



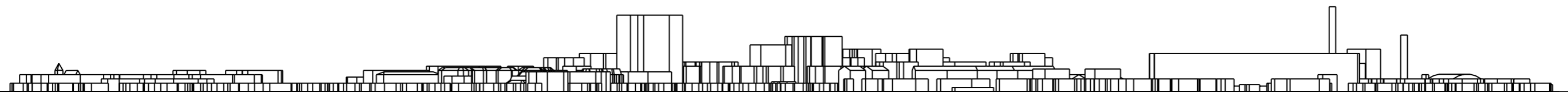
EUROPE

PROGRAMMATION ET MAÎTRISE D'ŒUVRE D'AMÉNAGEMENT DU QUARTIER DE L'EUROPE

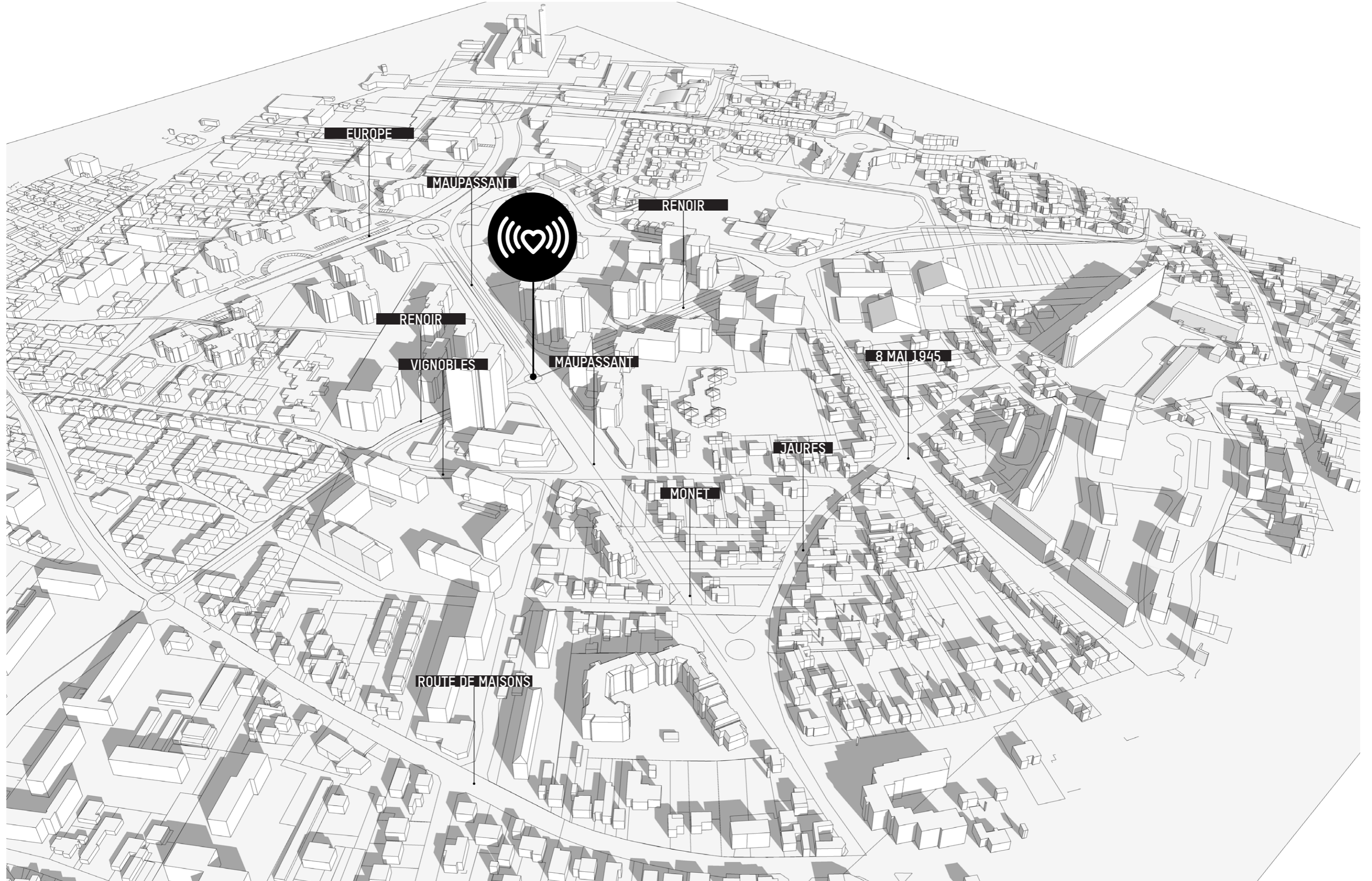
AUGUST_ Paysagiste Urbaniste mandataire // OGI_VRD / OPC / Environnement //
INTENCITÉ_ Urbanisme commercial // ATELIER D'ÉCOLOGIE URBAINE_ Environnement
/ Écologie urbaine // 1001 RUES_ Concertation numérique // INDDIGO_ Mobilités

RÉUNION PUBLIQUE / DIAGNOSTIC

21.02.19



PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE



DÉROULEMENT DE L'ÉTUDE

3 THÉMATIQUES


ESPACE & ÉCOLOGIE URBAINE

+



ACTIVITÉ

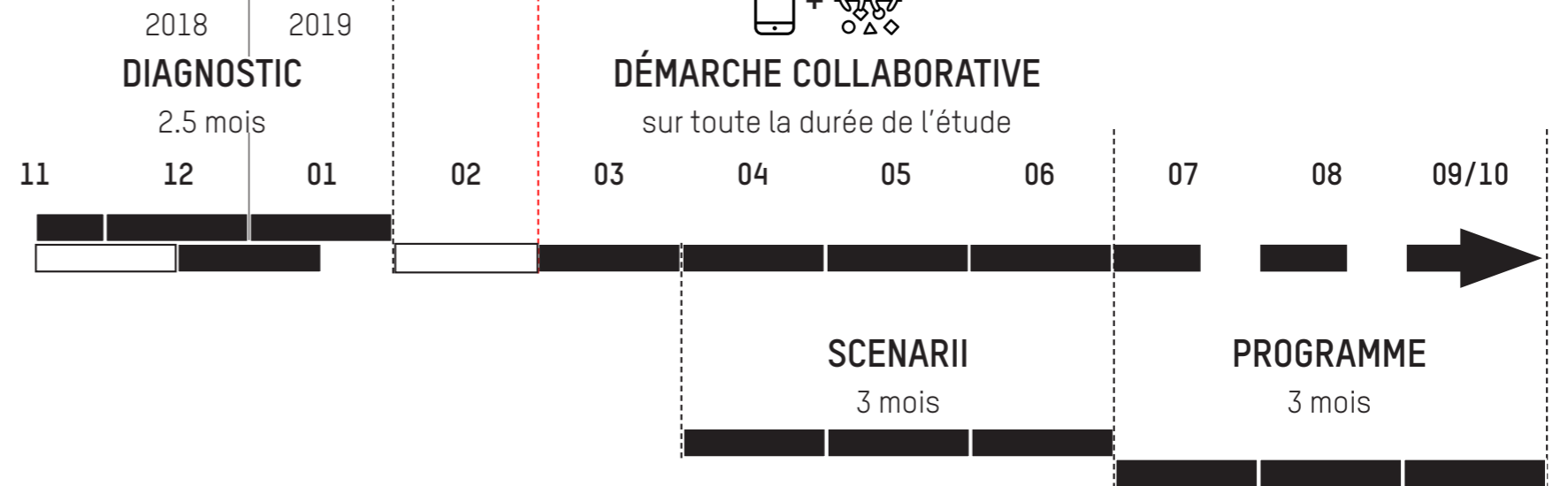
+



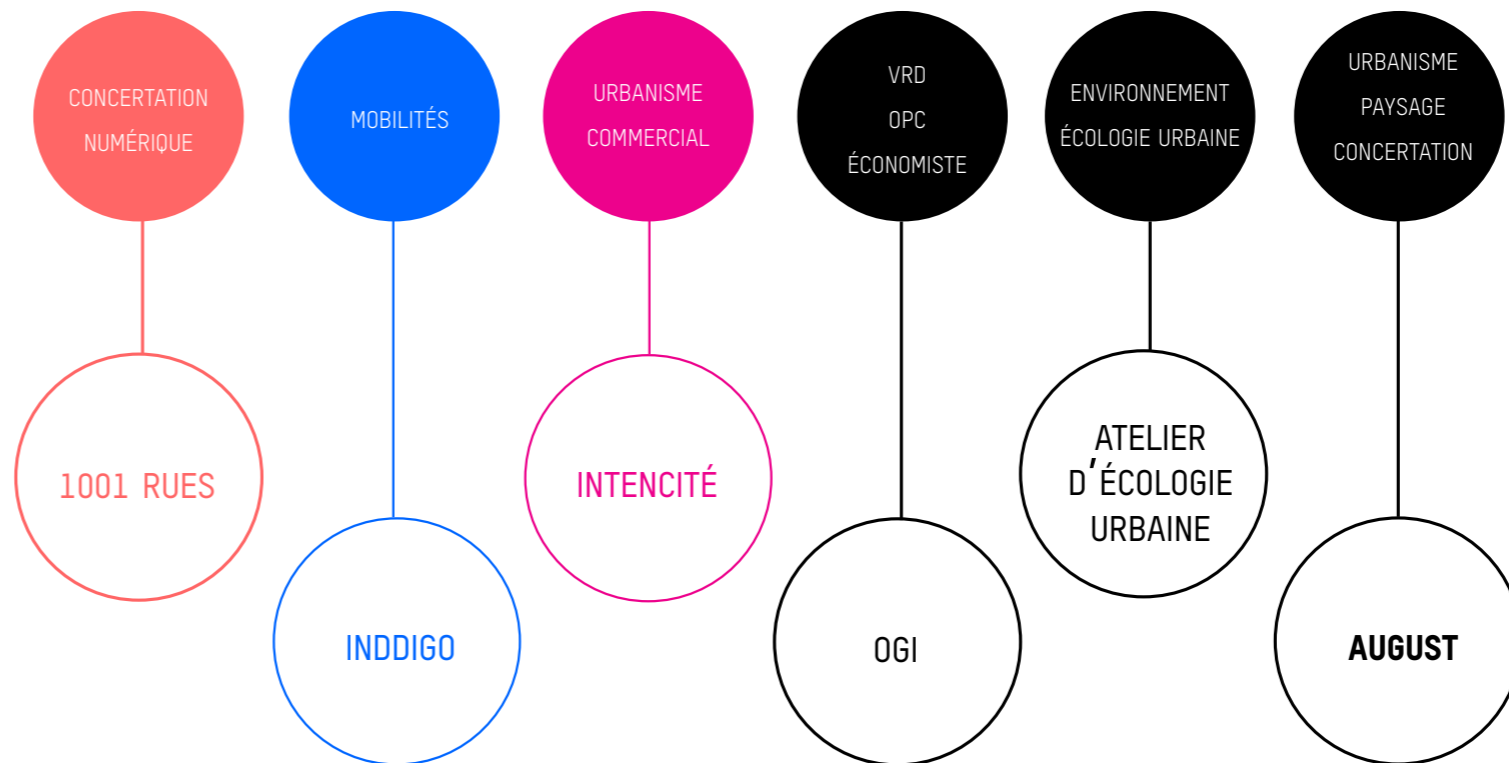
MOBILITÉ

MISSIONS & PLANNING

- 1 **DÉCOUVRIR**
LE DIAGNOSTIC
2 MOIS
- 2 **DIALOGUER**
LA CONCERTATION
4 MOIS
- 3 **SCÉNARISER**
LA FAISABILITÉ
3 MOIS
- 4 **DÉVELOPPER**
LE PROGRAMME
3 MOIS

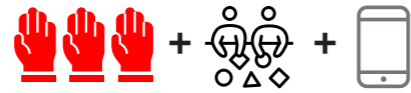


ÉQUIPE



DÉMARCHE COLLABORATIVE

PRINCIPE & DÉROULEMENT



1 **CONCERTE**
LE SONDAGE
LES RÉUNIONS PUBLIQUES

SONDAGE EN LIGNE
INFORMATION ET CONSULTATION DES HABITANTS À CHAQUE POINT
D'ÉTAPE DU PROJET

2 **CO-CONSTRUIRE**
5 ATELIERS «PHYSIQUES»

SÉLECTION D'UN GROUPE DE TRAVAIL D'HABITANTS REPRÉSENTATIFS
DU QUARTIER :
1. PAR CONTACT DES HABITANTS AYANT PARTICIPÉ AU SONDAGE
2. PAR INSCRIPTION LORS DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU 21.02.19

3 **CO-CONSTRUIRE**
ATELIERS «NUMÉRIQUES»

L'OUTIL NUMÉRIQUE PERMET DE :
1. PROLONGER LA DÉMARCHE CHEZ SOI
2. TOUCHER D'AUTRES HABITANTS QUI ONT MOINS DE TEMPS
3. «AMPLIFIER» LES ATELIERS «PHYSIQUES» PAR LA MISE EN PLACE
D'UN LIVE POUR SUIVRE LE TRAVAIL D'ATELIER EN COURS ET RÉAGIR EN
«LIVE»

IDENTIFICATION D'UN PANEL D'HABITANTS REPRÉSENTATIF DU QUARTIER POUR LES

ATELIERS «PHYSIQUES»

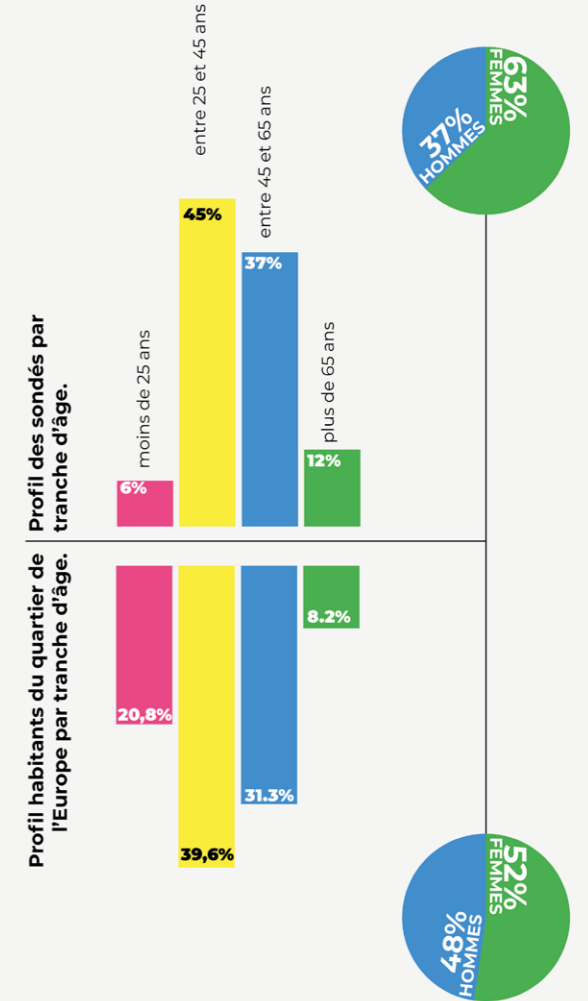
À PARTIR DU SONDAGE RÉALISÉ ET DE LA PREMIÈRE
RÉUNION PUBLIQUE

Identification d'un panel d'habitants (25 à 50
personnes) représentatif :

- à partir des mails issus du sondage (sur 1500
habitants de l'Europe sondés, environ 430 mails
récoltés)
- à partir du formulaire disponible à la fin de la
première réunion publique.

Envoi par mail d'une explication de la démarche
de participation à venir et d'une demande de
participation aux ateliers physiques et numériques :

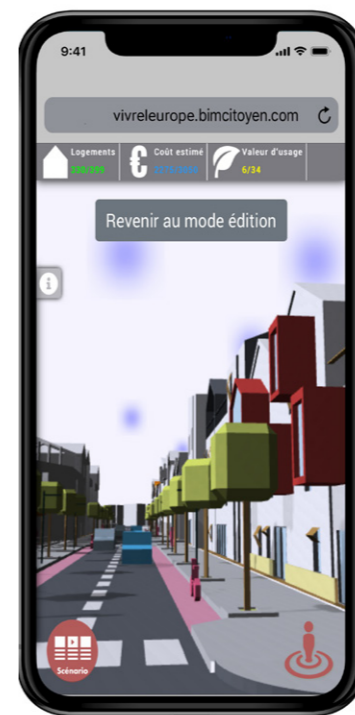
- Je souhaite participer à tous les ateliers :
oui, non
- Je souhaite participer à la concertation
numérique : oui, non



UNE MAQUETTE NUMÉRIQUE DU PROJET.



UN OUTIL D'ÉDITION.



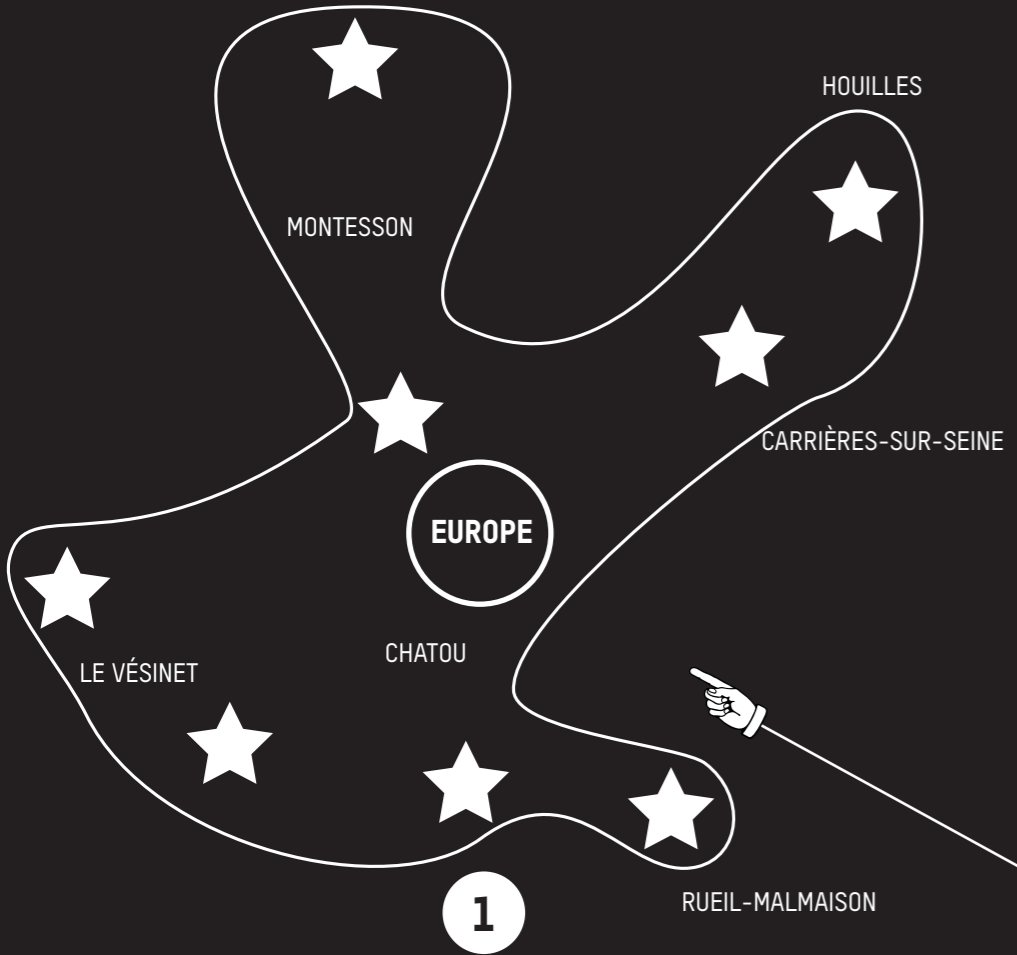
UNE VUE IMMERSIVE DU PROJET.



DES CHOIX DE SCENARII.



DES DATA EN TEMPS RÉEL.



1

L'EUROPE, ENTRE-DEUX

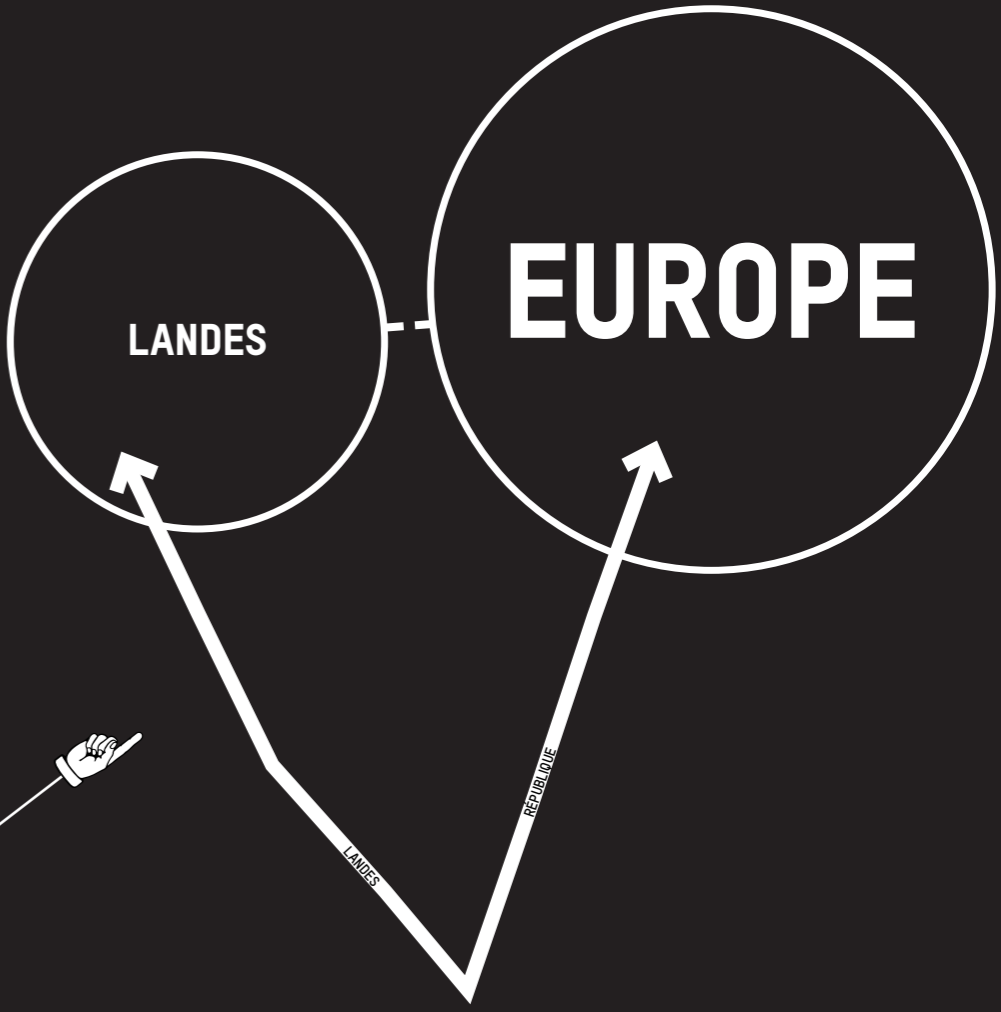
1

ESPACE & ÉCOLOGIE URBAINE

La situation géographique, la superficie du quartier de l'Europe, nous imposent de prendre du recul, de «dézoomer» pour comprendre quelle aire d'influence englobe l'Europe.

Pour que les futurs scénarii permettent d'apporter des solutions structurelles et fonctionnelles aux dysfonctionnements diagnostiqués.

Donc trois échelles d'analyse.



2

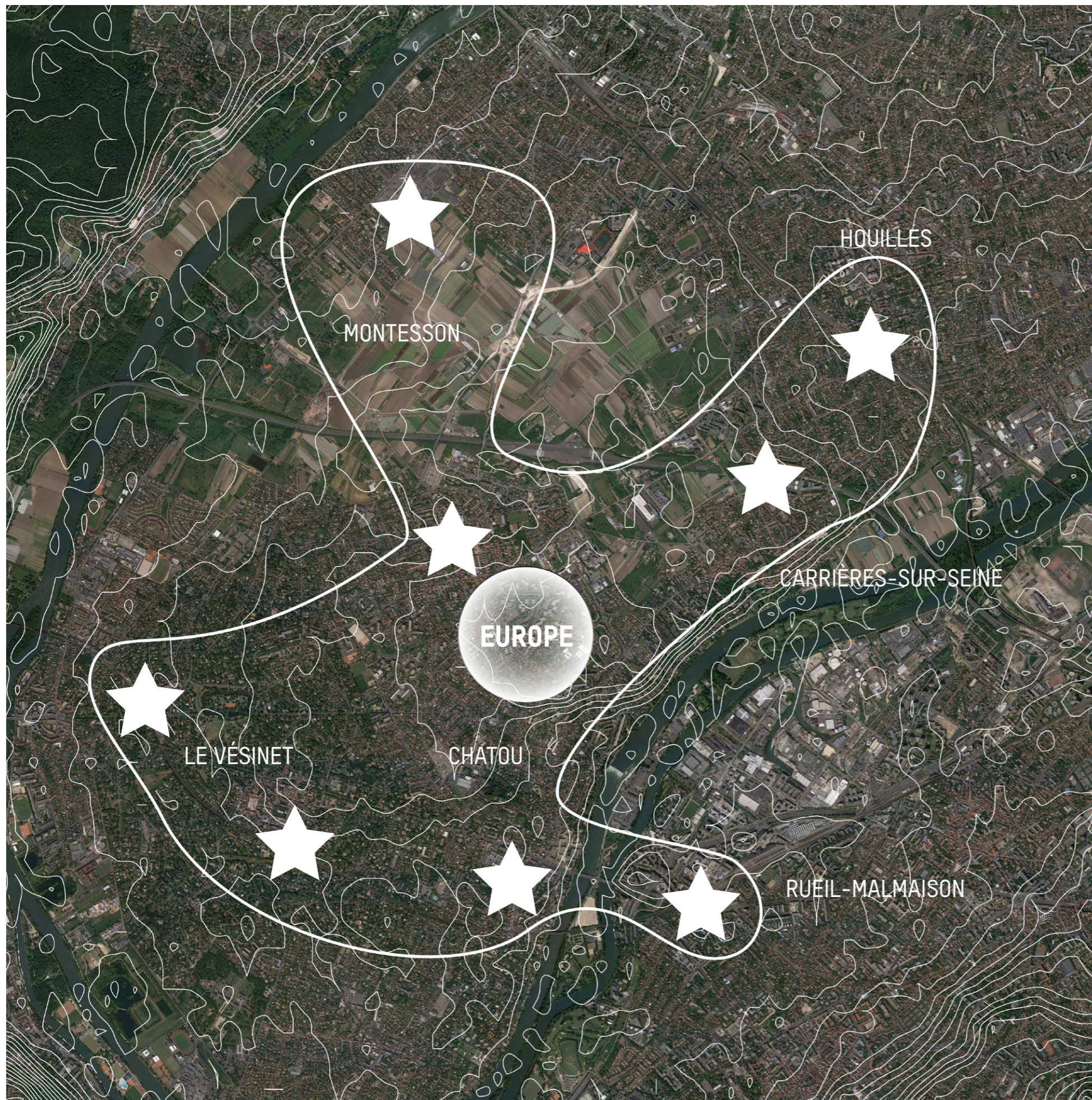
L'EUROPE, EN HAUT !



