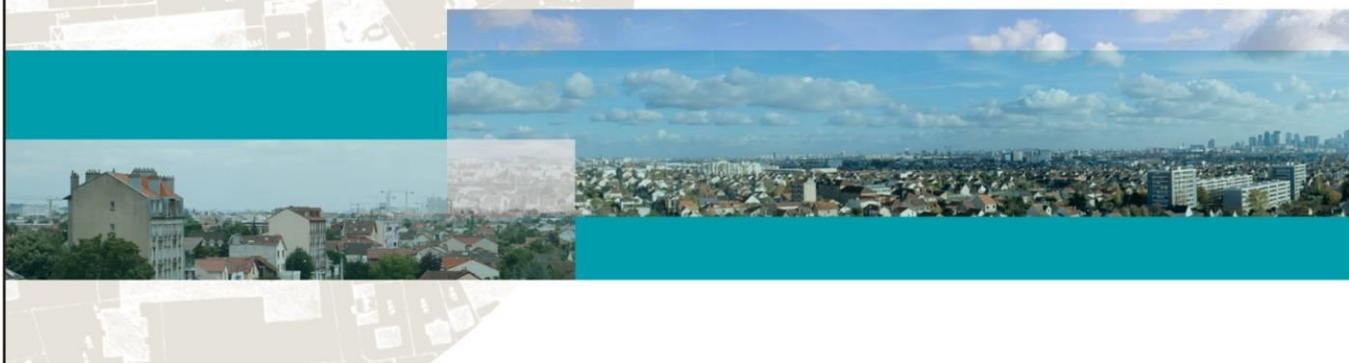


2. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

ARRETE LE : 14 JUIN 2016

**ENQUETE PUBLIQUE : DU 21
SEPTEMBRE 2016 AU 20 OCTOBRE
2016**

APPROUVE LE : 15 DECEMBRE 2016



SOMMAIRE GENERAL

Rappel réglementaire : le rôle et le contenu du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)	3
La définition du projet communal : permettre un renouvellement urbain respectueux des grands équilibres actuels	4
Les fondamentaux du projet urbain ouillois.....	5
Les orientations générales et stratégiques.....	7
AXE 1 : Renforcer les principales fonctions de centralités existantes, dans une compatibilité avec les obligations du SDRIF et en organisant une croissance cohérente avec l'équilibre du territoire	7
- Renforcer la double polarité centre-ville – gare, sur un rayon d'environ 1km, constituant l'aire d'attractivité pour une gare RER/SNCF desservant la métropole parisienne, et y consolider la trame commerciale.....	8
- Dans le contexte du SDRIF, créer des dynamiques de développement multifonctionnel dans les secteurs desservis par des transports en commun (TLN, Tramway T2)	9
- Préserver les équilibres démographiques et la cohérence entre les quartiers pour assurer les parcours résidentiels au sein de la ville de Houilles.....	11
- Préserver l'identité de la commune, en gérant finement les transitions volumétriques entre les quartiers et le long des axes routiers majeurs.....	12
- Conforter l'offre actuelle d'équipements et leur assurer une bonne inscription dans le tissu urbain au fil du temps	13
- Impulser une meilleure performance énergétique des logements à construire et existants...	14
AXE 2 : Faire évoluer le paysage urbain par l'organisation des fonctions et la valorisation des atouts paysagers.....	15
- Marquer les bâtis et tissus de qualité architecturale d'intérêt local	16
- Valoriser et améliorer les entrées de ville.....	16
- Favoriser les mobilités alternatives, en faveur du climat (qualité de l'air) et de l'ambiance urbaine	18
- Mettre en valeur le paysage végétal de la ville.....	19
- Contenir les nuisances (notamment sonores) et les risques industriels.....	21
- Organiser une ville numérique, sans fracture et en cohérence avec les besoins de chaque quartier.....	22
Les objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.....	24

RAPPEL REGLEMENTAIRE : LE ROLE ET LE CONTENU DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

Le Projet de d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), pièce obligatoire du dossier de PLU, prévu par l'article L. 151-5 du code de l'Urbanisme, est la clé de voute du dossier de Plan Local d'Urbanisme (PLU). Dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L. 101-2 du code de l'urbanisme et L. 121-1 du code de l'environnement, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables définit les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement retenues pour le développement futur de la commune.

Ainsi, il doit exposer le projet de ville adapté aux contraintes de celle-ci, et répondant aux besoins et enjeux non seulement du territoire communal, mais aussi de celui plus large dans lequel il s'inscrit. Cette ambition pour le devenir de la ville doit trouver écho dans les outils mobilisables par elle.

Expression du projet de la commune pour l'aménagement de son territoire, le PADD est aussi un cadre de cohérence interne au PLU. A ce titre, il guide l'ensemble des dispositions applicables pour l'occupation et pour l'utilisation des sols définies par le PLU, à savoir :

- Les orientations d'aménagement et de programmation pour certains secteurs particuliers qui sont opposables en termes de compatibilité ;
- La règle d'urbanisme transcrite dans le règlement écrit et graphique (plan de zonage) qui sont opposables en termes de conformité. En effet la règle d'urbanisme du PLU doit être élaborée en cohérence avec les orientations du PADD.

LA DEFINITION DU PROJET COMMUNAL : PERMETTRE UN RENOUVELLEMENT URBAIN RESPECTUEUX DES GRANDS EQUILIBRES ACTUELS

La ville de Houilles est avant tout attachée à sa qualité de vie. Cette ville d'un peu plus de 32.000 habitants, dont les 441 ha sont entièrement urbanisés, conserve un « esprit village » qui la caractérise au-delà de ses limites territoriales et explique, pour partie, son attractivité. Cet « esprit village » s'exprime par un centre-ville à échelle humaine, que les dernières réalisations en matière d'aménagement des espaces publics de la ZAC de l'église ont largement conforté.

Le réaménagement du centre-ville a été soucieux de l'intégration urbaine, tant par la composition retenue que par la volumétrie et la qualité architecturale des constructions, mais encore par une offre renouvelée en équipements publics. Il permet un accès hautement qualitatif, par des cheminements doux végétalisés, à la trame commerciale. Cette trame de commerces de proximité, répondant aux besoins quotidiens et proposant aussi des enseignes non commerciales et de services, est renforcée par un marché bi hebdomadaire qui draine des clients des communes voisines.

Houilles est une ville ouverte traversée par deux axes de liaison : les RD 308 et RD311, connectée à La Défense et Paris et à Cergy, par les lignes ferroviaires de Paris Saint Lazare et du RER A. Consciente de l'atout majeur de ces différents axes de communication et de la nécessité de les ancrer dans la ville, la commune a réalisé des ouvrages majeurs. Ainsi elle a organisé une requalification de ces voies routières et s'est impliquée dans la création d'une nouvelle gare redimensionnée aux flux des usagers et une gare routière de rabattement (en 2013).

Ville connectée mais pour autant, ville enclavée dans un territoire dépourvu de foncier libre ou immédiatement mutable. Cette contradiction constitue une contrainte majeure qui doit constamment être prise en compte dans ses perspectives de développement.

