



Ville de Houilles

ÉTUDE URBAINE COMPLÉMENTAIRE

LES GRANDS AXES

VOLET 1 : DIAGNOSTIC

RENDU FINAL

OCTOBRE 2022

SOMMAIRE

3

LES PÉRIMÈTRES D'ÉTUDE

4

ANALYSE URBAINE DES GRANDS AXES

- L'analyse de l'occupation du sol
- Les opérations récentes et projets en cours

7

LE BOULEVARD HENRI BARBUSSE

- L'occupation du sol
- L'analyse du foncier
- La qualité urbaine et paysagère
- Les circulations
- Synthèse

14

L'AVENUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU ET LE BOULEVARD JEAN JAURÈS

- Le contexte
- L'occupation du sol
- L'analyse du foncier
- La qualité urbaine et paysagère
- Les circulations
- Synthèse

21

LE QUARTIER LES PIERRATS

- Le contexte
- L'occupation du sol
- L'analyse du foncier
- La qualité urbaine et paysagère
- Les circulations
- Synthèse

28

HYPOTHÈSES DE MUTABILITÉ

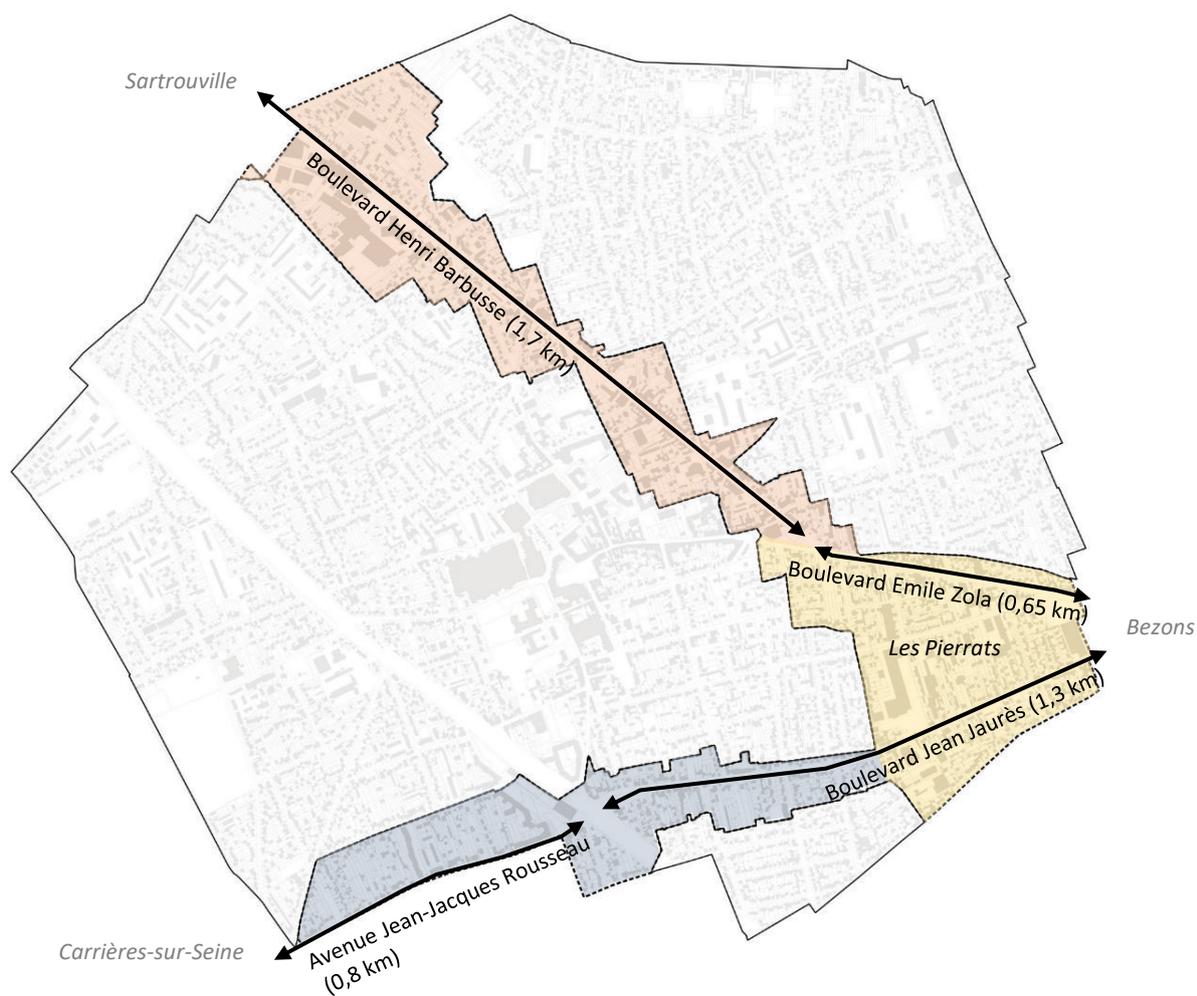
- Les critères de mutabilité
- La réceptivité des ilots

LES PÉRIMÈTRES D'ÉTUDE

La présente étude a pour objectif de dresser un état des lieux de chacun de ces secteurs urbains et d'en caractériser les singularités. Les enjeux ressortis de cette analyse permettront d'aboutir à un projet d'aménagement global cohérent traduit dans le plan guide.

Trois secteurs d'étude ont ainsi été définis dont les périmètres ont été approuvés par délibération du conseil municipal de Houilles en séance du 28 septembre 2021 :

- **Le boulevard Henri Barbusse ;**
- **Le quartier les Pierrats ;**
- **Le boulevard Jean Jaurès et l'avenue Jean-Jacques Rousseau.**



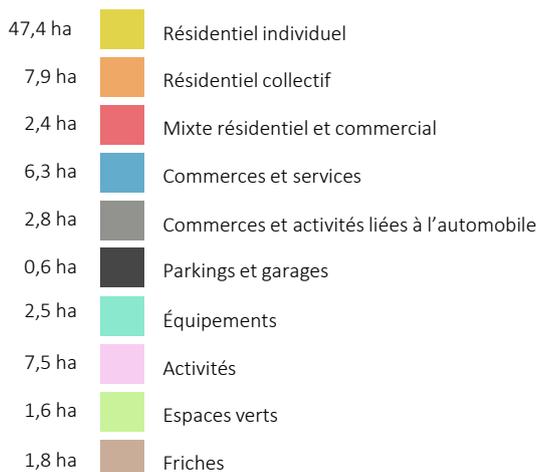
ANALYSE URBAINE DES GRANDS AXES

L'OCCUPATION DU SOL

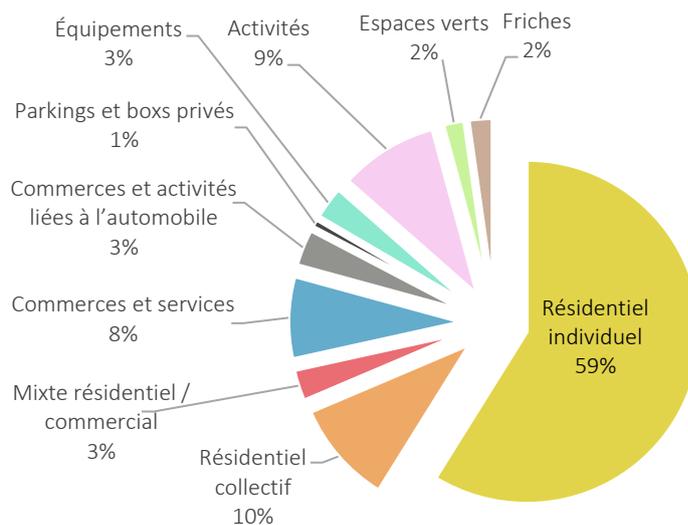


Source : Espace Ville 2022

L'occupation du sol à Houilles le long des grands axes est dominée pour près de 60 % par de l'habitat individuel. Néanmoins, certaines portions comme le boulevard Henri Barbusse et les abords de la gare sont caractérisées par une mixité plus importante des occupations du sol.



Pourcentage de la superficie communale par type d'occupation du sol



ANALYSE URBAINE DES GRANDS AXES

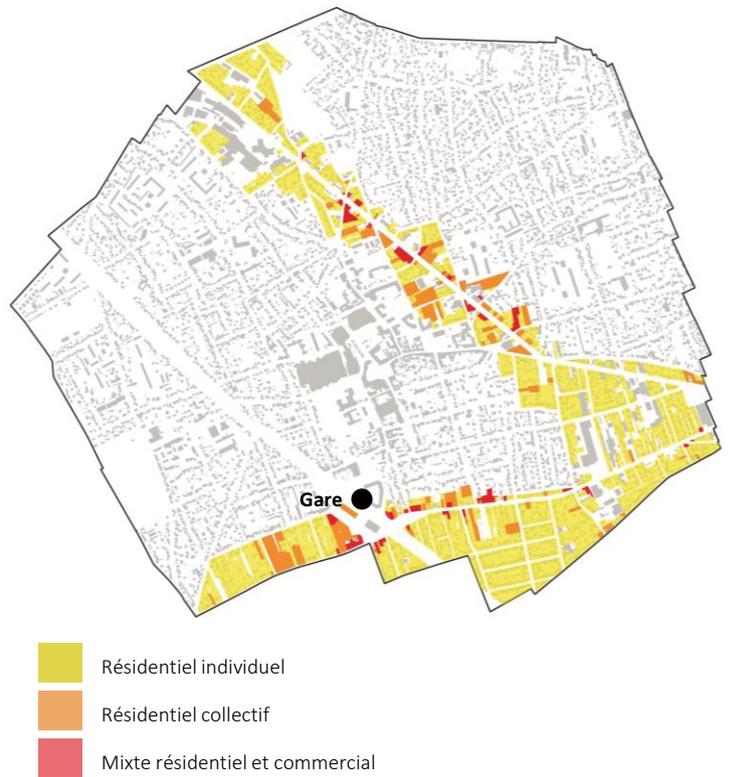
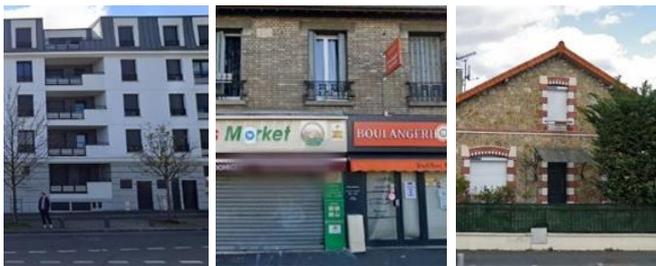
L'OCCUPATION DU SOL

L'habitat résidentiel

Près de 60 % des terrains situés sur les abords des grands axes sont alloués à une occupation résidentielle.

Les grands axes sont caractérisés par une typologie d'habitat majoritairement pavillonnaire dans les quartiers du Réveil-Matin, du Tonkin et les Belles-vues.

En revanche, le boulevard Henri Barbusse dans sa partie proche du centre-ville et le boulevard Jean Jaurès dans le prolongement de la gare forment des tronçons mixtes où se mêlent de l'habitat collectif, des petits commerces et de l'habitat individuel.



