

# OPERATION D'INTERET NATIONAL SEINE-AVAL

## PROTOCOLE

<b>PREAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>1. UNE AMBITION PARTAGEE .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Un projet de développement ...</b>	<b>4</b>
Un projet pour les habitants	5
L'exigence environnementale	5
Le développement économique	6
<i>Des filières diversifiées</i>	
<i>La formation et l'accès à l'emploi</i>	
Le développement résidentiel	8
Les technologies de l'information	9
Un système de transports en adéquation avec le développement	9
<i>Transports collectifs</i>	
<i>Infrastructures routières</i>	
<b>1.2 ... porté par un projet d'aménagement</b>	<b>12</b>
Les territoires de Seine-aval	12
<i>Poissy-Conflans-Boucles de Chanteloup et de Verneuil</i>	
<i>Meulan/Les Mureaux</i>	
<i>Le Val de Seine, des Mureaux à Mantes</i>	
<i>Agglomération mantaise</i>	
<i>Portes de l'Île de France</i>	
Une armature urbaine, des grandes villes aux villages...	14
<i>Intervenir sur les friches</i>	
<i>Quartiers d'habitat social</i>	
Des extensions urbaines économes de l'espace	15
<i>La boucle de Chanteloup</i>	
Une armature naturelle et agricole créatrice d'unité	16
<i>La Seine et ses perpendiculaires</i>	
<i>La ressource en eau</i>	
<i>Les liaisons douces et les espaces de loisirs</i>	
<i>L'agriculture levier économique et de mise en valeur</i>	
Une armature économique	18
<i>Le réaménagement des ZA</i>	
<i>Le confortement des lieux de concentration industrielle sur les sites portuaires</i>	
<i>Le développement des lieux économiques urbains</i>	
<i>Le commerce comme levier de développement urbain</i>	
<b>2. LES MOYENS D'AGIR .....</b>	<b>20</b>
<b>2.1 L'ingénierie</b>	<b>20</b>
Promotion du territoire	20
Direction de projet	20
Ingénierie stratégique et d'innovation	20
Maîtrise d'ouvrage collective	21
Ingénierie du développement	21

<b>2.2 Transports et équipements structurants</b>	<b>21</b>
Les transports en commun	21
Le pôle universitaire technologique	22
Les infrastructures routières	22
<i>Le verrou de Buchelay</i>	
<i>Les liaisons Seine-aval-Cergy-Pontoise-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines</i>	
<i>La desserte de la boucle de Chanteloup</i>	
<i>Le contournement du pôle de Meulan - Les Mureaux</i>	
Armature naturelle/armature urbaine	23
<b>2.3 L'aménagement</b>	<b>24</b>
Une mécanique économique de création de valeur	24
<i>Fonds propres de l'opérateur et prise de risque</i>	
<i>Action foncière</i>	
<i>Intervention immobilière</i>	
Soutien à l'aménagement et au développement	25
<b>2.4 Moyens mis en œuvre</b>	<b>25</b>
Crédits spécifiques de l'OIN	25
Crédits non directement liés à l'OIN	26
<i>Transports</i>	
<i>Enseignement</i>	
<i>Logement</i>	
<i>Rénovation urbaine</i>	
Projet Européen	27
<b>2.5 Modalités d'engagement et de suivi</b>	<b>27</b>
<b>3. GOUVERNANCE .....</b>	<b>29</b>
<b>3.1 Les instances</b>	<b>29</b>
Le Comité de pilotage	29
Le Conseil de développement	29
L'EPAMSA	29
<i>Direction de projet</i>	
<i>Aménageur</i>	
L'AUDAS	29
Comité technique	30
<b>3.2 Opération d'aménagement et application du droit des sols</b>	<b>30</b>
<b>3.3 Point d'étape en 2010</b>	<b>30</b>

# PREAMBULE

Le long de la vallée de la Seine qui la structure et lui confère une qualité paysagère de premier plan, la Seine-aval dispose d'une situation géographique stratégique.

A l'échelle nationale, elle est située dans le système métropolitain Paris-Rouen-Le Havre, axe économique historique de développement. Reliée aux deux grands projets d'infrastructure actuels – Port 2000 au Havre et le canal Seine-Nord-Europe– la Seine-aval peut bénéficier d'échanges à l'échelle internationale.

A l'échelle régionale, elle est l'un des débouchés naturels de Cergy-Pontoise et un support indispensable pour le quartier d'affaires de la Défense.

Disposant d'importantes opportunités foncières concentrées en vallée de Seine et bénéficiant d'infrastructures de transport, elle présente des opportunités de développement durable, le développement de la trame urbaine de la vallée étant complémentaire de la protection des plateaux, parc naturel régional du Vexin et plateaux agricoles au sud.

La Seine-aval a été jusqu'au début des années 1970 l'un des principaux territoires de développement du bassin parisien. Lourdemment frappé par la désindustrialisation et marginalisée par la dynamique des villes nouvelles, elle a connu plusieurs décennies de recul. Il en résulte une volonté collective de développement extrêmement forte qui constitue un des premiers atouts du territoire.

La conscience du potentiel de ce territoire et la détermination des acteurs locaux ont conduit l'Etat à décider, lors du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 6 mars 2006, la création en Seine-aval d'une opération d'intérêt national.

La Région d'Ile-de-France a décidé de faire de la Seine-aval un territoire prioritaire du SDRIF qu'elle a la responsabilité d'élaborer et qu'elle contribuera à mettre en œuvre.

Le Département des Yvelines, à travers son schéma directeur d'aménagement pour un développement équilibré (SDADEY), en fait une priorité de développement afin d'en renforcer le développement économique et l'attractivité résidentielle.

Enfin, les communes et intercommunalités ont toutes exprimé leur adhésion au projet d'OIN.

**Le choix de l'OIN constitue un engagement collectif et de long terme des acteurs en faveur du développement et du renouveau de ce territoire pour qu'il retrouve une attractivité à l'échelle régionale.** Par le présent protocole, l'Etat, la Région d'Ile de France, le Département des Yvelines, aux côtés des communautés et communes concernées, conviennent qu'il est d'intérêt collectif de concentrer sur ce territoire des projets de développement afin de lui faire jouer un rôle économique et résidentiel de premier plan.

Ce projet suppose :

- une forte ambition, nécessaire à une véritable transformation de l'image et de l'attractivité du territoire. Après les villes nouvelles dans les années 60, les opérations de Nanterre ou Euroméditerranée dans les années 90, il s'agit aujourd'hui d'inventer une OIN de 3<sup>ème</sup> génération, aussi ambitieuse que les premières.
- une gouvernance fondée sur le volontariat de l'adhésion initiale des communes, qui concilie le respect des compétences de chacun et l'efficacité du système de décision coordonné au service d'un objectif partagé.

Les partenaires affirment leur attachement à la réussite de cette opération et leur détermination à la mener ensemble à son terme.

Le présent protocole liste les grands principes guidant l'action à venir.

Il est amené à évoluer au fur et à mesure de l'avancement du projet. En particulier, il recense des engagements financiers qui portent sur la période 2007-2013 couverte par le contrat de projet.

A des étapes clefs du projet, et en premier lieu en 2010, il donnera lieu à une évaluation et, si nécessaire, à des ajustements des moyens au regard des objectifs.

# 1. UNE AMBITION PARTAGÉE

## 1.1 Un projet de développement ...

A la différence des villes nouvelles, l'ambition de l'OIN Seine-aval n'est pas d'inventer une « nouvelle ville » mais de ré-inventer un territoire déjà structuré et de le rassembler autour d'un projet fédérateur.

La Seine-aval n'a pas à se construire une identité mais à réinventer son image à partir de ce qui fait son identité, bâtie sur ses paysages, la Seine, les falaises de craie peintes par les impressionnistes,... et son histoire de Saint-Louis et Henri IV à l'industrie automobile qui, malgré le traumatisme de la désindustrialisation, est une force active du territoire.

Il s'agit de faire éclore un nouveau territoire, non seulement en « faisant avec » ses atouts et faiblesses mais en trouvant, en lui, le ferment de son renouveau. C'est en assumant son histoire que la Seine-aval pourra se transformer.

C'est aussi en prenant conscience des grandes mutations de ce début de siècle : la poursuite de la tertiarisation de l'économie, la croissance de la mobilité et des échanges, la crise énergétique et la montée des technologies de l'information et de la communication, tant dans le champ économique que culturel. La Seine-aval doit se penser au XXIème siècle, parier sur son enthousiasme, créer une dynamique collective.

Le renouveau ne sera pas une démarche de réparation mais une « sortie par le haut », une recherche d'excellence

La Seine-aval retrouvera son attractivité par la transformation de son image, à la fois objectif et moyen du projet, et à travers des éléments concrets pour les habitants : transports, cadre de vie, enseignement, commerces, offre culturelle, espaces naturels et de loisirs,... comme pour les entreprises : bassin d'emploi puissant, proximité du marché de consommation parisien, offre foncière, réseaux de communication, des transports collectifs au réseau haut débit, ...

Au-delà des équipements directement liés à l'accueil des populations (écoles,...), la qualification du projet, c'est-à-dire l'affirmation d'une ambition de qualité et d'attractivité, repose sur des projets structurants, à l'instar des démarches de projet urbain, mises en œuvre dans les grandes villes à travers l'Europe, pour reconquérir l'attractivité des territoires (Bilbao, Emscher Park, Gênes, Birmingham,...).

La réussite repose donc sur la capacité des acteurs à choisir les projets structurants et inscrits dans la réalité du marché, dont l'effet levier soit le plus fort et à s'assurer que tous les projets, quelle que soit leur taille, tirent profit de la dynamique créée.

La prise en compte des spécificités du territoire doit conduire à un développement hiérarchisé permettant de conforter les pôles urbains, les villes, les espaces de nature, les secteurs économiques et résidentiels, dans une même exigence de développement durable et de qualité, tant dans la forme architecturale, urbaine et paysagère que dans la prise en compte des usages et des pratiques des habitants, ...

Une attention particulière sera portée aux interactions entre zones dynamiques et zones plus défavorisées.

**Le défi est celui d'une transformation à la fois ambitieuse et respectueuse.** Cette transformation ne sera réelle que si elle s'appuie sur une exigence de réflexion ambitieuse.

Le risque du fil de l'eau est considérable et contradictoire avec l'idée même d'une sortie « par le haut ». Elle ne sera crédible que si elle est démontrée par des réalisations concrètes et par étapes et non par un schéma séduisant à vingt ans.

Alors que sur des territoires plus denses, la *cohérence* du développement est prépondérante, à l'échelle d'un grand territoire comme la Seine-aval, le premier défi est celui de la *mise en mouvement*.

### **Un projet pour les habitants**

L'amélioration des conditions de vie des habitants de Seine-aval doit être le fil conducteur du projet collectif. Ils ont été les premiers perdants du recul des dernières décennies et doivent être les premiers bénéficiaires du dynamisme urbain et économique occasionné par la mise en œuvre de l'opération.