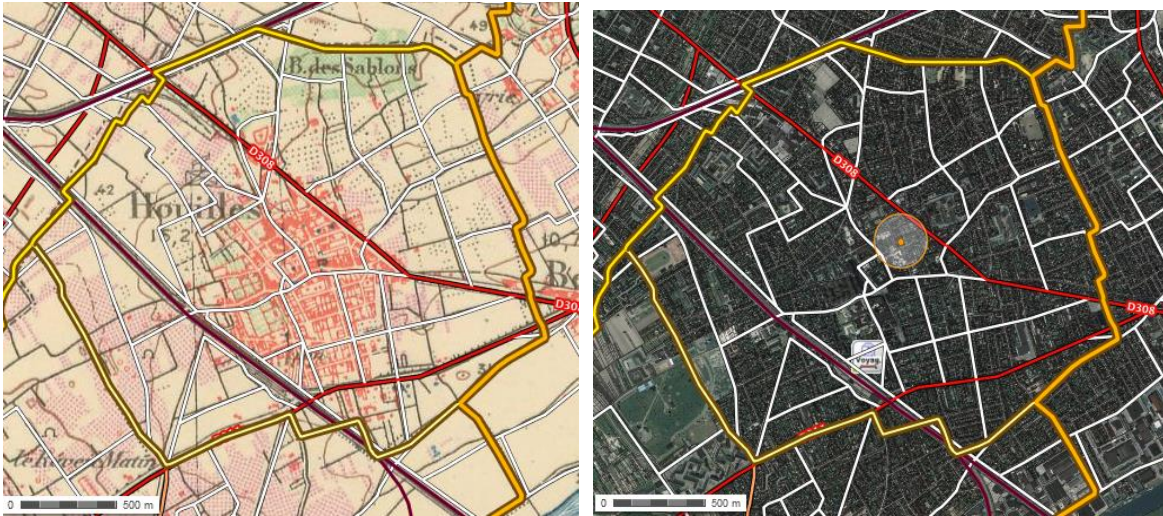
Depuis les années 2000, la ville a vu croître sa population de manière importante. Et elle a d'ores et déjà engagé une optimisation des équipements publics rendus nécessaires par l'accueil de cette nouvelle population.

La ville de Houilles doit faire face à une pluralité d'obligations légales et règlementaires qui la contraignent à organiser un développement de l'offre immobilière sur son territoire. L'absence de foncier libre la conduit nécessairement à réfléchir à la réponse à cette exigence par la mutation du tissu existant.

Pour autant la programmation attendue ne peut que s'inscrire dans les limites de la capacité de la commune à maintenir la qualité de vie sur son territoire. Elle se trouve ainsi confrontée à plusieurs problématiques qui contraignent son développement : une trame viaire étroite sur l'ensemble du territoire en dehors des deux pénétrantes évoquées plus haut, l'optimisation s'il y a lieu des équipements publics qui ne peut être assurée que sur leur terrain d'assiette, en dehors de rares réserves foncières ou de foncier disponible, dans un cadre budgétaire de plus en plus contraint

C'est pourquoi afin de préserver un cadre de vie auquel elle est attachée mais encore pour assurer un bon fonctionnement de la ville, les questions relatives à la circulation, au stationnement, au niveau d'équipement et aux accès aux transports en commun doivent guider les orientations d'aménagement et de développement durables de la ville pour les prochaines années.

Ainsi, l'aménagement, pour conserver une dynamique équilibrée, passe par des mutations localisées des tissus urbains en particulier le long des grandes pénétrantes (axes d'entrée de ville, quartier de l'Yser, proximité des nouveaux TC...), la poursuite du renouvellement de quelques secteurs (quartier de la gare par exemple).



LES FONDAMENTAUX DU PROJET URBAIN OVILOIS

Houilles ne peut pas penser l'évolution de son territoire de façon isolée, elle fait partie d'un ensemble urbain plus large. Ainsi son développement urbain doit s'inscrire dans la nécessité de répondre aux besoins communaux mais aussi aux besoins des bassins d'emploi proches et des logiques de développement de la Communauté d'Agglomération de la Boucle de la Seine.

Ce cadre pose des objectifs de réalisation de logements qui pour la commune sont les suivants :

- La Loi SRU, complétée de la loi DUFLOT, rend nécessaire une production majeure de logements sociaux pour atteindre le seuil de 25%
- Les opérations de logements neufs continueront d'intégrer une part de logements sociaux contribuant à l'objectif d'atteindre 25% de logements sociaux à l'horizon 2025 qui s'impose à la ville.
- Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), qui dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare impose une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat. Ce qui équivaut à l'accueil d'environ 5.000 nouveaux habitants, ou encore environ 2780 nouveaux logements, à l'horizon 2030.
- Au titre de la loi relative au Grand Paris et de la TOL (Territorialisation de l'Offre de Logements) 1364 logements neufs par an sont à construire dans le bassin de vie « Boucle de Montesson- Saint Germain en Laye » dans lequel Houilles s'inscrit.

- Au regard de ces différents cadres réglementaires et supra-communaux, la villa s'est engagée, dans le Plan Local de l'Habitat Intercommunal (PLHI) de la Communauté d'Agglomération de la Boucle de la Seine, sur une programmation conduisant à un objectif de réalisation de 1732 nouveaux logements à l'horizon 2021.

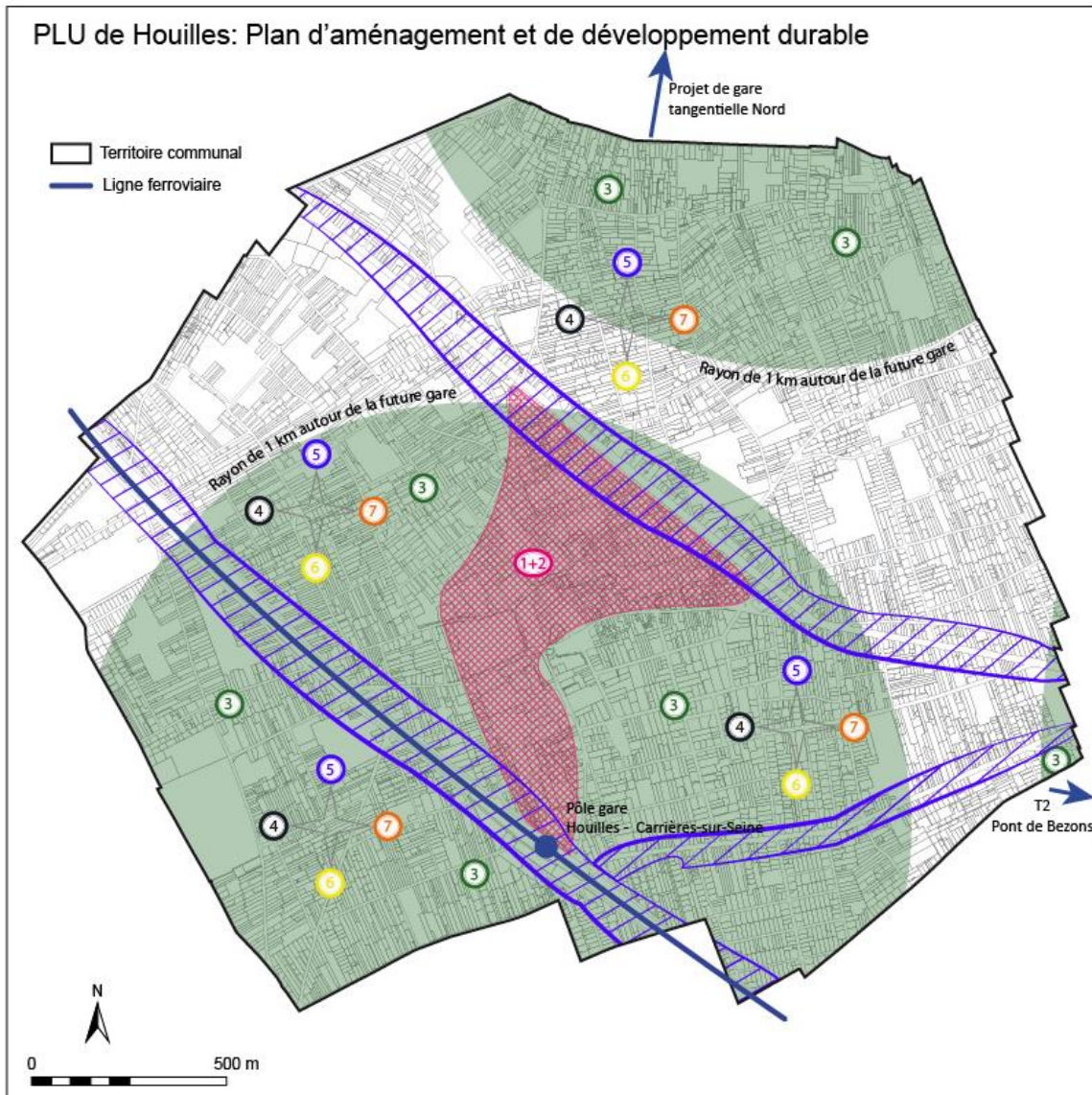
A l'issue de la réalisation de ces opérations, nées de la combinaison des obligations supra-communales précédemment citées (SDRIF et lois SRU, Duflot et Grand Paris), la population communale atteindrait environ 37 000 habitants à l'horizon 2030.

