fixé par l'arrêté préfectoral de carrière pour être rendues inertes, avant d'être confinées dans les remblais. Le modèle du Parc des Hautes Plaines pourrait en permettre le stockage d'une partie importante. L'objectif est celui de conserver les matériaux sur site, dans une approche environnementale globale qui sécurise tant l'activité portuaire que la fréquentation du public.



Talus végétalisé - parc de la Feysine (Villeurbanne)



Coupe 03 - le parc des Hautes Plaines

Plan des aménagements paysagers



Un aménagement paysager partagé

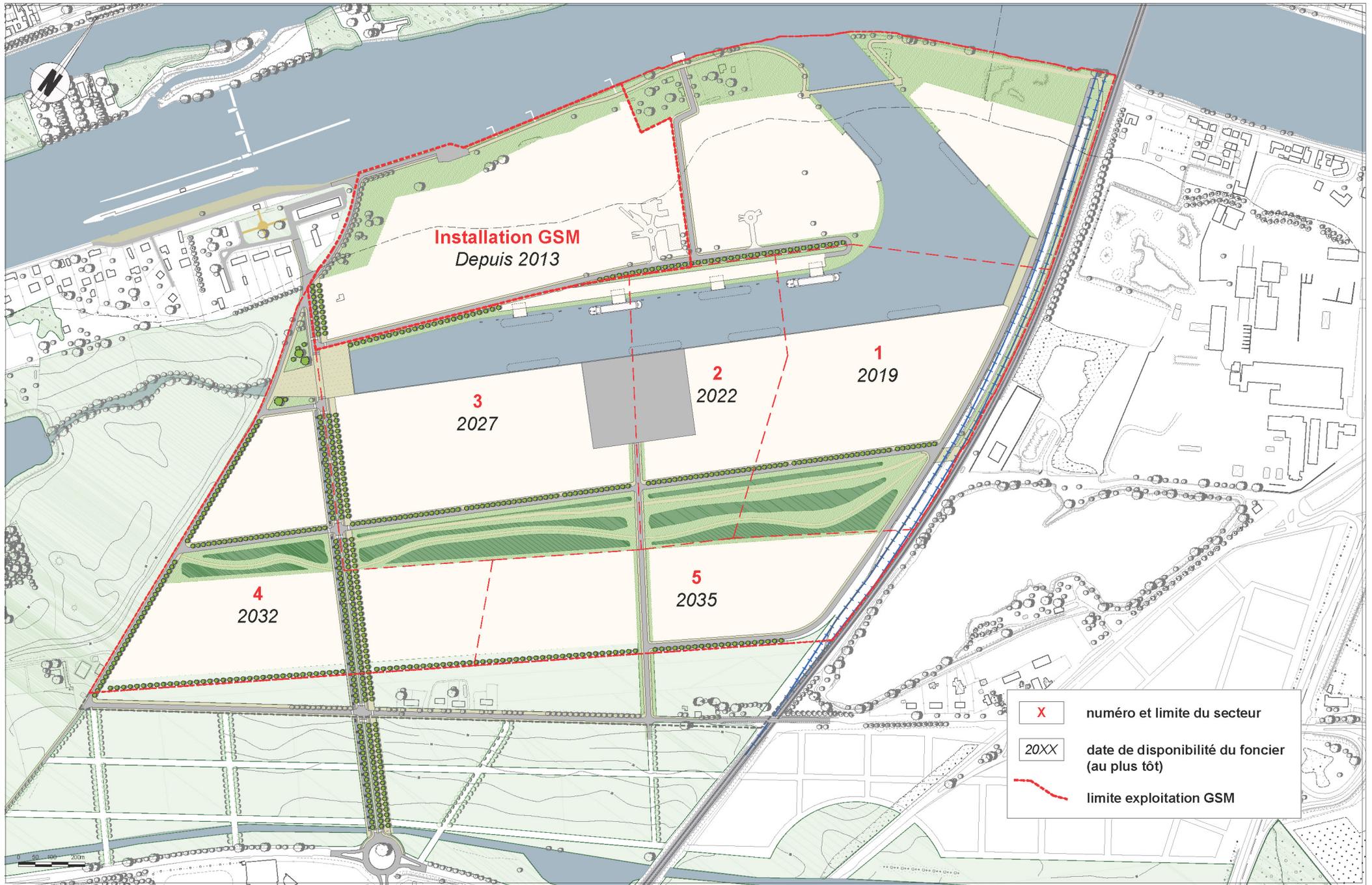
Les espaces paysagers de Port Seine-Métropole Ouest sont conçus pour être ouverts aux usagers, et en liaison avec les autres espaces naturels du territoire. Ils constituent des circulations douces continues dans le respect des principes du « chemin de Seine » porté par le Conseil général des Yvelines. Le visiteur pourra depuis la gare d'Achères-ville, emprunter l'avenue de l'Écluse et rejoindre les berges de Seine, aménagées en promenade, et qui permettront par une passerelle en franchissement de la darse de garder une continuité des itinéraires de randonnée. Au cœur du port, depuis le mail de l'avenue de l'Écluse, les circulations douces pourraient emprunter un parcours alternatif pour rejoindre les berges en empruntant le parc des Hautes Plaines, puis un cheminement parallèle à la voie ferrée avec des perspectives sur la darse.

