SOMMAIRE RAPPORT DE PRESENTATION PARTIE 1

PREAMBULE.....2

Le PLU : aspects généraux 3
LE PLU un outil communal au service d'un projet communal ...3
Le rapport de présentation 6

PARTIE I : DIAGNOSTIC.....7

Situation 8
Repères historiques d'un site d'élection 9
Une forme urbaine bien structurée..... 15
Des paysages contrastés entre paysage urbain structuré et paysage rural préservé 20
Des espaces publics et espaces verts de qualité à conforter .. 24
Un centre-ville à conforter 29
Les mobilités..... 33

PREAMBULE

Le PLU : aspects généraux

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) définit les grandes orientations de l'évolution de la commune pour les 10 prochaines années. Il pose les bases et assure les conditions d'un développement dynamique, harmonieux et durable, respectueux de l'environnement. Dans les règles définies par la loi, le PLU se substitue au Plan d'Occupation des Sols (POS) et exprime un véritable projet de ville.

Le Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.) est l'un des instruments de l'urbanisme de la loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, modifiée par la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003.

Ce nouveau cadre réglementaire, ajoute aux éléments constituant ce document d'urbanisme un élément central : le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).
Le PADD constitue le projet politique de développement à l'échelle de la commune, fondement du PLU. Il fixe les objectifs du développement de la ville pour les 10 années à venir en matière d'urbanisme, d'habitat, d'environnement, d'économie, de déplacements…
Le PADD s'inscrit dans une perspective de développement durable et répond aux principes fondamentaux qui s'imposent aux nouveaux documents d'urbanisme imposés par le nouvel article L.121-1 du Code de l'Urbanisme :

1° L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé et le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestière et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre

part, en respectant les objectifs de développement durable.

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Le Plan Local d'Urbanisme, notamment le PADD, doit être compatible avec les documents élaborés à des échelles territoriales plus larges, notamment le schéma directeur de la Région Ile de France.
L'objectif du Plan Local d'Urbanisme est de promouvoir un véritable projet urbain pour la commune de Maurepas.

LE PLU un outil communal au service d'un projet communal

Contexte de la révision du POS

Le premier POS communal est approuvé depuis 1980.
Ce document a servi plus de dix ans comme cadre de référence à l'ensemble des mutations et à la plupart des actions d'urbanisme.

La Commune de Maurepas dispose des documents d'urbanisme suivants :

- le Plan d'Occupation des Sols partiel révisé en 1994, et modifié, s'appliquant à l'ensemble du territoire communal, hors la zone d'activité Pariwest et la zone d'aménagement concerté du centre ville,
- le Plan d'occupation partiel de la zone d'activité Pariwest approuvé en 2000, et modifié,
- le Plan d'Aménagement de Zone de la Zone d'Aménagement Concerté (Z.A.C.) du centre ville approuvé en 1993.

Les P.O.S. de la commune ont réussi à concilier évolutions économiques, mutations urbaines, changements dans les modes de vie, opérations d'aménagement urbain transformant l'image du territoire tout en assurant une protection efficace du patrimoine naturel et des paysages.

Cette révision actuelle s'inscrit dans un nouveau contexte :

- intégrer les dispositions relatives à la loi SRU du 13 décembre 2000;
- conférer à la commune un Plan d'Aménagement et de Développement Durable, clé de voûte de l'aménagement et du développement du territoire à moyen terme ;
- harmoniser les documents d'urbanisme.

Au-delà même des exigences nouvelles fixées par la loi, apparaît aussi la nécessité d'une refonte en profondeur du document réglementaire, qui se doit d'être plus précis et sécurisé au plan juridique du fait du développement des procédures contentieuses et d'une nouvelle jurisprudence.

Les objectifs de la commune de Maurepas pour l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme

Les objectifs de la révision du PLU s'inscrivent dans les orientations du projet de développement de la commune de Maurepas décrit dans l'Agenda 21 de la ville dont certaines mesures ont déjà été engagées.
Pour rappel, la définition des objectifs de ce projet communal se déploie autour de 5 axes forts :

1. Assurer un développement économique harmonieux et maîtrisé

La localisation, mais aussi le développement des activités, dépendent de la capacité d'un territoire à offrir de fortes valeurs ajoutées.
L'accès aux services, la fluidité de l'information, la qualité des infrastructures de transports et de communication, le niveau de formation mais aussi l'action coordonnée des acteurs économiques apparaissent comme autant de facteurs d'une politique de la ville orientée développement économique.

L'objectif recherché est de stabiliser la croissance économique et la consommation d'espace dans les secteurs existants mais en développant une qualité des espaces affectés à cet usage, dans les domaines du traitement environnemental et architectural des implantations, dans la perspective de création prochaine d'une charte d'accueil des entreprises.

2. Mieux gérer la mobilité

L'accroissement de la mobilité et de l'utilisation des modes de déplacements motorisés, notamment l'automobile, nécessitent une

réorganisation du système des déplacements pour lutter contre la pollution et la congestion des villes.
Il convient d'agir sur la réduction de la place de l'automobile au profit des transports et leur organisation, à travers la diversification des modes de déplacement, la gestion des réseaux de bus, le développement de l'utilisation du vélo et la garantie de la place des piétons dans l'espace urbain.

L'objectif est de favoriser les moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle en créant les conditions de création ou de réhabilitation d'infrastructures orientées transports en commun et circulations douces pour liaisons entres pôles urbains, ou en étudiant des politiques de stationnement adaptées, propres à privilégier les transports en commun.

3. Assurer un développement urbain équilibré

Au cours des dernières années, la consommation d'espace à la périphérie des villes a augmenté fortement. Parallèlement, les centres villes ont perdu des habitants et des activités au profit des espaces périurbains.
Il importe d'infléchir cette tendance en reconstruisant la ville sur elle-même par un processus de requalification.

La redynamisation de la ville, doit permettre d'assurer une offre de logement suffisante et diversifiée, favorisant l'accès au logement pour les jeunes et les personnes ayant des revenus faibles, concourant à un rééquilibrage social et spatial de l'habitat. Ce processus de renouvellement urbain vise à valoriser les équipements publics existants dans un souci de rentabilisation des réseaux et de densification des tissus, notamment en s'attachant à créer les conditions de maintien des activités au centre-ville.

Les nouvelles opérations de logements devront se créer au sein du tissu urbain existant, assurer une réelle mixité sociale et répondre aux objectifs de la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (S.R.U.) en intégrant obligatoirement un pourcentage de logements sociaux nécessaire pour atteindre l'objectif légal de 20 % de logements sociaux sur la commune conformément à la Loi.

4. Améliorer la qualité environnementale des constructions publiques et privées

Afin de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, l'intégration des critères environnementaux et énergétiques applicables selon le type de construction, publique ou privée, devra faire l'objet d'une étude dans le Plan Local d'Urbanisme.

5. Préserver l'environnement par une gestion économe des ressources naturelles

La préservation de l'environnement doit s'intégrer aux politiques sectorielles mais aussi faire l'objet de mesures spécifiques visant à préserver le patrimoine naturel et assurer une gestion économe des ressources comme la préservation de la qualité de l'air et de l'eau, la gestion efficace des déchets, la préservation des paysages et une vision économe de l'utilisation des espaces.

La Commune dispose d'un patrimoine naturel qu'il convient de continuer de protéger en s'appuyant sur les protections existantes d'espaces boisés classés du Plan d'Occupation des Sols ou la délimitation des zones espaces naturels sensibles, en favorisant la biodiversité, en s'attachant prioritairement à :

- protéger le patrimoine bâti du vieux Village de Maurepas, le paysage et les vues autour du donjon médiéval,
- considérer l'ensemble du ru de la Mauldre et du bassin de la Courance, en termes de protections du milieu naturel, de traitements hydrauliques et paysagers.

Le Plan Local d'Urbanisme devra donc garantir et maintenir un équilibre harmonieux entre espace urbain et espace naturel.

Le rapport de présentation

Le **rapport de présentation** est l'une des pièces constitutives du Plan Local d'Urbanisme (PLU).
Le rapport de présentation (article R. 123-2) se présente comme le document explicatif ayant pour vocation d'exprimer le plus clairement possible le rapport entre le territoire et son projet. Il doit constituer une source d'information complète et cohérente et revêtir une dimension pédagogique qui en fait une pièce accessible et compréhensible par tous.

Il a pour fonctions principales :

a) d'exposer le diagnostic prévu au 1° alinéa de l'art. L 123.1 du CU,
b) d'analyser l'état initial de l'environnement,
c) d'expliquer les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD),
d) d'expliquer les motifs de la délimitation des zones, des règles et des orientations d'aménagement,
e) d'évaluer les incidences des orientations du plan sur l'environnement

PARTIE I : DIAGNOSTIC

Situation

Le territoire de la Commune de Maurepas s'étend sur 831,6 ha. Sortie du périmètre de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines en 1984, la commune fait partie du canton de Maurepas, située à environ 30 km au sud-ouest de Paris et à 15 km au nord-est de Rambouillet.

La commune est limitrophe des communes de Jouars-Pontchartrain au nord et au nord-ouest, Elancourt à l'est, Coignières au sud-ouest et La Verrière au sud, séparée de Maurepas par la N10.

Elle bénéficie d'une situation stratégique de transition entre l'espace urbain et le milieu naturel.

Elle est desservie par un maillage routier et une bonne desserte en transport en commun :

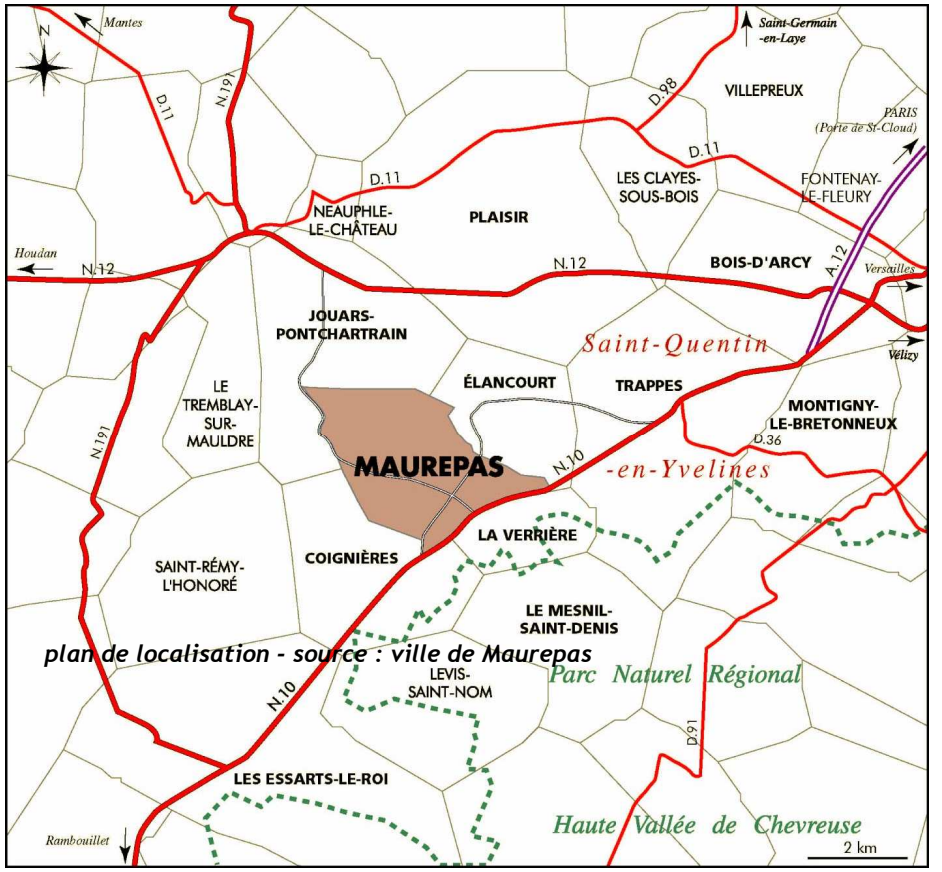
la R.N. 10, en limite sud du territoire communal, reliant Paris à Bordeaux,

la R.D. 13, à l'ouest de la commune, axe nord-sud, qui relie Chevreuse à Montfort l'Amaury,

l'accès à l'autoroute A. 10 Paris-Orléans se fait à Allainville. L'accès à l'autoroute A. 11 Paris-Chartres se fait à Ablis,

la ligne S.N.C.F. Paris - Brest avec la gare de La Verrière, permettant un accès à la ligne locale Paris – Rambouillet, et la Défense par la ligne C du R.E.R,

les lignes de bus gérées par la commune ou par le Syndicat d'Agglomération de la Ville Nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines.



plan de localisation - source : ville de Maurepas

Repères historiques d'un site d'élection

Un site remontant à la préhistoire[1]

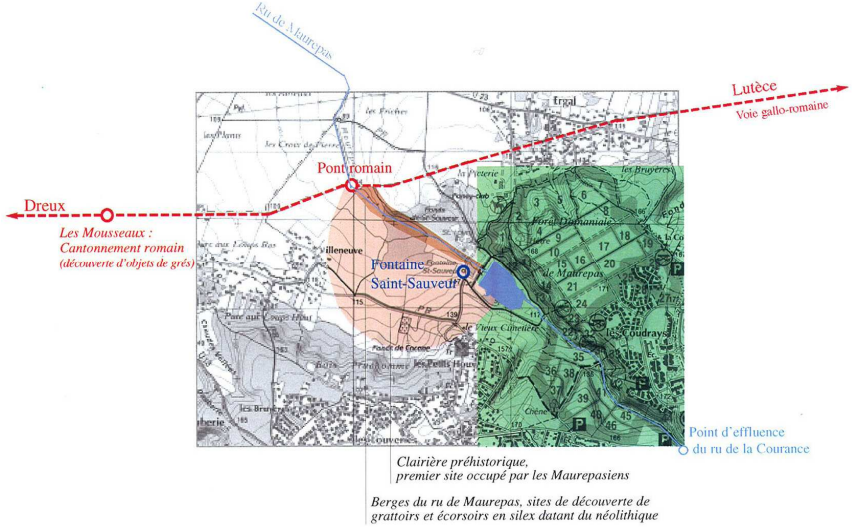
Selon les travaux de l'historienne Marie-José Michel, il y avait sur le site actuel de Maurepas une présence humaine au temps de la préhistoire, mise en évidence par la découverte dans le bois de Maurepas d'outils datant de la période Néolithique. La sédentarisation s'est faite autour du point d'eau, le long du ru de Maurepas, qui deviendra ultérieurement la fontaine Saint-Sauveur.

Une présence gallo-romaine annonçant de multiples invasions

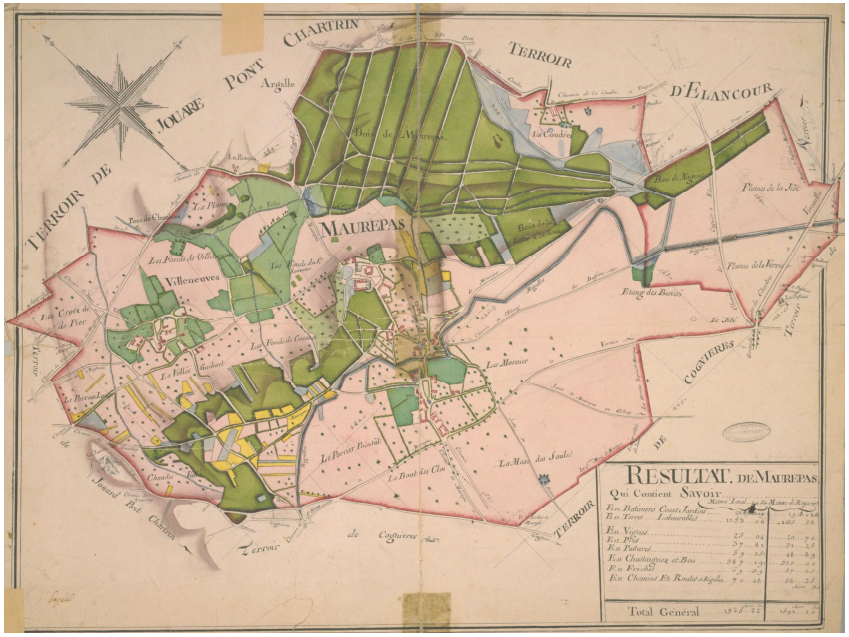
Maurepas (du latin Mala Repasta, mauvaise pâture) se trouve non loin de l'intersection de deux grandes voies romaines (Chartres-Poissy et Dreux-Lutèce), comme en témoigne la découverte d'une voie gallo-romaine large de plus de cinq mètres au nord-ouest de la commune. Avec le déclin de l'Empire Romain à partir du IIIème siècle, les invasions font rage sur ces territoires.

Le Moyen-Âge : Malrepast, la châtellenie et le donjon

À la fin du VIIIème siècle, les terres de Malrepast appartiennent à l'abbaye de Saint-Denis. Éloignée de ces terres, et dans le contexte des invasions normandes, il est décidé que l'abbaye remette aux mains d'une riche famille locale la responsabilité et la protection de celles-ci. La châtellenie s'étend alors jusqu'aux territoires de Trappes, Neauphle et de Chevreuse, en englobant notamment Coignières, La Verrière, et une partie d'Élancourt. Le système féodal amène les populations à se resserrer autour de la centralité que



Plan de Maurepas à l'époque préhistorique et antique - Atelier Traverses



[1] *Atelier Traverses (2006) Etudes préliminaires de réaménagement des abords du ru de la Courance - Esquisse et Avant Projet Sommaire, Paris*

Michel, M.-J. (2000) Maurepas - Hier et aujourd'hui Editions Nolin, Paris

Sabrie, M.-L. (1993) Saint Quentin en Yvelines, histoire d'une ville nouvelle Etablissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle de St-Quentin-en-Yvelines, Cliomedia, Paris

représente la seigneurie, bientôt matérialisée par un château avec donjon, pont-levis et chapelle.

