

Chaque entreprise du document : A6 1A 2B 54 88 63 A0 34 DC A 89 48 A0 DC A 88
Publié le : 16/02/2024
Document certifié conforme à l'original
https://mairie.gisors.fr/telechargement/486271817

Création de la ZAC MULTISITES du quartier de la Gare

RAPPORT DE PRESENTATION

Mars 2024



Sommaire

- Objet et justification du projet**..... 3
- 1. Territoire et contexte 4
- 2. Site et périmètre de l'opération d'aménagement, le périmètre retenu pour la ZAC MULTISITES 9
- 3. Orientation de la commune et parti pris d'aménagement..... 10
- 4. Zooms sur les sous-secteurs, leurs objectifs et les caractéristiques générales du projet 14
- 5. Caractéristiques du projet et principes d'aménagement 16
- Etat initial du site et de son environnement** 24
- 1. Contexte physique..... 25
- 2. Contexte naturel 25
- 3. Contexte humain 26
- 4. Risques naturels et technologiques 26
- Programme prévisionnel**..... 27
- 1. Programme global prévisionnel des constructions 28
- 2. Echancier prévisionnel 28
- Raisons pour lesquelles le projet a été retenu** 29
- 1. Critères au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune..... 30
- 2. Différents scénarios étudiés et la prise en compte de la concertation 31
- 3. Critères environnementaux 35

*Annexé à l'avis municipal
d'annulation H4EST
Planis adjoint à l'impression*

9 - AVR. 2024



Chaque entreprise du document : A6 1A 2B 54 88 63 A0 34 DC A 89 48 A0 DC A 88
Publié le : 16/02/2024
Document certifié conforme à l'original
https://mairie.gisors.fr/telechargement/486271817

- Il existe un potentiel de densification, de renouvellement urbain et d'opérations engagées au sein de l'enveloppe urbaine. Ce potentiel doit être pris en compte pour définir les surfaces à ouvrir à l'urbanisation. Néanmoins, le processus de densification doit être maîtrisé et encadré afin de maintenir les qualités résidentielles des différents quartiers et préserver la cohérence urbaine et la trame paysagère du tissu urbain.
- Gisors est un territoire d'accueil pour de nouveaux habitants avec une population en croissance continue depuis les années 1960. La commune connaît un phénomène de vieillissement important de la population et doit développer une offre d'emplois diversifiés pour renforcer la mixité au sein de sa population ;
- Le desserrement des ménages continue avec une taille moyenne de 2,18 personnes/ménages et les familles avec enfants sont sous-représentées sur le territoire communal. Le parc de logements est dominé par l'offre locative (notamment à vocation sociale) et concentre une grande majorité des logements collectifs du territoire communautaire. Malgré la croissance de la population, il est constaté une augmentation de la vacance dans les logements anciens ;
- Le rythme de la construction est en ralentissement et le marché de l'immobilier du neuf tend à s'orienter exclusivement vers l'habitat individuel. Les prix de l'immobilier sont plutôt élevés en comparaison des tendances départementales mais sont attractifs en comparaison des prix pratiqués en région parisienne ;
- Gisors accueille l'une des principales zones économiques du territoire communautaire avec la ZAE du Mont-de-Magny. La commercialisation de la ZAC MULTISITES du Mont de Magny touche à sa fin : la question du développement économique futur doit être envisagée dans le PLU ;
- Le centre commerçant est structuré autour des rues de Vienne, Cappeville et de Paris et comporte 244 cellules. L'organisation commerciale se compose également plusieurs zones périphériques qui ont pris le dessus par rapport au centre-ville. Des actions ont été engagées par la collectivité pour redynamiser l'offre commerciale du centre-ville ;

- Les Surfaces Agricoles Utiles occupent 507 hectares ; la majorité est utilisée comme labours. Plusieurs exploitations sont encore en activité mais le corps de ferme de Boisgeloup a un avenir incertain ;
- A l'échelle du département, Gisors constitue un pôle d'équipements supérieur. Les équipements et services offerts à la population rayonnent bien au-delà des limites communales, au sein d'un bassin de vie qui empiète sur l'Oise ;
- Le renforcement de l'offre culturelle passera prochainement par la création d'un pôle culturel porté par l'intercommunalité comportant une nouvelle médiathèque et un cinéma de trois salles ;
- L'offre touristique existe sur le territoire mais les capacités d'accueil restent relativement limitées ;
- En matière de déplacements domicile-travail, la commune capte de nombreux actifs des territoires voisins alors que de nombreux habitants de Gisors se déplacent vers la région parisienne pour le travail ;
- Le contournement de Gisors est enfin opérationnel dans sa globalité, ce qui permet d'envisager de repenser le fonctionnement de la circulation et des espaces publics du centre-ville ;
- La gare dispose d'une gare desservie par le Transilien, ce qui constitue une alternative à la voiture individuelle par les actifs se rendant en région parisienne pour le travail. L'offre en transports collectifs est également composée de lignes de bus interurbaine et une ligne de bus urbaine. Cependant, la voiture reste le principal mode de déplacements par les actifs ;
- Gisors a la chance d'être traversée par l'Avenue London-Paris et d'être reliée à la voie verte de la vallée de l'Epte. Il existe également plusieurs circuits de découverte du territoire ;
- Le territoire est concerné par la présence de plusieurs routes classées à grande circulation et des infrastructures générant des nuisances sonores. Ces nuisances pourront être renforcées avec la mise en service de la ligne de fret Le Havre-Paris via Serqueux et Gisors ;



- Le patrimoine naturel protégé ou reconnu se compose de deux ZNIEFF de type 2 ;
- Le territoire communal est concerné par la présence de zones humides, en lien avec le riche réseau hydrographique de la ville ;
- La trame verte et bleue se structure principalement autour du réseau hydrographique et des espaces boisés en périphérie du territoire communal (Bois de Gisors, chapelet de boisements au Sud de Boisgeloup) ;
- Le risque inondation (par débordement des cours d'eau, ruissellement, remontée de nappes) est présent sur le territoire ; à ce titre, le territoire communal est concerné par le PPRi de l'Epte Aval ;
- La commune présente plusieurs risques en matière de mouvement des sols : indices de cavités souterraines, retrait et gonflement d'argiles, les risques technologiques sont également présents avec la présence de deux entreprises à risques, le passage de canalisation de gaz ou le transport routier de matières dangereuses ;
- Les données en matière de pollution des sols recensent un 1 site BASOL et 37 sites BASIAS ;
- Le territoire communal comporte de nombreux sites archéologiques et 6 Monuments Historiques.

Conformément aux études qui ont conduit à la révision du PLU en 2021 de commune a opté pour l'hypothèse d'une croissance d'environ 0,5%/an. Ce scénario correspond à la poursuite des tendances démographiques actuelles est adapté avec :

- Les besoins en logements exprimés sur la commune.
- Le statut de ville-centre de Gisors, qui a un rôle structurant à l'échelle de son EPCI et dont le dynamisme économique, l'important tissu commercial et l'offre renforcée d'équipements bénéficient aux communes environnantes ; la poursuite du développement démographique de la ville permettra de conforter l'emploi local ainsi que l'offre des services et des commerces dans une logique de proximité entre l'habitat, les emplois et les services.
- Les capacités des équipements communaux actuels.

Ainsi, le scénario du PLU retenu permettrait à Gisors d'atteindre environ 12800 habitants d'ici 2030, correspondant à la production moyenne de 39 logements/an sur la période 2015-2030. Le projet tient compte des logements réalisés ou en cours de réalisation avant la mise en place du PLU révisé et notamment 95 logements construits entre 2015 et 2017.

Ainsi, le PADD débattu fin 2018 cible la construction d'environ 480 logements supplémentaires d'ici 2030 (11 ans). L'objectif du PLU est également de limiter l'étalement urbain sur les espaces agricoles et naturels, par une densification maîtrisée du tissu urbain existant et par une optimisation réaliste du foncier consommé en extension. Pour cela, la démarche en matière d'habitat s'est basée sur les points suivants :

- Réalisation d'un diagnostic foncier du tissu urbain existant permettant d'évaluer le nombre de logements réalisables au sein de l'enveloppe urbaine existante et recensement des opérations en cours.
- Détermination d'objectifs de densité à atteindre pour les principales futures opérations à vocation d'habitat : ces objectifs ont été fixés au regard des tendances récentes sur le territoire et en prenant en compte le marché immobilier local. Ils s'appuient également sur les enjeux en matière d'habitat et de socio-démographie issus du diagnostic du PLU.

La question de la densité est un aspect central dans les documents d'urbanisme actuels dans la perspective d'une gestion économe du foncier et de modérer l'étalement urbain. L'approche effectuée dans le cadre de la révision du PLU se veut à la fois ambitieuse sur ce point mais également réaliste. L'objectif est, en effet, de tenir compte de la réalité du marché immobilier local et des enjeux en matière d'habitat et de socio-démographie identifiés.

Tout d'abord, il convient de rappeler que depuis 2014, date d'approbation du PLU, les principales opérations d'habitat ont pris la forme de lotissements résidentiels d'une densité brute moyenne de 14 logements/ha.

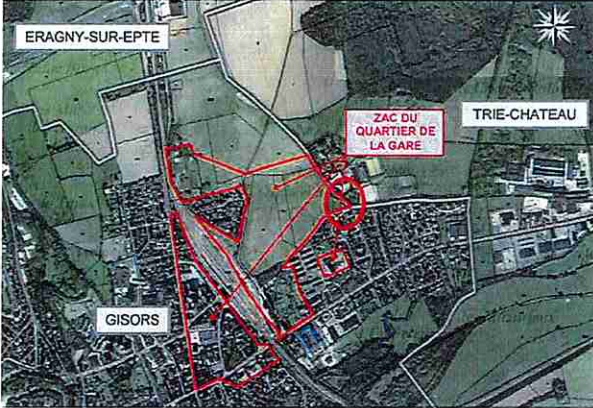
Depuis cette date, les données Sitadel indiquent un fort ralentissement de la production de logements collectifs sur la commune. En effet, l'attractivité de Gisors s'explique en grande partie par sa proximité avec la région parisienne et l'installation d'actifs franciliens recherchant un habitat individuel et à des prix modérés. Ainsi, l'habitat collectif dans le marché du neuf connaît actuellement d'importantes difficultés de commercialisation, comme l'atteste certaines opérations immobilières (rue de Dieppe par exemple).



2. Site et périmètre de l'opération d'aménagement, le périmètre multisites retenu pour la ZAC MULTISITES

Le périmètre de la ZAC MULTISITES porté à l'étude lors des études préalables et de l'étude d'impact à donc été considéré le périmètre multisites ci-dessous.

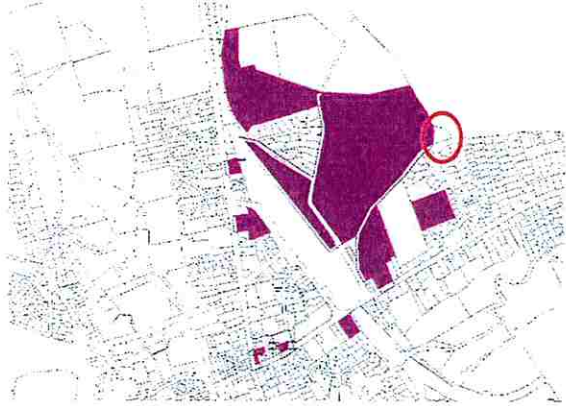
Après concertation, il est ressorti que la parcelle AH 0065 est occupée par les écuries. Il a donc été proposé de ressortir cette parcelle du périmètre de la ZAC MULTISITES pour permettre la poursuite l'activité en place.