Les revenus des habitants de Seine-aval sont modestes : leur revenu moyen n'excède pas 75% du revenu moyen des franciliens. Cette moyenne recouvre des réalités contrastées.

S'il n'y a pas, en Seine-aval, de secteurs de grande richesse – à titre d'illustration, on peut noter que six des sept communes de plus de 15.000 habitants de Seine-aval accueillent plus de 36% de logements sociaux<sup>1</sup> - certains secteurs concentrent des difficultés sociales.

La présence de quartiers d'habitat social devenus zones urbaines sensibles constitue l'un des marqueurs de ce territoire ; un habitant de Seine-aval sur cinq y réside.

L'amélioration de la situation économique de tous les habitants, notamment, des plus pauvres d'entre eux, est à la fois un objectif et une condition de réussite du projet. Elle est un facteur clef d'intégration et d'égalité des chances.

L'impact positif de l'OIN sur les conditions de vie des populations, et, en particulier, sur leur revenu, doit être suivi et mesuré par des indicateurs de résultats. Ce travail d'observation relève naturellement de l'AUDAS, selon des méthodologies adaptées<sup>2</sup>, sous réserves des choix qui seront fait par ses instances de pilotage.

Le re-développement de la Seine-aval suppose tout autant l'accueil de populations plus favorisées, bien formées, à la recherche d'un cadre de vie agréable que la valorisation des ressources humaines présentes.

Dans la production de logements neufs, dans le soutien à des filières économiques diversifiées, adaptées tant à des populations bien formées qu'à des populations non qualifiées, dans la mise en place de parcours de formation, cette double préoccupation devra être présente.

### **L'exigence environnementale**

Le renouveau de la Seine-aval doit s'appuyer sur la valorisation des atouts de l'environnement.

La reconquête de la Seine, site stratégique du SDRIF, axe remarquable pour la qualité de ses paysages, voie de transport fiable et économique, lieu de loisirs, de sports nautiques, de tourisme fluvial, est un des premiers leviers du projet.

L'OIN Seine-aval s'inscrit dans un grand territoire et offre ainsi l'opportunité de structurer une trame paysagère tirant partie de la vallée et des coteaux dans une composition d'ensemble.

<sup>1</sup> Limay (15.709 hab ; 36%), Achères (18.942 ; 47%), Mantes-la-Ville (19.231 ; 41%), Les Mureaux (31 739 ; 47%) ; Conflans-Sainte-Honorine (33.327 hab. 20%) ; Poissy (35.841 ; 37%) ; Mantes-la-Jolie (43.672 ; 48%)

<sup>2</sup> notamment les méthodologies définies par l'INSEE et la DIV

La valorisation des espaces de nature passe par la définition de leur vocation : espace agricole, espace boisé, espace de loisir,... Ils assurent collectivement des fonctions essentielles à l'équilibre du développement.

Le morcellement des espaces naturels a des impacts lourds tant en termes de biodiversité que d'exploitation agricole ou sylvicole et même d'accès aux espaces verts et de loisir. Il est à ce titre impératif de conforter voire de restaurer un réseau de continuités écologiques, de valoriser et créer de nouveaux espaces de nature : forêts, organisées ou non, fleuves, bases de loisirs, berges de Seine,... et de lutter contre l'étalement urbain.

Les continuités paysagères liées à l'eau doivent être particulièrement protégées ; elles constituent des continuités écologiques de première importance. Autant que possible, la pénétration du réseau hydrographique et de la nature en ville doit être favorisée.

La Seine-aval accueille des ressources stratégiques en eau et en matériaux. Leur préservation et leur valorisation sont essentielles.

Enfin, le recyclage des sols pollués doit faire partie des objectifs du projet.

Le projet d'OIN entend être en pointe de la lutte contre le changement climatique par la promotion d'un développement sobre en consommation énergétique. Ceci passe en particulier par :

- L'optimisation du lien entre aménagement et transports, y compris le développement de la voie d'eau
- La prise en compte des objectifs d'efficacité énergétique dans les constructions, de logements ou d'équipements publics, et, plus encore, dans toutes les opérations de réhabilitation. A ce titre, une analyse globale de la performance énergétique des logements sera engagée et l'amélioration des performances thermiques sera soigneusement prise en compte dans les projets d'amélioration de l'habitat
- Les possibilités de développement des énergies renouvelables seront étudiées avec soin, qu'il s'agisse de géothermie, des usages énergétiques de la biomasse, de l'éolien ou de l'énergie solaire.

### **Le développement économique**

Le projet économique de la Seine-aval doit s'inscrire dans une perspective métropolitaine.

Il ne s'agit pas d'imiter, mais de jouer une partition propre, au service de l'ensemble du développement régional et national.

L'accueil d'activités économiques nouvelles et diversifiées et l'amélioration du taux d'emploi sont la première condition de l'accélération du développement de la Seine-aval. Elle conditionne à la fois :

- l'accès à l'emploi pour les habitants, indispensable à une consolidation des progrès sociaux,
- l'équilibre financier des collectivités, qu'on peut considérer comme un paramètre de soutenabilité du développement,
- la maîtrise des déplacements et surtout l'optimisation de l'usage des infrastructures,
- la réussite du processus de reconversion de sites industriels situés en ville.

Aujourd'hui de 0,68, le taux d'emploi doit tendre vers la moyenne départementale, aujourd'hui de 0,77. A long terme, il doit être celui des grands secteurs agglomérés de la région. De toutes les OIN d'Ile de France, la Seine-aval est celle dont le taux d'emploi est aujourd'hui le plus faible.

Compte tenu de ce déséquilibre et de l'ambition en termes de développement résidentiel, son amélioration doit être la première priorité. Elle concerne également la qualification des emplois avec aujourd'hui une part des emplois de cadre de 12,9% contre 22,6 % à l'échelle régionale.

La responsabilité d'élaboration de ce projet constitue la première priorité de l'OIN et sera pilotée par l'AUDAS, en lien avec les acteurs économiques et en s'appuyant sur les pôles de compétitivité.

S'il est clair que le développement économique ne se décrète pas, il est utile d'identifier les filières qui semblent présenter les meilleures opportunités pour le territoire.

### *Des filières diversifiées*

Le développement tertiaire sera encouragé en lien avec les pôles de Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines et, surtout, de la Défense dont la Seine-aval doit être une base arrière économique et résidentielle dans le cadre de son plan de renouveau, alternative, en termes de cadre de vie, à la zone centrale.

Plus généralement, « l'avantage comparatif » du territoire est notamment d'offrir des perspectives pour des activités de développement nécessitant une certaine proximité de la zone dense pour les salariés à des coûts de foncier acceptables.

La vocation technologique et industrielle du territoire dans les filières automobiles (Peugeot-Poissy, Renault-Flins) et aéronautique (EADS-Les Mureaux) doit être confortée, notamment à travers les activités du pôle de compétitivité Mov'eo.

L'organisation de la filière mécanique et mécatronique doit être développée par des actions en direction des sous-traitants (ingénierie collaborative, prototypage virtuel ...)

Les éco-industries constituent un secteur économique en pleine croissance, et qui peuvent trouver un espace de développement en Seine-aval en profitant notamment de la localisation en berges de Seine.

Elles offrent des perspectives de confortement des filières existantes et de développement de filière d'excellence, qui doivent conduire à mettre en place une démarche de type « pôle de compétitivité » (c'est-à-dire visant à rapprocher recherche, enseignement et industrie, sans qu'il s'agisse nécessairement d'une labellisation) organisée notamment autour des sites de Triel et la boucle de Chanteloup, d'une part, de Limay d'autre part, et de lieux de formation, dont le pôle universitaire du Mantois.

Les sites portuaires offrent, en même temps que des perspectives de développement du fret fluvial en lien avec les ports du Havre et Rouen et le futur canal Seine-Nord-Europe, des possibilités d'accueil de sites industriels.

Les métiers de la construction sont à la fois une opportunité économique et un besoin pour atteindre les objectifs de développement, résidentiel et économique. Le développement d'une filière d'éco-construction fait partie des priorités de l'OIN et concerne l'ensemble du territoire.

Les terrains de la boucle de Chanteloup, desservis par le futur port de Triel, constituent une opportunité de premier plan qui mérite d'être exploitée. Les projets déjà réalisés, comme la nouvelle mairie des Mureaux, peuvent servir d'exemple.

Enfin, le projet de Cité-manifeste, peut constituer l'un des éléments visibles du développement de l'éco construction.

Le soutien aux PME et à la création d'entreprise fera partie des priorités d'action, avec une attention particulière pour les filières spécialisées présentes sur le territoire.

La présence de trois hôpitaux et de nombreux acteurs privés invite à envisager, au-delà de la préoccupation d'accès aux soins, d'investir dans une perspective économique sur le secteur de la santé en plein développement.

Le maintien et le développement d'une offre commerciale en ville, qu'il s'agisse de petits commerces ou de pôles commerciaux urbains, avec une attention particulière pour la présence commerciale dans les ZUS, constitue un des enjeux de l'attractivité des pôles urbains.

L'attrait du cadre paysager, les espaces forestiers d'exception, la présence du Parc Naturel du Vexin, de bases de loisirs avec notamment une offre d'activités nautiques, les haltes fluviales qui pourraient être développées le long de la Seine au même titre que les liaisons douces, le tourisme équestre, présentent des opportunités de développement des activités touristiques

### *La formation et l'accès à l'emploi*

Ces filières économiques présentent des opportunités diversifiées qui peuvent à la fois répondre aux besoins des populations en difficulté et faciliter l'accueil de populations hautement qualifiées.

S'il faut garder à l'esprit que le développement économique ne se décrète pas, la Seine-aval doit mettre tous les atouts de son côté en travaillant non seulement sur l'offre de zones d'activités ou sur le soutien aux filières économiques mais aussi directement sur les ressources humaines qui constituent un point clef du développement de l'attractivité du territoire.

La formation professionnelle pour favoriser la diversification des activités doit encore être renforcée, en s'appuyant sur l'ensemble des acteurs : Maisons de l'emploi, ANPE, Education Nationale, à travers un projet cohérent d'évolution de l'offre de formation dans le secondaire et le supérieur (adaptation des formations du CAP au BAC professionnel, pôles d'excellence dans les lycées,...).

L'effort de formation doit concerner toutes les catégories de population; le nécessaire investissement sur les filières d'avenir et de pointe ne doit pas faire oublier l'insertion par l'économie pour les populations fragilisées jusqu'à la question de l'intégration linguistique des populations d'origine étrangère aujourd'hui présentes sur le territoire.

Le développement du **pôle universitaire technologique** de Mantes autour des deux thèmes de la mécatronique et des éco-industries, constitue l'un des premiers leviers d'un développement économique pleinement ancré sur le territoire.

Ce projet, porté par l'Université de Versailles-Saint-Quentin en Yvelines, sera développé en lien avec les industriels, d'une part dans le cadre de la filière éco-industrielle, d'autre part, dans le cadre du domaine d'activités stratégiques mécatronique du pôle Mov'eo. Il s'appuiera notamment sur l'IUT de Mantes et l'école d'ingénieur (ISTY).