Dans ce contexte les fondamentaux du projet urbain se déclinent comme suit :

- Inscrire la ville dans un ménagement de son tissu urbain dans le respect de ses capacités de création et d'amélioration des équipements et de la dynamique commerciale, ainsi que d'une qualification des modes actifs (piétons et cycles). Ce projet prendra en compte les capacités du tissu et de la trame viaire qui sont assez peu adaptées à une densification trop importante.
- Assurer aux ovoillois une qualité de cadre de vie, et en particulier une part viable et vivable d'espaces verts, des moyens de transports adaptés et qualitatifs, des consommations énergétiques limitées et une qualité de l'air assurant une prise en compte des enjeux climatiques, à travers notamment la qualification de l'espace public mais aussi de l'adaptation des bâtis.
- Penser le développement du territoire de Houilles en s'inscrivant, de manière adaptée aux contraintes et besoins de la ville, dans les logiques de développement de la Communauté d'Agglomération de la Boucle de la Seine ainsi que dans les logiques de développement des projets régionaux du Grand Paris. En effet, les ovoillois évoluent, quotidiennement dans un bassin de vie qui dépasse l'échelle communale et qui se rattache aux pôles majeurs d'emplois ou universitaires.

LES ORIENTATIONS GENERALES ET STRATEGIQUES

AXE 1 : Renforcer les principales fonctions de centralités existantes, dans une compatibilité avec les obligations du SDRIF et en organisant une croissance cohérente avec l'équilibre du territoire



Axe 1: Renforcer les principales fonctions de centralité existantes, en encourageant leur intensité urbaine

1+2 Renforcer la double polarité centre-ville / gare et y consolider la trame commerciale

3 Créer une dynamique de développement multifonctionnel dans les secteurs autour des TC

4 Préserver les équilibres démographiques et la cohérence entre les quartiers pour une fluidité des parcours résidentiels.

5 Gérer finement les transitions volumétriques
- entre les quartiers
- le long des axes routiers majeurs

6 Conforter l'offre actuelle d'équipements

7 Impulser une meilleure performance énergétique des logements à construire et existants

NOTA : Les « pastilles » ne sont pas localisées géographiquement, Il s'agit d'illustrations indicatives de principe

- **Renforcer la double polarité centre-ville – gare, sur un rayon d'environ 1km, constituant l'aire d'attractivité pour une gare RER/SNCF desservant la métropole parisienne, et y consolider la trame commerciale**

Constat :

- Houilles compte aujourd'hui deux pôles commerciaux principaux qui proposent une structure commerciale importante et diversifiée (alimentaire, santé, cafés-tabacs, prêt à porter), reliés sous forme de cheminement commercial le long des rues du centre-ville. Le premier pôle se situe dans le centre ancien, de part et d'autre du marché et de la rue G Péri. Le second se déploie des deux côtés de la voie ferrée autour de la gare, il demande à être complété.
- Le secteur gare présente un caractère structurant et fonctionnel. Construit autour des entrées de la gare RER/SNCF, il comprend :
 - l'îlot situé entre la rue Gambetta, l'avenue Charles de Gaulle et la rue du Quatre Septembre, au nord de la voie ferrée.
 - les deux espaces situés entre la voie ferrée et la rue Robespierre dans le prolongement du Parking de Stationnement Régional.



Figure 1 : Secteur Gare, Direction de l'urbanisme, 2015

- L'avenue du Général de Gaulle présente un linéaire commerçant en pied d'immeubles, s'étirant plus ou moins de la gare jusqu'à la rue Gambetta, avec un potentiel de développement.

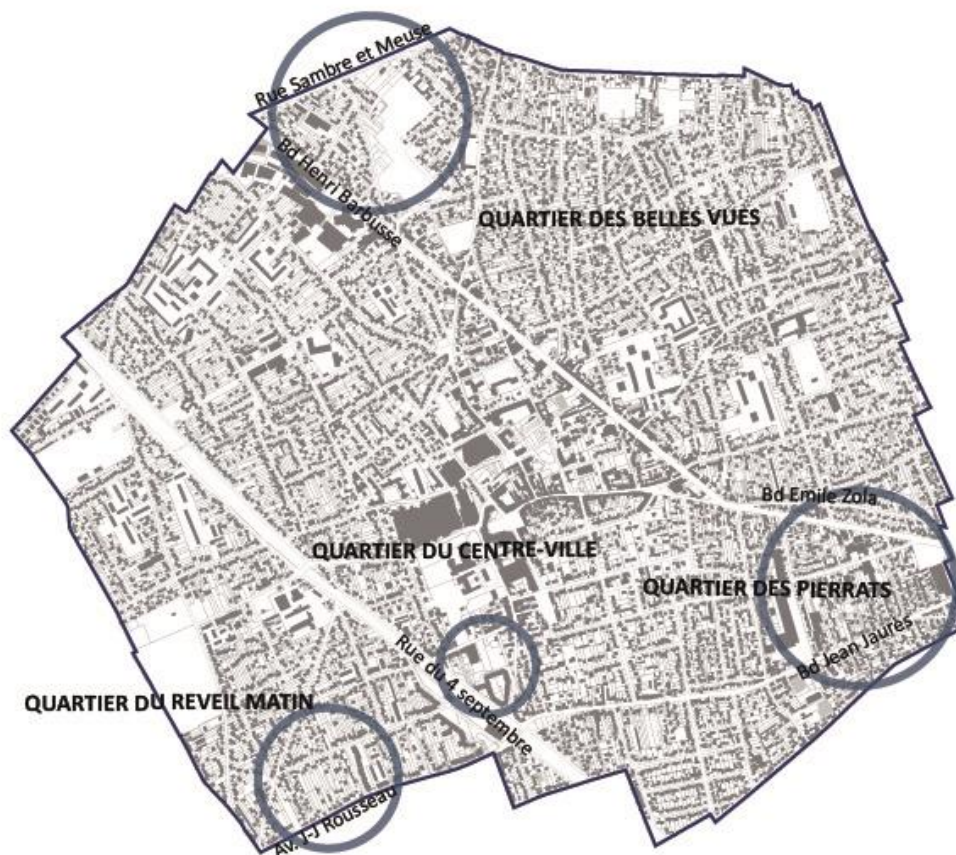
- La mutation de ce secteur stratégique de la ville doit se poursuivre : elle doit permettre de renforcer le centre-ville existant et son armature.