Ci avant : Localisation de la ZAC MULTISITES du Quartier de la Gare à Gisors et de son périmètre d'étude initial

Le périmètre retenu et objet de la ZAC MULTISITES est, après concertation :

Ci-après : Périmètre étudié lors des études préalable comprenant la parcelle AH 0065 qui sera retirée du périmètre à la suite de la concertation.



2 conventions distinctes couvrent une large part du périmètre de la ZAC ci après les extraits permettant de localiser les parcelles concernées :

Chaque préférence de document : AH 1A 2B 5A 6B 6C 6D 6E 6F 6G 6H 6I 6J 6K 6L 6M 6N 6O 6P 6Q 6R 6S 6T 6U 6V 6W 6X 6Y 6Z
 Page 5/4

Liberté • Égalité • Fraternité
 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 7300-SID
 (mars 2016)

Chaque préférence de document : AH 1A 2B 5A 6B 6C 6D 6E 6F 6G 6H 6I 6J 6K 6L 6M 6N 6O 6P 6Q 6R 6S 6T 6U 6V 6W 6X 6Y 6Z
 Page 10/4

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES
 Direction Départementale des Finances Publiques de Normandie
 Pôle Etal
 Pôle d'évaluation Domaniale
 Adresse : 21 Quai Jean Moulin
 76 037 ROUEN CEDEX
 POUR NOUS JOINDRE :

La Directrice Régionale des Finances Publiques
 M. le Maire
 Hôtel de Ville
 27 140 GISORS

Le 26/07/2018

Avis pour acquisition en vue de constitution d'une réserve foncière dans le cadre de l'aménagement du quartier de la gare.

4 - DESCRIPTION DU BIEN



Références cadastrales et description du bien
 Les parcelles sont en nature de friches et anciens petits jardins familiaux aujourd'hui inoccupés (AH 19 et AH 29) et de chalet d'été (AH 28).
 Parcelles AH 19 d'une contenance de 300 m², AH 28 d'une contenance de 28 m², et AH 29 d'une contenance de 17 265 m² pour une surface totale de 17 593 m².

L'OAP du nouveau quartier de la Gare traduit les objectifs de la municipalité sur le secteur de développement urbain en extension délimité entre le faisceau ferré et la route de la Folie. L'OAP vise à recentrer la gare dans la ville et doit assurer une mixité d'usages. Enfin, il fixe la limite d'urbanisation de la commune pour le futur. Sa bonne intégration environnementale et paysagère est nécessaire pour le développement communal et la préservation du cadre de vie. L'urbanisation de ce secteur devra donc faire l'objet d'une opération d'ensemble dont la mise en œuvre sera phasée. Le phasage pourra intégrer des usages transitoires de certains espaces.

Les fonctions de la gare seront développées avec la création d'un parking pour les usagers du train et le renforcement de l'accessibilité de la gare avec la création de dépose-minute, parking vélos, etc. par exemple. La localisation (ainsi que l'offre) du parking pourra évoluer dans le temps via des "usages transitoires", afin de prendre en compte le phasage de l'opération. L'accès à la gare sera également valorisée par la création d'un espace public de qualité dont l'aménagement sera pensé pour assurer une liaison confortable avec la "coulée verte".

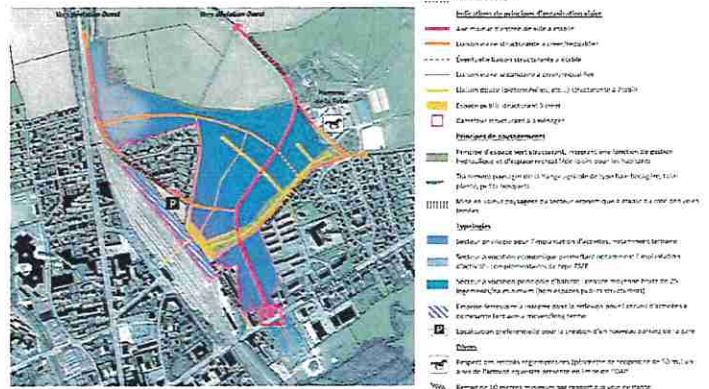
L'opération intégrera un traitement paysager de la frange agricole de type haie bocagère, talus planté, petits bosquets afin d'assurer une transition harmonieuse du futur quartier avec le paysage et la vocation agricole de la commune. Une mise en valeur paysagère du secteur nord-Ouest sera également particulièrement recherchée, tant pour la transition avec les espaces agricoles, que pour marquer l'entrée de ville et la cohérence avec le quartier pavillonnaire mitoyen.

Sur les sites en renouvellement urbain, les pollutions identifiées feront l'objet de mesures de gestion adaptées au futur usage envisagé et respectant la réglementation en vigueur.

Par ailleurs, une activité équestre, avec un périmètre réglementaire de réciprocity de 50m, est située à l'Est de l'OAP sur la commune de Trié-Château. Le recul des nouvelles constructions vis-à-vis de cet établissement sera pris en compte dans l'élaboration du projet d'urbanisation. De même, il est exigé un retrait de 10 mètres minimum des constructions par rapport à la voie existante au niveau du hameau de la Folie.

Extrait du livret d'OAP du PLU de Gisors – OAP « Nouveau quartier de la gare »

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION LE NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE



Le projet doit permettre une articulation harmonieuse avec les quartiers environnants et particulièrement avec la lotissement de la rue Jean Even, par la création de typologies de bâti adaptées (architecture, hauteur, densité) et la création de liaisons viales, piétonnes et vélos continues. Au sein du quartier, des mails piétons, sentes et coulées vertes compléteront la trame de circulations douces. Une voirie structurante permettra la liaison entre la rocade Ouest et la RD181.

Le quartier recentre la gare dans l'emprise urbaine de Gisors. Une liaison directe entre le futur aménagement et la gare sera assurée par la création d'une passerelle dédiée aux modes doux (piétons et cycles). De même, un nouveau parking relais permettra d'étayer l'offre en stationnement dans le contexte du Pôle multimodal autour de la gare et d'optimiser les flux au sein du centre-ville existant.

Ce secteur a vocation à accueillir une programmation ambitieuse mixte incluant :

- Des activités économiques à dominante tertiaire qui s'implanteront principalement à proximité des voies ferrées afin de profiter de l'effet vitrine depuis la gare ;
- Des activités de type PME qui pourront prendre place notamment sur le secteur Nord-Ouest de l'OAP au niveau de la friche CIPEL ;
- Une offre de logements dans le respect d'une densité brute de 25 logements / ha minimum (espaces publics structurants comme le parc, la place ou le parking) ;
- Des équipements publics.

L'offre de logements sera principalement de type maisons de ville avec une déclinaison de produits entre habitat intermédiaire de type maisons groupées et habitat individuel. De l'habitat intermédiaire ou de type petit collectif pourront également prendre place sur le quartier. Les formes d'habitat les plus denses prendront préférentiellement place au centre de l'opération afin de structurer les abords de l'axe structurant d'entrée de ville alors qu'en prolongement du corps de ferme de la Folie et des secteurs d'habitat pavillonnaire environnant, il sera privilégié l'habitat plus individuel afin d'assurer une transition bâtie douce.

En matière d'accessibilité, le réseau viaire s'organisera autour d'un nouvel axe d'entrée de ville reliant la route de La Folie à la rue Albert Forcinial via les jardins Millerets et un réseau de voies structurantes et secondaires tel qu'indiqué sur le schéma de principe ci-contre. Par

ailleurs, le carrefour entre le nouvel axe d'entrée de ville et la rue Albert Forcinial devra faire l'objet d'un aménagement spécifique, adapté à l'importance des flux attendus.

Les futurs aménagements devront s'articuler avec la trame verte et bleue structurante. L'interface entre le tissu urbain et les espaces agricoles devra être réfléchi et paysagée. La gestion alternative des eaux pluviales (noues, jardins d'eau) devra tenir compte de la topographie du site. Des lieux de rencontre et d'échanges comme une place publique ou encore des jardins familiaux seront créés, participant au lien social.

Le projet intégrera un espace vert structurant pouvant accueillir de multiples fonctions (promenade, loisirs, détente, jeux pour enfants, pratique sportive, etc...). Elle permettra également de gérer le risque de ruissellement identifié dans le PPRI de l'Épte Aval. Cet espace aura donc un rôle important en matière de gestion des eaux pluviales et accueillera des ouvrages de type bassin tampon, noues paysagères, fossés, etc... qui participeront à la qualité paysagère des espaces qui le borderont.

Le maillage de cheminements doux sera conçu afin :

- D'assurer des liaisons directes vers la gare, le centre-ville, le tissu urbain voisin existant, les équipements existants et à venir et les espaces commerçants de Gisors ;
- De favoriser un usage diversifié du parc ("coulée verte") longeant le chemin de la Folie, support de mixité, de rencontres et de liens entre les usagers d'hier et demain.

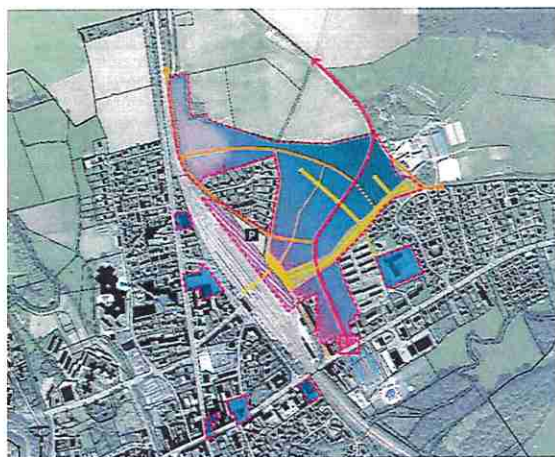
Enfin, il conviendra de préserver des perspectives visuelles depuis le futur quartier vers le centre-ville situé en fond de vallée, et notamment avec ses éléments patrimoniaux les plus emblématiques (château, église). La composition du quartier intégrera cette contrainte.

Les fonctions de la gare seront développées avec la création d'un parking pour les usagers du train et le renforcement de l'accessibilité de la gare avec la création de dépose-minute, parking vélos, etc. par exemple. La localisation (ainsi que l'offre) du parking pourra évoluer dans le temps via des "usages transitoires", afin de prendre en compte le phasage de l'opération. L'accès à la gare sera également valorisée par la création d'un espace public de qualité dont l'aménagement sera pensé pour assurer une liaison confortable avec la "coulée verte".



la création de typologies de bâti adaptées (architecture, hauteur, densité) et la création de liaisons viaires, piétonnes et vélos permettant la continuité avec les quartiers existants. Au sein du quartier, des maills piétons, sentes et coulées vertes compléteront la trame de circulations douces. Une voirie structurante permettra la liaison entre la rocade Ouest et la RD181.