Dans le même esprit, le développement d'activités nouvelles (éco-construction, services à la personne,...) suppose une réflexion sur les filières de formation.

### **Le développement résidentiel**

Le développement de l'offre résidentielle de la Seine-aval est un levier déterminant de la transformation du territoire.

L'objectif est à la fois de faciliter les parcours résidentiels des populations présentes, d'accueillir une population nouvelle permettant davantage de diversité sociale, et de favoriser l'implantation d'entreprise pour lesquelles l'offre de logements pour les salariés est un des critères important.

La dynamisation de la construction de logements sera obtenue par l'engagement d'opérations à des échelles très diverses : grandes opérations, opérations pavillonnaires économes de l'espace, densification raisonnée des centres-villes,...

Cette diversité est nécessaire à la fois sur le plan quantitatif et sur le plan qualitatif afin d'éviter la banalisation des formes urbaines. En particulier, le travail sur l'existant, notamment dans les centres villes fera partie des priorités.

La diversité concerne aussi les typologies de logement; logement social, accession sociale à la propriété, logement locatif libre, accession plus classique, y compris de haut de gamme. Elle rejoint la volonté de recréer des parcours résidentiels.

Le redressement spectaculaire des grandes ZUS de la Seine-aval (Val Fourré, Les Mureaux-Ecquevilly, Chanteloup-les-Vignes,...) doit être consolidé. La dynamique de l'OIN doit leur permettre de poursuivre leur redressement par une phase de développement résidentiel et économique; à l'inverse, leur recul serait fatal à l'ensemble du projet.

L'OIN offre l'opportunité de développer des démarches innovantes tant en terme de montage d'opérations de logements qui seront mobilisées pour permettre de produire du logement à coût modéré dans les centres urbains ou des programme mixtes intégrant une part de logements à caractère social, qu'en terme d'habitat innovant dans une optique à la fois de confort et d'adaptabilité des lieux de vie et de qualité environnementale.

Sur le plan quantitatif, l'accélération du développement doit permettre d'atteindre à l'horizon 2010 l'objectif de 2500 logements neufs par an.

La nécessité d'un développement équilibré conduit les partenaires à s'entendre sur deux objectifs :

- Compte tenu des besoins en logement pour toutes les catégories de population, et de la forte présence du logement social sur le territoire (31,6% contre 23,5% à l'échelle régionale), l'objectif fixé conjointement est de maintenir voire d'augmenter le nombre de logements sociaux leur part dans le parc total ayant vocation à baisser.  
Cette orientation est compatible avec le projet de SDRIF qui vise à rééquilibrer la géographie du logement pour réduire les inégalités territoriales et pose, à l'horizon 2030, un objectif, sans portée normative, de 30% de logements sociaux dans le parc, pour les communes urbaines hors du cœur d'agglomération.  
L'objectif commun est de rompre avec les grands opérations de construction qui ont fortement marqué le territoire, de privilégier des opérations de logements sociaux de taille modeste et bien intégrée, et de favoriser les parcours résidentiels, par le développement de tous les types d'habitat.
- Compte tenu du très faible taux d'emploi, qui a vocation au minimum à tendre vers la moyenne départementale, il est convenu que le rythme envisagé de construction de logements sera adapté en fonction de l'évolution du taux d'emploi, étant entendu que la croissance du logement est aussi un levier de développement économique.

### **Les technologies de l'information**

Les technologies de l'information et de la communication transforment profondément les modes d'habiter, de consommer,...

Le projet de Seine-aval, résolument inscrit dans le XXI<sup>ème</sup> siècle, leur accordera une place de premier plan afin de :

- Répondre aux besoins émergents de différents utilisateurs : habitants-consommateurs, entreprises afin de pouvoir accueillir des activités utilisatrices de capacités très haut débit, en prenant en compte l'émergence de nouveaux labels : zone d'activité très haut débit, logement multimédia
- Et de donner une territoire une réelle notoriété en y associant une dimension culturelle.

### **Un système de transports en adéquation avec le développement**

Le développement économique et urbain suppose à court terme une forte amélioration du réseau de transport permettant de rendre lisible et concurrentielle l'accessibilité du territoire pour engager le processus de développement, et à moyen long terme la programmation et la réalisation des infrastructures permettant de développer les échanges avec les pôles franciliens.

Pour tous les modes, la question des transports doit être appréhendée à plusieurs échelles :

- A l'échelle de la vallée de Seine, Seine-aval est l'unique porte d'entrée de l'Ile-de-France pour les Normands. La fluidité du trafic, ferroviaire, routier et même fluvial, pour les personnes comme pour le fret sont pour eux, un sujet majeur.
- La Seine-aval apparaît comme un territoire particulièrement pertinent pour traiter des questions de transport. Il suffit pour s'en convaincre de remarquer que les habitants de la Seine-aval désignent les lignes qui les desservent sous le nom de Paris-Mantes par Poissy ou par Conflans.
- Enfin, au sein des bassins de vie, la fluidité des déplacements est une question essentielle de qualité de vie.

### *Transports collectifs*

Trois axes ferroviaires principaux desservent la Seine-aval : le RER A, les deux lignes Paris-Mantes.

A court terme, la ligne Paris-Mantes par Poissy offre le plus grand potentiel d'amélioration.

- La mise en place, à échéance 2009, d'un service cadencé de cette ligne, constitue l'un des engagements fondateurs de ce protocole.  
Les études menées dans le cadre du projet de Ligne rapide Normandie Val de Seine (LRNVS) ont montré la faisabilité d'un service assurant à l'heure de pointe, 4 trains directs Mantes-Paris, deux trains semi-directs marquant des arrêts dans les principaux pôles, 4 omnibus, et préservant le passage de quatre trains normands sans arrêt en Ile-de-France.  
La définition précise du cadencement relève de la compétence du STIF, en lien avec les Régions normandes et l'Etat, et est engagée dans le cadre du projet LRNVS.
- Ce projet trouve pleinement son sens s'il est accompagné par une réflexion complète sur le service et sur son image, et si est parallèlement mis en place un dispositif de rabattement efficace.
- La mise en place à échéance 2015 d'un cadencement encore plus efficace (véritable cadencement au quart d'heure avec 4 semi-directs) constitue un objectif partagé.

Le prolongement d'Eole à l'ouest, depuis Haussmann-Saint-Lazare vers la Défense, Nanterre et la Seine-aval constitue un projet structurant pour l'Ile-de-France.

En termes d'aménagement comme sur le plan technique, le prolongement d'Eole à La Défense et en Seine-aval constitue un seul et même projet qui doit être engagé rapidement.

La mise en place d'un service TGV entre la Normandie, Roissy et le réseau TGV, et s'arrêtant sur les sites de Mantes et de Conflans, offre de nouvelles opportunités d'attractivité économique et de nouveaux services pour les habitants de la Seine-aval.

Plus généralement, la première priorité sera de définir, puis de mettre en œuvre, un projet d'ensemble pour les transports, sous l'autorité du Syndicat des Transports d'Ile de France.

Ce projet devra prendre en compte l'ensemble des services : ligne Paris-Mantes par Conflans, qui dessert notamment la Boucle de Chanteloup, grande ceinture, lignes de bus, de pôles à pôles ou lignes urbaines,... et traiter de la cohérence entre les différents modes, avec en particulier les rabattements sur gares notamment dans le cadre des pôles PDU : Chanteloup, Poissy, Conflans, Mantes,...

Il devra traiter des modes moins massifs : vélo, voie d'eau,...

Le soutien à des plans de déplacement d'entreprise, notamment pour les plus importantes, peut également constituer un vecteur de plus grande efficacité des déplacements.

### *Infrastructures routières*

La réalisation d'infrastructures routières est indispensable au fonctionnement des territoires de la Seine-aval, compte tenu de son organisation urbaine structurée en une succession de pôles générant de nombreux déplacements au sein des bassins de vie. Elles sont indispensables tant pour les déplacements automobiles que pour le nécessaire développement des transports par car.

De fait, les transports par car sont, dans la plupart des cas, la réponse la plus efficace et la plus adaptée au besoin de transports en commun. Le service express de transport vers la Défense a ainsi pu se développer grâce à l'infrastructure de l'A 14.

L'utilisation des grandes infrastructures routières par des services de car « pôle à pôle », dans la ligne des services récemment développés par le STIF, constitue une perspective d'avenir. Des réflexions sont à mener sur le développement de parkings relais permettant de réduire à la fois la congestion et les pollutions liées au développement du trafic.

La réalisation de plusieurs infrastructures aura un impact important pour atteindre les objectifs du projet à mesure de l'ambition fixée. Les décisions concernant les tracés relèvent des maîtres d'ouvrage de ces infrastructures et n'entrent pas dans le champ du présent protocole.

Leur réalisation devra tenir compte de la rapidité du développement qui devra, symétriquement, être adaptée à la capacité globale du système de transports tous modes confondus. Il s'agit en particulier, des infrastructures suivantes :

- le bouclage de la francilienne,
- le projet C13-F13 dans sa partie est pour assurer le lien entre le cœur du territoire et Cergy-Pontoise,
- l'amélioration des conditions de trafic vers Saint-Quentin en Yvelines dans le secteur de la vallée de la Mauldre, en veillant particulièrement à la réduction des nuisances sur les communes de la vallée.

Trois projets sont nécessaires pour réussir le développement des sites du territoire,

- une solution aux contraintes posées par le verrou de Buchelay qui interdit de fait le développement de l'ouest du Mantois et contraint le développement du Bonniérois.
- l'amélioration des liens urbains entre Meulan et les Mureaux,
- la création du pont d'Achères permettant de desservir la boucle de Chanteloup.

## 1.2 ... porté par un projet d'aménagement

Le projet d'aménagement de Seine-aval doit permettre de mettre en œuvre les objectifs de développement. Par la mise en mouvement des différents sites de Seine-aval, en s'appuyant sur leur génie propre, une dynamique collective doit se créer.

Elle repose, au-delà de la diversité des sites, sur une armature urbaine, constituée de pôles variés, sur une armature naturelle, dont la protection et la mise en valeur, loin de s'opposer au développement, en fait partie et le renforce et sur une armature économique qui doit permettre d'offrir une réponse adaptée aux besoins des entreprises.

Deux principes doivent être posés comme préalables : l'exigence de qualité et d'ambition pour tous les projets quelle que soit leur taille, le souci de l'économie de l'espace. Ces principes seront déclinés dans un document de référence approuvé par le Comité de pilotage.

### Les territoires de Seine-aval

Au-delà de l'aspect arbitraire de tout découpage, cinq séquences peuvent être distinguées.

#### *Poissy-Conflans-Boucles de Chanteloup et de Verneuil*

Le territoire de Poissy-Conflans-Boucles de Chanteloup et de Verneuil profite de la dynamique de développement du cœur d'agglomération.