Les Grandes Eaux de Versailles

Érigée en comté au XVIIe siècle, la seigneurie est alors donnée à Louis Phélypeaux, comte de Pontchartrain, chancelier et garde des sceaux de Louis XIV.

En cette même époque, le projet du Château de Versailles a nécessité de détourner les eaux de Maurepas comme toutes celles de toute la contrée. C'est ainsi que les eaux de la plaine de Maurepas, drainées et canalisées, seront acheminées jusqu'à l'étang du Mesnil-Saint-Denis, puis vers celui de Saint-Quentin à Trappes, avant d'arriver finalement à Versailles. Ces « rigoles royales », marquées par des bornes à fleurs de lys, auront aussi pour effet d'assainir les terres humides et marécageuses de Maurepas, permettant ainsi une revalorisation terrienne et le développement de l'agriculture.

XIXème siècle : un village qui résiste au changement

Le village de Maurepas a été peu affecté par le progrès associé à la révolution industrielle.

Au XIXème siècle, la période de relative accalmie qui fait suite aux troubles de 1789 permet à la vie quotidienne de s´organiser autour des quelques 275 habitants que compte Maurepas en 1828.

En 1842, soucieux de la qualité du paysage et des règles sanitaires, le conseil municipal de l'époque délibère un arrêté municipal précurseur pour la défense de l'environnement afin de conserver la sûreté et la commodité du paysage à l'intérieur et en dehors de la commune.

La commune choisit le bureau de poste qui va la desservir, ce sera celui de Trappes. En 1834 une école primaire est créée. En 1852, l´ouverture de la ligne de chemin de fer Paris-Chartres permet aux maurepasiens d´aller vendre leurs produits au marché de Versailles. En 1868, la bibliothèque municipale ouvre ses portes...

La Ville Nouvelle : Trappes-Ouest et Saint-Quentin-en-Yvelines

Nées de la volonté de faire face au développement rapide de l'agglomération parisienne, les villes nouvelles ont pour but de maîtriser et d'équilibrer celle-ci. Elles sont alors régies par le premier Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne.

Au sud-ouest, il est décidé l'implantation d'une ville nouvelle autour de Trappes, seule aire urbanisée aux alentours (la dénomination de « Saint-Quentin-en-Yvelines » ne vint d'ailleurs qu'ultérieurement, en 1970, sur le nom d'un lieu-dit avoisinant ; ce choix étant déterminé par sa neutralité territoriale).

La conception de « Verrière-Maurepas-Elancourt » est antérieure à celle de la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines avec laquelle il y a eu ensuite des tentatives de rattachement. C'est en 1966 que Jacques Riboud démarre ce programme avec la construction de 6000 logements.

En effet, dès 1966, le promoteur privé Jacques Riboud avait lancé un programme de logements, donnant la part belle à l'habitat collectif. Les plans d'aménagement prévoyaient de relier les centres des villages de Maurepas et d'Elancourt par une longue promenade allant jusqu'à la gare de la Verrière, tout en promouvant une séparation nette entre piétons et automobiles.

Selon le plan adopté en 1969, l'unité Elancourt-Maurepas devait constituer un des trois centres urbains secondaires de Trappes-Ouest. Chacune de ces unités urbaines dépendait d'un centre offrant les infrastructures commerciales, les services administratifs, les équipements scolaires et socioculturels nécessaires à la vie quotidienne. Deux principales zones d'activités industrielles, dont une à l'Ouest (160 hectares, 13 000 emplois), ainsi que des centres tertiaires de taille relativement modeste, dont un sur Elancourt-Maurepas, devaient permettre d'éviter les erreurs de l'époque des grands ensembles.

La commune de Maurepas comptait seulement 352 habitants en 1961. L'urbanisation s'est développée en direction de la N10 à partir du village ancien vers 1967 (lotissements autour du village rue), pour rejoindre le centre actuel, près de la N10, ce qui a permis un apport

important de population nouvelle qui correspond à un parc immobilier neuf (1791 habitants en 1968).

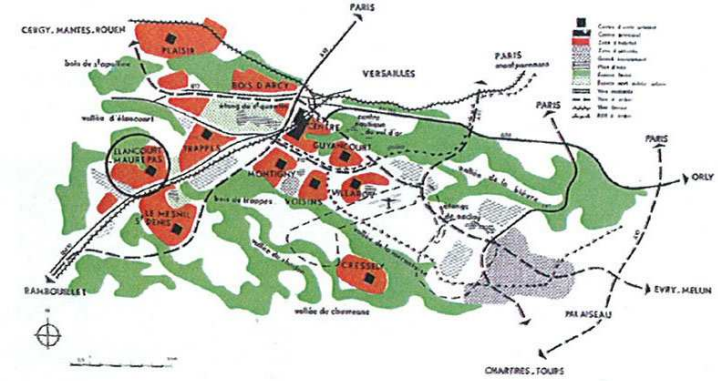


Schéma directeur de la ville nouvelle

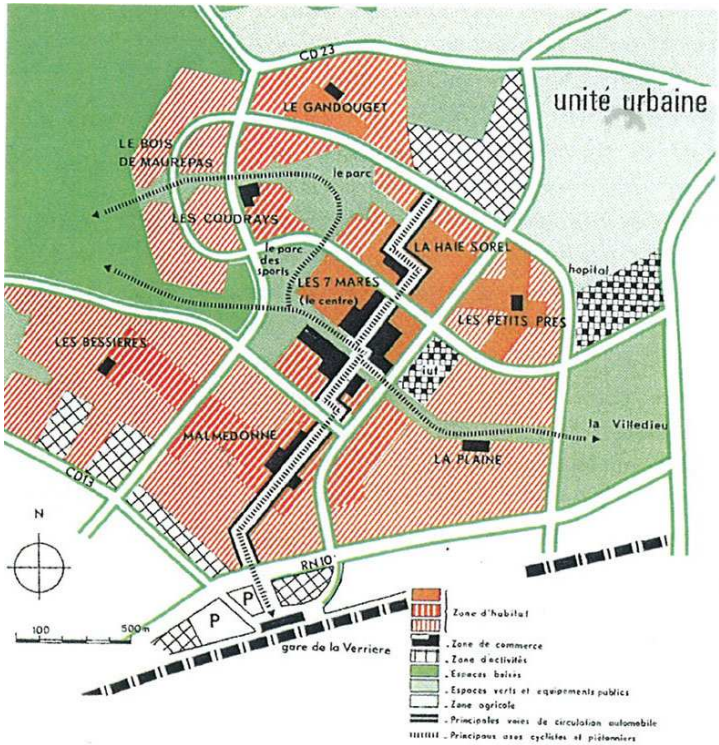


Schéma d'aménagement - source ouvrage « saint Quentin en Yvelines, histoire d'une ville nouvelle »

Jacques Riboud a tenté de faire accepter à travers cette opération une stratégie alternative pour l'urbanisation : la création « ex nihilo[2]

[2] *Création à partir de rien*

d'unités urbaines en grappes sous forme d'un urbanisme « provincial ».
D'après j. Riboud, « l'idée de Verrière Maurepas (appellation initiale), était de montrer qu'on pouvait faire une petite ville qui mettait à la disposition des gens des logements et tous les équipements pas chers et commodes »[3].
L'idée initiale consistait à créer une unité urbaine de 25 à 30 000 habitants en faisant disparaître toutes les limites entre les communes sur des terrains sur Maurepas, Elancourt et La Verrière de l'autre côté de la route. L'ensemble du projet s'accrochait à la gare de la Verrière. Maurepas était alors un petit village de 300 habitants.
Toutefois, la volonté des deux communes de rester indépendantes, ainsi que des problèmes ultérieurs lors de travaux routiers et ouvrages d'assainissement empêchèrent ces plans de se réaliser. De plus, le réseau piéton se révéla illisible au point qu'il fallut reconstruire des trottoirs le long des axes de circulation automobile.
Les quartiers du centre ville, La Malmedonne et l'Agiot, premiers quartiers liés au démarrage de la ville nouvelle se situent le long de l'axe N10 en relation avec la gare de la Verrière. Vers le nord on trouvait les quartiers du Bois de Nogent, des Friches, des Coudrays, du Bois Joli et le Bois de Maurepas. Ces programmes sont marqués par une part importante de logements collectifs.
Le Village ancien de Maurepas a été progressivement encerclé par les programmes de constructions groupées vers la fin des années 70 (ZAC des Louveries, Bessières) et dans les années 80 (Marnière).
Ces programmes étaient principalement pavillonnaires. Ils se sont appuyés sur le second axe structurant de la ville de Maurepas : la RD13, pour rejoindre le mail du centre-ville créé par Jacques RIBOUD.

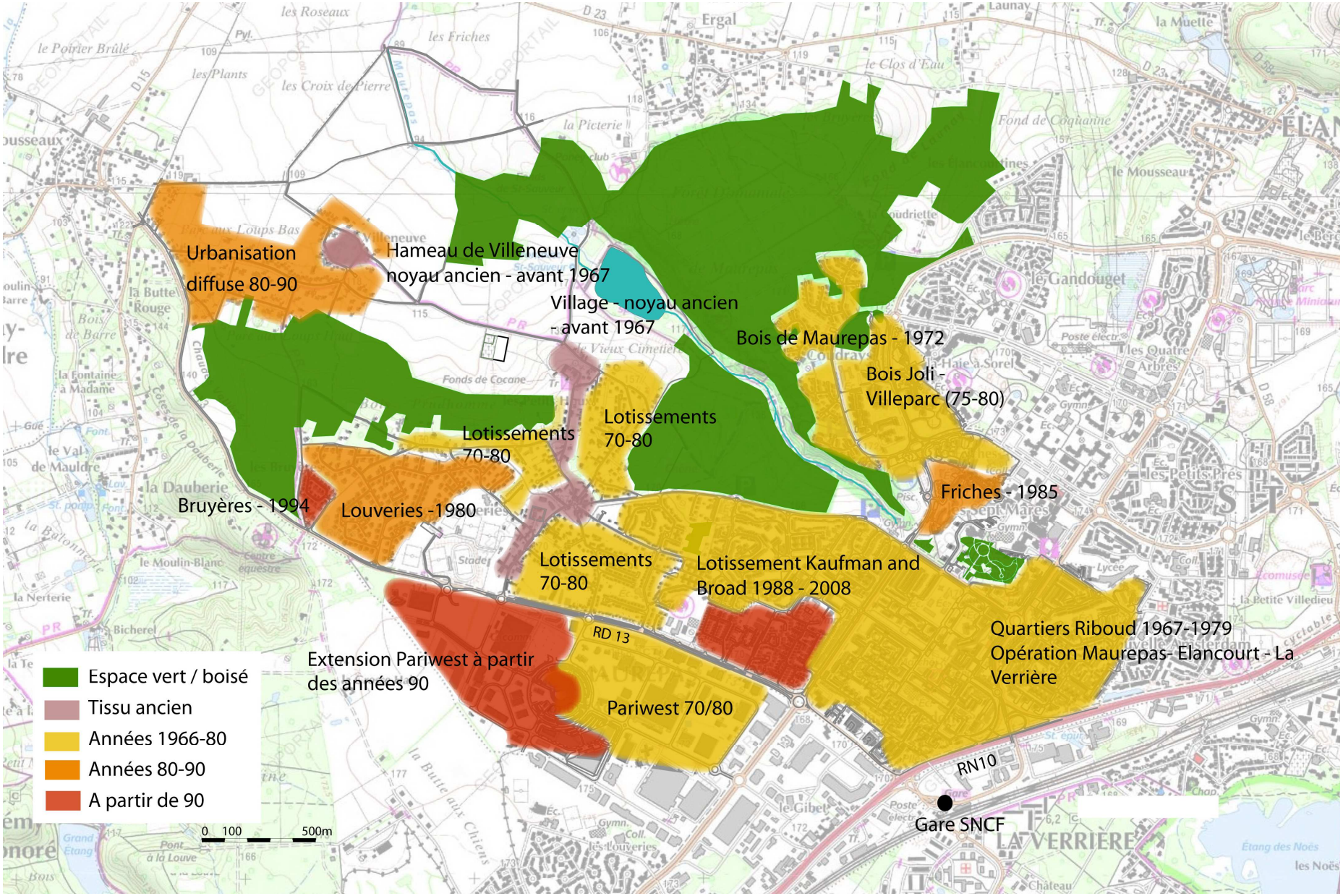
Parallèlement à la mise en place des quartiers urbains, le développement de la zone d'activité Pariwest a permis la création d'emplois sur place. Ce lotissement destiné initialement à l'implantation des activités d'entrepôt dans les années 70/80, a vu l'essor des activités commerciales avec des moyennes surfaces, et l'hypermarché à la fin des années 80.
En 1983, la commune de Maurepas, ainsi que d'autres telles que Bois d'Arcy, Coignières et Plaisir, décident de quitter la ville nouvelle. Son rythme d'urbanisation en sera fortement freiné.
En moins de 25 ans d'appartenance à la ville nouvelle, sa population aura plus que décuplé.

Source ouvrage « saint Quentin en Yvelines, histoire d'une ville nouvelle »

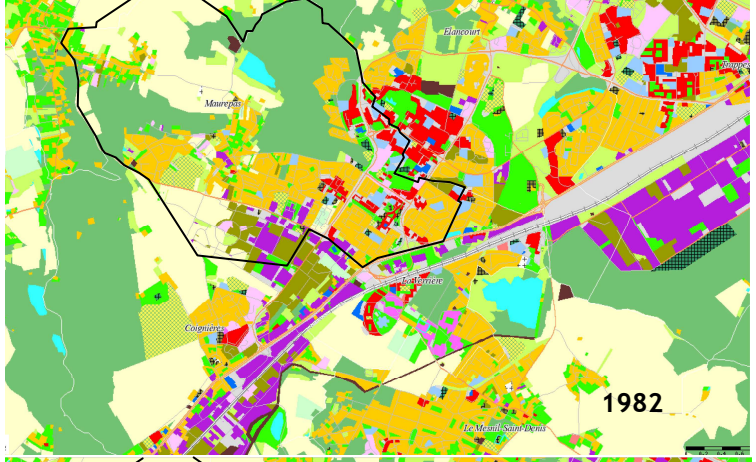
Source ouvrage « saint Quentin en Yvelines, histoire d'une ville nouvelle »

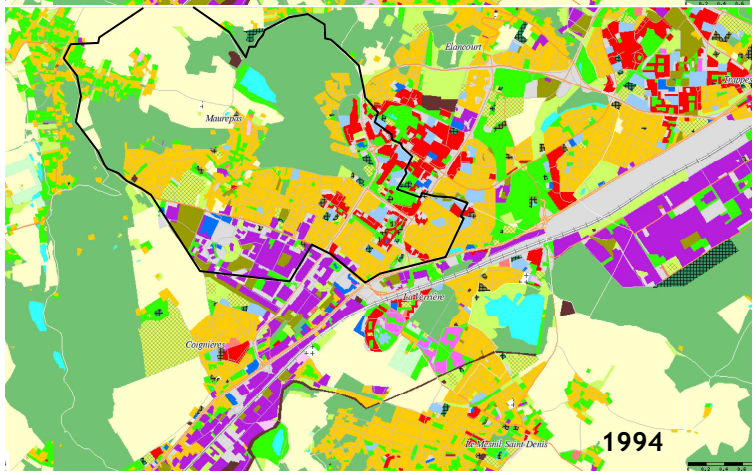
[3] *Entretien avec Jacques Riboud réalisé par M. LEYBOLD et F. PIZZORNI, conservateur de l'écomusée, le 16 mars 1989*

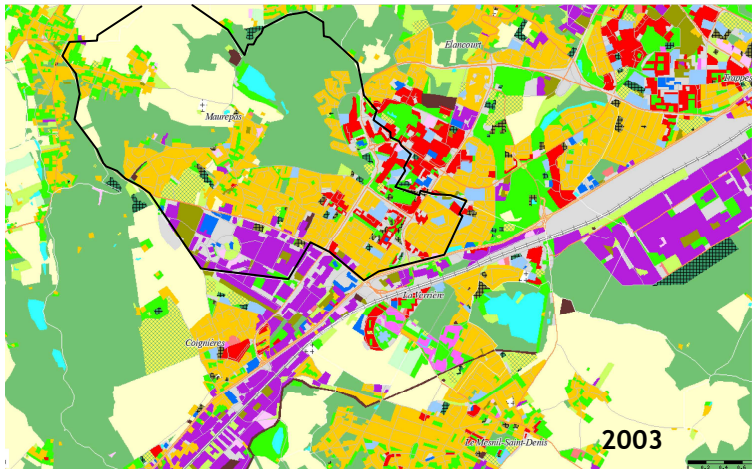
Carte évolution urbaine de la commune de Maurepas



Cartes évolution de l'occupation du sol – 1982 -1994 et 2003 – source : IAURIF







L'évolution de l'occupation du sol entre 1982 et 2003 montre une continuité en terme de statut d'occupation avec :

- Une densification rapide de la zone d'activité Pariwest, et de la zone d'activité environnante sur Coignières
- Une urbanisation lente dans le diffus

2003

Une forme urbaine bien structurée

Maurepas a été l'un des premiers chantiers de la ville nouvelle. La commune a connu une urbanisation massive entre 1968 et 1975 où elle est passée de 1791 à 13600 habitants, ceci explique les disparités du tissu urbain de la commune, qui se partage à l'est entre urbanisation nouvelle qui regroupe un habitat dense individuel et collectif ainsi qu'une grande partie des équipements communaux, au centre le tissu ancien représenté par le village de Maurepas et à l'ouest les hameaux de Villeneuve et du Parc au Loup essentiellement pavillonnaires.