Source : Espace Ville 2022

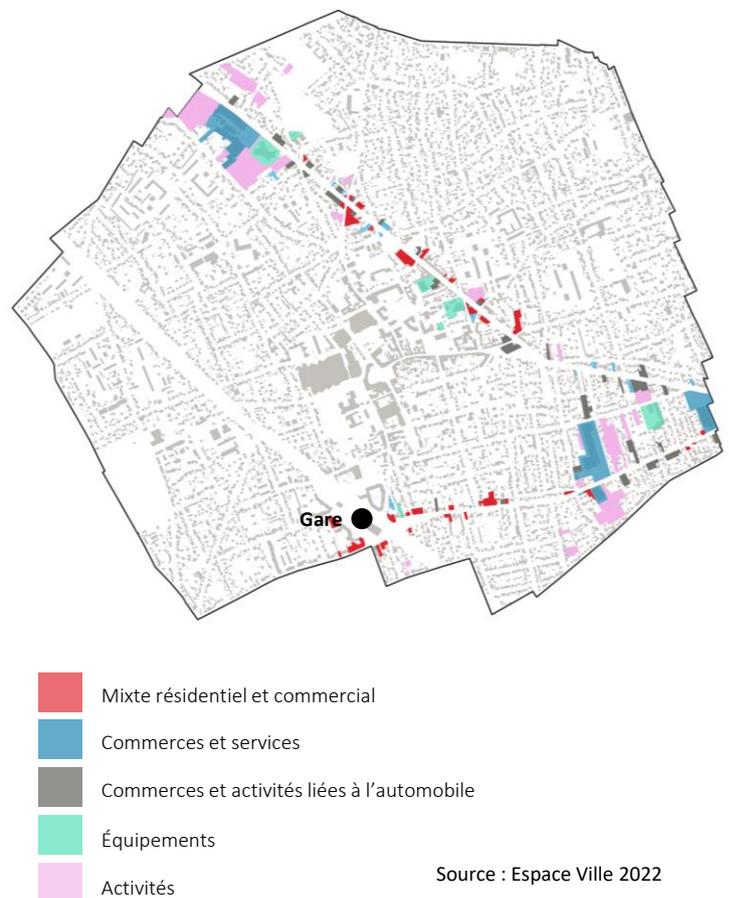
Les commerces, services activités et équipements

L'activité commerciale et de services se divise en trois catégories :

- les petits commerces et services de proximité implantés en mixité avec du résidentiel sur la partie Sud du boulevard Henri Barbusse et à proximité de la gare .
- Les commerces de grande surface implantés au sein des zones d'activités de la Vaudoire en limite avec la commune de Sartrouville et des Pierrats en limite avec Bezons.
- Les commerces liés à l'activité automobile répartis sur l'ensemble des boulevards et notamment dans le quartier des Pierrats.

Des équipements sont également présents sur l'ensemble des boulevards. Le centre de secours et les services techniques sont implantés au sein des zones d'activités tandis que l'on retrouve un gymnase, une église ou une maison de jeunesse sur les tronçons proches de la gare et du centre-ville.

De même, peu d'activités artisanales sont présentes sur ces deux tronçons proches du centre-ville et de la gare.



Source : Espace Ville 2022

ANALYSE URBAINE DES GRANDS AXES

LES OPÉRATIONS RÉCENTES



Source : Espace Ville 2022
Carte réalisée sur la base des données des permis de construire transmis par la commune.

La carte ci-dessus représente les principales opérations récentes ou en cours d'achèvement réalisées ces dix dernières années aux abords des grands axes.

Ces développements représentent la construction d'environ 1 300 logements, soit plus de la moitié des nouvelles constructions réalisées dans la ville de Houilles sur la période.

Une grande partie de constructions récentes ont été édifiées sur les abords du boulevard Henri Barbusse et notamment à proximité et dans le centre-ville. Le boulevard Jean Jaurès, l'avenue Jean-Jacques Rousseau et le quartier des Pierrats ne connaissent pas la même dynamique de développement.

La programmation de ces opérations varie d'une trentaine à plus d'une centaine de logements et compte entre 4 et 5 niveaux (rez-de-chaussée inclus) mais se caractérise par une destination quasi exclusivement résidentielle. Seuls les immeubles édifiés dans le cadre de la ZAC de l'Église intègrent une part de mixité fonctionnelle à vocation commerciale.

La multiplication des rez-de-chaussée résidentiels, notamment sur le boulevard Henri Barbusse, pose les questions de l'exposition aux nuisances, des affectations souhaitées et interroge sur la nécessité d'une réflexion globale pour l'aménagement des grands axes.





LE BOULEVARD HENRI BARBUSSE

LE BOULEVARD HENRI BARBUSSE

CONTEXTE



En limite avec la commune de Sartrouville, les abords de la partie Nord-ouest du boulevard Henri Barbusse s'inscrivent dans un environnement urbain hétéroclite constitué d'une zone industrielle partagée entre les deux communes, d'habitats pavillonnaires et de quelques développements collectifs récents. La limite entre les deux communes est matérialisée par le passage d'une voie ferrée.

La confrontation entre les zonages des deux communes révèle des possibilités de développement différentes.

À Houilles, la zone UI « à vocation dominante d'activités industrielles » intègre en partie des habitations pavillonnaires où les nouvelles constructions sont limitées à être en lien avec les destinations industrielles. Du côté de Sartrouville, le zonage ULC exclut les zones d'habitat.

Sur les abords du boulevard, la zone UBa « Secteur de transition (...) » **règleme**nte les constructions de la façon suivante :

- 10 mètres de hauteur maximale à l'égout du toit ;
- 20 % minimum de pleine terre ;
- 80 % maximum d'emprise au sol.

Son pendant côté Sartrouville correspond à la zone UC3, réglementée par :

- Une emprise au sol maximale de 30 % ;
- Une hauteur maximale de 9 mètres à l'égout du toit ;
- 50 % de pleine terre ;
- Les constructions doivent être implantées à un minimum de 8 mètres par rapport au boulevard.

Bien que plus protectrice en termes de volumétrie des nouvelles constructions, la zone UC3 de Sartrouville permet le développement de grands collectifs sans alignement par rapport au boulevard et n'intégrant aucune mixité fonctionnelle.

La zone UG de Sartrouville et la zone UHb de Houilles, s'inscrivent dans des environnements urbains comparables caractérisés par une dominante d'habitat pavillonnaire.

La zone UG à Sartrouville réglemente les nouvelles constructions comme suit :

- 30 % d'emprise au sol maximum ;
- 6 mètres de hauteur à l'égout du toit ;
- 35 % de pleine terre.

La zone Uhb « secteur de projet : pavillonnaire dense et logements intermédiaires » dispose des réglementations suivantes :

- 60 % d'emprise au sol (80 % avec du logement social) ;
- 10 mètres à l'égout du toit ;
- 10 % de pleine terre.

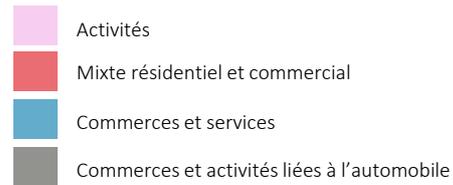
Les règles d'implantation du secteur UHb doublent quasiment les possibilités à construire du côté de Houilles par rapport au zonage UG voisin. Cette particularité favorise le développement de collectifs imposants sans lien avec la trame pavillonnaire d'origine.

LE BOULEVARD HENRI BARBUSSE

L'OCCUPATION DU SOL

Le boulevard Henri Barbusse est caractérisé par une diversité de fonctions :

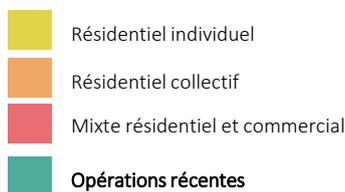
- Des activités économiques via la zone industrielle et commerciale de la Vaudoire ainsi que de nombreux garages automobiles et petits commerces ;



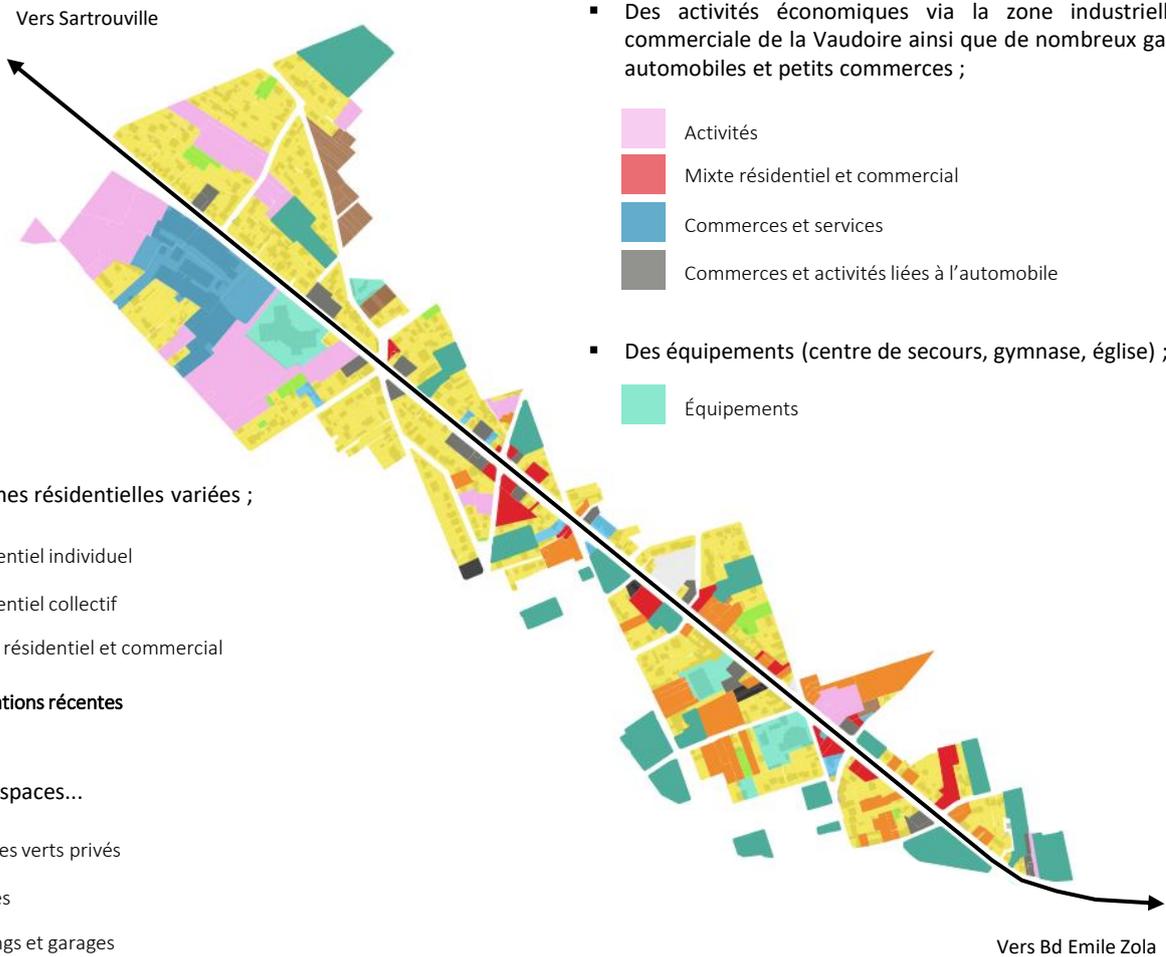
- Des équipements (centre de secours, gymnase, église) ;



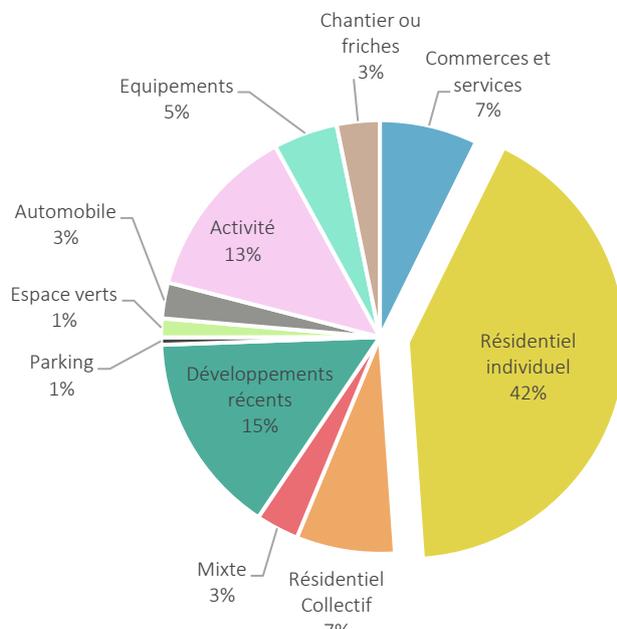
- Des formes résidentielles variées ;



- Autres espaces...