Le développement de ce nouveau quartier a pour ambition de recentrer la gare dans l'empreinte urbaine de Gisors et renforcer son usage. Afin de réduire l'effet de rupture urbaine liée à l'infrastructure ferrée, une liaison directe entre le futur quartier et la gare sera assurée par la création d'une passerelle dédiée aux modes doux (piétons et cycles). De même, un nouveau parking relais permettra d'étayer l'offre en stationnement pour renforcer le Pôle multimodal autour de la gare.



- Axe majeur d'entrée de ville à établir
- Carrefour structurant à aménager
- Liaison viaire structurante à créer/requalifier
- - - - Eventuelle liaison structurante à établir
- Liaison viaire secondaire à créer/requalifier
- - - - Liaison douce (piétons/vélos, etc...) structurante à établir
- Espace public structurant à créer
- Coulée verte à créer intégrant une fonction de gestion hydraulique et d'espace récréatif/de loisirs pour les habitants
- Traitement paysager de la frange agricole de type halle bocagère, talus planté, petits bosquets...
- Mise en valeur paysagère du secteur économique à l'arrière du bâti des voies ferrées
- Secteur privilégié pour l'implantation d'activités à dominante tertiaire
- Secteur à vocation économique permettant notamment l'implantation d'activités complémentaires de type PME
- Secteur à vocation principale d'habitat : densité moyenne brute de 25 logements/ha minimum (hors espaces publics structurants)
- Emprise ferroviaire à intégrer dans la réflexion pour l'accueil d'activités à dominante tertiaire à moyen/long terme
- Localisation préférentielle pour la création d'un nouveau parking de la gare
- Renouvellement urbain à vocation d'habitat ou d'activités à dominante tertiaire
- Construction d'une nouvelle école



5. Caractéristiques du projet et principes d'aménagement

Flexibilité et souplesse dans la programmation pour s'adapter aux aléas du projet

Ce projet qui s'appuie sur le renforcement de la ligne Serqueux-Gisors et la ligne J du transilien vise, non pas à concurrencer l'offre économique et résidentielle sur la commune mais bien à compléter cette offre en la diversifiant. Il s'agit ainsi de répondre aux besoins contemporains en termes de services, logements et entreprises, d'un quartier de gare. Le projet d'aménagement s'attache à accompagner la mutation du quartier de gare existant et à créer un quartier mixte et vivant grâce à :

Une programmation variée : économie à dominante tertiaire, habitat. Une offre complémentaire liée à des commerces de proximité permettant de faire vivre un quartier de gare pourra être prévue. Une réserve pourra être créée pour une offre de loisirs et d'équipements, permettant de faire vivre le quartier à différents moments de la journée, de la semaine et de faire du quartier, un lieu de destination, lui donnant une véritable lisibilité à une échelle élargie.

- Un effet de vitrine (depuis la gare ou l'entrée de ville) à créer comme préalable à l'implantation d'entreprises ;
- Une réelle mixité fonctionnelle qui évite la juxtaposition d'un parc d'activités et d'un quartier d'habitat ;
- Désenclavement, accessibilité et visibilité comme préalable au développement tertiaire et résidentiel.

Pour un projet d'ensemble cohérent à l'échelle du secteur gare, de part et d'autre de la voie ferrée, il est nécessaire que le nouveau quartier en extension soit traversé et intégré à la ville. Ainsi, le projet doit nécessairement :

- Prendre appui sur la passerelle traversant les voies ferrées pour développer le quartier : le bâtiment gare, sa passerelle et ses parvis de part et d'autre des voies comme pivot du « futur quartier de la gare » ;
- Créer un axe d'entrée de ville en écho de la rue de Dieppe (liaison rocade Ouest/RD181) pour un adressage valorisant pour les entreprises ;

- Mettre en place un maillage viaire et doux qui favorise la fluidité dans le quartier et inter-quartier ;
- Travailler sur des formes bâties répondant à la demande (produits individuels en logements comme en immobilier d'entreprises) tout en développant des modes d'habitats plus urbains que les lotissements classiques, par des formes plus compactes et des espaces publics attractifs, appropriables et supports de convivialité.

Un cadre de vie de qualité alliant urbanité et cadre paysager comme gage de réussite du quartier

Pour créer un quartier de grande qualité environnementale et paysagère, le projet met en place :

- Une gestion des eaux pluviales qui valorise le cadre de vie et traite les axes de ruissellement existants.
- Des espaces de vie mais en nombre modéré et adapté aux besoins du quartier, permettant notamment de donner de « l'épaisseur » au quartier et de différencier les espaces. L'objectif est de donner une identité au nouveau quartier et d'éviter l'effet « Nappe pavillonnaire ».
- Des perspectives visuelles à mettre en valeur vers le centre-ville.
- Un traitement de la frange agricole par un espace tampon marquant la limite d'urbanisation, favorisant la cohabitation des usages, et permettant de gérer les eaux.

Le projet intégrera un espace vert structurant pouvant accueillir de multiples fonctions (promenade, loisirs, détente, jeux pour enfants, pratique sportive, etc...). Elle permettra également de gérer le risque de ruissellement identifié dans le PPRi de l'Epte Aval. Cet espace jouera donc un rôle important en matière de gestion des eaux pluviales et accueillera des ouvrages de type bassin tampon, noues paysagères, fossés, etc... qui participeront à la qualité paysagère des espaces qui le borderont.



Le maillage de cheminements doux sera conçu afin :

- D'assurer des liaisons directes vers la gare, le centre-ville, le tissu urbain voisin existant, les équipements existants et à venir et les espaces commerçants de Gisors.
- De favoriser un usage diversifié du parc ("coulée verte") longeant le chemin de la Folie, support de mixité, de rencontres et de liens entre les usagers d'hier et demain.

Les fonctions de la gare seront développées avec la création d'un parking pour les usagers du train et le renforcement de l'accessibilité de la gare avec la création de dépose-minute, parking vélos, etc. par exemple. La localisation (ainsi que l'offre) du parking pourra évoluer dans le temps via des "usages transitoires", afin de prendre en compte le phasage de l'opération. L'accès à la gare sera également valorisé par la création d'un espace public de qualité dont l'aménagement sera pensé pour assurer une liaison confortable avec la "coulée verte".

L'opération intégrera un traitement paysager de la frange agricole de type haie bocagère, talus planté, petits bosquets afin d'assurer une transition harmonieuse du futur quartier avec le paysage et la vocation agricole de la commune. Une mise en valeur paysagère du secteur nord-Ouest sera également particulièrement recherchée, tant pour la transition avec les espaces agricoles, que pour marquer l'entrée de ville et la cohérence avec le quartier pavillonnaire mitoyen.

Les points d'accroche à la ville

La passerelle qui débouche sur le nouveau parvis puis se ramifie vers le cœur du nouveau quartier via :

- La voie douce ;
- Le mail piéton et végétal reprenant le vocabulaire paysager des espaces naturels du centre-ville, notamment au bord de l'Épte ;
- La rue Pierre Semard.

Le nouveau carrefour entre la rue structurante du projet et la rue Albert Forcinal (RD181) qui marque l'entrée du quartier et en annonce la mixité urbaine et la richesse paysagère et programmatique :

- Par le gabarit et la morphologie de la rue,
- Par la perspective sur le mail paysager,
- Par la mixité programmatique le long de l'axe,
- La perspective sur la gare au carrefour de l'axe structurant et du mail.

La continuité entre le projet et la ville

Le projet vise également à désenclaver les secteurs d'habitat situés à l'Est des voies ferrées en créant des connexions piétonnes et des espaces publics qui viendront faire la « couture » entre le projet et la ville existante.

La création d'un parc de stationnement public à l'Est des voies ferrées devrait permettre de réduire l'offre sur les stationnements existants autour du bâtiment gare. Les abords du bâtiment pourront alors être requalifiés pour accompagner la montée en puissance de la Gare de Gisors.

Ainsi, ce nouveau parking Est pourrait devenir :

- Un parking mutualisé Gare/activités économiques,
- Un parking important de la Gare, faisant du projet « le quartier de la Gare » à part entière, au même titre que le quartier existant.

L'équipement Gare sera alors un « objet complexe », composé d'un bâtiment, d'une passerelle et de deux parvis, situés de part et d'autre des voies ferrées, ce sera un équipement à double entrée.

Les espaces publics

La voirie principale est composée d'une chaussée large, d'une piste cyclable, de trottoirs de chaque côté.

Toutes les voiries sont bordées, sur leur côté le plus bas, d'une noue paysagée permettant la gestion des eaux pluviales.

Le stationnement se fait longitudinalement le long de la voirie principale et le long des axes secondaires. Des axes de desserte interne à sens unique ou de type voirie partagée viendront ensuite mailler le projet.



Le stationnement des activités et des logements se fait en partie sur chaque parcelle et en partie de manière mutualisée. Le mail piéton et paysager aux multiples fonctions qui s'imisce au sein des différents espaces du quartier permet de donner à lire l'épaisseur du quartier, incite à la curiosité et à la déambulation, menant d'un quartier à l'autre, nouveau ou ancien, sans ruptures des flux mais traversant des ambiances différentes.

Les typologies prévues au sein du projet sont de type « individuel » (des lots économiques ou résidentiels) et permettront ainsi :

- Une gestion des eaux à la parcelle,
- Une diversité des ambiances urbaines selon :
 - L'implantation des constructions ;
 - La nature des aménagements des espaces privés en bordures de voie ;
 - Les types de clôtures qui seront créés.
- Le maintien de cœurs d'îlots végétalisés qui contribuent à la qualité du cadre de vie.

Enfin, la frange du projet en lisière d'espace agricole sera constituée d'un espace vert largement planté dans le prolongement des fonds de jardins et aménagé de sorte à gérer les eaux du projet et venant des terrains autour.

Phasage de l'opération

Le foncier à mobiliser pour la mise en œuvre du projet est de nature assez hétérogène avec notamment, du foncier appartenant à RFF. Ce foncier est intégré au périmètre de la ZAC MULTISITES afin de garantir la cohérence de la réflexion sur l'ensemble du secteur, néanmoins, le délai d'acquisition de ce foncier est très incertain. Aussi, l'ensemble du projet est pensé de sorte que les emprises SNCF ciblées puissent être acquises en dernière phase, sans mettre en péril la cohérence ni le fonctionnement du quartier.

Par ailleurs, le projet de développement économique de la commune est un projet à moyen terme qui sera mis en place jusqu'en 2035 au minimum, laissant du foncier disponible et mobilisable pour des usages temporaires. La localisation du parking sur les emprises SNCF serait donc sa localisation finale, un parking temporaire serait installé sur du foncier à vocation économique dans un premier temps.

Le programme affiché ici est susceptible d'évoluer dans ses proportions Habitat/Activités durant la vie du projet afin de s'adapter aux enjeux du marché et de l'évolution du contexte intercommunal.

La trame viaire

La trame viaire envisagée pour la ZAC MULTISITES du quartier de la Gare se veut être optimisée afin de limiter les coûts de travaux. Le réseau a ainsi été travaillé afin de limiter le linéaire de voirie tout en veillant au bon fonctionnement interne des circulations et des dessertes de chaque lot.