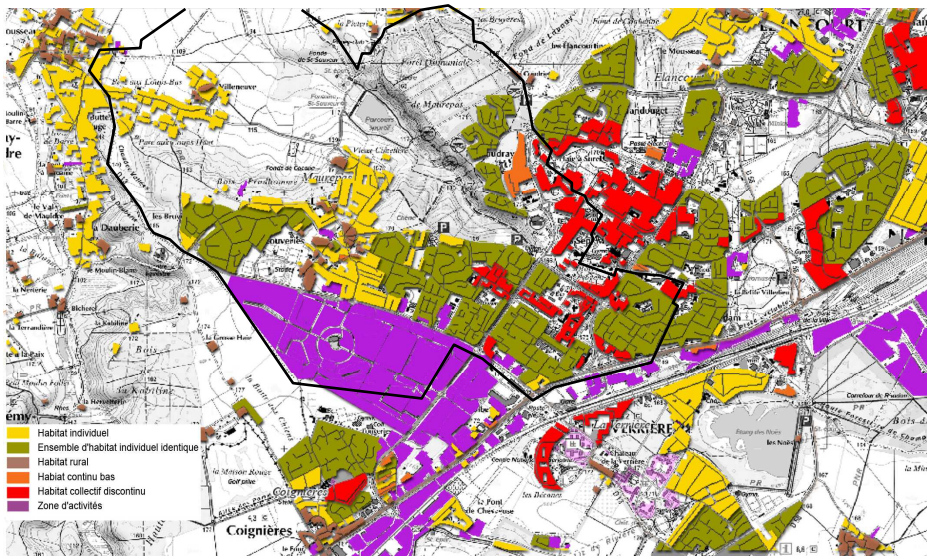
Le territoire maurepasien est structuré selon quatre types d'espaces aux ambiances variées :

L'urbanisation type « ville nouvelle » avec des îlots imperméables au trafic de transit, séparés par des voies structurantes. Elle se compose de quartiers d'habitat individuel identique (ensembles réalisés par un même opérateur où les maisons ont la même architecture et disposées de façon régulière), et d'habitat collectif discontinu à hauteur variable en centre urbain.

La zone d'activités Pariwest relativement importante en «entrée de ville» au sud de la RD13, située dans la partie haute du plateau dans la continuité du centre-ville. Elle représente l'unique pôle d'activités sur la commune. Le nombre de logements y est négligeable.

Les quartiers pavillonnaires et le vieux village qui regroupe les premières formes d'urbanisation sur la commune avec de l'habitat rural continu bas en bordure de voirie dans le noyau ancien, ainsi que des lotissements et les constructions individuelles dans le diffus qui assurent la continuité entre le tissu urbain de la ville nouvelle et l'ancien noyau, les espaces boisés et l'espace agricole situés essentiellement sur les coteaux boisés et dans le fond de vallée.

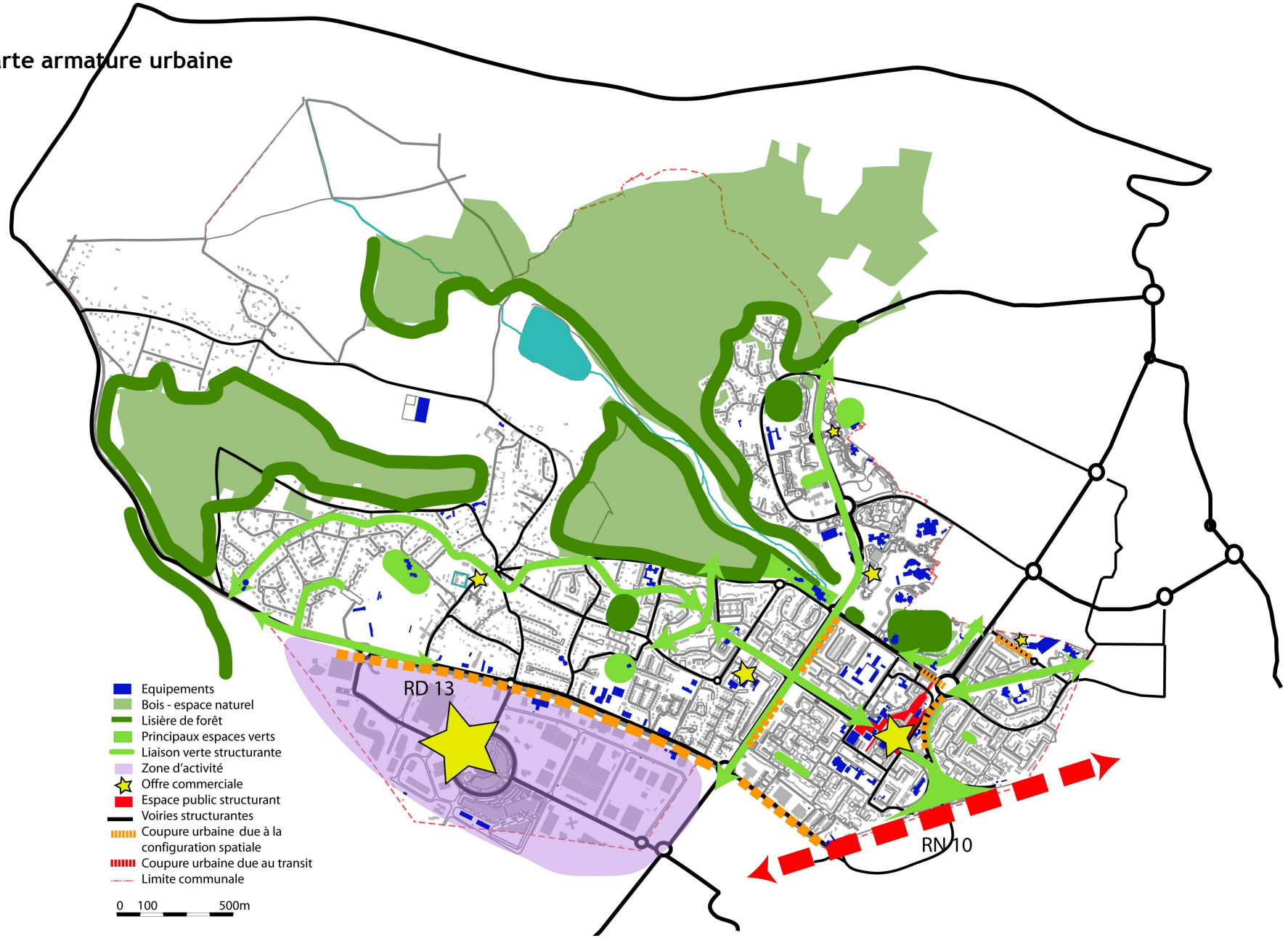
Carte occupation du sol de la zone urbaine – Attitudes Urbaines à partir de données IAURIF



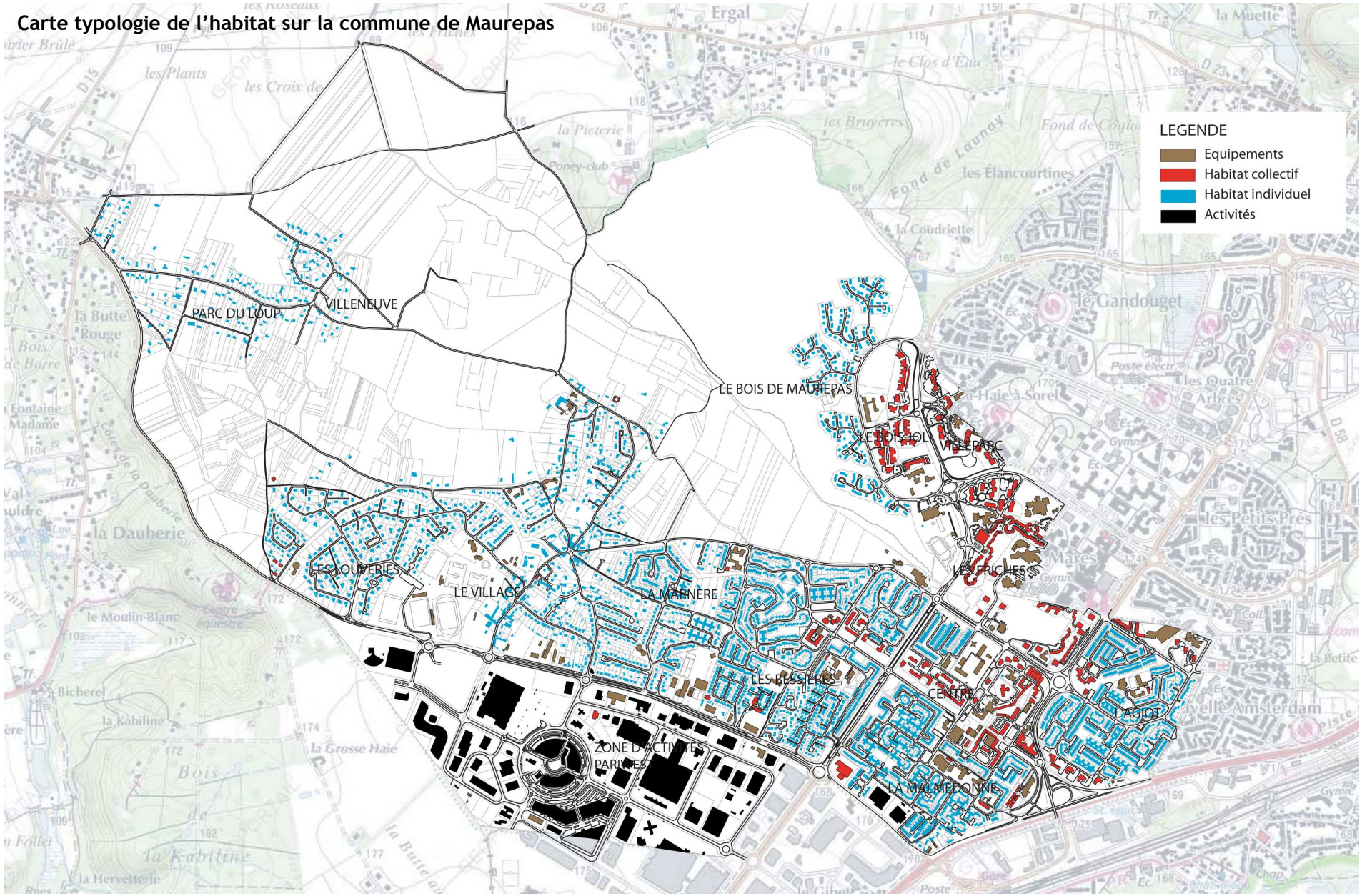
La commune a su préserver un équilibre entre zones urbanisées et espaces naturels. En effet, le territoire est loin d'être urbanisé dans sa totalité : Maurepas possède une zone naturelle de 442 hectares composée d'espaces boisés et d'un plateau agricole au nord de la commune pour 832 ha au total. Ces espaces constituent un atout environnemental majeur pour la commune.

La zone urbanisée est composée de quartiers bien structurés qui pourront connaître une évolution douce avec des possibilités de mutation et de densification notamment en hauteur.

Carte armature urbaine



Carte typologie de l'habitat sur la commune de Maurepas



Synthèse et enjeux

- **Maurepas, une ville caractérisée par sa diversité** : Maurepas est une ville résidentielle avec des quartiers caractérisés par leur qualité de cadre de vie. Le territoire est bien équilibré entre espaces boisés préservés et espaces urbains avec une diversité de l'occupation des sols : quartiers d'habitat individuel ou collectif agrémentés d'espaces verts, zone d'activités développée au cours des 10 dernières années avec des implantations commerciales, et un pôle d'équipements avec une attractivité qui englobe les communes environnantes support d'une vie sociale active.
- Un territoire en limite d'urbanisation
- Une double identité : une entrée vers la ville nouvelle et vers le milieu naturel (entre urbanité et ruralité)
- Une richesse paysagère : des paysages diversifiés et multiples composés des paysages ouverts agricoles, d'espaces boisés et de paysages fermés – espaces urbanisés

Des paysages contrastés entre paysage urbain structuré et paysage rural préservé

La ville de Maurepas par sa morphologie et les politiques d'occupation des sols offre une grande diversité de paysage qui illustre bien sa vocation de « ville à la campagne ».

La commune de Maurepas présente l'originalité de préserver un massif forestier et un visage rural. La vallée de la Courance constitue l'épine dorsale de la forêt domaniale de Maurepas. Elle offre un itinéraire de nature privilégiée et une transition exceptionnelle entre l'urbanisation de la Région Parisienne et les paysages agricoles des abords de la Normandie.

La topographie marque deux ambiances nettement séparées par des coteaux boisés, entre l'urbanisation sur les Plateaux et le reste du territoire affichant une forte ruralité avec une vaste vallée agricole (la Courance et le Ru de Maurepas) soulignée par les franges boisées de la forêt de Maurepas et du bois Prud'homme.

Lecture paysagère

La commune de Maurepas possède un potentiel urbain et paysager important.

La forêt offre à ce territoire les caractéristiques d'un espace naturel et des motifs paysagers particuliers.

Des grandes lignes de force traversent le site avec des axes de plus longue vue traversante et de dénivelée du site.

Les grandes lignes de forces en relation avec l'espace naturel:

- L'une au débouché de Villeneuve vers le donjon,
- La seconde au pied du bassin de retenue vers l'Eglise et le vieux village de MAUREPAS,
- La troisième au pied du vieux village, à l'Est, offre une vue sur le bassin de la Courance (6 ha.) et sur la forêt de Maurepas.

Ces lignes de force supposent l'intérêt de conserver un espace ouvert pour maintenir des relations visuelles.

Sur la Commune, les principaux sites remarquables du paysage sont constitués par :

- La vallée de la Courance et le Ru de Maurepas qui traversent d'est en ouest, la partie nord de la Commune. Cette vallée comprend en son centre le bassin de la Courance d'une superficie d'environ 6 ha.
- Au nord-est de la vallée, les bois de Maurepas qui se continuent à l'est sur les Communes de Jouars-Pontchartrain et d'Elancourt,
- Au sud-ouest de cette vallée une zone qui est en grande partie agricole, et en partie boisée. La zone agricole s'ouvre au Nord sur l'espace agricole de la Commune de Jouars-Pontchartrain, et la partie boisée est constituée par les bois Prudhomme.

Des trouées de terrain, non bâties, préservées de l'urbanisation dans les différents Plans d'Occupation du Sol de la ville, donnent des vues directes et permettent de dégager une perspective intacte jusqu'au fond de vallée (notamment un rapport visuel avec le Ru et le bassin de la Courance) à partir du plateau.

Ces dispositifs ont été retenus pour préserver un site remarquable, le bassin de la Courance, de par la qualité du site topographique vallonné et boisé, et ses paysages.

Le patrimoine touristique

Le village de Maurepas comporte plusieurs maisons datant des XVIIIe et XIXe. Les deux édifices les plus anciens sont les ruines du donjon, datant de l'an mil et détruit en 1425, et à ses pieds l'église Saint Sauveur, datant des XIIe siècle.

Au pied de la vieille église, une vue s'offre sur la zone agricole qui descend en un vallonnement doux vers la vallée et la forêt de Maurepas. A l'intérieur de cette forêt circulent un chemin de petite randonnée ainsi qu'un sentier sportif sylvestre. De plus, plusieurs aires de détente ont été aménagées par les Services Forestiers.

Au titre des liaisons piétonnes touristiques, la commune est traversée par un chemin de petite randonnée venant de la commune de Jouars-Ponchartrain, longeant l'étang de Maurepas et traversant l'ancien village et le bois Prudhomme pour aller joindre ensuite la commune de Saint Rémy l'Honoré où il croise le GR11 assurant la liaison avec la vallée de Chevreuse.

Jusqu'en 1978, la Commune était traversée par le G.R.11, chemin de grande randonnée, venant du Nord, des Communes de Versailles, Plaisir et Jouars-Pontchartrain en longeant les Bois de Maurepas, qui coupait la vallée de la Courance, puis longeait la partie Sud des bois Prudhomme, et se continuait, en empruntant une partie des rigoles aménagées, vers la Commune de Coignières et la vallée de Chevreuse.

Actuellement ce GR.11 relie encore la vallée de Chevreuse, au Sud-Est, au GR.1 mais délaisse Jouars-Pontchartrain et Maurepas.

En milieu urbain, la Commune a maintenu l'emprise des rigoles et les a aménagées, en chemins piétons et cyclistes. Cet espace commence au niveau de la RD.13, aux Bruyères et s'interrompt aux Bessières après avoir traversé l'ensemble des différentes zones urbanisées, à l'ouest du centre-ville.

Vue du vieux village et de la ruine du Donjon à partir des terres agricoles - source site ville de Maurepas

Eglise Saint Sauveur et les ruines du Donjon

Points de vue et sites remarquables

Le Donjon, le noyau ancien et la trouée visuelle vers Villeneuve et Jouars-Pontchartrain

Vue depuis le fond de vallée vers les écarts et Villeneuve.
La photo montre un front boisé avec la richesse paysagère de cette situation,
Au fond la lisière du bois sous un ciel dégagé, un espace dégagé sous forme de champ en premier plan.
Il illustre aussi l'intérêt des parcours dans la lisière surtout prise latéralement.

Le bassin de la Courance créé par l'aménagement d'une digue artificielle en travers de la vallée.
Sa promenade périphérique présente une remarquable variété d'ambiances paysagères. La digue met en scène la dimension du massif forestier, la profondeur de l'étang de Maurepas et la silhouette du vieux village, dominée par la ruine du vieux donjon.
A gauche le parking de l'étang de Maurepas.