3

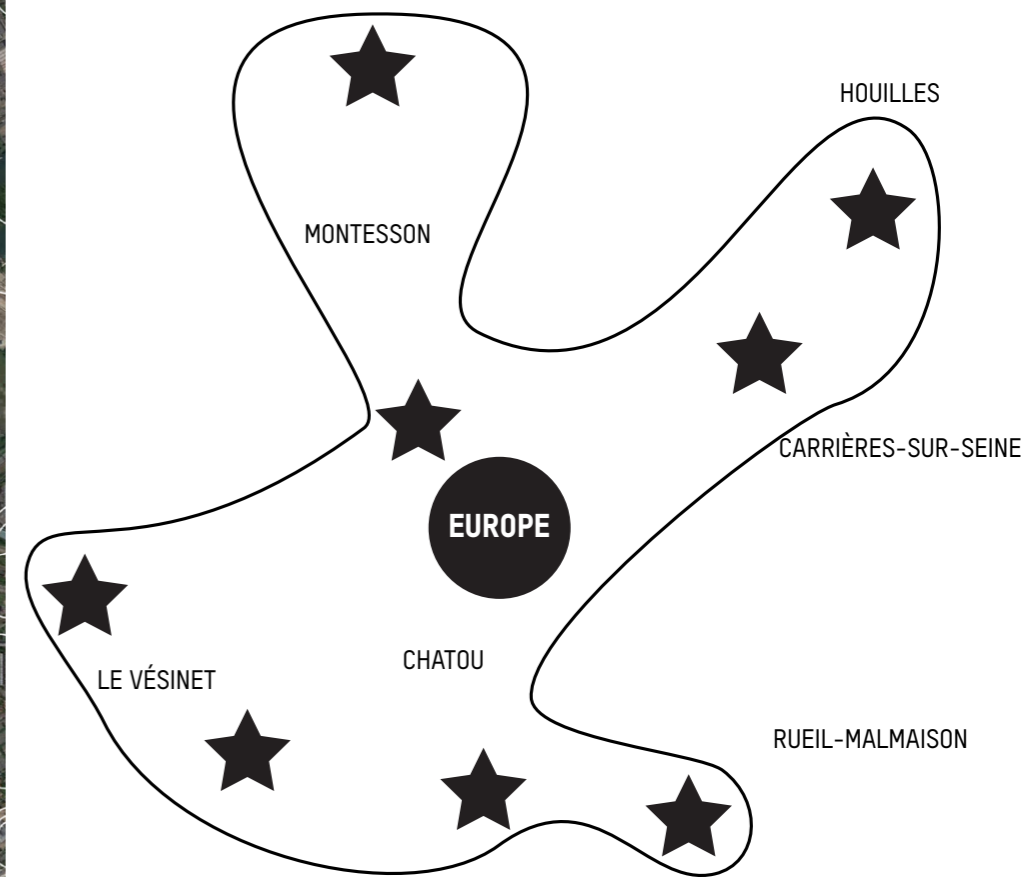
L'EUROPE, UNE PETITE VILLE QUI A TOUT D'UNE GRANDE

L'EUROPE, ENTRE-DEUX

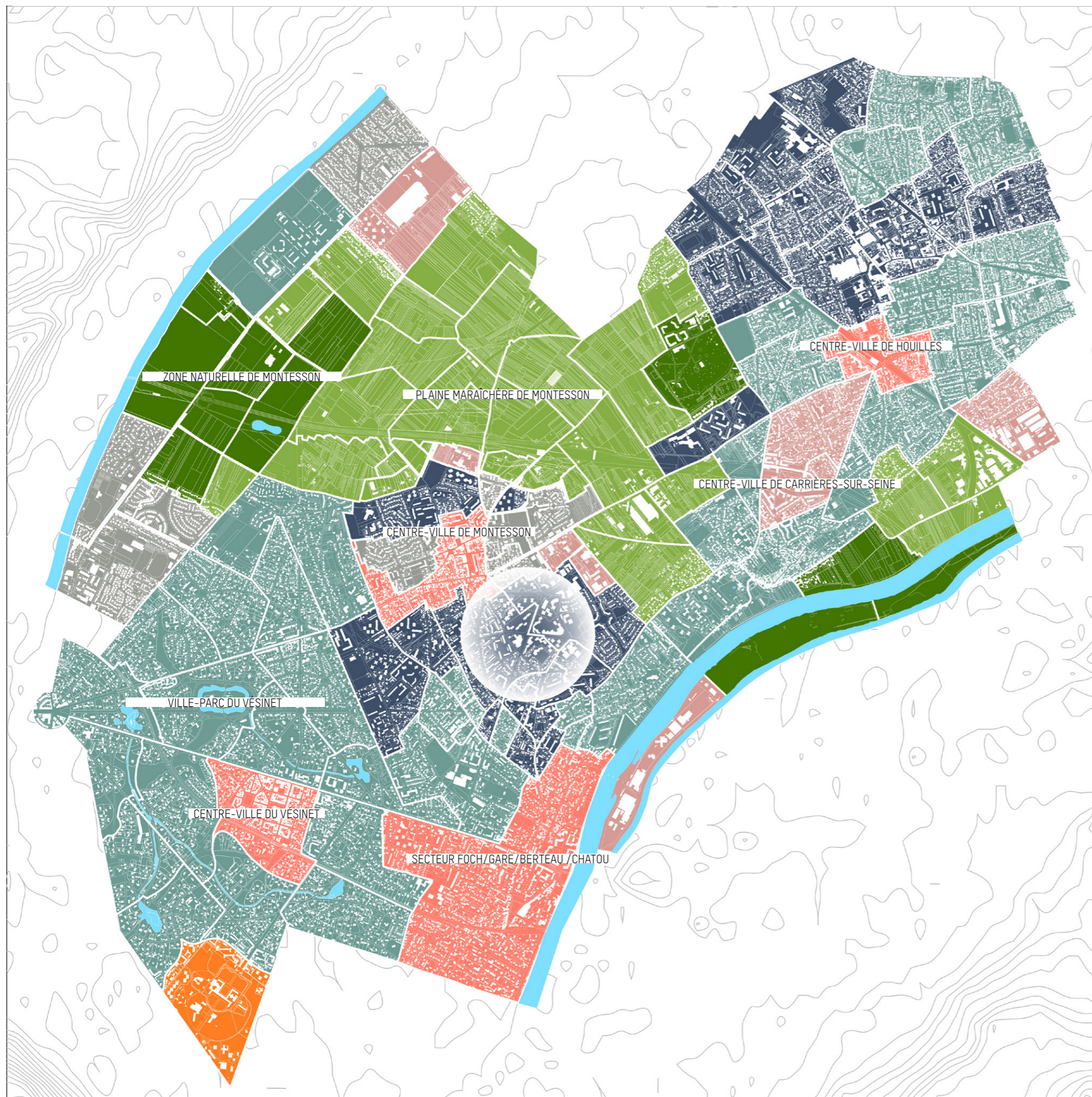


Et d'abord le temps de l'analyse au sens large de l'Europe qui se révèle être

un territoire d'entre-deux.



le fond de décor



Le fond de décor territorial du quartier de l'Europe est fait de grandes masses urbaines et paysagères à la confluence des quatre communes de la boucle de la Seine qui jouxtent la ville de Chatou.

La plaine maraîchère de Montesson.

La ville-parc du Vésinet.

La ville mixte catovienne.

Carrières-sur-Seine entre Seine et plaine maraîchère.

Les tissus « historiques » comme le secteur Gare/Foch/Berteaux de Chatou ou encore le centre du Vésinet.

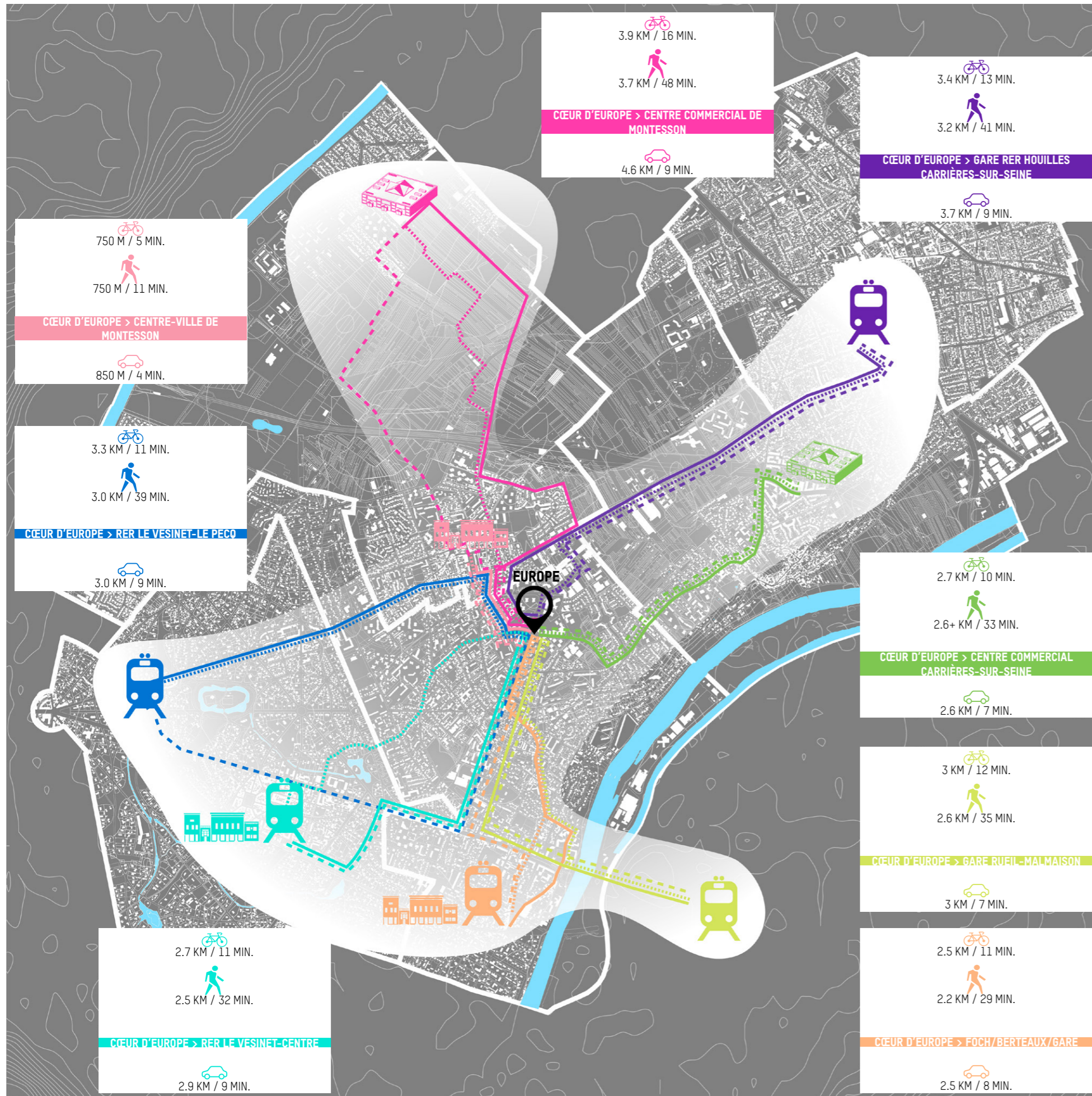
Les tissus « mixtes » de Chatou et les grandes emprises des Hauts de Chatou dont fait partie le quartier de l'Europe.

Et les zones d'attraction qui entourent le quartier de l'Europe que sont les centres-villes, les zones d'attrait commercial, les grands points de transport.

LÉGENDE

	ESPACES NATURELS
	ESPACES AGRICOLES
	TISSU DENSE MIXTE
	TISSU URBAIN STRUCTURÉ
	ÉQUIPEMENT
	CENTRE-VILLE
	DOMINANTE D'HABITAT INDIVIDUEL / LOTISSEMENT
	ACTIVITÉ

L'aire d'attraction de l'Europe

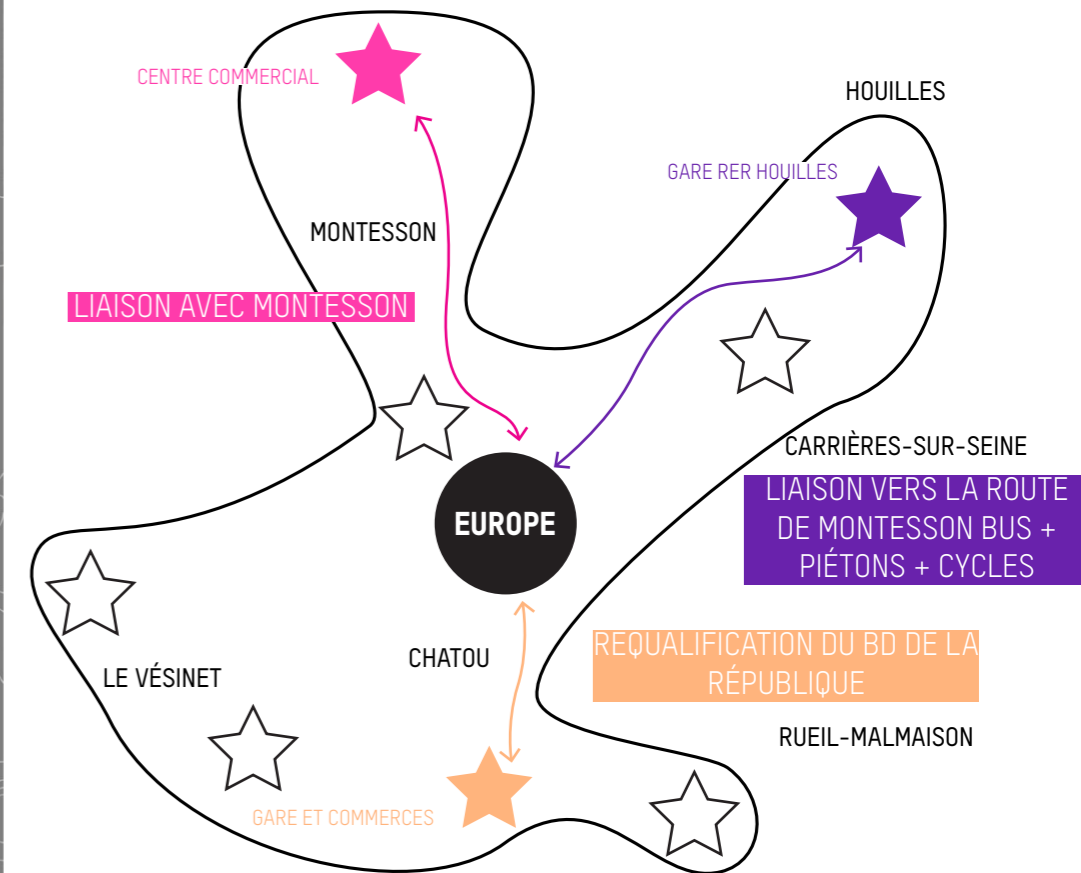


Se dessine une bulle qui correspond à la grande aire «d'usages» de l'Europe, et finalement à l'aire d'influence territoriale de l'Europe.

Cette bulle est un mouchoir de poche quand on raisonne en terme de déplacement motorisé. En vélo, en transport en commun et à pied c'est autre chose... mais là est l'enjeu, les mobilités sont au cœur de l'étude de l'Europe.

Les fonctionnements internes du quartier sont directement liés à cette aire.

En premier lieu la problématique de la voiture.



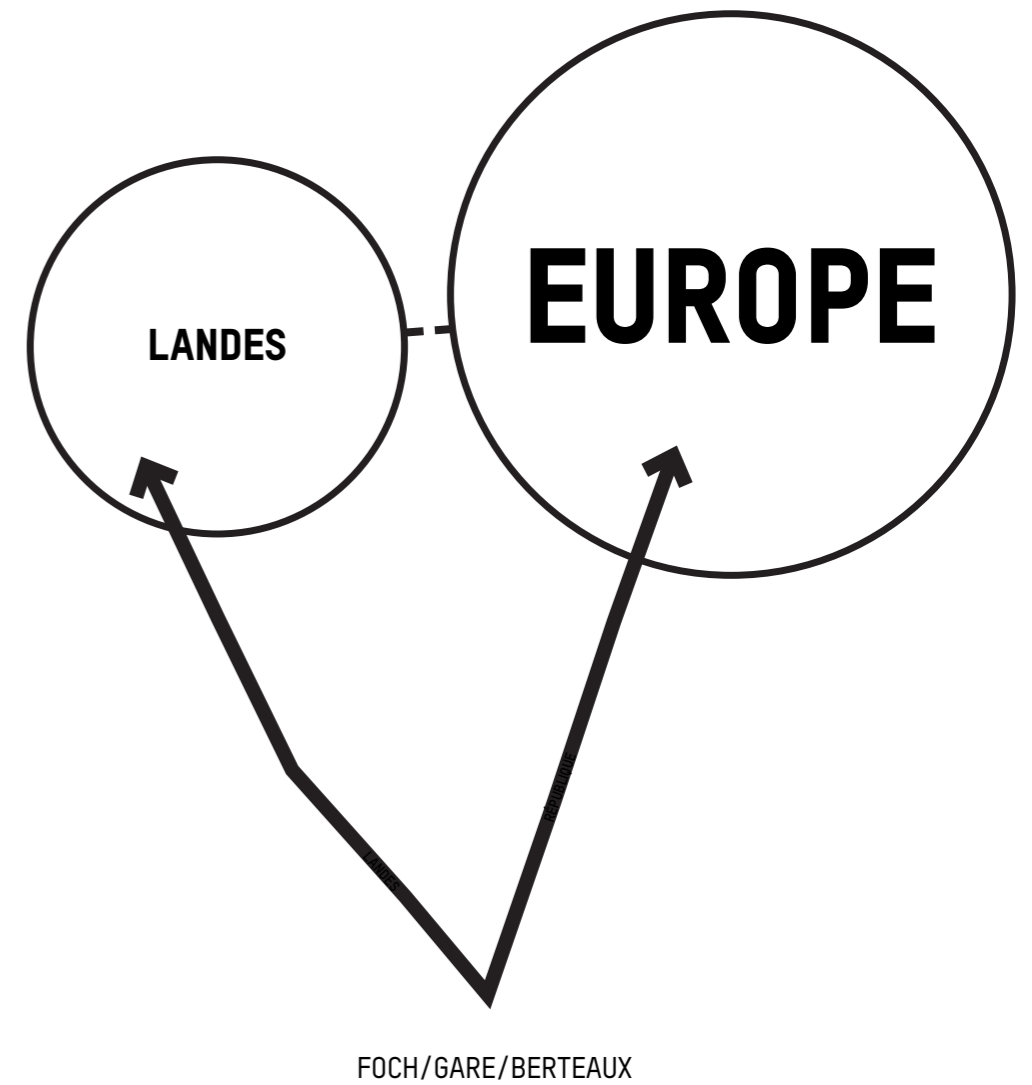
- LÉGENDE**
- TRAJET AUTOMOBILE / BUS
 - - - TRAJET VÉLO
 - ⋯ TRAJET PIÉTON
 - ↔ VOIE SNCF

L'EUROPE, EN HAUT !

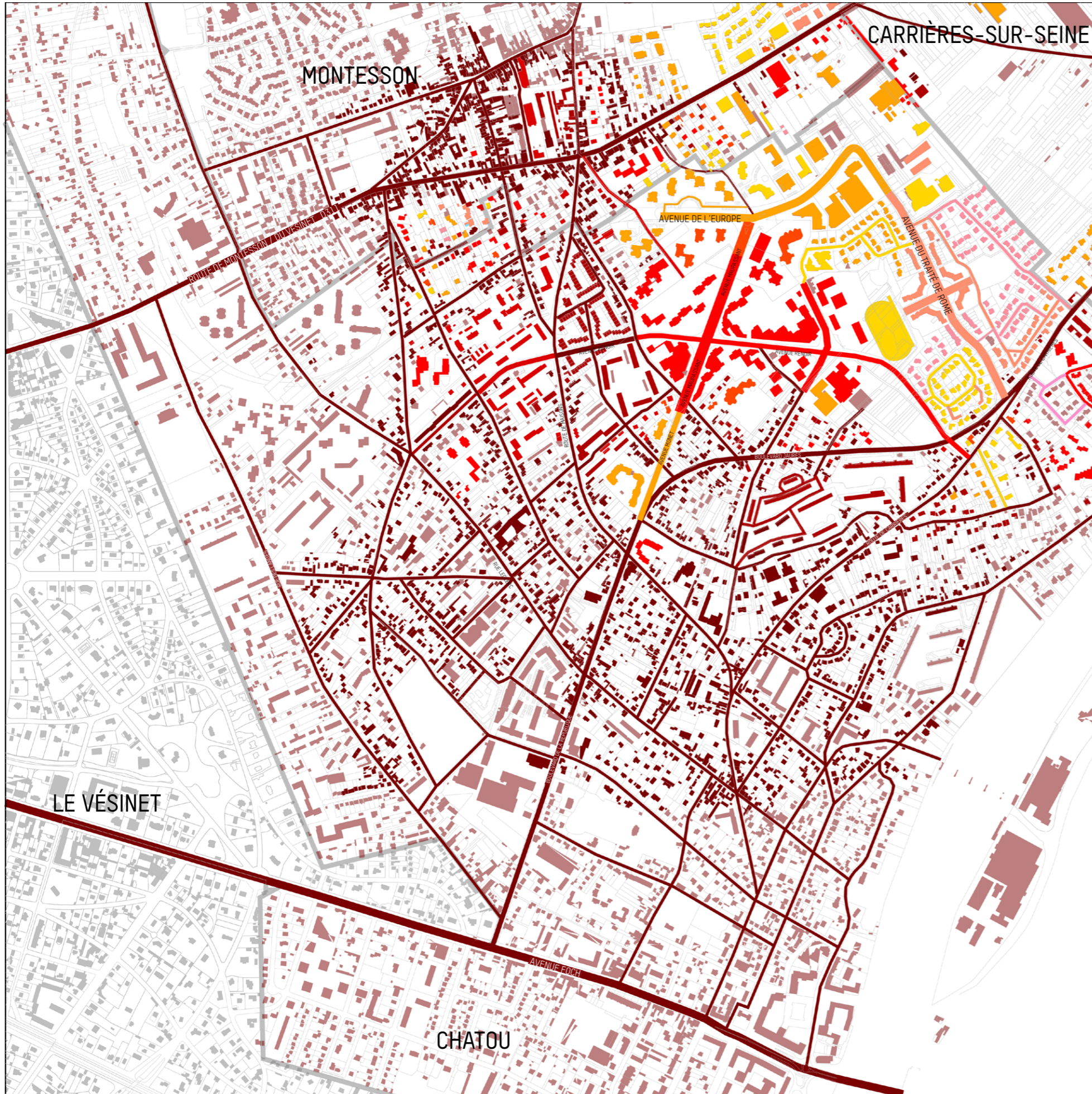


Ensuite le temps de l'analyse du rapport de l'Europe avec son environnement proche, de ses relations privilégiées ou non avec les quartiers limitrophes, catoviens et autres, et évidemment de sa situation

en haut !



jeune Europe

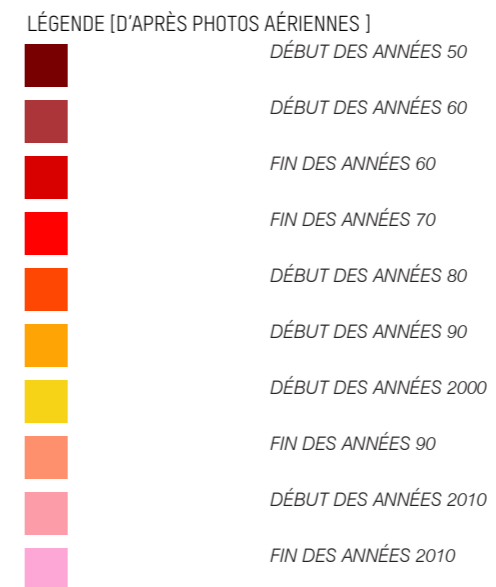


ZAC Plateau-Chatou créée dans les années 70, le quartier de l'Europe a vu ses dernières parcelles construites tout récemment. Le cœur de l'Europe, au croisement de Maupassant et de Renoir est sorti d'un bloc de terre dans les années 70.

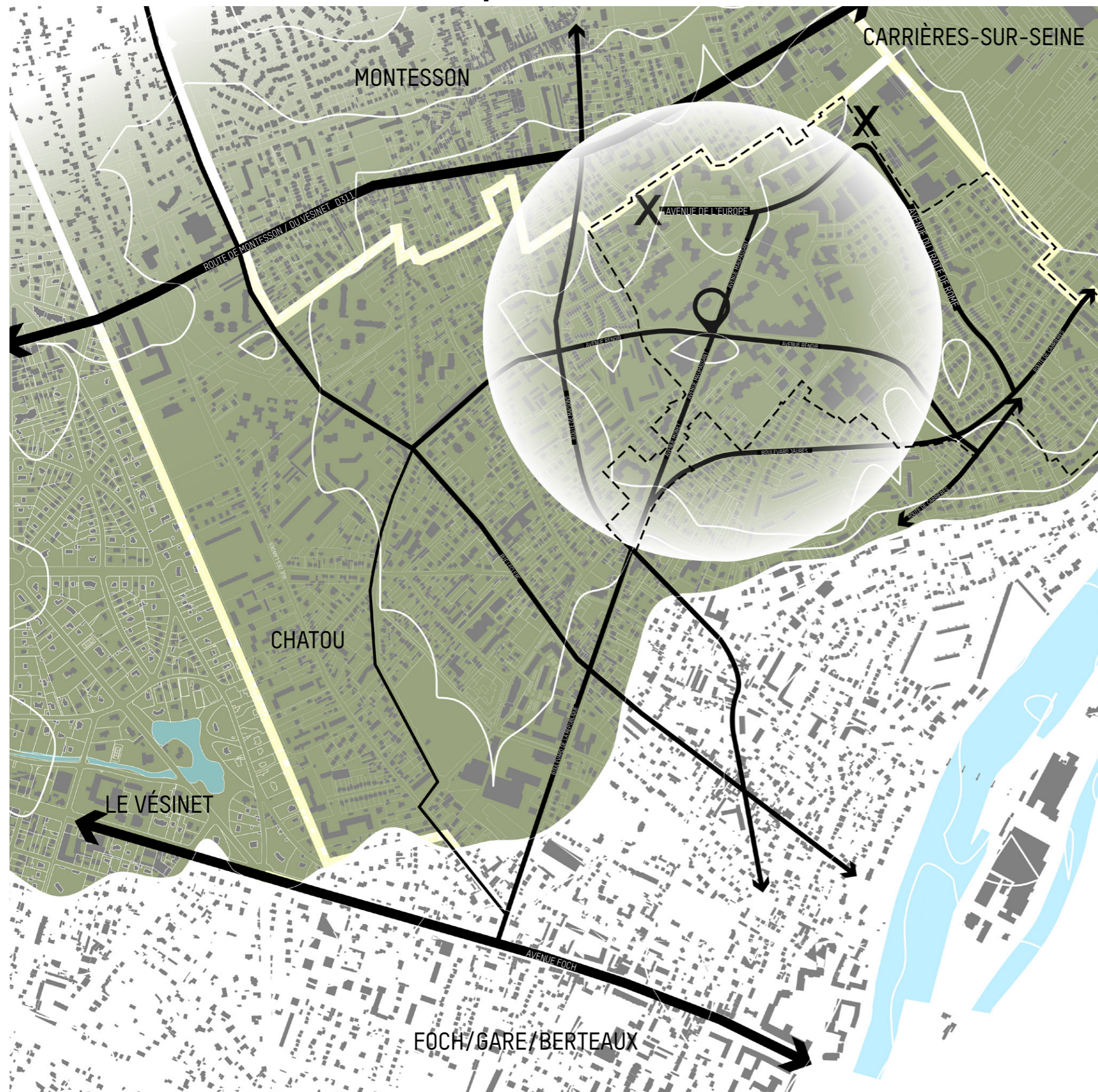
Quand on analyse son évolution et ses grandes dates de construction, on peut observer que le quartier a été raccordé au secteur Foch/Gare/Berteaux sur le tard, entre 1980 et 1990. Tout l'Est du quartier a été construit à partir des années 1990.

Le quartier de l'Europe a vécu a minima une décennie enclavé au Sud et au Nord et donc relativement coupé du centre-ville catovien. Il a en revanche été connecté dès le départ au reste des Hauts, par la rue Renoir qui s'est greffée dès l'origine sur la trame viaire existante.

Une Europe appartenant finalement d'abord au Haut catovien avant d'être partie intégrante de la ville dans son ensemble.



L'enclavement de l'Europe



Et aujourd'hui encore fortement enclavée au Nord.

La construction du quartier explique en partie la situation d'enclavement de l'Europe et un fonctionnement quasi « cellulaire » du quartier dans ses relations avec les quartiers limitrophes de Chatou, de Montesson, de Carrières-sur-Seine.

Le quartier est directement connecté au secteur Foch/Gare/Berteaux par l'axe République/Jaurès/Monet/Maupassant.

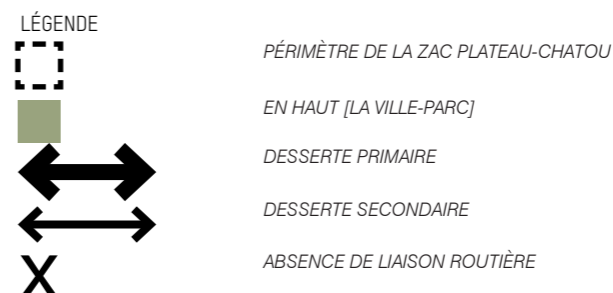
La rue Renoir relie directement le quartier de l'Europe au quartier des Landes par l'intermédiaire de la place du Dr Roux.

A l'Est, elle croise Jaurès puis la route de Carrières permettant de relier Carrières-sur-Seine.

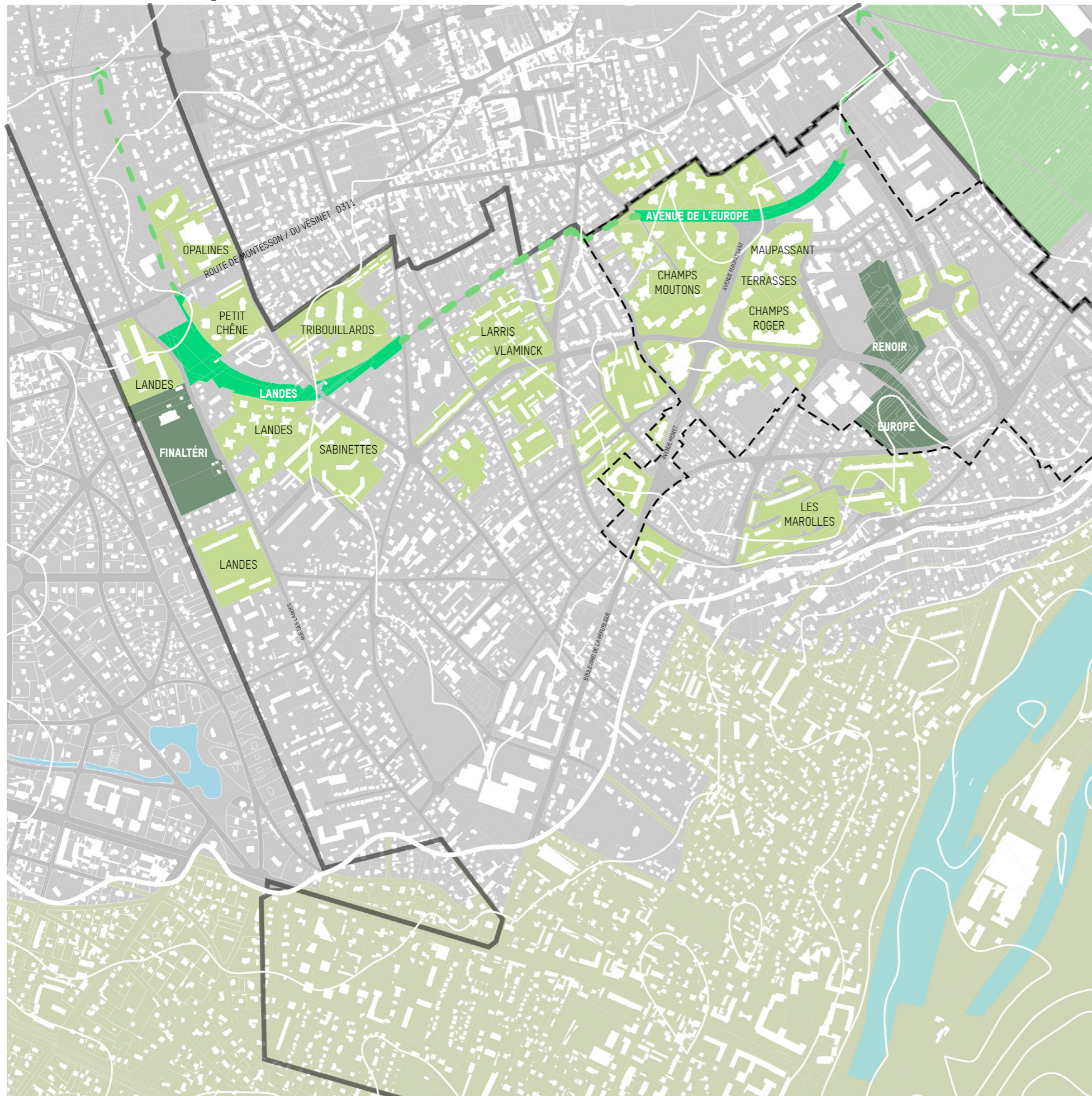
La route de Maisons contourne l'Europe par le Sud et l'Ouest et relie le quartier à Montesson et au secteur Foch/Gare/Berteaux au Sud.

Au Nord, l'avenue Maupassant bute sur une avenue de l'Europe en impasse « routière » côté Ouest (liaison piétonne ouest vers le chemin de la Procession) et côté Est (liaison piétonne mais non routière vers la route de Montesson).

