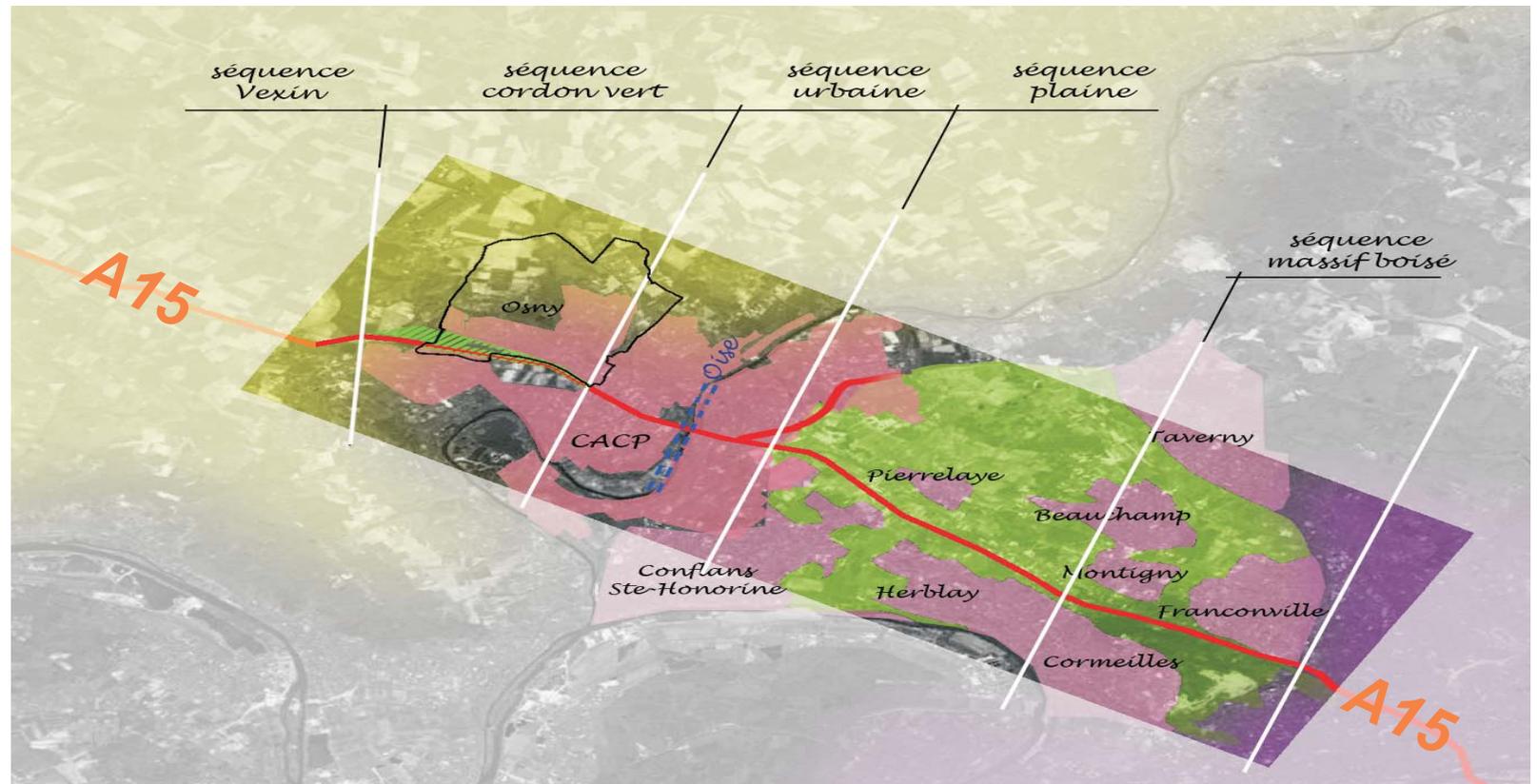


DEPARTEMENT DU VAL D'OISE
VILLE D'OSNY

REVISION DU PLAN LOCAL D'URBANISME



Introduction

Les zones AU non urbanisées aux abords de la rd915 ainsi que les terrains de sport le long de la chaussée Jules César qui sont classés en zone naturelle au PLU, sont concernés par les dispositions de l'article L.111.1-4 dès lors que le PLU prévoit et permet leur urbanisation dans son PADD et son règlement.

« En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de 100mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de 75 mètres de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Le plan local d'urbanisme ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des passages. »

Le Porter à la connaissance des services de l'état rappelle l'article du code de l'urbanisme ci-dessus et indique que la RD 14 (A15) est classée à grande circulation à Osny.

Il apporte sa vision de la problématique :

« Les désordres urbains que l'on constate aujourd'hui le long des voies routières et autoroutières, notamment dans les entrées de villes sont dus à une forte pression économique, essentiellement d'ordre commercial. Pour les acteurs économiques, plusieurs critères sont privilégiés pour rechercher une implantation : l'accessibilité, les disponibilités foncières et la visibilité qui constituent « l'effet vitrine ». Ce processus se traduit par la prolifération de constructions à usage d'activités ou de services implantées de façon linéaire en méconnaissance des préoccupations d'urbanisme, architecturales et paysagères et en ne se préoccupant que du court terme. L'urbanisation s'organise de façon linéaire et monofonctionnelle, sans profondeur et sans structuration véritable au détriment de la cohérence et de la continuité urbaine ainsi que des possibilités de mutation de ces zones. L'activité commerciale alliée à la fréquentation de la voie appelle souvent une excessive surenchère de la publicité et des enseignes. Les contradictions entre les deux fonctions de la voie (voie de transit et de desserte locale créent de nombreux dysfonctionnement en matière de circulation et de sécurité routière.

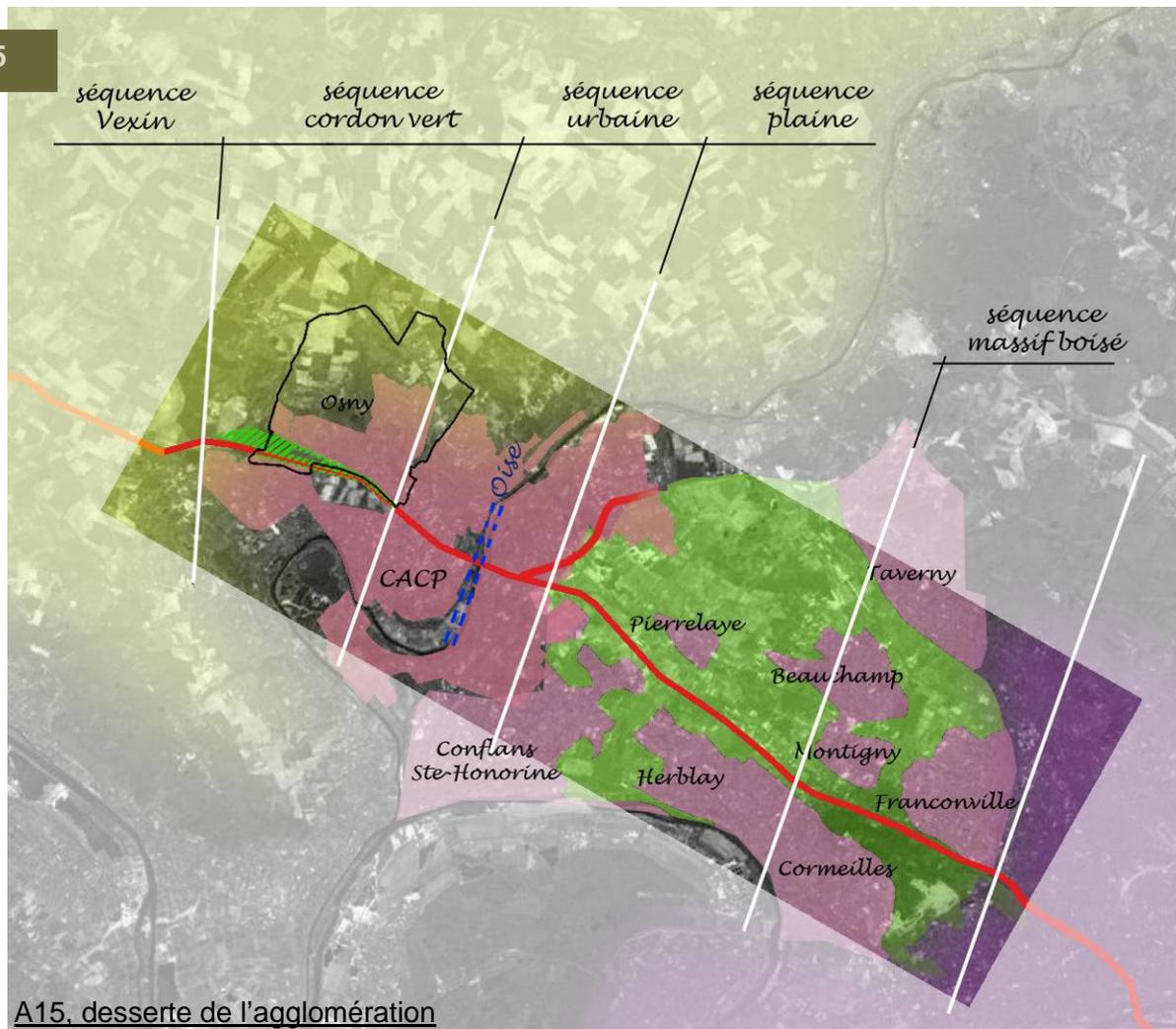
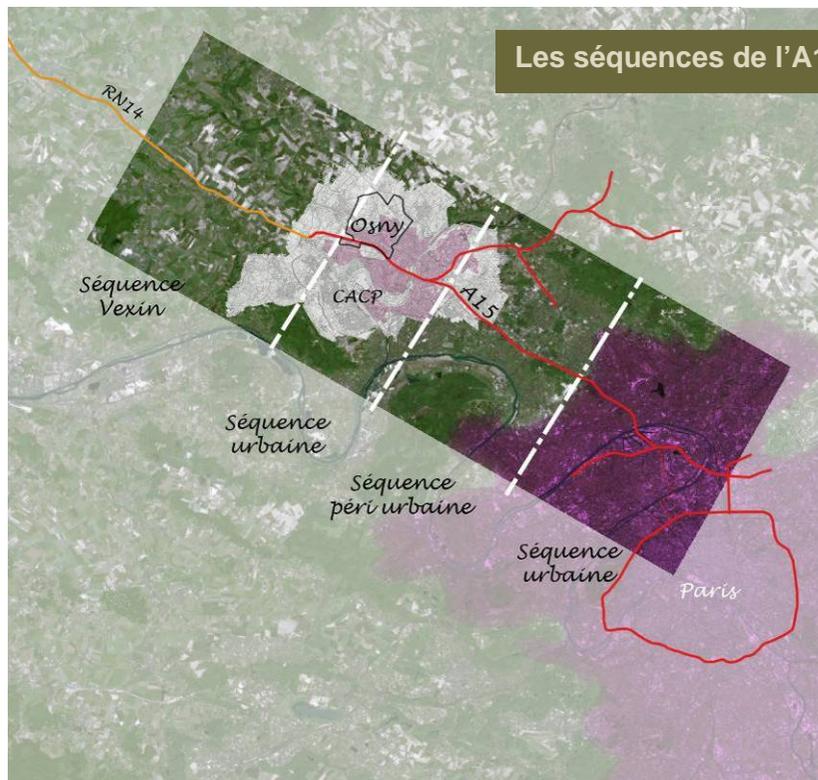
Le SCoT de la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise

Le Document d'orientation générale (DOG) fait état de l'insertion paysagère des infrastructures routières et rappelle les dispositions de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme qui conditionnent les possibilités d'urbanisation le long des voies recevant la plus forte circulation (autoroutes, routes express, déviations, routes classées à grande circulation) à l'existence d'un projet urbain intégré aux documents d'urbanisme.

Le SCoT souhaite promouvoir une urbanisation de qualité sur ces sites, généralement situés en entrées de villes. Il définit les secteurs de projet situés en entrée de l'agglomération ou en dehors des parties actuellement urbanisées, où s'appliquent les dispositions de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme. A Osny, l'autoroute A15 au droit des sites des Linandes et de la Chaussée à Puiseux-Pontoise et Osny est concernée.

« Dans ces secteurs, les PLU des communes devront préciser les modalités de prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'insertion urbaine et paysagère afin de redéfinir les conditions d'urbanisation (marges de recul) aux abords de ces infrastructures. »

Le PLU de la commune doit donc préciser les modalités de prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, de la qualité de l'insertion urbaine et paysagère afin de redéfinir les conditions d'urbanisation aux abords de ces infrastructures.



A15, axe régional

La liaison Cergy-Paris s'est développée sur l'axe Paris – Rouen. Vers l'Ouest, à la sortie de l'agglomération l'A15 se prolonge par la RN14 dans le Vexin français jusqu'à Magny-en-Vexin, puis sort du département en direction de la Normandie.

D'est en ouest, la trajectoire de l'A15 traverse :

- un territoire urbain, celui de la petite couronne de Paris,
- un territoire péri-urbain entre Franconville et Cergy,
- une nouvelle séquence urbaine au travers de l'agglomération,
- un territoire rural et protégé, la séquence Vexin.

A15, desserte de l'agglomération

D'est en ouest, l'A15 traverse une première séquence de massifs boisés avant de passer dans la plaine au niveau de Pierrelaye. L'A15 pénètre ensuite dans l'urbanisation de Cergy Pontoise, départagée par l'Oise. Puis au niveau d'Osny, elle traverse une séquence plus « paysagère », bordée de talus arborés masquant l'urbanisation proche, ou en face, s'ouvrant brièvement sur des parcelles cultivées en premier plan. Enfin, l'autoroute reprend son axe vers la Normandie au travers des terres cultivées du Vexin Français.

Au niveau de l'agglomération, six accès ou échangeurs connectent l'infrastructure directement au réseau des routes locales.

*Tissu bâti de l'agglo et séquences urbaines d'A15/
Osny/Cergy : séquence partiellement naturelle et agricole*



A15, sortie 11 à l'entrée d'Osny

L'autoroute traverse Osny sur sa limite sud, seule une petite partie de la commune, correspondant au parc de l'Horloge plus largement développé sur le territoire de Cergy, se situe au sud de la voie.

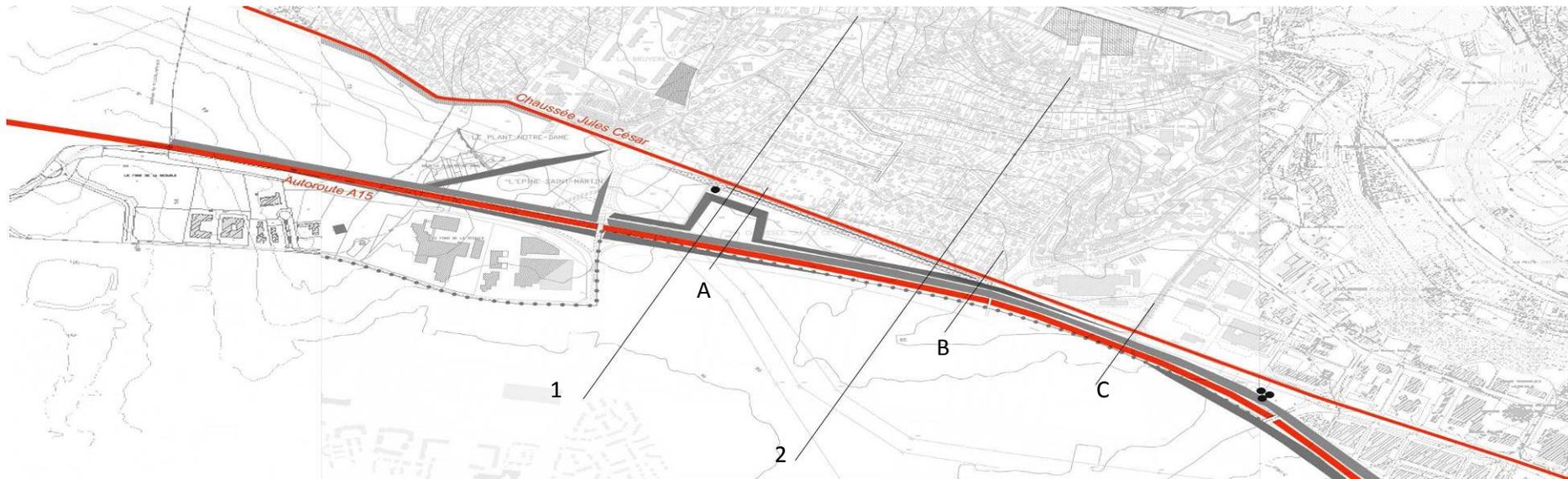
La sortie n°11 couplée d'un échangeur permet de desservir Cergy et Osny de part et d'autre de la voie, traversé par un pont de liaison entre les deux communes au dessus de l'autoroute avec giratoire à chaque extrémité. Côté Osny, le pont rejoint la Chaussée Jules César, ancienne route romaine de Paris à Rouen qui suit sensiblement la même direction que l'A15 et dessert par des voies transversales, les quartiers d'Osny, en contrebas.

Un deuxième pont, sans connexion sur l'A15, en limite est de la commune relie Cergy au dessus de l'A15.

L'autoroute et la chaussée Jules César sont délimitées par des talus et des d'arbres qui assurent une certaine intégration des ouvrages dans le paysage.

Zoom sur échangeur/distributeur Cergy-Osny et dualité entre les deux communes qui se font face le temps d'une séquence visuelle de part et d'autre de l'autoroute à insérer + légende carte.

Les effets de la topographie et des talus en bord de voie



Au nord de la voie, un talus régulier d'environ 4m de hauteur est rehaussé de plantations réalisées dans le cadre des travaux d'aménagements paysagers de l'infrastructure. Au sud, un talus de 4m accompagne également aux extrémités est et ouest la séquence. Au milieu, ce talus s'efface et l'autoroute passe en léger surplomb sur les terres agricoles, dégageant un champ visuel vers l'horizon sud agricole, jusqu'à la ligne de crête peu éloignée.

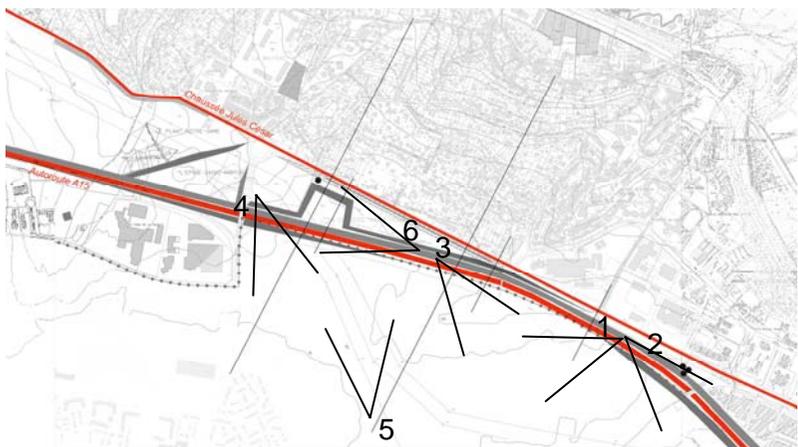
Coupe 1 sur l'axe de l'autoroute: A15 encaissée entre talus arboré au nord et talus enherbé au sud



Coupe 2 : ouverture visuelle vers le sud, disparition des talus



Le caractère végétal, la séquence verte de l'agglomération



La plaine agricole sud, la plaine des Linandes

Les talus de l'échangeur des ponts s'amenuisent progressivement dans la courbe de l'autoroute. Une longue fenêtre s'ouvre alors vers les parcelles agricoles de Cergy (3), jusqu'à la ligne de crête peu lointaine.