- Le développement du secteur gare doit renforcer la mixité des fonctions habitation, commerces, locaux d'activités par la réalisation d'opérations mixtes.
 - Il doit contribuer à pourvoir les besoins locaux de logements, notamment sociaux mais aussi participer à la réponse des besoins de l'agglomération. Ces logements chercheront une bonne intégration par rapport à la gare, aux voies ferrées, et au maillage du tissu existant.
 - L'aménagement du secteur gare doit permettre de consolider la trame commerciale entre le centre-ville et la gare afin d'offrir un cheminement et un espace de vie plus important et plus dynamique aux Ovillois. Cette action pourra notamment être déclinée par des protections réglementaires sur les pieds d'immeubles et un aménagement de l'espace public, notamment entre les rues Gabriel Péri et Gambetta.
 - L'aménagement du secteur gare doit également permettre de conforter la convivialité urbaine du centre ville et poursuivre son embellissement, par la poursuite des actions de qualification de l'espace public déjà engagées à ses abords. Il pourra s'agir, par exemple, de faire prévaloir encore davantage la place des modes doux par rapport à la voiture.
 - La mixité des fonctions, inhérente à un secteur aussi central, doit également trouver une déclinaison par la programmation d'activités économiques commerciales ou de services.
- **Dans le contexte du SDRIF, créer des dynamiques de développement multifonctionnel dans les secteurs desservis par des transports en commun (TLN, Tramway T2)**

Constat :

- Le SDRIF impose à la commune de densifier les quartiers à proximité des transports et d'optimiser les espaces urbanisés correspondant au surplus de son territoire. Pour autant, la commune présente un potentiel de développement limité par son tissu totalement urbanisé et l'absence de parcelles mutables facilement.
- C'est donc dans la dentelle du tissu existant et dans le respect de sa qualité de vie que le développement doit s'opérer, avec des secteurs à privilégier.
- Ces secteurs doivent se coordonner avec les axes de transports en commun existants et projetés : le RER A, la ligne SNCF vers Paris-Saint-Lazare, le futur « Tram Express Nord » (dit aussi, « Tangentielle Nord ») qui permettra de relier Sartrouville à Noisy-le-Sec en passant par 14 gares, et le Tramway T2 en service depuis 2012 et qui relie la Porte de Versailles au Pont de Bezons et permet l'accès à La Défense en 12 minutes et à Paris – Porte de Versailles en 45 minutes.

- Ainsi, la commune doit organiser la mutation des tissus qui se situent à proximité des transports. En dehors du secteur gare, il s'agit :
 - des abords du boulevard Henri Barbusse (RD 308), sur des espaces qui offrent des potentiels de mutabilité assez immédiats, en entrée de ville ;
 - du quartier des Belles-Vues, au Nord du territoire, particulièrement à proximité de la rue de Bapaume et du cimetière, proche de la future Tangentielle Nord et offrant un potentiel de mutation rapide, ce qui est très atypique sur le territoire;
 - de la pointe du quartier des Pierrats limitrophe de Bezons au sud de la RD 311 à proximité du Tramway de Bezons ;
 - du trapèze autour de l'avenue Jean-Jacques Rousseau, le long de la RD 311 au sud-ouest de la gare.



Secteurs potentiels de développement multifonctionnel à Houilles, URBAN-ECO^{SCOP} 2015

- Pour répondre à l'objectif de proximité des fonctions, le renouvellement urbain de ces secteurs sera envisagé de manière qualitative en lien avec le niveau de desserte par les transports et l'offre d'équipements et de services aux habitants, et en adéquation avec les capacités d'investissement de la commune. Une mixité fonctionnelle sera recherchée en permettant l'accueil d'entreprises artisanales et de services, PME-PMI, accessibles et n'induisant pas de nuisances incompatibles avec la proximité de l'habitat.

- Comme pour l'ensemble du territoire communal, un des objectifs sera également de développer une offre de logements diversifiée et adaptée aux besoins des ménages pour permettre à chacun de réaliser un parcours résidentiel. D'un point de vue réglementaire, la mixité sociale sera favorisée en maintenant un pourcentage de logements sociaux dans les programmes de logements.
 - La définition de secteur de mutabilité permettra de construire et d'organiser le devenir de la ville qui passe également nécessairement par la protection de tissus pavillonnaires.
- **Préserver les équilibres démographiques et la cohérence entre les quartiers pour assurer les parcours résidentiels au sein de la ville de Houilles**

Constat :

- La ville de Houilles s'organise en plusieurs quartiers séparés par des coupures créées par les grands axes (voie ferrée, routes départementales), mais ne présentant pas clairement une forte différence morphologique, en dehors des secteurs à dominante d'activités du quartier des Pierrats ou au Nord de la commune, le long de la RD308 (Bd H. Barbusse – Rue de Chanzy).
- L'équilibre en équipements et services, autant que la répartition en logements sociaux, est assez juste actuellement, autour de pôles secondaires qui participent à la qualité de vie pour les habitants des différents quartiers.

- Pour favoriser l'accueil et le maintien des jeunes sur la ville, la mixité de l'offre de logements intermédiaires et sociaux sera recherchée dans les différentes opérations. L'objectif sera de répondre au mieux à la demande en termes de taille de logements, de type de logements sociaux (PLUS, PLAi....). Enfin, les typologies de logements devront répondre aux besoins des différentes tranches d'âge de la population.
- Pour aboutir à une prise en compte précise de cet enjeu, il sera nécessaire de prévoir la mise en place d'un partenariat avec les opérateurs privés et sociaux.

- **Préserver l'identité de la commune, en gérant finement les transitions volumétriques entre les quartiers et le long des axes routiers majeurs**

Constat :

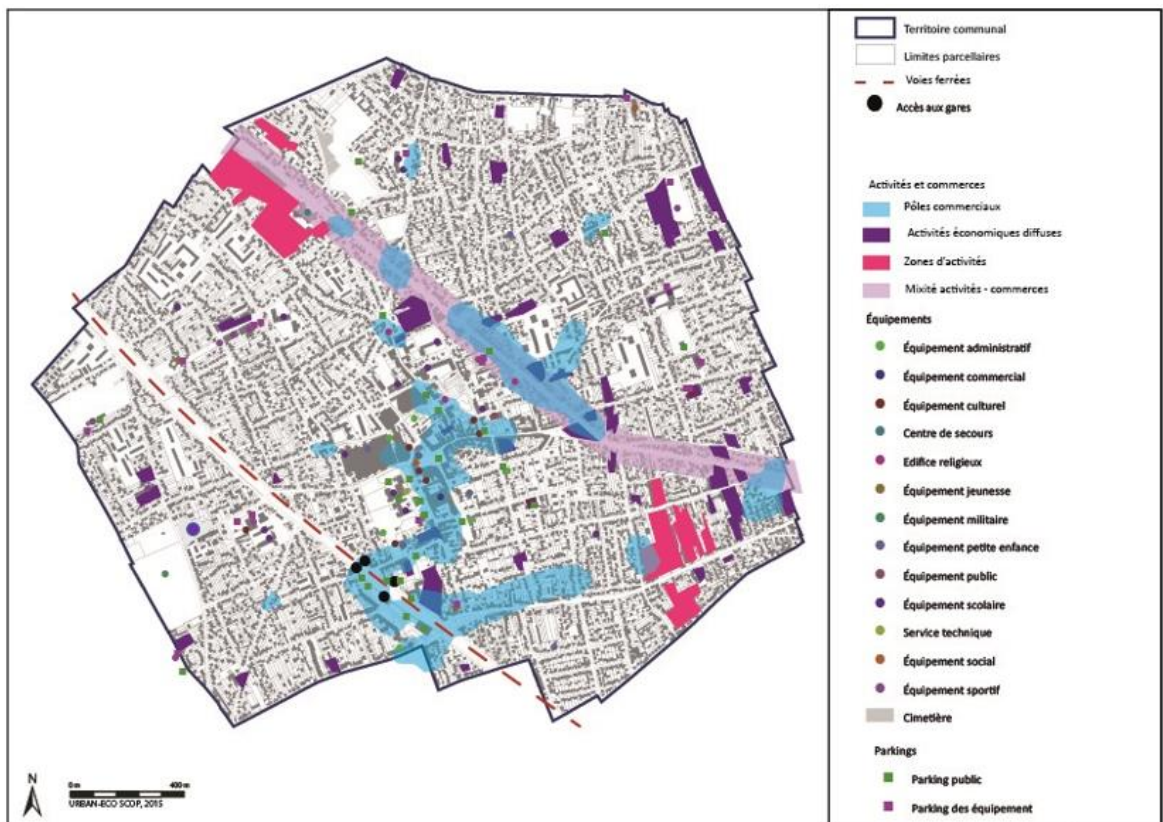
- La ville de Houilles se caractérise par un bâti hors centre-ville à dominante pavillonnaire, assez dense et plutôt régulier dans la trame parcellaire, qui lui donne son identité actuelle. La forme de ce parcellaire étroit et allongé rappelle l'histoire maraîchère, pratique abandonnée depuis le 19^{ème} siècle.
- Les projets de développement urbain gigantesques envisagés dans les années 60, ont donné lieu à l'édification de quelques tours et pyramides tels que le Pharaon, Genêts, Hildebrandt, Michelet, en rupture avec le tissu urbain environnant. La population oilloise a beaucoup augmenté et notamment depuis 2009.
- La commune souhaite conserver cette identité pavillonnaire en dehors des secteurs identifiés ci-avant, sans pour autant figer ce tissu urbain. Ainsi la cohérence entre les tissus à l'échelle du parcellaire sera travaillée pour chaque projet. Le lotissement du Parc sera préservé.
- La réalisation de projets de constructions passe nécessairement par une bonne intégration dans le tissu urbain existant, avec une cohérence en termes de hauteur, de densité, mettant en valeur la qualité des cœurs d'îlot... Il s'agit de créer des espaces à vivre pouvant retrouver des caractéristiques des formes urbaines anciennes ou intermédiaires.
- L'évolution progressive des axes principaux (RD 308 et RD 311 – secteur Rousseau) qui constituent les axes majeurs, d'entrée de ville et historique, sera facilitée dans le respect de l'identité du patrimoine architectural hérité mais également du rôle fonctionnel de ces axes (circulation, stationnement, ...).