Pourcentage de la superficie des abords du boulevard par type d'occupation du sol



Les abords du boulevard Henri Barbusse sont occupés à près de 65 % par l'habitat, individuel et pavillonnaire.

Cette proportion est en augmentation du fait du développement de nouvelles opérations très souvent à vocation 100 % résidentielle et parfois édifiées en remplacement d'occupations non résidentielles (activités, friches etc.).

LE BOULEVARD HENRI BARBUSSE

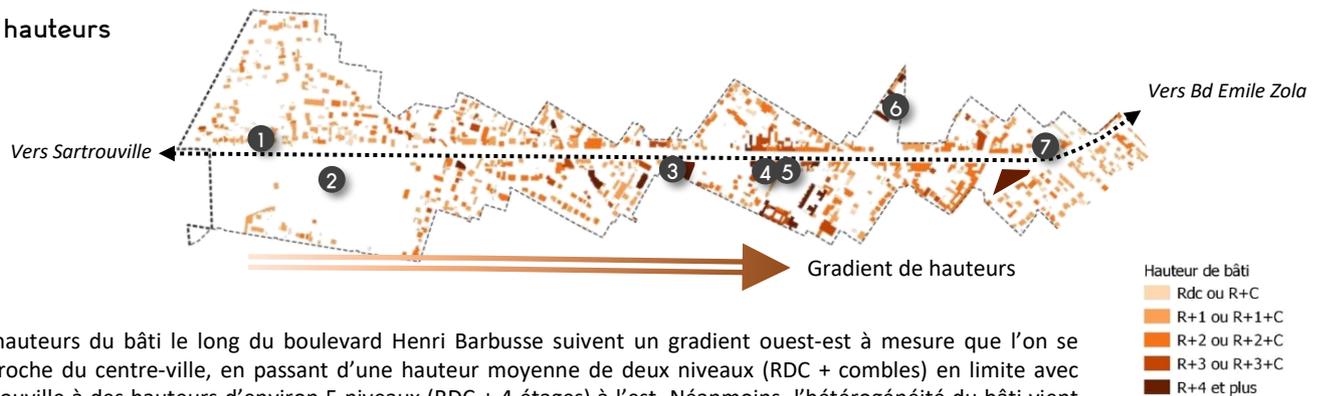
Source : Espace Ville 2022
Cartes réalisées à partir des données IGN BDtopo

L'ANALYSE DU FONCIER

Hauteur :	R+C	RDC	R+4	R+1	R+4	R+6	R+C
Parcelle :	360 m ²	3 800 m ²	1 760 m ²	150 m ²	240 m ²	3 870 m ²	160 m ²
Emprise :	20 %	60 %	85 %	50 %	70 %	45 %	50 %

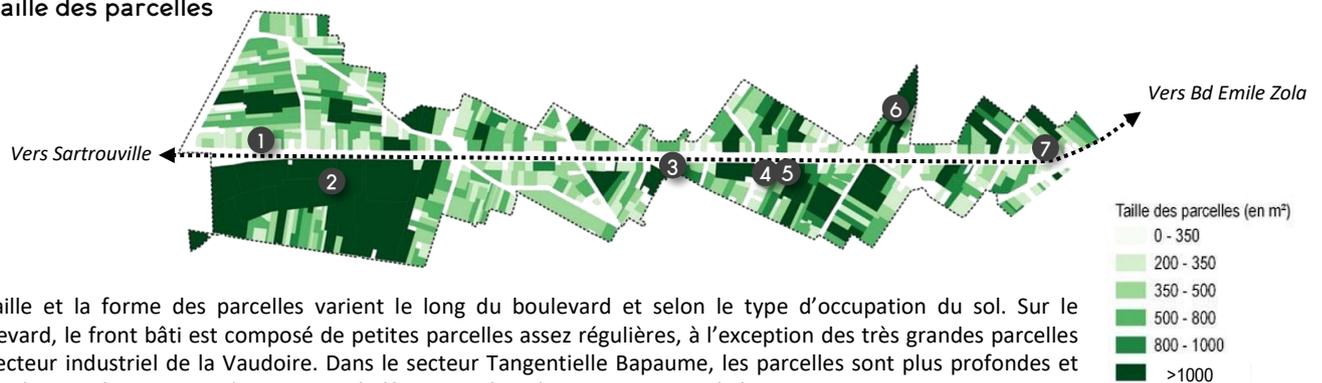


Les hauteurs



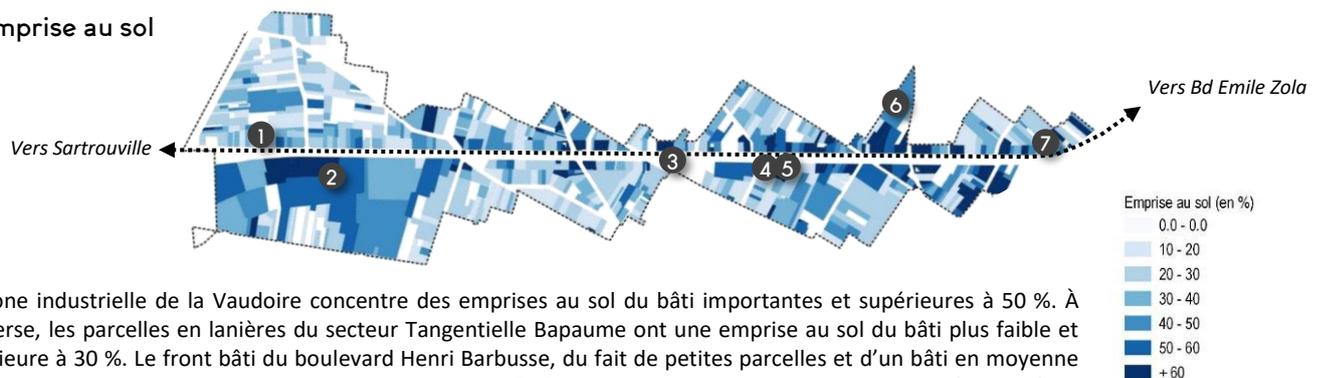
Les hauteurs du bâti le long du boulevard Henri Barbusse suivent un gradient ouest-est à mesure que l'on se rapproche du centre-ville, en passant d'une hauteur moyenne de deux niveaux (RDC + combles) en limite avec Sartrouville à des hauteurs d'environ 5 niveaux (RDC + 4 étages) à l'est. Néanmoins, l'hétérogénéité du bâti vient limiter l'effet visuel de cette progression des hauteurs, en conservant au sein du linéaire des maisons individuelles de faible hauteur créant ainsi un paysage en dents de scie.

La taille des parcelles



La taille et la forme des parcelles varient le long du boulevard et selon le type d'occupation du sol. Sur le boulevard, le front bâti est composé de petites parcelles assez régulières, à l'exception des très grandes parcelles du secteur industriel de la Vaudoire. Dans le secteur Tangentielle Bapaume, les parcelles sont plus profondes et irrégulières en forme de lanières ; elles bénéficient de fait d'une couverture végétale plus importante.

L'emprise au sol

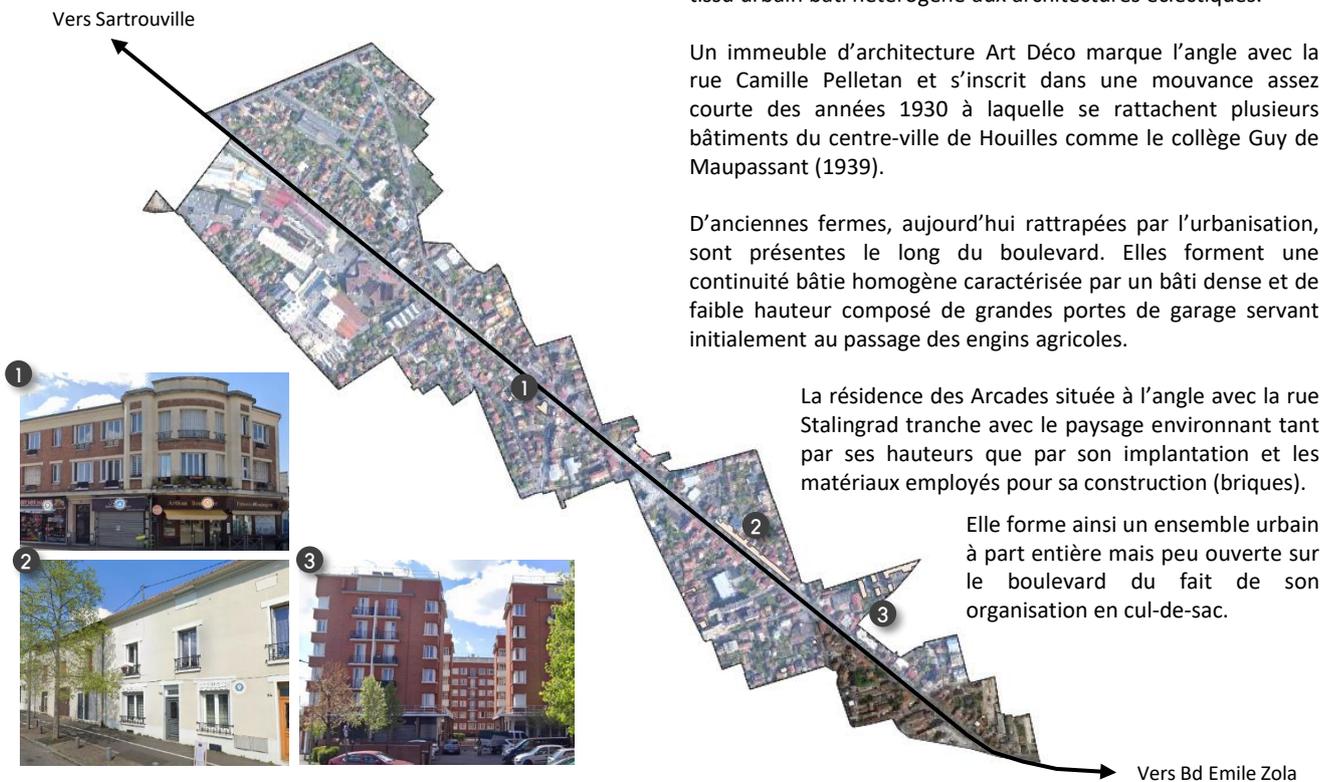


La zone industrielle de la Vaudoire concentre des emprises au sol du bâti importantes et supérieures à 50 %. À l'inverse, les parcelles en lanières du secteur Tangentielle Bapaume ont une emprise au sol du bâti plus faible et inférieure à 30 %. Le front bâti du boulevard Henri Barbusse, du fait de petites parcelles et d'un bâti en moyenne plus dense, comprend des emprises au sol moyennes de 50 % et atteint par endroit des emprises supérieures à 80 %, notamment au sein des opérations récentes.

LE BOULEVARD HENRI BARBUSSE

LA QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE

Le patrimoine bâti



Les abords du boulevard Henri Barbusse se caractérisent par un tissu urbain bâti hétérogène aux architectures éclectiques.