Un potentiel fort de valorisation du patrimoine architectural et naturel existant

Le patrimoine naturel et paysager de la commune présente une opportunité intéressante pour diversifier et augmenter l'attractivité et la notoriété du territoire.

L'Architecte départemental des bâtiments de France a informé la commune de l'intérêt archéologique de certains secteurs (secteur de la ferme de la Tour/donjon) et des rigoles royales notamment, allant au-delà de la commune de Maurepas plus à l'ouest compte tenu de l'occupation antique de la plaine de Jouars.

Il s'agit de protéger et d'anticiper le changement d'usage des fermes tout en préservant au mieux le diagramme spatial* afin de garder l'identité des lieux.

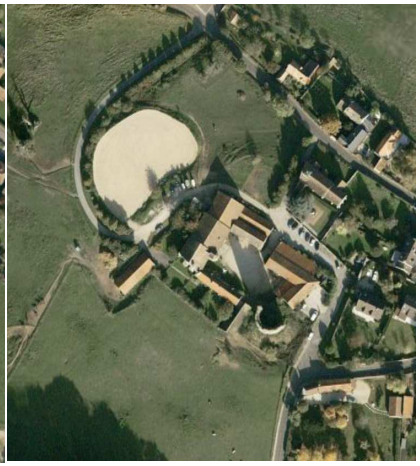
Le bois de Nogent et le bois de la Marnière rappellent la présence de la forêt à l'intérieur de la ville et l'histoire de Maurepas (espace rattaché à la forêt).

La valorisation du patrimoine naturel peut passer par la création de projets pédagogiques ou de concepts paysagers en relation avec la forêt : conservatoire du milieu naturel, musée en plein air.

Ces concepts peuvent être accompagnés par des thématiques végétales : arbres en ligne avec des espèces et des sonorités variées, etc.

* Diagramme spatial : enchaînement et succession d'espaces reliant la ferme à la campagne

Fermes rue de Coignières



Ferme rue de la tour

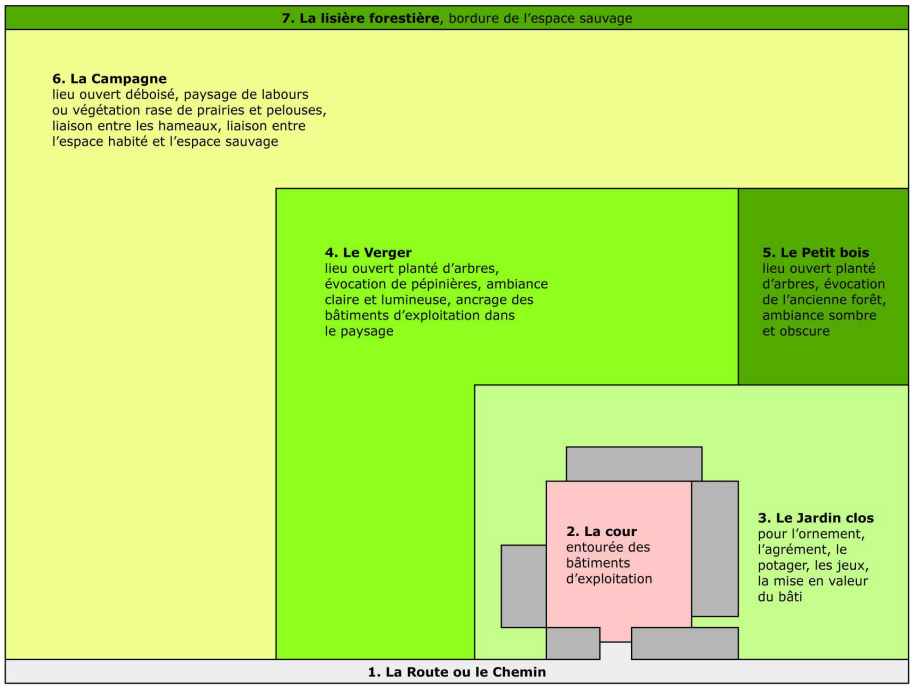


Diagramme spatial d'une série complète reliant le corps de ferme à la compagne - Attitudes Urbaines

Des espaces publics et espaces verts de qualité à conforter

Outre le paysage ouvert et l'environnement particulier dans lequel s'inscrit le territoire communal, le tissu urbain se caractérise (hormis dans le quartier du centre) par un tissu serré mais peu dense, et la présence d'espaces libres généreux en terme de dimensionnement, aménagés en espaces publics et espaces verts tels que des parcs, des squares. Ces espaces témoignent de la stratégie urbaine à l'époque des villes nouvelles, basée sur une séparation des flux piétons et voitures.

Les espaces publics sont organisés en trois niveaux hiérarchiques :

Des espaces publics de représentation, conçus dans le cadre de la Ville Nouvelle - dont certains présentent un caractère emblématique,

Des espaces publics de transition, notamment entre les quartiers et les polarités de la ville,

Des espaces publics de proximité qui remplissent un rôle d'animation urbaine et sociale dans les quartiers.

Ce découpage permet d'avoir une meilleure lisibilité de l'armature urbaine et de l'organisation de la ville.

Certains des espaces publics de la ville de Maurepas présentent des signes de vieillissement et des dysfonctionnements, c'était le cas des espaces publics du centre ville ce qui a incité la ville à engager des travaux de réaménagement et de requalification des espaces centraux (places du centre-ville) et axes structurants (ex Bd de la Loire).

Par ailleurs, la séparation des flux de voitures et de piétons et le surdimensionnement des voies de circulation au détriment des autres espaces génèrent des conflits. L'un des objectifs de l'espace public de demain est de mieux partager l'espace afin de permettre aux autres modes de déplacement –piétons, vélo, transports en commun– et aux autres activités et usages de la ville d'exister et de se développer.

Une trame verte de quartiers riche

La trame verte et d'espaces publics de la ville participe à l'homogénéité du paysage urbain et met en valeur les centres de quartiers, les équipements et donne l'image d'une ville verte.
Des aménagements paysagers sont observés en accompagnement des équipements.

Cependant, le réseau des espaces verts publics manque de continuité malgré le maillage important de continuités piétonnes à travers les sentes.

Les espaces verts de décomposent en trois typologies :

L'espace naturel boisé

La forêt domaniale de Maurepas : elle s'étend sur 117 hectares, et constitue le plus vaste domaine boisé de la commune. Une partie de la forêt domaniale, notamment autour du bassin de la Courance, joue le rôle d'espace public de détente et de loisir à l'échelle communale.

Le Bois Prud'homme : Il s'étend sur les pentes entre les quartiers Bruyères - Louveries, et Parc aux Loups - Villeneuve au Nord du RD 13, sur 84 hectares.

Les "écarts" de la Forêt domaniale : il s'agit de prolongements - privés - de la forêt domaniale

Les parcs urbains

Il s'agit essentiellement de bois qui jouent plus le rôle de parc urbain.

Le Bois Joli : il s'étend sur environ trois hectares à l'est de l'avenue de Picardie, à proximité de l'Ecole des Coudrays. Ce bois est aménagé en espace de détente et entretenu par la ville.

Le Bois des Hauts Bouleaux : Il se situe à l'angle du Boulevard de la Seine et du Boulevard du Rhin. Il s'étend sur environ un hectare. Malgré son intérêt paysager, cet espace est privé et mis à l'écart.
Le Bois de la Marnière : s'étend sur environ un hectare et demi, et borde la rigole royale.

Le Bois de Nogent : il représente un vestige du prolongement de l'actuelle forêt domaniale de Maurepas qui a conservé ses essences forestières (chênes, charmes, bouleaux, érables, tilleuls....). Le bois s'étend sur plus de 3 hectares, il joue le rôle d'espace de détente et de promenade pour les quartiers périphériques. Il représente également une respiration pour les logements environnants et un lieu de passage et de liaison avec les équipements culturels. Sa double vocation en tant qu'espace naturel boisé et parc urbain nécessite d'être clarifiée afin d'améliorer son entretien et sa protection.

Les rigoles royales : il s'agit d'un espace faiblement boisé. Elles constituaient le circuit secondaire qui jouait un rôle de drainage pour assécher le plateau de Maurepas et qui permettait d'alimenter en eau les jardins du château de Versailles. Le tracé de la rigole royale est encore bien conservé sur le tronçon qui longe le Bois Prud'homme, contourne le village et arrive au bois de la Marnière jusqu'aux Bessières.

Les espaces verts de proximité

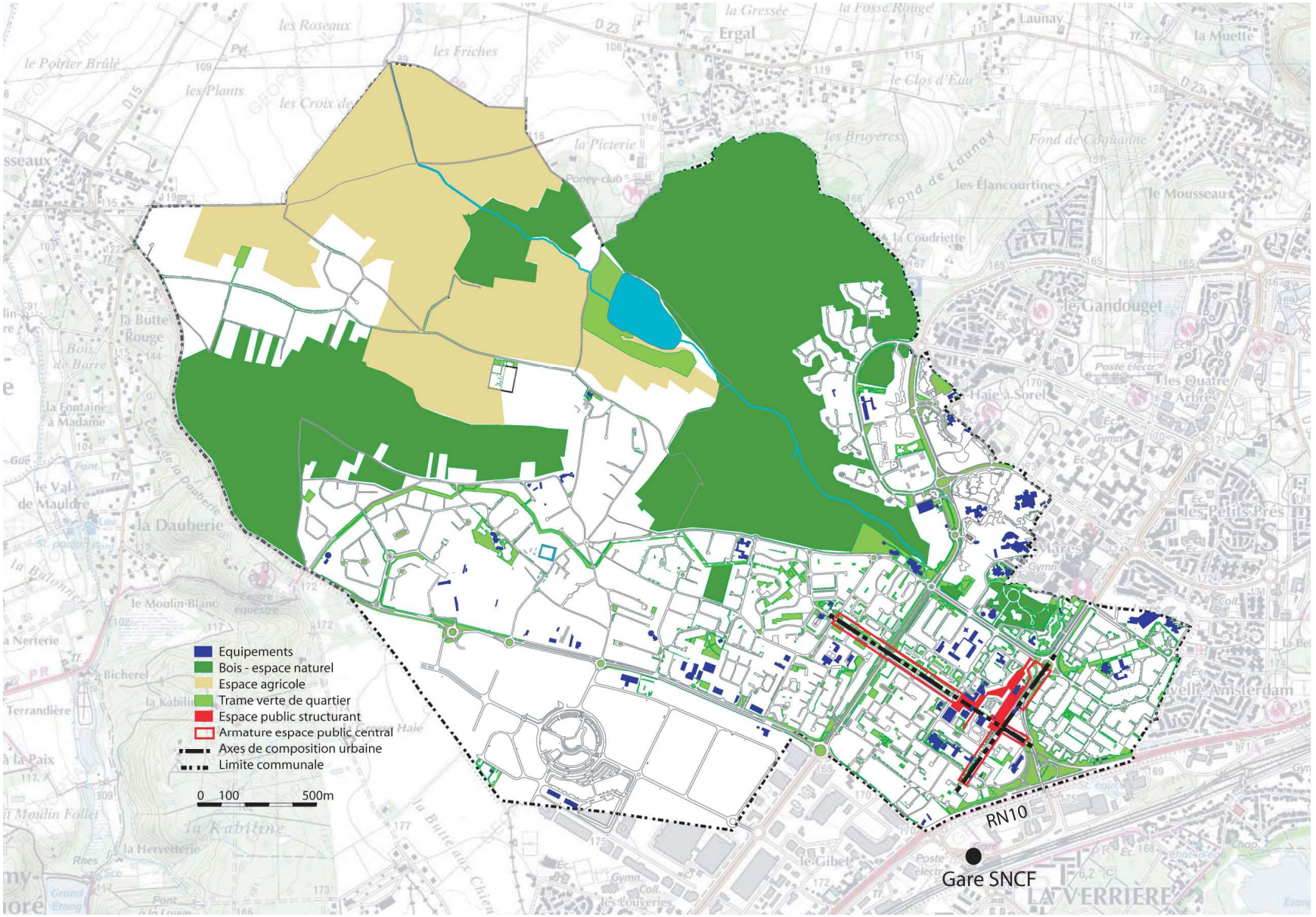
La philosophie urbaine adoptée lors de l'urbanisation de la ville nouvelle est la séparation des circulations : la circulation automobile est périphérique préservant ainsi les quartiers, celle des piétons est centrale par des chemins paysagers et des passerelles piétonnes pour créer des liaisons sécurisées avec les équipements.

L'ensemble des quartiers bénéficie de nombreuses sentes à caractère piétonnier qui favorisent une plus grande qualité de vie stimulant les relations sociales, une plus grande sécurité des piétons.

En plus des bois et espaces naturels boisés, la commune de Maurepas possède beaucoup d'espaces de convivialité tels que les squares, parcs, promenades à l'intérieur des quartiers… Ces espaces jouent un rôle de structuration des quartiers et offrent des espaces verts de proximité. Ils sont mis en réseau par les sentes piétonnes. En revanche, dans certains quartiers, l'absence de traitement de certaines placettes ne les met pas en valeur.

Malgré le potentiel paysager important de la commune et l'abondance des espaces verts, ces derniers manquent de hiérarchisation. Ils fonctionnent en effet indépendamment les uns des autres, le maillage restera à conforter.

Carte espaces verts et espaces publics



Nécessité d'une restructuration des espaces publics dans les immeubles collectifs

(y compris centre-ville et les Bessières) et notamment les Friches

L'action sur l'espace public est un moyen d'agir contre les phénomènes d'exclusion. La requalification de ces quartiers permet de redonner aux habitants une meilleure image d'eux-mêmes au travers de l'espace dans lequel ils évoluent.

L'intervention sur l'espace public crée en général des effets d'entraînement sur d'autres actions privées –rénovation de façades, installation de commerces et de services.

Pour le quartier des Friches, la configuration actuelle du quartier ne permet pas une lecture claire de l'espace résidentiel par rapport à l'espace public. En effet, l'espace résidentiel participe à la qualification de l'espace public et en retour, l'espace public structure et soutient les résidences.

Les accès aux unités résidentielles sont organisés à partir d'une aire piétonne sur dalle, la transition se fait uniquement à partir des halls d'immeubles. On note par ailleurs certains dysfonctionnements liés à l'absence de principes de résidentialisation, surtout à l'arrière des immeubles et aux aires de stationnement qui nuit à la lisibilité des commerces et l'offre de services.

Rapport de la galerie avec la rue piétonne à clarifier

Transition et rôle de la maison des Friches dans le quartier à améliorer

Occupation de la façade commerciale par le stationnement

Appropriation des RdC d'immeuble par les habitants

Synthèse et enjeux espaces publics et espaces verts

L'espace public structure la ville : il articule les différents quartiers entre eux et relie la ville à son environnement, et par là même, articule les différents groupes sociaux qui constituent la ville et relie les individus.

Il s'agit d'articuler la ville en créant des liens entre les quartiers, en requalifiant les voies de desserte et les cheminements piétons et en favorisant les échanges.

La trame verte occupe une part importante dans le paysage et contribue fortement à la qualité du cadre de vie. Il s'agit dans le cadre du PLU d'assurer la protection de la trame et sa continuité entre les quartiers.

Les espaces verts de proximité participent de l'identité des quartiers et de la ville. Cette réflexion doit être associée à un traitement qualitatif des fonds de parcelles et des clôtures situées le long des grands axes. Ces secteurs devront faire l'objet de mesures de protection adaptées.

Les parcs urbains composés essentiellement de petits bois rappellent l'identité de la commune et son rattachement au milieu naturel.

Un centre-ville à conforter

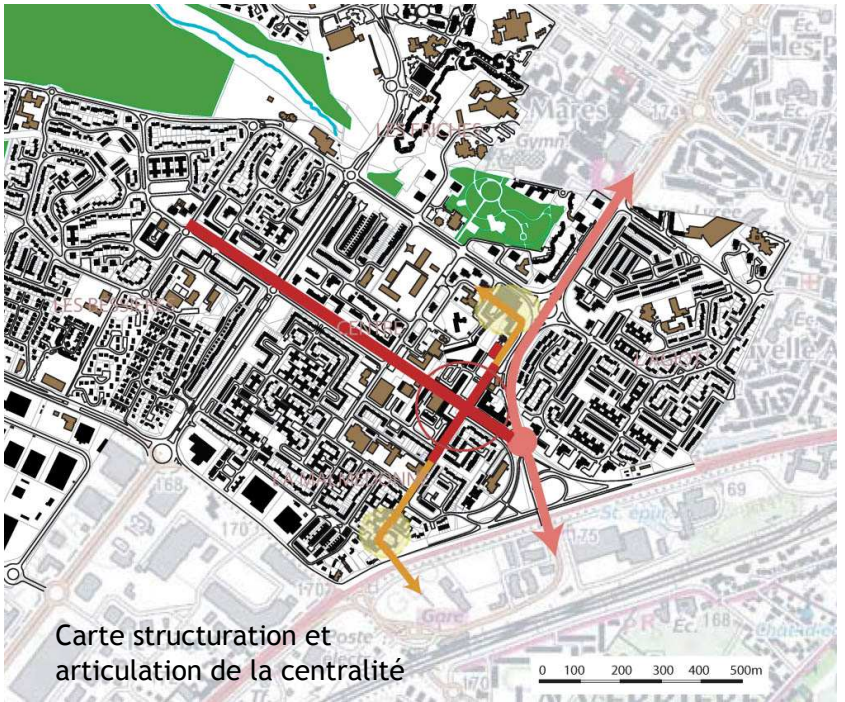
La ville de Maurepas regroupe à la fois la conception traditionnelle du "centre", associée à des formes urbaines inscrivant les lieux de pouvoirs (mairie), les commerces de quartiers résidentiels, et la prédominance d'espaces publics piétonniers. Par ailleurs on remarque l'existence de centralités secondaires spécialisées dans des fonctions distinctes notamment les lieux emblématiques de la vie locale de la cité (médiathèque – Les Bessières, espaces culturels- quartier des Sept Mares).