Cordon végétal nord (2, 3, 4, 5, 6):

Les talus plantés de l'autoroute longent la voie sur tout le territoire communal. Ce cordon vert jouxtant la voie est doublé d'une ligne épaisse arborée plus lointaine, celle des peupliers de la chaussée Jules César dont la silhouette des cimes est perceptible de loin, vers Cergy (vue 5).

Au niveau des bretelles de la sortie n°11 et des ponts :

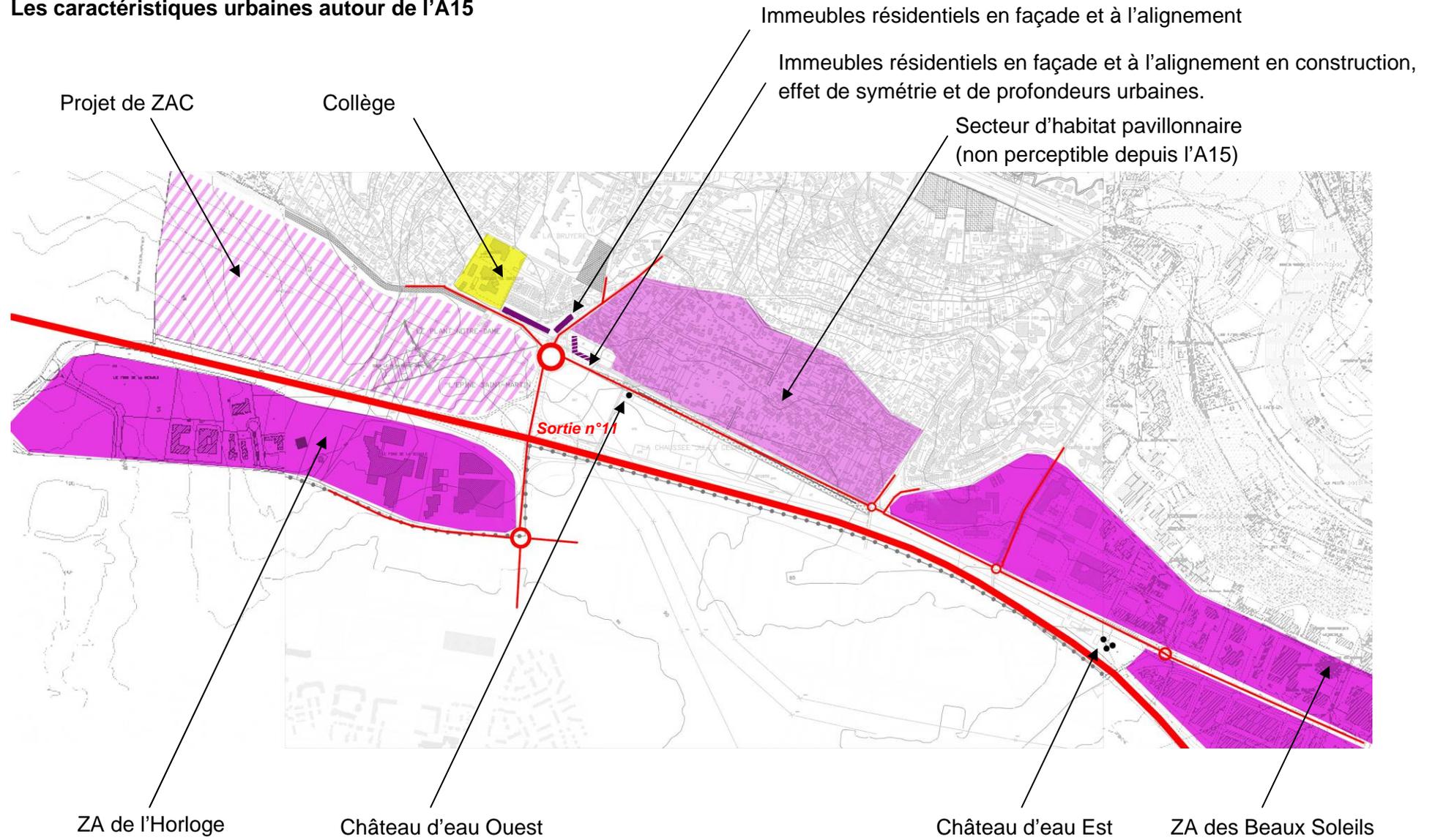
L'autoroute passe dans un corridor vert, que structurent des talus d'environ 4m de hauteur. Ceux-ci sont plantés d'une végétation dense d'arbres et grands arbustes.



Cette végétation a un caractère naturel, mélange de plantation paysagères et d'espèces s'étant développées spontanément, maintenue par le fauchage des pieds de talus de bordures de la voie uniquement.



Les caractéristiques urbaines autour de l'A15



Les caractéristiques urbaines et architecturales : les constructions vues depuis l'autoroute

Les châteaux d'eau :

Ils constituent deux signaux dans le paysage de l'axe routier situés tous deux côté nord de l'autoroute, aux deux extrémités de la commune. Ils émergent au dessus des arbres dont les plantations linéaires créent le cordon végétal de liaison.



Châteaux d'eau depuis la sortie n°11



Château d'eau Est

Les Zones d'activités

Deux autres entités urbaines sont perceptibles depuis l'A15 : il s'agit des zones d'activités de l'Horloge, situé au sud de l'A15 à l'extrémité ouest de la commune, et des Beaux Soleils, au nord de l'autoroute à l'extrémité est. Ces deux zones d'activités, sont perceptibles au travers d'un cordon végétal moins dense que celui qui relie les deux châteaux d'eau.



ZAC de l'Horloge



ZAC de l'Horloge depuis la sortie n°11



ZAC des Beaux Soleils

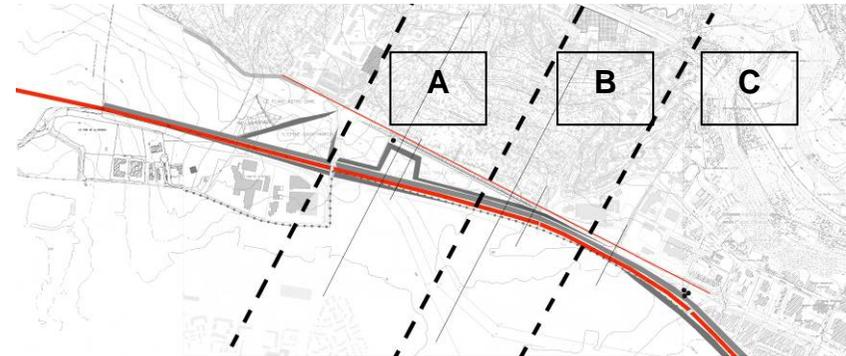
Insérer photo vue sur ZAC Beaux Soleil, secteur Picard



Les trois profils caractéristiques de l'A15 et de la chaussée Jules César

L'A15 est assez plate, son altimétrie varie très peu sur le territoire d'Osny. La chaussée Jules César, située au nord, suit le relief général du coteau et se situe donc parfois au dessus ou au dessous du niveau de l'A15.

L'espace situé entre ces deux axes est occupé par des terrains sportifs ou de loisir, des friches ou des plantations arborées. Le raccordement des niveaux se fait par des talus marqués.



A . La chaussée Jules César se situe à la même altimétrie que l'autoroute. Les deux voies sont séparées par un merlon planté de 4m de hauteur accolé à l'A15.



B . La chaussée Jules César se situe en contrebas de l'A15 dans un thalweg d'axe parallèle à l'autoroute. Le merlon planté à une hauteur 4m côté A15 et une hauteur variable en contrebas.



C . La chaussée Jules César est plus haute que l'autoroute. Le talus planté se poursuit en friche jusqu'à la chaussée Jules César.