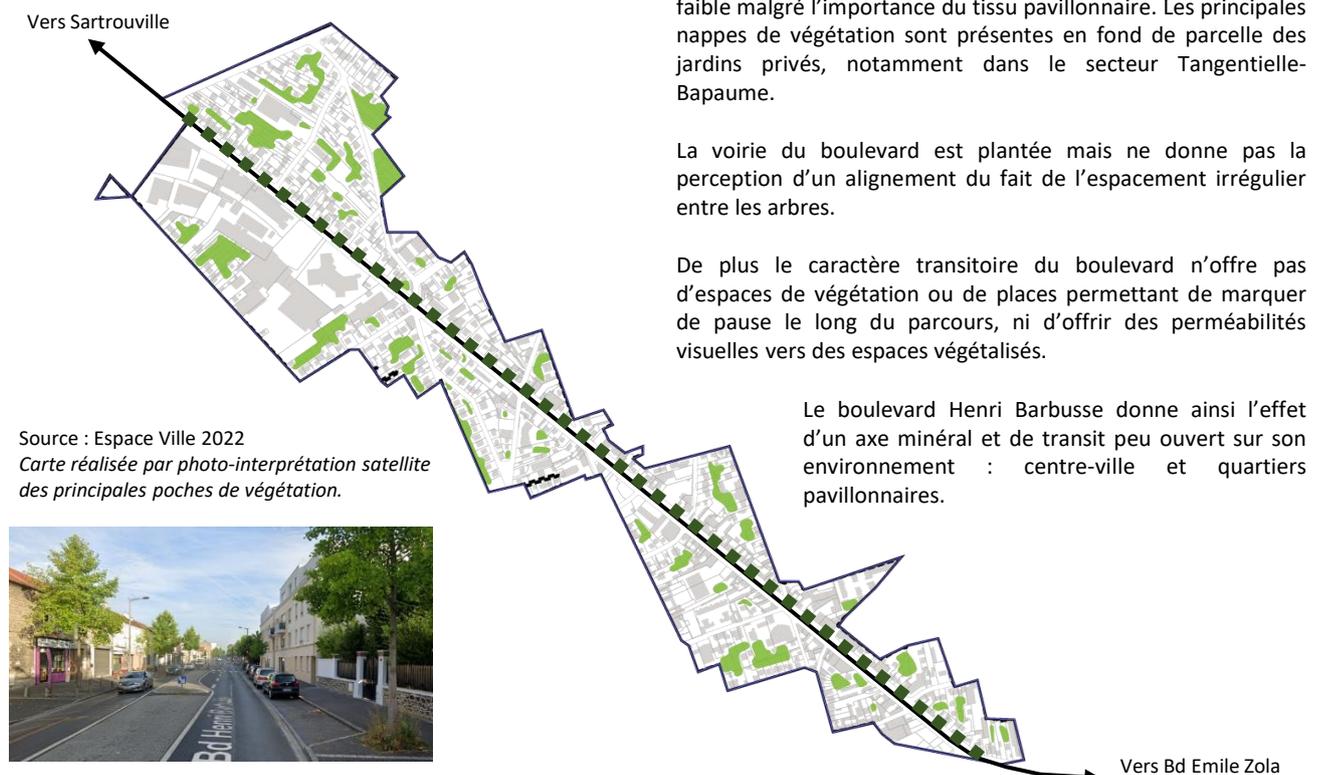
Un immeuble d'architecture Art Déco marque l'angle avec la rue Camille Pelletan et s'inscrit dans une mouvance assez courte des années 1930 à laquelle se rattachent plusieurs bâtiments du centre-ville de Houilles comme le collège Guy de Maupassant (1939).

D'anciennes fermes, aujourd'hui rattrapées par l'urbanisation, sont présentes le long du boulevard. Elles forment une continuité bâtie homogène caractérisée par un bâti dense et de faible hauteur composé de grandes portes de garage servant initialement au passage des engins agricoles.

La résidence des Arcades située à l'angle avec la rue Stalingrad tranche avec le paysage environnant tant par ses hauteurs que par son implantation et les matériaux employés pour sa construction (briques).

Elle forme ainsi un ensemble urbain à part entière mais peu ouverte sur le boulevard du fait de son organisation en cul-de-sac.

La couverture végétale



La couverture végétale du boulevard Henri Barbusse est assez faible malgré l'importance du tissu pavillonnaire. Les principales nappes de végétation sont présentes en fond de parcelle des jardins privés, notamment dans le secteur Tangentielle-Bapaume.

La voirie du boulevard est plantée mais ne donne pas la perception d'un alignement du fait de l'espacement irrégulier entre les arbres.

De plus le caractère transitoire du boulevard n'offre pas d'espaces de végétation ou de places permettant de marquer de pause le long du parcours, ni d'offrir des perméabilités visuelles vers des espaces végétalisés.

Le boulevard Henri Barbusse donne ainsi l'effet d'un axe minéral et de transit peu ouvert sur son environnement : centre-ville et quartiers pavillonnaires.

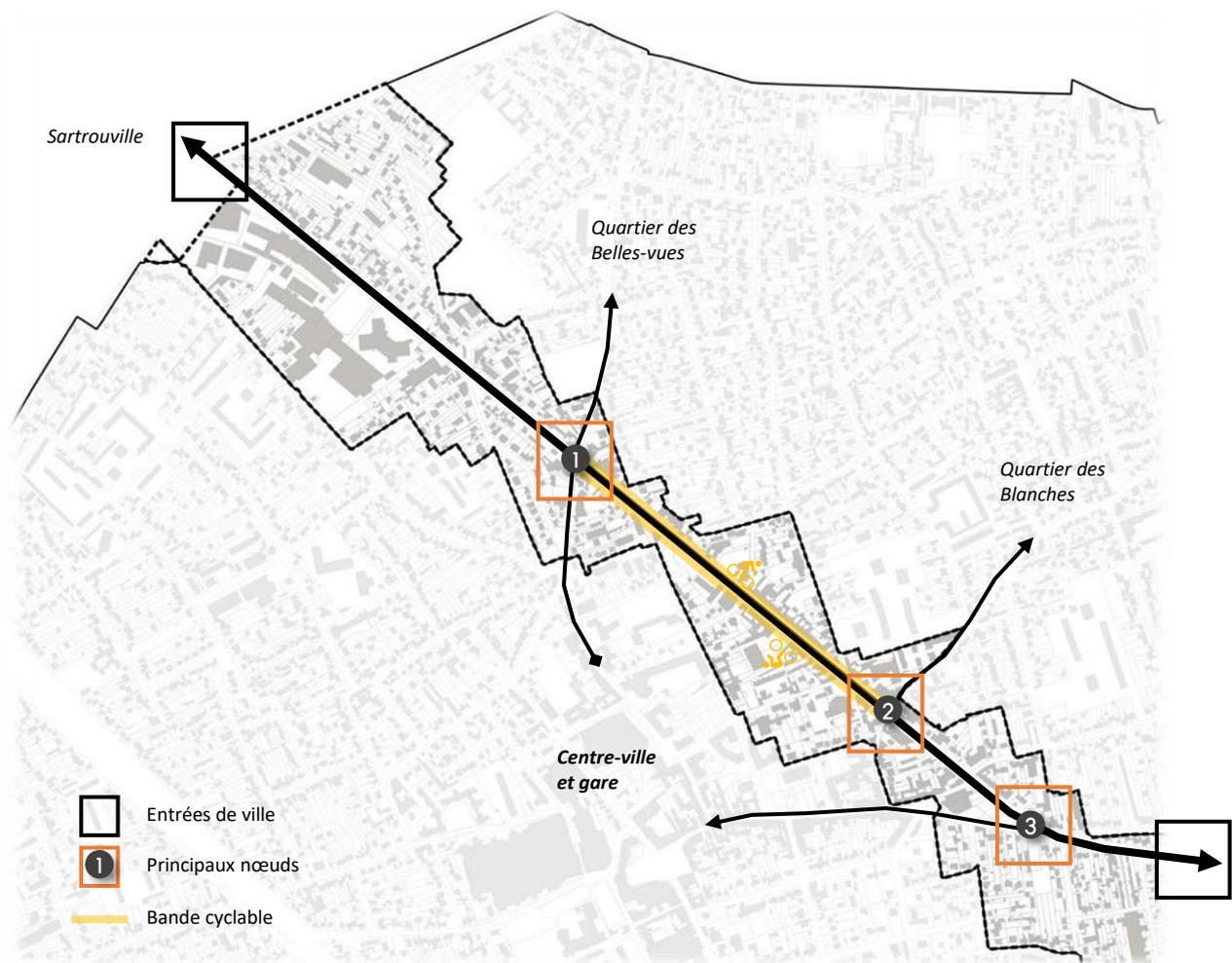
Source : Espace Ville 2022

Carte réalisée par photo-interprétation satellite des principales poches de végétation.

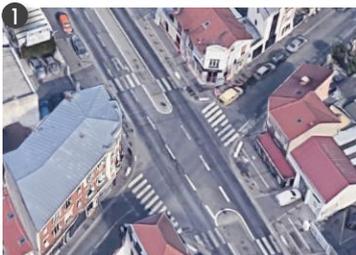


LE BOULEVARD HENRI BARBUSSE

LES CIRCULATIONS



Source : Espace Ville 2022



Henri Barbusse / C. Pelletan



Henri Barbusse / Stalingrad



Henri Barbusse / G. Péri

Situé sur l'axe permettant de relier La Défense via Bezons, le boulevard Henri Barbusse forme le principal axe de circulation de la ville de Houilles.

Il est traversé par trois axes secondaires structurants : Camille Pelletan, Stalingrad et Gabriel péri. Ces axes offrent une perméabilité vers le centre-ville et les quartiers pavillonnaires des Blanches et des Belles-vues. Étroites, ces voies secondaires sont sujettes à des problématiques de congestion et rendent difficiles les déplacements doux, notamment piétons. De plus, l'aménagement du boulevard Henri Barbusse et de ses carrefours ne favorise pas les mobilités douces le long de son parcours du fait d'une répartition des circulations peu efficace.

De fait, le boulevard est équipé d'une bande cyclable sur une portion de son linéaire. D'une part, cette portion cyclable est fragmentée et ne permet pas de réaliser un itinéraire complet et d'autre part, l'aménagement en partage de la voie piétonne sur le trottoir est inadapté et encombré de nombreux mobiliers urbains la rendant difficilement praticable.

LE BOULEVARD HENRI BARBUSSE

SYNTHÈSE

Suite à l'analyse de ses différentes caractéristiques et composantes, le boulevard Henri Barbusse peut être divisé en deux séquences urbaines.



SÉQUENCE 1 – TANGENTIELLE-BAPAUME

- **Un habitat à dominante pavillonnaire**, caractérisé par de faibles hauteurs et emprises en sol du bâti.
- **Une couverture végétale assez importante** des fonds de parcelle en lanière.
- **Un enjeu quant à l'absence de dialogue et de perméabilité entre la zone industrielle** de la Vaudoire et **l'habitat pavillonnaire** lui faisant face.
- **Une situation d'entrée de ville** en limite avec Sartrouville à valoriser, notamment sur le plan des mobilités douces.