A la croisée de l'axe de la Seine, de Mantes à La Défense, et de l'axe Cergy-Pontoise-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines, ses potentialités foncières et les perspectives d'amélioration de sa desserte permettent d'envisager le renforcement de son attractivité.

Poissy-Achères et Conflans sont deux ensembles déjà puissants en termes d'équipements et de services, dont le rayonnement aujourd'hui limité, du fait notamment de la barrière du fleuve, doit être conforté.

Conflans-Sainte-Honorine doit jouer un rôle de premier plan par la qualité de sa desserte en transports en commun. Le développement du musée de la batellerie doit à l'échelle du territoire, contribuer à la redécouverte de l'intérêt du fleuve, et, à l'échelle locale, être un levier pour la qualification du centre ville.

Poissy a d'ores et déjà engagé le pari de la tertiarisation. La restructuration de l'hôpital de Poissy (CHIPS) est prévue sur le site de la Coudraie avec reconstitution intégrale de l'offre de logement social dans la commune.

L'organisation du développement de la boucle de Chanteloup, dont le cœur est, paradoxalement, la périphérie de quatre communes, constitue un enjeu majeur.

L'ampleur des terrains disponibles doit permettre à la fois un développement économique ambitieux autour des éco-industries, déjà fortement présentes, et de l'éco-construction, sous des modalités à construire, et un développement résidentiel qui permette le rééquilibrage de l'offre de logement, ainsi que la mise en valeur des atouts environnementaux.

Les hauts d'Andrézy constituent un potentiel pour un développement urbain de grande qualité. La « réunification » de la ville de Carrières-sous-Poissy, par la création d'un véritable centre fera partie des priorités

Verneuil et Vernouillet forment un ensemble urbain de qualité qui recèle d'importants potentiels vers la Seine dont il est séparé par la voie ferrée.

#### *Meulan/Les Mureaux*

Le pôle urbain de Meulan-Les Mureaux doit jouer pleinement son rôle de pôle structurant.

La création d'une structure urbaine forte s'engage autour de trois priorités : confortement d'un centre-ville autour de la gare des Mureaux, qui doit être restructurée, renouvellement urbain de la ZUS, développement économique autour de la côte d'Envi puis du site proche d'EADS et sur le site de Bècheville (services à la personne).

La commune dispose d'un très fort potentiel de transformation sur elle-même à travers les nombreuses friches et espaces libres en ville.

Dans un second temps, des projets d'extension urbaine de la ville devront être envisagés dans une perspective métropolitaine. En lien avec la commune de Meulan, dont le centre-ville recèle un potentiel de qualité remarquable, le lien à la Seine doit être redécouvert.

#### *Le Val de Seine, des Mureaux à Mantes*

Le grand secteur situé sur la rive gauche, de Chapet à Epône, de part et d'autre de l'autoroute, entre la RD 113 au sud, la voie ferrée et les Mureaux au nord, est de fait une vitrine du territoire.

Dans un projet de composition d'ensemble conciliant urbanisation (habitat et activités), maintien d'une dynamique agricole, protection d'espaces de nature et mise en valeur des paysages, un développement modéré des villages peut être mené à bien.

Aubergenville doit être conforté comme pôle d'appui, en complémentarité des pôles structurants des Mureaux et, dans une moindre mesure, de Mantes. L'objectif doit être de limiter les effets de coupure liés, d'une part, à l'autoroute A 13, en confortant la continuité urbaine (secteur du Trait d'Union) entre le centre-ville et le quartier d'Elisabethville, et, d'autre part, à la traversée de la ligne SNCF Paris-Mantes dans le secteur de la gare où des actions de requalification des espaces publics seront engagées.

Le potentiel de cette commune, vaste, séparée en plusieurs secteurs, mérite un projet ad hoc.

Le site Renault à Flins et Aubergenville constitue un atout majeur pour l'OIN. Le soutien à ce site et à son développement, doit faire partie des priorités du projet.

De même, la richesse créée par le développement économique, sur le secteur de Limay Porcheville Gargenville doit être l'occasion de redonner une qualité résidentielle plus forte à ce territoire.

En particulier, les cœurs de ville de Limay et Gargenville recèlent un potentiel important de qualification et de valorisation.

#### *Agglomération mantaise*

L'agglomération mantaise, qui, par sa taille, s'apparente à Chartres ou Evreux, doit poursuivre son développement et être confortée comme un véritable pôle régional.

Les projets engagés de Mantes Université et Mantes Innovaparc sont de facto, la préfiguration de l'OIN. Ils permettent de créer, en lien avec le centre ancien, un véritable cœur d'agglomération doté d'équipements d'intérêt régional ou d'agglomération et de constituer un pôle tertiaire, dans le centre, à proximité de la gare.

L'implantation du pôle universitaire technologique et du centre de congrès sont des leviers majeurs pour une croissance forte et équilibrée.

Dans le champ des transports, le cadencement de la ligne Paris-Mantes doit, par l'organisation de rabattements qui confortent la gare de Mantes comme plate-forme d'interconnexion, offrir un service plus efficace. La restructuration de cette gare est, à ce titre, une nécessité.

L'ouest de l'agglomération recèle une part importante des possibilités foncières.

Dans sa partie nord, ce développement est indispensable pour réussir la transformation complète du Val Fourré en le réintégrant dans la ville. Plus au sud, il est un lieu naturel de développement économique. L'exploitation de ce potentiel est conditionnée à la mise en œuvre d'une solution au problème posé par le péage de Buchelay.

Le maintien de coupures paysagères et d'une véritable porte d'entrée de l'Ile de France sont indispensables.

#### *Portes de l'Ile de France*

Enfin, la Boucle de Moisson et les portes de l'Ile de France forment un territoire peu dense, inscrit au cœur dans un cadre naturel et environnemental à forte valeur patrimoniale.

Elle peut accueillir un développement économique et urbain, sur Bonnières et Freneuse, à travers un projet économe de l'espace, valorisant les paysages et confortant les cœurs de village existant. Il doit s'inscrire dans une vision d'ensemble de la boucle de Moisson, site classé, dont la qualité doit être préservée.

La transformation du « centre d'agglomération » (secteur commercial, secteur résidentiel proche de la gare) doit être une priorité.

### **Une armature urbaine, des grandes villes aux villages...**

La Seine-aval est structurée par un réseau de villes historiques dont les centralités ont vocation à être confortées et développées en respectant leur diversité des villages aux villes.

Au-delà des pôles structurants, Mantes, Poissy, Conflans et les Mureaux, qui doivent être confortés à travers des équipements et la polarisation des transports, et du pôle d'appui d'Aubergenville, la valorisation, voire la reconquête, des **centres-villes ou centres bourgs** (Limay, Bonnières-Freneuse, Meulan, etc<sup>3</sup>...) passe par une intervention coordonnée sur plusieurs leviers : l'espace public, l'amélioration de l'habitat (OPAH mais aussi intervention immobilière), le commerce de proximité, la création d'équipements, la densification raisonnée des centres par de nouvelles constructions,...

Ces opérations doivent figurer au premier rang des priorités. Cette priorité doit s'accompagner de la volonté de privilégier le développement proche des gares, dans une perspective de développement durable.

A l'échelle des villages, des opérations limitées mais bien ciblées doivent permettre d'éviter qu'un développement même modéré de leur périphérie, n'affaiblisse leur centre.

#### *Intervenir sur les friches*

Le territoire comporte de nombreux terrains dont la reconversion doit être envisagée : carrières, friches industrielles, sites ferroviaires, sols pollués... (Singer à Bonnières, carrière à Gargenville et Juziers, Eternit à Vernouillet, RFF à Verneuil ou Triel, site Porchet à Gargenville, Moulin des Brissettes à Aulnay-sur-Mauldre, site des anciens établissements Vibro-Vallot et ancienne cimenterie à Follainville-Dennemont,...).

La reconversion de ces sites, complexes, doit être une priorité.

#### *Quartiers d'habitat social*

La présence de grandes ZUS constitue de facto un des marqueurs du territoire. Plusieurs projets de rénovation urbaine ont été conventionnés avec l'ANRU (Mantois, Les Mureaux-Ecquevilly, Chanteloup-les-Vignes) ou sont sur le point de l'être (Poissy-La Coudraie).

L'ampleur des interventions prévues traduit l'ambition partagée par tous les acteurs de faire évoluer les quartiers concernés vers le droit commun et éviter de concentrer dans ces quartiers, de nouvelles difficultés.

<sup>3</sup> Ces exemples ne constituant en aucun cas une liste exhaustive

Le pilotage de ces projets, bien que distinct de celui de l'OIN, apportera une contribution directe à l'atteinte des objectifs de développement de l'attractivité du territoire porté par l'OIN Seine-Aval .

A ce titre, ces quartiers doivent être regardés comme des lieux de développement, Développement urbain en valorisant leurs qualités résidentielles (équipements, commerces et services, qualité des espaces publics) qui permettent d'y envisager une nouvelle production de logements diversifiée.

Développement économique à travers l'implantation d'activités et le soutien à la présence commerciale, et en s'appuyant sur la population qui y réside dont le potentiel de créativité doit pouvoir mieux s'exprimer.

Au-delà des plus grands secteurs symboliques, plusieurs quartiers, situés ou non en ZUS, doivent également être regardés comme un potentiel de développement à Aubergenville, Limay ou Vernouillet, par exemple.

### **Des extensions urbaines économes de l'espace**

Le développement de l'OIN passe également par l'urbanisation de sites aujourd'hui vierges. Les principes d'économie de l'espace et d'intégration paysagère devront être un préalable à ces développements, qu'il s'agisse d'opérations limitées ou de projets importants.

La construction de logements en grande couronne passe aujourd'hui largement par des lotissements, consommateurs d'espace et dont la qualité urbaine (intégration paysagère, lien à la ville, fonctionnement interne) laisse souvent à désirer. L'OIN devra s'attacher à améliorer la qualité urbaine des opérations dans ces secteurs traditionnellement moins denses par la production de logements de qualité et économe de l'espace, faisant appel à des typologies diversifiées : petits collectifs, individuel groupé, ...

Sur les sites de Bonnières-Freneuse et l'ouest du Mantois (cf ci-dessus), des stratégies d'ensemble constitueront un préalable au développement.

#### *La boucle de Chanteloup*

La boucle de Chanteloup constitue un cas particulier compte tenu des formidables opportunités qui sont à la fois une chance et un risque de développement anarchique. L'enjeu est donc d'organiser ce développement en le portant à un très haut niveau d'ambition avec le souci permanent de l'économie de l'espace en refusant la facilité d'un étalement non maîtrisé et en tenant compte de la contrainte forte de pollution des sols.

Le développement de ce très vaste territoire reposera sur une stratégie cohérente conjuguant les activités portuaires et éco-industrielles à Triel, un important projet d'activités agricoles adaptées au site permettant la production de nouveaux matériaux de construction, les activités présentes (automobile, mécanique), des secteurs urbains (logements, équipements, commerces, services) sous réserves d'une amélioration des transports.