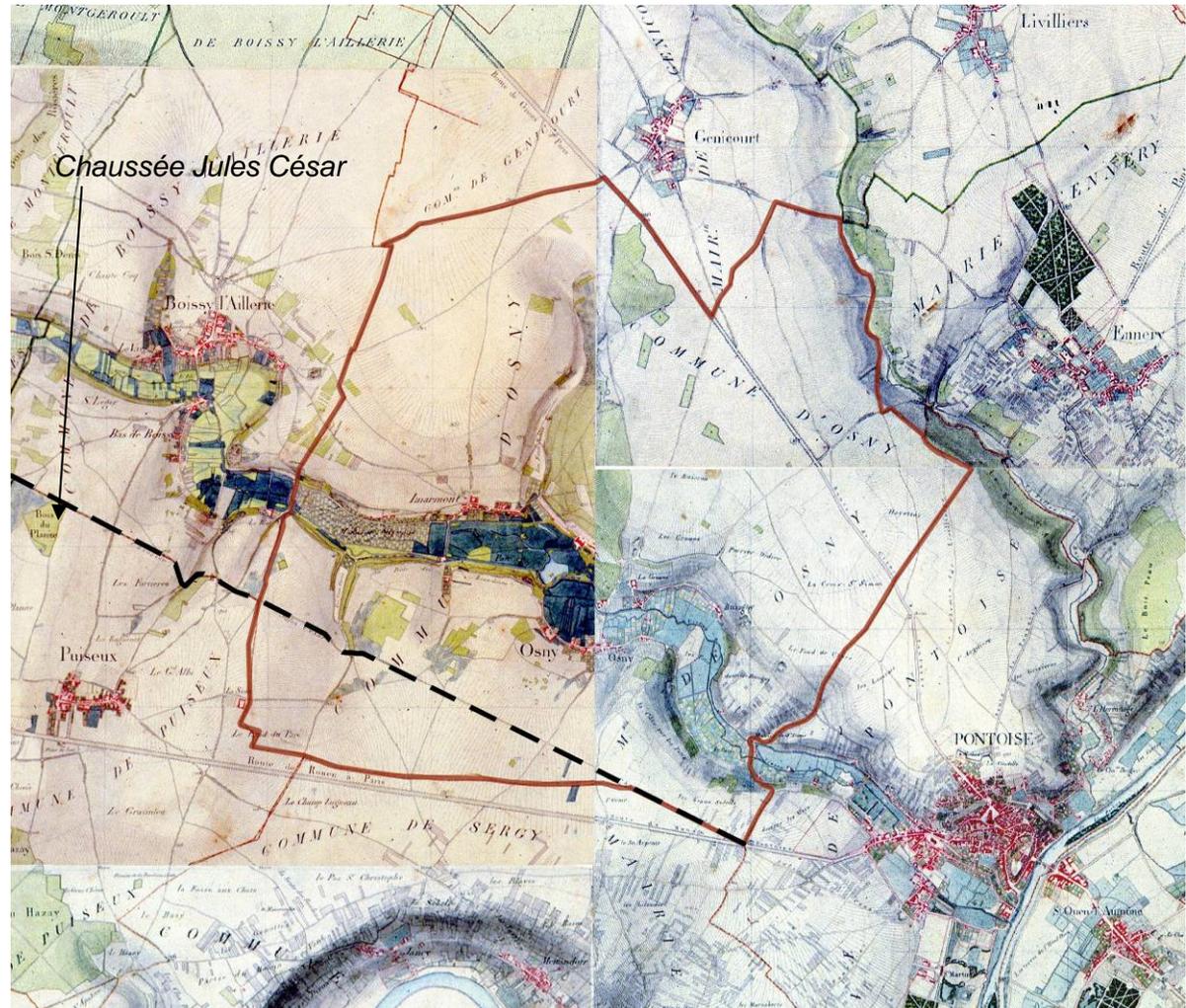
La chaussée Jules César, axe historique

La chaussée Jules César :

La voie dite «chaussée Jules César» est un vestige majeur de l'époque antique. Elle s'inscrit dans un vaste réseau de routes militaires mises en place en Gaule par l'empire romain, entre le 1^{er} siècle avant et le 1^{er} siècle après Jésus-Christ. Reliant Paris à Rouen, elle appartient à l'itinéraire qui joignait Lyon, capitale des Gaules, à la Manche. Son tracé est remarquablement conservé.

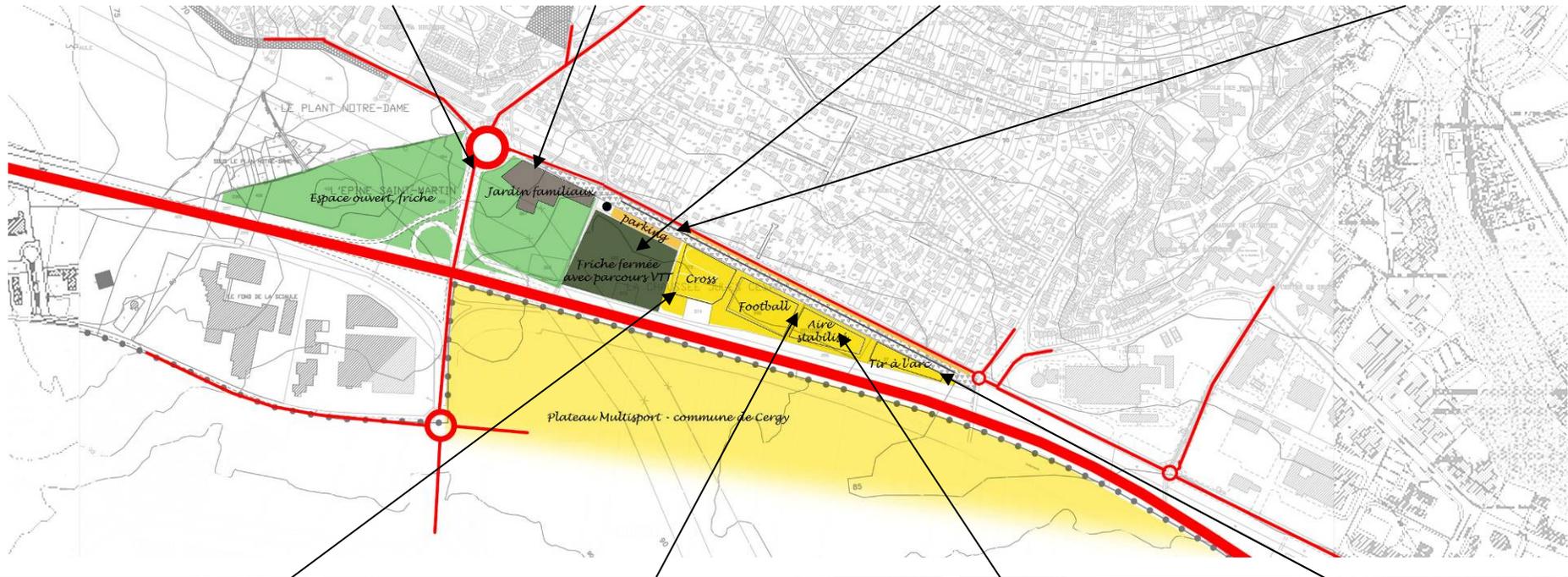


La chaussée Jules César a conservé son tracé parfaitement rectiligne. Elle longe au nord, une bande paysagère planté et au sud le coteau urbanisé d'Osny.



Source : carte minute 10 000ème du 19^{ème} siècle

la diversité paysagère dans l'espace délimité par les plantations de l'autoroute et l'alignement des peupliers le long de la CJC.



Les structures de valeur paysagère

Ligne arborée au sud de l'autoroute en pointillé

Ligne au nord de l'autoroute, en haut de talus

Ligne de peupliers, haute et large le long de la chaussée Jules César : la distance entre cette ligne et l'A15 varie de 50m à 200m.

Envahissement végétal des abords et accotements routiers



Les lignes arborées

Deux lignes arborées séparent l'A15 de la partie urbanisée d'Osny : le haut de talus nord de l'A15, qui suit la courbe de l'autoroute et la ligne de peupliers qui longe la chaussée Jules César.

- La ligne d'arbres située sur le talus constitue un cordon végétal à forte valeur paysagère : depuis l'autoroute ou le territoire agricole de Cergy, l'urbanisation d'Osny, pourtant proche n'est pas perceptible. A l'inverse, depuis Osny, ce cordon en haut de talus masque la présence de l'A15 en contrebas.

- La ligne de peupliers, constituée de 5 rangs de peupliers arrivant à maturité, se situe entre la chaussée Jules César et les espaces dédiés aux sports, au sud et marque une frange de qualité du coteau urbanisée d'Osny. Elle tangente l'A15 et se situe au point le plus proche, à moins de 60m de l'autoroute. Haute d'environ 30m de hauteur, elle est également perceptible depuis les terres agricoles au sud de l'A15 et renforce l'effet de densité des plantations.



L'envahissement végétal des espaces résiduels routiers marquant l'entrée d'Osny

Autour de la sortie n°11, qui permet l'accès à Osny et à Cergy, les espaces résiduels situés entre les bretelles d'accès à l'autoroute et à l'arrière des talus autoroutiers sont occupés par des espaces enfrichés.

Les lignes de haute tension coupent l'autoroute au niveau de ces bretelles. Les espaces situés sous ces lignes sont également partiellement occupés par des friches plus ou moins hautes.

Ces espaces dans lesquels se développe une végétation rudérale forment des écosystèmes et sont favorables à la biodiversité ordinaire des milieux et périphéries urbaines.



Les caractéristiques urbaines de l'entrée de ville, les éléments d'architecture

L'entrée de ville : logements collectifs

L'entrée de ville d'Osny, située au nord de la sortie n°11 est constituée de logements collectifs de hauteur R+1+C situés à gauche de la voie menant vers la ville. A droite, des logements de mêmes caractéristiques sont en cours de constructions.



Le quartier pavillonnaire

Il se situe en contrebas de la chaussée Jules César et n'a pas de rapport visuel avec l'A15 ou son échangeur. Il est composé de pavillons de différentes hauteurs : R, R+C, R+1+C. Depuis la Chaussée Jules César, seul le premier rang de pavillons est perceptible, ainsi que quelques pavillons construits en second rang.



L'arrivée sur Osny – les points noirs

L'axe Cergy / Osny qui traverse l'A15 au dessus de la sortie n°11 est marquée par :

- la densité et la diversité végétale importante (cordon arbustif et arboré le long de l'autoroute, bosquets et friches rudérales des espaces résiduels),
- les bâtiments collectifs existants ou en construction, formant une porte d'entrée par l'architecture résidentielle sur la ville.

Cependant, la qualité des espaces constituant cette entrée de ville est amoindrie par la présence de plusieurs panneaux de publicité de format 4x3m et de nombreux panneaux routiers directionnels, qui nuisent à la lisibilité de l'espace.



La présence imposante des pylônes et des lignes haute tension qui traversent le territoire et la densité des treillis métalliques qui clôturent les installations sportives situées sur le territoire de Cergy sont également des points noirs dans le paysage d'entrée de ville d'Osny.