- **Conforter l'offre actuelle d'équipements et leur assurer une bonne inscription dans le tissu urbain au fil du temps**

Constat :

- o La commune possède une offre d'équipements complète et suffisamment dimensionnée pour la population actuelle, mais qui risque d'être en limite d'usage capacitaire du fait des programmes immobiliers en cours de réalisation.
- o La création de nouveaux logements va conduire à l'arrivée de nouveaux habitants, ce qui va augmenter les besoins. L'évolution de la population et de ses caractéristiques et le potentiel vieillissement de certains équipements laissent donc à penser qu'une évolution de l'offre d'équipement sera progressivement nécessaire.

- o L'enjeu sera d'adapter cette offre dans le temps aux évolutions de la population, de ses caractéristiques et de ses besoins, afin de garantir un bon niveau de services aux habitants ainsi qu'une bonne cohérence de l'offre dans le temps.



Les équipements à Houilles, URBAN-ECO, 2015

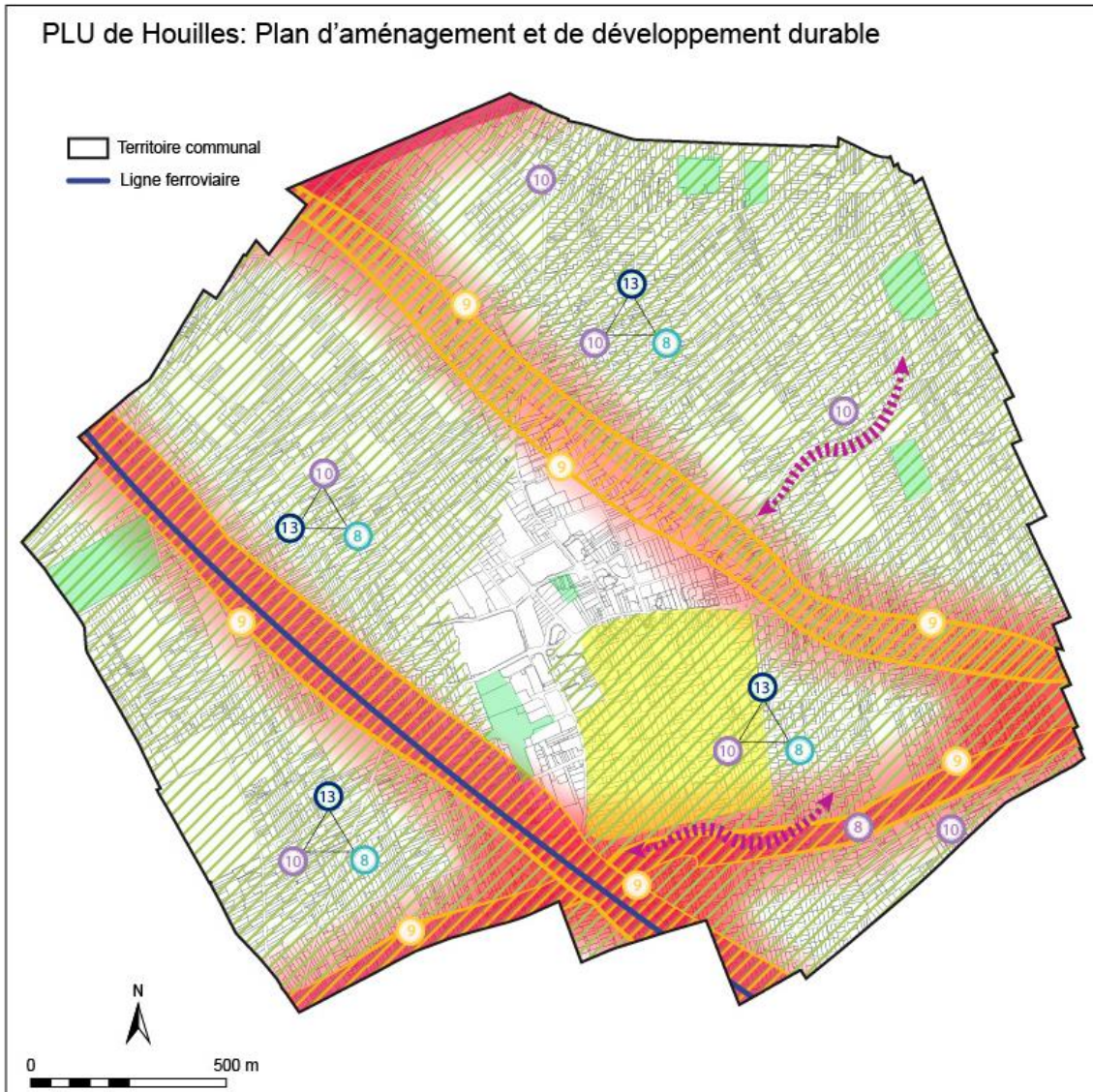
- o Cette évolution devra être pensée dans les emprises foncières existantes, en l'absence de réserves foncières ; en compatibilité avec les capacités financières de la commune, dans un contexte de raréfaction des financements extérieurs et de réduction des dotations aux communes.