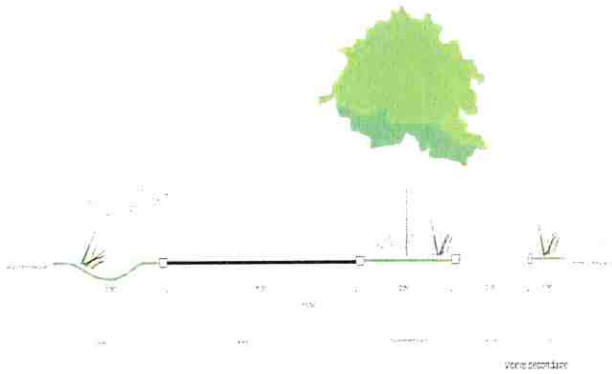
Profil voirie Primaire (structurante) :

La voirie structurante sur une emprise de 17.40 m comprendra :

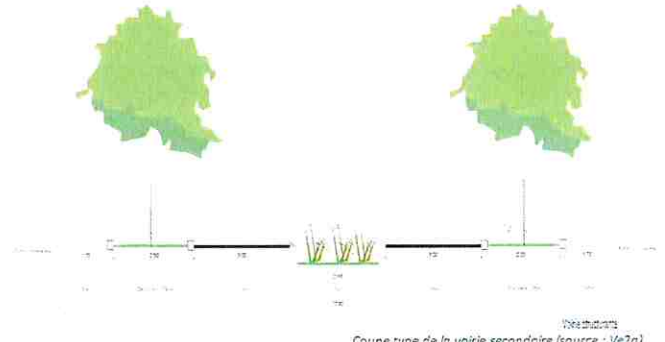
- 1 double trottoir de 1.70 m ;
- 1 double bande de stationnement de 2.50 m en alternance de zone de plantation (intégration stationnement) ;
- 1 double voirie de 3.00 m ;
- Une noue urbaine d'environ 3.00 m pour la gestion des eaux pluviales sur certains tronçons

→ Des alignements d'arbres y seront implantés. La rue sera agrémentée de mobilier urbain notamment de candélabres [Cf page 20]





Coupe type de la voie structurante (source : Ve2a)



Coupe type de la voie secondaire (source : Ve2a)

Profil voirie secondaire (distribution) :

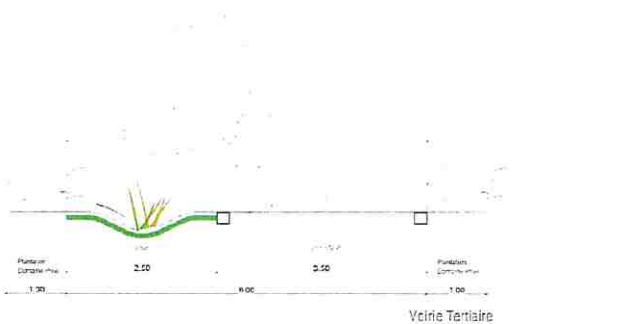
- La voirie secondaire sur une emprise de 13.50 m comprendra :
- 1 trottoir mixte de 2.00 m ;
- 1 bande de stationnement de 2.50 m en alternance de zone de plantation (intégration stationnement) ;
- 1 voirie double sens de 5.00 m ;
- Une noue paysagère d'environ 3.00 m pour la gestion des eaux pluviales.
- Des alignements d'arbres y seront implantés. La rue sera agrémentée de mobilier urbain notamment de candélabres

Profil voirie tertiaire (desserte) :

Sur ces voies, la vie locale est prépondérante et les modes doux bénéficient d'une priorité générale sur les usagers motorisés. Le terme « rencontre » signifie que l'espace est approprié aux usagers les plus vulnérables.

La voirie tertiaire sur une emprise de 6.00 m comprendra :

- 1 voirie mixte de 3.50 m ;
- Une noue urbaine pour la gestion des eaux pluviales.
- La rue sera agrémentée de mobilier urbain notamment de candélabres



Coupe type de la voie tertiaire (source : Ve2a)

Profil liaison douce (mobilité active) :

- Un espace traversé et traversant :

La trame de circulation piétonne constituera un élément fort et structurant du projet.

Les cheminements sont des moments privilégiés d'appréhension sensible et de lecture du paysage et, selon la nature de leur traitement, permettent de créer des ambiances variées et de développer des usages et des modes d'appropriation singuliers.

Ce travail s'appuiera sur la mise en valeur de cadrages, de points de vue, de microprogrammes permettant de rythmer et d'animer les circuits de promenade

Le projet favorisera et privilégiera les déplacements en mode doux avec un réseau très développé, au détriment des voitures, vers les quartiers avoisinants. Les différents cheminements offriront la possibilité de parcours rapides d'un lieu à un autre mais seront également propices à la flânerie par la variété des espaces traversés, les vues ouvertes, l'omniprésence végétale et les lieux thématiques à disposition des habitants.

Ces cheminements transversaux permettent de parcourir le quartier, sur le principe de la venelle, ces parcours seront très végétalisés en bordure des limites privées, elles feront l'objet d'un traitement harmonieux.

L'ensemble des cheminements piétons, comprenant également « la coulée verte » assurent non seulement le rôle de maillage doux interne au nouveau quartier mais également la connexion avec le tissu bâti déjà existant.

Profil type des venelles sur une emprise de 6.00 m comprendra :

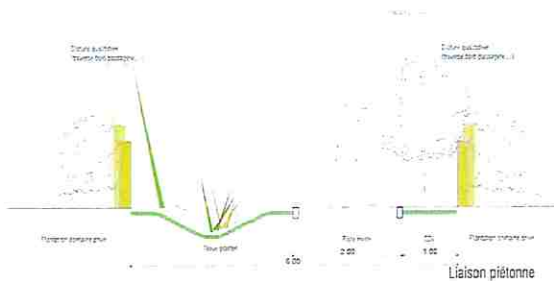
- 1 cheminement mixte de 2.00 m ;
- Une noue urbaine pour la gestion pluviale et assurer l'interface avec les emprises privées ;
- Une bande plantée de 1.00 m pour assurer l'interface avec les emprises privées ;
- Les cheminements seront agrémentés de mobilier urbain notamment de candélabres.



Principe de traversées piétonnes en plateau traversant :

Les plateaux traversants constituent à la fois un moyen d'agir sur le comportement des usagers pour assurer sécurité, commodité et confort des déplacements et une opportunité pour améliorer la qualité de la vie locale.





Coupe type de la voirie tertiaire (source : Ve2a)

Stationnement au sein de la ZAC MULTISITES

Le projet de voirie de la ZAC MULTISITES minimisera l'emprise des stationnements sur chaussée dans un esprit de partage des espaces publics. En revanche, des espaces mutualisés seront dédiés au stationnement.

Ainsi, le stationnement des activités et des logements se fait en partie sur chaque parcelle et en partie de manière mutualisée afin :

- D'optimiser le foncier
- De favoriser les échanges entre les habitants, la convivialité et à termes, inciter au covoiturage.
- De permettre aux poches de stationnements mutualisés d'incarner des placettes aux entités variées, permettant de différencier les espaces du projet et éviter l'effet « nappe pavillonnaire »
- De favoriser l'usage des transports collectifs et notamment de la Gare.

En compléments, tout ou partie des lots individuels seront accompagnés d'une entrée charretière de 6 m de largeur et 5 m de profondeur, permettant ainsi le stationnement de deux véhicules au droit de chaque lot. Ces entrées charretières seront non closes sur le domaine public (le portail sera imposé en fond d'entrée) permettant le stationnement des véhicules non seulement sans descendre du véhicule tout en préservant la perception qualitative des espaces publics.

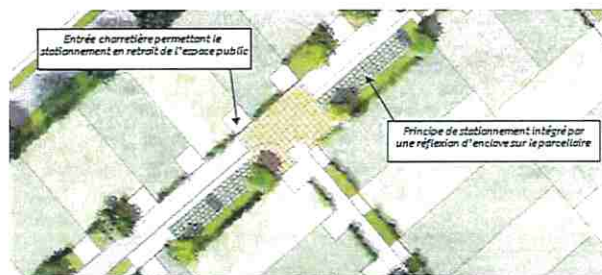


Schéma de principe concernant le stationnement (source : Ve2a)

Le parking de la gare

Le parking sera planté et paysagé à raison d'un arbre pour 4 places de stationnement. Ces espaces seront intégrés par la mise en place d'une haie basse autour des espaces de stationnement.

Si leur capacité est supérieure à 25 places, ils seront scindés en plusieurs unités séparées par une végétation arbustive.

Une recherche sera menée afin de réfléchir sur le type de matériaux constituant le parking relais, une volonté d'utiliser des matériaux perméables sera privilégiée.