SÉQUENCE 2 – BOULEVARD HENRI BARBUSSE SUD

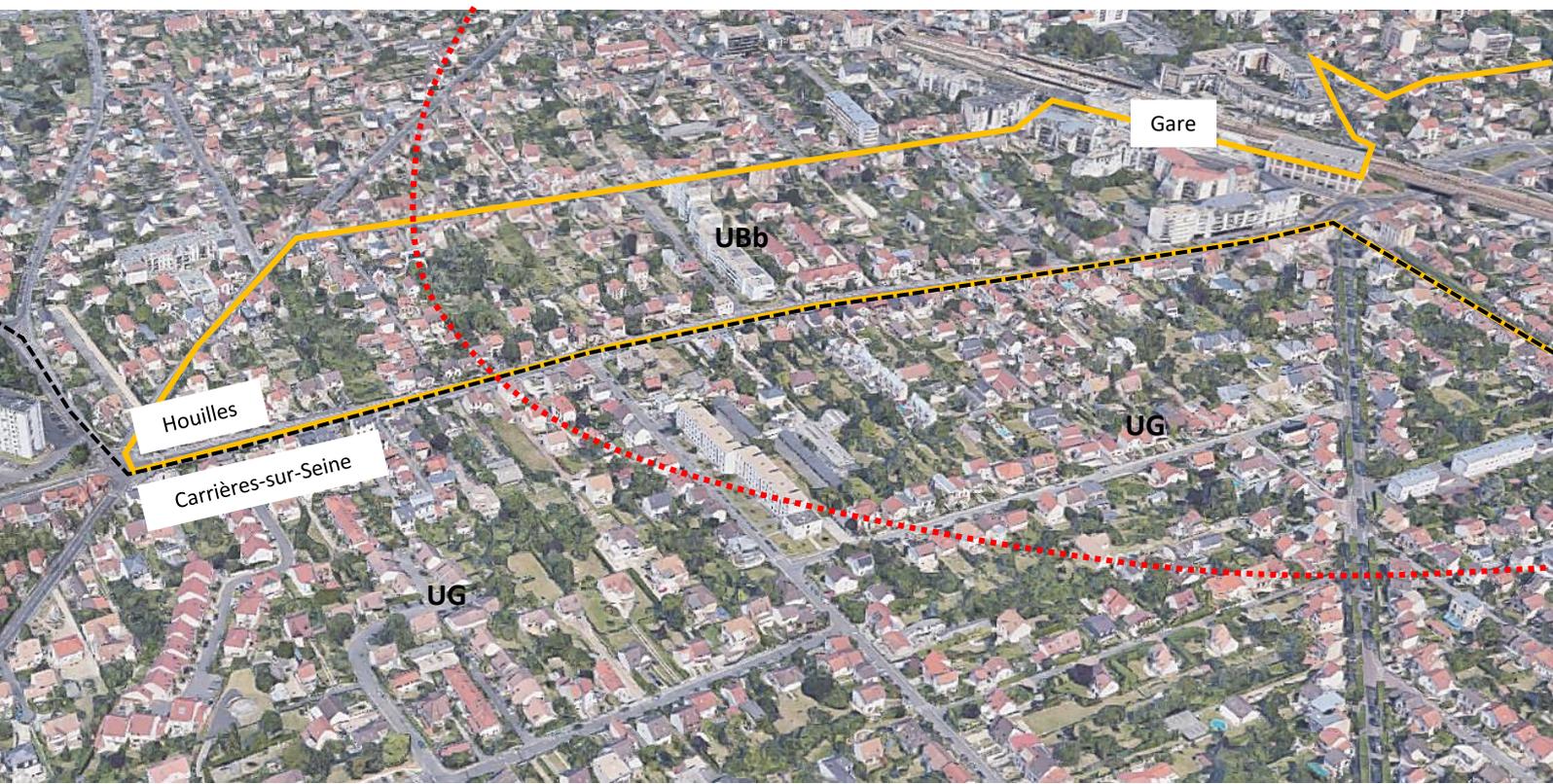
- **Une variété de formes urbaines et d'architectures** (hauteurs plus importantes, emprise au sol élevée, bâtiments patrimoniaux).
- **Une mixité des fonctions plus importante** (commerces, équipements, résidentiel) **mais à renforcer**. Les nouvelles opérations ont limité ce potentiel en réalisant des programmation 100 % résidentielles.
- **Un boulevard de transit uniquement**, peu ouvert sur le centre-ville et une absence d'espaces publics de loisirs.
- **Une organisation des circulations peu favorable aux mobilités douces**, et notamment cyclables.



AVENUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU ET BOULEVARD JEAN JAURÈS

AVENUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU ET BOULEVARD JEAN JAURÈS

CONTEXTE



L'avenue Jean-Jacques Rousseau est située en limite communale avec Carrières-sur-Seine. Elle s'inscrit au sein d'un **quartier majoritairement pavillonnaire** d'assez faible densité malgré sa proximité avec la gare.

Pour autant, **bien que le tissu urbain soit identique entre les deux villes, des différences réglementaires importantes existent entre leurs documents d'urbanisme.**

Les abords Nord de l'avenue Jean-Jacques Rousseau sur la commune de Houilles sont situés en zone « UBb » permettant la construction de bâtiments d'une hauteur maximale de 13 mètres au faîtage et une emprise au sol maximale du bâti de 60 %, ou 80 % si la programmation intègre du logement social.

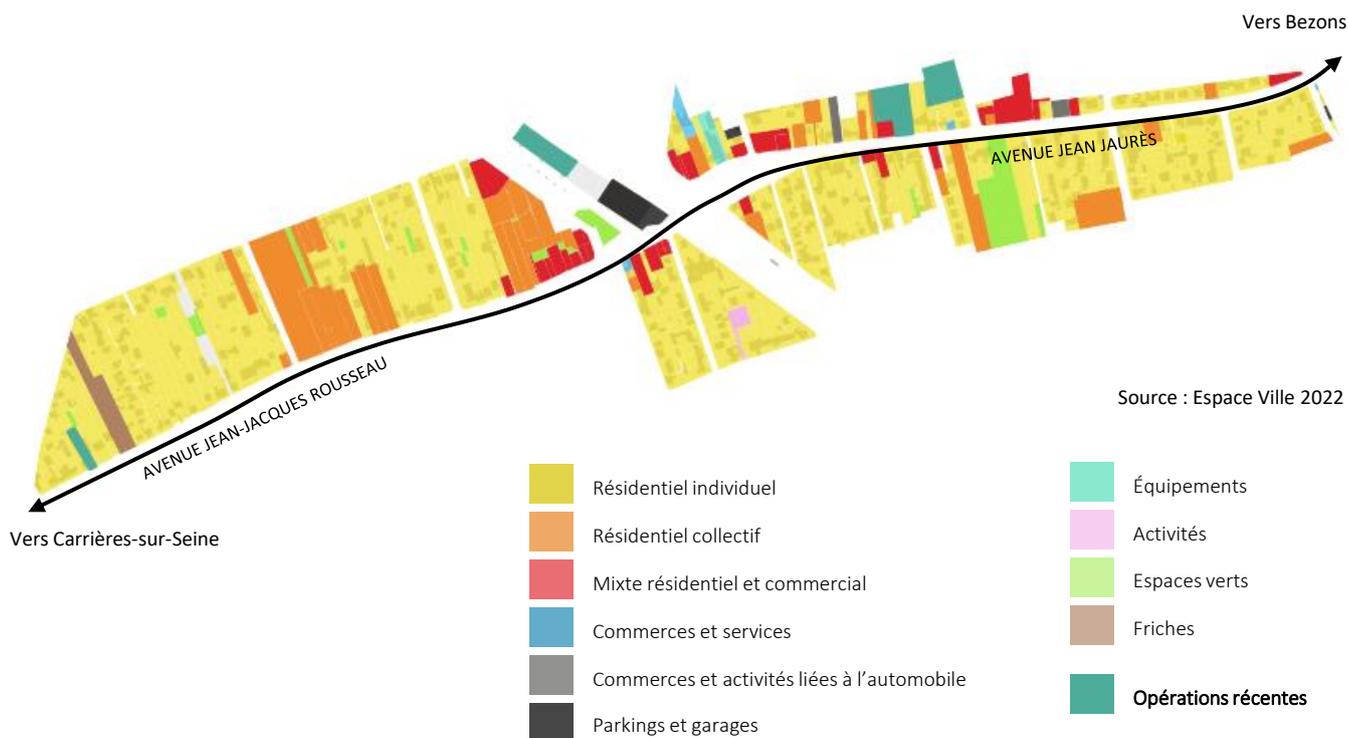
Les abords Sud de cette même avenue, côté Carrières-sur-Seine sont zonés « UG » et permettent une hauteur maximale du bâti de 11 mètres au faîtage et une emprise maximale au sol de 40 %, soit moitié moindre que les possibilités offertes à Houilles.

-  Secteur d'étude des boulevards
-  Rayon 500m autour de la gare
-  Limite communale

AVENUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU ET BOULEVARD JEAN JAURÈS

L'OCCUPATION DU SOL

Un tissu urbain composé à 90 % de logements individuels.



La portion Ouest située le long de l'avenue Jean-Jacques Rousseau est caractérisée par un habitat individuel ponctué de quelques poches d'habitat collectif à proximité immédiate de la gare et à l'est de la rue de Chatou.

Peu d'occupations autres que résidentielles sont présentes le long de ce tronçon à l'exception des abords de la gare où des activités commerciales occupent les rez-de-chaussée des immeubles collectifs.

Ces dix dernières années, l'avenue Jean-Jacques Rousseau a été épargnée par de nouvelles opérations de logements.

Le boulevard Jean Jaurès s'inscrit dans un paysage urbain aux fonctions plus diversifiées. La proximité avec la gare se traduit par une mixité des usages plus importante que dans la partie Est du boulevard et est composée de petits commerces en rez-de-chaussée.

Initialement plus dense, le boulevard Jean Jaurès a fait l'objet de quelques opérations récentes à vocation résidentielle, notamment à proximité de la rue de la République.

Très peu d'activités économiques autres que commerciales ou de service sont présentes.

Ce tronçon n'est doté que d'un seul espace vert, il s'agit des jardins familiaux. Cependant son accessibilité reste restreinte aux personnes exploitant ces parcelles.



AVENUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU ET BOULEVARD JEAN JAURÈS

L'ANALYSE FONCIÈRE

Les hauteurs



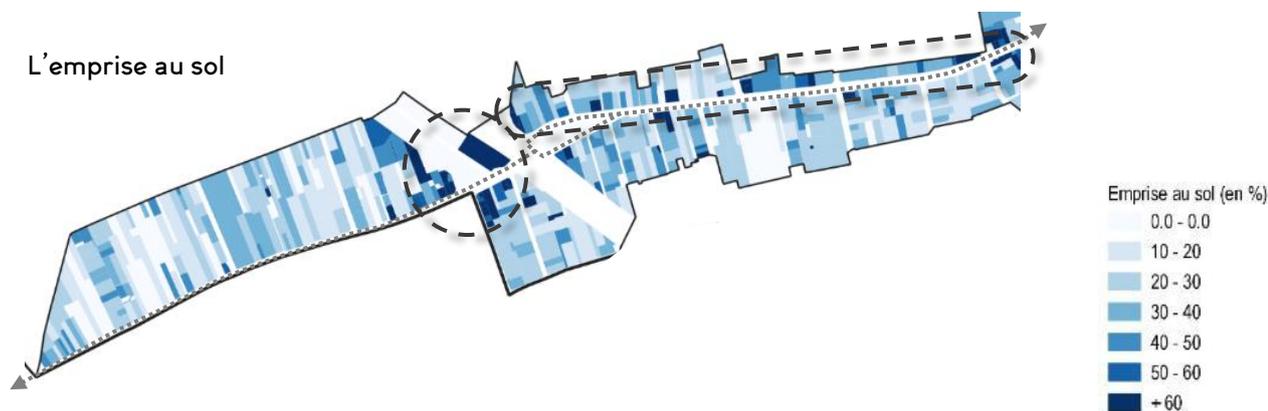
La hauteur moyenne du bâti, à dominante pavillonnaire, est d'environ 4 à 5 mètres à l'égout du toit. La hauteur des immeubles collectifs varie de 9 à 15 mètres en moyenne. L'axe suit un gradient de hauteurs depuis la gare vers les périphéries.

La taille des parcelles



La forme des parcelles est distincte entre l'est et l'ouest de la gare. Sur le boulevard Jean Jaurès dans sa partie Est, la superficie moyenne des parcelles est inférieure à 350 m². Elles sont également plus régulières et s'inscrivent dans le prolongement du lotissement du parc. L'avenue Jean-Jacques Rousseau et la partie Sud du boulevard Jean Jaurès se caractérisent par de plus grandes parcelles en lanière favorisant la couverture végétale des fonds de jardin.

L'emprise au sol



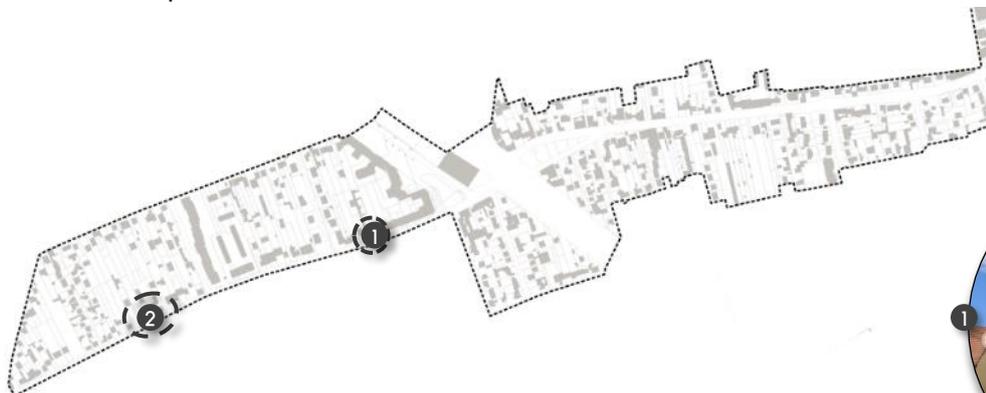
Du fait de la taille des parcelles et de la morphologie des bâtiments, l'emprise au sol sur l'avenue Jean-Jacques Rousseau est faible (moins de 30 %) et suit un gradient ascendant à proximité de la gare. En revanche l'emprise au sol demeure assez élevée dans la partie Est de l'axe sur le boulevard Jean Jaurès, les parcelles étant plus petites, les logements collectifs plus nombreux et l'occupation du sol plus diversifiée.