- **Impulser une meilleure performance énergétique des logements à construire et existants**

Constat :

- Les secteurs les plus énergivores mis en évidence sont les zones pavillonnaires antérieures aux années 1970. Le mode de chauffage dominant sur la commune est à plus de 50% le gaz, avant l'électricité et le fioul, toutes ces sources étant plus ou moins émettrices de carbone.
 - Depuis 2013, la ville de Houilles a raccordé la piscine intercommunale, le groupe scolaire « Le Réveil matin », le gymnase BRONDANI et la cuisine centrale communale au réseau de chaleur du Syndicat Intercommunal de Traitement des Résidus Urbains de la Boucle de la Seine – SITRU.
-
- Les ambitions développées vers une réduction des émissions de CO2 dans l'atmosphère amorcées par ces nouveaux raccordements (soit 732 tonnes de CO2 dans l'atmosphère en moins par rapport à une solution gaz classique) doivent être poursuivies, pour étendre le réseau de chaleur dans la ville.
 - Chaque opération nouvelle s'interrogera pour le raccordement au réseau de chaleur existant, voire la création de son propre réseau en fonction de son ampleur et des bâtiments à proximité qui pourraient s'y raccorder. De plus, les règles du PLU s'assureront de permettre la réhabilitation des logements les plus énergivores, par la reconstruction ou l'isolation, notamment par l'extérieur.
 - L'action spécifique sur les bâtiments publics, déjà en cours, sera poursuivie à partir du diagnostic réalisé sur les problématiques de chauffage et les enjeux énergétiques, par la définition d'actions pour une meilleure efficacité.
 - Une réflexion pourra être menée spécifiquement pour le développement d'énergie renouvelable cohérente avec les capacités du territoire lors d'opérations d'ensemble.

AXE 2 : Faire évoluer le paysage urbain par l'organisation des fonctions et la valorisation des atouts paysagers



Axe 2: Faire évoluer le paysage urbain par l'organisation des fonctions et la valorisation des atouts paysagers	
8	Marquer les bâtis et tissus de qualité architecturale mineure, mais digne d'intérêt
9	Préserver les qualités urbaines du lotissement du Parc
10	Valoriser les entrées de ville
11	Mettre en valeur le paysage végétal de la ville - espaces verts de loisirs - coeurs d'îlots verts privés - alignements d'arbres
12	Contenir les nuisances (notamment sonores) et les risques industriels
13	Favoriser les mobilités alternatives
13	Organiser une ville numérique

NOTA : Les « pastilles » ne sont pas localisées géographiquement, Il s'agit d'illustrations indicatives de principe

- **Marquer les bâtis et tissus de qualité architecturale d'intérêt local**

Constat :

- Le patrimoine bâti de la ville repéré sur le territoire met en évidence, surtout, un ensemble de demeures des 18^{ème} et 19^{ème} siècles de belle facture.
- Ces constructions sont bien inscrites dans le tissu pavillonnaire, qui avec sa physionomie particulière, respecte une proportion entre la hauteur du bâti et le gabarit des voies, assez étroites en dehors des axes de pénétrantes.
- On note en particulier le lotissement du Parc, mais aussi les bâtis de faubourg aux abords de la gare et quelques demeures traçant l'époque maraîchère. Le PLU recense et identifie ce patrimoine.

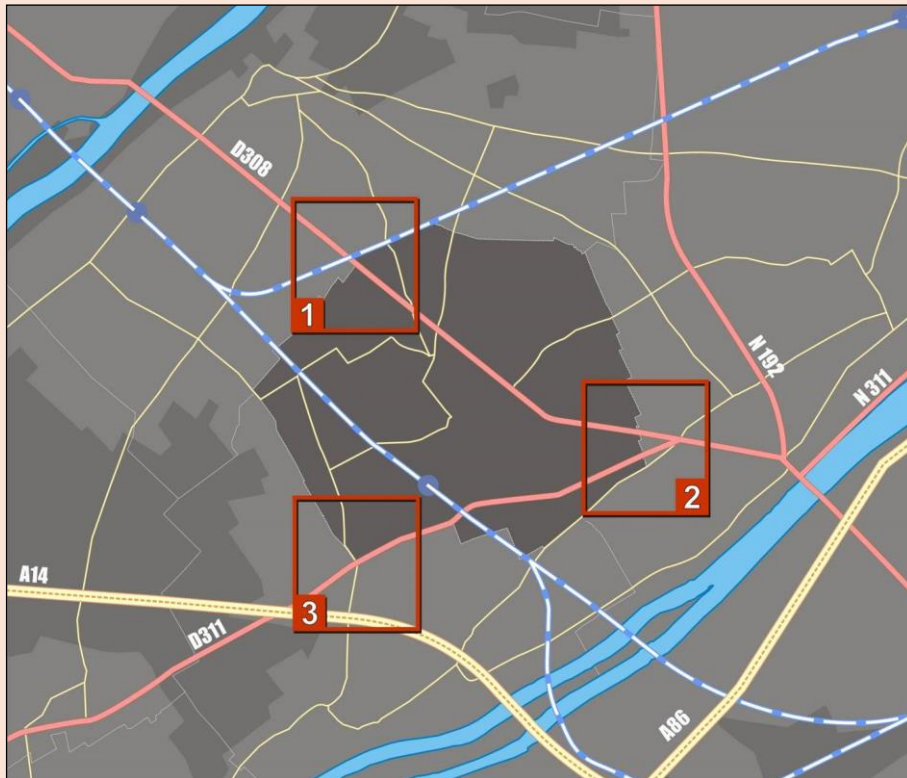
- L'enjeu est de conserver cet héritage architectural par l'application d'outils de protection adaptés. Il s'agira d'introduire des règles spécifiques et adaptées dans le règlement (article 11 du règlement) pour le bâti lui-même mais également pour son environnement.

- **Valoriser et améliorer les entrées de ville**

Constat :

- Les entrées de ville constituent des espaces de référence où se joue l'image de la ville, c'est pourquoi elles continuent de faire l'objet d'une attention particulière.
- Avec l'arrivée de nouveaux transports en commun (TLN, tramway T2) et de projets aux abords des limites communales, il devient d'autant plus naturel de poursuivre les actions déjà engagées d'amélioration et de valorisation des entrées de ville, afin notamment de créer des portes d'entrée différentes autant par la route que par les transports en commun et de rendre les entrées de ville plus praticables pour les piétons et les vélos.
- En effet, la logique routière des grands axes (D308 et D311) a conduit à l'implantation parfois désordonnée d'objets urbains de part et d'autre, et a rendu ces axes difficiles à franchir pour les modes doux, mais aussi pour les voitures. Ces voies, apparaissent comme des « coupures » urbaines, leur perméabilité doit être repensée.

- Ainsi, les trois entrées de ville doivent faire l'objet d'une réflexion sur leur valorisation:
 - à l'ouest, sur la RD308, en provenant de Sartrouville (1);
 - à l'est, sur les RD308 et 311 en provenant de Bezons (2).
 - au sud, sur la RD311, en provenant de Carrières-sur-Seine (3);



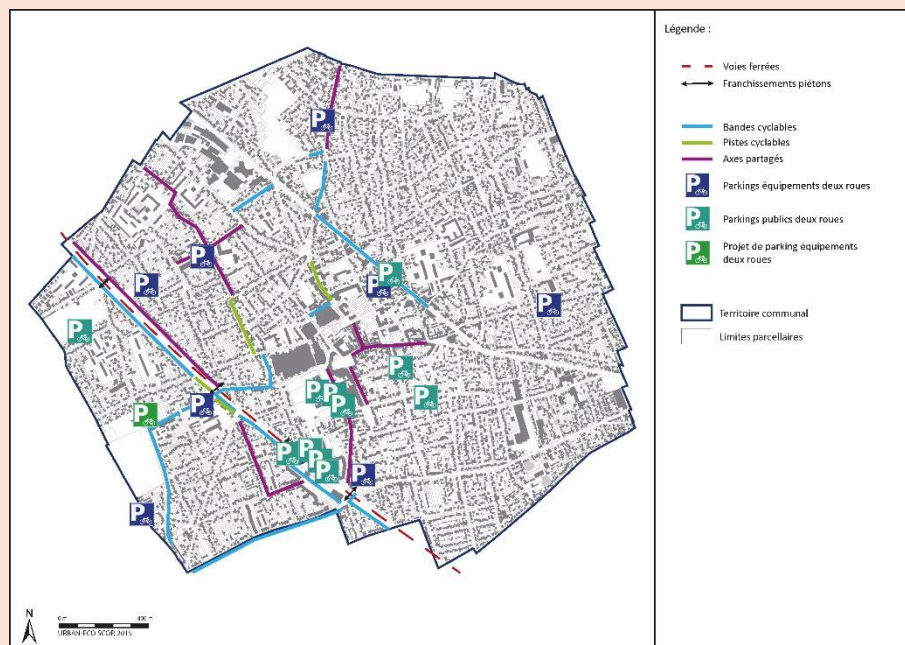
Localisation des entrées de villes à Houilles

- L'enjeu est de profiter des projets urbains ou des opportunités de renouvellement, pour redonner aux entrées de ville un visage plus urbain et moins routier.
- Cela suppose notamment de promouvoir des opérations signifiant la qualité urbaine de la ville de Houilles. Ces opérations multifonctionnelles permettront de passer d'une logique plutôt routière à une logique urbaine d'avenue.
- La construction de logements et de commerces en saisissant les opportunités de renouvellement urbain, répond également à cette logique urbaine. Leurs gabarits (hauteur, implantation) seront précisés en rapport avec les espaces traversés et leur intensité urbaine.