Des équipements aménagés pour le public

Le long des parcours, deux lieux pourraient accueillir des activités culturelles et de services.

La maison du projet, située au niveau du coude de la darse, pourrait présenter des expositions sur l'activité portuaire et les métiers associés. Elle pourrait ouvrir dès le début de la réalisation du projet. À l'autre extrémité de la darse sur l'avenue de l'Écluse, un centre de vie pourrait réunir des services de restauration, de détente, etc., où le public profiterait du plan d'eau (la darse), de la perspective sur les activités à quais et de la proximité du parc de loisirs d'Achères.

Phasage des aménagements de l'espace public



Le calendrier du projet, lié à l'exploitation des granulats

L'aménagement du site est directement associé à l'exploitation de la carrière, dont le périmètre recouvre en grande partie (70 % environ) celui du projet Port Seine-Métropole Ouest.

La surface restante concerne les berges, qui seraient renaturées dès les premiers travaux pour assurer une bonne intégration du port dans son environnement.

La société GSM a été autorisée, par arrêté préfectoral du 18 août 2009 modifié, à exploiter cette carrière pour une durée de trente ans. L'exploitation est prévue au rythme moyen de 600 000 tonnes par an et avec un maximum réglementaire de 1 million de tonnes par an. L'exploitation de la carrière intègre le projet portuaire dans l'organisation de son phasage. La réalisation du

port est ainsi coordonnée avec les dates de libération des terrains, elles-mêmes en fonction de la rapidité d'extraction. Dès lors, toute accélération du rythme d'extraction permettrait de réduire les délais de réalisation du port.

Le positionnement de l'installation de traitement GSM, au nord du terrain, et l'organisation de l'exploitation sont compatibles avec le projet de port. Ainsi, l'emplacement de la future darse ne serait pas remblayé, il suffirait d'ouvrir ce bassin sur la Seine pour créer l'entrée du port. L'exploitation permet de libérer, au fur et à mesure, des espaces permettant une mise en service échelonnée du port. Cinq phases sont ainsi envisageables, entre 2019 et 2035, dans l'aménagement de la zone portuaire.

Index des illustrations

Chapitre 1 Présentation du projet d'insertion du port

Vue aérienne de la Confluence depuis Achères © Ports de Paris	4
Un projet d'intérêt régional reconnu par le SDRIF © Région Île-de-France	6
Plan de l'Etat Futur	8
Trame viaire	10
Le site du projet et la Confluence, vus depuis Achères ©Ports de Paris	12

Chapitre 2 Principes d'aménagement

Répartition des activités	14
L'avenue de de l'Écluse : relations ville-port	15
Occupations des îlots et porosités Port / Ville / Parcs	16
Continuité des itinéraires pédestres : Promenade Parc/Berges	17
Interaction avec les coteaux	18
Principe d'aménagement des quais : berge naturelle/quai en dur	20
Gabarit et trame végétale	21
Équipements (desserte ferrée)	22
Centre de vie	23
Port inondable et constructibilité	24
Parc des Hautes Plaines et gestion des terres de surface	25
Plan des aménagements paysagers	26
Phasage des aménagements de l'espace public	28