- A l'exception du site portuaire, les bords de Seine doivent être préservés, notamment le site de l'étang Cousin et un lien de l'Hautil à la Seine garanti.
- Les activités éco-industrielles présentes (Station d'épuration, incinérateur, mâchefers,... constituent un véritable écopôle qui présente un potentiel de développement considérable nécessitant un schéma d'aménagement d'ensemble.
- Sur le cœur de boucle, des réflexions pour la définition d'un nouveau projet agricole autour de la production de matériaux de construction et apportant des réponses adaptées aux questions de pollution des sols seront engagées ; la Boucle de Chanteloup deviendrait un site emblématique en Ile de France, dans le domaine de la maison du futur.

Ce projet concernerait tant la production de matériaux et de technologie que la mise en place de formation (CFA, lycée technique,...). La réalisation effective du projet de port de Triel sera un atout fort pour la réussite de ce projet.

- Le développement de secteurs urbains (logements, équipements, commerces, services) peut être envisagé sous réserves d'une amélioration des transports avec d'une part la qualité de service sur la ligne Paris-Mantes par Conflans, l'accès à la gare de Poissy et l'organisation des services de bus ; d'autre part, la desserte routière avec l'indispensable création du pont d'Achères en attendant la réalisation de l'A 104.

### **Une armature naturelle et agricole créatrice d'unité**

De même qu'il dispose d'une armature urbaine constituée de pôles et de liens, le territoire de Seine-aval trouve sa cohérence à travers une armature naturelle, constituée de points forts (espaces naturels remarquables, paysages,...) et de liens (continuités écologiques, circulations douces,...).

Elle doit être non seulement identifiée et préservée mais mise en valeur et reconquise à travers des projets de récréation d'espaces de nature, notamment forestiers, et des projets de soutien à l'activité agricole, autour de l'agriculture maraîchère et d'un projet sur l'agriculture des matériaux.

#### *La Seine et ses perpendiculaires*

La Seine, site stratégique du projet de SDRIF, est, en même temps qu'un vecteur de développement économique, la première continuité paysagère et écologique.

Le fleuve proprement dit peut-être infrastructure de transports, pour le fret voire pour les personnes. Il est un vecteur de développement d'activités touristiques et de loisirs. L'ensemble du territoire doit se réapproprier le fleuve et ses abords.

Les sites non inondables peuvent accueillir des activités pour lesquelles la proximité du fleuve est un atout.

Les sites inconstructibles du fait du PPRI peuvent constituer des espaces de nature à mettre en valeur, y compris dans des vocations touristiques.

Le territoire est ponctué d'est en ouest de continuités écologiques qui relient les plateaux au fleuve et structurent le territoire.

Après la forêt de Saint-Germain, un ensemble d'éléments marquent la rupture avec l'agglomération centrale et participent de la ceinture verte régionale : Massif de l'Hautil, Bois de Verneuil, secteur agricole entre Orgeval et Chapet et Ecquevilly relié aux coteaux arboricoles du Plateau des Alluets,...

Des continuités écologiques jusqu'à la Seine doivent être préservées depuis la forêt de Saint-Germain à travers la plaine d'Achères et à travers la boucle de Chanteloup depuis les hauteurs boisées de l'Hautil

De Bouafle à Flins et Aubergenville, les horizons boisés du Plateau des Alluets sur lesquels repose aussi fortement l'identité paysagère de la Vallée de la Seine doivent être protégés. A travers le bois de Saint-Vincent et jusqu'à la Seine, entre Flins et les Mureaux, la possibilité de conforter le boisement doit être étudiée.

A Flins-Les Mureaux, et à Meulan sur l'Ile belle, des sites qui ne relèvent pas formellement du périmètre juridique, peuvent être des lieux d'accueil de mise

Le site de confluence Seine-Mauldre, aujourd'hui très dégradé, revêt un caractère stratégique d'un point de vue paysager et de diversité des milieux naturels (zones humides,...). L'insertion des projets d'infrastructures (liaisons Seine-Aval – Saint-Quentin et Seine-Aval – Cergy) doit être l'occasion d'un projet d'envergure permettant à la fois, la protection d'espaces présentant un intérêt écologique comme le plan d'eau du

Bout du monde à Epône et la mise en valeur des rebords boisés du Plateau des Alluets marquant l'entrée de la Vallée de la Mauldre.

Rive droite, les coteaux du Vexin sont protégés par la charte du PNR. Dans la partie plus plate, le maintien d'une coupure verte d'urbanisation entre Limay et Porcheville permettra de conserver des percées naturelles jusqu'aux rives du fleuve.

Dans l'agglomération mantaise, la ceinture verte avec la mise en valeur de la vallée de la Vaucouleurs et des bords de Seine et le développement du maillage des liaisons douces, contribue à la valorisation et la réappropriation des berges de la Seine en milieu urbain. Elle doit trouver sa continuité, à l'ouest vers Rosny en prenant appui sur les bois de la Butte verte et des Garennes.

La forêt régionale de Rosny marque déjà la rupture entre l'Ile de France et la Normandie. Le maintien d'un corridor biologique jusqu'à la Forêt de Moisson, sur les territoires des communes de Rolleboise, Méricourt et Mousseaux-sur-Seine, et, au-delà, à travers la Seine, vers la boucle de Guernes, est un impératif.

Enfin, à l'ouest du territoire, les sites des portes de l'Ile de France constituent un capital naturel et paysager de premier plan (bois, plans d'eau, îles et rives de Seine, coteaux et falaises,...). La préservation du cadre environnemental devra concilier l'impératif de protection des sites les plus sensibles et l'usage des espaces naturels en tant que lieux de loisirs, de détente et de découverte.

#### *La ressource en eau*

La Seine-aval accueille une ressource en eau stratégique représentée par les nombreux champs captants liés à la nappe aquifère alimentant en eau potable une population importante. Dans d'éventuels projets de développement, et dans la réflexion sur l'armature naturelle, cette ressource devra être prise en compte.

#### *Les liaisons douces et les espaces de loisirs*

Un itinéraire de liaison douce intégré dans un projet d'aménagement d'un axe de « vélo route-voie verte » desservira l'ensemble du territoire de Seine-Aval. Il permettra d'améliorer les accès aux espaces de loisirs, au premier rang desquels les bases de loisirs du Val de Seine, à Verneuil, et de Moisson-Mousseaux, mais aussi le projet d'espace vert naturel et de parc départemental accompagnant une zone de loisirs à aménager autour de l'étang Cousin à Triel-sur-Seine.

#### *L'agriculture levier économique et de mise en valeur*

L'agriculture qui est en premier lieu un acteur économique important du territoire constitue en même temps un outil de gestion de l'espace. Les conflits potentiels entre l'agriculture et le développement sont très limités sur le territoire de Seine-aval.

A l'inverse, l'organisation du développement dans la vallée est indirectement un moyen de protection des plateaux agricoles.

La première priorité doit être de préserver l'unité et la capacité économique des exploitations agricoles.

Sur certains sites où la pérennité à long terme de l'agriculture n'est pas assurée, le projet doit permettre à la fois de garantir la présence agricole et de préparer d'éventuelles évolutions. Ainsi, les secteurs de Bouafle et Chapet situé à proximité de la ville des Mureaux ont vocation à demeurer agricole pendant une durée longue et à n'être ouvert à l'urbanisation que dans le cadre de projets d'ensemble.

Avec le souci constant de la viabilité économique, des projets associant le maintien de l'activité agricole périurbaine, notamment à travers la valorisation de filières innovantes

(agriculture des matériaux sur les sols pollués de la Plaine de Chanteloup, soutien à l'agriculture maraîchère...), seront envisagés.

Dans le cadre du développement urbain, les possibilités de soutenir l'agriculture locale, par des projets rapprochant les producteurs des consommateurs dans les secteurs de commerces, seront étudiées.

### Une armature économique

La collaboration entre les aménageurs et les développeurs doit permettre de concevoir et produire une offre foncière et immobilière pour les activités économiques, compétitive à l'échelle nationale et européenne. Elle est fondée sur quatre pistes

#### *Le réaménagement des ZA*

La requalification des zones d'activités économiques est une priorité de court terme pour la structuration de l'offre foncière et immobilière à l'échelle du territoire.

Elle contribuera au renforcement de l'attractivité du territoire et à la valorisation des nouvelles zones qui ne se commercialiseront dans de bonnes conditions que si l'ensemble du territoire bénéficie d'une bonne image.

La requalification portera notamment, en fonction des objectifs et de l'état des lieux sur l'amélioration de l'accessibilité (voiries, signalétique) qui doit être améliorée dans la majorité des zones anciennes notamment à partir des grandes infrastructures routières et ferrées, sur la qualité environnementale et paysagère et sur le renouvellement du bâti, pour juguler le mitage par les friches (reprise de fonciers, démolition de friches, dépollution des sols).

Parallèlement une action à long terme de gestion, de suivi et d'animation des zones est à mettre en œuvre par une plus forte implication des acteurs institutionnels dans le suivi et la gestion des zones, pour limiter les effets de concurrence et optimiser le remplissage des zones et pour être en capacité de prévenir les déqualifications futures et de réguler les types d'implantations.

#### *Le confortement des lieux de concentration industrielle sur les sites portuaires*

Entre Port 2000 et le futur débouché du canal Seine-nord Europe, la Seine-aval peut devenir un **lieu portuaire** majeur avec le développement du site portuaire de Limay et la création de deux nouveaux ports à Triel et Achères.

Ces opérations seront menées sous la maîtrise d'ouvrage du Port Autonome de Paris; l'OIN doit permettre de mieux coordonner leur création avec le développement territorial. Ces trois sites sont en même temps des lieux de développement industriels fort :

- le site de la plaine d'Achères accueillera, autour d'une plate-forme multimodale fer/route/eau, les installations logistiques du Port autonome de Paris à la faveur du projet Seine Nord Europe ainsi que les extensions du site industriel de Peugeot-Poissy ;
- le site de la Boucle de Chanteloup apparaît comme une zone d'expansion naturelle du pôle de Poissy et devrait voir se développer des activités en lien avec le centre tertiaire de PSA et son centre de recherche et développement de Carrières-sous-Poissy, mais aussi les installations du Port autonome de Paris à Triel-sur-Seine ainsi que des activités éco-industrielles.
- le secteur autour du port de Limay, en incluant les sites situés à Porcheville, Mantes-la-Ville et Gargenville constitue un atout fort, de part et d'autre de la Seine, pour le développement économique. Il devra être mené en utilisant les potentiels de transport fluvial et ferré, et routier avec le projet C13-F13 qui doit permettre de réduire les nuisances pour les habitants.

*Le développement des lieux économiques urbains*

Les activités tertiaires ont vocation à se développer à proximité des gares.

La volonté de privilégier des sites mixtes, conciliant activités tertiaires et habitat, fera partie des priorités. Poissy a d'ores et déjà réussi cette évolution. Elle doit s'engager à Mantes et aux Mureaux, ainsi que, pour des projets de taille plus modeste, à proximité de différentes gares.