La zone commerciale de Pariwest contribue à l'émergence d'une nouvelle forme de centralité par les pratiques sociales qu'elle induit.

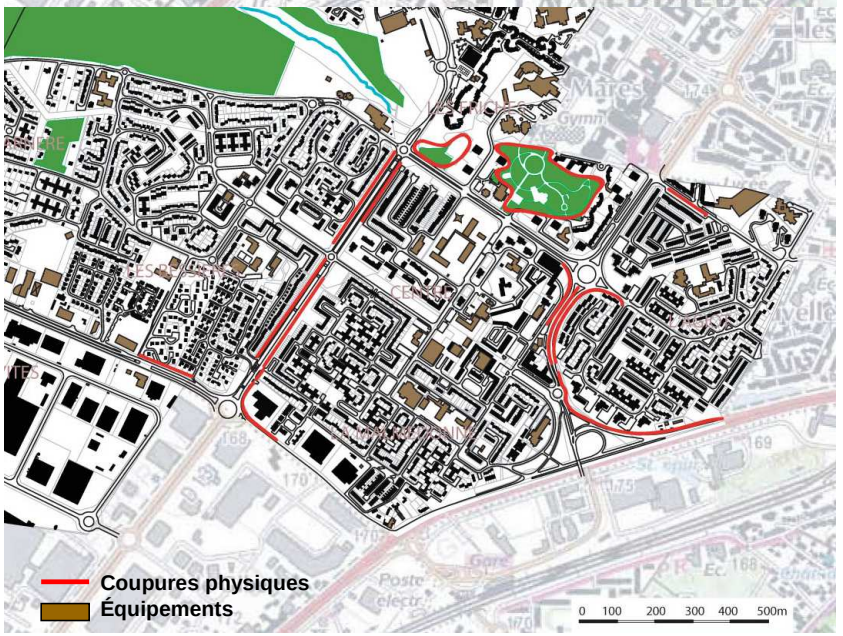
Le centre traditionnel, dont les accès sont plus contraints en automobile, a progressivement perdu sa situation de monopole en matière d'activités commerciales au profit de la zone d'activités installée aux frontières de la ville et bien desservie par le réseau routier.

Le centre-ville souffre d'un déséquilibre entre la proportion des espaces affectés par rapport aux espaces disponibles, à cause d'un manque de lisibilité entre les formes, les usages et les propriétés…

Il s'agit pour la commune de rechercher un meilleur équilibre entre les usages afin de stimuler une nouvelle dynamique du centre-ville (animations, terrasses, etc.) et de permettre à l'ensemble des usages d'exister de façon harmonieuse et complémentaire.



Carte structuration et articulation de la centralité



Un centre bien doté en services

Le centre actuel est doté d'une centralité structurée autour des services : centre tertiaire, commerces de détail, le marché et des bureaux. Il détient également tous les services publics classiques de la vie de la cité (Mairie, bureau de poste, perception).

Le repérage de l'offre de services sur la ville a montré la concentration de l'offre de santé, ce qui fait du centre ville actuel un lieu de vie avec une certaine mixité de fonctions.

Un centre bien affirmé, mais déconnecté des voiries structurantes
Le centre-ville a le même statut en termes de maillage viaire que les autres quartiers résidentiels de la ville. Il est isolé par rapport à la voirie structurante de liaison intercommunale. A titre d'exemple l'accès au centre-ville à partir du boulevard Ressejac Duparc et de la RN10 ne peut se faire qu'à partir du rond point des Cités Amies. On peut noter par ailleurs qu'il n'existe aucun accès au centre à partir de la rue de la Malmedonne (RD13 – secteur Sud, côté RN10).

Des coupures urbaines qui isolent le centre-ville des quartiers périphériques (comme un axe du type Boulevard Guy Schuler).
Les coupures urbaines qui isolent partiellement le centre-ville sont dues aux traitements des limites de résidentialisation des programmes collectifs et des voiries.

Les espaces publics du centre-ville
Le centre-ville est caractérisé par sa densité (une des caractéristiques d'un centre) et la présence d'un espace public organisé sur deux niveaux : un niveau de plain-pied (place du marché, place de l'hôtel de ville) et un espace public sur dalle (place du Sancerrois, allée du Bourdonnais, allée de la Côte d'Or).
L'aménagement sur dalle typique des années 70, crée un effet de digue qui induit des multiples rattrapages avec les espaces publics aux alentours.

Ces espaces sur dalles, préservés, organisent les différents accès aux programmes aux alentours (commerces, services et logements).
Une étude récente menée par la ville de Maurepas a relevé un manque d'homogénéité de traitement des espaces qui amoindrit l'idée de continuité de l'espace public.
Parmi les espaces publics qui composent le centre ville, on note :
La place de l'hôtel de ville : espace accueillant et végétalisé de plain-pied. Il joue un rôle symbolique et de représentation en rapport avec la mairie de Maurepas.
Espace public le long de la rue des Baux : il constitue le prolongement de l'allée de la Côte d'Or et ouvre une perspective visuelle allant jusqu'à l'avenue de Vendée. Il se situe en entrée de ville et en entrée de centralité. Il est bordé par du stationnement latéral sur toute sa longueur.
Sa vocation et la nature de son aménagement sont à étudier en articulation avec le maillage du réseau des espaces publics, et doit permettre d'afficher une façade commerciale de centre-ville.
La place du Sancerrois représente un potentiel important notamment avec le linéaire d'activités et de commerces en RDC. Cependant elle est caractérisée par un traitement à dominante minérale ; espace venté avec un aménagement qui ne favorise pas la création de centralité et des mobiliers à mettre en valeur.
La place débouche sur l'allée d'Auxois, espace public d'environ 4000m², aménagé en 2008 par la ville de Maurepas avec la création d'un espace végétal arboré intégrant une petite aire de jeux, une promenade haute desservant les commerces et la restructuration du stationnement à l'arrière de la mairie. Cet aménagement permet un accès à la dalle commerçante pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.
L'allée de la Côte d'Or : elle constitue l'entrée de l'aire piétonne (espace public sur dalle). Son aménagement actuel ne permet pas de souligner son rôle structurant pour le centre-ville et dans l'armature urbaine. Il réduit l'emprise praticable

Allée de la Côte d'Or – vue vers la place Jacques Riboud

par l’usager et ne favorise pas une appropriation des lieux.

Piste de réflexion : extension du périmètre de la centralité traditionnelle

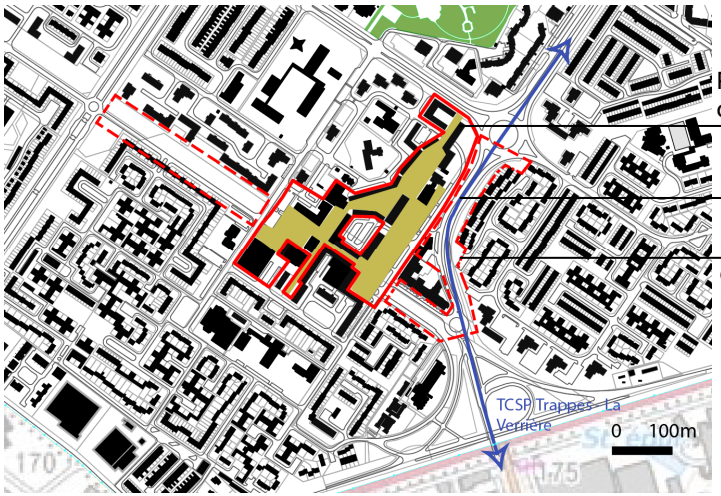
Notre méthode d'approche s'appuie sur le ressenti à l'issue de plusieurs visites sur site pour définir le périmètre de la centralité.

La centralité actuelle se limite aux environs de l'Hôtel de Ville à l'est, comprise entre Avenue du Forez et Avenue de Limagne.

La configuration actuelle du quartier du centre (abondance de stationnement résidentiel, changement de niveau, etc.) engendre une centralité étriquée organisée en trois parties : un avant organisé autour d'une terrasse – la façade urbaine sur l'avenue du Forez, un médian piétonnier peu visible – Allée du Bourbonnais et place du Sancerrois et un arrière peu fréquenté (hors les jours du marché).

L'arrivée du Transport en Commun en Site Préférentiel (TCSP) participera à l'amélioration de l'image du Bd Guy Schuler et à l'amélioration des interfaces entre le boulevard et le centre-ville ainsi que la place accordée aux déplacements doux.

Le Bd Guy Schuler joue aujourd'hui un rôle de transit. L'urbanisation tout le long de cet axe est distendue, marquée par une faible densité.



Les mobilités

Eléments de cadrage

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) d'Ile-de-France

Le SDRIF prévoit l'amélioration de la ligne du RER C et sa prolongation jusqu'à la gare de Coignières. Aujourd'hui, le RER C s'arrête à la gare de Montigny Saint-Quentin-en-Yvelines. L'objectif est d'adapter la desserte ferroviaire aux densités actuelles et futures des territoires traversés par le RER C. Cette orientation du SDRIF devrait être mise en œuvre d'ici 2013.

Le Plan Local de Déplacement (PLD) de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le PLD de Saint-Quentin-en-Yvelines comprend des orientations qui ont une incidence sur la commune de Maurepas. Il s'agit de :

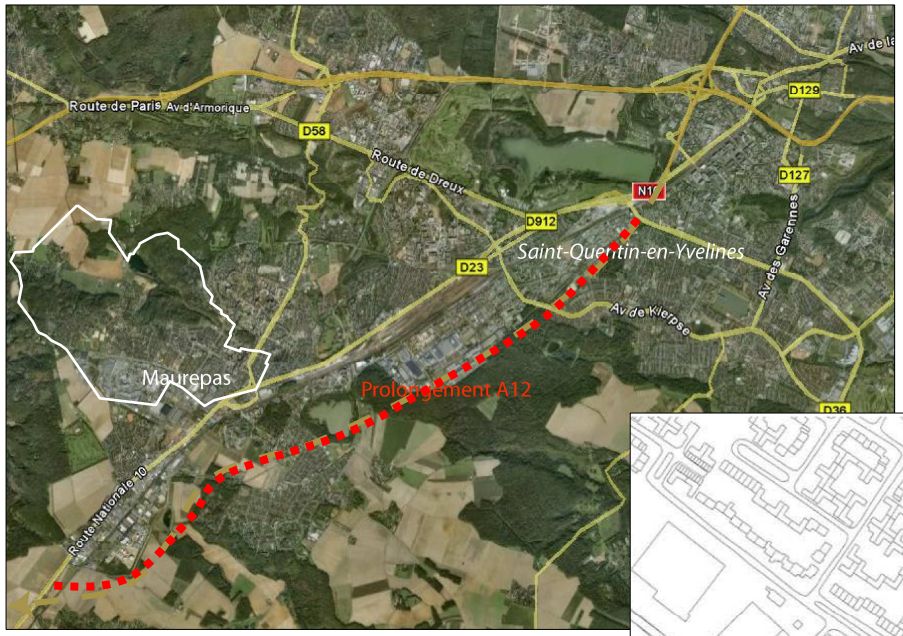
- Réorganiser le réseau de bus à l'est de l'agglomération autour du TCSP (Transport en Site Préférentiel reliant les gares de Trappes et de La Verrière).
- Prolonger le TCSP depuis l'avenue de l'Europe
- Étudier et réaliser le TCSP à l'ouest de l'agglomération entre la gare de la Verrière et Trappes en concordance avec le Grand Projet de Ville Trappes-La Verrière.
- Définir et mettre en œuvre un réseau principal local avec 10 lignes soutenues et normalisées aux heures de pointes, aux heures creuses et le week-end.
- Mettre en œuvre de meilleures correspondances entre les gares

Les projets de voirie et de transports en commun

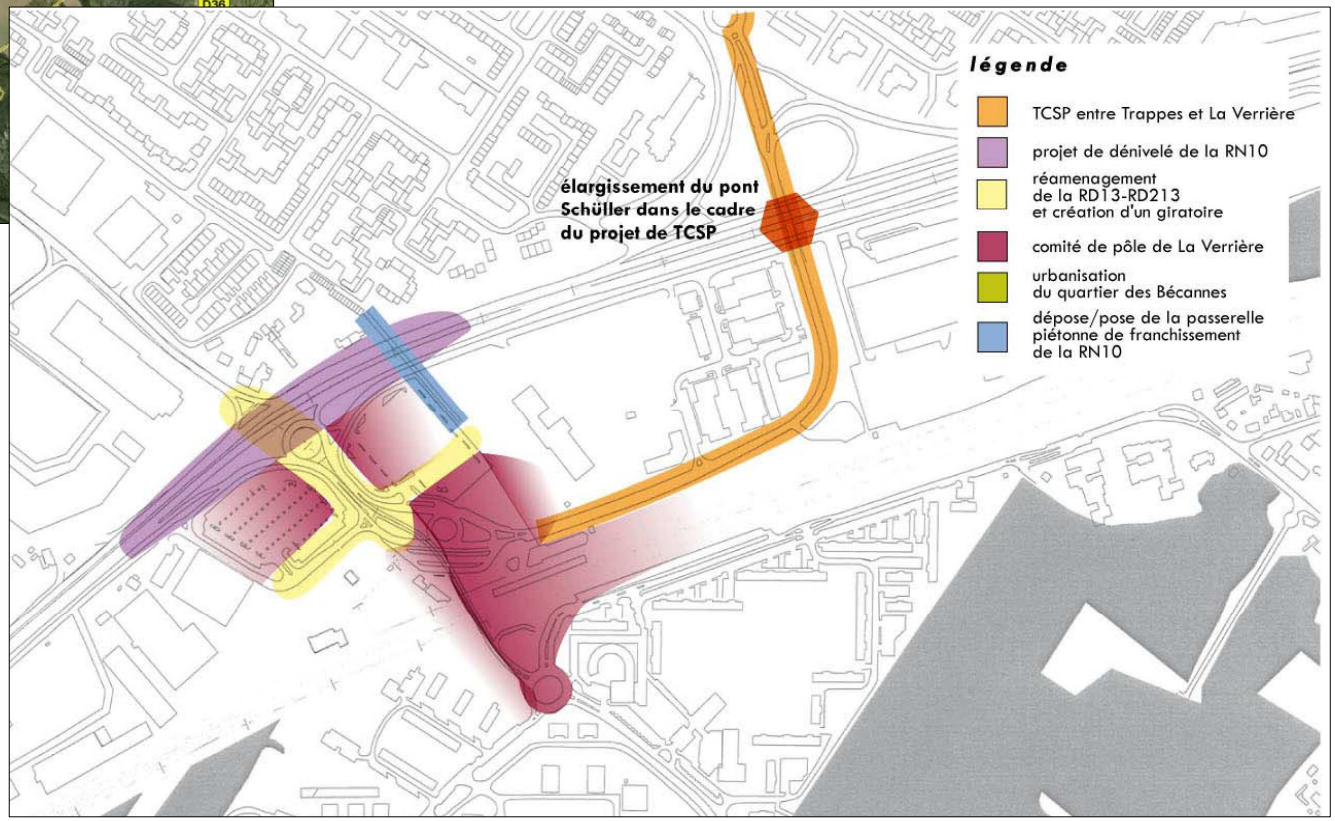
Trois grands projets de voirie et de transport en commun qui dépassent l'échelle de Maurepas sont en cours d'études:

- Prolongement de l'autoroute A12 par la Verrière / Le Mesnil-Saint-Denis
- Création du TCSP entre les gares de Trappes et de La Verrière. Le pont G. Schuler sera doublé pour permettre le passage du TCSP
- Réalisation, dans le cadre du projet de réaménagement du quartier de la gare de La Verrière :
  - de la dénivellation de la RN10 au niveau de la gare de la Verrière
  - d'un nouveau pont au dessus de la RN10 permettant le passage du TCSP et la création d'aménagements pour les modes doux (en direction du Boulevard G. Schuler - Maurepas.
  - de la démolition – reconstruction de la passerelle piétonne reliant Maurepas à la gare de la Verrière
  - réalisation d'un carrefour avec giratoire pour relier la RD13 et la RD 213 (rétablissement des continuités Maurepas – La Verrière)

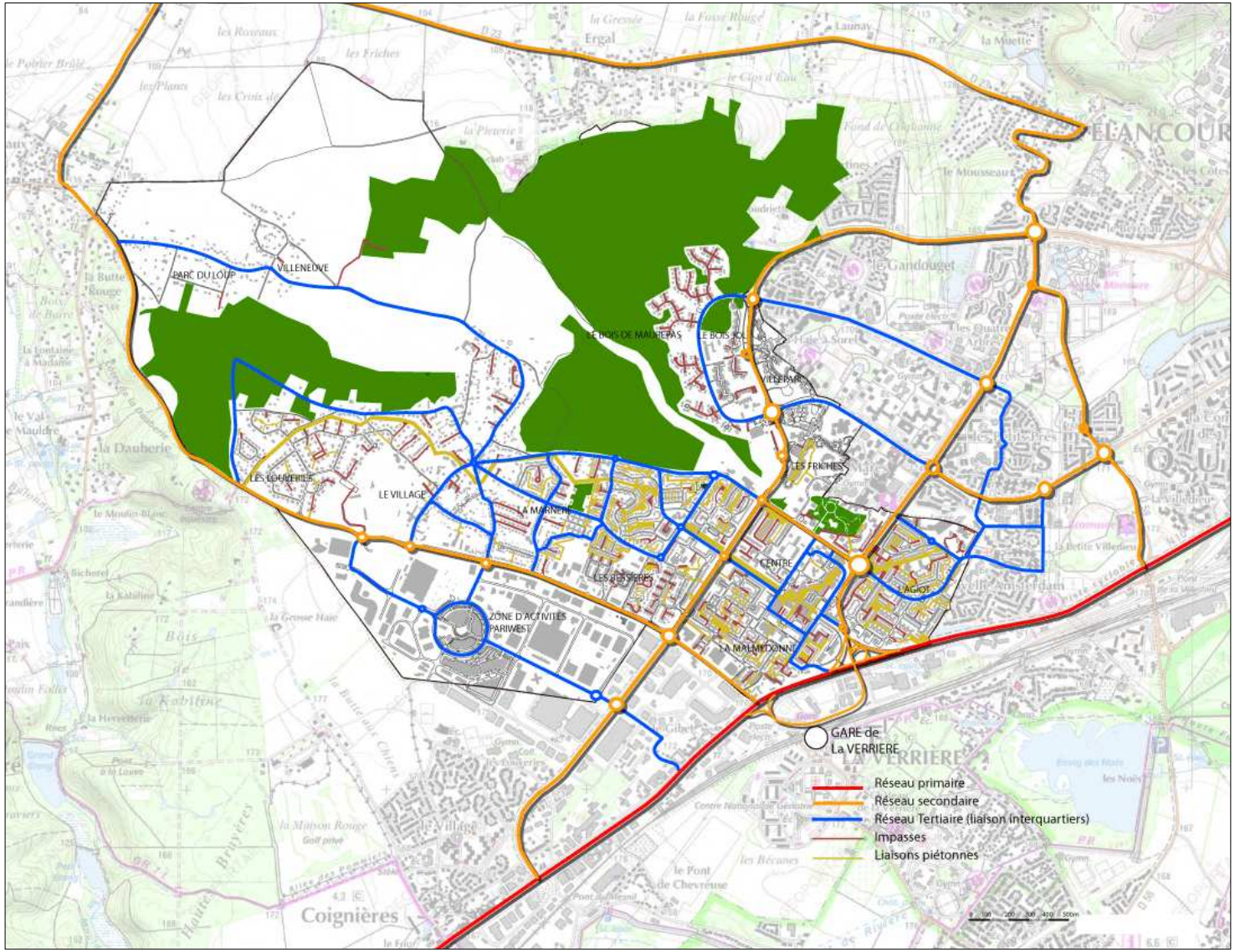
Voir illustrations des projets pages suivantes



Source : Attitudes Urbaines- fond de plan Google Earth



Réseau viaire de Maurepas



Source : Attitudes Urbaines

Réseau primaire : la RN10

La commune de Maurepas est bien située par rapport aux axes structurants. Elle est notamment bordée au sud-est par la RN10.