Désenclaver ?
Affirmer l'autonomie de l'Europe ?
Les 2 ?



en haut ! qui se ressemble s'assemble...



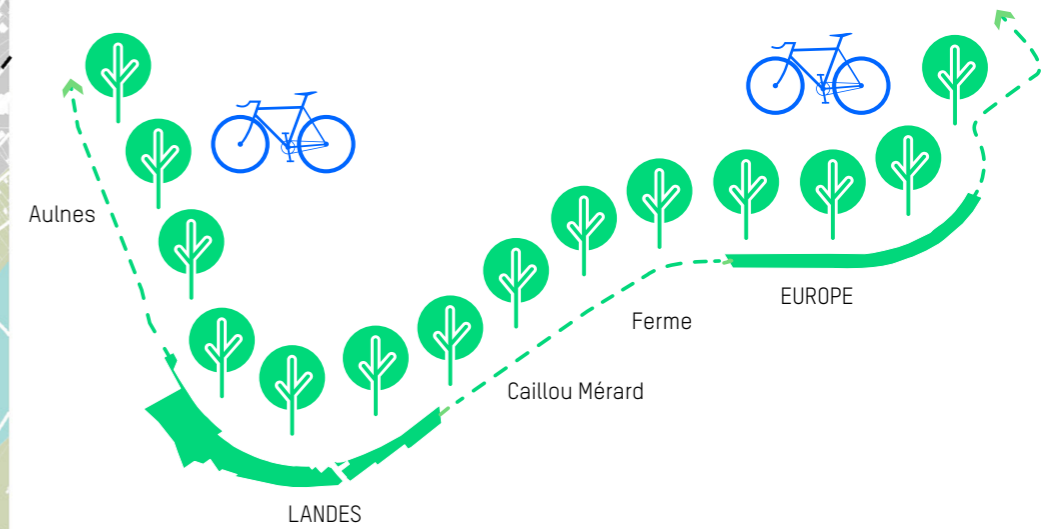
Qui se ressemble s'assemble... deux quartiers « greffés » sur des axes structurants Nord-Sud : la rue des Landes et le boulevard de la République.

Deux quartiers en limite Nord de Chatou, entrée de ville sur la route du Vésinet pour les Landes, aveugle pour l'Europe bien qu'étant à proximité de cet axe structurant.

Côté Landes, le projet de la promenade des Landes tend les bras à l'Europe, par la rue Caillou Mérard, le chemin de la Ferme et l'avenue de l'Europe.

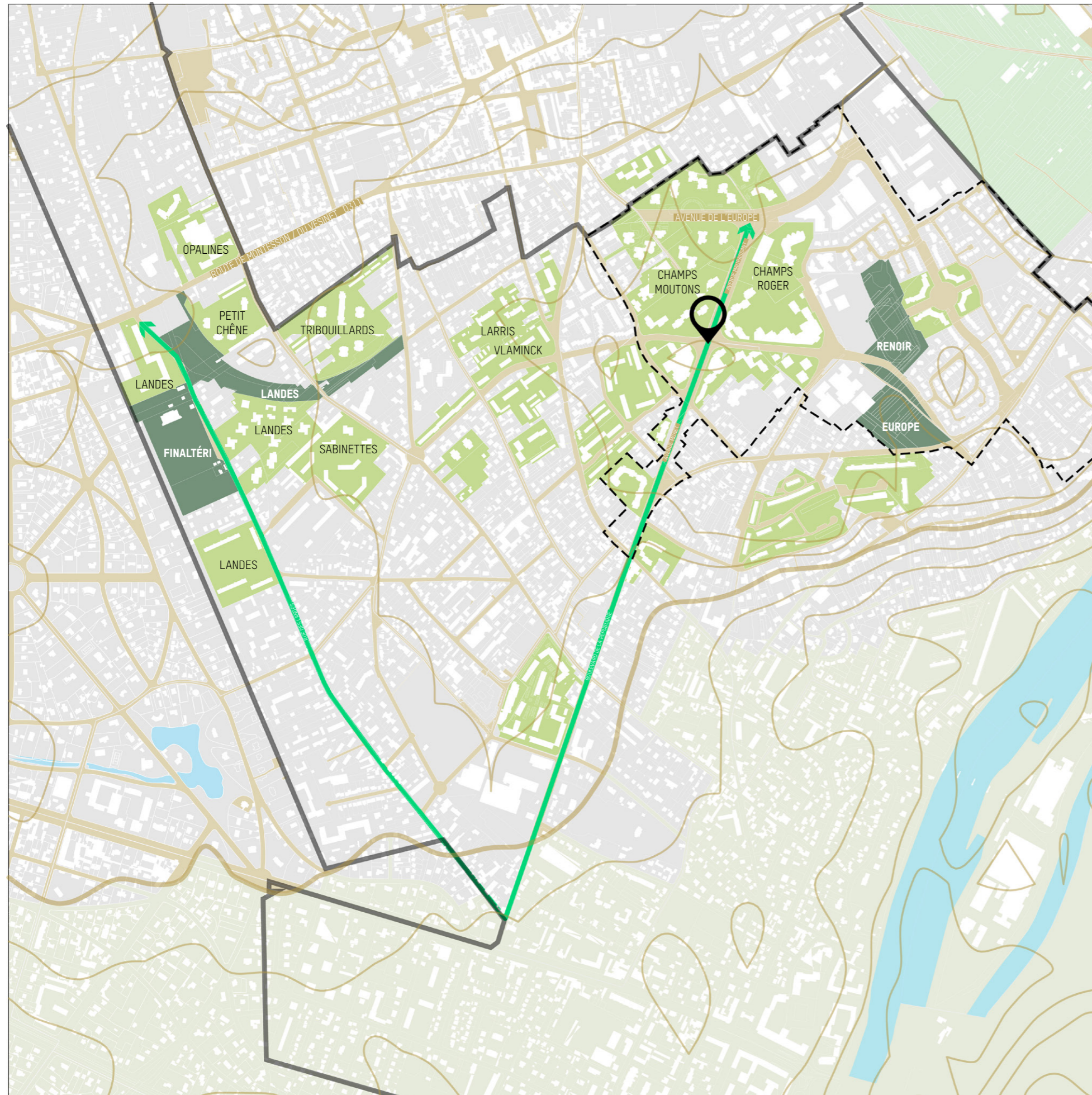
Cela permettrait de créer un lien fort entre les quartiers des Landes et de l'Europe et finalement de désenclaver le Nord de l'Europe par la création d'un lien doux Est-Ouest.

Et de donner une vocation à l'avenue de l'Europe, espace viaire largement surdimensionné qui ne débouche aujourd'hui sur «rien» ni au Nord-Est, ni à l'Ouest et qui ne possède pas de vocation particulière.



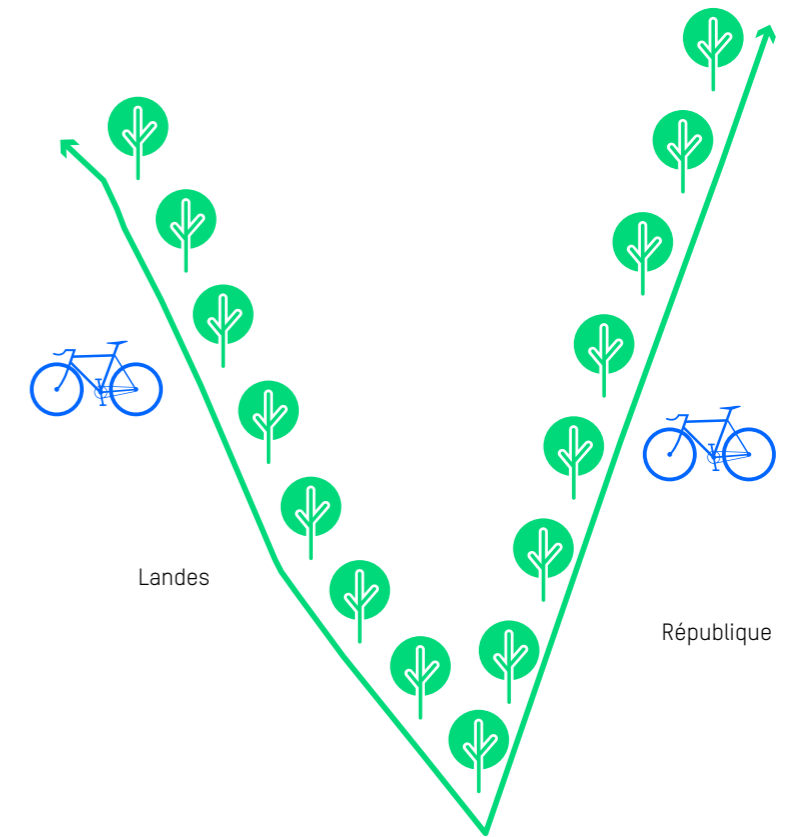
- LÉGENDE**
- ÎLOTS DES GRANDES EMPRISES DES RÉSIDENCES D'HABITAT
 - CHATOU EN HAUT
 - ESPACE PUBLIC EN HAUT
 - DES LANDES À L'EUROPE
 - ÉQUIPEMENTS EXTÉRIEURS (PARCS, ÉQUIPEMENTS SPORTIFS)
 - LIMITES COMMUNALES
 - COURBES DE NIVEAUX

de la ville-jardin(s) à la ville-parc



Et de bas en haut.

Renforcer le lien de l'Europe avec le centre-ville de Chatou est un des enjeux de l'opération.



LÉGENDE

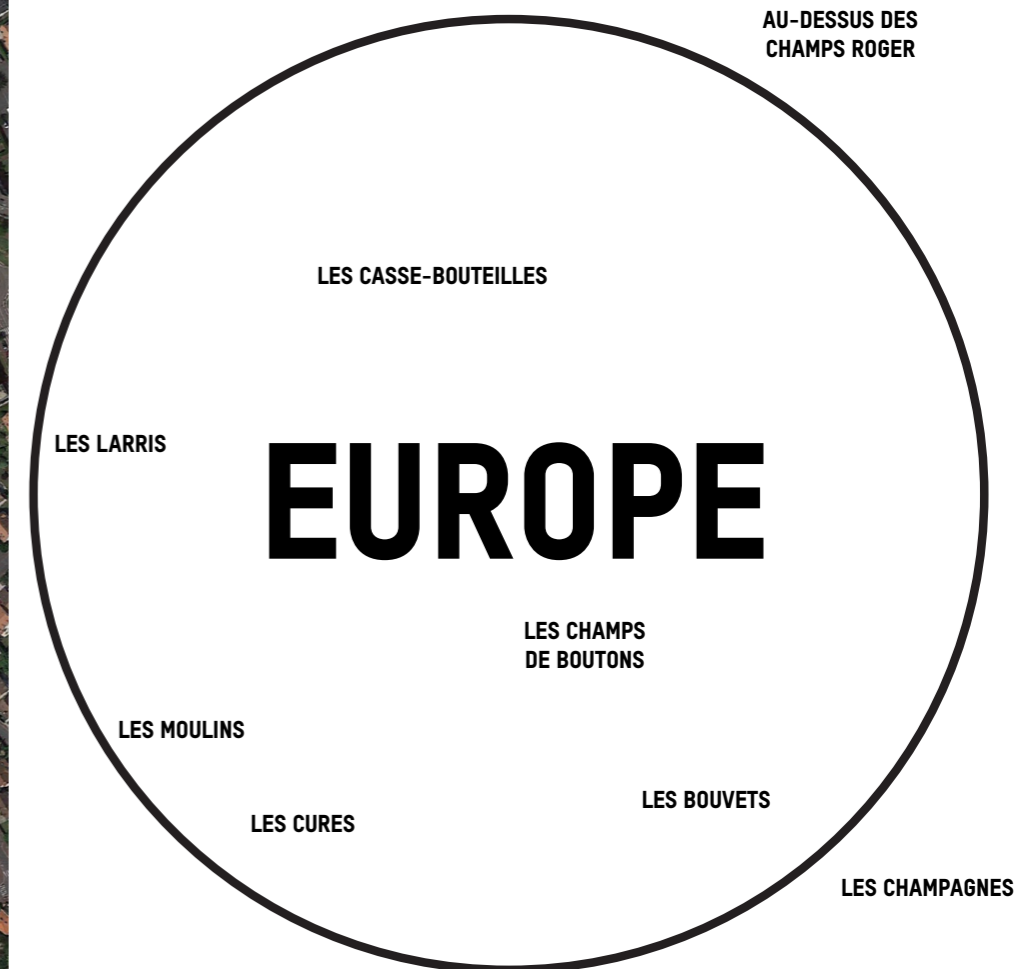
- DE LA VILLE-JARDINS...
- ... À LA VILLE-PARC
GRANDES EMPRISES DES RÉSIDENCES D'HABITAT
- ESPACE PUBLIC EN HAUT
- ESPACES AGRICOLES (CARRIÈRES-SUR-SEINE)
- ÉQUIPEMENTS EXTÉRIEURS (PARCS, ÉQUIPEMENTS SPORTIFS)
- RUE DES LANDES, RÉPUBLIQUE/MONET/MAUPASSANT
DES AXES DE CONTINUITÉ DE BAS EN HAUT
- PÉRIMÈTRE DE LA ZAC DE L'EUROPE / 1988
- LIMITES COMMUNALES
- COURBES DE NIVEAUX

L'EUROPE, UNE PETITE VILLE QUI A TOUT D'UNE GRANDE



Enfin, le temps de l'analyse du fonctionnement et de l'identité du quartier de l'Europe.

une petite qui a tout d'une grande.



une ville mixte, dense, verte...



Situé sur les hauteurs Nord de la ville, le quartier de l'Europe est un quartier mixte à dominante d'habitat résidentiel collectif créé dans les années 1970 qui a développé son identité propre.

Le quartier de l'Europe se situe directement dans la continuité du centre-ville par l'axe République/Monet/Maupassant et s'annonce par un changement doux de morphologie urbaine puis par une dilatation brusque de l'espace public. Les voiries s'élargissent, le tissu de parcelles d'habitat individuel se transforme en tissu urbain de grandes emprises, la ville-jardin(s) typiquement catovienne se transforme en ville-parc.

Les résidences d'habitat forment un tissu urbain homogène dont les rez-de-chaussée commerciaux forment un front bâti discontinu laissant voir les parcs des résidences privées tels une nature en fond de décor. Grandes résidences, parc de l'Europe, collège et complexe sportif Renoir, écoles et équipements municipaux font de l'Europe une réserve de grandes emprises multifonctionnelles. Et une polarité commerciale dont les linéaires sont protégés par le PLU.

LÉGENDE

- 1 ÉCOLE LES CHAMPS MOUTONS
- 2 POSTE ANNEXE
- 3 TERRITOIRE D'ACTION DÉPARTEMENTALE BOUCLE DE LA SEINE
- 4 MATERNELLE LES CORMIERS ET ÉLÉMENTAIRE JULES FERRY
- 5 MATERNELLE ET CENTRE DE LOISIRS LES CHAMPAGNES
- 6 MATERNELLE LES MAROLLES
- 7 COMPLEXE SPORTIF ROGER CORBIN
- 8 ACCUEIL PETITE ENFANCE LA CLÉ DES CHAMPS ET LA FARANDOLE + ESPACE 11/15
CRÈCHE HALTE-GARDERIE + CLUB LIS
COLLÈGE AUGUSTE RENOIR
- 9 CRÈCHE LES PETITS MOUSSES ET CENTRE DE LOISIRS LES CORSAIRES
- 10 CENTRE DE SECOURS SDIS 78
- 11 CUISINE CENTRALE
- 12 CENTRE TECHNIQUE MUNICIPAL
- 13 RÉSIDENCES D' HABITAT COLLECTIF
- PARCELLES D' HABITAT INDIVIDUEL
- COMMERCES
- POLARITÉ COMMERCIALE, URBAINE MAJEURE LINÉAIRES COMMERCIAUX À PRÉSERVER / PLU
- POLARITÉ COMMERCIALE SECONDAIRE
- CROISEMENT VIAIRE ET COMMERCES, MICRO-POLARITÉ COMMERCIALE
- PARC / ÉQUIPEMENT SPORTIF
- ZONE D'ACTIVITÉ

une ville-parc au fonctionnement cellulaire



Les parcs des résidences, offerts à la vue du passant par de multiples perspectives de l'espace public vers les cœurs d'îlots ou par l'arrière plan des arbres des cœurs d'îlots, donnent l'impression d'une VILLE-PARC où les parcs privés sont dans la continuité directe de l'espace public, et sont les «écrans réciproques» des résidences et de l'espace public.

Les grandes résidences d'habitat collectif fonctionnent selon un mode «autonome» tel un tissu cellulaire et possèdent leurs propres parcs, leurs propres équipements, leurs propres parkings, etc. Ce fonctionnement cellulaire est renforcé par le fait que l'avenue de l'Europe n'a pas de débouché viaire direct ni à l'Ouest ni au Nord-Est du quartier.

Le travail sur l'espace public de l'Europe devra se faire en complémentarité des équipements des résidences (terrains de sport, parking, parc, etc.). La lisière urbaine privée existant entre domaine public et privé constitue un des potentiels majeurs de requalification du quartier, de «décellularisation» du quartier.

LÉGENDE

- JARDINS PRIVÉS / HABITAT INDIVIDUEL
- PARCELLES DES RÉSIDENCES À DOMINANTE VÉGÉTALE
- JARDINS DE RÉSIDENCES «REMARQUABLES»
- PARKING PRIVÉ EN LIMITE D'ESPACE PUBLIC
- «CELLULES» DES PARCELLES DES RÉSIDENCES DE L'EUROPE
- PÉRIMÈTRE ESPACE PUBLIC
- FRANGE PRIVÉE EN LIMITE D'ESPACE PUBLIC À USAGE PUBLIC (RDC COMMERCIAUX) OU D'INTÉRÊT D'USAGE, VÉGÉTAL, ETC.
- PARC ET COMPLEXE SPORTIF EXISTANT
- ESPACE PRIVÉ D'USAGE PUBLIC (SEUILS COMMERCIAUX)
- 1 RÉSIDENCE DES PETITS CHAMPS / 210 LOCAUX
- 2 RÉSIDENCE MAUPASSANT 19 ET 21 RUE DES CHAMPS ROGER / 135 LOCAUX
- 3 RÉSIDENCE DES TERRASSES DE CHATOU DES 36, 38 & 40 AVENUE G. DE MAUPASSANT / 220 LOCAUX
- 4 RÉSIDENCE DES CHAMPS ROGER DES 1 À 17 RUE DES CHAMPS ROGER / 912 LOCAUX
- 5 RÉSIDENCE LES PAMPRES / OGIF / 319 LOCAUX
- 6 ASSOCIATION DIOCÉSAINE DE VERSAILLES
- 7 COPROPRIÉTÉ DU 32 RUE DES VIGNOBLES / ? LOCAUX
- 8 RÉSIDENCE CHATOU PLATEAU / 504 LOCAUX
- 9 RÉSIDENCE BEL AIR / 476 LOCAUX
- 10 RÉSIDENCE LES CHAMPAGNES DU 18 RUE A. RENOIR / ? LOCAUX
- 11 RÉSIDENCE CHAMPS MOUTONS / 461 LOCAUX

dominé par la voiture








La proportion d'espace public dévolue à la voiture (flux + stationnement) domine.

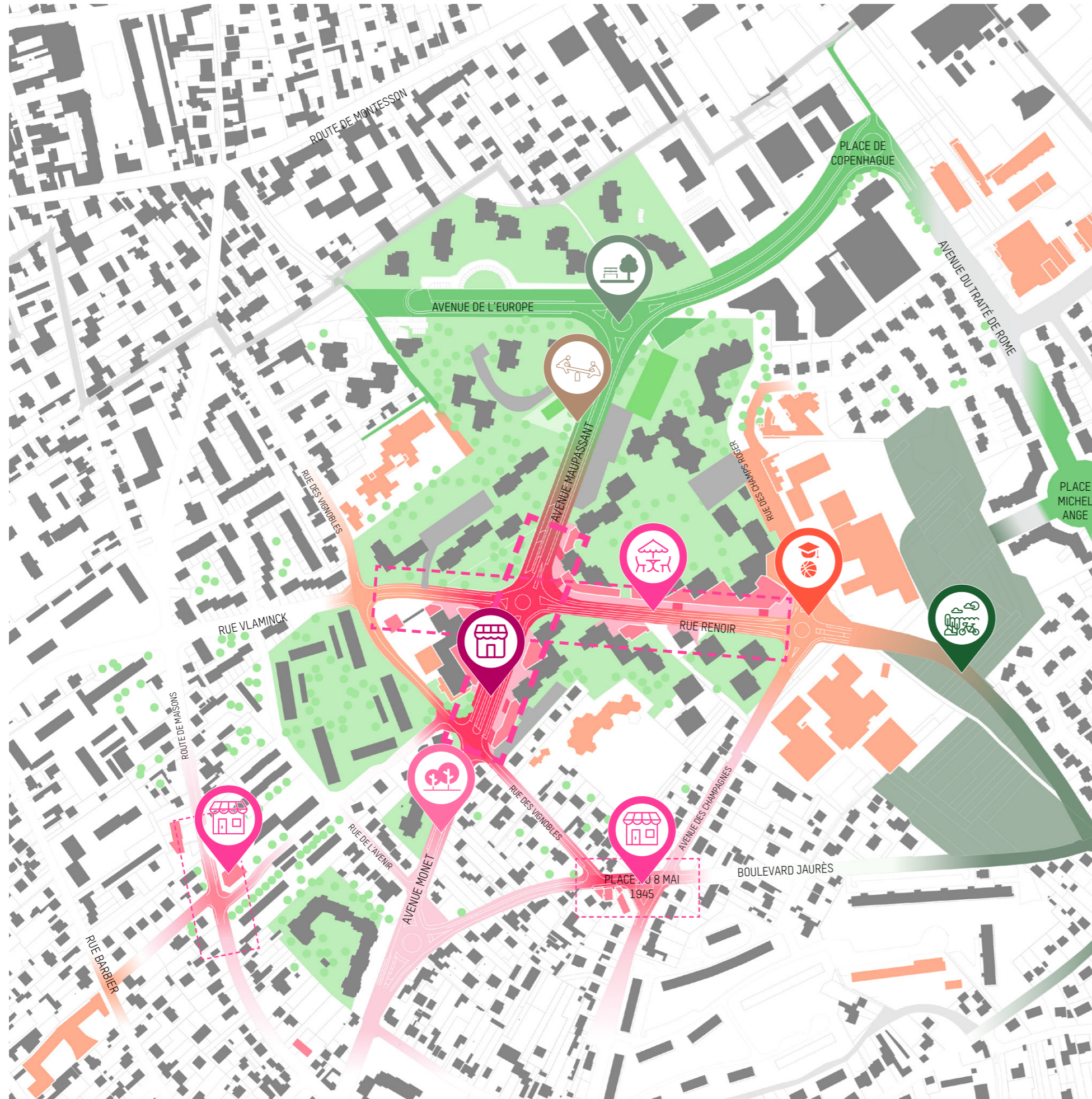
Même si les trottoirs des deux axes majeurs Maupassant/Renoir sont larges et représentent un potentiel important d'amélioration du cadre de vie du quartier dans le cadre du projet. Même si le foncier disponible est pour partie privé, notamment au seuil des commerces situés sur Renoir et Maupassant.

Les cycles sont présents sur chaussée dans la partie Sud du quartier mais sans pistes cyclables et par le biais de marquages souvent discontinus et peu identifiables dans l'espace public.

LÉGENDE

-  ESPACE PIÉTON, PARFOIS CYCLABLE
-  STATIONNEMENT
-  VOIES CARROSSABLES
-  COULOIR CYCLABLE NON PROTÉGÉ SUR CHAUSSÉE + BUS
-  CONTINUITÉS CYCLABLES AVEC MARQUAGES PLUS OU MOINS MARQUÉS

teinté d'usages



L'espace public et les résidences de l'Europe forment un seul ensemble urbain dont l'échelle frôle le gigantisme en comparaison de la ville-jardin(s) typiquement « catovienne » parcourue depuis le centre-ville.

Le cœur du quartier est formé par le croisement de l'avenue Maupassant et de la rue Renoir. Sorte de centralité urbaine en croix sans espace public majeur, les croisements étant aménagés en ronds-points, la voiture domine...

Et pourtant, la rue se teinte au gré des tissus urbains et paysagers croisés :

Avenue-Jardin pour Monet entre les parcelles des jardins ;

Espace public actif au croisement Maupassant/Renoir ;

Rue de desserte secondaire et d'accès aux entreprises et services pour Vignobles entre la rue Renoir et l'avenue Monet, rue-jardin dans la partie comprise entre Monet et Jaurès ;

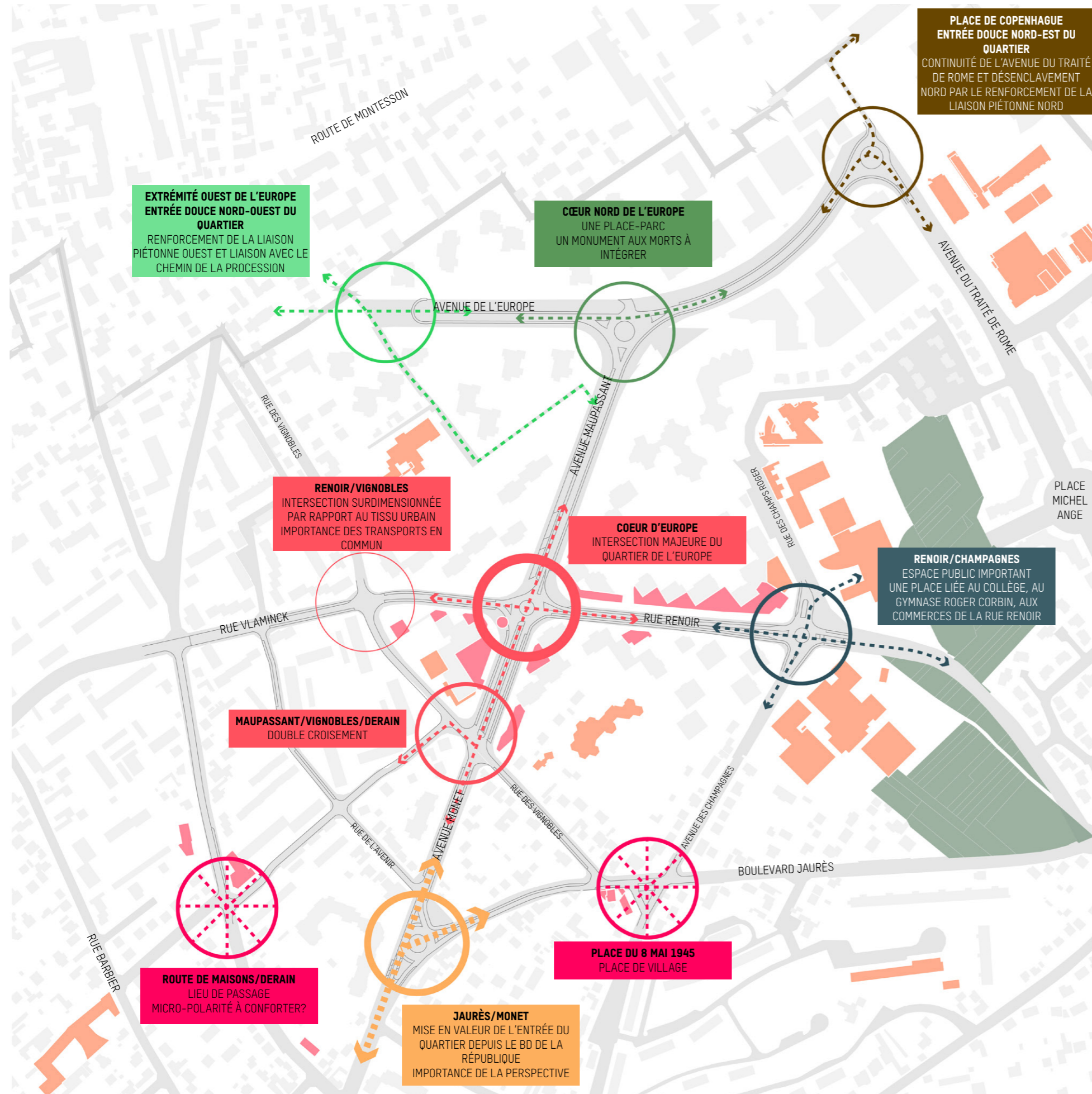
Espace public-parc urbain pour l'avenue Maupassant nord, entre les parcs des résidences ;

Espace public-parc à échelle territoriale pour l'avenue de l'Europe, etc.

LÉGENDE

- ESPACE PUBLIC ACTIF À VOCATION NOTAMMENT COMMERCIALE (MARCHÉ)
- POLARITÉ COMMERCIALE, URBAINE MAJEURE
- POLARITÉ COMMERCIALE SECONDAIRE
- CROISEMENT VIAIRE ET COMMERCE, MICRO-POLARITÉ COMMERCIALE
- ESPACE PUBLIC ACTIF À PROXIMITÉ D'ÉQUIPEMENTS PUBLICS
- ESPACE PUBLIC DE TRANSITION
- ESPACE PUBLIC LARGE SANS VOCATION PARTICULIÈRE MAIS AU POTENTIEL IMPORTANT
- ESPACE PUBLIC À PROXIMITÉ DU PARC DE L'EUROPE ET DU COMPLEXE SPORTIF RENOIR
- RUE DE DESSERTE
- PARC ET COMPLEXE SPORTIF EXISTANT
- COMMERCE EN RDC
- ÉQUIPEMENTS PUBLICS
- PARCS DES RÉSIDENCES PRIVÉES

les croisements, lieux stratégiques

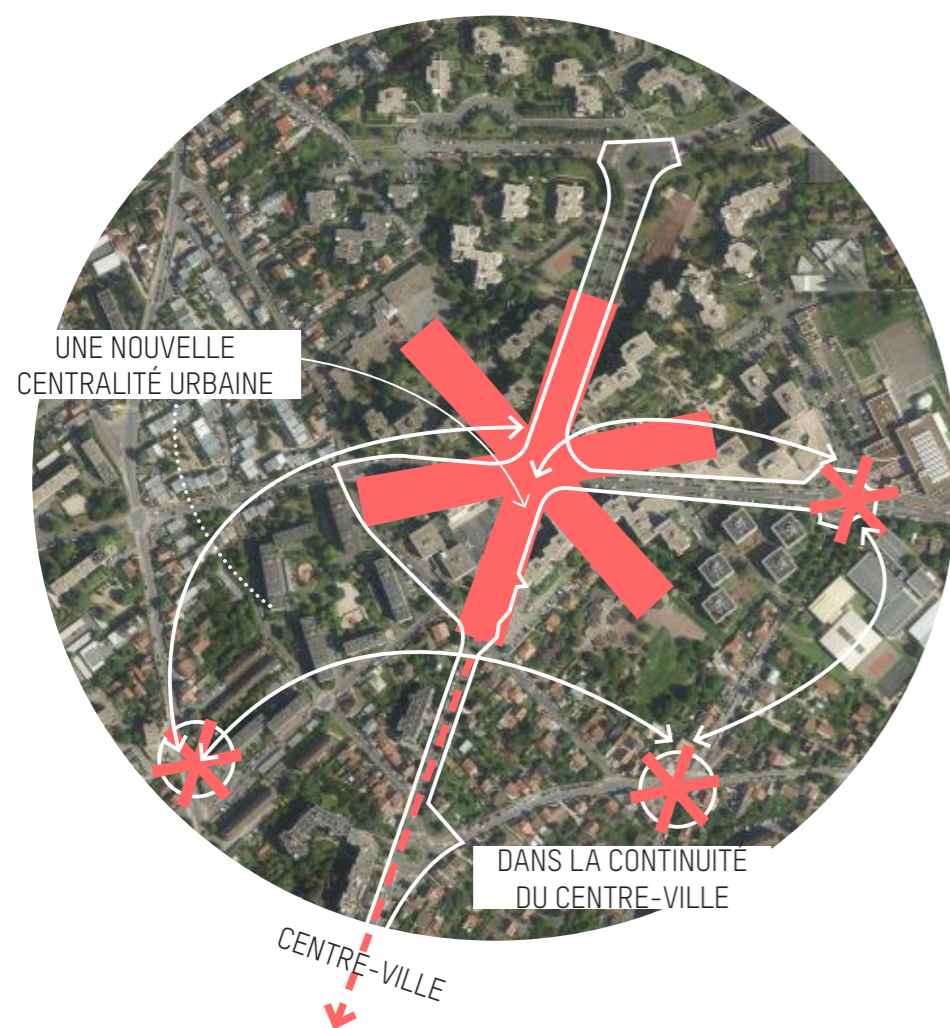


Les carrefours de l'Europe, qui outre leur rôle de croisement de flux, sont des lieux d'intensité urbaine importants pour la vie du quartier.