Source : Espace Ville 2022
Cartes réalisées à partir
des données IGN BDtopo

AVENUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU ET BOULEVARD JEAN JAURÈS

LA QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE

Les caractéristiques architecturales



Le tissu urbain est caractérisé par des formes architecturales variées. Toutefois, les portions Est et Ouest de l'axe se distinguent par l'implantation de leur bâti.

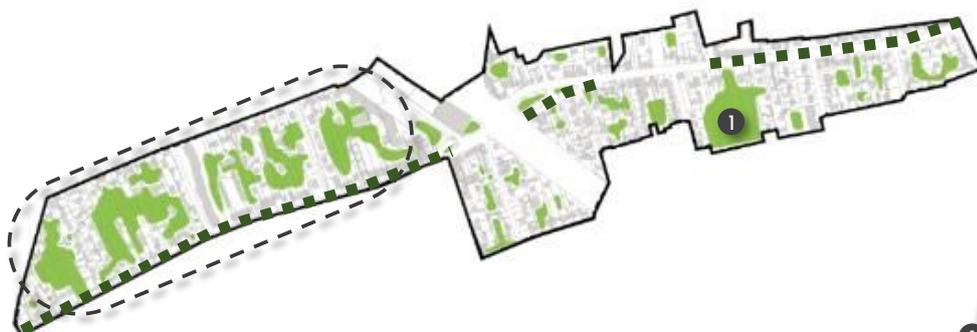
La portion Ouest est constituée en grande majorité de pavillons individuels en retrait par rapport à la voirie et relativement alignés les uns par rapports aux autres. Les logements collectifs conservent cet alignement en retrait. Cette implantation favorise sur l'avenue Jean-Jacques Rousseau la perception d'un axe paysager et verdoyant.

Aux abords de la gare, les styles architecturaux sont éclectiques de même que les volumes bâtis. Collectifs et pavillons se mêlent sans cohérence apparente d'implantation.

La portion sur le boulevard Jean Jaurès est composée de nombreux pavillons meuliers implantés en marge de recul dans lesquels s'insèrent des immeubles de rapport de grandes hauteurs et des garages automobiles implantés à l'alignement par rapport à la voirie. Le linéaire du boulevard Jean Jaurès est perçu comme plus irrégulier et plus dense.



La couverture végétale



■ ■ ■ alignement d'arbres
■ ■ ■ espace vert



Jardins partagés

La structure des parcelles influence fortement la couverture végétale. L'avenue Jean-Jacques Rousseau concentre de grandes poches de végétation créées par la succession de fonds de jardin arborés privés. Cependant les parcelles en lanières du sud du boulevard Jean Jaurès ne disposent pas d'une couverture végétale aussi abondante du fait de nombreuses divisions parcellaires.

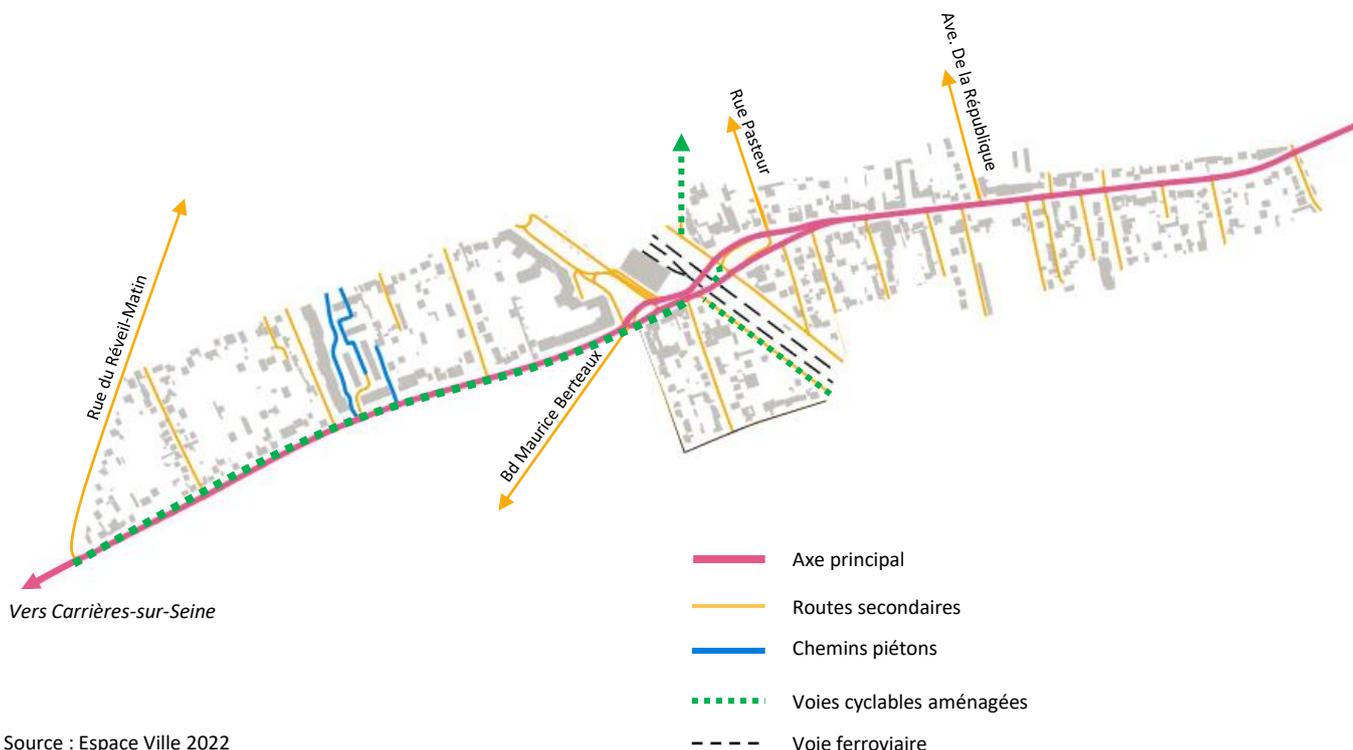
En effet, dans la partie Est de l'axe, la couverture végétale est très limitée malgré la présence d'habitations individuelles, les jardins partagés y forment la principale poche de végétation.

Un alignement d'arbres est présent sur la quasi-totalité des linéaires de l'avenue et du boulevard.

Source : Espace Ville 2022
Carte réalisée par photo-interprétation satellite
des principales poches de végétation.

AVENUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU ET BOULEVARD JEAN JAURÈS

LES CIRCULATIONS



Source : Espace Ville 2022

Le réseau routier

L'avenue Jean-Jacques Rousseau et le boulevard Jean Jaurès, situés sur la RD310 forment un axe majeur de circulation malgré l'étroitesse de l'emprise publique. Permettant de relier Montesson à Bezons en passant par la gare de Houilles - Carrières-sur-Seine, l'axe est fréquenté quotidiennement par environ 10 000 véhicules (Traffic Routier des Yvelines – 2009).

L'axe offre des perméabilités vers le centre-ville via les rues du Réveil-Matin, Pasteur et l'avenue de la République.

Il comprend une entrée de ville dans sa partie occidentale en limite avec Carrières-sur-Seine.

Les cheminements piétons et cyclables

Peu de cheminements piétons sont aménagés sur ce tronçon. Seuls les espaces paysagers des logements collectifs au niveau de la rue de Chatou permettent une liaison douce depuis l'avenue Jean-Jacques Rousseau.

Cette même avenue est aménagée avec une piste cyclable bidirectionnelle depuis la limite communale avec Carrières-sur-Seine, jusqu'à la place André Malraux. La jonction avec le boulevard Jean Jaurès n'est pas assurée ce qui renforce la coupure urbaine exercée par la voie ferrée.

Une bande cyclable à sens unique est aménagée rue Pierre Curie jusqu'en limite communale, puis la piste s'interrompt avant de se poursuivre jusqu'au collège les Amandiers.

La rue Gambetta en direction du centre-ville est également aménagée avec une bande cyclable jusqu'au croisement avec l'avenue Charles de Gaulle.

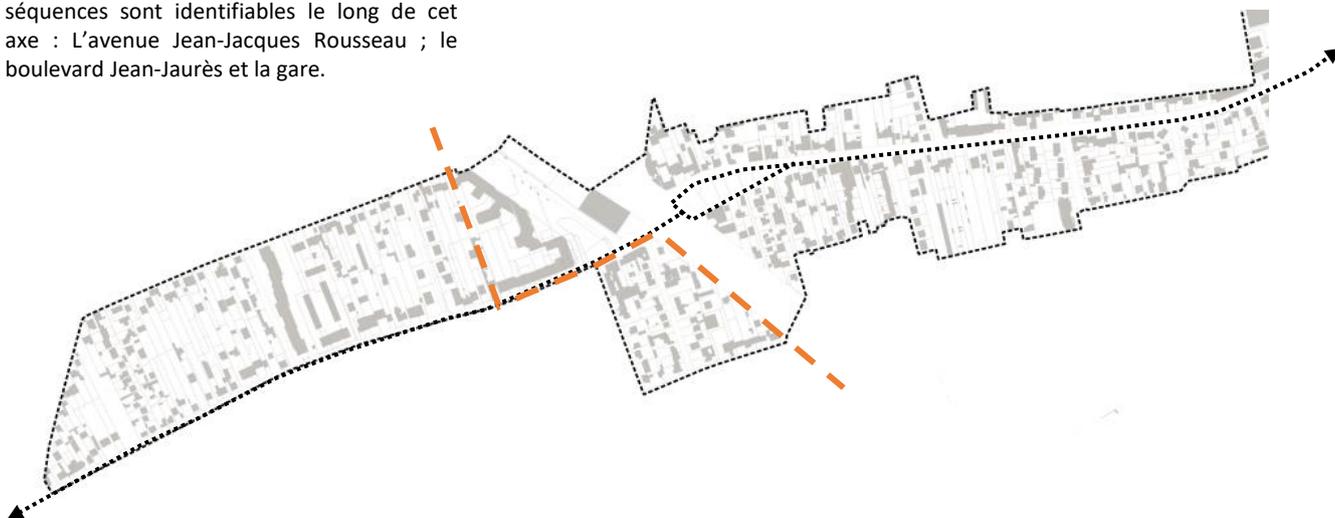
Le réseau cyclable sur cette portion de l'axe et à ses abords est fragmenté et peu sécurisé, notamment au niveau du tunnel de la gare. Le boulevard Jean Jaurès n'est pas pourvu d'un itinéraire cyclable.

À terme, le carrefour de la gare pourrait devenir un axe cyclable stratégique dans le cadre de la construction d'une passerelle au dessus de la Seine permettant une liaison cyclable vers La Défense, ainsi qu'en lien avec le plan « RER vélo ».

AVENUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU ET BOULEVARD JEAN JAURÈS

SYNTHÈSE

Suite à l'analyse de ses différentes caractéristiques et composantes, deux séquences sont identifiables le long de cet axe : L'avenue Jean-Jacques Rousseau ; le boulevard Jean-Jaurès et la gare.