Cet axe permet une bonne desserte de Maurepas que ce soit depuis Saint-Quentin-en-Yvelines ou Rambouillet mais constitue aussi une véritable coupure urbaine. La RN10 supporte un trafic important et est donc difficile à franchir. De plus, les ponts permettant le franchissement de la RN10 sont peu nombreux. Celui situé à Maurepas, le pont G. Schuler, est congestionné aux heures de pointe et n'est pas aménagé pour les modes doux. Dans le cadre du projet de réaménagement de la gare de la Verrière, il est prévu le dénivellement de la RN10, la création d'un carrefour à giratoire pour raccorder la RD13 à la RD 213 et le doublement du pont en prolongement du boulevard Schuler.

A terme, l'A12 passera à proximité de Maurepas (sur la Commune de La Verrière).

Les voies secondaires

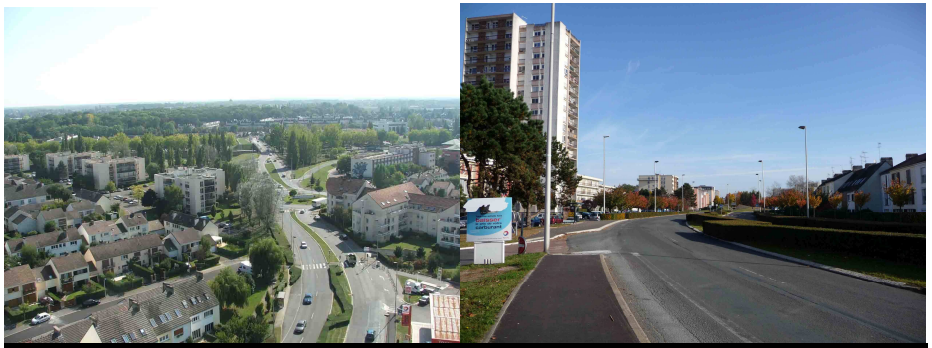
Les voies secondaires ou intercommunales permettent notamment de relier Maurepas aux villes d'Elancourt, la Verrière et Coignières. Ces axes sont marqués par des points de congestion localisés tel que le franchissement de la RN10 (pont Guy Schuler).

Deux axes permettent d'effectuer les liaisons nord-est / sud-est : l'axe du Boulevard de la Loire et l'axe du Boulevard Schuler.

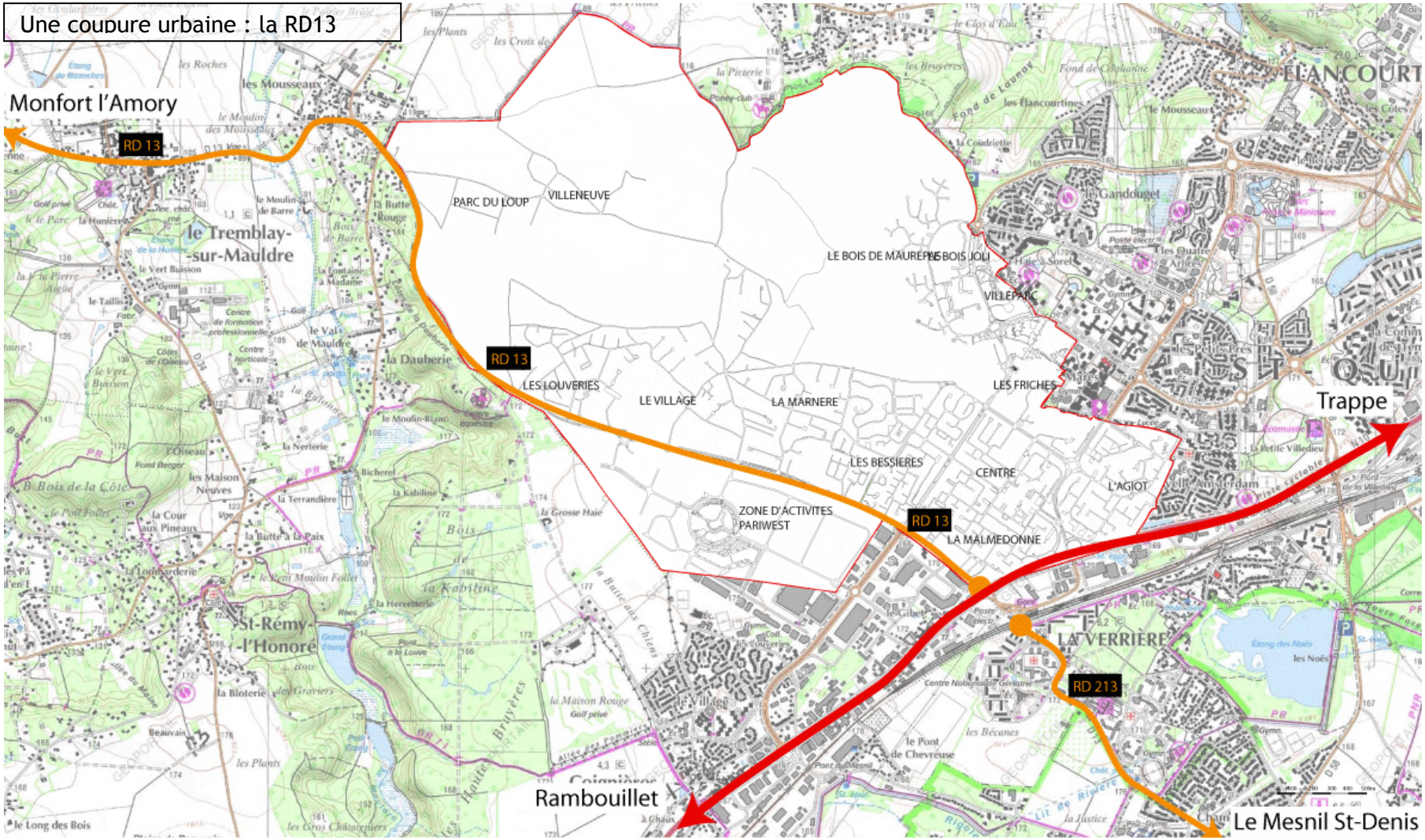
A l'origine, ces deux voiries avaient la même vocation et la même configuration : voies intercommunales surdimensionnées (2 fois 2 voies). La configuration de ces voies était propice aux excès de vitesse.

Afin d'améliorer et sécuriser les liaisons entre les quartiers, la ville de Maurepas a récemment réaménagé le boulevard de la Loire pour en faire un boulevard urbain en réduisant l'emprise de la chaussée à 2 fois 1 voie, en redonnant une vraie place aux circulations douces et en réalisant un aménagement paysager qualitatif. L'ensemble incite les automobilistes à modérer leur vitesse.

A terme, le boulevard Schuler sera lui aussi réaménagé en boulevard urbain afin d'intégrer le passage du TCSP reliant les gares de Trappes et la Verrière et de redonner de la place aux modes doux.



Maurepas : boulevard Schuler



Source : Attitudes Urbaines

Un réseau inter quartier peu développé

Le maillage viaire de la commune de Maurepas est caractérisé par un réseau inter quartier faiblement développé.

Les quartiers tournent le dos aux voies inter quartiers. L'absence de construction le long de ces voies et de visibilité des différents quartiers à partir des voies secondaires font que chaque quartier fonctionne comme une entité autonome. Ce mode de fonctionnement est apprécié des maurepasiens.

L'intérieur des quartiers est desservi par des impasses. Par conséquent, pour passer d'un quartier à l'autre, l'automobiliste doit emprunter les voies inter quartiers.

Des voies de desserte majoritairement en impasse

Les voies de desserte situées au cœur des quartiers sont majoritairement des impasses reliées entre elles par des sentes piétonnes. Cette configuration permet d'avoir des voies à la circulation apaisée et peu fréquentées (les riverains de la voie) où les enfants peuvent jouer en sécurité...

Cependant, la forme de l'impasse engendre : une multiplication du nombre de voirie et donc des surfaces imperméabilisées.

En terme de statut, certaines voies peuvent être privées, ce qui peut poser certains problèmes de gestion : copropriétés qui n'ont pas les moyens de les entretenir ou qui n'existent plus

Bilan

La conception viaire de la ville de Maurepas est conçue à l'origine pour l'automobile. Elle présente des infrastructures largement dimensionnées et peu de difficultés de circulation.

Ce réseau est aussi caractérisé par l'importance des impasses ce qui d'une part, implique une multiplication du nombre de voiries et rend complexe l'évolution du tissu urbain, mais d'autre part reste une particularité qui offre un sentiment de sécurité aux piétons les empruntant.

L'organisation du maillage viaire de la commune de Maurepas est typique des villes nouvelles. Ce type de maillage viaire est caractérisé par des boulevards assez larges (boulevard Schuler,...) qui permettent de traverser la ville très rapidement mais posent des problèmes de sécurité pour les piétons et les cycles. Par ailleurs, les circulations douces sont généralement séparées de la chaussée voiture (réseau parallèle de sente).

Enfin, il faut noter que la configuration du maillage viaire et du tissu urbain de Maurepas (notamment le centre-ville sur dalle) fait qu'il n'y a pas de rues commerçantes sur le territoire communal (hors dalles du centre-ville).

Une offre de transport en commun à améliorer

La commue de Maurepas est très inégalement desservie par les transports en commun. L'offre de transports en commun est concentrée au sud-est de la commune.

Maurepas est desservie par des lignes de bus gérées par la Municipalité, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (réseau SQYBUS) et le Conseil Général.

L'offre gérée par la municipalité :

- Le TPMR (Transport pour les Personnes à Mobilités Réduites) : offre de transport dédiée à la demande pour les personnes à mobilité réduite évoluant vers le service aux personnes âgées. La clientèle du TPMR est constituée à 80% de personnes âgées qui ne sont pas des PMR (le transport des handicapés est une compétence qui relève désormais du Conseil Général depuis 2006). Cette utilisation du TPMR révèle un besoin en matière de transport à la demande pour les personnes âgées.
- La desserte du cimetière : assurée ponctuellement en régie municipale

L'offre gérée par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQYBUS) :

- La ligne 36 12 relie Maurepas les Mousseaux à la gare de la Verrière. Elle dessert notamment le nord et l'ouest de la zone d'activité Pariwest, et les quartiers pavillonnaires Ouest. Elle fonctionne du lundi au vendredi en journée (jusqu'à 20h30). La ville de Maurepas a repris la gestion de cette ligne lors de son départ du Syndicat d'Agglomération Nouvelle. Afin d'améliorer la qualité de service de la ligne, la fréquence en heure de pointe a été augmentée et les horaires de passages ont été coordonnés avec ceux des trains.
- La ligne 417a La Verrière gare - Trappes via Elancourt et le quartier de l'Agiot à Maurepas. Cette ligne fonctionne 7 jours sur 7 avec un intervalle de 7-10 minutes entre deux bus en heure de pointe.
- La ligne 411b Versailles Rives Gauche - La Verrière gare. A la gare de la Verrière, la ligne 411b devient la ligne 411a et se prolonge jusqu'à Coignières. Cette ligne fonctionne du lundi au samedi avec un intervalle de 30 minutes entre deux bus en heure de pointe. L'importance de l'intervalle soulève la question de l'efficacité de la ligne.
- La ligne 401 Versailles Rives Gauche – Maurepas Village via la zone d'activité Pariwest. Elle fonctionne 7 jours sur 7. L'intervalle entre deux bus en heure de pointe est de 15 à 20 minutes. A noter que la ligne ne dessert que le nord et l'est de la zone d'activité.
- La ligne 416 Elancourt – gare de La Verrière via le Bd de la Loire. Elle fonctionne du lundi au samedi avec un intervalle de 15 minutes entre deux bus en heure de pointe.

L'offre gérée par le Conseil Général comprend le transport pour les handicapés et les bus scolaires desservant le collège de Coignières dans lequel est scolarisée une partie d'enfants maurepasiens (quartiers Ouest : Marnière, village, Villeneuve).

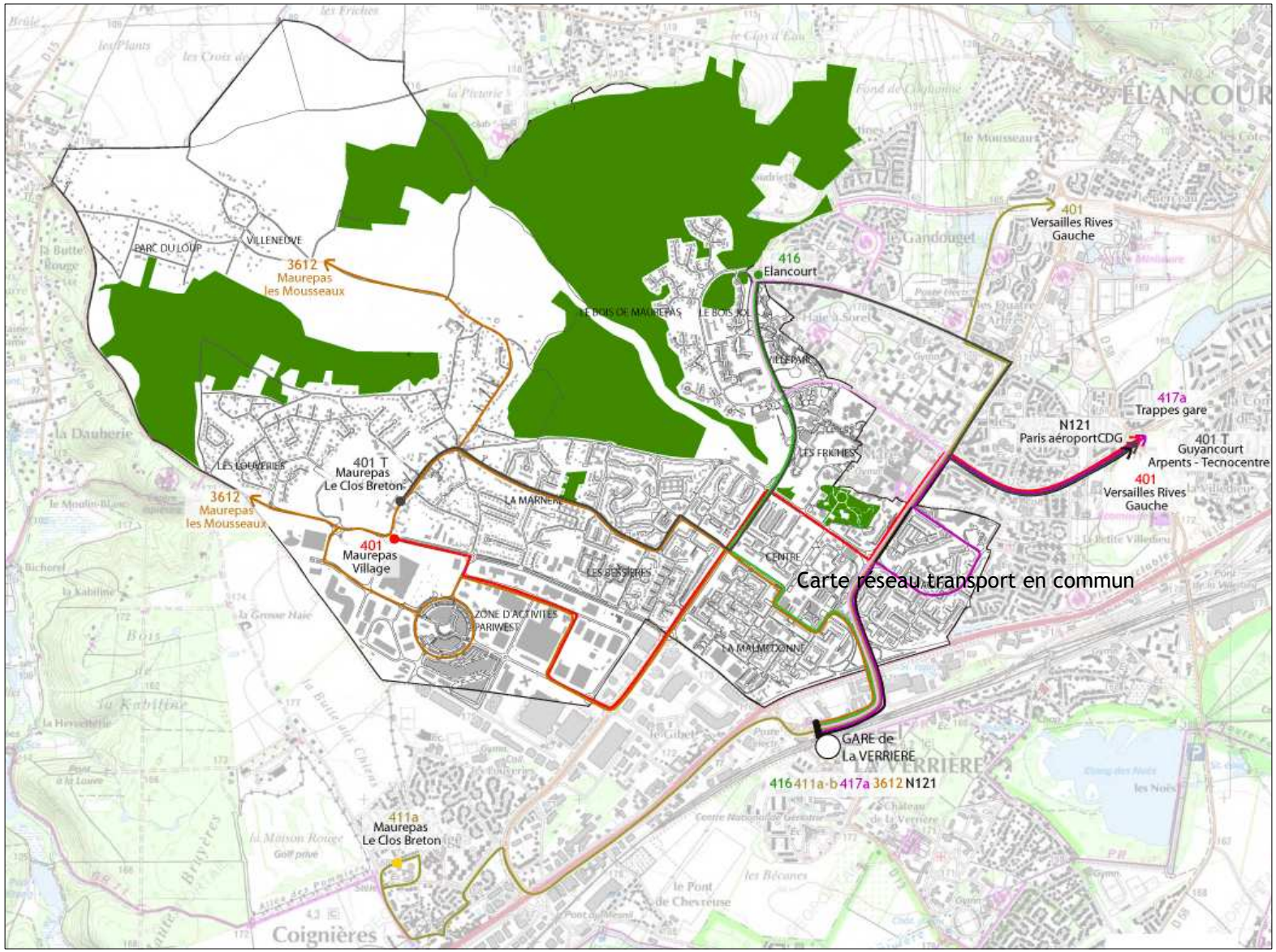
Une offre mise en place par certaines entreprises de la zone d'activité Pariwest pour permettre à leurs salariés de rejoindre la gare. La mise en place de cette offre résulte de l'inadéquation entre les horaires de travail sur la zone d'activités et l'offre de transport.