L'affichage publicitaire implanté sur mobilier dans la végétation altère le caractère 'bâti et nature' de l'entrée de ville



Les lignes hautes tension font intrusion dans le paysage de l'entrée de ville



Les équipements sportifs, au caractère urbain et paysager très technique amènent un contraste fort entre les deux territoires communaux



Les nuisances liées à l'environnement

Les nuisances sont principalement liées aux infrastructures routières qui bordent et traversent la zone :

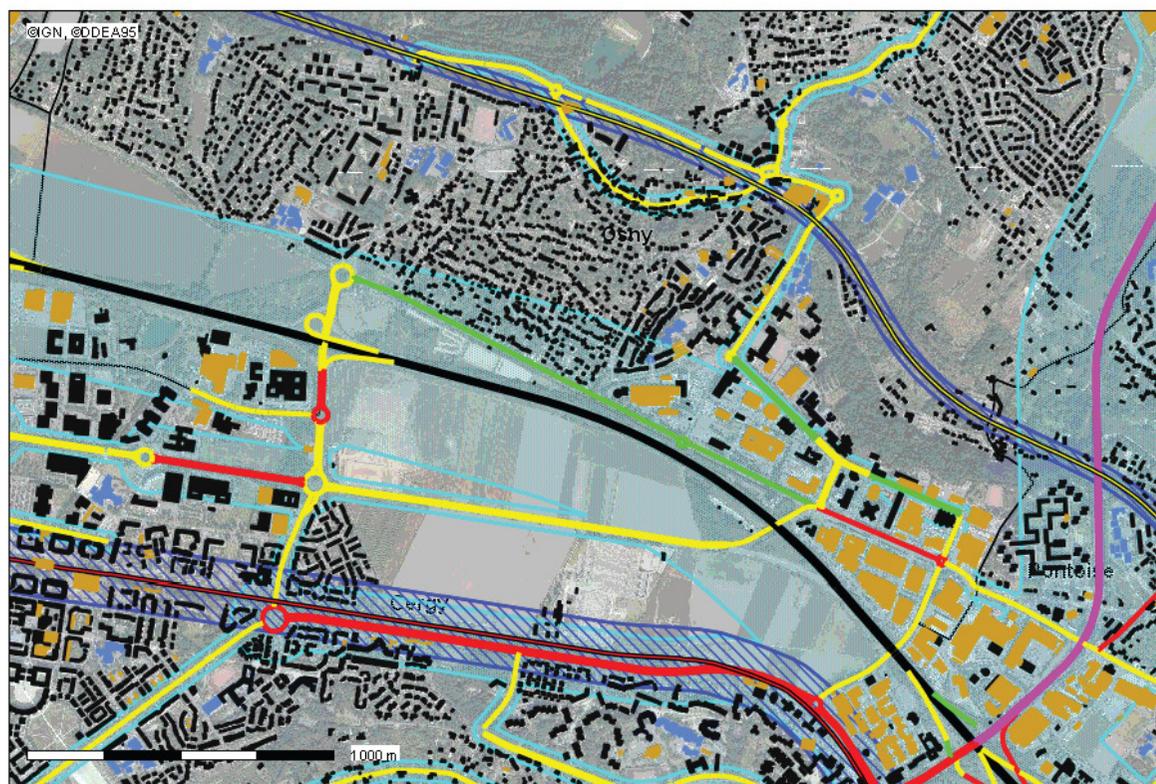
- l'A15,
- la chaussée Jules César, en limite de Pontoise puis jusqu'au giratoire avec la rue de Puiseux.

Les nuisances liées à l'environnement générées par ces infrastructures sont :

- Le bruit
- La pollution de l'air

Le bruit :

classement sonore des voies bruyantes



Description :

carte B: classement sonore des voies routières et ferroviaires

Carte publiée par l'application CARTELIE
 © Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
 SG/SPSSI/PSI/PSI1 - CP21 (DOMETER)



Conception : DDT 95
 Date d'impression : 03-06-2012

- Autre_batiment
- Autre_batiment
- Autre_batiment
- Classement des infrastructures ferrées
- non classées
- catégorie 1
- catégorie 2
- catégorie 3
- catégorie 4
- catégorie 5
- Classement des infrastructures routières
- catégorie 1
- catégorie 2
- catégorie 3
- catégorie 4
- catégorie 5
- Classement des projets routiers
- catégorie 1
- catégorie 2
- catégorie 3
- catégorie 4
- catégorie 5
- empreinte sonore voies ferrées:
- empreinte sonore routes
- empreinte sonore Projets routiers

Pour mémoire, le classement des infrastructures routières correspond à : (source DDT)

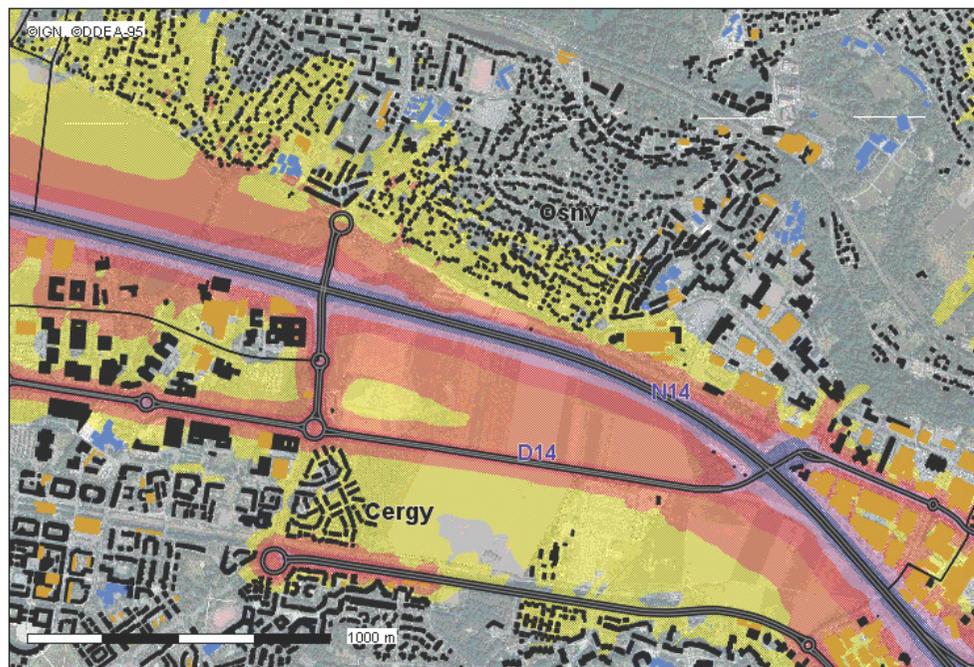
Catégorie	Niveau sonore diurne (L)	Niveau sonore nocturne (L)	Largeur affectée par le bruit, de part et d'autre de la voie
1	> 81 db	> 76 db	300 m
2	76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	250 m
3	70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	100 m
4	65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	30 m
5	60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	10 m

Un doublement de trafic se traduit par une augmentation de 3 db.

Le bruit routier de l'A15 bordant Osny est le plus nuisible et est fortement ressenti aux rebords de la ville. Ce bruit est généré par un trafic qui en 2010 s'élevait à 89 368 véhicules par jour entre la sortie 10 (A15/D915) et la sortie 11 (A15/Osny Cergy Saint Christophe) avec une proportion de 6,2% de poids lourds.

Cette voie est soumise à un classement sonore en raison de son trafic (arrêté préfectoral du 10/05/2001, qui classe l'A15 en catégorie 1 et fixe à 300m la largeur du secteur fortement affecté par le bruit). Le périmètre d'étude est concerné en grande partie car il est situé dans la bande de 300 mètres par rapport à l'A15. La chaussée Jules César bordant l'entrée d'Osny fait aussi l'objet d'un classement.

carte d'exposition au bruit sur 24h des voies routières



Description :
carte A route Lden

Conception : DDT 95
Date d'impression : 03-06-2012

grandes infrastructures routières:
Autre_batiment
Autre_batiment
Autre_batiment

niveaux sonores en Lden (en dB(A))
de 55 à 60
de 60 à 65
de 65 à 70
de 70 à 75
supérieur à 75

Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
SG/SPSSI/PSI/PSM1 - CP21 (DOMESTER)

D'abord en catégorie 3 aux abords de Pontoise avec une bande de protection de 100m de largeur, puis en catégorie 5 jusqu'au giratoire avec la rue de Puiseux avec une bande de protection de 10m de largeur. Ces bandes de protection sont incluses dans celle générée par l'A15.

Bien que la vocation de l'entrée d'Osny soit destinée à accueillir des activités économiques, sportives et de loisirs, la possibilité de créer des bâtiments affectés à ces activités implantés à moins de 300m de l'A15, confère à la problématique des nuisances sonores, une forte incidence.

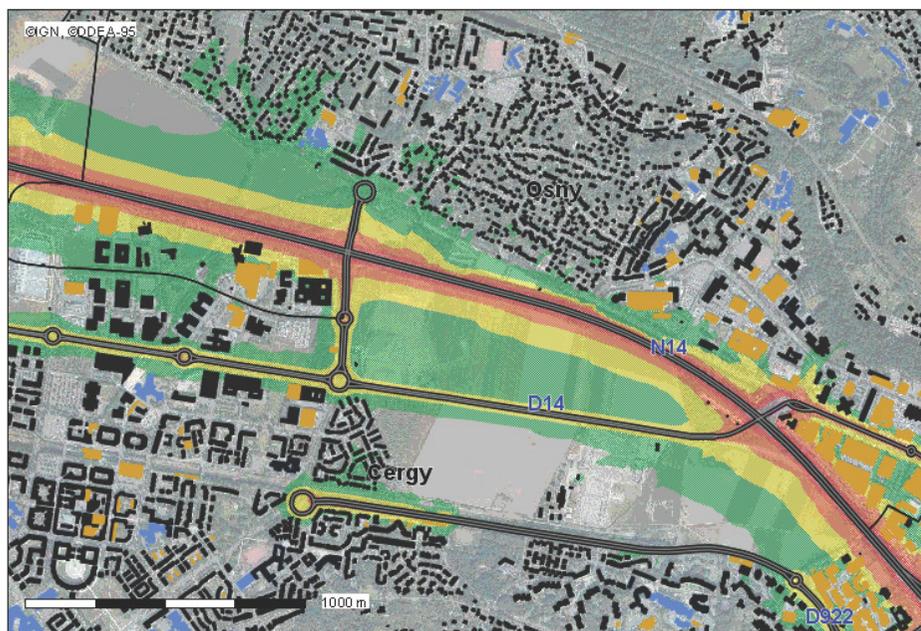
Conformément à la réglementation, les constructions implantées devront respecter la réglementation relative à l'isolation acoustique. Les bâtiments devront présenter des isollements acoustiques de façade. Les constructeurs sont tenus d'appliquer des niveaux « d'affaiblissements acoustique » de 35 dB en période diurne et 30 dB en période nocturne.