Charte d'information au document - A4 1A 2B 3A 3B 3C 3D 3E 3F 3G 3H 3I 3J 3K 3L 3M 3N 3O 3P 3Q 3R 3S 3T 3U 3V 3W 3X 3Y 3Z 3AA 3AB 3AC 3AD 3AE 3AF 3AG 3AH 3AI 3AJ 3AK 3AL 3AM 3AN 3AO 3AP 3AQ 3AR 3AS 3AT 3AU 3AV 3AW 3AX 3AY 3AZ 3BA 3BB 3BC 3BD 3BE 3BF 3BG 3BH 3BI 3BJ 3BK 3BL 3BM 3BN 3BO 3BP 3BQ 3BR 3BS 3BT 3BU 3BV 3BW 3BX 3BY 3BZ 3CA 3CB 3CC 3CD 3CE 3CF 3CG 3CH 3CI 3CJ 3CK 3CL 3CM 3CN 3CO 3CP 3CQ 3CR 3CS 3CT 3CU 3CV 3CW 3CX 3CY 3CZ 3DA 3DB 3DC 3DD 3DE 3DF 3DG 3DH 3DI 3DJ 3DK 3DL 3DM 3DN 3DO 3DP 3DQ 3DR 3DS 3DT 3DU 3DV 3DW 3DX 3DY 3DZ 3EA 3EB 3EC 3ED 3EE 3EF 3EG 3EH 3EI 3EJ 3EK 3EL 3EM 3EN 3EO 3EP 3EQ 3ER 3ES 3ET 3EU 3EV 3EW 3EX 3EY 3EZ 3FA 3FB 3FC 3FD 3FE 3FF 3FG 3FH 3FI 3FJ 3FK 3FL 3FM 3FN 3FO 3FP 3FQ 3FR 3FS 3FT 3FU 3FV 3FW 3FX 3FY 3FZ 3GA 3GB 3GC 3GD 3GE 3GF 3GG 3GH 3GI 3GJ 3GK 3GL 3GM 3GN 3GO 3GP 3GQ 3GR 3GS 3GT 3GU 3GV 3GW 3GX 3GY 3GZ 3HA 3HB 3HC 3HD 3HE 3HF 3HG 3HH 3HI 3HJ 3HK 3HL 3HM 3HN 3HO 3HP 3HQ 3HR 3HS 3HT 3HU 3HV 3HW 3HX 3HY 3HZ 3IA 3IB 3IC 3ID 3IE 3IF 3IG 3IH 3IJ 3IK 3IL 3IM 3IN 3IO 3IP 3IQ 3IR 3IS 3IT 3IU 3IV 3IW 3IX 3IY 3IZ 3JA 3JB 3JC 3JD 3JE 3JF 3JG 3JH 3JI 3JJ 3JK 3JL 3JM 3JN 3JO 3JP 3JQ 3JR 3JS 3JT 3JU 3JV 3JW 3JX 3JY 3JZ 3KA 3KB 3KC 3KD 3KE 3KF 3KG 3KH 3KI 3KJ 3KK 3KL 3KM 3KN 3KO 3KP 3KQ 3KR 3KS 3KT 3KU 3KV 3KW 3KX 3KY 3KZ 3LA 3LB 3LC 3LD 3LE 3LF 3LG 3LH 3LI 3LJ 3LK 3LL 3LM 3LN 3LO 3LP 3LQ 3LR 3LS 3LT 3LU 3LV 3LW 3LX 3LY 3LZ 3MA 3MB 3MC 3MD 3ME 3MF 3MG 3MH 3MI 3MJ 3MK 3ML 3MN 3MO 3MP 3MQ 3MR 3MS 3MT 3MU 3MV 3MW 3MX 3MY 3MZ 3NA 3NB 3NC 3ND 3NE 3NF 3NG 3NH 3NI 3NJ 3NK 3NL 3NM 3NO 3NP 3NQ 3NR 3NS 3NT 3NU 3NV 3NW 3NX 3NY 3NZ 3OA 3OB 3OC 3OD 3OE 3OF 3OG 3OH 3OI 3OJ 3OK 3OL 3OM 3ON 3OO 3OP 3OQ 3OR 3OS 3OT 3OU 3OV 3OW 3OX 3OY 3OZ 3PA 3PB 3PC 3PD 3PE 3PF 3PG 3PH 3PI 3PJ 3PK 3PL 3PM 3PN 3PO 3PP 3PQ 3PR 3PS 3PT 3PU 3PV 3PW 3PX 3PY 3PZ 3QA 3QB 3QC 3QD 3QE 3QF 3QG 3QH 3QI 3QJ 3QK 3QL 3QM 3QN 3QO 3QP 3QQ 3QR 3QS 3QT 3QU 3QV 3QW 3QX 3QY 3QZ 3RA 3RB 3RC 3RD 3RE 3RF 3RG 3RH 3RI 3RJ 3RK 3RL 3RM 3RN 3RO 3RP 3RQ 3RR 3RS 3RT 3RU 3RV 3RW 3RX 3RY 3RZ 3SA 3SB 3SC 3SD 3SE 3SF 3SG 3SH 3SI 3SJ 3SK 3SL 3SM 3SN 3SO 3SP 3SQ 3SR 3SS 3ST 3SU 3SV 3SW 3SX 3SY 3SZ 3TA 3TB 3TC 3TD 3TE 3TF 3TG 3TH 3TI 3TJ 3TK 3TL 3TM 3TN 3TO 3TP 3TQ 3TR 3TS 3TT 3TU 3TV 3TW 3TX 3TY 3TZ 3UA 3UB 3UC 3UD 3UE 3UF 3UG 3UH 3UI 3UJ 3UK 3UL 3UM 3UN 3UO 3UP 3UQ 3UR 3US 3UT 3UU 3UV 3UW 3UX 3UY 3UZ 3VA 3VB 3VC 3VD 3VE 3VF 3VG 3VH 3VI 3VJ 3VK 3VL 3VM 3VN 3VO 3VP 3VQ 3VR 3VS 3VT 3VU 3VV 3VW 3VX 3VY 3VZ 3WA 3WB 3WC 3WD 3WE 3WF 3WG 3WH 3WI 3WJ 3WK 3WL 3WM 3WN 3WO 3WP 3WQ 3WR 3WS 3WT 3WU 3WV 3WW 3WX 3WY 3WZ 3XA 3XB 3XC 3XD 3XE 3XF 3XG 3XH 3XI 3XJ 3XK 3XL 3XM 3XN 3XO 3XP 3XQ 3XR 3XS 3XT 3XU 3XV 3XW 3XX 3XY 3XZ 3YA 3YB 3YC 3YD 3YE 3YF 3YG 3YH 3YI 3YJ 3YK 3YL 3YM 3YN 3YO 3YP 3YQ 3YR 3YS 3YT 3YU 3YV 3YW 3YX 3YY 3YZ 3ZA 3ZB 3ZC 3ZD 3ZE 3ZF 3ZG 3ZH 3ZI 3ZJ 3ZK 3ZL 3ZM 3ZN 3ZO 3ZP 3ZQ 3ZR 3ZS 3ZT 3ZU 3ZV 3ZW 3ZX 3ZY 3ZZ

La gestion des eaux pluviales

Le périmètre est situé sur deux bassins versants, et la gestion des eaux pluviales est un enjeu majeur pour le projet pour plus de détail se reporter à l'étude d'impact et ses annexes.

Le bassin versant Nord se dirige vers l'Epte. Le bassin versant Sud se dirige vers la Troësne.

D'après l'étude hydraulique de « Trie Château », le site d'étude repose sur sa partie haute sur des colluvions de grès avec matrice argilo sableuse et sur le bas du site sur des colluvions indifférenciées pouvant accueillir des nappes perchées. La nappe principale est située en profondeur.

Le site d'étude est impacté par un aléa faible à nul de coulées de boues sur sa partie haute.

Le site d'étude est impacté par une sensibilité faible à nulle aux crues, inondations et remontées de nappe en dehors de la zone comprise sur l'emprise SNCF qui est en partie concernée par une sensibilité très forte.

On recense un problème de stagnation en haut de la route de la Folie. On ne recense pas sur le site de dispositif pour stocker ou réduire l'impact des eaux de ruissellement.

Les eaux pluviales des espaces privatifs seront gérées à la parcelle. Le projet prévoit une large noue de protection périphérique pour protéger le site par rapport aux eaux pluviales amont. Les voiries seront accompagnées sur toutes leurs longueurs par des noues d'infiltration. En bas des deux principaux bassins versant, des bassins de rétention sont prévus afin de gérer les eaux avant qu'elles ne s'écoulent vers le secteur SNCF sensible.

La gestion alternative des eaux pluviales prendra forme par la création de noues paysagées en bordure des voiries imperméables. La pente naturelle du terrain permet ensuite d'acheminer ces eaux dans deux bassins d'infiltration situés au point bas du site. La végétalisation de ces ouvrages facilitera l'évacuation de l'eau (par infiltration et évapotranspiration) tout en apportant une plus-value paysagère et environnementale. L'utilisation d'arbres, d'arbustes et de vivaces rustiques et pérennes, adaptées aux variations fréquentes du niveau d'eau, et l'association prairiale de végétaux de milieu sec et de milieu humide assureront une bonne couverture végétale toute l'année indépendamment du degré d'humidité des sols.



Les bassins versants concernés par le projet (source : Ve2a)

Charte d'information au document - A4 1A 2B 3A 3B 3C 3D 3E 3F 3G 3H 3I 3J 3K 3L 3M 3N 3O 3P 3Q 3R 3S 3T 3U 3V 3W 3X 3Y 3Z 3AA 3AB 3AC 3AD 3AE 3AF 3AG 3AH 3AI 3AJ 3AK 3AL 3AM 3AN 3AO 3AP 3AQ 3AR 3AS 3AT 3AU 3AV 3AW 3AX 3AY 3AZ 3BA 3BB 3BC 3BD 3BE 3BF 3BG 3BH 3BI 3BJ 3BK 3BL 3BM 3BN 3BO 3BP 3BQ 3BR 3BS 3BT 3BU 3BV 3BW 3BX 3BY 3BZ 3CA 3CB 3CC 3CD 3CE 3CF 3CG 3CH 3CI 3CJ 3CK 3CL 3CM 3CN 3CO 3CP 3CQ 3CR 3CS 3CT 3CU 3CV 3CW 3CX 3CY 3CZ 3DA 3DB 3DC 3DD 3DE 3DF 3DG 3DH 3DI 3DJ 3DK 3DL 3DM 3DN 3DO 3DP 3DQ 3DR 3DS 3DT 3DU 3DV 3DW 3DX 3DY 3DZ 3EA 3EB 3EC 3ED 3EE 3EF 3EG 3EH 3EI 3EJ 3EK 3EL 3EM 3EN 3EO 3EP 3EQ 3ER 3ES 3ET 3EU 3EV 3EW 3EX 3EY 3EZ 3FA 3FB 3FC 3FD 3FE 3FF 3FG 3FH 3FI 3FJ 3FK 3FL 3FM 3FN 3FO 3FP 3FQ 3FR 3FS 3FT 3FU 3FV 3FW 3FX 3FY 3FZ 3GA 3GB 3GC 3GD 3GE 3GF 3GG 3GH 3GI 3GJ 3GK 3GL 3GM 3GN 3GO 3GP 3GQ 3GR 3GS 3GT 3GU 3GV 3GW 3GX 3GY 3GZ 3HA 3HB 3HC 3HD 3HE 3HF 3HG 3HH 3HI 3HJ 3HK 3HL 3HM 3HN 3HO 3HP 3HQ 3HR 3HS 3HT 3HU 3HV 3HW 3HX 3HY 3HZ 3IA 3IB 3IC 3ID 3IE 3IF 3IG 3IH 3IJ 3IK 3IL 3IM 3IN 3IO 3IP 3IQ 3IR 3IS 3IT 3IU 3IV 3IW 3IX 3IY 3IZ 3JA 3JB 3JC 3JD 3JE 3JF 3JG 3JH 3JI 3JJ 3JK 3JL 3JM 3JN 3JO 3JP 3JQ 3JR 3JS 3JT 3JU 3JV 3JW 3JX 3JY 3JZ 3KA 3KB 3KC 3KD 3KE 3KF 3KG 3KH 3KI 3KJ 3KK 3KL 3KM 3KN 3KO 3KP 3KQ 3KR 3KS 3KT 3KU 3KV 3KW 3KX 3KY 3KZ 3LA 3LB 3LC 3LD 3LE 3LF 3LG 3LH 3LI 3LJ 3LK 3LL 3LM 3LN 3LO 3LP 3LQ 3LR 3LS 3LT 3LU 3LV 3LW 3LX 3LY 3LZ 3MA 3MB 3MC 3MD 3ME 3MF 3MG 3MH 3MI 3MJ 3MK 3ML 3MN 3MO 3MP 3MQ 3MR 3MS 3MT 3MU 3MV 3MW 3MX 3MY 3MZ 3NA 3NB 3NC 3ND 3NE 3NF 3NG 3NH 3NI 3NJ 3NK 3NL 3NM 3NO 3NP 3NQ 3NR 3NS 3NT 3NU 3NV 3NW 3NX 3NY 3NZ 3OA 3OB 3OC 3OD 3OE 3OF 3OG 3OH 3OI 3OJ 3OK 3OL 3OM 3ON 3OO 3OP 3OQ 3OR 3OS 3OT 3OU 3OV 3OW 3OX 3OY 3OZ 3PA 3PB 3PC 3PD 3PE 3PF 3PG 3PH 3PI 3PJ 3PK 3PL 3PM 3PN 3PO 3PP 3PQ 3PR 3PS 3PT 3PU 3PV 3PW 3PX 3PY 3PZ 3QA 3QB 3QC 3QD 3QE 3QF 3QG 3QH 3QI 3QJ 3QK 3QL 3QM 3QN 3QO 3QP 3QQ 3QR 3QS 3QT 3QU 3QV 3QW 3QX 3QY 3QZ 3RA 3RB 3RC 3RD 3RE 3RF 3RG 3RH 3RI 3RJ 3RK 3RL 3RM 3RN 3RO 3RP 3RQ 3RR 3RS 3RT 3RU 3RV 3RW 3RX 3RY 3RZ 3SA 3SB 3SC 3SD 3SE 3SF 3SG 3SH 3SI 3SJ 3SK 3SL 3SM 3SN 3SO 3SP 3SQ 3SR 3SS 3ST 3SU 3SV 3SW 3SX 3SY 3SZ 3TA 3TB 3TC 3TD 3TE 3TF 3TG 3TH 3TI 3TJ 3TK 3TL 3TM 3TN 3TO 3TP 3TQ 3TR 3TS 3TT 3TU 3TV 3TW 3TX 3TY 3TZ 3UA 3UB 3UC 3UD 3UE 3UF 3UG 3UH 3UI 3UJ 3UK 3UL 3UM 3UN 3UO 3UP 3UQ 3UR 3US 3UT 3UU 3UV 3UW 3UX 3UY 3UZ 3VA 3VB 3VC 3VD 3VE 3VF 3VG 3VH 3VI 3VJ 3VK 3VL 3VM 3VN 3VO 3VP 3VQ 3VR 3VS 3VT 3VU 3VV 3VW 3VX 3VY 3VZ 3WA 3WB 3WC 3WD 3WE 3WF 3WG 3WH 3WI 3WJ 3WK 3WL 3WM 3WN 3WO 3WP 3WQ 3WR 3WS 3WT 3WU 3WV 3WW 3WX 3WY 3WZ 3XA 3XB 3XC 3XD 3XE 3XF 3XG 3XH 3XI 3XJ 3XK 3XL 3XM 3XN 3XO 3XP 3XQ 3XR 3XS 3XT 3XU 3XV 3XW 3XX 3XY 3XZ 3YA 3YB 3YC 3YD 3YE 3YF 3YG 3YH 3YI 3YJ 3YK 3YL 3YM 3YN 3YO 3YP 3YQ 3YR 3YS 3YT 3YU 3YV 3YW 3YX 3YY 3YZ 3ZA 3ZB 3ZC 3ZD 3ZE 3ZF 3ZG 3ZH 3ZI 3ZJ 3ZK 3ZL 3ZM 3ZN 3ZO 3ZP 3ZQ 3ZR 3ZS 3ZT 3ZU 3ZV 3ZW 3ZX 3ZY 3ZZ