Bilan

Le réseau de transport en commun de Maurepas est essentiellement construit pour le rabattement sur les gares. La majorité des lignes desservant la commune est gérée par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Il y a de grandes disparités en matière de qualité de desserte entre les quartiers de Maurepas. Ainsi à l'inverse du sud est, le nord-ouest de la commune est relativement peu desservi. Aujourd'hui le boulevard G. Schuler est l'axe le mieux desservi par les transports en commun. Il est parcouru par 4 lignes de bus SQYBUS, qui s'avèrent être celles qui ont la fréquence la plus élevée, et le Noctilien N121 *(voir illustration page suivante)*. Il est à noter que cette insuffisance de l'offre est très marquée le week-end.

Ces problématiques liées à la desserte des quartiers de Maurepas par les transports en commun posent la question du rôle de la ligne 36-12 dans les liaisons intra communales (notamment pour l'accessibilité des équipements publics de Maurepas et des quartiers les plus éloignés). En effet, une ligne de bus dont la fréquence et l'amplitude de fonctionnement sont faibles va être délaissée par les usagers pour son insuffisance de flexibilité. Le coût d'exploitation de la ligne va donc être élevé.

L'éclatement de l'offre de transports en commun entre les différents acteurs (lignes communales, lignes du SQYBUS, navettes privées...) est un constat qui a été établi lors de la réalisation de l'Agenda 21.



Carte réseau transport en commun

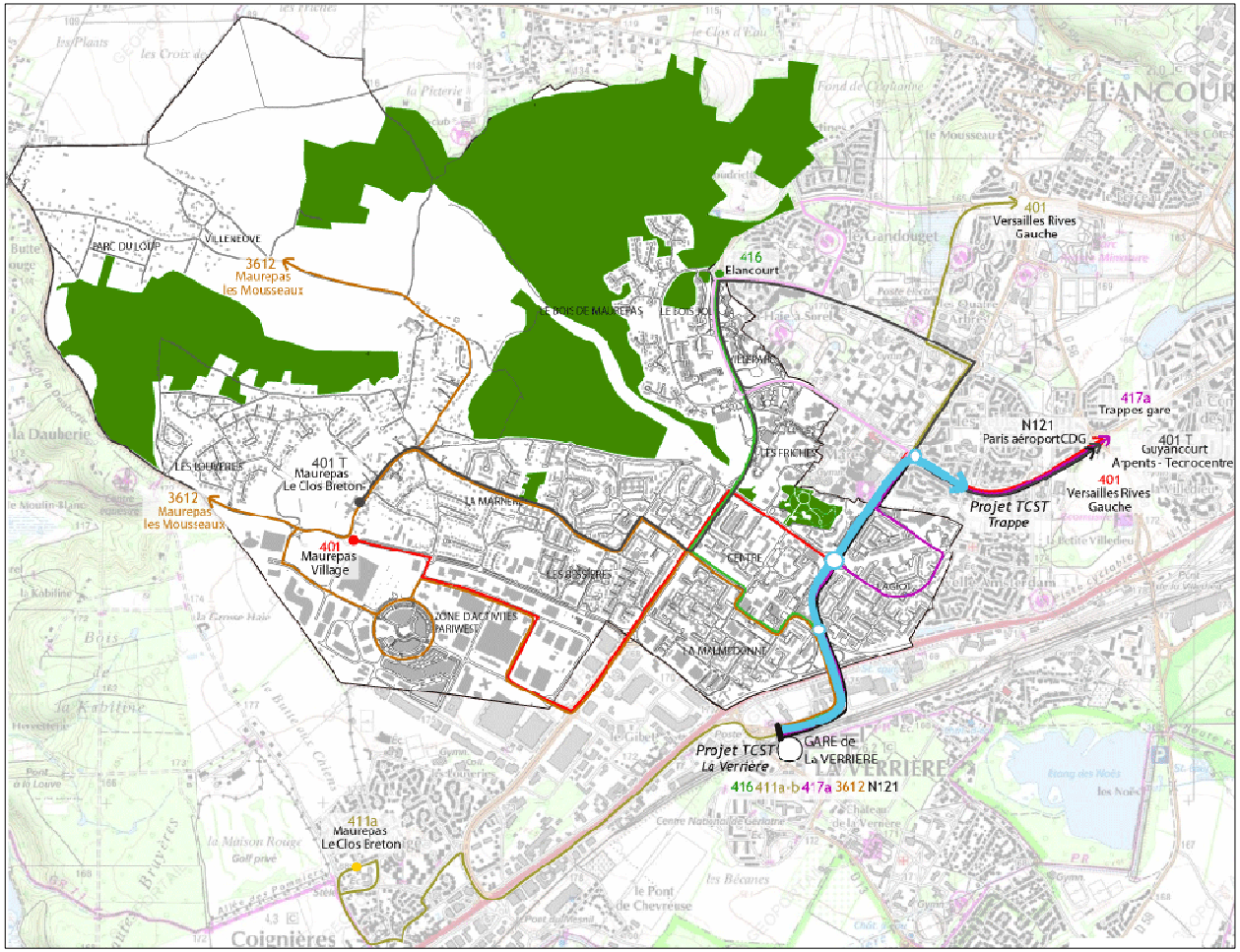
Source : Attitudes Urbaines

Le projet de TCSP

Le TCSP (en bleu clair sur la carte ci-contre) en projet sur le Boulevard G. Schuler va permettre la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Les enjeux liés aux TCSP sont les suivants :

- Etre une ligne structurante du réseau de l'Agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines
- Offrir une liaison fiable et rapide
- Attirer de nouveaux voyageurs
- Améliorer l'accessibilité aux gares et désaturer les parkings
- Garantir l'intermodalité au droit des gares et un maillage avec l'ensemble du réseau de bus
- Améliorer l'accessibilité des quartiers non situés sur le tracé en offrant un rabattement efficace



Source : Attitudes Urbaines

- Répondre aux difficultés actuelles du réseau de TC (congestion, franchissement de la RN10/voies ferrées…). Poser les bases de la restructuration du réseau

- S'inscrire dans les projets de TC connexes

La mise en place du TCSP va probablement augmenter l'attractivité du centre-ville de Maurepas (situé sur la ligne du TCSP entre la gare de la Verrière et Elancourt). L'enjeu est donc de rendre le centre ville de Maurepas lisible et visible depuis le TCSP.

Le train : une offre de transport à proximité

La commune de Maurepas n'est pas dotée d'une gare SNCF. Les Maurepasiens se rendent donc à la gare de la Verrière, commune limitrophe de Maurepas.

La gare de la Verrière est desservie par deux lignes de train du réseau Transilien :

- La ligne U : la Défense – La Verrière

- La ligne N : Montparnasse – Rambouillet

Sur les 9900 usagers qui fréquentent la gare de la Verrière tous les jours, 25% sont maurepasiens. Pour se rendre à la gare, ils peuvent utiliser les modes de transport suivant : transports en communs, voiture et marche à pied.

- L'accès bus se fait par les lignes 416, 411a, 417a, 412 et 36-12. A terme, le TCSP Trappes – La Verrière desservira la gare (bus à haut niveau de service).

- Les usagers se rendant à la gare en voiture ont la possibilité d'utiliser les parkings relais à proximité. Ces parkings sont saturés, donc certains usagers (y compris des non maurepasiens) stationnent dans le quartier de la Malmedonne (commune de Maurepas), de l'ordre de 80 véhicules / jours. Il est à noter que 22% des utilisateurs du parking relais sont des maurepasiens. La longueur des trajets en bus et la faiblesse de leur fréquence de passage font que les maurepasiens privilégient la voiture. Par ailleurs, les quartiers de Villeneuve et du Parc au Loup sont éloignés des dessertes bus. Ainsi, malgré les difficultés de stationnement, la voiture est un mode de transport compétitif pour

se rendre à la gare. Il y a donc un véritable enjeu à améliorer la desserte de la gare tant en bus qu'en vélo.

- L'accès piéton et cycle se fait par la passerelle piétonne qui enjambe la RN 10. Cette passerelle est vétuste et peu adaptée : pente très raide, ressauts... La passerelle permet aux piétons d'aller de la gare de la Verrière au quartier résidentiel de la Malmedonne et du centre-ville. Un problème de lisibilité des itinéraires a été identifié. Lorsque l'usager arrive dans Maurepas par le quartier de la Malmedonne, aucune signalisation n'est présente. Il lui est donc difficile de rejoindre le centre-ville de Maurepas qui se trouve pourtant à 5 minutes à pied. En ce qui concerne la passerelle piétonne, il est prévu qu'elle soit reconstruite lors de l'enfouissement de la RN10. Il faut souligner que cette passerelle est un lien indispensable entre Maurepas et la gare de la Verrière.

Source : Attitudes Urbaines

- Accéder à la gare en vélo s'avère complexe car aucun itinéraire cyclable n'est aménagé dans le quartier Malmedonne (pas de jalonnement, pas de piste ou bande cyclable, une passerelle difficile à franchir...) entre Maurepas et la gare. Ce problème devrait être partiellement résolu avec le passage du TCSP sur le boulevard Schuler. Le projet de TCSP devant permettre de dédier de l'espace aux modes doux (notamment sur le pont Schuler par son doublement). En termes d'offre de stationnement vélo, des

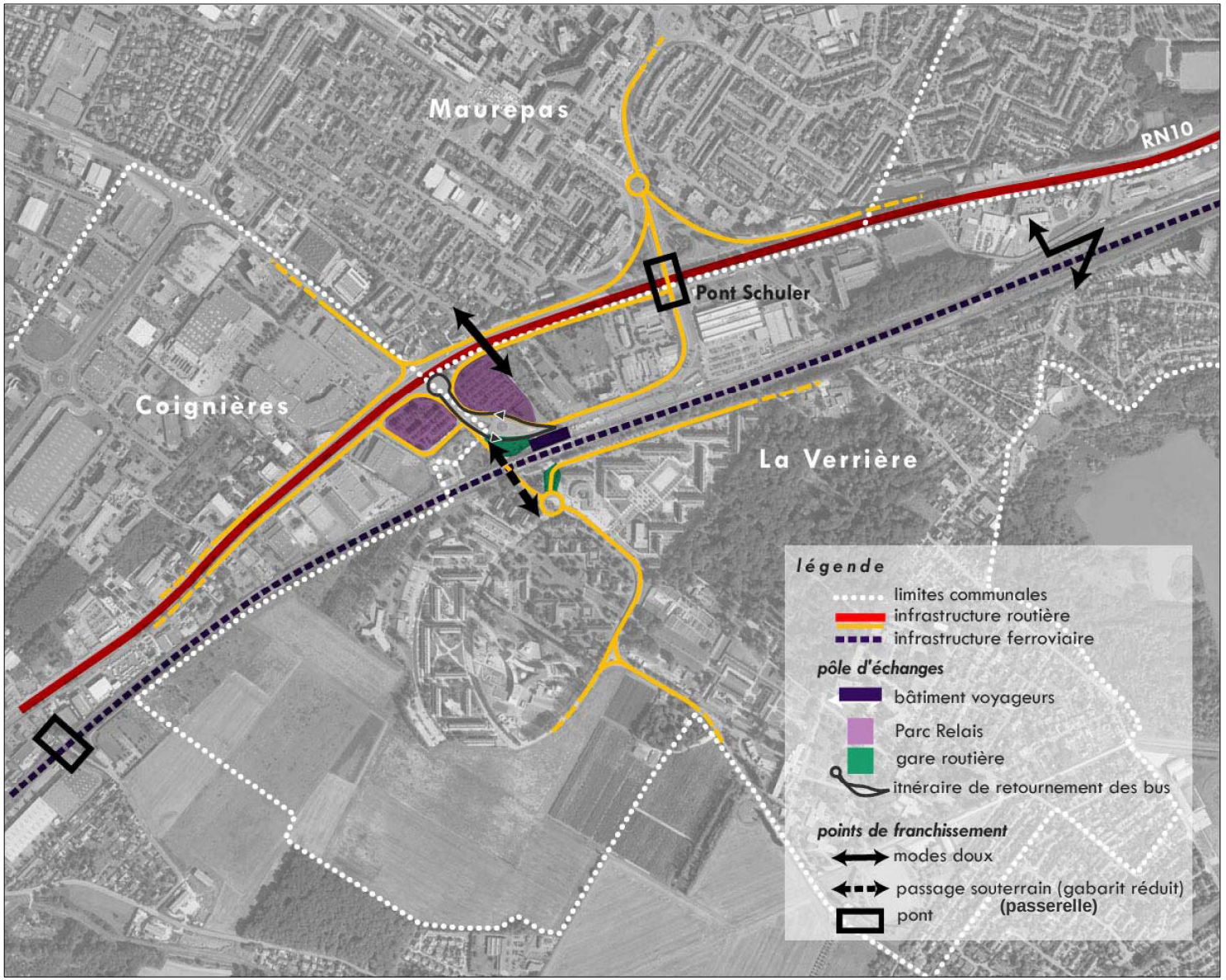
améliorations devront être apportées pour inciter les usagers du train à prendre leur vélo pour se rendre à la gare.

Pendant la nuit, lorsque que les lignes de train reliant La Verrière aux gares Montparnasse et de La défense ne fonctionnent pas, la liaison avec Paris se fait par le biais du Noctilien N121.
Deux projets qui amélioreront le fonctionnement et la desserte de la gare de la Verrière sont en cours:

- Une réflexion sur le quartier de la gare de la Verrière. Un comité de pôle a été constitué dans l'objectif d'améliorer le fonctionnement du pôle d'échange de la gare de la Verrière.

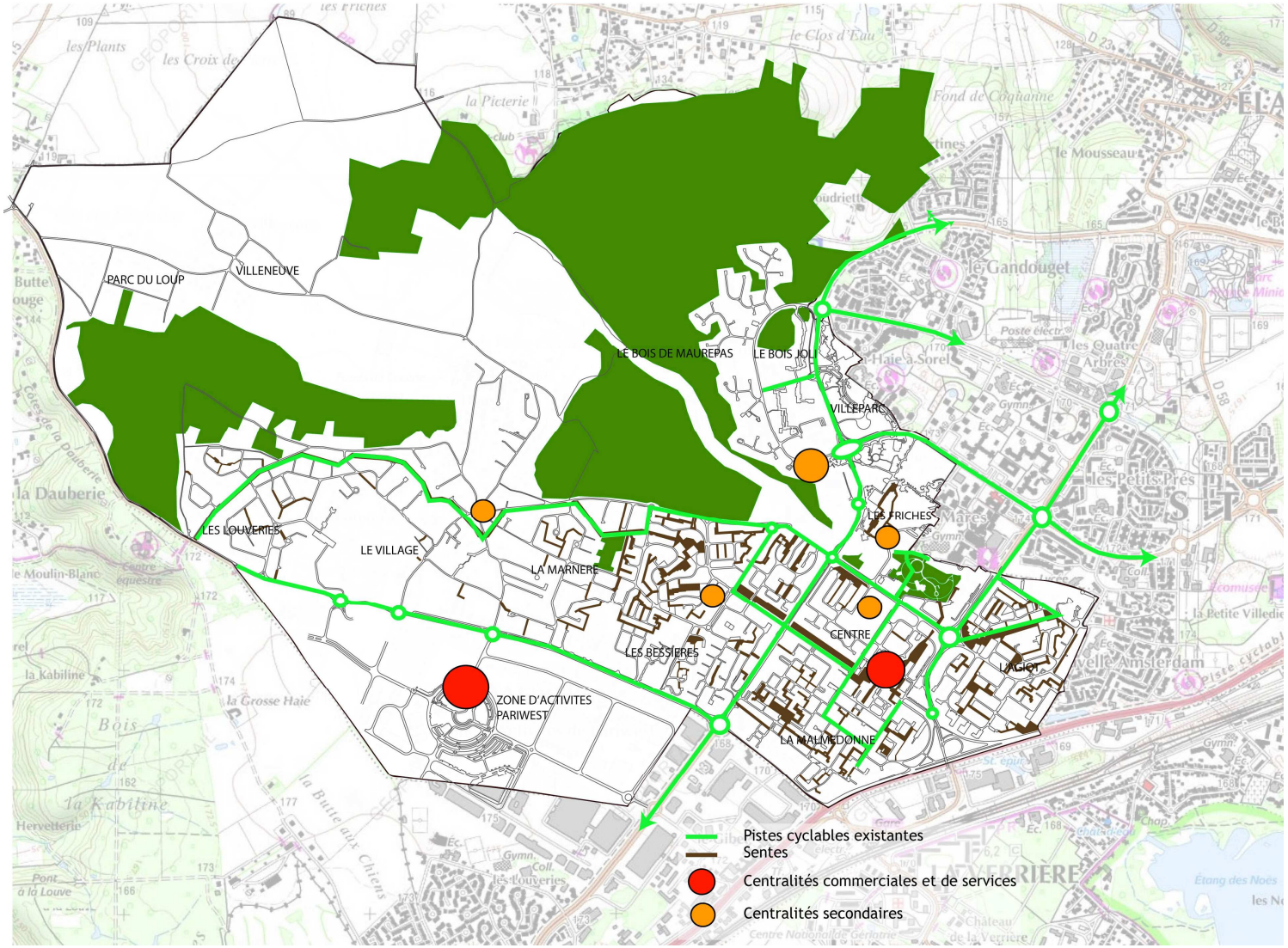
- La réalisation du TCSP combinée à l'amélioration du maillage du réseau de bus SQYBUS devrait permettre un report modal de la voiture vers le bus ce qui diminuerait le nombre de voitures stationnant sur les parkings relais. L'amélioration de l'offre de transport en commun apparaît donc comme un des moyens de résoudre une partie des difficultés de stationnement au niveau de la gare. Cependant, le TCSP va desservir la zone dense de Maurepas c'est-à-dire celle qui est actuellement bien desservie.