Les niveaux d'isolation relève du principe de précaution. En effet, si les constructeurs ne s'y conforment pas, ils perdent toute possibilité de recours contre le gestionnaire de l'infrastructure concernée. Au-delà des règles imposées sur les bâtiments, il est intéressant de prendre en compte les paramètres suivants :

- la configuration de l'autoroute est encaissée par un talus/merlon au droit des parcelles,
- une végétation dense est située en tête du talus autoroutier.

Ces paramètres contribuent à atténuer l'intensité du bruit au niveau des constructions.

carte d'exposition au bruit de nuit des voies routières



Description :
Carte A routière Ln

Carte publiée par l'application CARTELIE
© Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
SG/SPSS/PSI/PSH - CP 21 (DOMETER)



Conception : DDT 95
Date d'impression : 03-06-2012

- grandes infrastructures routières:
- Autre_batiment
- Autre_batiment
- Autre_batiment
- niveaux sonores en Ln (db(A):
- de 50 à 55
- de 55 à 60
- de 60 à 65
- de 65 à 70
- supérieur à 75

La pollution de l'air :

La principale source de pollution de l'air est constituée par le trafic de l'A15.

Le dossier soumis à l'avis de l'autorité environnementale sur l'A15 précise que la qualité de l'air au niveau de la zone de l'agglomération parisienne.

Lignes haute tension :

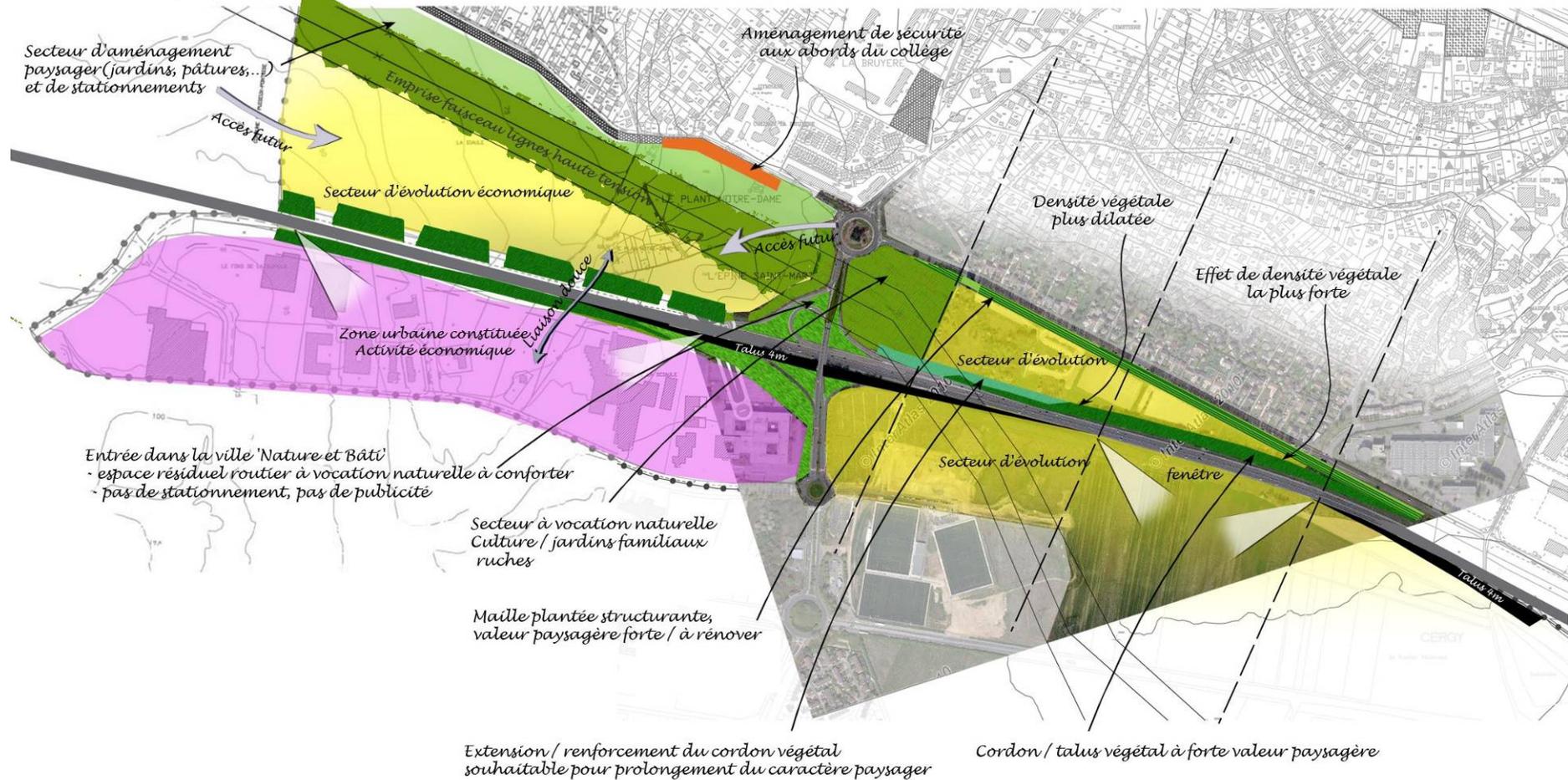
Rappel de l'avis de l'autorité environnementale sur le dossier de création de la ZAC des Linandes : (source DRIEE)

Afin de prendre en considération les niveaux de référence des champs électromagnétiques émis par les lignes à haute tension, la communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise a fait effectuer des mesures sur 12 points répartis en fonction du tracé des lignes, en novembre 2010, conformément aux dispositions du décret n°2002-775 du 3 mai 2002. Au vu des résultats, il a été décidé d'implanter les logements dans les zones où les valeurs mesurées sont largement inférieures aux normes de référence. L'autorité environnementale apprécie cette précaution. Elle aurait souhaité que les mesures de champs électromagnétiques soient complétées par des mesures de bruit des réseaux électriques. Pour mémoire, les niveaux de bruit engendrés par les équipements des postes de transformation et les lignes électriques, mesurés à l'intérieur des locaux d'habitation, doivent respecter les limites d'exposition des tiers au bruit des équipements de distribution d'énergie électrique fixées à l'article 12 ter de l'arrêté du 17 mai 2001 modifié par l'arrêté du 26 janvier 2007. L'autorité environnementale précise le rôle du poste électrique de Cergy qui assure la fourniture électrique du Nord-ouest de l'Île-de-France. Les valeurs recueillies aux points de mesure n°1, 10, 11 et 12 pouvant servir à caractériser le « bruit de fond » devraient être comparées avec les niveaux rencontrés dans les zones urbanisées de la commune de Cergy.

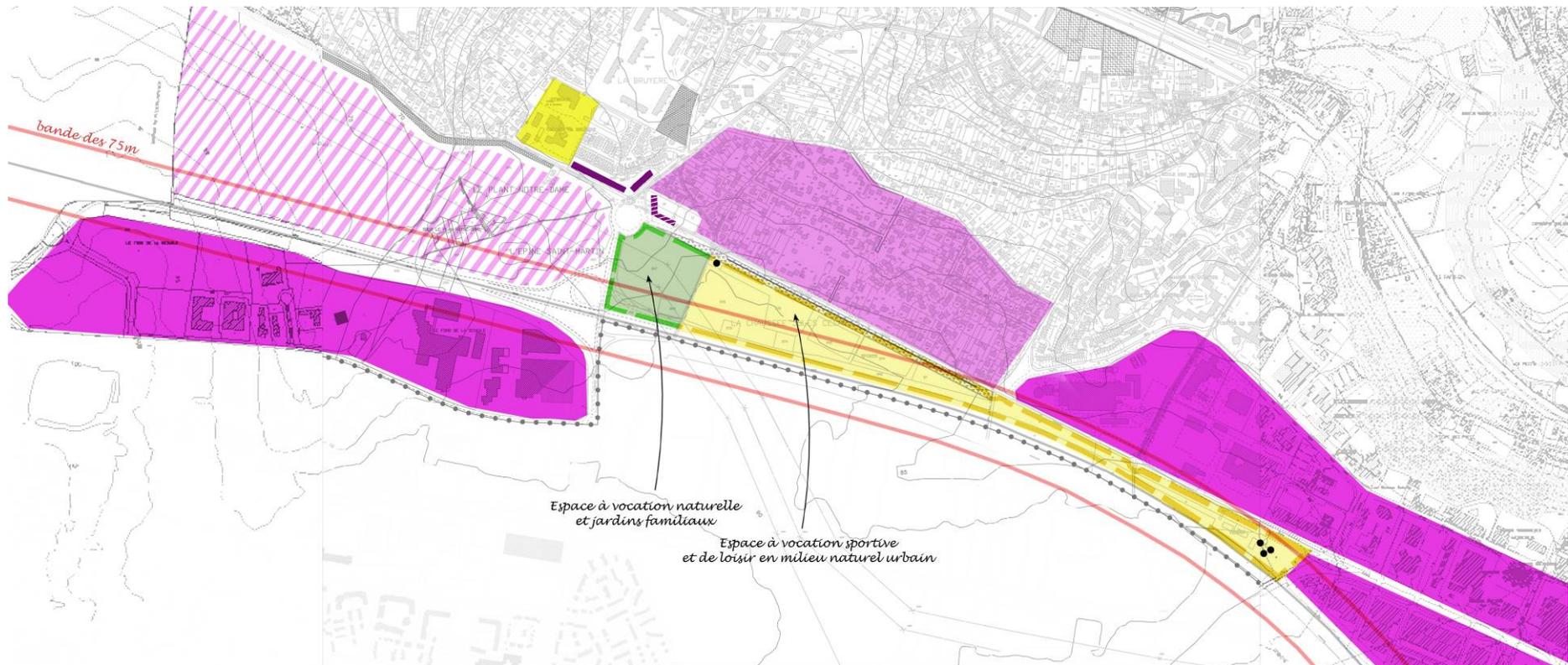
Deuxième partie : Les dispositions d'aménagement et préconisations