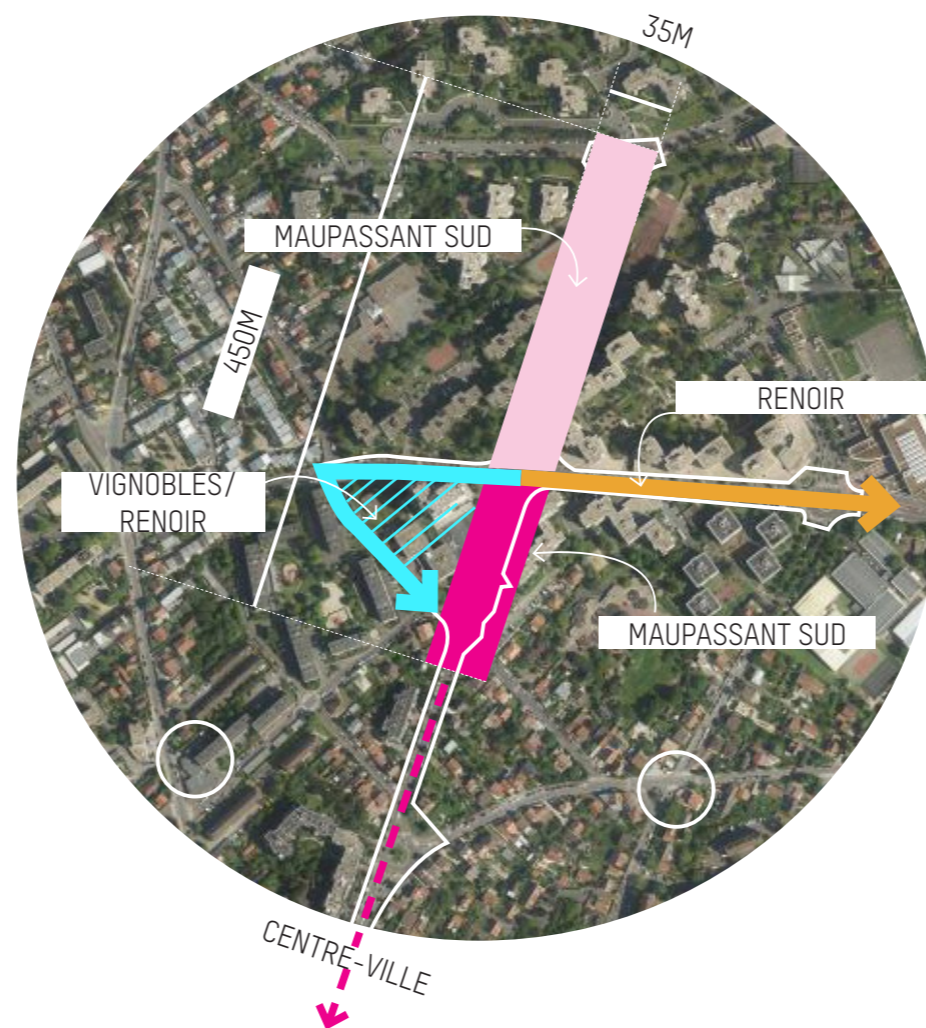
Les rues du quartier de l'Europe ont toutes une identité particulière que le projet devra révéler. Aujourd'hui, la présence dominante de la voiture gomme ces identités et est un frein au développement d'usages en lien avec les tissus urbains et paysagers traversés.

Le potentiel de requalification de l'espace public réside dans les axes de grand gabarit : Maupassant, Europe ; et dans les croisements, souvent traités en ronds-points, qui ont chacun le potentiel de placettes dont le traitement « unique » pourrait redonner une identité à l'espace public du quartier et permettre une meilleure fluidité en termes de flux notamment piétons et cyclables.

A chaque croisement des enjeux ciblés qui dépassent la question des flux.



**une nouvelle centralité
urbaine
&
des micro-polarités
« locales »**



**un espace public
en « trois teintes » :
Maupassant
Vignobles/Renoir Ouest
& Renoir Est**



une ville-parc

UN MACRO-CŒUR POUR L'EUROPE



1 Maupassant
 espace public actif au Sud
 espace public - parc urbain au Nord

2 Europe
 espace public-parc territorial

3 Monet/Jaurès
 l'entrée de l'Europe

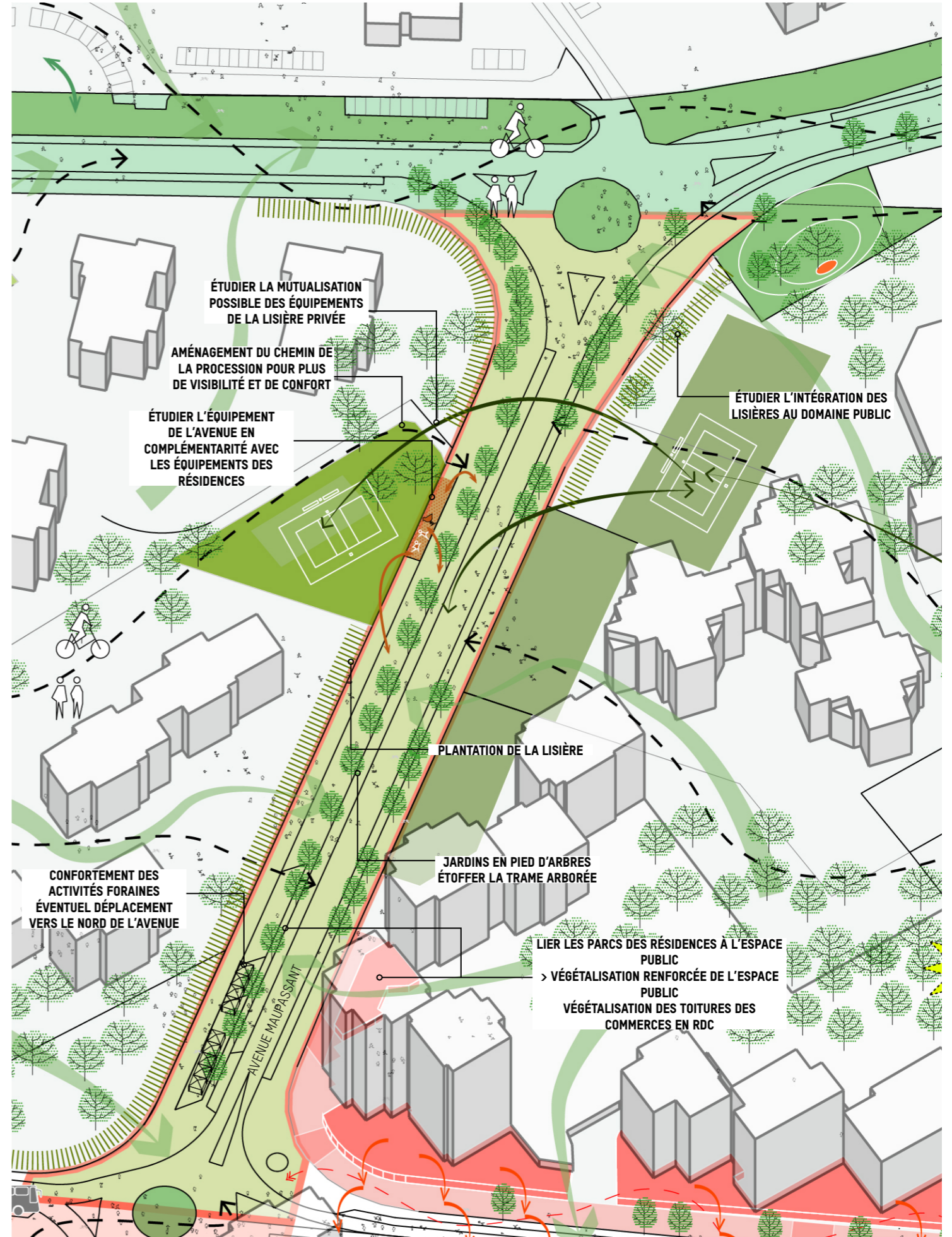
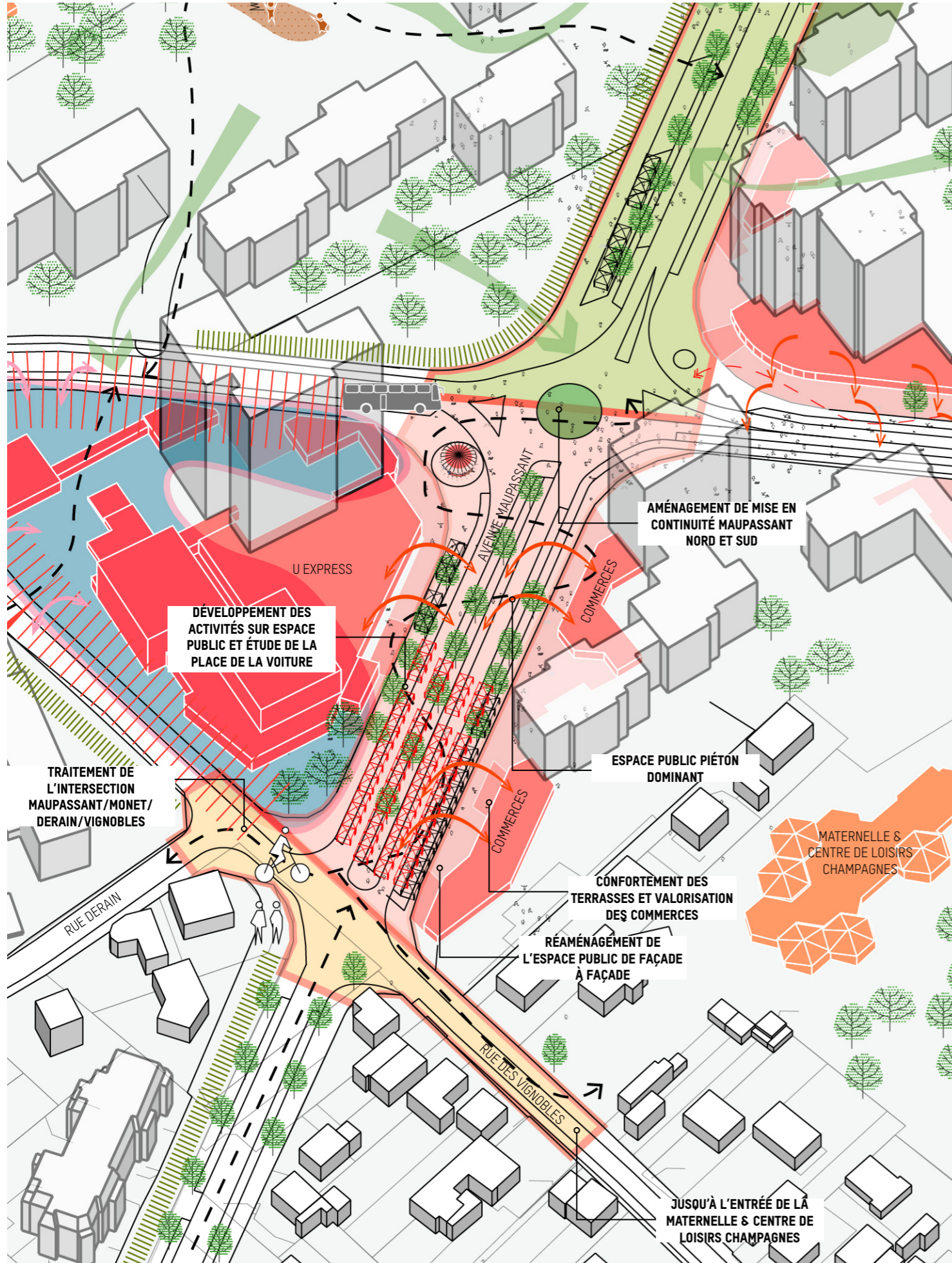
4 Renoir/Vignobles
 pôle actif

5 Renoir
 mail commercial équipé

6 Maisons/Derain
 place «multimodale»

7 place du 8 mai 1945
 place de village

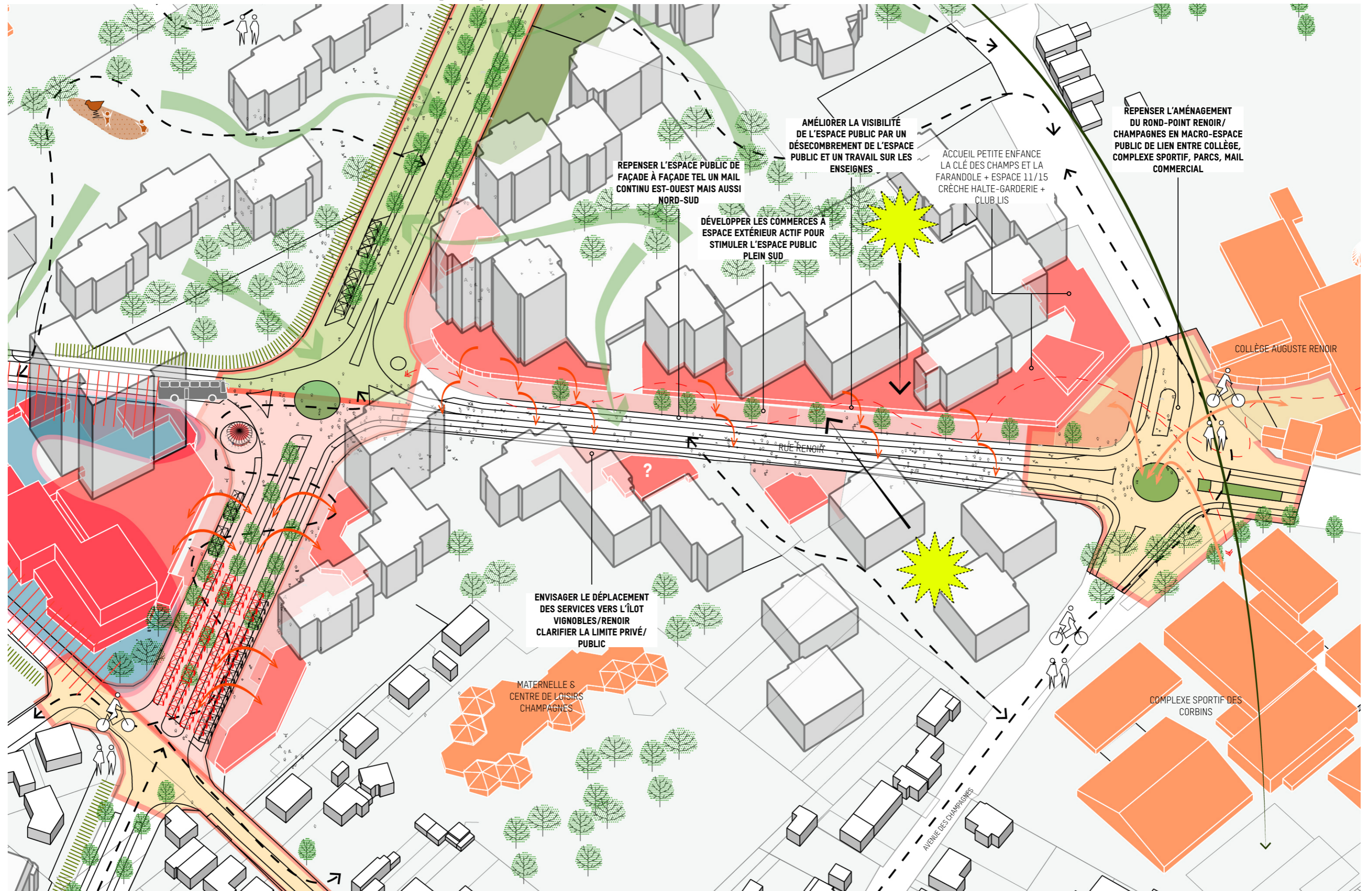
Maupassant, espace public actif au Sud, espace public-parc urbain au Nord



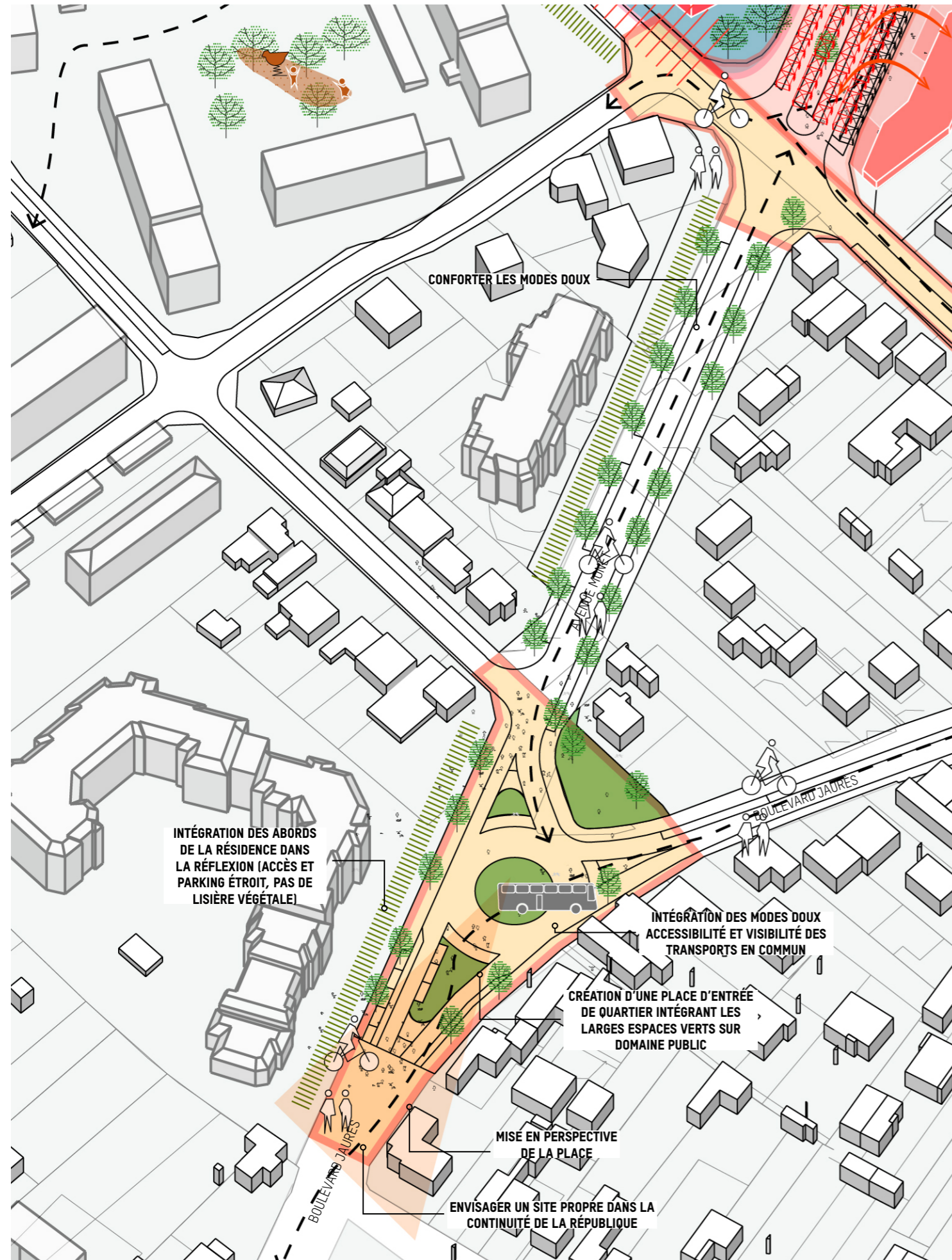
l'Europe, espace public-parc territorial



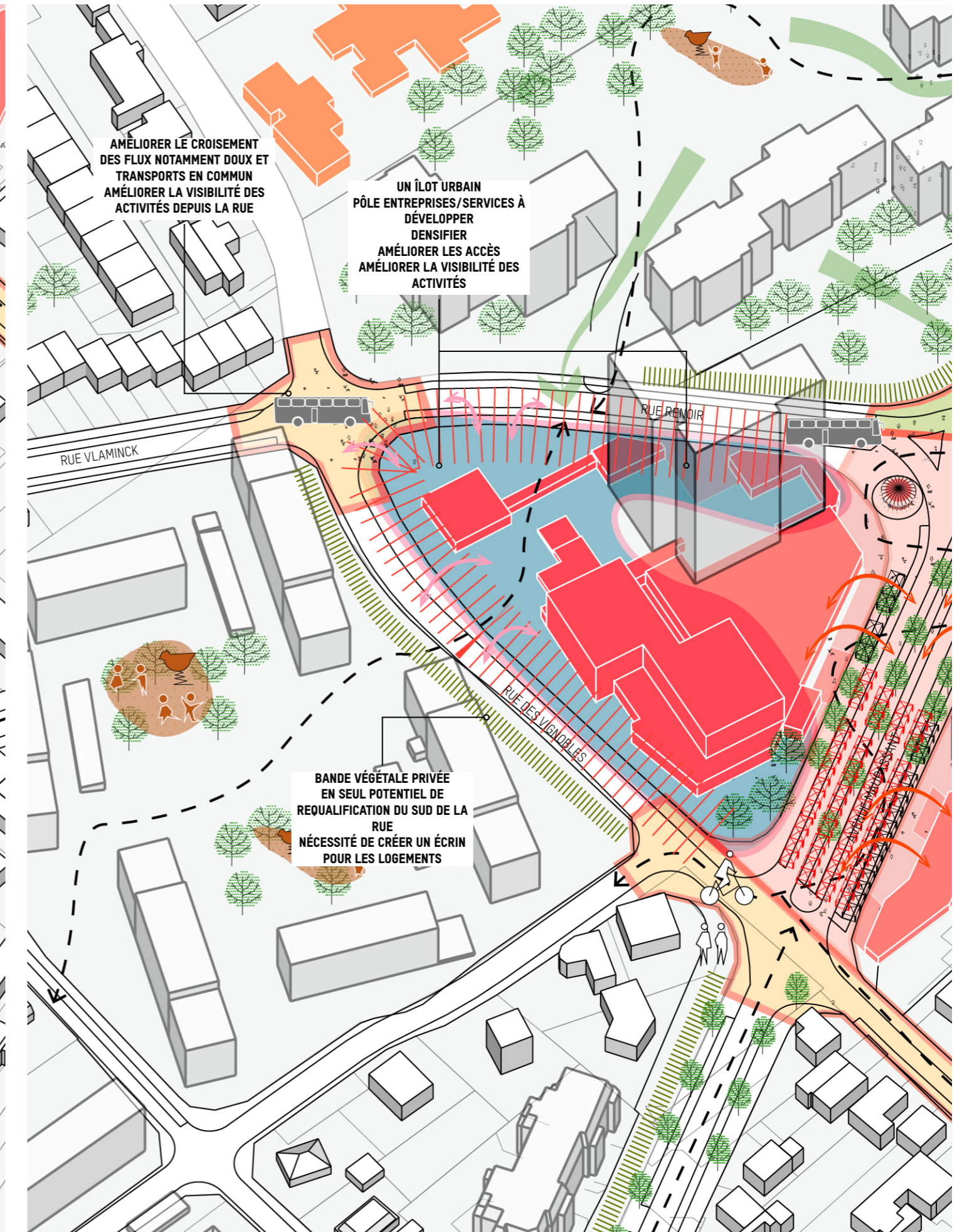
Renoir, mail commercial équipé



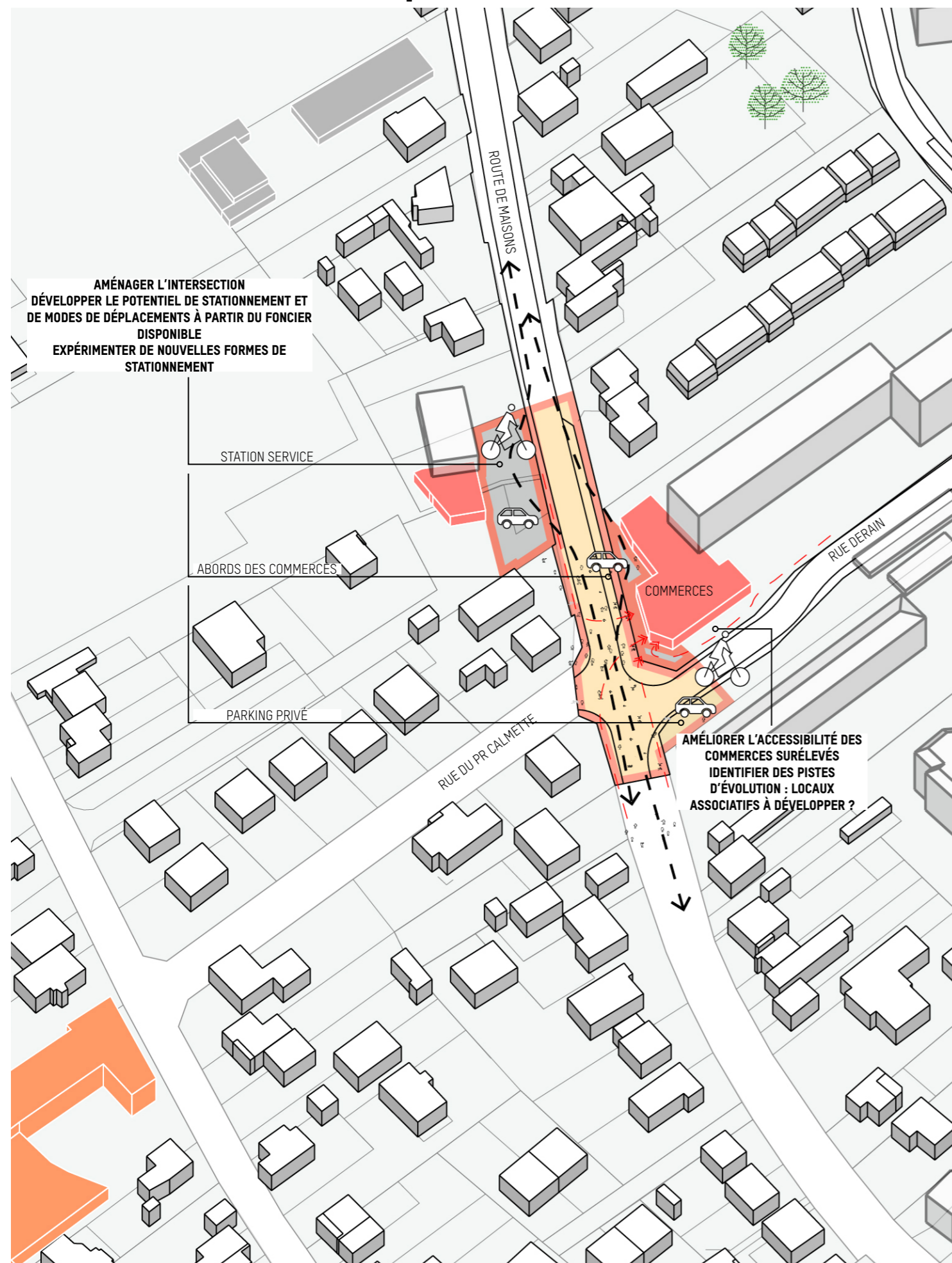
Monet/Jaurès, l'entrée de l'Europe



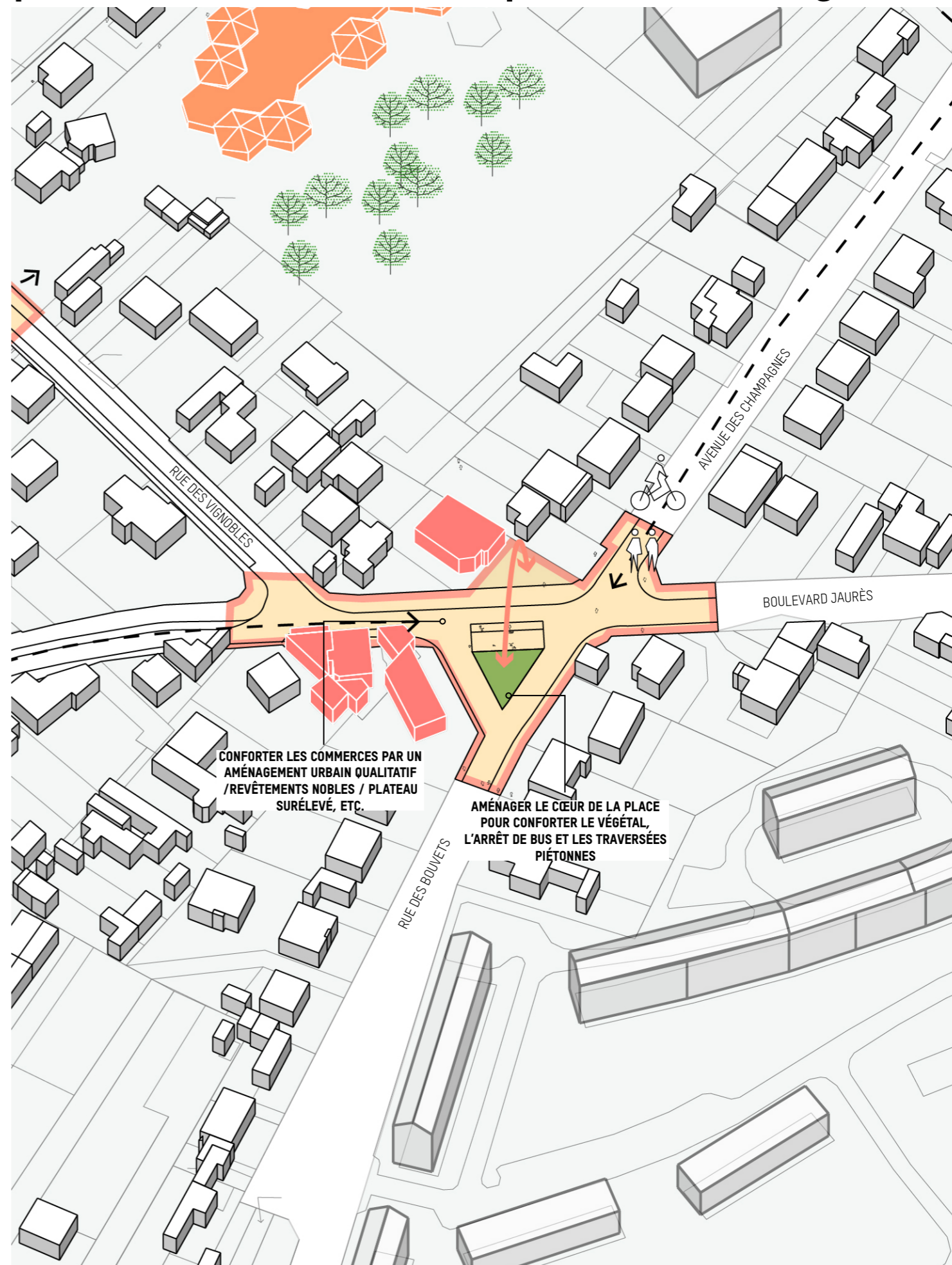
Renoir/Vignobles, pôle actif



Maisons/Derain, place « multimodale »



place du 8 mai 1945, place de village



2

SONDAGE

Représentativité des résultats.