SÉQUENCE 1 – AVENUE JEAN-JACQUES ROUSSEAU

- Un zonage permissif au regard des règlements environnants.
- Un habitat individuel ponctué de quelques poches d'habitat collectif. La séquence demeure assez préservée des développements immobiliers ces dix dernières années.
- Un tissu bâti homogène malgré des styles architecturaux variés.
- Une couverture végétale abondante en fond de parcelle et une perception paysagère et verdoyante depuis l'avenue.
- Un axe très fréquenté mais aux franchissements sécurisés par des ralentisseurs et doté de pistes cyclables des deux côtés.
- Pas de stationnements automobiles latéraux.



SÉQUENCE 2 – BOULEVARD JEAN-JAURÈS ET GARE

- Une occupation du sol diversifiée grâce à la présence de petits commerces et de quelques activités.
- De nombreux pavillons meulière implantés en retrait par rapport à la voirie mais un linéaire perçu comme plus irrégulier et plus dense du fait de la présence d'immeubles de rapport et d'activités.
- Une faible couverture végétale en fond de parcelle mais présence de jardins partagés à l'accès malgré tout limité.
- Un axe très fréquenté où aucun itinéraire cyclable n'est aménagé.
- Présence de stationnements automobiles latéraux sur l'ensemble de la séquence.



Boulevard
Henri Barbusse



LE QUARTIER LES PIERRATS

LE QUARTIER LES PIERRATS

CONTEXTE



À Houilles, la zone UG qui ne permet pas la construction de nouveaux logements non liés à une activité, ne reflète pas la réalité du terrain majoritairement constitué de logements.

La zone UBb en revanche est plus permissive pour la densification que les zonages des communes voisines ayant une typologie du bâti similaire.

Si les Pierrats se caractérisent par la présence de nombreuses activités, celles-ci s'insèrent au sein d'un tissu pavillonnaire constitué, dont la situation d'entrée de ville est à prendre en compte.

-  Quartier les Pierrats
-  Limites communales

HOUILLES

Zone UG :

Hauteur : 11m *au faîtage*
Emprise au sol : 60 %

(Zonage artisanal ne permettant pas les constructions résidentielles)

Zone UBb :

hauteur : 13 m *au faîtage*
Emprise : 80 % (dont logement social)

CARRIÈRES-SUR-SEINE

Zone UG :

Hauteur : 11m *au faîtage*
Emprise au sol : 40 %

BEZONS

Zone UG :

Hauteur : 9,5m *au faîtage*
Emprise au sol : 40 %

LE QUARTIER LES PIERRATS

L'OCCUPATION DU SOL

66 %

De l'occupation du sol

- Résidentiel individuel
- Résidentiel collectif

Dont :

- 2 % Opérations récentes

19 %

De l'occupation du sol

- Commerces et services
- Commerces et activités liées à l'automobile
- Mixte résidentiel et commercial

12 %

De l'occupation du sol

- Activités
- Équipements

3 %

De l'occupation du sol

- Parkings et garages
- Espaces verts
- Friches

Boulevard
Henri Barbusse



Source : Espace Ville 2022

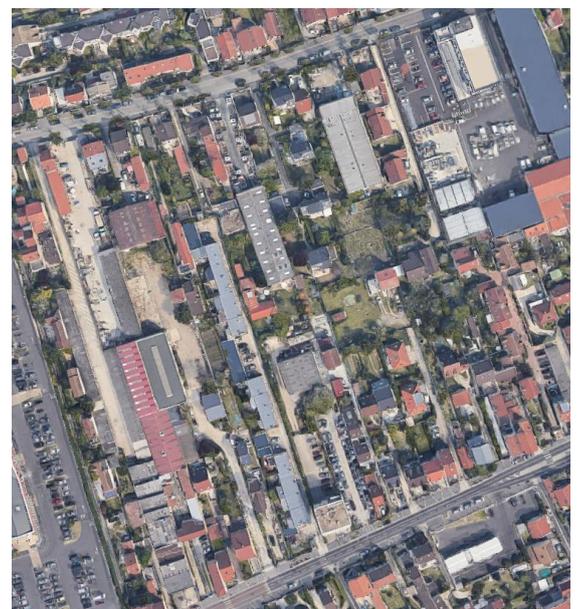
La carte de l'occupation du sol dans le quartier des Pierrats montre que l'occupation dominante y est résidentielle et majoritairement individuelle.

Le quartier est tout de même caractérisé par une mixité importante des fonctions, bien que celle-ci se traduise davantage par une juxtaposition de différentes fonctions sans aménagement d'ensemble.

Ainsi, les activités commerciales couvrent 19 % de la superficie du quartier et se composent de deux principales grandes surfaces, Auchan et l'Espace Sarazin (comprenant notamment le supermarché Leclerc). Quelques petits commerces ou services sont présents sur les boulevards Emile Zola et Jean Jaurès mais demeurent marginaux. Les activités de réparation automobile sont en revanche très répandues le long des deux axes principaux.

Les activités artisanales couvrent environ 10 % de la superficie du quartier auxquels s'ajoutent les équipements des services municipaux, récemment implantés rue de l'Yser. Ces activités sont implantées au sein du tissu bâti résidentiel.

Activités et résidences sont implantées de façon spontanée sur des parcelles initialement agricoles et composées de vergers. Ces parcelles sont reconnaissables par leur forme longue et étroite.



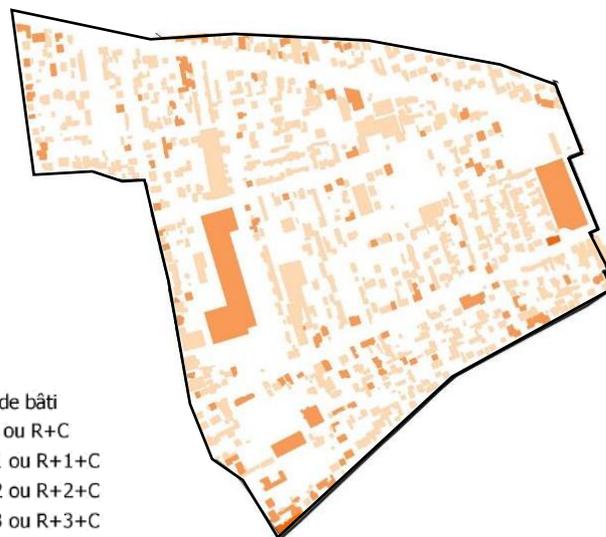
LE QUARTIER LES PIERRATS

L'ANALYSE FONCIÈRE

Les hauteurs

Les hauteurs dans le quartier sont globalement assez faibles bien qu'hétérogènes du fait de l'organisation spatiale spontanée des Pierrats. Les constructions n'excèdent pas le R+1+combles.

Les activités commerciales de grande surface de l'Espace Sarazin et Auchan se démarquent par des hauteurs un peu plus importantes mais inférieures à 10 mètres.

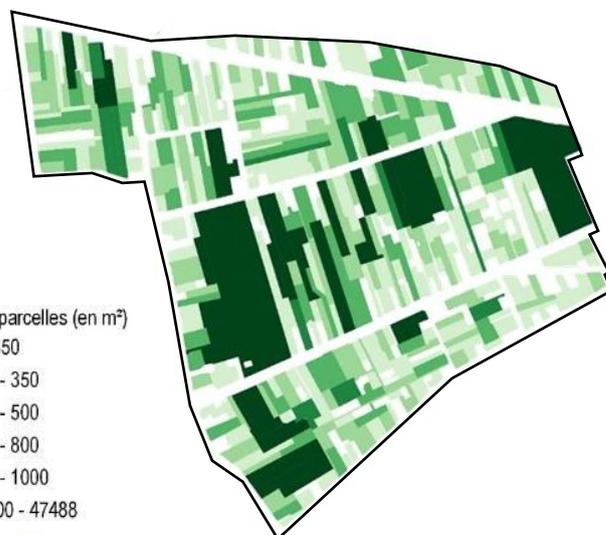


La taille des parcelles

La taille des parcelles est très hétérogène et témoigne de l'absence de plan d'aménagement pour la zone. Les îlots sont étendus, peu perméables et se composent de parcelles irrégulières longues et étroites.

Les parcelles les plus étendues sont occupées par des activités commerciales ou artisanales tandis que les plus restreintes sont résidentielles.

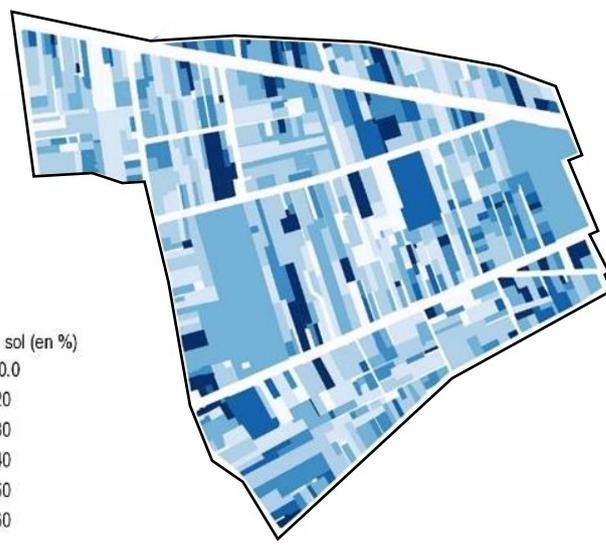
Les parcelles présentes sur les abords du boulevard Emile Zola et au sud du boulevard Jean Jaurès se distinguent de celles du centre du quartier. Plus petites et plus régulières, elles témoignent de la destination principalement résidentielle des axes.



L'emprise au sol

Les emprises au sol du bâti dans le quartier Les Pierrats sont plus importantes que dans les autres quartiers pavillonnaires de Houilles et avoisinent les 30 %.

Ici, l'importance de l'emprise au sol est assez peu révélatrice de l'occupation du sol.



Source : Espace Ville 2022
Cartes réalisées à partir
des données IGN BDtopo

LE QUARTIER LES PIERRATS

LA QUALITÉ URBAINE ET PAYSAGÈRE

Les caractéristiques architecturales

Les formes bâties sont hétérogènes du fait de la diversité des fonctions urbaines, mais aussi des époques de construction et d'un parcellaire désorganisé qui influence la forme des constructions.

Peu d'architectures remarquables composent le quartier des Pierrats mais un habitat pavillonnaire de la fin du 19^e - début du 20^e siècle est présent ponctuellement le long des deux boulevards, et notamment sur Jean Jaurès. Celui-ci se mêle à des constructions plus récentes et traduit **un quartier pendant longtemps renouvelé sur lui-même.**

Le zonage du PLU de 2016 est venu limiter la constructibilité sur une grande partie du quartier les Pierrats en interdisant les constructions de nouveaux logements sans lien avec une activité économique.



La couverture végétale

La couverture végétale sur les boulevards est assez faible.

Le boulevard Emile Zola est doté d'une rangée d'arbres centrale qui aide à créer une continuité visuelle au sein d'un bâti aux implantations très hétérogènes. Cependant celle-ci est limitée par le passage en 2x2 voies en entrée de ville depuis Bezons où la végétation est absente et le paysage ouvert sur une nappe de stationnements offrant une ambiance très minérale.

La couverture végétale est également faible sur le boulevard Jean Jaurès le long duquel aucun alignement d'arbres n'est planté. Cette absence est compensé par des bacs d'arbustes permettant de limiter l'effet minéral du boulevard.

Malgré la profondeur importante des îlots, la couverture végétale des Pierrats est parmi les plus faibles de Houilles. Les divisions parcellaires successives ont en grande partie urbanisé ces fonds de parcelles morcelant ainsi la couverture végétale.



Source : Espace Ville 2022

Carte réalisée par photo-interprétation satellite des principales poches de végétation.

LE QUARTIER LES PIERRATS

LES CIRCULATIONS



Source : Espace Ville 2022

Le réseau routier

Située en entrée de ville entre les deux principaux axes de la commune, la circulation dans le quartier des Pierrats est importante. La circulation se traduit par des déplacements de transit engendrés par la présence des deux axes, ainsi que par des déplacements de destination vers les grandes surfaces commerciales Sarazin et Auchan.

Le profil de la voirie sur le boulevard Emile Zola est large et constitué d'un terre plein central. La largeur des trottoirs varie en fonction de l'emprise publique disponible et de la présence ou non de stationnements automobiles.