[Pour plus de détails sur cette section, se reporter à la pièce 4 du dossier de création de ZAC MULTISITES : Etude d'impact et ses annexes.](#)

1. Contexte physique

Le site d'étude repose sur sa partie haute sur des colluvions de grès avec matrice argilo sableuse et sur le bas du site sur des colluvions indifférenciées pouvant accueillir des nappes perchées. La nappe principale est située en profondeur.

Le relief assez marqué avec une pente moyenne de 3 % et d'orientation Ouest/Est a été pris en compte dès la conception de l'aménagement de la zone.

Le climat est de type océanique, tempéré et humide.

Il n'existe pas de captage d'alimentation en eau potable à proximité immédiate du site. Le périmètre de protection le plus proche, identifiés par le numéro 01254X0070, est situé au Nord-Ouest du projet à environ 4,4 km et en dehors de la zone d'influence par rapport au sens d'écoulement des eaux souterraines.

Le projet concerne le bassin versant de l'Epte qui s'écoule schématiquement, dans une direction Nord-Sud, entre le Pays de Bray et la Seine à l'amont de Vernon. Le secteur d'implantation du projet est l'Epte moyenne (entre Goulancourt et Troësne), masse d'eau n° FRHR235 qui comprend l'Epte du confluent du Ru de Goulancourt (exclu) au confluent de la Troësne (exclu). La masse d'eau doit atteindre un bon état chimique en 2027.

Le secteur d'implantation du projet appartient à la masse d'eaux souterraines n° 3201 intitulée « Craie du Vexin Normand et Picard ». La ME 3 201 est délimitée au Nord-Est par la boutonnière (anticlinal) du Pays de Bray et la faille qui la prolonge, et s'étend jusqu'à la limite d'extension des dépôts tertiaires. La première nappe rencontrée au droit du site est celle contenue dans les formations calcaires du Crétacé à une profondeur d'environ 7,5 m par rapport à la cote actuelle (soit un niveau statique à +52,5 m NGF). Les mesures réalisées précédemment sur le réseau piézométrique indiquent un sens d'écoulement orienté vers l'Ouest / Sud-Ouest avec un gradient faible de l'ordre de 0,2 %.

2. Contexte naturel

Un inventaire des zones naturelles d'intérêt patrimonial a été effectué dans un rayon de 10 kilomètres autour de la ZAC MULTISITES du quartier de la Gare pour mettre en évidence le contexte écologique et les principaux enjeux naturels reconnus dans l'environnement du projet. Au total, vingt zones naturelles d'intérêt reconnu ont été identifiées, soit : 13 ZNIEFF de type I, 5 ZNIEFF de type II, 2 sites Natura 2000.

La commune fait partie de la continuité régionale à rendre fonctionnelle en priorité. Il sera donc important que le projet ne crée pas de nouvelles fragmentations ni de nouvelles coupures.

Le diagnostic écologique des territoires visés par le projet de construction de la zone d'aménagement concertée (ZAC MULTISITES) du quartier de la Gare sur la commune de Gisors (27) constitue la synthèse et l'analyse des enjeux écologiques potentiels du secteur visé par le projet d'aménagement. Ces enjeux écologiques s'appuient sur la conduite de cinq passages d'investigations, effectués entre le 09 mai et le 22 octobre 2018. Ces prospections se sont orientées vers l'étude de la flore et des habitats, de l'avifaune, des mammifères, des amphibiens, des insectes et des reptiles.

Nous soulignons en premier lieu le contexte anthropisé dans lequel s'inscrivent les parcelles visées pour l'aménagement du futur quartier de la Gare à Gisors. Le secteur se trouve ceinturé par des axes de circulation (routiers et ferroviaires). L'occupation du sol est dominée par de grandes cultures et une végétation spontanée bordière, peu diversifiée et très commune qui a été notée lors des inventaires, aucune espèce protégée n'a été recensée sur ou à proximité immédiate des secteurs étudiés, les espèces recensées sont considérées comme de préoccupation mineure.

Les enjeux écologiques supérieurs se rapportent aux quelques secteurs de friches présents à proximité de la voie ferrée. La densité et l'hétérogénéité des milieux ainsi que l'existence de linéaires de haies assurant potentiellement des fonctions de corridors pour la faune accordent à ces habitats une naturalité supérieure. Il s'agit notamment des zones d'intérêt ornithologique supérieur à l'échelle du site. Les enjeux modérés définis pour ces milieux s'étendent aux jardins des habitations à proximité et aux quelques linéaires de haies, présents ici et là sur le secteur. Ailleurs, les enjeux écologiques sont qualifiés de faibles.

La commune de Gisors a confié à la Chambre d'agriculture de Normandie, la réalisation du diagnostic agricole préalable à la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU). Ce travail (Cf.



Etat initial du site et de son environnement | Contexte humain

Annexe n° 2 du présent rapport) a pour objectifs principaux de connaître les activités agricoles sises sur le territoire communal, de spatialiser l'activité agricole (sièges, bâtiments isolés...), de disposer d'éléments prospectifs, notamment en matière de pérennité et d'évolution des exploitations agricoles, et de protéger les espaces agricoles nécessaires au fonctionnement des exploitations agricoles. La commune s'étend sur une superficie totale de 1 667 hectares, dont 507 ha sont utilisés par l'agriculture en 2018 (soit 30 % du territoire), ce qui la place largement au-dessous de la moyenne départementale (65 %). Les surfaces boisées représentent une part importante du territoire. Ce diagnostic a permis d'établir qu' hormis pour une exploitation (qui n'est pas dans le secteur du futur quartier de la Gare), la pérennité de l'activité agricole est assurée sur la commune.

3. Contexte humain

Gisors est caractérisée par une croissance démographique continue depuis 1968 avec un pic dans les années 90 (1,6 %/an), il faut donc adapter la croissance démographique à la capacité d'accueil du territoire, en relation avec les besoins du bassin de vie et le potentiel de développement économique de la commune.

Le projet de création de la ZAC MULTISITES du quartier de la Gare doit développer une offre de logements complémentaires permettant de répondre aux besoins de la population existante (population âgée, actifs du territoire) et d'attirer des familles avec enfants pour redynamiser la commune et rééquilibrer le profil des ménages. L'objectif de la commune est également de rétablir un équilibre entre offre résidentielle et offre d'emploi dans l'objectif d'une meilleure mixité, convivialité et optimisation des déplacements. Aussi le projet réserve une part significative des emprises foncières du projet au développement économique.

La commune de Gisors constitue le principal pôle d'attraction du Vexin Normand. Les équipements et services offerts à la population rayonnent bien au-delà des limites communales, au sein d'un bassin de vie qui empiète sur l'Oise.

Il existe sur le territoire de la commune plusieurs monuments historiques inscrits ou classés, le futur quartier de la Gare n'est pas concerné par les périmètres de protection des monuments historiques recensés à Gisors.

Le futur quartier de la Gare n'est pas directement concerné par les zonages de présomption de prescriptions archéologiques mais il se trouve en limite Nord-Ouest d'un secteur recensé par le SRA (Service régional archéologique).

Enfin, le périmètre du projet n'est pas concerné par les zones de protection en lien avec le classement sonore des infrastructures routières.

4. Risques naturels et technologiques

Les risques naturels

- L'ensemble du secteur d'étude est inscrit dans un secteur d'aléa faible concernant le risque de mouvement de terrains en lien avec l'hydratation et la déshydratation des sols argileux ;
- Compte tenu que l'ensemble de l'aire d'étude est inscrit dans une zone de sismicité très faible (niveau I) et de la nature du projet, aucune règle de constructions parasismiques n'est applicable.
- L'aire d'étude n'est pas concernée par la problématique des cavités souterraines.
- L'aire d'étude n'est pas directement concernée par les risques d'inondation identifiés au sein de la commune. Néanmoins, la limite Sud de l'aire d'étude est en contact avec une zone de risque de ruissellement, le projet ne devra donc pas aggraver la situation actuelle.

Les risques technologiques

- Aucune zone de danger en lien avec les ICPE (Installations classées pour la protection de l'environnement) n'impacte l'aire d'étude.
- L'aire d'étude n'est pas concernée par la canalisation de transport de gaz exploitée par GRT Gaz



Programme prévisionnel

Chaine d'origine du document : AI 1A 2B 54 88 03 AD 24 DC M4 00 04 M2 CA 54 04
 Fichier : 16022024
 Document certifié conforme à l'original
 https://s3.amazonaws.com/numdoc/2024/07/27/16022024

Programme prévisionnel | Programme global prévisionnel des constructions

1. Programme global prévisionnel des constructions

La ville de Gisors connaît une réelle attractivité résidentielle par sa localisation stratégique en Normandie, aux portes de l'Île-de-France.

Aujourd'hui, l'objectif de la ville est de rééquilibrer son image et ses facteurs d'attractivité en améliorant sa lisibilité économique et donc son dynamisme et à terme, son offre d'emplois.

Le programme retenu

Le projet englobe ainsi des espaces en renouvellement urbain et en extension, ainsi que des voiries de desserte sur une surface d'environ 20 ha de foncier formant le périmètre multisites de la ZAC.