Estimation du nombre d'habitants dans les quartiers de l'Europe, Maupassant et les Marolles basée sur les données IRIS 2012 et 2015.



7493 habitants estimés dans le quartier de l'Europe en 2012



7842 habitants estimés dans le quartier de l'Europe en 2015

Comparaison avec le nombre d'habitants du quartier de l'Europe ayant répondu au questionnaire.

* Ces chiffres ne prennent en compte que les sondés ayant indiqué être habitant du quartier de l'Europe.



1 sur 3 les habitants du quartier de l'Europe ayant répondu au questionnaire.



soit 27 % de la population du quartier de l'Europe.



Représentativité des résultats.

Calcul de la marge d'erreur du sondage* *.

* Ces chiffres sont des données à mi-parcours et sont donc susceptibles d'évoluer.

* En statistiques, la marge d'erreur est une estimation de l'étendue que les résultats d'un sondage peuvent avoir si l'on recommence l'enquête. Plus la marge d'erreur est importante, moins les résultats du sondage sont proches des vrais résultats, et ainsi, de la réalité.

La marge d'erreur peut être calculée directement à partir de la taille de l'échantillon (par exemple, le nombre de personnes sondées) et est habituellement reportée par l'un des trois différents niveaux de l'intervalle de confiance. Le niveau de 99 % est le plus prudent, le niveau de 95 % est le plus répandu, et le niveau de 90 % est rarement utilisé. Pour un niveau de confiance de 99 %, on est sûr à 99 % que la vraie valeur se trouve dans la marge d'erreur de la valeur issue du sondage.

La marge d'erreur prend uniquement en compte l'erreur de l'échantillon. Elle ne prend pas en compte les autres sources potentielles d'erreurs, notamment, le biais dans les questions ou dans l'exclusion d'un groupe n'étant pas questionné, le fait que certaines personnes ne veulent pas répondre, le fait que certaines personnes mentent, les erreurs de calculs.

(Source: Wikipedia)

Taille de la population sondée:

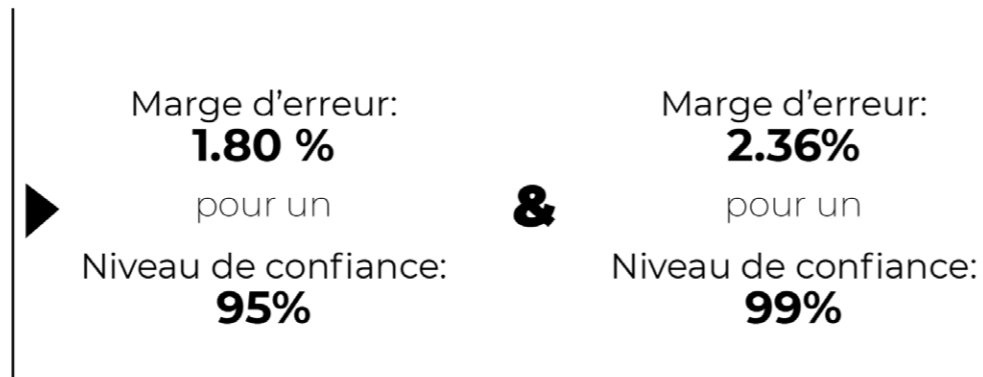
7842 habitants

Taux de réponses :

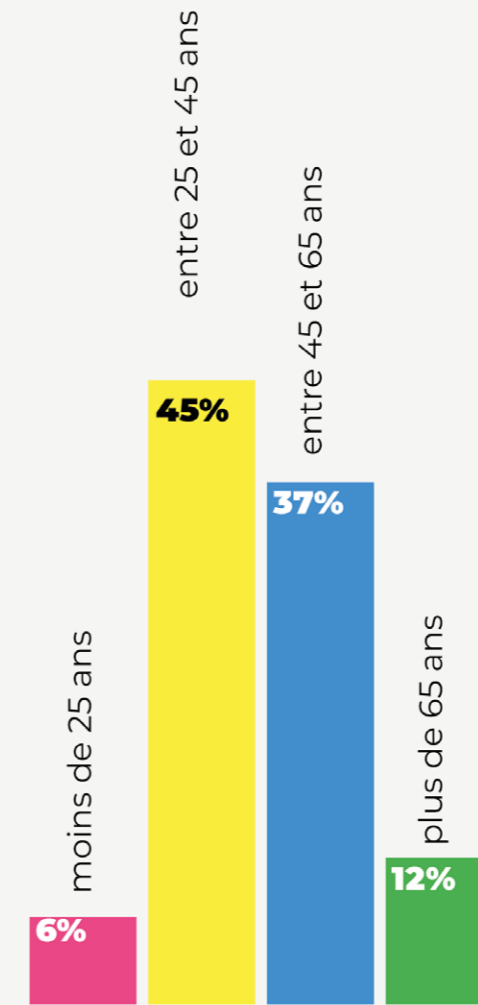
27%

Nombre de répondants:

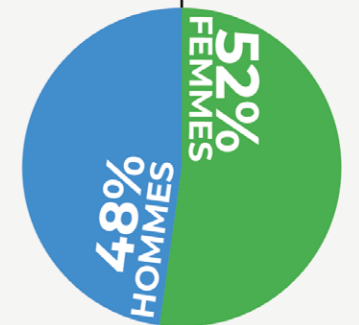
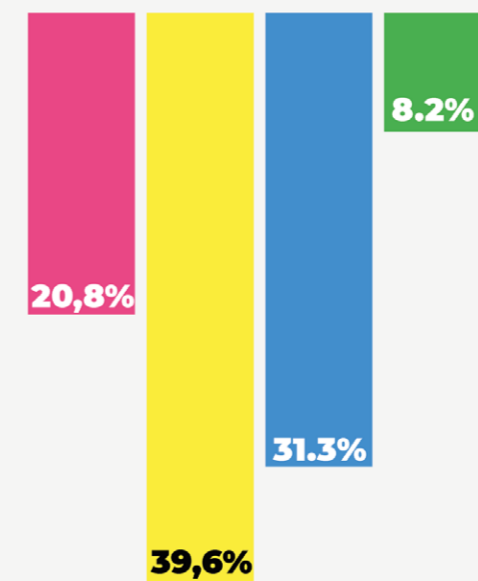
2154 répondants



Profil des sondés par tranche d'âge.

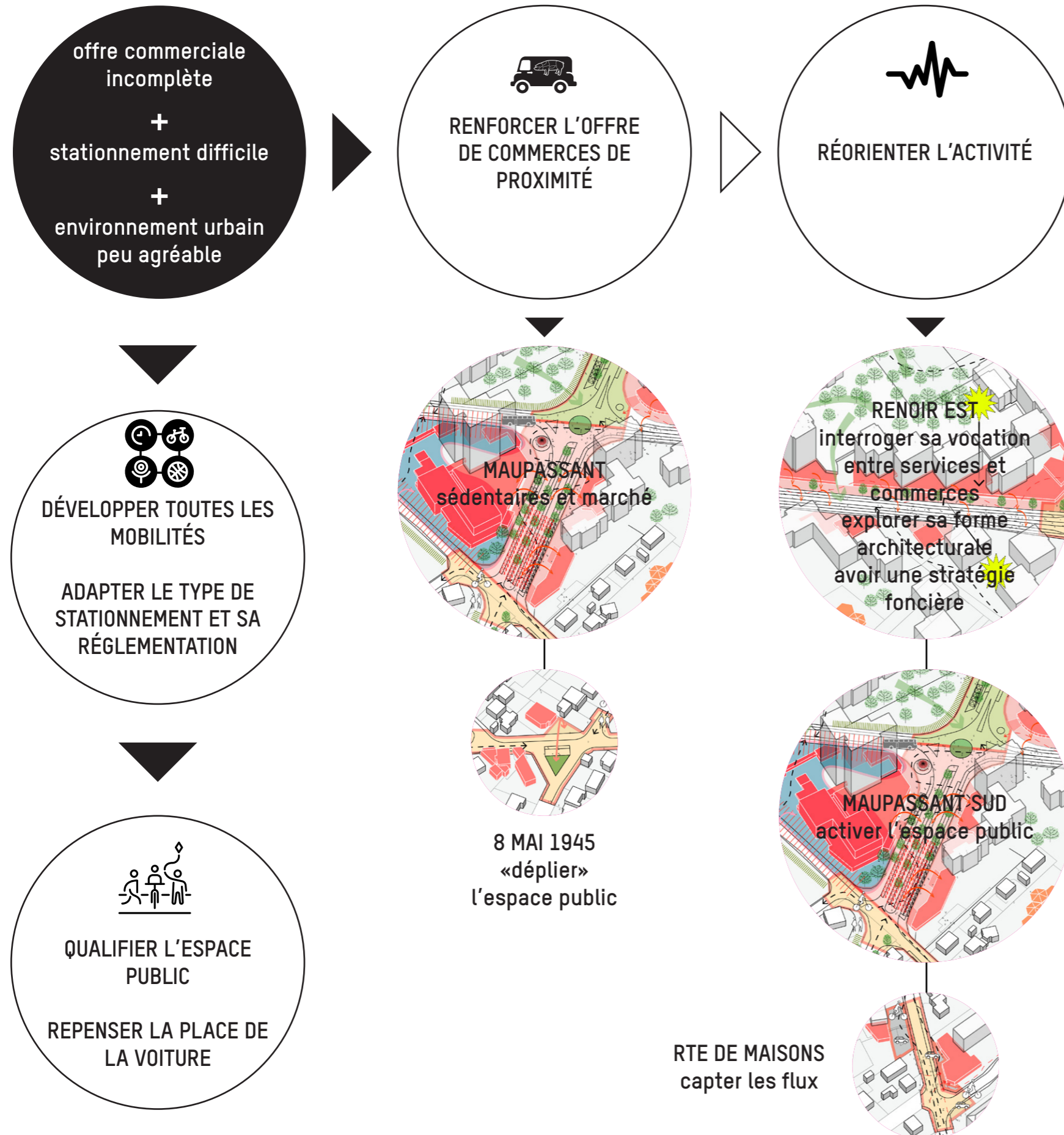


Profil habitants du quartier de l'Europe par tranche d'âge.

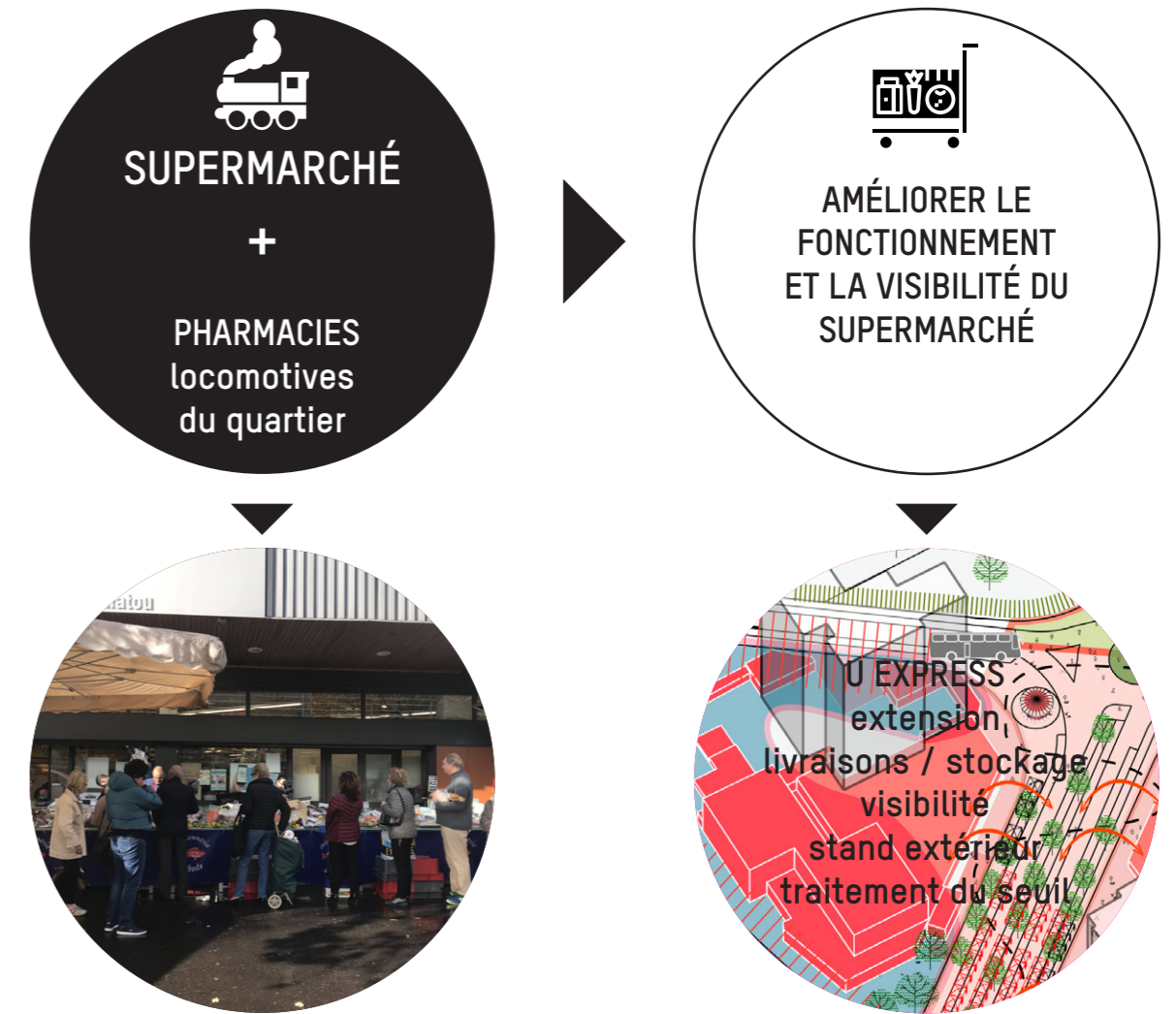


ACTIVITÉ

les commerces, peu considérés, très fréquentés



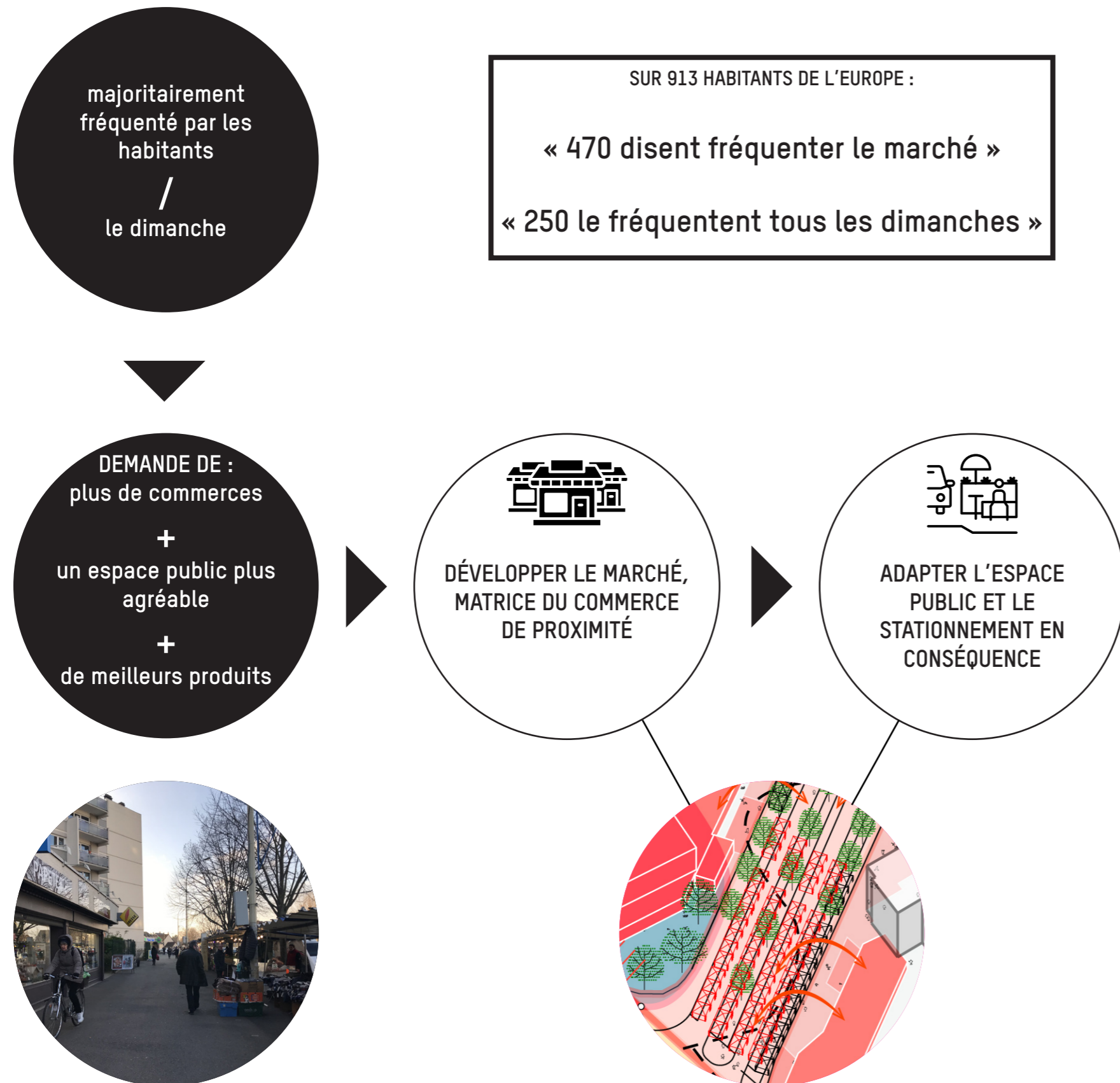
des locomotives à conforter



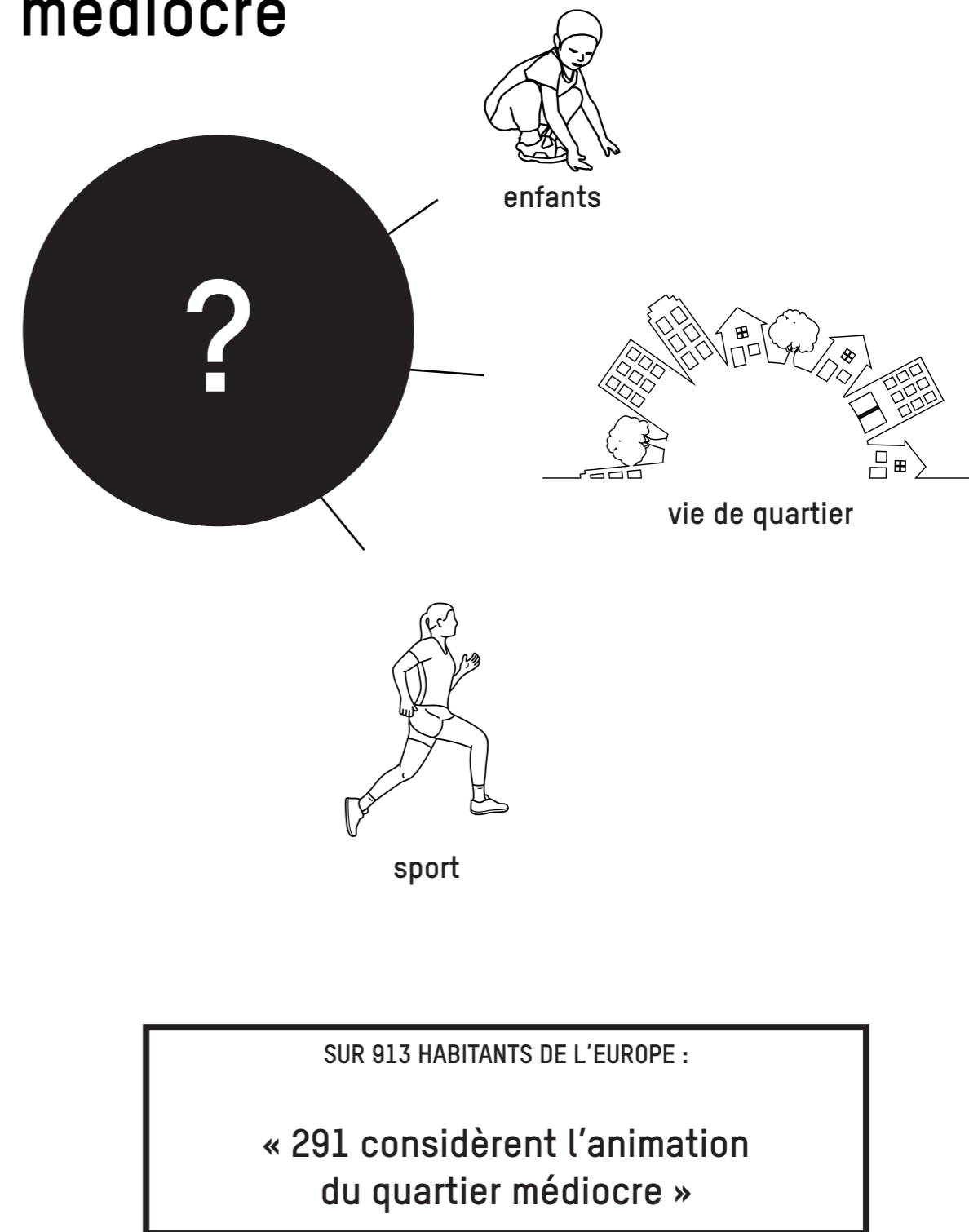
SUR 913 HABITANTS DE L'EUROPE :

« 357 fréquentent les commerces tous les jours, 331 fréquentent les commerces une fois par semaine »

le marché, fréquenté mais sous-dimensionné et pas assez qualitatif



l'animation, absente voire médiocre



MOBILITÉ

la voiture



1 à 2 voitures par foyer
(quasi 100% des foyers véhiculés)

utilisation largement quotidienne : achats en dehors de l'Europe, loisirs puis travail



LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE COMMERCIALE ET D'ANIMATION SUR LE QUARTIER PEUT CONDUIRE À UNE RÉDUCTION DES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS DU QUARTIER

SUR 913 HABITANTS DE L'EUROPE :
« 322 possèdent une voiture par foyer,
324 possèdent deux voitures par foyer »



très peu d'électrique
très peu de covoiturage



ENCOURAGER LES MODES «ALTERNATIFS» DE DÉPLACEMENT ?

SUR 913 HABITANTS DE L'EUROPE :
« 72% des enquêtés sont satisfaits de l'accessibilité automobile
67% de l'accessibilité deux-roues »




la majeure partie du stationnement est sur le domaine privé :
380 personnes utilisent un pk privé
126 : privés et publics
180 : pk public



397 personnes ont 1 place de parking
203 personnes ont 2 places de parking
65 personnes ont 0 place de parking



LE STATIONNEMENT PUBLIC SERT EN GRANDE PARTIE AUX COMMERCES (DE LA PART DES HABITANTS DU QUARTIER DONC POUR DE PETITS ITINÉRAIRES)

la desserte de l'Europe



[QUARTIER] FLUIDE
pas de problèmes d'accessibilité au quartier (tous modes)




«L'ENCLAVEMENT» DU QUARTIER DE L'EUROPE EST CONSIDÉRÉ COMME UN ATOUT PAR LES HABITANTS




[QUARTIER] INADAPTÉ
aux modes doux «actifs»
vélos, trottinettes



C'EST ÉVIDEMMENT LIÉ À LA FORTE PRÉSENCE DE LA VOITURE DANS LE QUARTIER




pas assez de pistes / itinéraires cyclables continus, de pk vélos, conflits d'usages automobilistes/vélos



MAIS AUSSI À L'ABSENCE D'AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS

les trajets

les étudiants vont en bus, à pied ou en RER dans les établissements scolaires

plus d'une heure de trajet quotidien pour la majorité d'entre eux

SUR 913 HABITANTS DE L'EUROPE :
 « 41% utilisent leur voiture pour aller au travail
 34% les transports en commun
 7% le vélo »

les actifs utilisent largement leur voiture. le bus & le RER dans de moindres proportions

1% DE VOITURE PARTAGÉE!

une majorité d'habitants du quartier utilisent les transports en commun quotidiennement

lignes de bus appréciées mais à améliorer

faire ses courses en voiture autant qu'à pied

5-10 minutes de trajet en moyenne à pied

1. Gare Chatou Croissy RER
2. Ligne de bus T
3. Ligne de bus A
4. Gare Houilles Carrières
- 5 Ligne de bus B

ESPACE PUBLIC peu qualitatif

largement considéré comme peu qualitatif

URBAIN ABÎMÉ SANS INTÉRÊT

UNE DEMANDE SPÉCIFIQUE DE LA PART DES « JEUNES » D'UN ESPACE PUBLIC ÉQUIPÉ

SUR 913 HABITANTS DE L'EUROPE :
 « 413 trouvent l'espace public du quartier peu qualitatif »
 « 435 trouvent qu'il y manque des espaces verts »

pas assez d'espaces verts dans le quartier

ALORS QUE LE QUARTIER EST LARGEMENT VÉGÉTALISÉ MAIS DANS LE PRIVÉ

DEMANDE DE TOUS TYPES D'ESPACES VERTS : JEU, DÉTENTE, BIODIVERSITÉ

ET NON IDENTITAIRE

l'espace public du quartier est UTILITAIRE et est lié à

1. la fréquentation des commerces
2. l'accompagnement d'enfants
3. au transport
4. la promenade

l'espace public est SÉCURISÉ

l'espace public est caractérisé par :