*Le commerce comme levier de développement urbain*

Le territoire est ponctué de grands **secteurs commerciaux** (Poissy-Orgeval, Flins-Aubergenville, Buchelay,...) et couvert de projets de développement.

L'OIN doit être une opportunité pour coordonner le développement commercial, à travers un schéma de cohérence, avec pour triple objectif de :

- promouvoir le commerce de ville, qu'il s'agisse de « petit commerce » ou de pôles commerciaux urbains, y compris avec des interventions immobilières,
- conforter la présence commerciale dans les ZUS
- restructurer le commerce de périphérie, parfois développé avec une insuffisante attention à la qualité, ce qui suppose des opérations complexes et à long terme, en veillant à augmenter la qualité des enseignes et maîtrisant le nombre de m<sup>2</sup>,

Dans la logique des réflexions en court sur l'évolution des CDEC, qui privilégie l'intégration urbaine, les projets devront être analysés en tenant compte de leur impact sur le commerce en ville, qui constitue la priorité, et de leur intégration dans un projet urbain d'ensemble.

Dans le même esprit, le projet de SDRIF fixe comme condition que les projets de centres commerciaux soient accessibles à une majorité de clients par les transports en commun : 50% en agglomération, 30% hors agglomération.

Concernant le site des terrasses de Poncy, l'OIN peut être un moyen d'élaboration d'un projet partagé en lien avec le secteur commercial de la N13 à Orgeval et, au-delà des limites de l'OIN, dans une vision d'ensemble incluant les communes voisines situées sur la RN13, dans un objectif général de restructuration et de limitation de l'utilisation d'espaces naturels, cohérent avec le projet de SDRIF.

Dans le même esprit, la transformation du site Eternit à Vernouillet a vocation à permettre la restructuration du site commercial limitrophe.

## 2. LES MOYENS D'AGIR

La conviction partagée des partenaires du projet est que l'OIN est un processus de développement qui a vocation à créer de la valeur, un outil de mise en œuvre des grands objectifs définis à la fois dans les priorités de l'Etat, dans le projet de SDRIF, dans le SDADEY et dans les projets de communes et intercommunalités.

La réussite du développement repose en premier lieu sur la volonté des acteurs et donc sur une gouvernance qui permette de fédérer les énergies. Elle suppose également que le territoire se donne les moyens d'agir.

Par ce protocole, les partenaires s'engagent à mobiliser pour le projet, d'une part et en priorité, leurs moyens de droit commun et, d'autre part, des moyens exceptionnels. La mobilisation des crédits fera systématiquement l'objet d'une contractualisation avec les communes et/ou intercommunalités concernées.

### 2.1 L'ingénierie

#### Promotion du territoire

La promotion du territoire et la transformation de son image font partie des premières priorités de l'OIN. L'élaboration de cette stratégie devra être menée par l'EPAMSA en lien étroit avec les collectivités, et notamment avec l'AUDAS que les communes et le Département ont chargé de la promotion économique du territoire.

#### Direction de projet

L'EPAMSA au titre de la direction de projet aura en charge de coordonner l'action des différents acteurs du projet d'ensemble, de programmer l'attribution et de suivre la mise en œuvre des financements.

Au-delà de la mise en œuvre des crédits propres à l'opération, la direction de projet aura pour mission de faciliter la mobilisation des crédits de droit commun des différents échelons (Europe, Etat, Région, Département mais aussi fondations, sponsors,...).

Elle devra également concilier les grandes fonctions du territoire (transports,...) avec un développement urbain cohérent et avec les contraintes impactant certains secteurs (PPRI, PPRT en particulier sur le secteur de Limay-Procheville-Gargenville,...)

#### Ingénierie stratégique et d'innovation

A l'échelle du territoire, la démarche d'OIN sera complémentaire de l'élaboration de SCoT, dont le périmètre pourra dépasser les limites du projet.

A court terme, plusieurs axes stratégiques doivent être définis :

- La définition d'une composition paysagère d'ensemble visera à identifier tout ce qui peut être mis en relief dans une approche sensible du paysage, point de départ d'une composition paysagère d'ensemble.
- Une stratégie de développement économique sera définie pour chacun des sujets identifiés. En particulier, un schéma de cohérence commerciale sera élaboré.
- La définition, sous l'autorité du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, d'un projet d'ensemble pour les transports, constituera un des éléments majeurs de l'OIN.
- A l'échelle des grands ensembles du territoire, des projets de référence seront élaborés.

L'OIN Seine-aval doit s'inscrire résolument dans le XXI<sup>ème</sup> siècle. A ce titre, elle doit être un moyen d'innovation dans les domaines du développement durable, des technologies de l'information et de la communication, des réflexions sur les modes d'habitat, la conception des espaces publics et le développement des services de proximité...

## Maîtrise d'ouvrage collective

Compte tenu du nombre des collectivités impliquées dans l'OIN et des moyens limités des communes en matière d'ingénierie, le passage à l'acte, objectif premier de l'OIN, suppose également la constitution d'une véritable maîtrise d'ouvrage collective, qui repose non seulement sur une assistance au montage de projets à travers divers outils : l'EPAMSA pour le montage, l'AUDAS pour les réflexions amont, l'EPFY pour l'action foncière mais aussi pour l'assistance aux collectivités dans le montage de projets ponctuels.

## Ingénierie du développement

L'AUDAS est créée pour mettre en place une action coordonnée de développement économique, et notamment de prospection, de promotion, d'accueil, de soutien à des actions collectives intéressant les entreprises du territoire (innovations, ressources humaines, centre de ressources par filière), d'accompagnement des collectivités dans la définition et la qualification de leur offre d'implantation.

## 2.2 Transports et équipements structurants

### Les transports en commun

L'amélioration de la desserte sur la ligne rive gauche constitue une priorité. Ce projet s'inscrit dans le cadre plus large du projet de Ligne Rapide Normandie Val de Seine (LRNVS).

Dès fin 2008, un premier cadencement mis en place pour répondre aux attentes des régions normandes, est prévu sans évolution importante de la grille actuelle en Seine-aval. Ceci devrait toutefois permettre d'améliorer le service aux heures creuses.

A échéance fin 2009, sera mis en place un cadencement au quart d'heure pour la liaison Paris-Mantes par Poissy, qu'il s'agisse de liaisons directes ou de la desserte des gares intermédiaires par omnibus.

Ce cadencement se fera dans le cadre de l'aménagement des dessertes vers la Normandie et de la capacité maximum actuelle de 14 trains par heure. Ce projet sera l'occasion de définir un concept et une image adaptés à une desserte de grande couronne, et qui illustre l'amélioration de la qualité du service.

Dans la double perspective du dynamisme démographique et des enjeux portés par l'OIN Seine Aval d'une part, et d'autre part des liaisons entre les régions normandes et l'Ile de France, l'objectif est de porter la capacité de la ligne Paris Mantes à 16 trains par heure à l'horizon 2015.

Dans le cadre du contrat de projet, qui prévoit explicitement l'objectif de l'amélioration des dessertes de Seine Aval lié au programme interrégional de la LRNVS, une enveloppe de 30 M€ sera apportée par l'Etat et la Région d'ici 2013 sans préjudice des opérations nécessaires à la liaison Normandie-Roissy dont il apparaît, à ce stade des études au sein du Comité de pilotage LRNVS, qu'elles pourraient être prises en charge par RFF.

Enfin, des crédits à hauteur de 10 M€ sont réservés pour les études permettant de prolonger Eole à l'ouest.

Afin de conforter les centralités urbaines, la restructuration des gares de Mantes (en lien avec le projet Mantes Université) et des Mureaux (compte tenu de la nécessaire restructuration du centre-ville) doit être envisagée.

La gare de Chanteloup-les-Vignes doit, dans une vision d'ensemble d'organisation des transports sur la boucle de Chanteloup, devenir un pôle de rabattement plus puissant.

Des réflexions ont été engagées sur le pôle de Poissy dans le cadre du PDU.

Enfin, dans le cadre d'un projet d'ensemble pour Aubergenville, le pôle de la gare devra être étudié.

De tels financements pourront être envisagés dans le contrat particulier Région-Département tel qu'envisagé par le contrat de projet.

### **Le pôle universitaire technologique**

L'Etat et la Région ont réservé au titre du contrat de projet 2007-2013 une enveloppe de 16 M€(8+8) pour le financement de la deuxième tranche du pôle universitaire technologique consacré à la mécatronique et à l'écologie industrielle. Cette enveloppe s'ajoute à l'enveloppe inscrite au contrat de plan 2000-2006 et individualisée début 2005 (13 M€).

Il est prévu que la deuxième tranche inclue le transfert de l'actuel IUT de Mantes. A ce titre, il est prévu que l'Etat réinvestisse dans l'opération 85% du montant de la vente.

### **Les infrastructures routières**

#### *Le verrou de Buchelay*

Des études ont été engagées sous l'égide du Ministère de l'équipement (Direction générale des routes, Direction Générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction et direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France) concernant les contraintes posées au développement de l'ouest du Mantois et du Bonniérois par la localisation du péage de Buchelay et par l'absence d'échangeur à l'ouest de ce péage jusque Bonnières.

Ces problèmes sont de deux ordres : saturation des échangeurs de Mantes et saturation de la RN13 de Mantes à Rolleboise en passant par Rosny.

Les études confirment la saturation du dispositif actuel et l'impossibilité de fait d'un développement important de ces secteurs sans solution au problème posé.

Des études complémentaires seront menées par l'Etat/direction générale des routes, pour préciser les conséquences en termes de trafic tant sur l'autoroute que sur le réseau adjacent et l'impact financier de deux hypothèses.

- Hypothèse 1 : création d'un échangeur entre Buchelay et Rosny (entre 1 et 2 km à l'ouest de l'actuel péage) et déplacement de la barrière de péage de Buchelay au-delà de l'échangeur de Bonnières avec création d'une barrière de péage à la sortie Bonnières avec un tarif calculé sur la base du tarif kilométrique en vigueur sur l'autoroute
- Hypothèse 2 : création d'un échangeur au même endroit sans déplacement de la barrière de péage de Buchelay avec mise en place de systèmes d'abonnements pour les usagers empruntant l'échangeur

L'Etat, autorité concédante de l'autoroute, engagera, dans le cadre de la négociation du prochain contrat de plan pour les années 2008/2012, les discussions avec la SAPN dans l'objectif de parvenir à un accord sur la base de la neutralité financière pour la SAPN, c'est-à-dire de la compensation des coûts techniques (création d'échangeur,...) augmentée/diminuée des éventuel(le)s pertes/gains de recettes.

Les crédits inscrits au contrat de projet au titre de l'OIN, ainsi que ceux du Département et des collectivités pourront être mobilisés. L'Etat (direction générale des routes) associera les parties prenantes aux études.