En fonction du plan de composition proposé à la suite des différentes études environnementales et urbaines, le programme se décline ainsi :

- Environ 300 à 310 logements (env. 90 maisons de ville, 106 maisons groupées et 60 maisons individuelles),
- 1 école sur un foncier d'environ 6 000 m²,
- Environ 50 000 m² SDP d'activités économiques à dominante tertiaire,
- ...et environ 2,7 ha d'espaces publics structurants (1,5 ha pour le parc, 0,3ha pour la gestion des eaux en frange agricole, 0,46 ha pour du stationnement sur les voies ferrées et 0,24 ha de place urbaine).

Les parcelles en renouvellement urbain accueilleront de l'habitat ou des activités tertiaires.

Espaces publics structurels			
	Commentaires	Surface foncière (ha)	
Espace vert central et structurant	Gestion des eaux pluviales Espace de loisirs et de convivialité Perspective sur le centre-ville	1.5 ha	
Espace vert en frange d'urbanisation	Gestion des eaux pluviales Interface avec l'espace agricole	0,3 ha	
Place de la gare	Pourra accueillir du stationnement aérien en attendant la dernière phase du projet	0,24ha	
Parking	En dernière phase : emprise SNCF	0,46 ha	
Total		2,7 ha	

2. Echancier prévisionnel

Le foncier à mobiliser pour la mise en œuvre du projet est de nature assez hétérogène avec notamment, du foncier appartenant à RFF. Ce foncier est intégré au périmètre de la ZAC MULTISITES afin de garantir la cohérence de la réflexion sur l'ensemble du secteur, néanmoins, le délai d'acquisition de ce foncier est très incertain. Aussi, l'ensemble du projet est pensé de sorte que les emprises SNCF puissent être acquises en dernière phase, sans mettre en péril la cohérence ni le fonctionnement du quartier.

Par ailleurs, le projet de développement économique de la commune est un projet à moyen terme qui sera mis en place jusqu'en 2035 au minimum, laissant du foncier disponible et mobilisable pour des usages temporaires.

Les parcelles les plus proches de la gare et en continuité avec le tissu urbain seront les premières à aménager, tandis que la localisation du parking sur les emprises SNCF sera donc sa localisation finale, un parking temporaire sera installé sur du foncier à vocation économique dans un premier temps.

Chaine d'origine du document : AI 1A 2B 54 88 03 AD 24 DC M4 00 04 M2 CA 54 04
 Fichier : 16022024
 Document certifié conforme à l'original
 https://s3.amazonaws.com/numdoc/2024/07/27/16022024

Raisons pour lesquelles le projet a été retenu



Raisons pour lesquelles le projet a été retenu | Critères au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune

1. Critères au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune

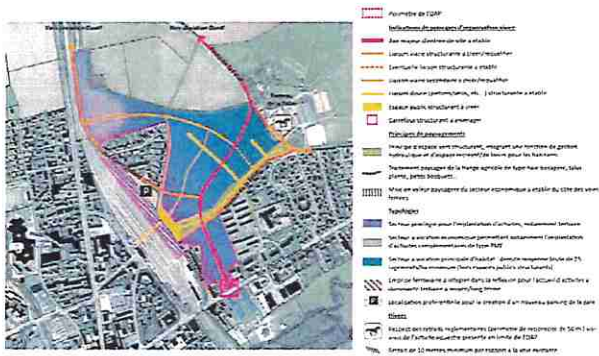
Le projet et les études préalables pour la création de la ZAC MULTISITES ont été élaborés concomitamment à la révision du PLU approuvé en décembre 2020.

Le projet respecte donc en tous points le PLU tant dans ses enjeux soulevés. Il traduit le PADD, et décline pré opérationnellement l'OAP Gare d'une part sur le périmètre concerné, et respecte le règlement sur les secteurs en renouvellement du PLU non couverts par une OAP.

De fait il est compatible avec toutes les dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire.

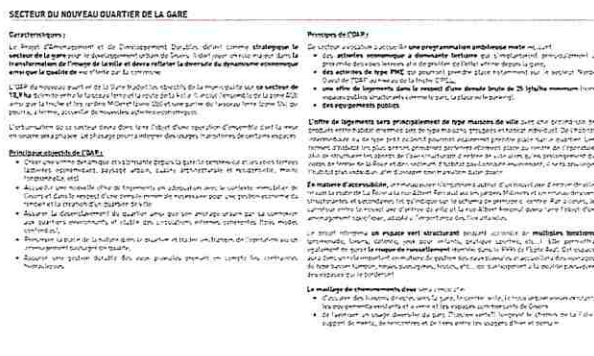
Cf ci-après extrait des OAP du PLU de 2020.

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION LE NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE



PLU de la commune de Gisors - Orientations d'aménagement et de programmation

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION LE NOUVEAU QUARTIER DE LA GARE



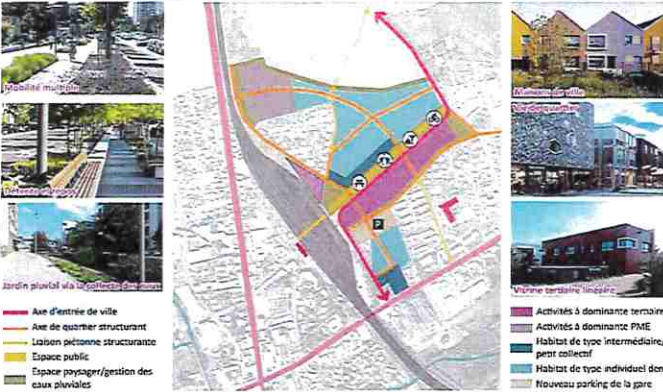
PLU de la commune de Gisors - Orientations d'aménagement et de programmation



2. Différents scénarios étudiés et la prise en compte de la concertation

a. Scénario 1

Habiter, travailler et fréquenter le mail



Scénario 1 : Un nouveau quartier mixte qui se déploie dans l'épaisseur (Source : Ve2a)

Le premier scénario propose d'articuler le nouveau quartier autour d'un mail central auquel est adossée la voie structurante. Une partie des activités économiques est localisée le long des voies ferrées (sur une friche en partie Nord et au pied des voies ferrées en partie centrale). L'autre partie, plus tertiaire se développe le long du mail dans toute la profondeur de l'opération. Un parking public est localisé sur une friche économique.

Superficie : 17 ha env.

Foncier à vocation économique : env. 4 ha

Foncier à vocation résidentiel : env. 6 ha

Programme : env. 200 logements (individuels sur des parcelles de 300 à 400 m²).

Atouts : Un mail à la fois minéral et paysager qui offre une diversité d'usage permet de lire la profondeur du quartier depuis les voies ferrées, offrant un environnement urbain de qualité aux entreprises. Une organisation du quartier qui offre un espace central « aéré » et à la fois « dense », conférant une belle vitrine au quartier pour en garantir l'attractivité.

Faiblesses : Un parking éloigné de la passerelle et peu visible. Un secteur à vocation économique qui vient tourner le dos aux espaces d'habitat existant et maintien un certain enclavement de ces derniers. Des entreprises qui ne bénéficient pas directement de la vitrine offerte par les voies ferrées, notamment celles les plus à l'Est du quartier.



b. Scénario 2

Travailler autour du parvis de la gare, habiter le quartier de la « sente des écoliers »



Scénario 2 : Une vitrine tertiaire qui abrite un nouveau quartier résidentiel (Ve2a)

Le second scénario propose d'optimiser le foncier en bordure des voies ferrées, laissant à l'agriculture une bande de foncier le long du chemin de la Folie, en limite de Trie Château. Près de 50 % du foncier est dédié à l'activité économique qui s'articule autour d'une large place minérale sur laquelle débouche la passerelle piétonne traversant les voies ferrées. L'artère structurante du nouveau quartier est développée parallèlement aux voies ferrées, se raccordant à la rue Pierre Semard au niveau du lotissement existant.

Le parking est situé sur un foncier en renouvellement urbain à l'arrière du quartier en limite du quartier résidentiel existant.

Les espaces publics paysagers, permettant de gérer les eaux pluviales, sont localisés en frange d'urbanisation et permettent de proposer une « balade » en dehors des secteurs urbanisés, véritable moment d'évasion. La faible épaisseur du quartier garantie néanmoins une réelle proximité des habitants avec cette « ceinture », depuis tous les espaces du projet.

Superficie : 16ha env.

Foncier à vocation économique : env. 4ha

Foncier à vocation résidentiel : env. 5,6ha

Programme : env. 190 logements (individuels sur des parcelles de 300 à 400m²).

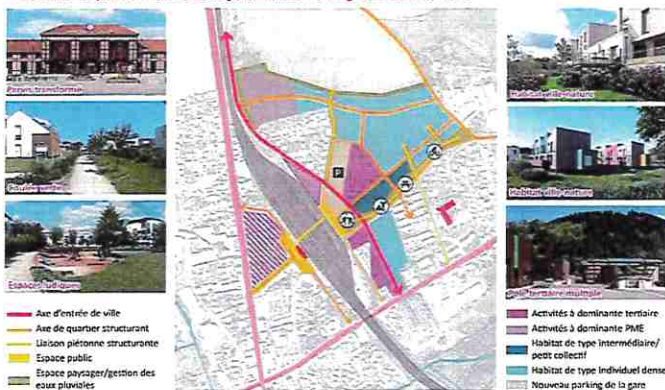
Atouts : Un cœur de quartier formé par une place centrale généreuse dynamique puisqu'elle articule l'ensemble des activités économiques tertiaires et quelques commerces en pied d'immeuble. Un foncier optimisé avec les espaces paysagers en frange d'urbanisation qui vient marquer le caractère urbain et central du nouveau quartier. L'ensemble des entreprises bénéficient d'une excellente visibilité depuis les voies ferrées. Elles font par ailleurs un « écran » garantissant le calme pour les habitations existantes et à venir à l'Est du projet. Le prolongement d'une voirie de desserte locale du projet vers le quartier existant permet une meilleure accessibilité de ce dernier, favorisant son désenclavement.

Faiblesses : Un parking éloigné de la passerelle et peu visible. Un secteur à vocation économique accolé au secteur résidentiel. Par ses formes urbaines plutôt pavillonnaires et sa vocation tertiaire marquée, le projet tourne le dos aux espaces d'habitat existant et maintien un certain enclavement de ces derniers.



c. Scénario 3

Travailler de part et d'autre de la gare, habiter le long de la coulée verte



Scénario 3 : Un quartier multifonctionnel avec une redistribution des fonctions « gare » de part et d'autre des voies ferrées (Source : Ve2a)

Dans le troisième scénario l'objectif est de travailler l'équipement Gare comme un équipement bi-face, composé d'un bâtiment, d'une passerelle et de deux parvis, situés de part et d'autre des voies ferrées : Un équipement à double entrée !

La création d'un parc de stationnement public à l'Est des voies ferrées devrait permettre de réduire l'offre sur les stationnements existants autour du bâtiment gare. Les abords du bâtiment pourront alors être requalifiés pour accompagner la montée en puissance de la Gare de Gisors. Ainsi, ce nouveau parking Est pourrait devenir :

- Un parking mutualisé Gare/activités économiques
- Un parking important de la Gare, faisant du projet « le quartier de la Gare » à part entière, au même titre que le quartier existant.