1. LES BÂTIMENTS
2. LE TRAFIC ET LA CIRCULATION
3. RIEN DE PARTICULIER...

3

ACTIVITÉ

UN DIAGNOSTIC COMMERCIAL CONCERTÉ

26 COMMERÇANTS MAUPASSANT/RENOIR

Madame Elise Noé
Librairie de Chatou

Madame Nadine Levannier
Boulangerie Levannier

Monsieur Marc EEKAM
Assurance Deseez

Madame Léa HARDY
Pressing Maupassant

Monsieur Christophe RUOCCO
Pharmacie

Monsieur Rabah BOUTATA
Pressing Maupassant

Madame Béatrice HERITIER
Salon de coiffure DG Tendance

Madame Florence ABERARD
Salon de coiffure Saint-Algue

Madame Fatima DA SILVA
Agence immobilière Sigmo

Madame Marie-Ange VILLA
École de danse Marie-Ange Villa

Monsieur Denis VALENSI
Clinique vétérinaire

Madame Sandra JASLIN
Auto-école Flash Conduite

Madame Audrey Riant
Salon de coiffure Le Coiffeur

Monsieur COSKUN
Retoucherie Emre

Monsieur IMAKHCHACHEN
Sushi 109

Desy Beauty

Madame GELADE
Krys Optique

Madame SAMRANY
Oh papillon blanc

Monsieur Liu JINXIANG
Tabac de Chatou

Monsieur Noireddine HADHEK
Restaurant Chatou pizza

Madame Stéphanie BELLIE
Agence immobilière AFR Immobilier

Monsieur Philippe PARIGNY
Restaurant La Crêpe en famille

Madame Virigina REQUENA
Clinique vétérinaire des Arcades

Monsieur Michel
Madame Myriam LEBRUN
Traiteur San Remo

Monsieur Eric LE FUR
Assurances Erac

Madame Laurence LULLO
Pharmacie du Plateau

Monsieur Frédéric EVRARD
Auto-école CER des Hauts de Chatou

Madame Chantal MARTIN
Espace médical Chatou

Monsieur Laurent DIERICK
U Express

Madame Marie-Odile BOISSONNET
L'Escale Spa

Madame Lin Yu PING
Bazar Chatou Bonnes Affaires

Monsieur CONTAULT
Mathieu au 33

Monsieur et Madame LANGERMANN
Société générale

Senior Loisirs

Laboratoire d'analyses médicales

3 COMMERÇANTS BOULEVARD JEAN JAURÈS

Monsieur Rachid ANOUGAL
Coccimarket

Monsieur Ait CHABANE
Boulangerie La Belle Epoque

Madame Diane LAUDINET
Épicerie exotique

Monsieur OURAMHOUN
Raymu's bar

3 COMMERÇANTS ROUTE DES MAISONS

Monsieur Nael GERVAIS
Garage

Monsieur Yoan BOUTELOUP
Alvy cycle

Madame Suzana FERREIRA
Salon de coiffure J&S

Épicerie

Maison de la presse

Monsieur GERMAGNAN
Les douceurs de Chatou

11 COMMERÇANTS NON-SÉDENTAIRES

Monsieur COLAS - abonné
Primeur

Monsieur BUREL- abonné
Fleuriste

Madame LETISSIER - abonné
Primeur

Monsieur COURTAT- abonné
Charcutier

Monsieur MARIE-SILVA- abonné
Ostréiculteur

Monsieur ABDELLAH- abonné
Olives/fruits secs

Monsieur LAUBE- abonné
Rôtisseur et plats cuisinés

Madame FERREIRA- abonné
Fromager

Monsieur GALLED- abonné
Primeur

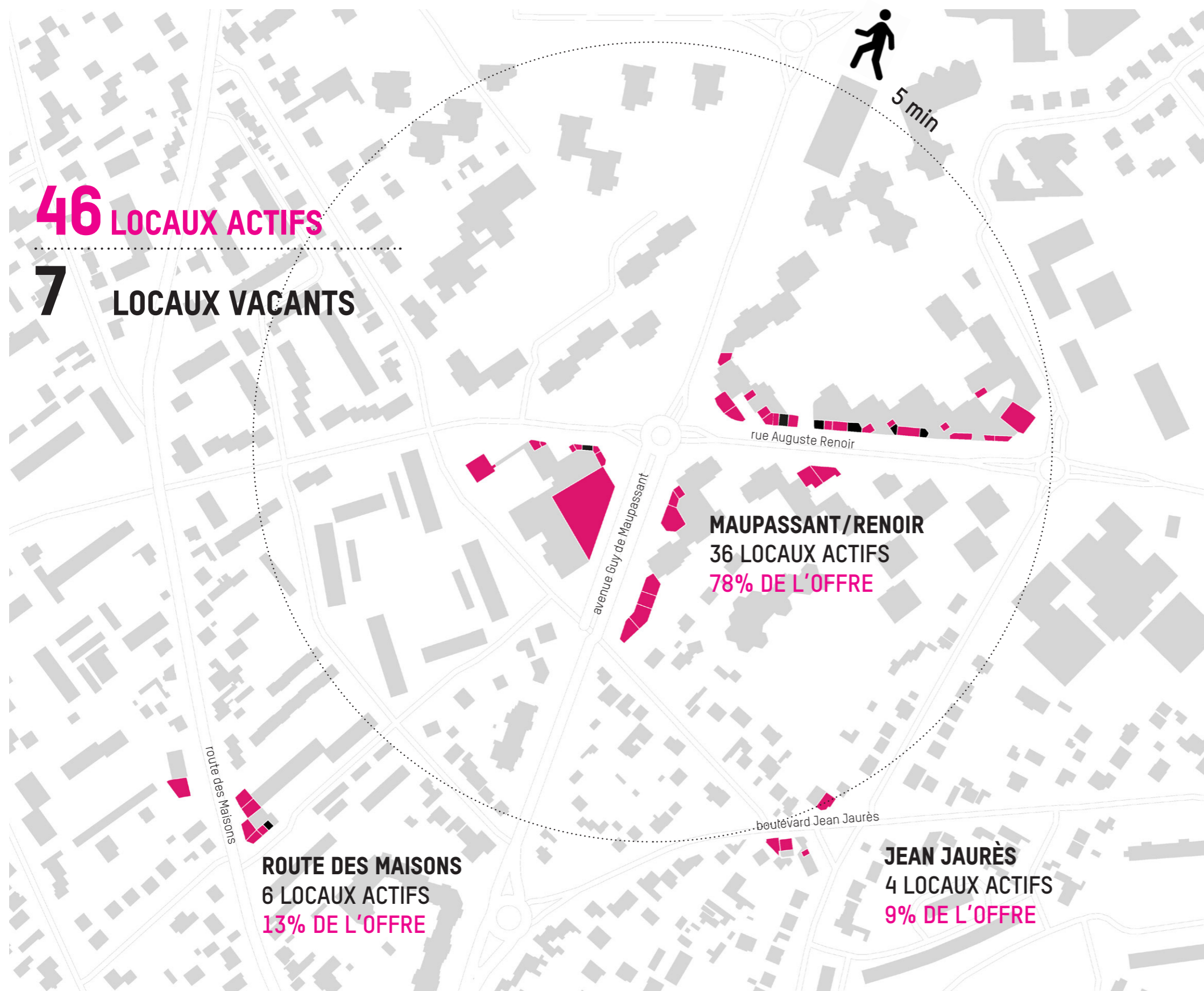
Madame ROUISSI- volant
Vêtements

Monsieur BERTUCELLI- volant
Vêtements

commerçants rencontrés

commerçants non disponibles ou ayant refusé l'enquête

UNE OFFRE DISPERSÉE À L'ÉCHELLE DU SECTEUR EUROPE



L'offre du quartier de l'Europe se caractérise aujourd'hui par une dispersion de ses commerces sur trois pôles distincts :

- le secteur Maupassant/Renoir, principal pôle commercial du quartier concentrant 83% de l'offre ainsi que le marché forain ;
- la route de Maisons présentant 11% de l'offre, tournée vers une fréquentation liée aux flux ;
- le boulevard Jean Jaurès, présentant 6% de l'offre, principalement tournée vers l'alimentaire (épicerie, boulangerie).

Cette dispersion de l'offre commerciale tend à nuire à la lisibilité de l'offre à l'échelle globale du quartier.

Elle occasionne également une dispersion des locomotives, notamment alimentaires à l'échelle du quartier (primeur, épicerie) pouvant limiter la facilité d'usage pour les consommateurs notamment dans leur pratique du quotidien, devant alors circuler entre plusieurs polarités pour réaliser l'ensemble de leurs achats.

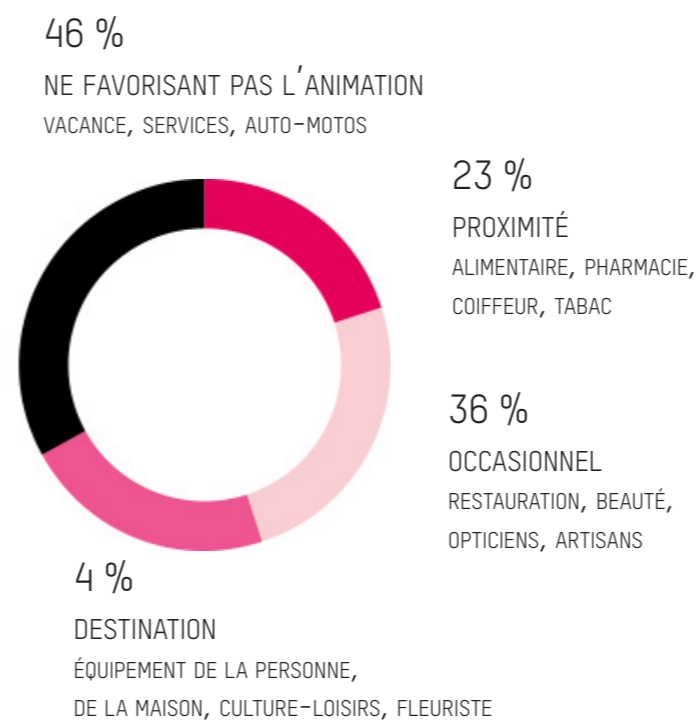
A noter également le déséquilibre de la commercialité au sein du secteur Maupassant/Renoir avec une vacance qui se concentre le long de la rue Auguste Renoir, fragilisant le linéaire marchand de l'axe.

CELLULE ACTIVE
CELLULE VACANTE

UNE COMPOSITION COMMERCIALE TOURNÉE VERS LA PROXIMITÉ FRAGILISÉE PAR LES SERVICES ET VACANCES

	NOMBRE DE LOCAUX COMMERCIAUX	PART EN %	MOYENNES OBSERVÉES QUARTIERS COMPARABLES
HYGIÈNE SANTÉ BEAUTÉ	10	19%	10-12% ■
SERVICES	9	17%	15-20% ■
CAFÉ/HÔTEL/RESTAURANT	7	13%	10-13% ■
ALIMENTAIRE	7	13%	12-14% ■
VACANT	7	13%	6-8% ■
CULTURE/LOISIRS	4	7%	6-8% ■
AUTRE	3	6%	-%
AUTO/MOTO/CYCLE	2	4%	-%
MÉDICAL	2	4%	-%
ÉQUIPEMENT DE LA MAISON	1	2%	-%
SERVICE À LA PERSONNE	1	2%	-%
	53	100%	

- OFFRE CORRESPONDANT AUX MOYENNES CONSTATÉES
- OFFRE SOUS REPRÉSENTÉE
- OFFRE SUR REPRÉSENTÉE



A l'échelle du quartier de l'Europe, la composition commerciale présente plusieurs atouts dans son organisation :

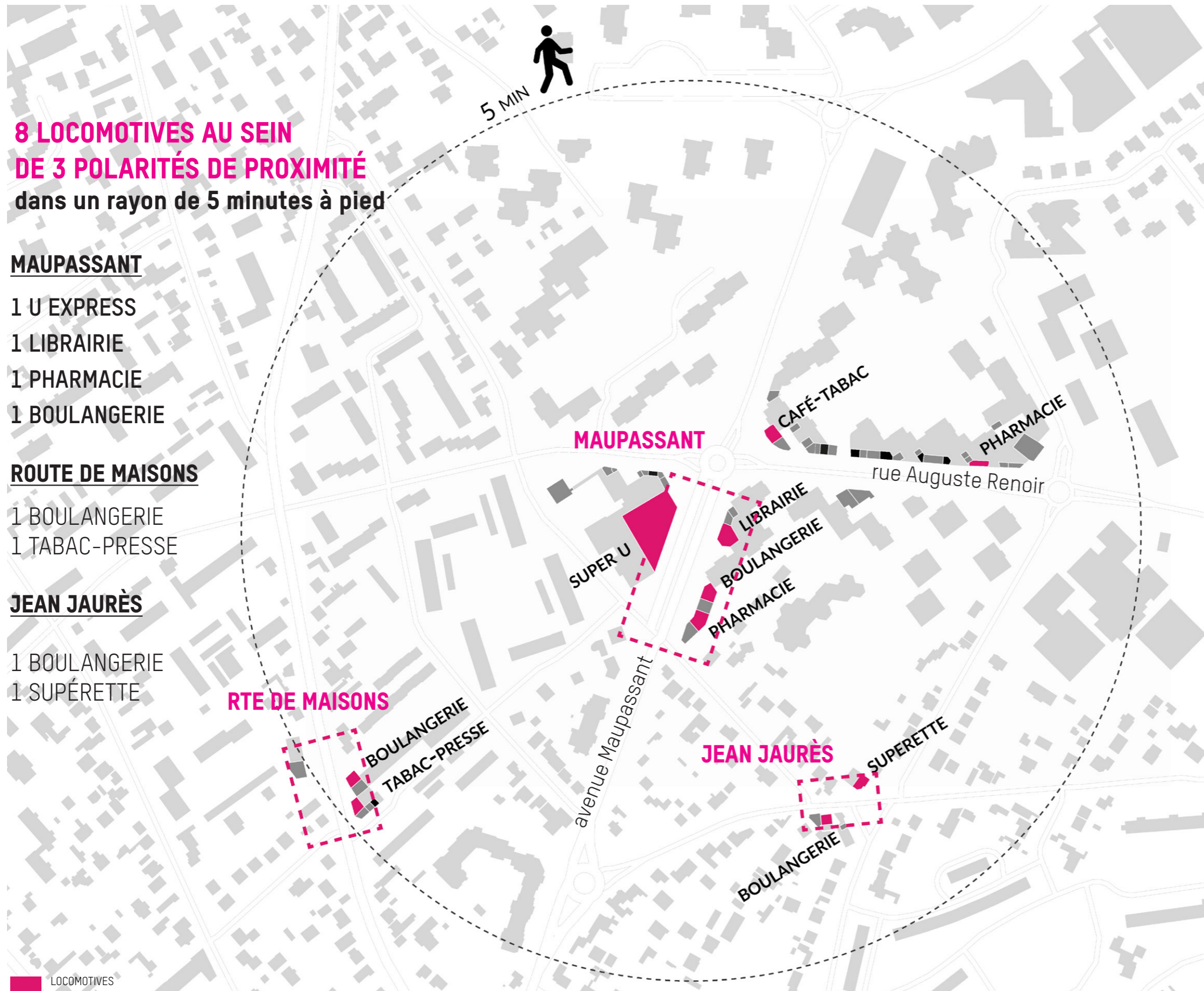
- d'une part, une offre alimentaire apparaissant bien représentée à l'échelle du quartier, bien que limitée dans sa diversité (majorité d'épiceries, boulangeries et moyenne surface sous enseigne Système U proposant une offre généraliste) ;
- une offre de restauration présente mais ne nuisant pas à la diversité de l'offre du quartier dans son poids relatif ;
- enfin, une offre culture/loisirs bien représentée, à la fois de façon classique (tabac-presse assurant le complément à l'offre de proximité), mais aussi dans une fonction plus rayonnante (librairie qualitative sur le pôle Maupassant/Renoir créant une destination forte à l'échelle du quartier).

Pourtant, la composition apparaît fragilisée par une part d'activités de services (agences immobilières, assurances) et d'hygiène/santé/beauté (coiffure, esthétique) supérieures aux moyennes observées dans des quartiers similaires, nuisant à la diversité de l'offre. Cette fragilité est renforcée par une sur représentation de la vacance.

Ces difficultés se retrouvent dans l'analyse de l'offre commerciale relative aux usages générés par ceux-ci. En effet, l'offre du quartier se caractérise par une part importante ne participant pas directement à l'animation commerciale du quartier (services, vacance, auto-moto-cycle). Bien que nécessaire à la complétude de l'offre, la sur-représentation de cette offre constitue un élément pouvant à terme limiter l'attractivité globale de l'offre si elle venait à se renforcer.

Dans cette optique, le maintien d'une diversité commerciale sur le quartier, et notamment la non-création de nouveaux doublons dans ces secteurs d'ores et déjà fortement représentés apparaît comme un enjeu fort.

DES LOCOMOTIVES QUI SE STRUCTURENT AU SEIN DE TROIS POLARITÉS



8 LOCOMOTIVES AU SEIN DE 3 POLARITÉS DE PROXIMITÉ dans un rayon de 5 minutes à pied

MAUPASSANT

- 1 U EXPRESS
- 1 LIBRAIRIE
- 1 PHARMACIE
- 1 BOULANGERIE

ROUTE DE MAISONS

- 1 BOULANGERIE
- 1 TABAC-PRESSE

JEAN JAURÈS

- 1 BOULANGERIE
- 1 SUPÉRETTE

Les locomotives commerciales du quartier de l'Europe (supermarché, pharmacie, tabac, bureau de presse) se structurent principalement au sein des trois pôles distincts :

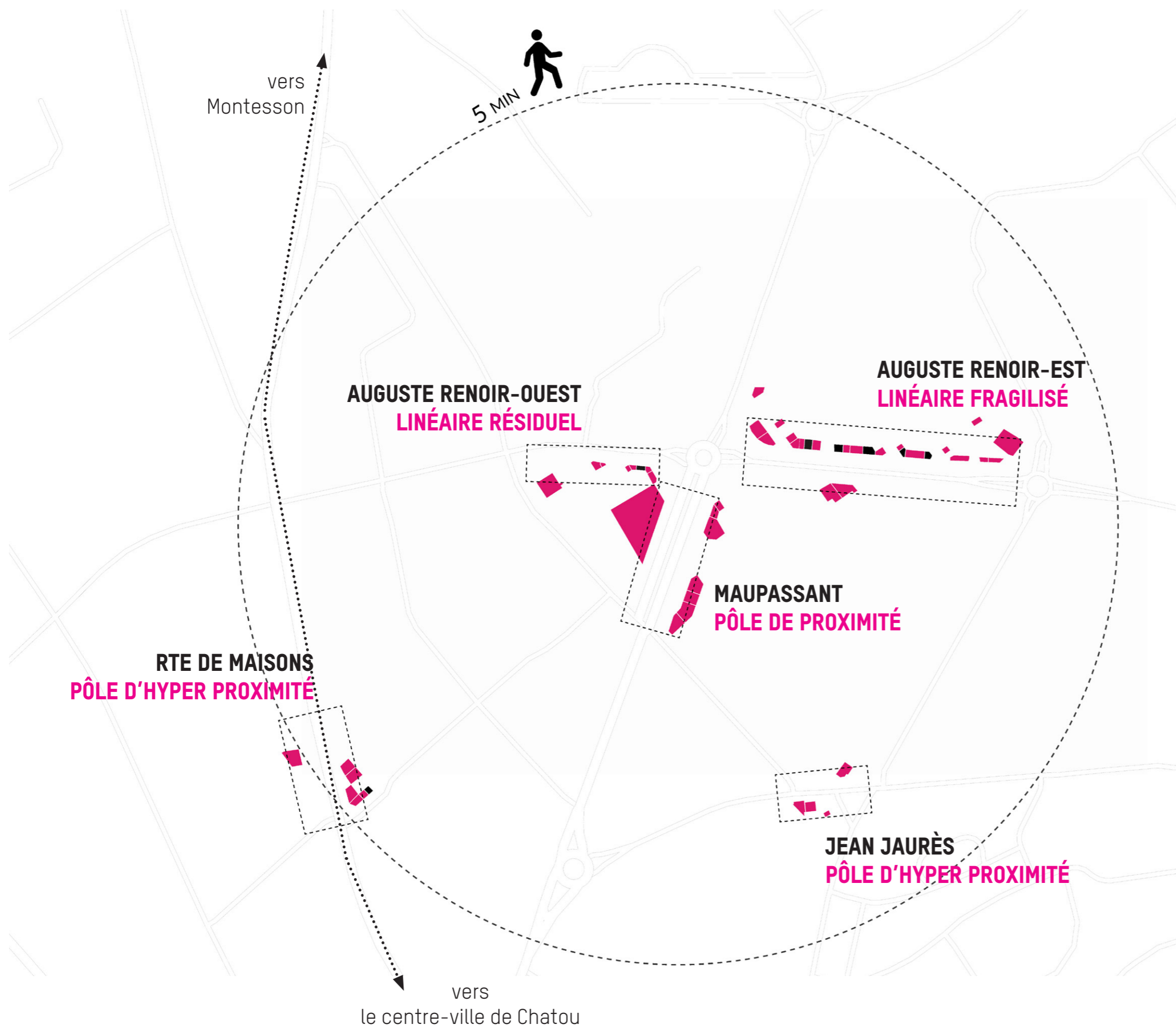
- le secteur Maupassant, principal pôle commercial, assurant un rôle de centralité par la présence du U Express, d'une librairie-bureau de presse, d'une boulangerie et d'une pharmacie ;

- la route de Maisons et le boulevard Jean Jaurès, polarités secondaires.

- la rue Auguste Renoir se caractérise par un nombre importants de locaux vacants et par deux locomotives (pharmacie et café-tabac) situées aux extrémités opposées de l'axe fragilisant la lisibilité du parcours marchand.

- LOCOMOTIVES
- CELLULE VACANTE
- LOCAUX ACTIFS HORS LOCOMOTIVES

5 SÉQUENCES COMMERCIALES IDENTIFIÉES

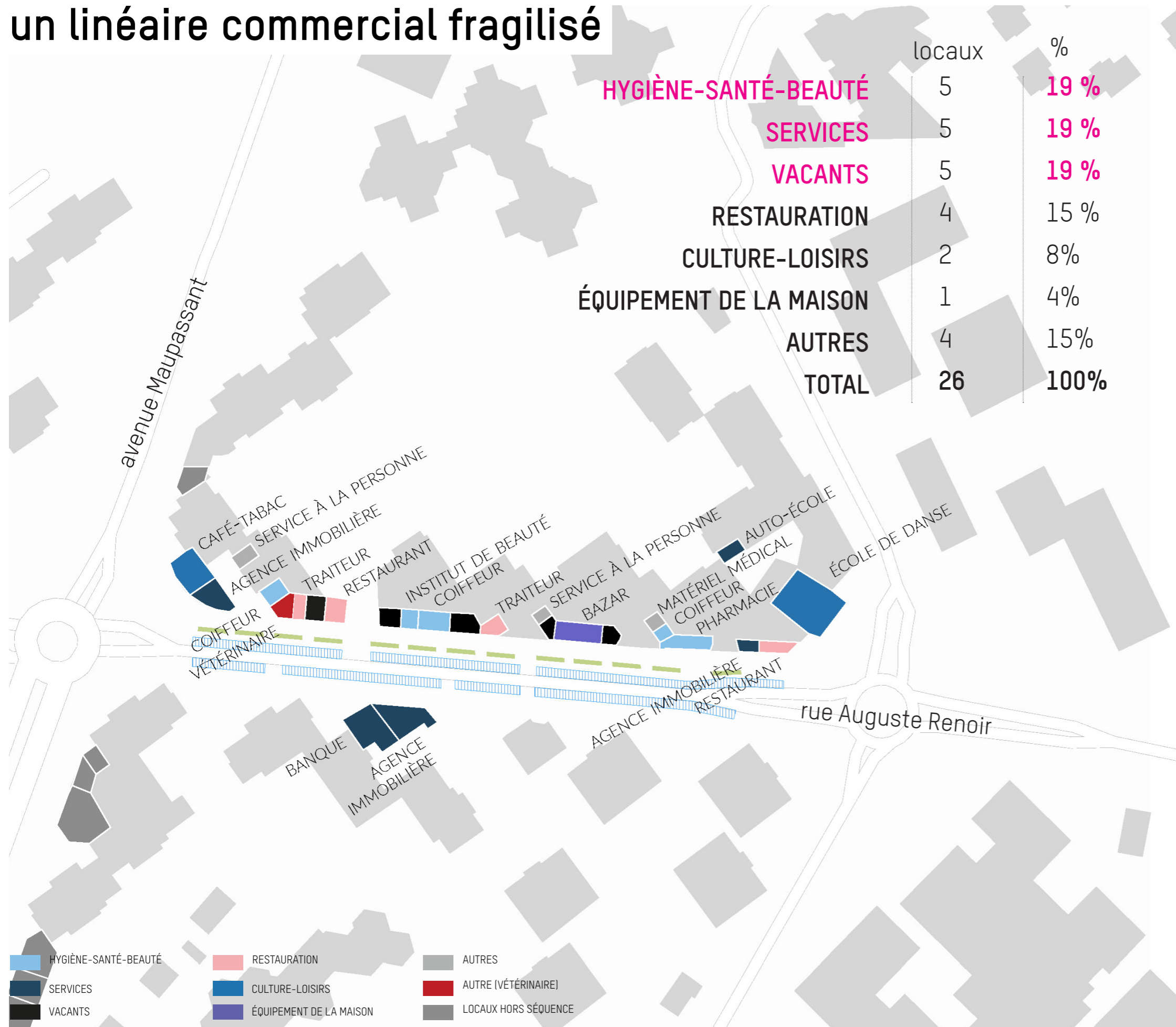


Les commerces du quartier de l'Europe se structurent au sein de 5 séquences commerciales :

- le secteur Maupassant, principal pôle de proximité à l'échelle du quartier de l'Europe ;
- le boulevard Jean Jaurès, pôle d'hyper proximité ;
- la route de Maisons, pôle d'hyper proximité bénéficiant d'une localisation proche de flux notamment de grande desserte ;
- la rue Auguste Renoir, divisée en deux séquences, avec à l'Est un linéaire fragilisé par de la vacance, et à l'Ouest un linéaire résiduel et morcelé.

1. AUGUSTE RENOIR - EST

un linéaire commercial fragilisé



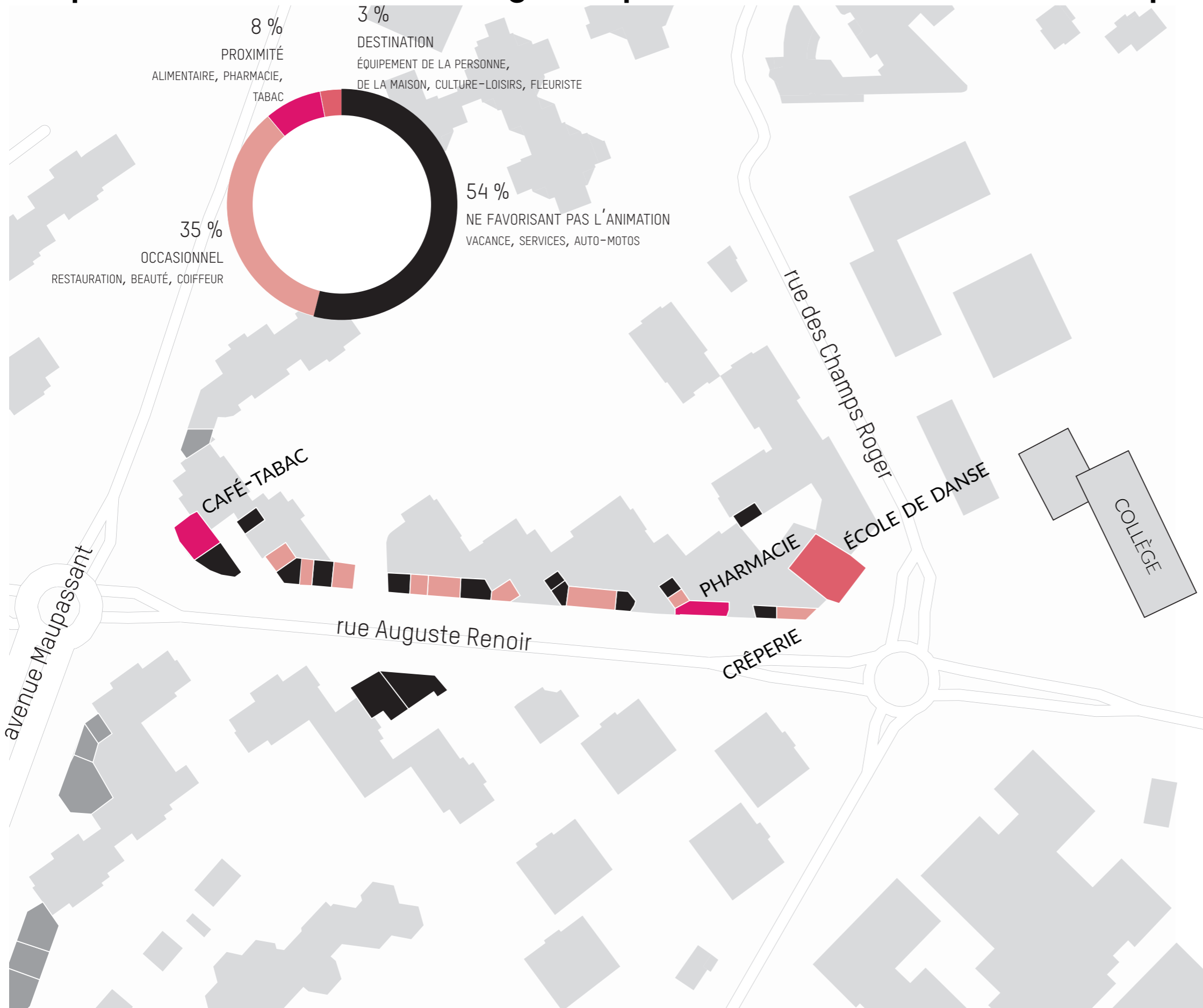
- des places de stationnement situées devant les commerces assurant une bonne accessibilité en voiture
- une bonne visibilité des commerces situés aux entrées de l'axe bénéficiant d'une localisation au croisement des flux



- une sur-représentation de l'offre de services et d'hygiène/santé/beauté fragilisant l'attractivité du parcours marchand
- un environnement urbain dégradé et peu accueillant
- des locaux vacants induisant un morcellement du linéaire marchand
- une faible visibilité des commerces situés dans la partie centrale de la séquence en raison d'une différence de niveau entre l'entrée des magasins et la rue Auguste Renoir et par la présence de végétation cachant les devantures commerciales

HYGIÈNE-SANTÉ-BEAUTÉ	RESTAURATION	AUTRES
SERVICES	CULTURE-LOISIRS	AUTRE (VÉTÉRINAIRE)
VACANTS	ÉQUIPEMENT DE LA MAISON	LOCAUX HORS SÉQUENCE

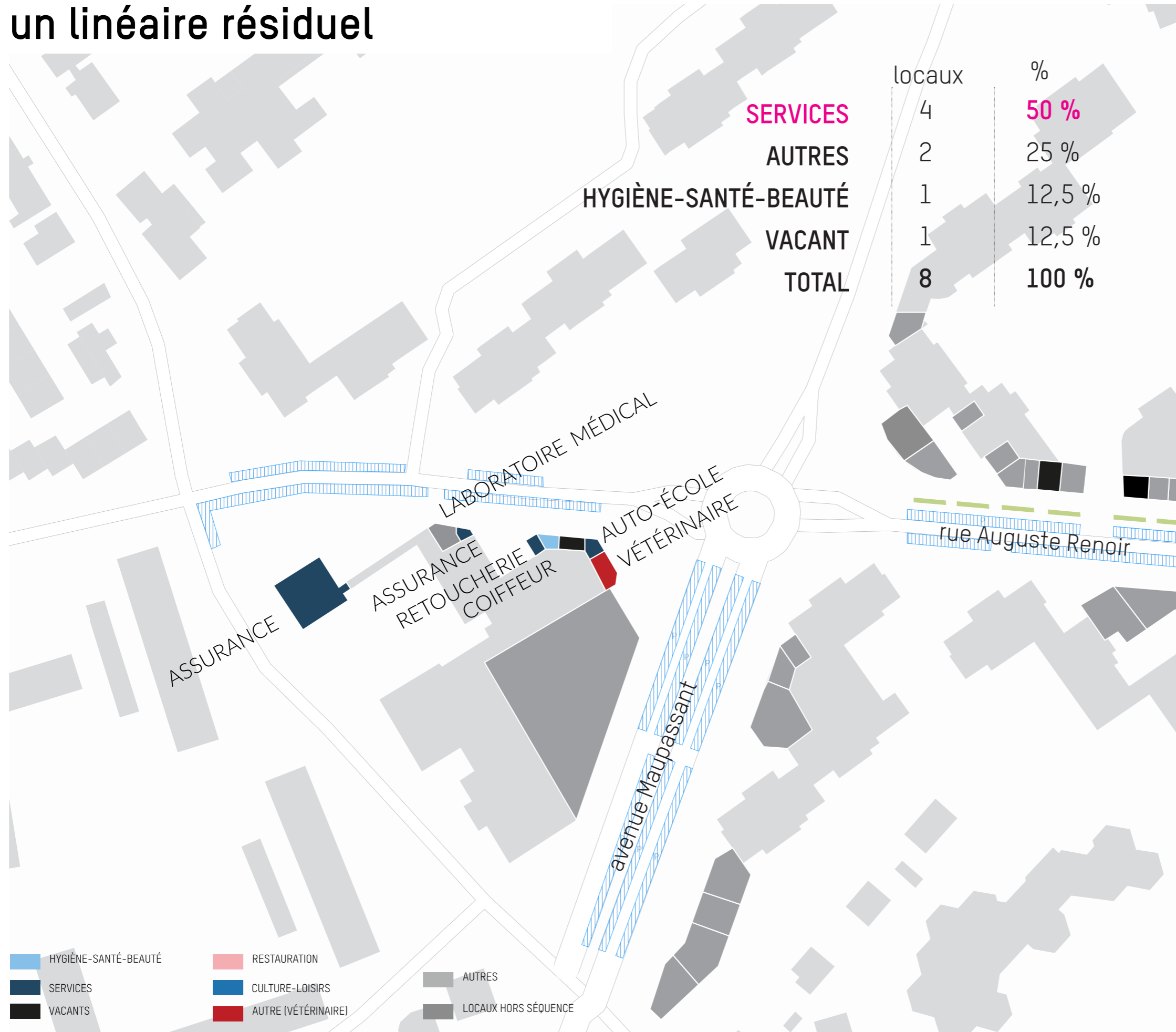
un parcours marchand fragilisé par une offre ne favorisant pas l'animation



La séquence commerciale de la rue Auguste Renoir se compose :

- par une offre plus attractive au niveau des entrées du linéaire, située au croisement des flux et bénéficiant d'une meilleure visibilité (le café-tabac au croisement avec la rue Maupassant ; l'école de danse et la crêperie situés face au Collège Auguste Renoir et au croisement avec la rue des Champs Roger) ;
- par une offre ne favorisant pas l'animation en partie centrale et fragilisant la continuité du linéaire marchand depuis les entrées de l'axe.