- La prolongation du RER C jusqu'à la gare de Coignières permettrait aussi de réduire la pression sur les parkings relais et les quartiers à proximité de la gare.



Sources : Egis Aménagement

Les déplacements doux une politique communale forte



Source : Attitudes Urbaines

Le réseau cyclable : un maillage en cours de constitution

Depuis 1999, la commune de Maurepas s'est engagée à développer son réseau de circulations douces. Dans cette optique, elle a contractualisé avec la Région Ile-de-France trois contrats triennaux successifs Réseau Vert.

Pour mettre en œuvre cette politique, la ville de Maurepas a réalisé un schéma directeur des circulations douces qui définit les différents tronçons à aménager, les stationnements à créer et les jalonnements à mettre en place pour aboutir à la réalisation d'un réseau maillé.

Ce réseau doit d'être hiérarchisé afin de répondre aux deux fonctions du vélo :

- Le vélo comme mode de déplacement au quotidien pour aller à l'école, au travail, faire ses courses...
- Le vélo comme activité de loisirs : détente, promenade

Ces deux fonctions du vélo correspondent à deux usages distincts qui nécessitent d'être pris en compte. En effet, si des aménagements et actions communes peuvent être réalisés pour répondre aux besoins liés à ces deux usages, il s'agit avant tout de pratiques différentes.

- Le cycliste qui utilise son vélo au quotidien va privilégier des itinéraires rapides c'est-à-dire le chemin le plus court. Pour inciter cet usager à utiliser son vélo, des services du type jalonnement d'itinéraires ou mise en place de stationnements vélo sont des éléments déterminants (déjà existants sur plusieurs équipements).
- Le cycliste pratiquant le vélo loisir sera attentif à la sécurité, notamment lorsqu'il s'agit de famille avec enfants, de personnes âgées ou ne pratiquant le vélo que de manière occasionnelle. Les pratiquants du vélo loisir privilégieront notamment des itinéraires sécurisés aux paysages qualitatifs et présentant des services du type points d'eau, station de gonflage, de repos...

Ainsi, comme le préconise le schéma directeur des circulations douces, deux types de réseau doivent continuer à être développés :

- Le réseau structurant qui est l'armature du réseau cyclable. Il est composé des itinéraires principaux qui assurent des liaisons inter-quartiers et permettent de parcourir les distances le plus rapidement possible en s'appuyant sur les pôles générateurs d'envergures.
- Le réseau de loisirs : les parcours de promenade empruntent des itinéraires agréables, sécurisés et ouverts sur l'extérieur. Le cycliste qui pratique le vélo comme un loisir n'est pas contraint par la rapidité de son trajet, le parcours est le but même du déplacement. L'agrément du parcours est un élément déterminant. Dans des conditions idéales, il faut que l'accès à ces parcours ne nécessite pas le recours à d'autres moyens de transport et que le randonneur puisse partir de chez lui en se servant du réseau cyclable urbain.

Les caractéristiques d'un réseau cyclable performant

Continuité : un réseau cyclable performant est un réseau présentant des continuités que ce soit en termes d'aménagement ou de jalonnement. La continuité ne passe pas forcément par la réalisation d'aménagements dédiés exclusivement aux cyclistes.

Rapidité et qualité : pour être attractif et inciter les maurepasiens à utiliser leur vélo, le réseau doit se composer d'itinéraires directs aux revêtements qualitatifs avec des points de stationnement pour les vélos au niveau des pôles importants (équipements publics, centre-ville...)
Lisibilité : les itinéraires doivent être jalonnés. Pour ce faire, une signalétique uniforme doit être mise en place.
Complémentarité : afin de favoriser l'intermodalité, le réseau cyclable doit être connecté avec l'ensemble des réseaux de circulations : transports urbain, train... Pour ce faire, des stationnements sécurisés doivent être aménagés au niveau des nœuds du réseau

Les orientations du schéma directeur des circulations douces
Au cours de la phase de définition des orientations du réseau, les principales liaisons entre les différents pôles d'activités, quartiers et communes sont définies, selon les rapports qui existent entre eux.

× Les quatre grands pôles :

- La zone du seuil de Maurepas et du Boulevard de la Seine, dans laquelle se concentre les équipements culturels et sportifs (centre nautique, conservatoire), et les établissements scolaires du second degré.
- Le centre-ville, le cœur de la vie communautaire avec le marché, l'église, les équipements administratifs au service de la population.
- La zone d'activité et de commerce Pariwest et qui est actuellement relativement isolée du reste de la ville.
- La gare qui sera reliée le plus directement possible aux différents quartiers.

× Les liaisons centre – périphérie (réalisées depuis 1999) :

- Un axe majeur se dégage avec la liaison Gare-Centre-Ville-Seuil de Maurepas – Les Coudrays qui constitue un des principaux maillons du réseau. Il double utilement l'axe Boulevard du Rhin – Boulevard de la Loire, desservant Coignières en passant à l'intérieur des quartiers.
- Dans le sens est-ouest, la liaison Agiot – Les Bessières - Louveries et Vieux Village permettra le déplacement des habitants en direction du centre-ville ou des autres quartiers de Maurepas.
- Du centre-ville et du seuil de Maurepas partiront plusieurs liaisons en direction d'Elancourt et Trappes : ZA de Trappes, Trappes-centre en traversant Elancourt, quartier du Berceau vers la ZI des Bruyères. Une liaison directe centre-ville – Pariwest est également existante.

× Les liaisons transversales :

- En s'appuyant sur le Boulevard Michel Miserey déjà aménagé, on dessert les établissements scolaires. Les liaisons radiales permettront le rabattement des élèves d'Elancourt
- Des barreaux transversaux sont prévus pour relier directement les différents quartiers entre eux sans passer forcément par le centre ville : liaison Pariwest – Louveries et Vieux Village, liaison

Pariwest – Bessières – les Sept mares et les Coudrays

– Il est également prévu des possibilités de sorties de la ZA vers la gare, et vers Coignières, sans avoir à passer par l'intérieur de la ville (conditionnées par le rétablissement des continuités RD13-213).

× Les liaisons vertes : en plus des Rigoles royales, le réseau cyclable proposera une boucle de promenade dans les bois et les champs de Maurepas accessible depuis la RD13, le seuil de Maurepas, le quartier des Coudrays ou la rue de Villeneuve

Quels aménagements cyclables réaliser ?
L'aménagement du réseau cyclable peut se décliner sous plusieurs formes :
- pistes cyclables sur les grands axes, voire les voiries secondaires
- bandes cyclables pour des itinéraires moins fréquentés.

- La création de zone 30 dans les centres villes : à cette vitesse, automobilistes et cyclistes peuvent cohabiter en sécurité

- La création de zones de rencontres dans les espaces résidentiels…. La voiture roule à 20Km ; elle est invitée sur la chaussée. Les piétons et les cyclistes étant prioritaires.

- le jalonnement d'itinéraires

Des cheminements piétons offrant des parcours variés

Les Trottoirs
De manière générale, les voiries de la commune de Maurepas sont dotées de trottoirs confortables. Mais comme peu de voiries disposent de places de stationnement longitudinales et que l'ensemble des bordures de trottoir sont biseautées, les automobilistes stationnent sur les trottoirs. Il y a donc conflit d'usage entre les automobilistes et les piétons contraints de marcher sur la chaussée.
Les Sentes, les Rigoles Royales et autre cheminements piétons
La commune de Maurepas est dotée d'un réseau de cheminements piétons très développé mais qui peut souffrir d'un manque de hiérarchisation et de lisibilité dans certains cas.
Trois types de cheminements piétons sont présents sur la commune de Maurepas :

- Les Rigoles Royales : elles servaient à approvisionner les fontaines et bassin du Château de Versailles. Aujourd'hui, elles n'assurent plus cette fonction mais sont dédiées à la promenade pour les piétons et les cycles. La Rigole Royale présente sur le territoire de la commune de Maurepas traverse quasiment toute la ville d'ouest en est.

- Les sentes piétonnes. Elles sont typiques des aménagements des villes nouvelles. A cette époque, il y avait une volonté de déconnecter les modes doux de la chaussée dédiée aux véhicules. Par ailleurs, ces sentes viennent desservir le cœur des quartiers et s'élargissent parfois pour devenir des squares. Les sentes viennent compléter les voies de dessertes des quartiers qui sont majoritairement des impasses. Elles permettent aux piétons de se déplacer rapidement au sein du quartier et elles constituent une part importante de l'espace public. Mais ce réseau de sente mériterait d'être hiérarchisé et jalonné en partie pour être plus efficace. En effet, les sentes sont parfois très larges, d'autre fois elles se réduisent à des passages étroits sur lesquels les haies privées débordent. Enfin, certaines de ces sentes aboutissent à des impasses. La hiérarchisation du réseau des sentes permettrait de desservir plus efficacement les équipements, les cœurs d'îlot, les maisons... Pour améliorer l'efficacité de ce réseau, il serait intéressant d'identifier des itinéraires structurants qui pourraient alors être aménagés et entretenus par la commune.

- Les cheminements « non urbains » : il s'agit de chemins forestiers… Contrairement aux sentes, leur vocation n'est pas de relier les différents pôles de la commune ou les quartiers entre eux mais d'être des espaces touristiques, de promenade.

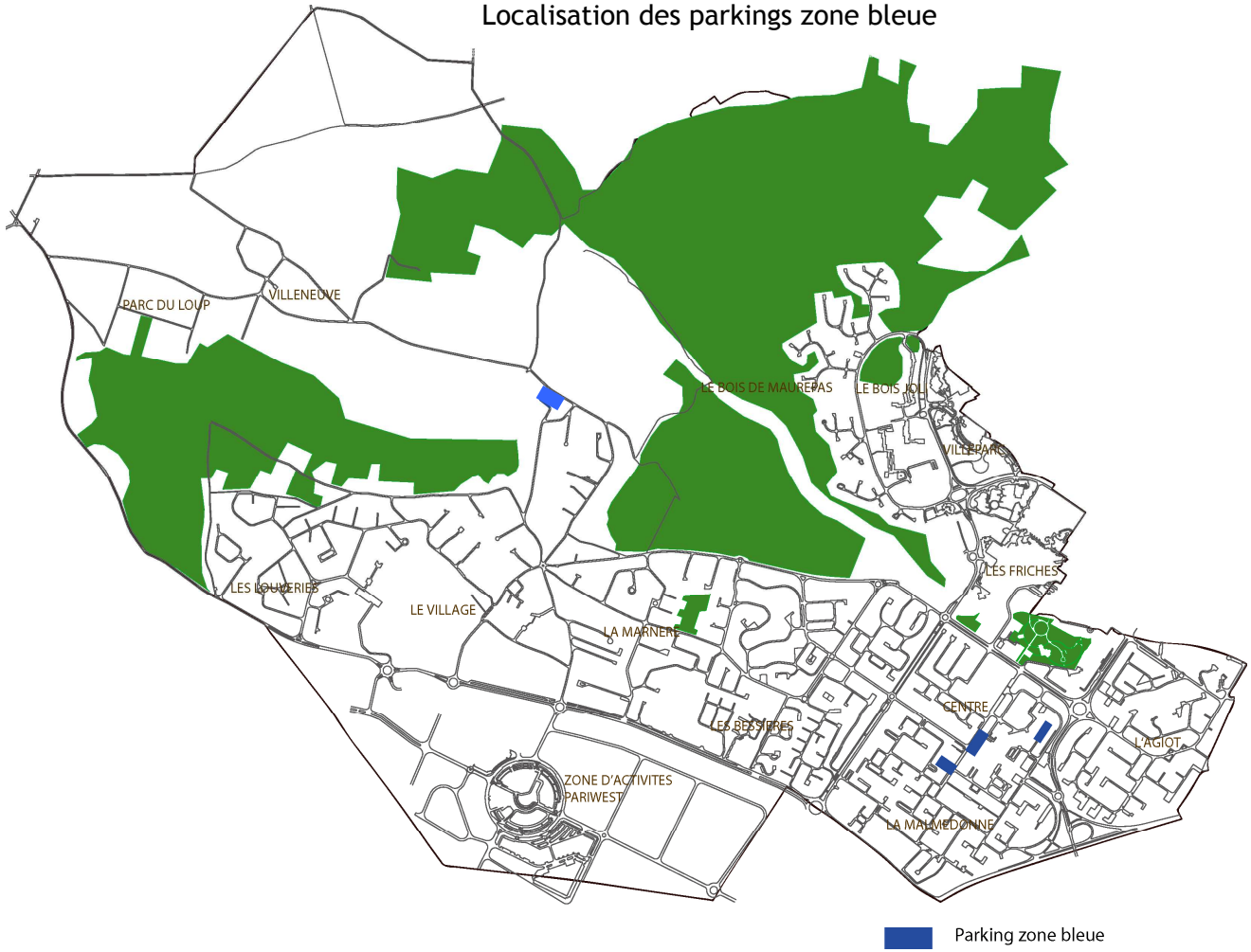
Un stationnement très peu organisé et peu réglementé
Véhicules légers

Le stationnement des véhicules légers est assez peu réglementé sur la commune de Maurepas. A l'automne 2008, quatre zones bleues ont été mises en place dans le centre-ville : parking de l'Hôtel de Ville, parking de la place Riboud, parking Square de la Marche et place de l'Eglise du Village.

La problématique du stationnement est complexe. Les maisons individuelles disposent généralement d'un garage mais n'ont pas toujours un terrain suffisamment grand pour y stationner leurs voitures. Par ailleurs, les maisons étant, souvent, relativement petites et le garage accolé à la partie habitation, ce dernier a bien souvent été transformé en cellier, atelier…et ne sont donc plus utilisés pour le stationnement du fait du manque généralisé de sous-sols (caves). Par ailleurs, les ménages ayant en général entre une et deux voitures, les véhicules se retrouvent stationnés sur la chaussée ou devant les entrées. En ce qui concerne les immeubles collectifs, certains doivent théoriquement disposer de parking en sous-sol. Cependant, les emplacements de stationnement sont parfois loués ou vendus, et donc déconnectés de l'habitation.

Sources Attitudes Urbaines

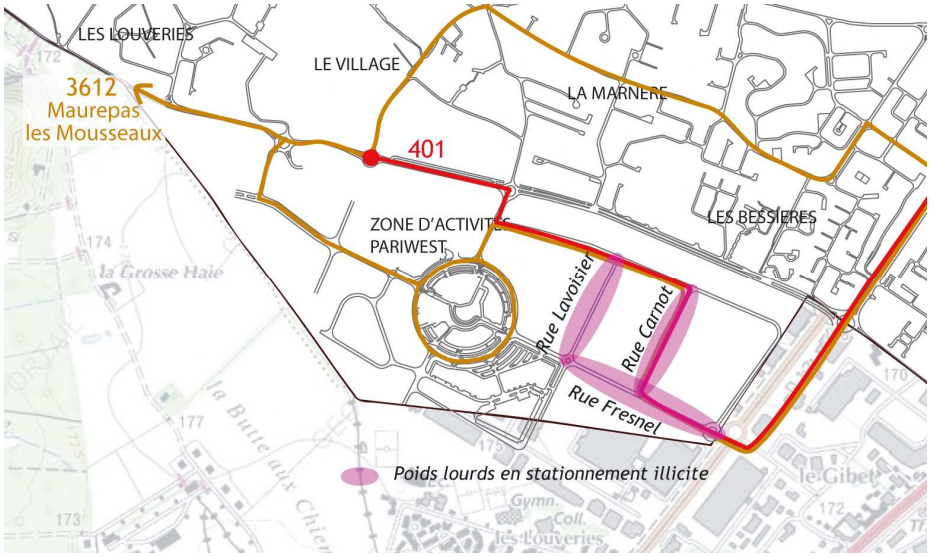
Localisation des parkings zone bleue



Etude stationnement

La mise en place d'une politique de stationnement pourrait permettre de lutter contre les voitures ventouses, d'améliorer la rotation des places de stationnement dans les quartiers où les places sont saturées et de rendre les trottoirs aux piétons.

Des poids lourds en stationnement sauvage

En matière de transport de marchandises et de livraisons, une problématique liée au stationnement des poids lourds venant livrer des marchandises sur la zone d'activité a été identifiée lors de la réunion avec les acteurs économiques. Les chauffeurs ne peuvent pas toujours décharger leur cargaison quand ils arrivent, comme il n'y a pas d'aire de stationnement pour les poids lourds sur la zone d'activités ils se garent sur la chaussée...

La problématique du stationnement sauvage des poids lourds se pose sur les voies suivantes : Nicolas Carnot, rue Auguste Fresnel et rue Antoine Lavoisier. Le stationnement sauvage est particulièrement problématique sur la rue Carnot car elle est empruntée par deux lignes de transports en commun qui desservent la zone : les lignes 36-12 et 401. Cette situation est génératrice de conflits d'usages.