#### *Les liaisons Seine-aval-Cergy-Pontoise-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines*

Le Département assurera la maîtrise d'ouvrage de deux liaisons routières permettant de relier Seine-aval aux pôles régionaux :

- la liaison Seine-aval-Saint-Quentin-en-Yvelines entre A13 et la RN12
- la liaison Seine-aval-Cergy-Pontoise, de l'A13 à Epône vers Cergy-Pontoise (C13-F13)

Il est entendu que ces liaisons ne peuvent être considérées comme faisant partie du bouclage de la Francilienne (A 104). Le tracé, les caractéristiques et les points d'échange de ces projets seront définis à l'issue des études préliminaires que le Département engage, en veillant à poursuivre le dialogue sur ces points, notamment dans le cadre des prochains contrats particuliers Région-Département.

#### *La desserte de la boucle de Chanteloup*

Le Département a décidé la réalisation d'un nouveau franchissement de Seine par un pont à Achères afin de délester le pont de Poissy et d'offrir de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité à la boucle de Chanteloup. A court terme, la requalification à 2 fois 2 voies en boulevard urbain de la RD 190 du nouveau pont de Triel au pont de Poissy est prévue.

#### *Le contournement du pôle de Meulan - Les Mureaux*

Afin de délester du trafic de transit, les traversées des Mureaux, de Verneuil et Vernouillet, le Département souhaite engager la création d'une voie de contournement à 2 voies. Par ailleurs, l'insuffisance des franchissements de Seine provoque des difficultés de circulation sur le pont de Meulan-Les-Mureaux.

Le Conseil général a décidé de poursuivre les études d'une amélioration du franchissement de Seine. Ce projet suppose une vision d'ensemble et une discussion avec les communes, dont l'accord devrait être obtenu et mérite d'être traité à l'échelle large jusqu'au franchissement prévu à Gargenville.

En tout état de cause, les solutions envisagées ne seraient mises en œuvre qu'une fois engagée la réalisation de C13-F13.

### **Armature naturelle/armature urbaine**

Le développement de la Seine aval impose, au-delà des projets d'infrastructure, la constitution progressive d'une armature naturelle et d'une armature urbaine reposant notamment sur des équipements structurants pour les pôles.

Le projet a vocation à contribuer au financement de cette armature, nécessaire au développement du territoire, même si elle n'est pas directement liée à une opération d'aménagement. En revanche, les crédits spécifiques de l'OIN ne pourront pas être mobilisés pour le financement d'équipements courants hors opération d'aménagement.

La constitution de cette armature primaire se déroulera progressivement, au fur et à mesure du déroulement de l'OIN.

Pour la période 2007-2013, les projets envisagés sont :

- Le Projet de Collection manifeste de l'architecture durable, mis en place en lien avec la Cité Chaillot et un ensemble de centres d'architecture européens,
- Le Musée de la batellerie à Conflans-Sainte-Honorine,
- Le Centre de congrès à Mantes incluant un projet autour des technologies de l'information,
- Des projets structurants sur les espaces ouverts qui restent à préciser et à analyser : re-création d'espaces forestiers, redéveloppement de l'agriculture maraîchère, projet sur l'agriculture des matériaux dans la boucle de Chanteloup, projet de redécouverte de l'Hautil,...

## 2.3 L'aménagement

### Une mécanique économique de création de valeur

L'opération d'intérêt national doit trouver sa propre dynamique en créant de la valeur économique. Le produit dégagé par les premières opérations a vocation à être réinvesti, créant ainsi un cercle vertueux de développement.

Cette mécanique vertueuse distingue l'OIN d'un simple projet de développement. Elle nécessite une capacité d'investissement en fonds propres de l'établissement public et une politique active d'acquisition foncière à long terme.

#### *Fonds propres de l'opérateur et prise de risque*

L'EPAMSA a vocation à porter tout ou partie du risque des opérations qu'il assume en compte propre. Toute répartition des risques pourra être envisagée en revanche, il ne sera pas dérogé au principe de symétrie : celui qui assume tout ou partie des risques reçoit les bénéfices éventuels à due proportion.

Les dotations en fonds propres de l'EPAMSA, d'ores et déjà mises en place, lui permettent de conduire des actions d'aménagement en compte propre, en lui assurant ses besoins de fonds de roulement et d'investissement.

#### *Action foncière*

L'action foncière de moyen et long terme constitue une des clefs de la réussite du projet. Elle doit permettre la mise en œuvre des objectifs stratégiques de l'OIN et créer les conditions de réussite des projets. Elle vise la maîtrise des prix fonciers, la maîtrise des terrains nécessaires aux opérations d'aménagement et la constitution de réserves foncières. Cette stratégie aura pour principal opérateur l'Etablissement public foncier des Yvelines.

Le principe général est de mettre en place

- à l'échelle du territoire, une politique active d'anticipation foncière,
- à l'échelle de chaque partie du territoire, d'un commun accord entre les collectivités, l'EPFY et l'EPAMSA, des stratégies communes et contractualisées d'intervention, mobilisant les différents outils : Droit de préemption urbain, Déclaration d'Utilité Publique, ZAD,... en référence à un dispositif de veille foncière,
- à l'échelle de sites ou espaces dégradés à reconquérir, des conventions d'intervention et de cofinancement pour la remise en état des sites.

A cet égard, l'Etat a d'ores et déjà créé des périmètres provisoires de ZAD pour lesquels l'EPFY est titulaire du droit de préemption

#### *Intervention immobilière*

L'objectif fixé de mettre en place une « OIN de 3ème génération » qui concilie urbanisation d'espaces libres et reconstruction de la ville sur la ville, requiert la mise en place d'un dispositif financier souple d'intervention immobilière.

Cet outil permettra d'intervenir tant dans les centres-villes et dans les ZUS, voire pour des projets de restructuration commerciale. Il sera également destiné à financer des constructions en compte propre – ou par des mécanismes partenariaux avec le privé (garantie,...) - pour engager une dynamique économique ensuite relayée par l'action privée. Il pourra ponctuellement être mobilisé sur des sujets fonciers en lien avec l'EPFY.

## Soutien à l'aménagement et au développement

Une part importante des opérations d'aménagement ne peut trouver sa rentabilité et, encore moins, payer les dépenses d'infrastructures ou d'équipements nécessaires.

Un dispositif de soutien à l'aménagement est donc mis en place selon des modalités qui seront précisées par les partenaires de l'OIN en respectant les principes suivants :

- Le dispositif concernera des opérations sans distinction de leur taille, de leur nature (économique, urbaine,...), de leur maître d'ouvrage ou de leur localisation dans le périmètre juridique ou non, même si le périmètre juridique permet d'identifier les lieux stratégiques et que, de facto, une majorité des opérations soutenues en relèveront.
- Le dispositif concernera en priorité les opérations de restructuration souvent déficitaires ou des soutiens à la qualité des opérations : surcoûts architecturaux, haute performance énergétique, ou plus simplement études préalables pour la réalisation de petites opérations...
- Un document de référence adopté par le Comité de pilotage fixera les objectifs de qualité urbaine et environnementale qui seront la référence des opérations de Seine-aval. L'objectif est, au-delà d'opérations exemplaires, de porter un standard de qualité à la hauteur de l'ambition fixée en termes de développement durable.  
Ce document de référence, s'éloignant des approches normalisatrices, sera adapté aux réalités du terrain.
- L'attribution d'un soutien fera l'objet d'une convention spécifique validée par le Conseil d'administration.

## 2.4 Moyens mis en œuvre

### Crédits spécifiques de l'OIN

Le Grand projet 3 du Contrat de projet « renforcer l'attractivité de l'Ile de France » identifie des territoires « d'intérêt régional et national » dont l'ensemble constitué par l'OIN Seine-aval et l'agglomération de Cergy-Pontoise fait partie.

*« La Région et l'Etat apporteront chacun 184 M€ qui seront répartis entre les territoires concernés. (...). Hors contrat de projet, l'Etat apportera, en complément de ses réserves foncières 120 M€ supplémentaires portant sur des territoires d'intérêt national mentionnés en particulier pour financer les fonds propres des établissements publics et les opérations d'infrastructures lourdes.*

*La région apportera, sur les territoires d'intérêt régional et national, 120 M€ complémentaires dans le cadre de ses crédits de droit commun »* à savoir en matière d'infrastructures nécessaires à l'aménagement urbain et qui ne sont pas pris en compte dans les autres grands chapitres du contrat de projet.

Ces six territoires bénéficieront ainsi, au total, de 608 M€ Ceci fixe l'ordre de grandeur des contributions régionales et nationales.

Le Département conclura avec le territoire des contrats exceptionnels de développement, organisés autour des trois pôles recensés par le SDADEY et qui structurent le territoire. Ces contrats feront l'objet d'une étroite coordination. Le Département réservera une enveloppe de 50 M€ dépenses pour l'ingénierie d'aménagement incluses.

Ces crédits porteront sur l'ingénierie, les apports en fonds propres, les éléments structurants hors contrat de projet et le soutien à l'aménagement.

D'ores et déjà, des décisions d'engagement ont été prises

- L'Etat, la Région et le Département affecteront chacun, sur la durée du contrat, 7 M€ à l'ingénierie d'aménagement au bénéfice de l'EPAMSA et de l'AUDAS<sup>4</sup>.  
[La question de la participation pour l'année 2007, pendant laquelle d'importantes dépenses d'études sont nécessaires et pour faciliter la montée en puissance de l'établissement, devra être précisée rapidement.]  
Le montant annuel sera précisé en fonction des besoins au fur et à mesure de l'avancée du projet. Si les montants nécessaires s'avéraient moins importants que prévus, les crédits pourraient être utilisés pour les autres dépenses.
- L'Etat a décidé d'apporter une avance remboursable de 10 M€ à l'EPAMSA.
- L'Etat et le Département apporteront 5 M€ chacun au titre de l'intervention immobilière.
- L'Etat a décidé d'apporter, en plus de ces crédits, en dotation à l'EPAMSA les terrains dont il a actuellement la propriété au titre de l'aménagement et qui sont gérés par l'AFTRP (évaluation à 13 M€ environ).
- De même, le Département a prévu de mettre à la disposition de l'EPFY, en plus des produits de la TSE, des montants évalués à 60 M€ au titre de l'anticipation foncière.

Le principe général retenu est celui d'une parité d'intervention sur ces crédits entre l'Etat, la Région et le Département. L'objectif fixé est que leur intervention cumulée s'élève, en moyenne, à 75%, la part moyenne des communes et intercommunalités s'élevant donc à 25%, sous des modalités qui devront être précisés compte tenu de l'extrême diversité de taille et de moyens des communes et intercommunalités.

Pour les mêmes motifs, il est prévu que les communes et intercommunalités ne participeront aux dépenses d'ingénierie générale au-delà de leur participation

- au financement de l'AUDAS
- aux études sectorielles pour lesquelles leur part ne pourra être inférieure à 25%.
- à la politique de promotion du territoire dans des conditions qui restent à préciser.

Enfin, pour le dispositif d'intervention immobilière qui constitue un investissement et non une subvention, les communes ou intercommunalités participeront à hauteur d'au minimum 10%.