2. AUGUSTE RENOIR - OUEST un linéaire résiduel



- un linéaire situé en face de l'arrêt de bus



- une offre de services ne participant pas à l'animation des rez-de-chaussée

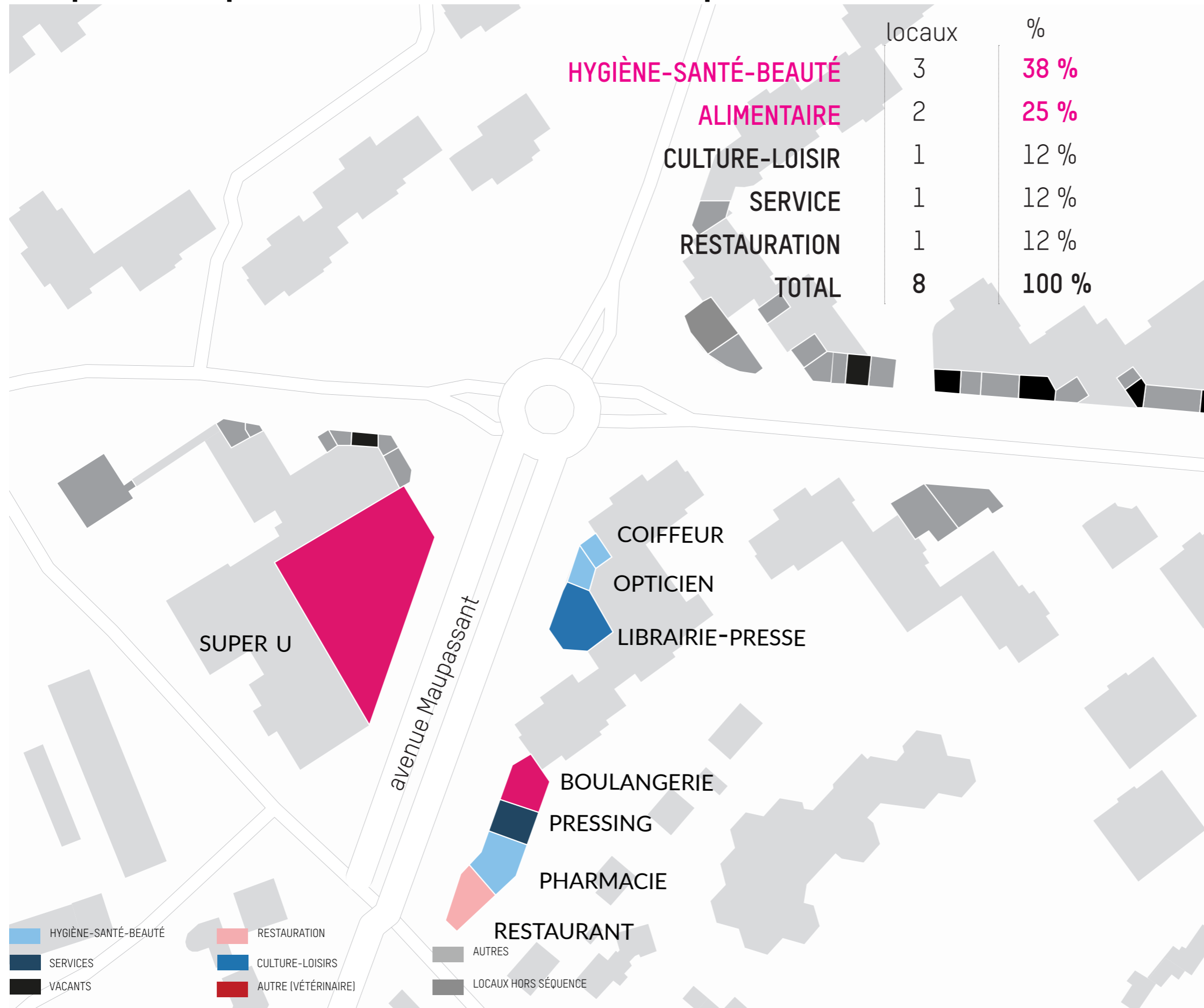
- des ruptures du linéaire bâti fragilisant la lisibilité du parcours marchand

- des commerces situés en retrait des flux

- HYGIÈNE-SANTÉ-BEAUTÉ
- SERVICES
- VACANTS
- RESTAURATION
- CULTURE-LOISIRS
- AUTRE (VÉTÉRINAIRE)
- AUTRES
- LOCAUX HORS SÉQUENCE

3. MAUPASSANT

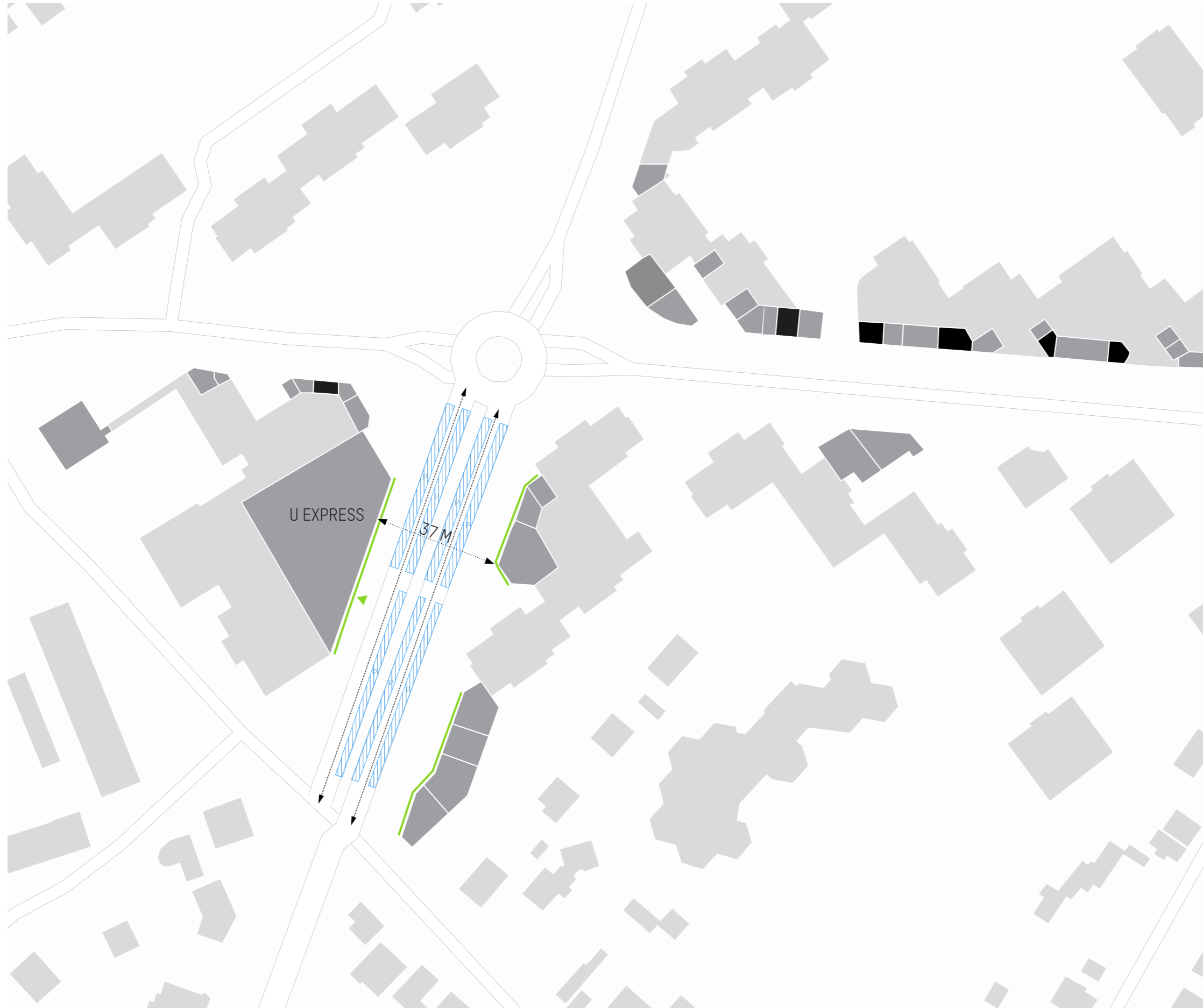
un pôle de proximité à l'échelle du quartier



La séquence commerciale de l'avenue Maupassant assure un rôle de centralité de proximité. Elle se caractérise par :

- la présence de la locomotive alimentaire U Express permettant au pôle de rayonner à l'échelle du quartier ;
- une offre qui se démarque à l'échelle du quartier par la présence d'un opticien, d'une librairie et d'un pressing ;
- une offre en adéquation avec la composition théorique d'un pôle de proximité (en dehors de la présence d'une boucherie et d'un snack) ;
- la présence d'un marché bi-hebdomadaire et d'un poissonnier devant le U Express favorisant l'attractivité de la polarité.

un linéaire commercial à consolider



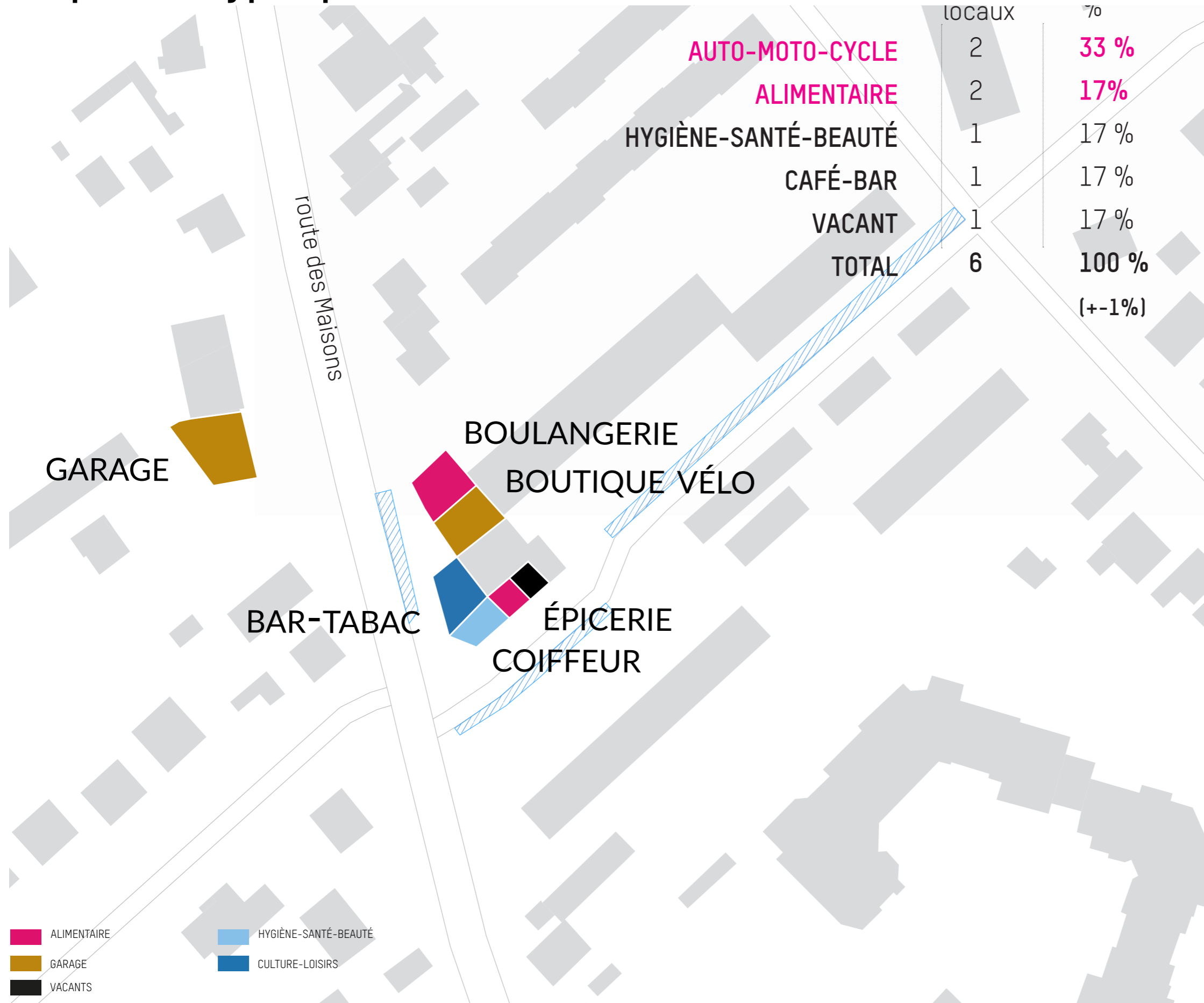
- des places de stationnement situées devant les commerces assurant une bonne accessibilité en voiture
- une bonne visibilité des commerces depuis les flux
- une concentration de commerces sur un périmètre restreint favorisant le parcours marchand piéton, et la lisibilité de l'offre



- une rupture du linéaire bâti fragilisant la lisibilité du parcours marchand sur le côté «Est»
- un espace public central peu qualitatif consacré à la voiture
- un vis-à-vis commercial entre la locomotive U Express et les commerces de proximité fragilisé par la largeur de l'avenue de Maupassant (37 mètres)
- des espaces de stationnement pour la livraison du U Express insuffisants engendrant des problématiques de circulation
- des commerçants en partie insatisfaits des conditions de stationnement à cause de la limitation de stationnement à 20 min et des voitures ventouses.

4. ROUTE DE MAISONS

un pôle d'hyper proximité



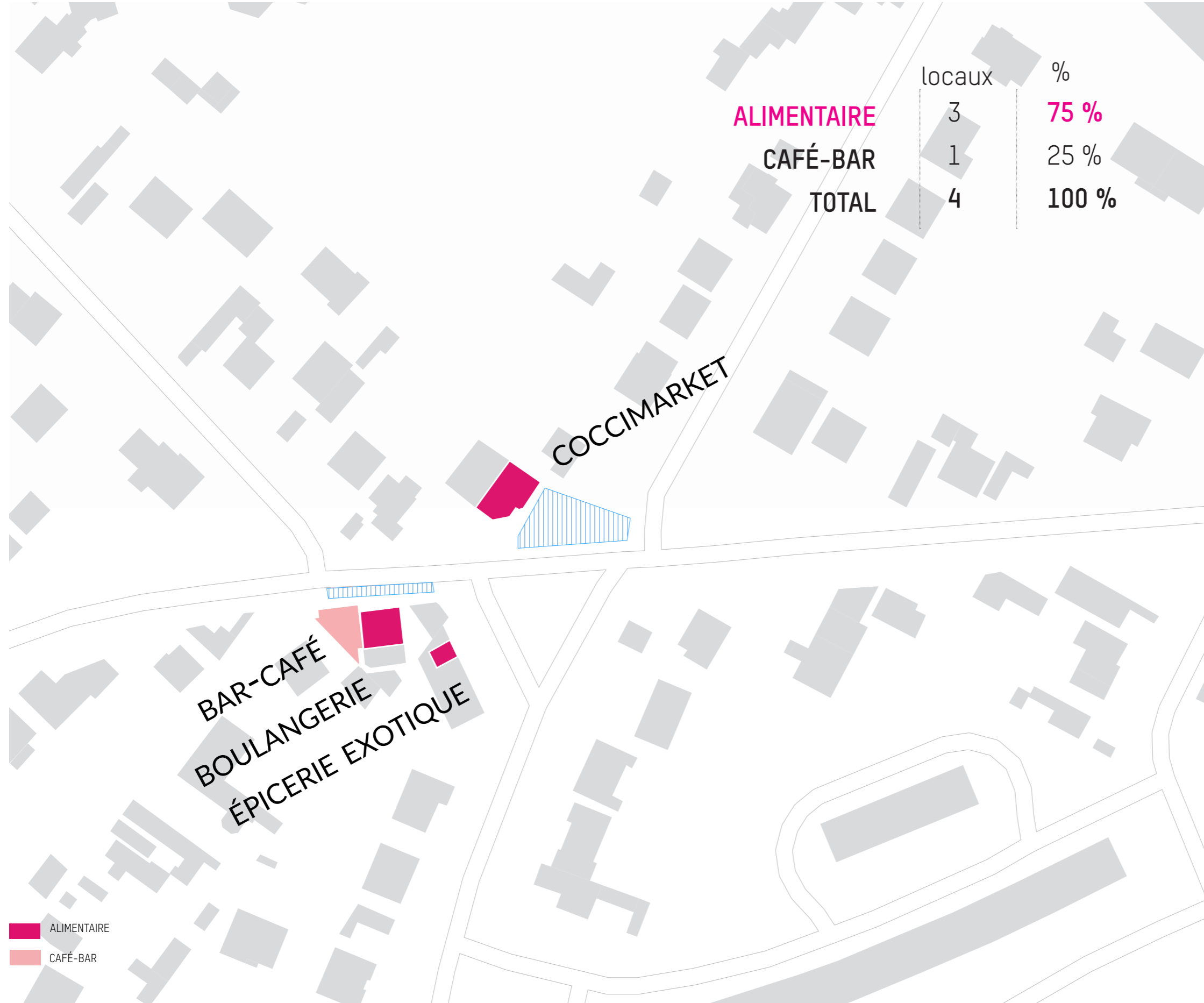
- une bonne visibilité depuis les flux pour les commerces situés le long de la route de Maisons, reliant les centres-villes de Chatou et Montesson
- des places de stationnement à proximité des commerces assurant une bonne accessibilité en voiture
- un pôle qui assure sa fonction d'hyper proximité par la présence d'une boulangerie, d'un café-tabac et d'un coiffeur



- une offre isolée par rapport au cœur marchand du quartier de l'Europe
- des problématiques de sécurité rencontrées par certains commerçants (cambriolage)
- une problématique d'accessibilité à certains commerces

■ ALIMENTAIRE
■ GARAGE
■ VACANTS
■ HYGIÈNE-SANTÉ-BEAUTÉ
■ CULTURE-LOISIRS

5. BOULEVARD JEAN JAURÈS un pôle d'hyper proximité



- une offre tournée vers l'alimentaire, qui s'est renforcée par l'implantation du Coccimarket (ancienne épicerie).

A terme, le gérant du coccimarket souhaite transformer les réserves de la supérette pour créer un snack, renforçant la vocation de proximité du pôle et complétant la palette de services présents.

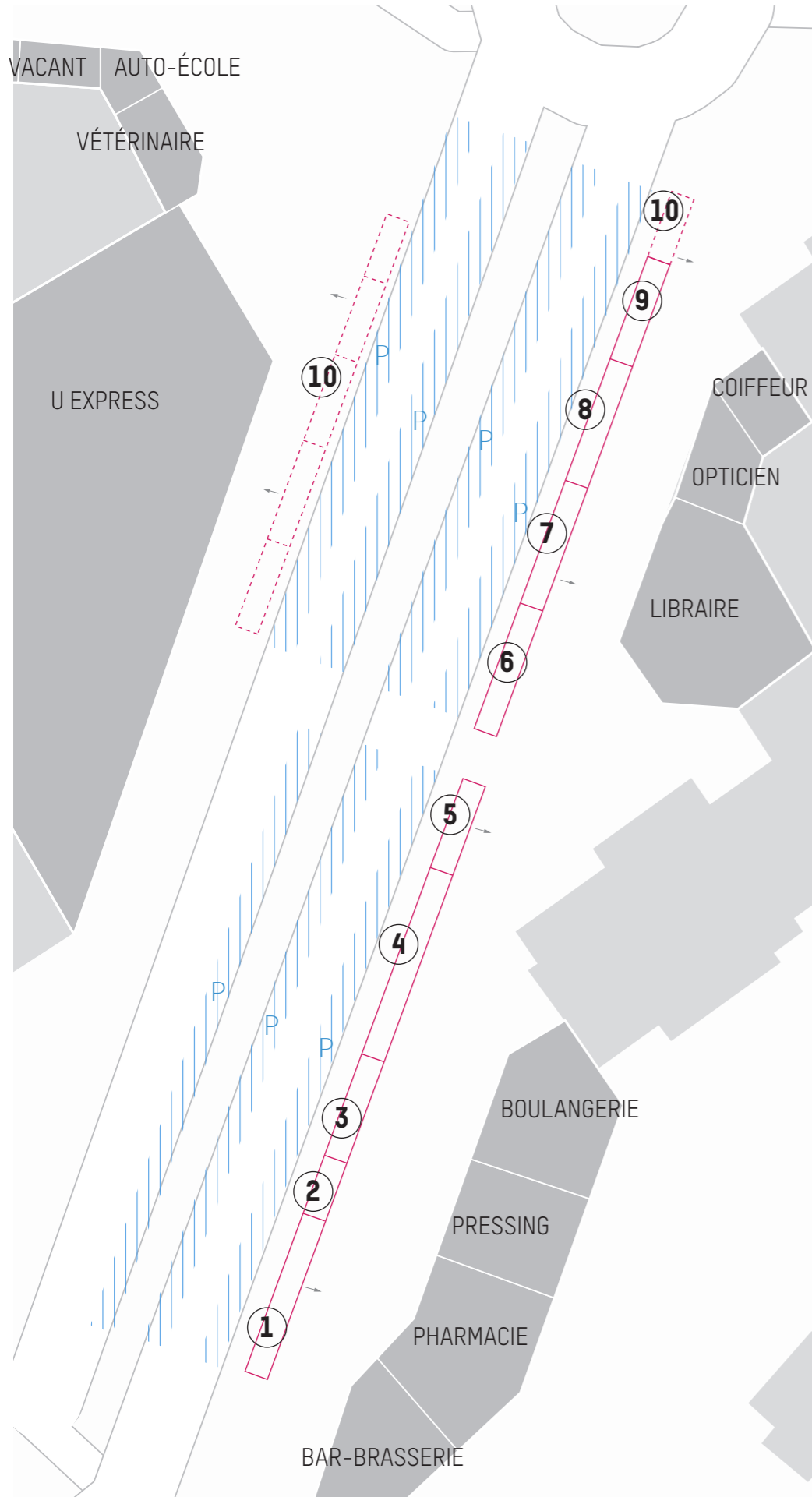


- une offre isolée par rapport au cœur marchand du quartier de l'Europe

- une offre morcelée

ALIMENTAIRE
CAFÉ-BAR

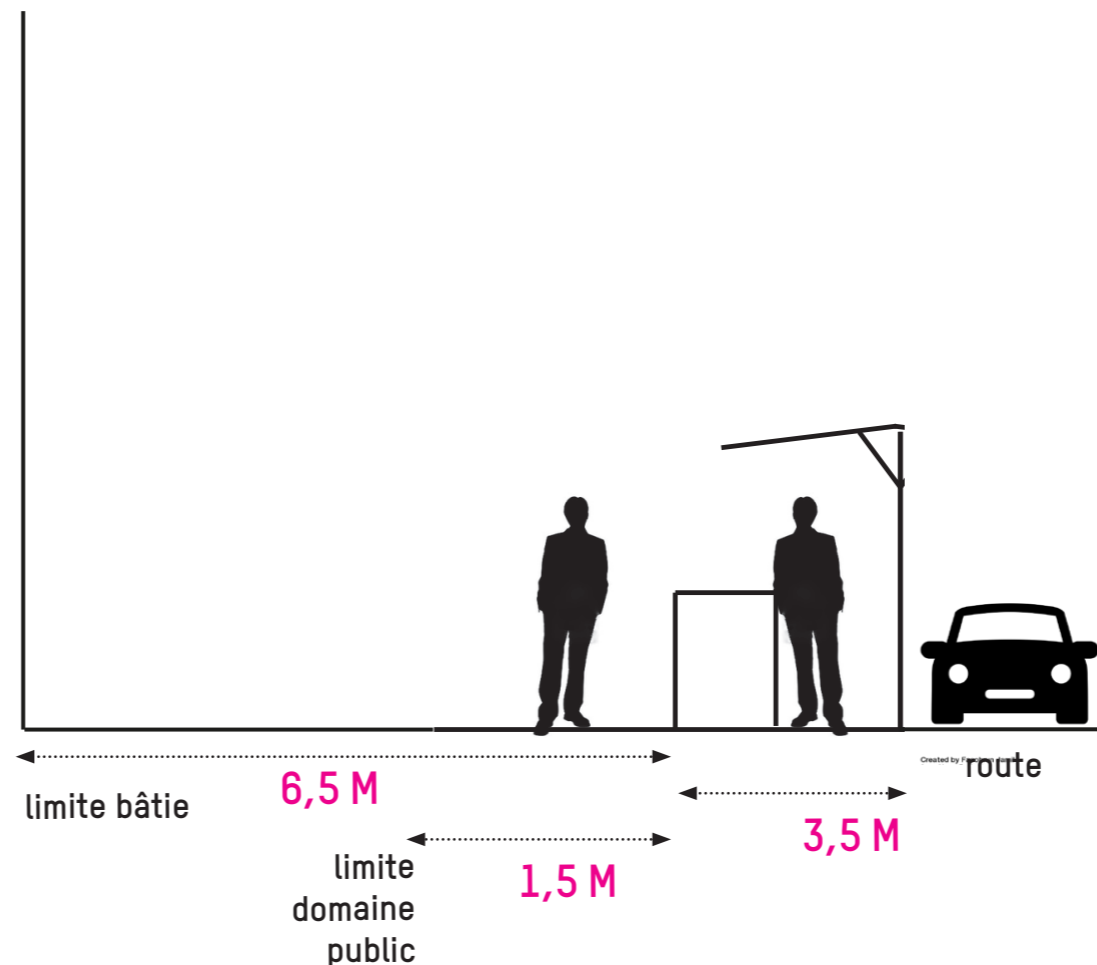
une offre de marché pouvant être améliorée dans son fonctionnement



- ① **PRIMEUR**
- ② **FROMAGER**
- ③ **OLIVES/FRUITS SECS**
- ④ **PRIMEUR**
- ⑤ **RÔTISSEUR**
- ⑥ **PRIMEUR**
- ⑦ **CHARCUTIER**
- ⑧ **FLEURISTE**
- ⑨ **OSTRÉICULTEUR**
- ⑩ **VOLANTS : ACCESSOIRES, VÊTEMENTS, MATELAS, ETC.**

Un marché qui se caractérise par :

- une organisation en deux linéaires, de part et d'autre de l'avenue Maupassant créant deux ensembles distincts entre abonnés alimentaires et volants non alimentaires ;
- une organisation dissociée limitant l'interaction entre les deux blocs et la création d'un circuit marchand d'ensemble à l'échelle du marché ;
- une répartition de l'offre scindée par les voiries centrales circulées nuisant à la facilité d'usage des consommateurs d'un bloc à l'autre du marché ;
- un espace de déambulation confortable côté abonnés alimentaire, permis par le recul des bâtiments commerciaux sédentaires par rapport aux étals ;
- côté volants, une circulation plus contrainte en façade du U Express, et limitant la visibilité des étals.



des attentes ciblées des commerçants non sédentaires en direction de l'organisation du marché

RETOURS COMMERÇANTS SÉDENTAIRES



- UNE CLIENTÈLE LOCALE FIDÈLE
- UNE SITUATION DE CŒUR DE QUARTIER ASSURANT LA CHALANDISE
- UNE AMBIANCE POSITIVE ET DES RELATIONS ENTRE COMMERÇANTS AGRÉABLES SOULIGNÉES PAR LES COMMERÇANTS
- UNE PROXIMITÉ AU COMMERCE SÉDENTAIRE BÉNÉFIQUE À L'ACTIVITÉ
- UN DÉPLACEMENT POSITIF AYANT PERMIS DE RENFORCER LA DYNAMIQUE MARCHANDE
- DES PISTES DE RENFORCEMENT DE L'OFFRE PAR L'IDENTIFICATION DE PORTEURS DE PROJET POTENTIELS



- UN MANQUE D'INTERACTION ENTRE COMMERCE VOLANTS ET ABONNÉS LIMITANT LA SYNERGIE
- UN ESPACE VOLANT PEU ATTRACTIF POUR SON RENFORCEMENT
- UNE DIMINUTION DU NOMBRE DE VOLANTS LIÉE AU DÉPLACEMENT NUISANT À LA DIVERSITÉ DE L'OFFRE
- UNE PLACE TROP IMPORTANTE DE LA VOITURE NE PERMETTANT PAS UN DÉPLOIEMENT OPTIMAL DU MARCHÉ
- DES ANIMATIONS RESTANT LIMITÉES POUR PARTICIPER À LA VITALITÉ DU MARCHÉ
- UN MÉTRAGE LINÉAIRE LIMITÉ POUR PERMETTRE LE DÉPLOIEMENT DE NOUVELLES ACTIVITÉS

- Une satisfaction globale du nouvel emplacement du marché, ayant permis de renforcer la synergie entre commerce sédentaire et non sédentaire ;

- Une réduction du nombre d'emplacements de volants (-10 places) et du métrage linéaire de chacun des commerçants liée au déplacement du marché perçus comme une limite au développement de sa dynamique marchande ;

- Des commerçants identifiant des manques ciblés (boucher, poissonnier) ne pouvant être pourvus principalement en raison du métrage limité du marché ;

- Un souhait exprimé de pouvoir retrouver une interaction en face à face entre les commerçants volants et abonnés afin de renforcer la synergie à l'échelle du marché ;

- Des animations à renforcer (événementielles, enfants) pour participer à la vie de quartier ;

- Un souhait d'alléger la présence des véhicules afin de permettre le déploiement du marché au cœur de l'avenue Maupassant.