- Favoriser les mobilités alternatives, en faveur du climat (qualité de l'air) et de l'ambiance urbaine

Constat :

- La topographie et la qualité des aménagements de stationnement 2 roues au niveau de la gare, facilitent grandement les déplacements doux (piétons et cycles), ce qui est corroboré par l'importance du parc vélos à proximité de la gare.
- Le maillage des circulations douces a été tracé dans la ville et pourra être amélioré dans les opérations envisagées, aux abords de la gare notamment.
- Le territoire étant coupé par les voies ferrées et des axes départementaux, le maillage doit être travaillé pour relier les différents quartiers ouillois et les services proposés dans chacun.



Déplacements doux à Houilles, URBAN-ECO^{SCOP} 2015

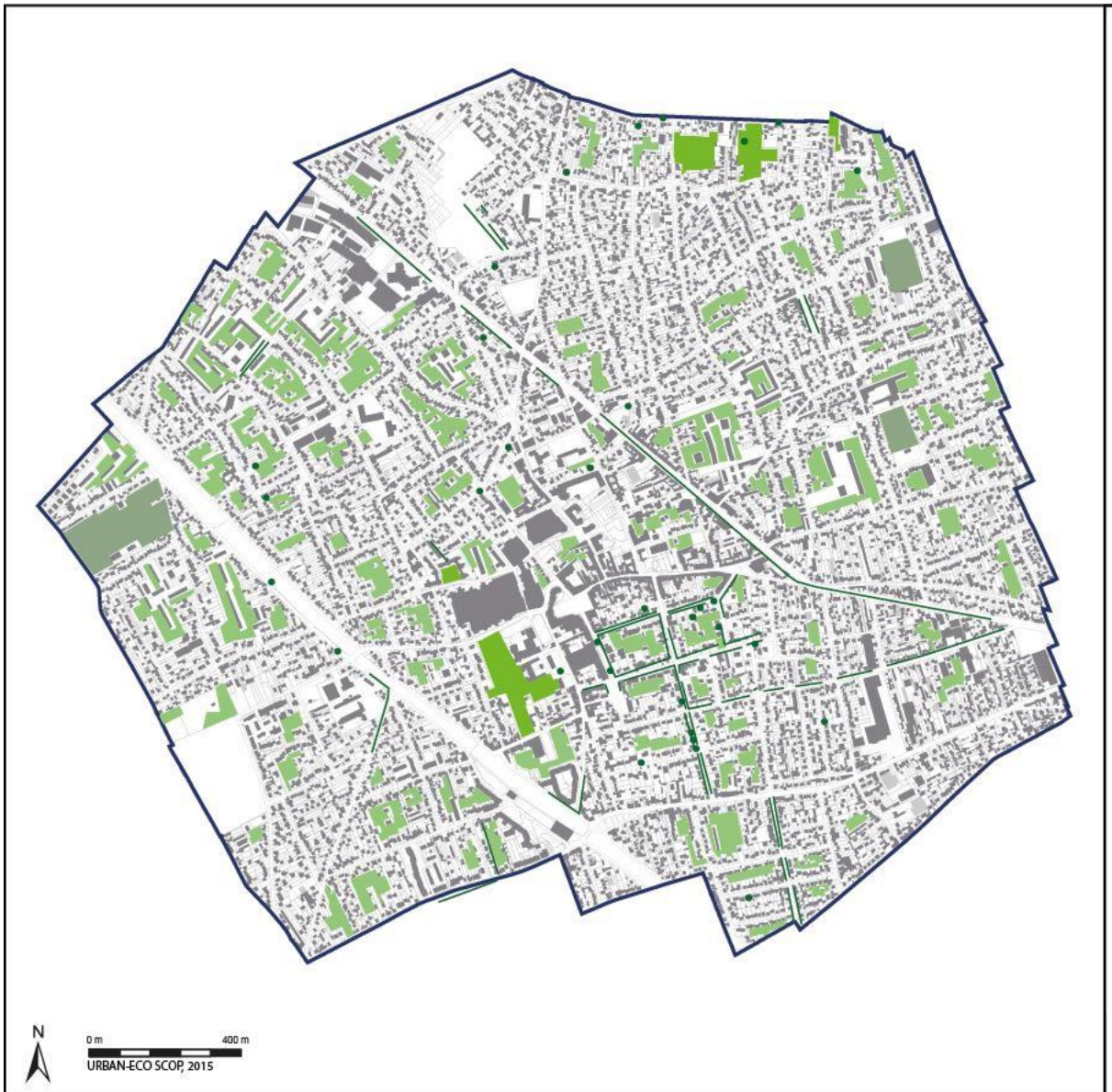
- L'enjeu est d'intégrer autant que possible la prise en compte des cycles dans le réseau de voies pour faciliter les parcours actifs vers les Transports en commun et vers les équipements, et dans une juste mesure dans les projets de construction, pour disposer de locaux qualitatifs et pratiques.

- **Mettre en valeur le paysage végétal de la ville**

Constat :

- La ville comporte plusieurs parc urbains (Parc Charles de Gaulle, Parc Jemmapes, ..) des jardins publics (Square Saint Nicolas) ainsi que des espaces verts plus intimistes (jardin du conservatoire, ...) ou participant à la mise en valeur des espaces publics (chemin des écoliers).
- Au-delà des espaces verts publics, il importe de souligner que la structure pavillonnaire développée sur le territoire ménage des cœurs d'îlots importants, entre les bâtis privés et pourtant participant à la qualité du cadre de vie de Houilles.
- L'eau superficielle est absente à Houilles, pour autant localisée dans la boucle de la Seine, l'enjeu d'infiltration des eaux pluviales pour participer à la recharge de la nappe alluviale est important.

- L'enjeu est de poursuivre la réalisation de parc et jardins publics par la requalification végétale de certains espaces : Jardin aux Moineaux, Bois Zamenhof, ...)
- Il convient également de maintenir et de conforter les cœurs d'îlot les plus importants dans la valorisation du paysage urbain des ovoïlois, pour les faire participer à la trame verte locale, avec une réglementation raisonnée pour accepter l'extension mesurée des bâtis existants, sans impacter les fonds de parcelle continus.
- L'enjeu de gestion des eaux pluviales sera traduit à l'échelle de la parcelle par des recommandations compatibles avec le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE), qui demande une restitution maximum des eaux vers les nappes en limitant les pollutions afin d'une part de conserver la qualité des eaux superficielles et profondes et d'autre part, les quantités d'eau.