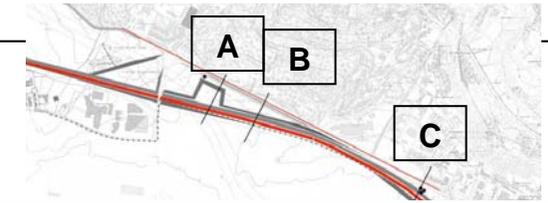
Synthèse des principales structures paysagères et destinations des sols aux abords de l'A15 au droit du territoire d'Osny

Structures paysagères de l'A15 en entrée de ville d'Osny

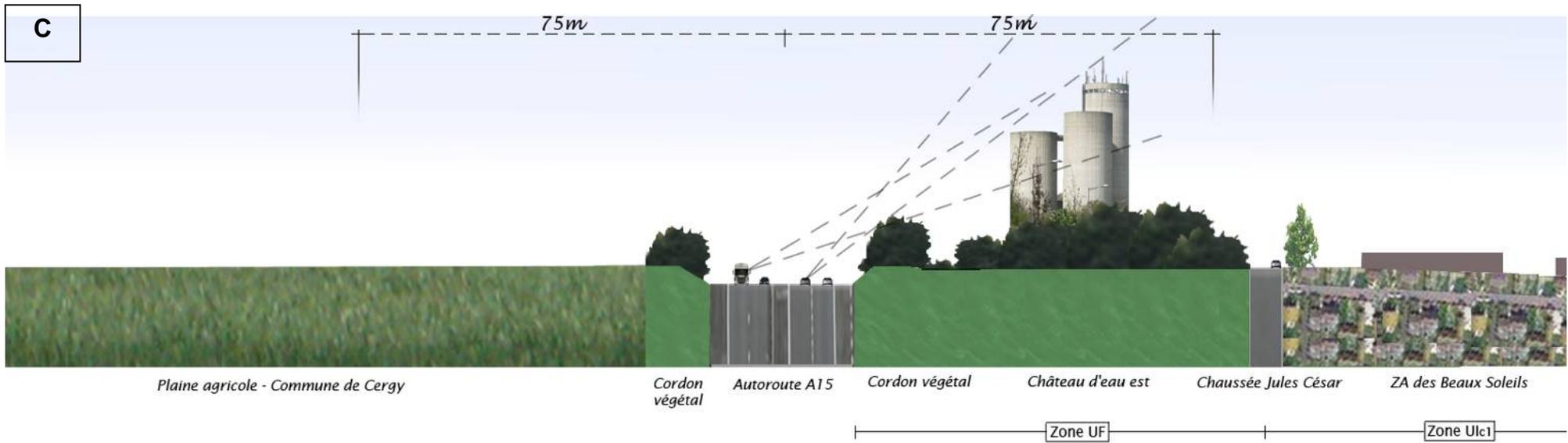
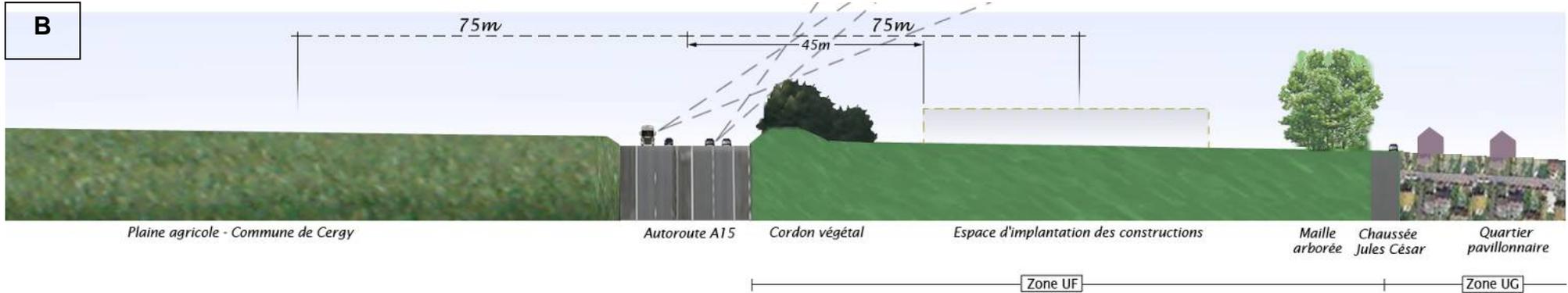
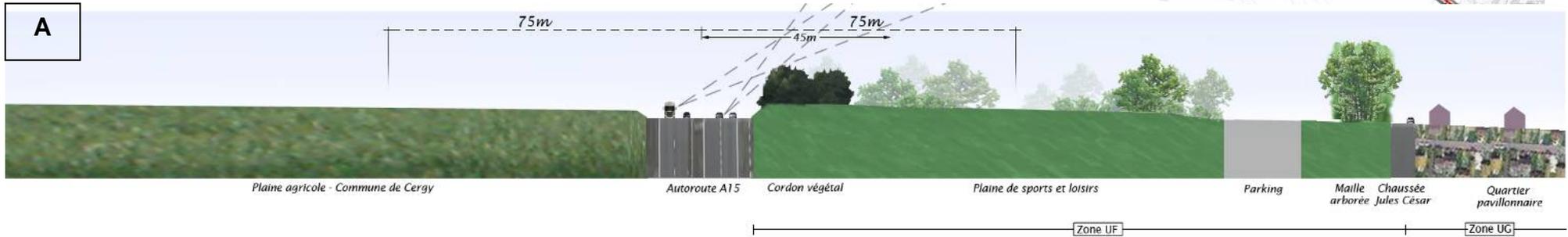


Emprises faisant l'objet de préconisations justifiant des dispositions dérogeant à la règle d'implantation des constructions ou installations à moins de 75 m de l'axe de l'A15, au titre de l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme.





Principes d'aménagement des marges aux abords de l'A15



Maintenir les structures paysagères

Maintien et renforcement du cordon végétal situé le long de l'A15

L'extension du cordon végétal du talus nord de l'A15 vers la sortie n°11 et son maintien sur le reste du secteur consolident cette séquence paysagère que l'A15 traverse à Osny, aux abords de l'agglomération de Cergy. Ces actions sont de nature également à renforcer le caractère paysager de l'entrée de ville d'Osny.



Extension et maintien du cordon végétal

Rénovation de la bande boisée le long de la Chaussée Jules César

La bande de peupliers plantés le long de la Chaussée Jules César arrive à maturité. Le renouvellement de cette bande par des plantations d'arbres de même hauteur permet de préserver l'effet de densité des plantations depuis l'A15 et les territoires de projet de Cergy. L'épannelage des plantations actuelles est ainsi préservé. Les nouvelles constructions situées entre la chaussée Jules César et l'autoroute A15 ne doivent pas posséder d'étages, afin de poursuivre le principe de non visibilité des bâtiments d'Osny depuis l'A15.



Renouvellements du mail arboré

Valoriser l'entrée de ville par des ambiances végétale fortes—

Maintien d'une frange naturelle côté future ZAC chaussée Puiseux le long de la voie.

Maintien des talus résiduels routier en espaces à forte vocation naturelle

Les espaces résiduels routiers situés entre les bretelles de la sortie n°11 de l'A15 sont préservés. Une gestion différenciée doit y être mise en œuvre afin :

- de valoriser au maximum la biodiversité,
- de veiller à ne pas laisser s'installer une végétation invasive des milieux naturels
- de renforcer le caractère naturel de l'entrée de ville.

Maintien du secteur à vocation naturelle de cultures, jardins et ruches

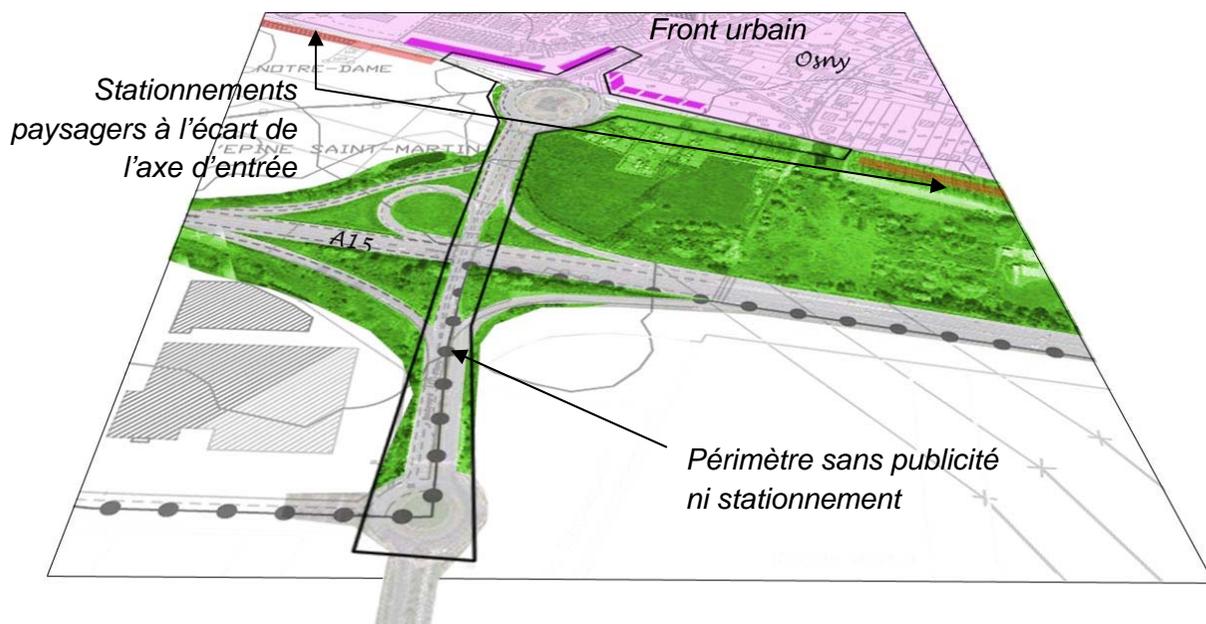
Le secteur de jardins familiaux, de prairie et de ruches qui marque l'entrée de ville doit être préservé. Cette espace ouvert en amont de l'agglomération est une respiration entre la ville et l'autoroute qui met en valeur les structures paysagères arborées voisines (espaces résiduels et lignes arborées, mail d'arbres de la Chaussée Jules César).



