

le mensuel opérationnel des acteurs du développement et du renouvellement urbains

# traits urbains

Grands projets **niçois**

Art et paysage en bord de **Saône**

Songdo : une ville durable **sud-coréenne**

**SPÉCIAL MIPIM**

**Le projet urbain  
« passeur de crise »**

mars 2011  
12,50 €

**45**



Plan masse de réaménagement de la plaine d'Achères.

## > MARNIQUET : UN PLAN DE RÉFÉRENCE

L'Atelier Marniquet a rendu un travail très minutieux, comprenant un plan de référence précis avec programmation et calendrier. Il installe les activités portuaires au nord-ouest et les dessert par un seul échangeur (le tracé de l'A104 prévoit deux échangeurs, dont l'un au sud pour desservir PSA à Poissy). L'A104 se poursuit en viaduc nord-sud et forme avec la RD 30 dédoublée un large parkway paysager. Ce dernier accueille sur ses franges des activités économiques.

Au nord-est, de la Petite Arche et la future Grande Arche forment un seul quartier. Celui-ci accueille sur la partie la plus proche de la gare des activités tertiaires et, plus loin, offre davantage de mixité avec logements et com-

merces. Ce secteur jusque là isolé et en cul-de-sac devient une entrée de ville de qualité. De la gare vers la Seine, un canal est-ouest marque l'interface entre ville et port. Les berges du canal abritent en rez-de-chaussée restaurants, activités de loisirs, animations et, en étage, des activités tertiaires.

Pour tenir compte du PPRI, une grande prairie inondable occupe le cœur de la plaine. « Nous préservons ce paysage ouvert. Mais cette plaine humide peut devenir un champ d'expérimentation pour la phyto-restauration », précise Vincent Marniquet. Par ailleurs, Composante Urbaine a étudié comment améliorer le fonctionnement hydraulique afin de récupérer du foncier. La modification du PPRI joue sur les franges de la

ville et le long du parkway. Côté sud, vers la boucle de Chanteloup, quelques terrains en frange non inondables servent à la création d'une entrée de ville valorisée.

Pour Vincent Marniquet, « Achères peut se développer à partir de la gare et créer une liaison avec la Seine, améliorer les entrées de ville, développer la Petite Arche et la Grande Arche, construire sur les franges. Tout cela sur dix à quinze ans avec une densité de 80 logements à l'hectare. Il s'agit de planter quelques graines qui feront souche, de faire naître des usages à long terme, de donner le temps à la ville d'évoluer et de s'approprier les franges du port ».

ATELIER MARNIQUET, COMPOSANTE URBAINE, NAMO

## Un port pour 2020

Le premier projet portuaire remonte à la fin des années 1990. A l'époque, Ports de Paris ne l'envisageait que sur 120 hectares. La consultation sur le Grand Paris, avec la proposition d'Antoine Grumbach de faire d'Achères l'entrée portuaire de Paris vers Rouen et Le Havre, a changé l'ampleur du projet. Et la désignation de la confluence Seine-Oise parmi les dix territoires de projets du Grand Paris a confirmé son importance. « Le premier périmètre d'études de 120 hectares se situait à l'ouest de la plaine

d'Achères, principalement sur cette commune, mais aussi sur Conflans-Sainte-Honorine et Andrésy », précise Marc Reimbold, directeur du projet d'Achères pour Ports de Paris. « Aujourd'hui, nous avons ajouté 300 hectares à l'est. Ce qui introduit Saint-Germain-en-Laye parmi les communes concernées par le port de la Confluence Seine-Oise ».

Le nouvel équipement ne devrait pas fonctionner avant 2020. Ports de Paris lancera cette année les études socio-économiques et environnementales. Il

sélectionnera un groupement d'AMO d'ici l'été. « Ce groupement réalisera aussi les études sur la pollution, le transport par route ou voie ferrée, le paysage et l'urbanisme. Il devra préparer les scénarios à présenter lors du débat public prévu pour 2013. Suivra ensuite l'enquête publique. Les travaux devraient commencer en 2016. Mais avant, nous devons vérifier si la taille du port correspond au marché et s'il peut être raccordé à la voie ferrée », explique Marc Reimbold.