Le profil du boulevard Jean Jaurès se traduit quant à lui par une emprise plus étroite et encadrée par un bâti davantage resserré. Ce profil semble sous-dimensionné au regard de sa fréquentation et est plus constitutif d'un axe secondaire que d'un boulevard.

Les circulations internes au quartier sont limitées par un tissu discontinu organisé en de nombreuses impasses et peu de liaisons nord-sud.

Les cheminements piétons et cyclables

Les cheminements dédiés à la marche ou aux autres déplacements doux sont peu nombreux. Bien que Les Pierrats soient constitués de nombreux chemins étroits et apaisés, beaucoup se terminent en impasses ou restreints au passage des riverains limitant la perméabilité du tissu urbain.

En effet, à l'exception de la rue Ernest Renan où les trottoirs sont étroits, aucune perméabilité piétonne ne permet de traverser le quartier du nord au sud.

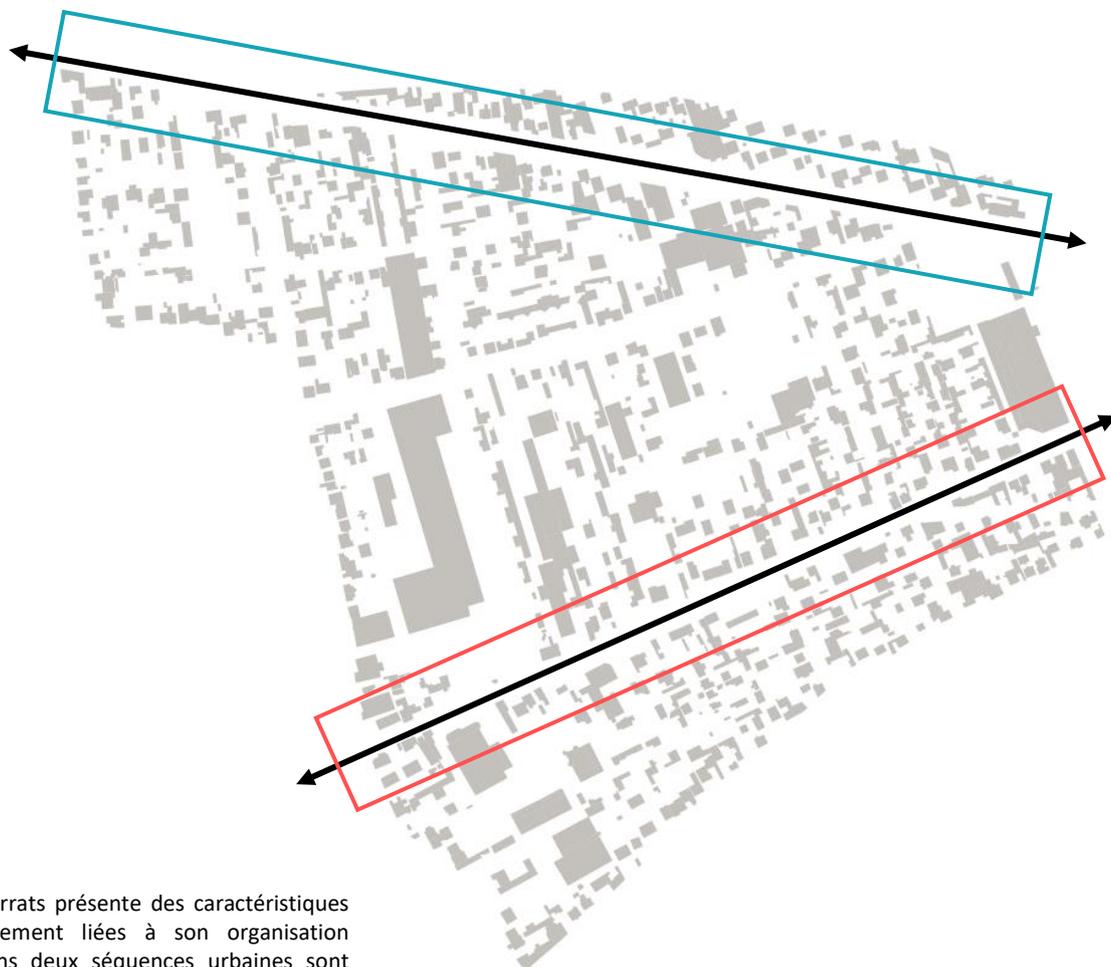
Le parking de l'Espace Sarazin, traversant entre le boulevard Jean Jaurès et l'avenue de l'Yser offre une ouverture supplémentaire mais ne propose pas d'aménagement permettant les déplacements piétons ou cyclables et est fermé la nuit.

À vélo, aucun itinéraire dédié n'est aménagé dans le quartier. Les boulevards forment des axes cyclables stratégiques permettant notamment de relier le tramway T2 au Pont de Bezons.

Ces différents aspects font l'objet d'une analyse plus détaillée dans l'étude dédiée aux quartiers du Tonkin et des Pierrats.

LE QUARTIER LES PIERRATS

SYNTHÈSE



Le quartier Les Pierrats présente des caractéristiques uniques essentiellement liées à son organisation spatiale. Néanmoins deux séquences urbaines sont distinctes entre les deux boulevards.

SÉQUENCE 1 – BOULEVARD EMILE ZOLA

Une absence d'alignement des implantations bâties par rapport au boulevard. Le parcellaire est organisé en épis.

Un profil de la voirie large, organisé autour d'un terre plein et en partie en 2x2 voies.

Le boulevard est planté en son centre par une rangée d'arbres.

Une entrée de ville marquée par une ambiance très minérale influencée par le stationnement de façade du supermarché et la largeur de l'emprise publique.



SÉQUENCE 2 – BOULEVARD JEAN JAURÈS

Pas d'alignement du bâti mais des constructions organisées perpendiculairement à la voirie.

Une voirie étroite et sous-dimensionnée au regard de sa fréquentation automobile.

Le boulevard n'est pas doté d'alignements d'arbres. Il se compose par endroits de bacs d'arbustes.

Une entrée de ville discrète sans interruption de la continuité urbaine avec la commune voisine.



LES HYPOTHÈSES DE MUTABILITÉ

LES POSSIBILITÉS DU PLU EN VIGUEUR

HYPOTHÈSES DE MUTABILITÉ

En partant du principe de ne construire que du logement et en exploitant au maximum les possibilités à construire permises par le Plan Local d'Urbanisme en vigueur, **le potentiel théorique de création de nouveaux logements est estimé à 19 000 logements après démolition/reconstruction de l'existant.**

Aujourd'hui, Houilles compte 15 000 logements sur l'ensemble de la commune.



Source : Plan de zonage – PLU de Houilles 2016

Nombre théorique de logements par zone :

3 900	UB (zone de faubourg en continuité du centre-ville)	1 700	UHa (secteur pavillonnaire peu dense)
4 400	UBa (Secteur de transition le long du boulevard Henri Barbusse)	800	UHb (secteur de projet pavillonnaire dense et logement intermédiaire)
5 300	UBb (secteur de projet : petits collectifs)	0	UG (zone à vocation dominante d'activités artisanales)
2 250	UH (Zone pavillonnaire)	0	UI (zone à vocation dominante d'activités industrielles)
700	UA (Zone de centralité)		

CRITÈRES DE MUTABILITÉ

HYPOTHÈSES DE MUTABILITÉ

Les critères d'évaluation de la mutabilité du tissu urbain pris en compte sont relatifs à :

▪ **La forme urbaine et la nature de l'occupation du sol ;**

Les activités liées à l'automobile, les hangars ou les friches sont considérées comme ayant une mutabilité importante. En revanche, les développements récents ou les équipements publics sont considérés comme ayant une mutabilité nulle.

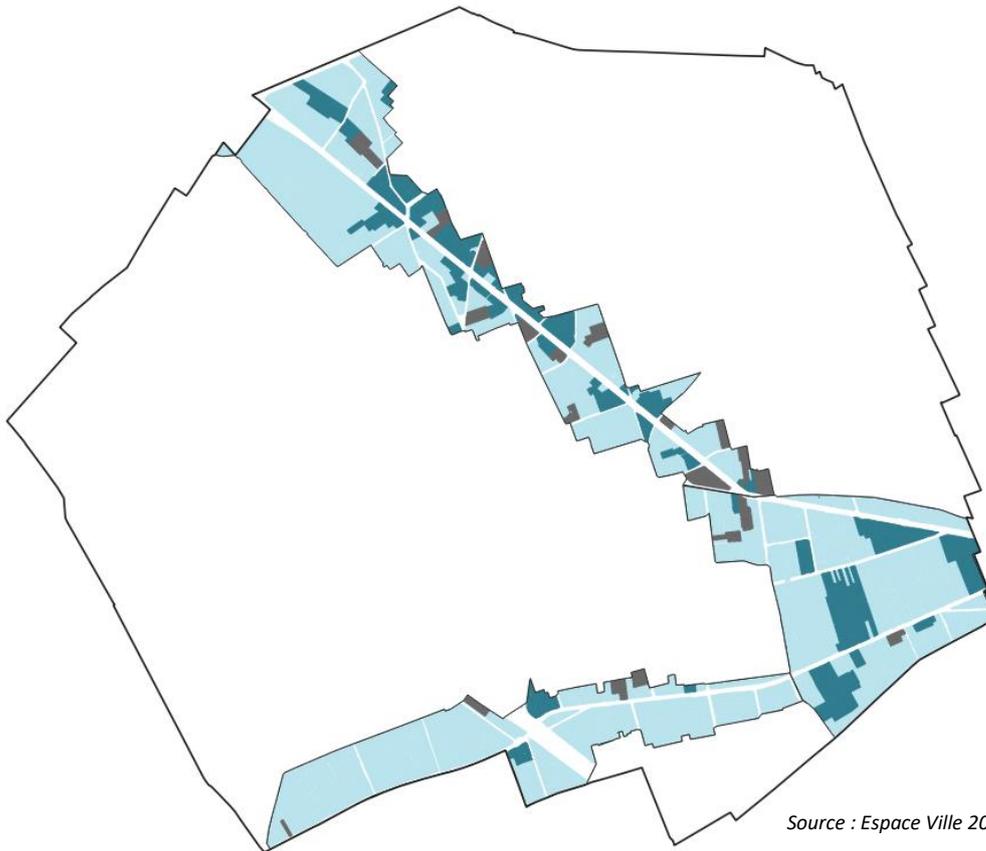
L'état général extérieur des bâtiments a également été pris en compte dans les critères de mutabilité.

▪ **La localisation de la parcelle par rapport aux principaux axes, au centre-ville et à la gare ;**

L'accessibilité à la parcelle et son positionnement influencent sa mutabilité.

▪ **L'environnement immédiat de la parcelle.**

Le contexte de la parcelle est pris en compte pour assurer une bonne insertion de la future opération. Les zones mutables identifiées sont donc « lissées » pour englober des secteurs de projet qui permettent une réflexion d'ensemble. Les parcelles plus petites et isolées sont exclues.



Source : Espace Ville 2022



- Les espaces verts existants
- Les équipements
- Les résidences collectives
- Les opérations récentes



- la zone d'activités de la Vaudoire
- L'habitat individuel
- Les zones commerciales



- Les activités susceptibles de cesser leurs activités
- Les commerces peu qualitatifs liés à l'automobile
- Les parkings
- Les quelques friches existantes

RÉCEPTIVITÉ DES ILOTS

HYPOTHÈSES DE MUTABILITÉ

Une différenciation a ensuite été appliquée en fonction du niveau de mutabilité de chaque zone. Ainsi **trois niveaux de mutabilité ont été définis auxquels s'appliquent une densité moyenne attendue.**

Mutable fort : Probabilité importante de muter à court terme.



150 logements par hectare

Mutable potentiel : Zone potentiellement mutable selon le choix politique retenu.



80 logements par hectare

Mutable intermédiaire : Probabilité importante de muter à moyen terme.



50 logements par hectare