### **Crédits non directement liés à l'OIN**

De façon générale, les partenaires s'engagent à mobiliser en priorité leurs crédits de droit commun, qui peuvent être détaillés sur certains projets.

Pour les projets relevant de transports en commun et le pôle universitaire, la convention Région-Département qui doit être discutée après la signature du contrat de projet permettra de préciser les éventuelles participations du Département aux projets inscrits au contrat de projets, et la participation des deux collectivités à d'éventuels autres projets.

#### *Transports*

Les projets de transport (LRNVS, Eole) relèvent du Grand projet 5 du contrat de projets. Les investissements d'infrastructure prévus par le Département relèvent de sa politique des transports qu'il souhaitera discuter avec la Région dans le cadre des contrats particuliers Région-Département.

L'Etat engagera également des montants pour l'entretien et le développement du réseau routier national.

<sup>4</sup>Les crédits de la Région porteront exclusivement sur l'EPAMSA.

*Enseignement*

Le projet universitaire relève du Grand projet 4 du contrat de projets.

Le Département et la Région mobiliseront leurs crédits de droit commun pour les collèges et lycées. A ce titre, et même si aucune décision n'est prise à court terme, la question de l'éventuelle implantation d'un lycée dans le secteur de la boucle de Chanteloup-Verneuil-Vernouillet sera étudiée.

*Logement*

Dans le cadre de leurs politiques propres, l'Etat, la Région et le Département souhaitent soutenir la production de logements diversifiés sur le territoire de la Seine-aval.

En particulier, le CDOR (Contrat de développement de l'offre résidentielle) mis en place par le Département des Yvelines, permettra d'allouer 10.000 € par logement créé au-delà de la moyenne annuelle des années 2000-2004. Cette aide aux communes pour subvenir aux dépenses d'investissement liées au développement du logement (équipements liés à l'accueil de nouvelles populations, surcharges foncières,...) représente un montant d'environ 70 M€

*Rénovation urbaine*

L'Etat, la Région et le Département sont conscients de la nécessité d'accompagner le renouvellement urbain des différents sites concernés, dont la réussite est indispensable au re-développement du territoire.

Le financement des projets de rénovation urbaine s'inscrit dans des cadres ad hoc : ANRU, convention ANRU/Région, GPV et Contrats de renouvellement urbain pour le Département.

**Projet Européen**

La Communauté de communes des deux rives de la Seine, la commune des Mureaux et la Communauté d'agglomération Mantes-en-Yvelines, ont engagé un travail collectif pour répondre au volet urbain de l'appel à projets concernant le programme FEDER.

Ce projet, qui porte spécifiquement sur le volet urbain et inclut un projet TIC dans le Mantois, un projet sur les services à la personne aux Mureaux, un projet sur la formation dans la communauté de communes des deux rives, et des projets concernant le développement durable, s'inscrit naturellement dans la dynamique de l'OIN.

La possibilité de retombées pour l'ensemble des communes du périmètre sera envisagée, sous réserves des conditions fixées par l'appel à projet qui suppose d'éviter tout saupoudrage et de concentrer les soutiens sur quelques projets structurants.

Pour les secteurs ruraux, la dynamique de l'OIN pourra être l'occasion de présenter des projets collectifs pour l'attribution de fonds FEADER.

L'EPAMSA pourrait être l'autorité de gestion de ce programme.

**2.5 Modalités d'engagement et de suivi**

Une programmation prévisionnelle des crédits spécifiques à l'OIN fera l'objet d'une validation en début de période (fin 2007) puis sera suivie et actualisée annuellement tout au long de la période. Elle inclura tous les crédits spécifiques de l'OIN (crédits CPER, crédits Etat spécifiques, enveloppe régionale de 120 M€ de crédits de droit commun « fléchés », crédits départementaux des CDEY, participation des communes et intercommunalités) ainsi que les éventuels crédits FEDER évoqués ci-dessus,...

L'objectif général de parité Etat-Région-Département a vocation à être respecté globalement, mais pas projet par projet ; au contraire, dans un souci de simplicité, le « décroisement » des crédits sera recherché.

Les crédits de droit commun non fléchés feront également l'objet, autant que possible, d'un suivi.

Les modalités d'engagement des crédits devront être précisées à très court terme, notamment, pour ce qui concerne l'Etat et la Région, dans une convention de mise en œuvre du grand projet 3.

Dans un souci partagé d'efficacité et de simplicité, l'Etat, le Conseil régional et le Conseil général chercheront à mettre en place un dispositif d'affectation des crédits qui apporte souplesse et simplicité administrative, tout en respectant les instances décisionnelles de chacun. Dans cet esprit, la gestion des crédits Etat mis en place au titre de l'aménagement sera assurée par l'EPA.

Un tel engagement suppose le respect de deux conditions :

- que tous les dossiers fassent l'objet d'un examen préalable détaillé en comité technique
- que des objectifs de résultats soient fixés par les assemblées et le comité de pilotage et qu'un compte rendu annuel détaillé leur soit fourni.

## 3. GOUVERNANCE

### 3.1 Les instances

Le projet d'OIN doit constituer un projet de développement aussi ambitieux que les OIN de première et deuxième génération et totalement respectueux des collectivités.

Il s'agira donc de faire émerger une dynamique collective puissante permettant, au-delà des projets relevant formellement de l'OIN, une démultiplication des efforts.

#### Le Comité de pilotage

Le Comité de pilotage constitue l'assemblée générale des acteurs publics de l'OIN.

Il réunit les Maires, les Présidents d'intercommunalité, le Conseil général, le Conseil régional et l'Etat, au minimum une fois par an.

Il est l'instance d'élaboration du consensus collectif et de choix des principes et stratégies d'intervention. En particulier, il approuve les priorités d'attribution de crédits et les grands documents de référence.

Il lui est rendu compte des activités de l'EPAMSA, de l'AUDAS et de l'intervention, sur le territoire de l'EPFY. Son secrétariat est assuré par l'EPAMSA.

#### Le Conseil de développement

Le Conseil de développement réunit les acteurs de la société civile, acteurs économiques, syndicaux, associatifs, ... Son secrétariat est assuré par l'AUDAS en lien avec l'EPAMSA.

#### L'EPAMSA

L'EPAMSA est chargé d'une double mission de direction de projet et d'aménageur.

##### *Direction de projet*

Au titre de la direction de projet, l'EPAMSA est chargé de porter la vision globale à long terme en pilotant un programme d'études stratégiques.

Il est chargé de mettre en œuvre la stratégie d'actions en particulier en préparant la programmation financière des interventions.

Le Conseil d'Administration de l'EPA approuve le programme des actions et projets et valide les aides financières à l'aménagement. .... Dans un souci d'efficacité et de réactivité, la gestion des crédits d'Etat mis en place au titre de l'aménagement sera en principe assurée par l'EPAMSA.

Dans le même esprit, le Conseil régional et le Conseil général examineront les possibilités d'une gestion aussi déconcentrée que possible des crédits contractualisés dans la limite des compétences des assemblées délibérantes.

##### *Aménageur*

L'EPAMSA interviendra de façon privilégiée mais sans exclusivité dans le périmètre juridique de l'OIN. Le Conseil d'administration lance les opérations conduites par l'EPA

#### L'AUDAS

L'AUDAS est chargé d'une double mission d'agence de développement et d'agence d'urbanisme.

CEE : promotion du territoire en direction des acteurs économiques, ...

AU : observatoire (et cartographie), documents d'urbanisme (PLU, PLH, SCoT...), études de référence pour les communes, évaluation des politiques publiques...

### Comité technique

Un Comité technique réunit les services des principales collectivités (intercos et principales communes), Conseil général et Conseil régional, l'Etat au niveau Départemental (Préfecture) et Régional (DRE), ainsi que les directeurs de l'AUDAS et de l'EPFY.

Il est préparé par le directeur de l'EPAMSA et ouvert aux directeurs des structures concernées.

Des réunions techniques plus restreintes seront également prévues avec les principaux partenaires financiers.

## 3.2 Opération d'aménagement et application du droit des sols

Concernant l'application du droit des sols dans le périmètre juridique, il y a lieu de préciser quatre points :

- L'instruction et la délivrance des permis de construire relève juridiquement de l'Etat. Celui-ci s'engage à mettre en place les moyens nécessaires pour assurer une instruction efficace des permis de construire et à organiser, dans des délais rapides, la délivrance des permis par les maires au nom de l'Etat.

En tout état de cause, la délivrance d'un permis est une compétence liée à la conformité au document d'urbanisme. Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les SCoT éventuels et le SDRIF.

- La définition du droit des sols à travers les PLU relève de la compétence des communes. Lorsqu'elles décident de le faire évoluer, l'Etat est chargé de veiller à la prise en compte des objectifs de l'OIN et est ainsi garant du respect des objectifs et des projets approuvés conjointement par les partenaires.

En particulier, si une opération d'aménagement a été approuvée par les instances de l'OIN, l'Etat veillera à ce que le document d'urbanisme en permette la réalisation.

- La création des ZAC et la délivrance des arrêtés de lotir relèvent de la compétence du Préfet. A ce titre, il veillera à ce que ces opérations soient cohérentes avec les choix collectifs définis par les instances de l'OIN.
- L'initiative des opérations d'aménagement, à l'intérieur comme à l'extérieur du périmètre juridique, peut relever des collectivités, de l'EPA ou de l'Etat.

L'assemblage des règles juridiques du droit de l'urbanisme et des principes de gouvernance de l'OIN conduit à ce que toute décision importante nécessite l'accord des parties prenantes de l'OIN, garantie d'un projet partagé.

En particulier, aucune opération ne pourra être engagée sur le territoire d'une commune contre la volonté de celle-ci.

## 3.3 Point d'étape en 2010

Les partenaires s'entendent pour réaliser, à l'été 2010 un point d'étape global de l'OIN.

A cette échéance, un audit externe sera réalisé. Il portera notamment sur les points suivants :

- Gouvernance : efficacité du système de décision, dynamique collective et confiance entre les partenaires.
- Image : Mise en place d'une politique structurée de valorisation du territoire. En particulier, réussite d'un projet multisites mettant en avant l'architecture durable.

- Premiers résultats :
  - engagements d'opérations dans les différentes parties du territoire (à des stades d'avancement différents)
  - mise en place effective du cadencement de la ligne Paris-Mantes
  - dynamisme du projet économique dans ses différentes dimensions (mécanique, éco-industries, tertiarisation, tourisme, services à la personne, commerce,...) et réussite d'événements économiques marquants
  - dynamisme de la construction de logements
- Stratégies et préparation des étapes ultérieures :
  - Stratégie d'ensemble sur la composition paysagère et les transports
  - Stratégie de développement de la boucle de Chanteloup
  - Stratégie de développement de l'ouest du Mantois incluant la résolution du problème posé par le verrou de Buchelay
  - Définitions de stratégies sur les différents pôles (Les Mureaux, Aubergenville, Bonnières-Freneuse,...)