Maintien de la destination sport et loisir des espaces

Le développement des espaces pour la pratique des sports et des loisirs situés entre la Chaussée Jules César et l'A15 doit se poursuivre. Ces activités doivent s'inscrire dans le site en préservant au maximum le rapport avec les structures paysagères voisines. Elles se différencient et complètent l'offre existante sur la plaine des Linandes située sur la rive opposée de l'A15 en proposant des thèmes sportifs différents et contrastant avec les aménagements et projets d'aménagements sur cette partie du territoire de Cergy.

Entrée n°11 : conforter la qualité paysagère, associant espaces naturels et paysagers avec le front bâti résidentiel



Maintien des espaces sans stationnement en entrée de ville et interdiction de la publicité

Le caractère 'Nature et bâti' de l'entrée de ville est renforcé par l'absence de stationnements et de publicité sur l'axe Cergy / Osny qui traverse l'A15 et autour du rond point d'entrée de ville. Les stationnements sont aménagés le long de la chaussée Jules César et intégrés dans les plantations.

Intégration des stationnements sous la maille arborée.

Un nombre de stationnement élevé est nécessaire pour accueillir les usagers lors des événements ponctuels tels que compétitions, rencontres interclub, usages de fins de semaine.

Afin de réduire l'impact environnemental et paysager des surfaces de parking, les préconisations sont les suivantes :

Les stationnements sont aménagés dans des emplacements sous forme de poches insérées dans la maille arborée, pouvant contenir environ cinquante places chacune, le long de la chaussée Jules César.

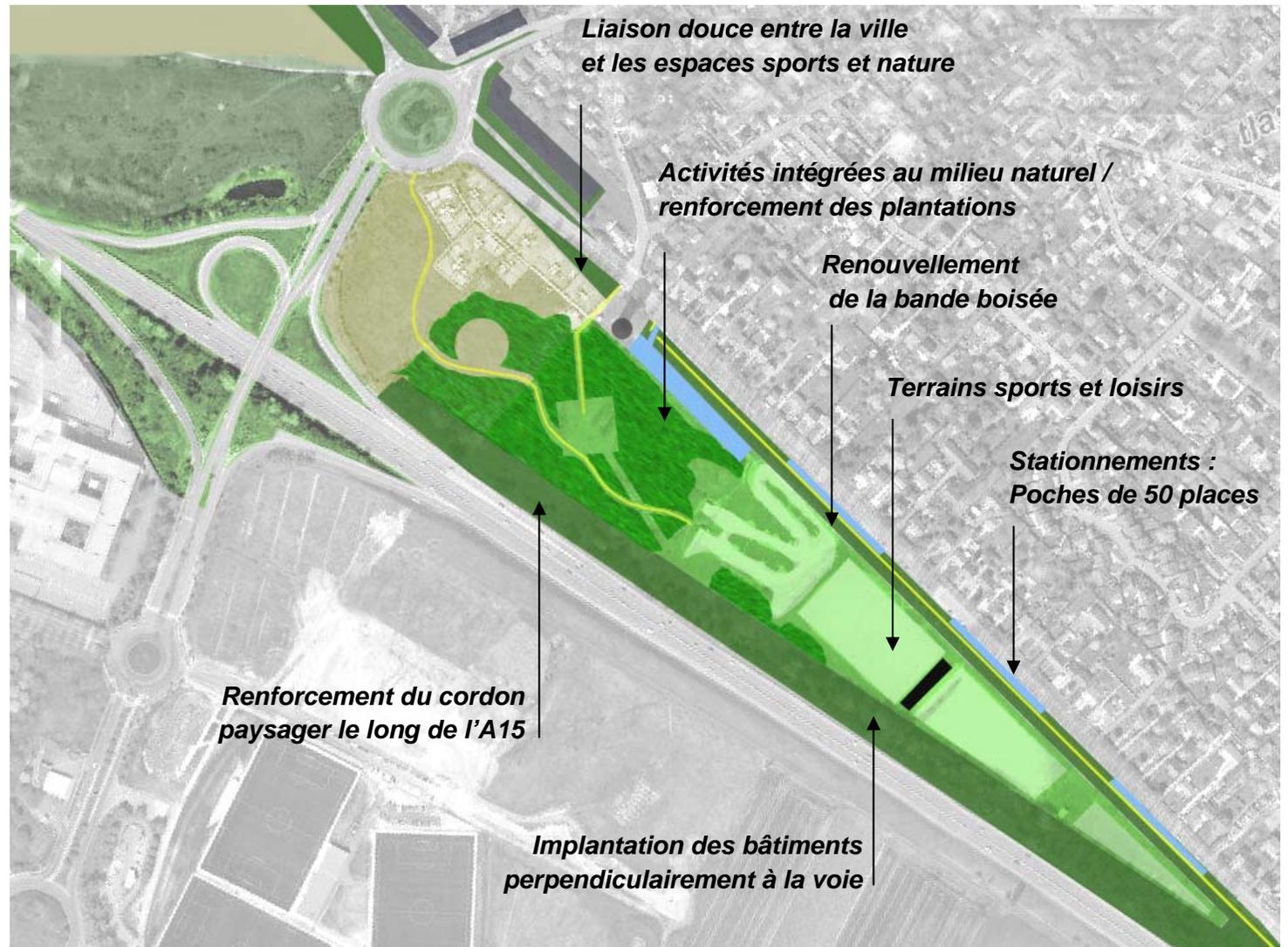
Les voitures sont stationnées de façon perpendiculaire optimisant l'espace et la desserte existante à la voie et sont desservies par un chemin traversant les plantations.

Les places de stationnements sont aménagées en matériaux enherbés.



Aire d'activités sportives et ludiques Maille structurante à rénover stationnements verts Chaussée Jules César

Synthèse des objectifs d'aménagement du secteur : aménager la chaussée Jules César et ses abords en voie promenade



Favoriser les liaisons douces dans un espace dédié aux sports et à la nature

Les circulations douces de la rue sont déplacées au cœur de la maille arborée à recréer qui la longe, au-delà des poches de stationnements. Des liaisons douces sont aménagées pour relier les différents équipements de loisirs entre elles en traversant des espaces plus paysagers. Elles permettent également de relier les différentes sections de la Chaussée Jules César.

Recréer la maille arborée

Les plantations doivent être composées de plusieurs essences à fort développement végétal et selon une densité suffisante pour occuper à terme l'espace visuel depuis la plaine des Linandes, tel qu'il est perçu aujourd'hui. Des espèces végétales adaptées aux conditions environnementales du site telles que le hêtre, le chêne, le tilleul ou le merisier peuvent répondre à cet objectif.

Développer des équipements sportifs en relation avec le milieu paysager.

Les installations sportives sont développées en préservant et développant au maximum le caractère naturel de leurs abords.

Des activités intégrées dans le site sont ainsi privilégiées : piste de cross, tir à l'arc, parcours d'escalades, skate et roller parc... Les aménagements peuvent être couplés avec le maintien ou le renforcement des plantations.

Les bâtiments nécessaires aux constructions sont implantés au-delà de la bande boisée, perpendiculairement à la chaussée Jules César, afin de minimiser l'impact depuis la ville.

Mesures de maîtrise des nuisances

Le projet ne prévoit pas la mise en place de protections phoniques, écrans ou merlons dans la mesure où il s'agit d'équipement de loisirs plein air et sportifs.

Préconisations nuisances :

Les nuisances sonores devront être diminuées à partir du principe suivant :

- Le respect de la réglementation relative à l'isolement acoustique des constructions situées dans l'environnement des infrastructures bruyantes.

Il ne prévoit pas de mesure de réduction des nuisances sonores vers les quartiers d'habitat existant, dans la mesure où le projet ne générera pas de nuisance supplémentaire à celles de l'autoroute. Cependant, l'évolution du trafic routier sur l'A15 amène la communauté d'agglomération à réfléchir à des solutions pérennes pour la qualité sonore des habitants, tel que la réduction de la vitesse à 90km/h sur l'autoroute, hypothèse à l'étude.

La végétation existante, notamment celle située sur le talus autoroutier contribue à limiter les nuisances sonores et visuelles.

Le projet prévoit de renforcer cette haie.

Ces plantations viennent en complément des lignes existantes permettront également d'accompagner les architectures du projet

Mesures de maîtrise des risques sécurité

Le projet d'aménagement n'établit aucune connexion avec l'A15 et ses échangeurs.

Les problématiques de sécurité et sont déjà traitées, notamment par les ralentisseurs apposés sur la chaussée Jules César et la limitation de la vitesse à 30km/h. Les dessertes fonctionneront comme actuellement depuis la chaussée, pour laquelle les aménagements de stationnements et plantations devront prendre en compte la présence des piétons, des cyclistes, des transports en commun et des véhicules résidentiels.