Espaces verts et cœurs d'îlots à Houilles, URBAN-ECO^{SCOP} 2015

Légende :		Espaces verts	
	Territoire communal		Coeur d'îlot
	Limites parcellaires		Parc
			Terrain de sport
			Alignements d'arbres
			Arbres remarquables

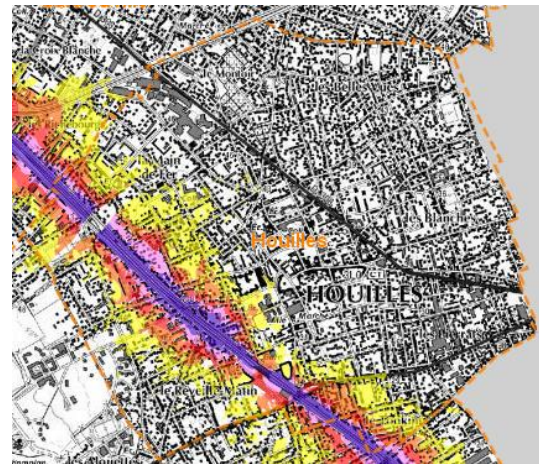
- **Contenir les nuisances (notamment sonores) et les risques industriels**

Constat :

- La voie ferrée et la RD 308 induisent des nuisances sonores réelles, au vu de leur trafic, pour le bâti proche.
- L'enjeu est de prescrire des règles spécifiques pour le bâti dans les secteurs impactés, ainsi que d'aider à faire muter le tissu pour mieux protéger les habitations en arrière de la première frange construite. Au-delà des obligations réglementaires de gestion du bruit dans le bâti (code de la construction), il est recommandé de réfléchir sur l'organisation des pièces et sur la fonctionnalité à envisager dans les îlots.
- Le seul enjeu industriel important est la canalisation de transports de matières fluides sous pression (TMD gaz) qui longe la voie ferrée et descend dans le quartier du Réveil-Matin.



TMD

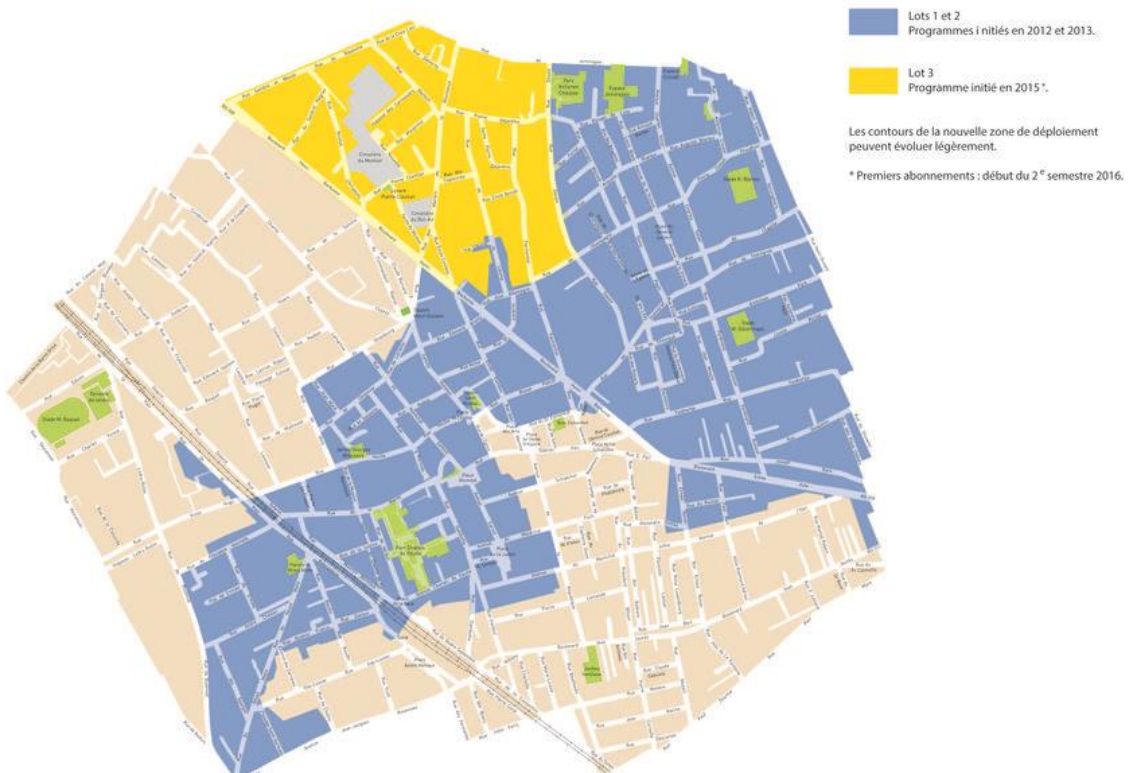


Nuisances sonores ferroviaires en journée

- Organiser une ville numérique, sans fracture et en cohérence avec les besoins de chaque quartier.

Constat :

- La ville est couverte en ADSL2, et la fibre optique y est en cours de déploiement, avec plus de la moitié du territoire couvert (cf. carte ci-dessous). A la fin de l'année 2017, l'ensemble du territoire communal devrait être couvert.
- Le droit d'accès au très haut débit avec l'obligation de raccordement par le propriétaire pour les immeubles neufs de plus de 3 logements a été imposé par la loi de Modernisation de l'Économie entrée en vigueur le 6 août 2008. Ce raccordement entre en cohérence avec une ville multifonctionnelle, limitant les déplacements.
- A court terme, l'usage grandissant des nouvelles technologies et la réactivité qu'elles apportent en feront un enjeu majeur de développement économique et d'implantation d'entreprises, notamment de PME tertiaires, au sein du tissu urbain de la ville, permettant également d'envisager une désaturation sensible des réseaux viaires et ferrés.



- L'enjeu est le raccordement de tous les quartiers. Chaque opportunité permettant de satisfaire des besoins présents et futurs en matière de développement des communications électroniques sera saisie. Dès aujourd'hui et surtout après 2020, et dès l'équipement numérique Très Haut Débit de la commune, chaque nouvelle opération doit prévoir ce raccordement.
- Le potentiel de communication devra passer par le développement des réseaux de communication électronique à très haut débit (limite minimale de 50 Mbt/s).
- La ville numérique favorise les communications pour l'activité économique, mais intègre aussi les technologies numériques dans la vie sociale et culturelle, au travers des services publics en ligne et le développement de lieux de « e-travail » ou de « e-santé ».

LES OBJECTIFS DE MODERATION DE LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN

Le territoire communal étant complètement urbanisé, aucune extension urbaine n'est possible. La modération de la consommation de l'espace passe par une meilleure utilisation de l'espace, dans l'enveloppe urbaine existante, en adéquation avec les objectifs de lutte contre l'étalement urbain. La réponse aux objectifs démographiques nécessitera de consacrer 15 à 20 hectares en renouvellement urbain à la création de nouveaux logements.

En effet, la commune ne disposant plus de vastes emprises foncières disponibles et rapidement mobilisables, les objectifs de développement du territoire communal fixés par le présent PADD, en cohérence avec le SDRIF et le PLH, seront atteints en construisant des opérations sur des parcelles en renouvellement urbain, dans le tissu urbain existant. Il s'agira principalement d'agir dans une logique :

- d'optimisation des espaces urbains vacants sans fonction et non naturels ;
- d'envisager la possibilité de faire muter de petits secteurs d'activité ou de logement qui sont actuellement des espaces peu optimisés au vu de leur potentiel ;
- d'amorcer une mutation des secteurs d'entrée de ville ainsi que des abords de la voie ferrée.

De plus, pour agir dans le sens de la modération de la consommation d'espace, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement prévoient des dispositions pour agir sur les formes urbaines pour optimiser le foncier notamment en matière d'habitat en favorisant des formes urbaines plus compactes (par exemple : limiter l'usage du coefficient d'emprise au sol, adapter les règles d'implantation des constructions,...). Ainsi, dans le même temps, l'optimisation du foncier permet un développement et une valorisation de la trame verte, par le maintien et la confortation des cœurs d'îlots.