Les espaces publics paysagers, sont localisés à l'interface des quartiers existants et nouveaux, ainsi qu'en limite d'urbanisation. Des traitements paysagers, et une accessibilité, différenciés permettront de les qualifier et de renforcer la notion de centralité ou au contraire de frange urbaine selon les cas.

L'artère structurante du nouveau quartier est développée parallèlement aux voies ferrées, se raccordant à la rue Pierre Semard au niveau du lotissement existant.

Le projet de nouveau quartier de Gare devra s'accompagner d'une politique de renouvellement urbain volontariste aux abords du bâtiment Gare pour garantir l'accroche du projet au centre-ville existant.

Superficie : 18 ha env.

Foncier à vocation économique : env. 4 ha,

Foncier à vocation résidentiel : env. 6 ha

Programme : env. 214 logements (individuels sur des parcelles de 250 à 400 m²).

Atouts : Un cœur de quartier formé par la Gare qui garantit l'accroche au centre-ville existant. Des espaces paysagers différenciés entre cœur d'urbanisation et franges urbaines. L'espace vert structurant est localisé en cœur d'urbanisation mais pas au centre du nouveau quartier. Il permettra ainsi de faire une couture qualitative entre les espaces urbanisés existants et à venir. L'ensemble des entreprises bénéficieront d'une excellente visibilité depuis les voies ferrées. Le prolongement d'une voirie de desserte locale du projet vers le quartier existant permet une meilleure accessibilité de ce dernier, favorisant son désenclavement.

Les secteurs résidentiels et économiques sont réellement imbriqués et bénéficient d'une accroche sur le parvis de la Gare, lui garantissant une animation à différents moments de la journée et de la semaine.

Faiblesses : La localisation du parking vient créer une barrière physique et visuelle entre l'espace public et le bâti, renforçant l'image d'un quartier « routier » au détriment de la multi-modalité.

Clavier d'habillage du document : AH 1A 2B 5A 8B 9C 3A 3C 4A 5A 5B 6A 6B 6C 6D 6E 6F 6G 6H 6I 6J 6K 6L 6M 6N 6O 6P 6Q 6R 6S 6T 6U 6V 6W 6X 6Y 6Z
 Page n° 19/20/2024
 Document entier contenu à l'original
 https://vieuxville.fr/telechargement/462/27597

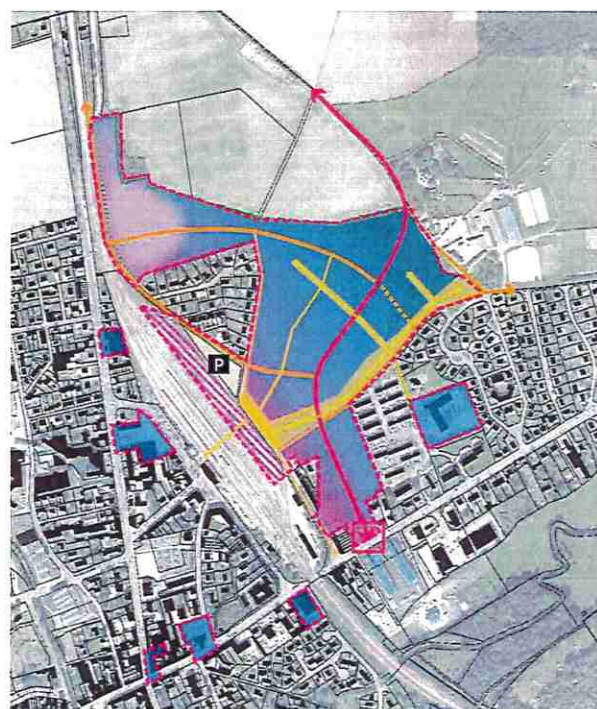
d. Scénario retenu et ajustements

Le scénario préférentiel sera largement basé sur le scénario 3.

Celui-ci sera néanmoins enrichi et ajusté par les débats entre élus et par celui de la population qui a notamment relevé des incohérences.

- Car la parcelle AH 0065 initialement intégrée au périmètre d'étude a été retirée du périmètre final de la ZAC MULTISITES.
- De la même manière, et sur le secteur en renouvellement urbain, seules les parcelles mobilisables pour le projet sont intégrées au périmètre de la ZAC MULTISITES dans un principe de cohérence globale et de volonté affirmée de démontrer que ce quartier est rattaché à la ville et aux deux faces de la gare localisées de part et d'autres des voies ferrées.
- Le parking sera relocalisé au pied des voies ferrées.
- Les densités seront augmentées pour ne pas avoir à ouvrir à l'urbanisation d'autres secteurs, nécessairement moins accessibles par les transports collectifs.
- L'idée de développer le quartier « au pied des voies ferrées » est retenue par les élus et une bande de foncier ferroviaire est ajoutée au périmètre d'étude.
- La lisibilité de l'épaisseur du quartier, notamment depuis le parvis est reprise du scénario 1, notamment par l'implantation de la voie structurante, non pas en parallèle des voies ferrées mais en baïonnette, traversant le quartier d'Est en Ouest.

- Axe majeur d'entrée de ville à établir
- Carrefour structurant à aménager
- Liason viaire structurante à créer/requalifier
- Eventuelle liasion structurante à établir
- Liason viaire secondaire à créer/requalifier
- Liason douce (piétons/vélos, etc...) structurante à établir
- Espace public structurant à créer
- Coulée verte à créer intégrant une fonction de gestion hydraulique et d'espace récréatif/de loisirs pour les habitants
- Traitement paysager de la frange agricole de type haie bocagère, talus planté, petits bosquets ...
- ||||| Mise en valeur paysagère du secteur économique à établir du côté des voies ferrées
- Secteur privilégié pour l'implantation d'activités à dominante tertiaire
- Secteur à vocation économique permettant notamment l'implantation d'activités complémentaires de type PME
- Secteur à vocation principale d'habitat : densité moyenne brute de 25 logements/ha minimum (hors espaces publics structurants)
- Emprise ferroviaire à intégrer dans la réflexion pour l'accueil d'activités à dominante tertiaire à moyen/long terme
- Localisation préférentielle pour la création d'un nouveau parking de la gare
- Renouvellement urbain à vocation d'habitat ou d'activités à dominante tertiaire
- Construction d'une nouvelle école



Clavier d'habillage du document : AH 1A 2B 5A 8B 9C 3A 3C 4A 5A 5B 6A 6B 6C 6D 6E 6F 6G 6H 6I 6J 6K 6L 6M 6N 6O 6P 6Q 6R 6S 6T 6U 6V 6W 6X 6Y 6Z
 Page n° 19/20/2024
 Document entier contenu à l'original
 https://vieuxville.fr/telechargement/462/27597

3. Critères environnementaux

Grâce à ce projet urbanistique et paysager volontaire ajoutés à des ambitions environnementales affirmées, la collectivité souhaite réaliser un projet d'aménagement qui préservera la qualité du site en le greffant de la manière la moins impactante sur le paysage alentour avec une volonté de qualité esthétique et paysagère.

Le parti d'aménagement retenu pour la ZAC MULTISITES s'attache à intégrer le nouveau quartier dans son environnement urbain et naturel, de la manière suivante :

e. Insertion dans son environnement urbain

D'un point de vue urbain, la ZAC MULTISITES constitue un espace d'extension communale cohérent puisqu'elle vient prendre appui sur la gare pour développer le quartier : le bâtiment gare, sa passerelle et ses parvis de part et d'autre des voies comme pivot du « futur quartier de la gare ».

Concernant la desserte, le projet s'appuie sur la trame viaire actuelle et crée un nouveau réseau de voirie afin d'assurer une circulation aisée et sécurisée au sein des secteurs d'urbanisation. Le projet de ZAC MULTISITES prévoit également la création d'un axe d'entrée de ville en écho de la rue de Dieppe (liaison rocade Ouest/RD181). Le projet de ZAC MULTISITES vise aussi le désenclavement des secteurs d'habitat situés à l'Est des voies ferrées en créant des connexions piétonnes et des espaces publics qui viendront faire la « couture » entre le projet et la ville existante.

Concernant le paysage, la définition du projet va venir modifier les perceptions visuelles du voisinage et de l'entrée de ville (création d'un axe entrée de ville). Le projet de ZAC MULTISITES, couplé à celui de réaménagement de la gare aura ainsi un impact positif sur le paysage urbain par la mise en place de perspectives visuelles vers le centre-ville et le traitement de la frange agricole par un espace tampon marquant la limite d'urbanisation, favorisant la cohabitation des usages, et permettant de gérer les eaux.

Concernant l'architecture, une mixité dans les formes urbaines a été retenue avec des formes urbaines denses telles des collectifs et de l'habitat intermédiaire et d'autres moins denses avec maisons individuelles et des maisons de ville.

Concernant la programmation, la ZAC MULTISITES comprend à terme toutes les composantes pour constituer un quartier mixte, animé et moderne avec des logements variés, des services et commerces, des activités et des équipements publics.

Le projet de ZAC MULTISITES aura ainsi un impact positif sur l'environnement urbain en assurant une mixité des fonctions urbaines mais aussi une mixité sociale et générationnelle.

f. Insertion dans son environnement naturel

Le projet de ZAC MULTISITES prévoit de porter une attention particulière au paysage afin d'offrir un cadre de vie agréable pour les habitants et usagers du futur quartier.

L'insertion du projet dans son environnement naturel s'appuie sur le **paysagement des espaces publics** : Le projet de ZAC MULTISITES avec 33 % minimum d'espaces publics prévoit, sur l'ensemble du maillage viaire, la plantation d'arbres, la création de noues paysagères. Ces aménagements jouent un rôle dans la gestion des eaux pluviales mais aussi participent à la qualité paysagère de la ZAC MULTISITES. La trame verte de l'espace public participe pleinement à favoriser le développement de la biodiversité voire à renforcer les corridors écologiques existants.

- Le traitement de la frange agricole sera constitué d'un espace vert largement planté dans le prolongement des fonds de jardins et aménagé de sorte à gérer les eaux du bassin versant amont.
- la mise en œuvre de la gestion alternative des eaux pluviales : L'ensemble des aménagements prévus sur la ZAC MULTISITES participe à limiter le ruissellement des eaux pluviales.
- la réduction de l'imperméabilisation : La ZAC MULTISITES est un projet d'extension urbaine sur des terrains non encore urbanisés. L'objectif du projet d'aménagement retenu est de limiter l'imperméabilisation des surfaces notamment au niveau des stationnements.



À l'échelle globale, le projet de ZAC MULTISITES cherche à limiter les émissions de gaz à effet de serre notamment en :

- Favorisant l'usage des transports en commun et les modes doux de déplacement,
- Cherchant une orientation idéale des bâtis pour bénéficier d'un ensoleillement optimal,
- Prévoyant une compacité des formes bâties et une mitoyenneté limitant les pertes thermiques et donc des économies d'énergies.

g. Ajustement du phasage

En fonction du ZAN et des décrets qui doivent encore être affinés à ce jour, il sera privilégié l'urbanisation prioritaire et en premières phases des parcelles en renouvellement urbain et en contact direct avec les secteurs urbanisés puis et en dernier lieu les secteurs en extension.