RETOURS COMMERÇANTS NON-SÉDENTAIRES > IMPACT MARCHÉ

SEULS

3

COMMERÇANTS SÉDENTAIRES ESTIMENT QUE LE MARCHÉ A UN IMPACT POSITIF SUR LA FRÉQUENTATION DE LEUR COMMERCE

ENJEUX EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL À L'ÉCHELLE DE L'EUROPE

- Conforter et pérenniser **le service de proximité** aux habitants
 - Développer **l'animation et la vie de quartier**
par le renforcement du marché forain
- Renforcer les **activités locomotives** en accompagnant leur développement et leurs conditions d'exploitations
- Participer au **renforcement de la chalandise** par un fonctionnement et des accès adaptés
 - Répondre aux **potentiels économiques** du quartier par une programmation d'activités adaptées et une évolution du foncier actif

quatre axes de projet identifiés pour le développement commercial

1/ structurer l'animation du quartier

autour d'**un marché forain renforcé**

2/ **conforter l'offre de services** aux habitants

3/ inscrire le quartier de l'Europe dans son environnement

par **une diversification de l'offre commerciale**

4/ pérenniser l'offre commerciale

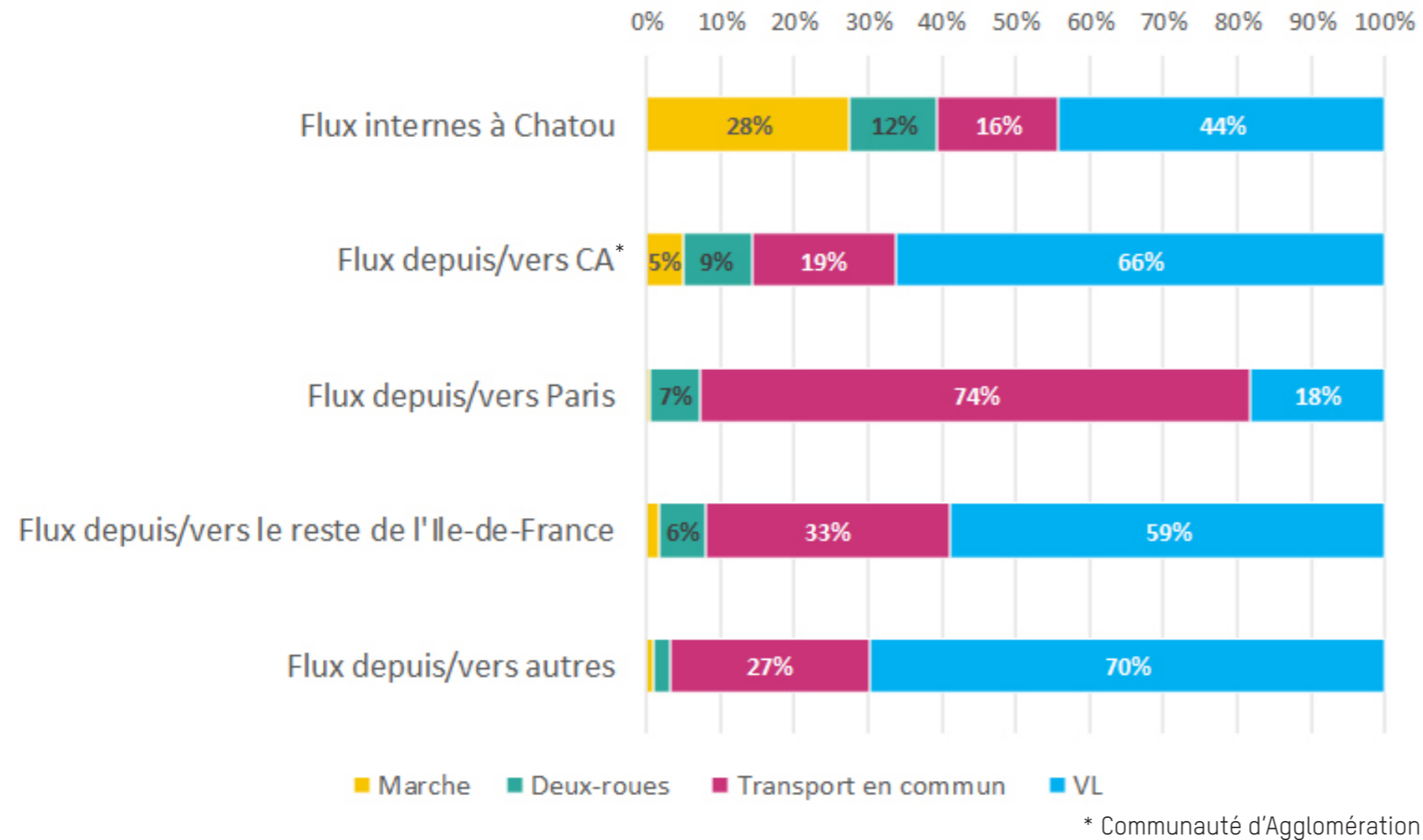
par **une stratégie foncière ciblée**

4

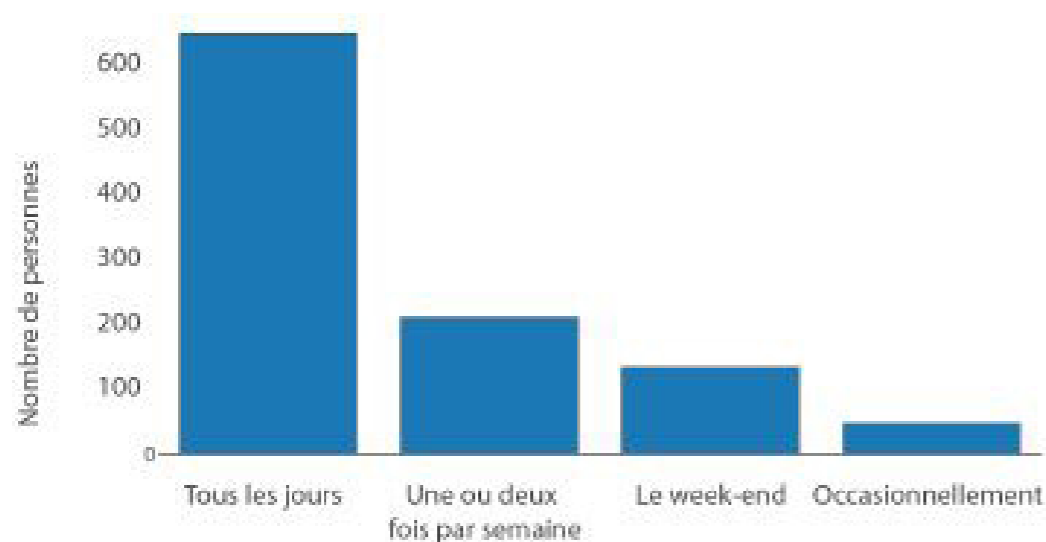
MOBILITÉ

VOITURE un rôle prépondérant dans les déplacements quotidiens

Flux domicile-travail : mode de transport utilisé



FRÉQUENCE D'UTILISATION DE LA VOITURE DANS LE QUARTIER DE L'EUROPE



Le taux d'équipement des ménages catoviens en voiture est important : 83.5% des ménages ont au moins une voiture et ~29% en ont deux ou plus.

Cela se traduit directement dans l'espace, puisque 71% des ménages avaient au moins un emplacement réservé au stationnement en 2015.

> Une part importante des modes actifs dans les déplacements de proximité (en interne ou vers la Communauté d'Agglomération), mais ces derniers restent largement minoritaires face à l'utilisation de la voiture :

- 44% des flux domicile-travail réalisés en interne à Chatou se font en voiture
- 66% des flux entrants/sortants vers la Communauté d'Agglomération sont réalisés en voiture

> Une habitude des transports collectifs essentiellement pour les déplacements domicile-travail en direction de Paris

La place de la voiture individuelle également importante dans les flux domicile-travail au regard des modes de déplacement cités par les

- habitants :
1. La voiture
 2. Le RER
 3. Le bus
 4. A pied
 5. A vélo

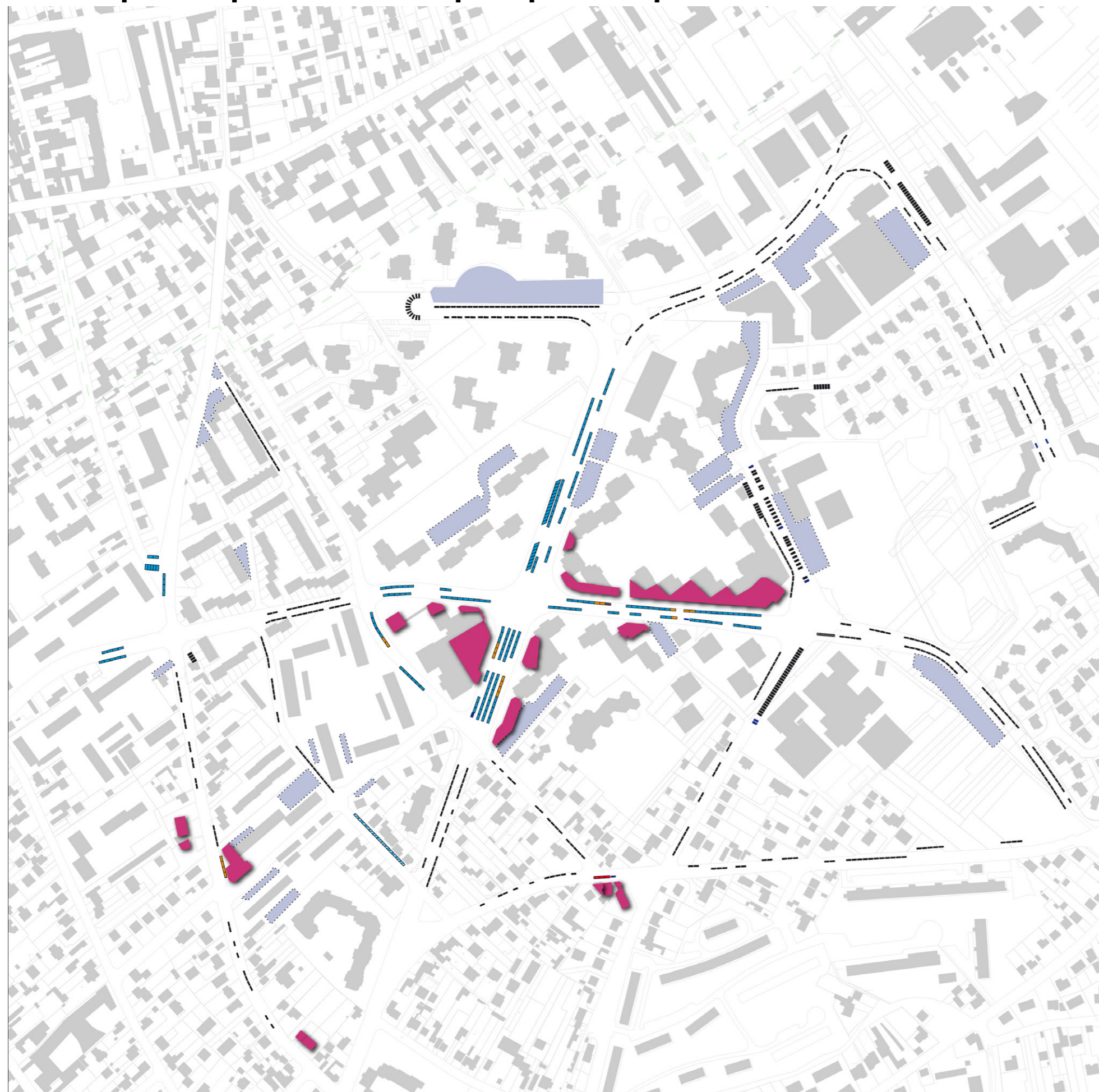
Pour les scolaires, les transports en commun sont les modes les plus

- cités dans l'enquête :
1. Le RER
 2. Le bus
 3. A pied
 4. En voiture
 5. A vélo

> Un usage de la voiture fortement lié au commerce

1. Faire des achats en dehors du quartier de l'Europe
2. Pour les loisirs
3. Pour le travail
4. Pour se rendre dans les commerces du quartier de l'Europe

un espace public marqué par la présence du stationnement



> -870 places en surface sur l'espace public, soit environ 10,8 ha

> Objectif : prendre en compte les différentes pratiques existantes et projetées à l'échelle du quartier de l'Europe :

- Les résidents (et actifs) sur le périmètre
> présence : 18h00-08h00 + 12h00-14h00

- Les commerces > activité
> présence : 08h00-12h30 + 14h00-19h00
> cas des restaurants : pic entre 12h00-14h00

- Les zones d'activités > activité
> présence : 08h00-12h30 + 13h30-18h00

- Les équipements administratifs et culturels, activité
> présence : 08h30-12h30 + 14h00-18h00

Les principales raisons du stationnement dans l'espace public citées sont :

- 1. Pour me rendre aux commerces du quartier de l'Europe
- 2. Pour mes loisirs
- 3. Pour déposer mes enfants à l'école
- 4. Pour le travail

LÉGENDE

Offre de stationnement public de surface

- Stationnement «**gratuit**»
- Stationnement «**zone bleue**»
- Stationnement «**PMR**»
- Stationnement «**20 min**»
- Stationnement «**transports de fonds**»
- Stationnement «**moto**»
- Stationnement «**alternance semi-mensuelle**»
- Stationnement «**10 min**»

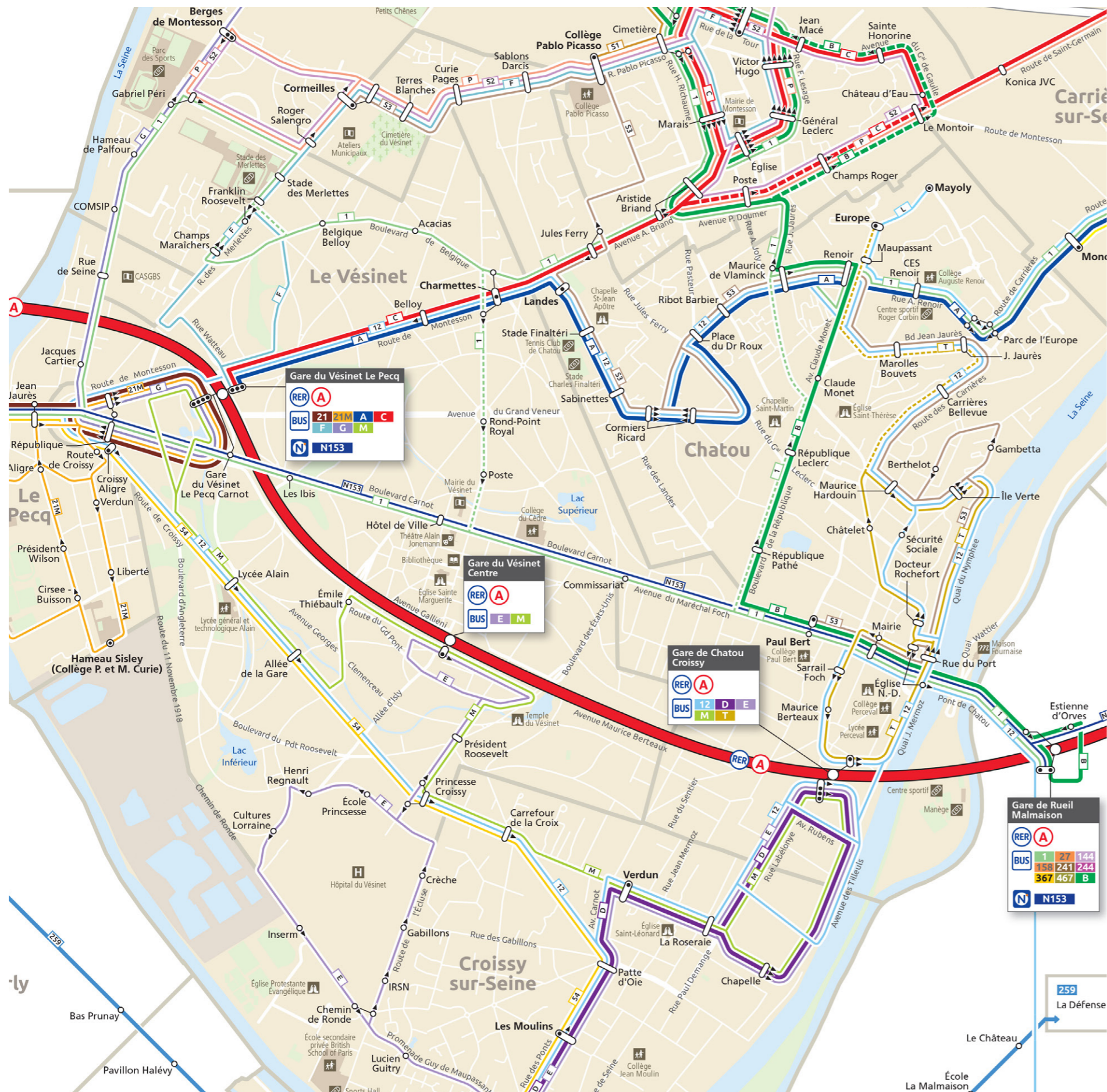
Offre de stationnement privé de surface

- Stationnement **en poche**

- Commerces

BUS

un réseau de bus renforcé en 2018...



Un réseau de bus récemment restructuré ce qui a permis de renforcer la fréquence et le maillage sur le territoire.

Aujourd'hui le maillage est dense, assuré par 10 lignes sur le territoire, dont quatre traversant le quartier et permettant de relier les grandes gares du territoire :

> 1 ligne urbaine traversant le quartier :

- T : Place du Dr Roux -> Gare de Chatou-Croissy
Fréquence HC (heure creuse) : 22'
Fréquence HP (heure de pointe) : 12'

> 3 lignes inter-urbaines traversant le quartier

- A : Gare du Vésinet-Le Pecq -> Gare de Houilles
Fréquence HC : 20'
Fréquence HP : 10'
- B : Gare de Rueil-Malmaison -> Gare de Sartrouville
Fréquence HC : 20'
Fréquence HP : 12'
- L : Mayoly (Chatou) -> Gare de Houilles
Fréquence HP : 10'
Ne circule pas aux heures creuses (de 9h à 16h)

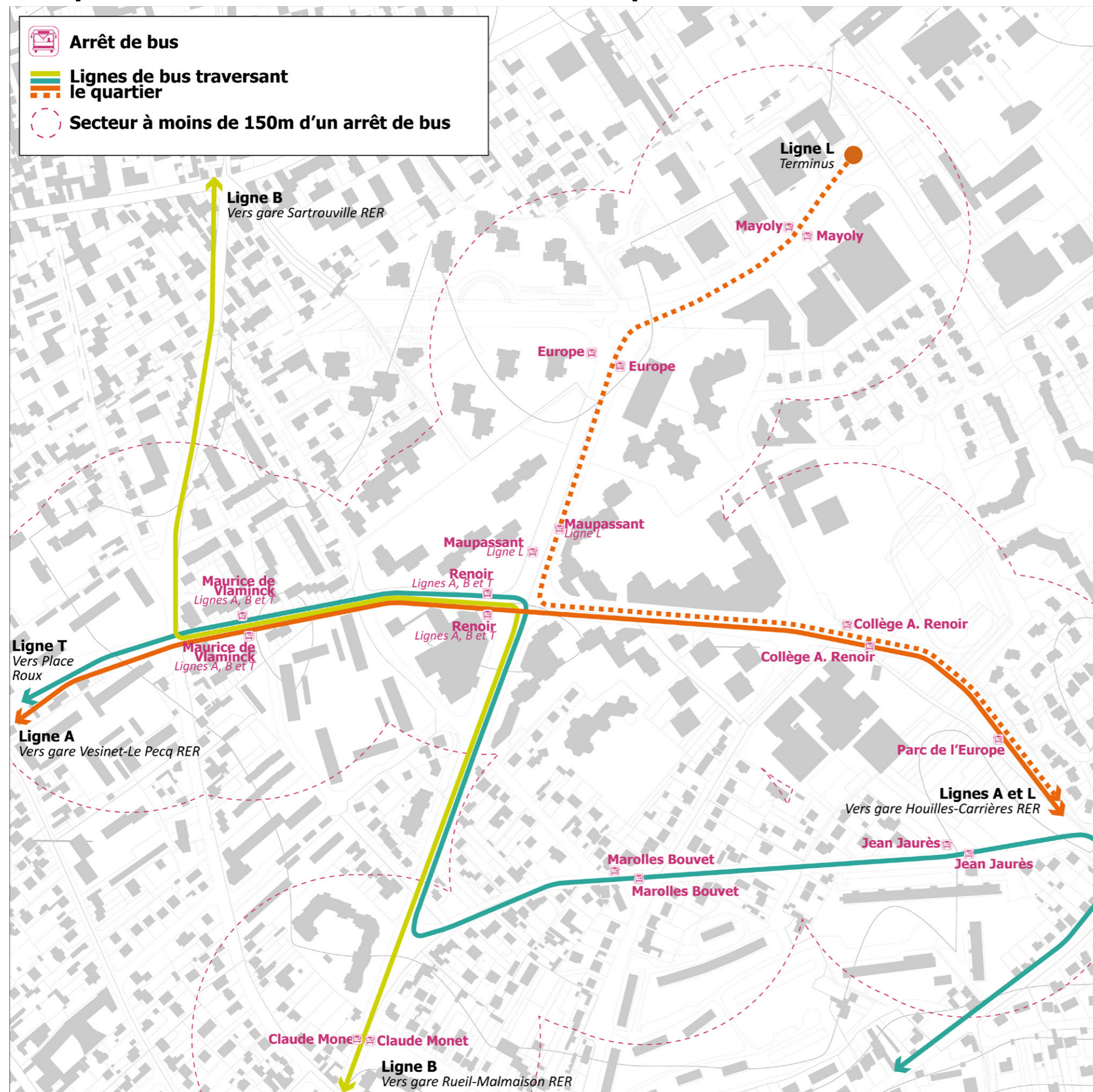
Analyse des temps de parcours depuis le quartier (arrêt Renoir) vers le réseau ferré à proximité :

LIGNE	Gare d'arrivée	Temps de parcours
LIGNE T	Chatou-Croissy	~20 min
LIGNE A	Vésinet-Le Pecq	~17 min
LIGNE B	Houilles/Carrières-sur-Seine	~18 min
	Rueil-Malmaison	~18 min
	Sartrouville	~25 min
LIGNE L	Houilles/Carrières-sur-Seine	~20 min

Une satisfaction mitigée de l'accessibilité en bus des usagers du quartier de l'Europe :

“ 57% des usagers trouvent que le quartier est plutôt bien accessible en bus depuis le reste de Chatou et les communes limitrophes
56% des usagers enquêtés utilisent les transports en commun et trois points d'entrée sont mis en évidence :
- La gare Chatou-Croissy RER
- Les lignes de bus T et A

... qui améliore la desserte du quartier



> Un maillage de points d'arrêt dense qui assure une bonne desserte du quartier. L'ensemble du secteur se trouve à moins de 150m d'un arrêt de bus.

> Des arrêts de bus aujourd'hui peu lisibles et difficilement accessibles (à l'exception des points d'arrêt sur la rue Renoir).

> Des aménagements très limités des points d'arrêt qui réduisent considérablement le confort d'attente.

Pour autant des arrêts sont en cours de réaménagement :

- l'arrêt Renoir côté sud de la voie
- l'arrêt Mayoly côté sud de la voie

Aujourd'hui les réaménagements réalisés récemment ou projetés prévoient un renforcement de l'information voyageurs, l'installation d'abris et de bancs. Aucune réflexion n'est actuellement projetée pour développer d'autres services de mobilité aux points d'arrêts

Le manque de certains aménagements est mis en évidence par les usagers des transports en commun



1. L'information en temps réel
2. Les abris
3. Les bancs
4. L'éclairage

> Une information dynamique au niveau des arrêts structurants : Europe, Maupassant, Renoir.

Elle ne permet toutefois pas d'informer en temps réel sur les perturbations du trafic, le passage des prochains bus, etc.

Un rôle important du bus dans les déplacements quotidiens :



Second mode cité pour répondre aux déplacements liés à l'école ou à l'université

Troisième mode cité pour répondre aux déplacements liés au travail

CYCLES

un potentiel de déploiement important



Le vélo : un mode de déplacement pertinent pour se rabattre sur le réseau ferré.

	Gare d'arrivée	Temps de parcours	Temps de parcours à vélo
LIGNE T	Chatou-Croissy	~20 min	~8min
LIGNE A	Vésinet-Le Pecq	~17 min	~13min
	Houilles/Carrières-sur-Seine	~18 min	~16min
LIGNE B	Rueil-Malmaison	~18min	~11min
	Sartrouville	~25min	~17min
LIGNE L	Houilles/Carrières-sur-Seine	~20min	~16min

Mais une topographie à prendre en compte !

En terme de temps de parcours, le vélo apparaît comme compétitif pour se rabattre sur le réseau RER, mais la question du relief doit être appréhendée.

En ce sens le développement du vélo électrique apparaît particulièrement pertinent sur le secteur. Il permettrait de répondre aux déplacements de proximité soumis à du relief mais également de faciliter le report modal pour les déplacements intercommunaux (au sein de la Communauté d'Agglomération par exemple).

Le quartier se trouve entre 20 et 30 minutes à pied du secteur Foch/Gare/Berteaux.

LÉGENDE

📍 Point départ zones chalandises 0 1 km

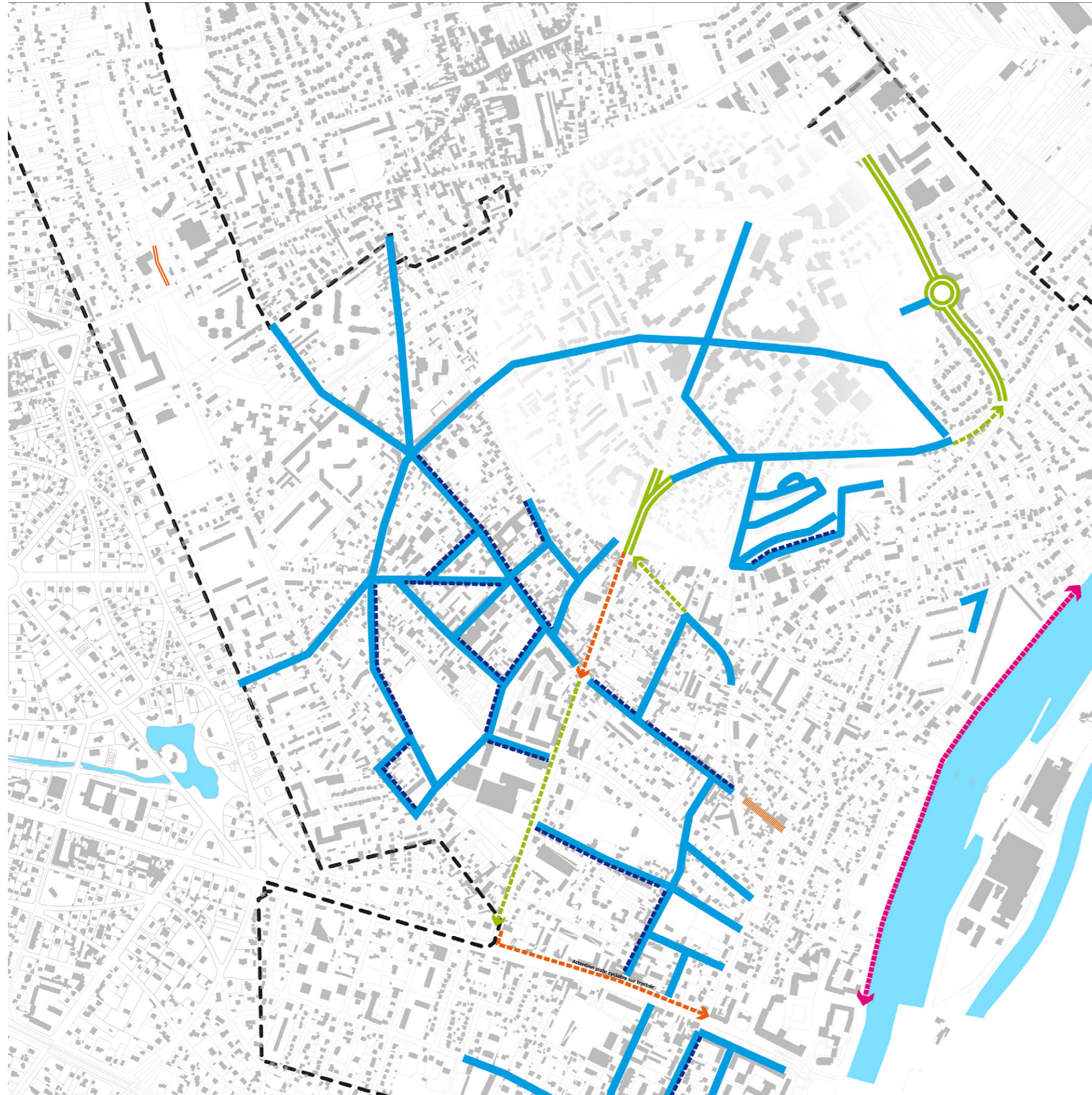
Accessibilité Modes actifs

- z8km
- z5km
- z2km

Sources : IGN. © Les Contributeurs d'OSM

Réalisation :
Inddigo - Décembre 2018

une pacification de la voirie étendue...



Le maillage cyclable est largement amorcé sur le secteur par un travail déjà effectué de pacification de la voirie.









Pour autant, des axes structurants seraient pertinents à sécuriser pour faciliter la pratique cyclable :

> l'axe Nord-Sud (Avenue Monet -> Boulevard de la République) est aujourd'hui aménagé dans le sens descendant. Idéalement un aménagement dans le sens ascendant permettrait de sécuriser le cycliste qui est plus lent et dont la trajectoire est moins directe dans le sens montant.

> L'axe Est-Ouest (Avenue du Maréchal Foch) qui est aujourd'hui aménagé dans un sens sur le trottoir.

LÉGENDE

Aménagements cyclables

-  Piste bidirectionnelle
-  Piste unidirectionnelle
-  Bande bidirectionnelle
-  Bande unidirectionnelle
-  Double-sens cyclable
-  Zone 30
-  Zone de rencontre
-  Chaussée à voie centrale banalisée

... mais un réseau encore discontinu



A l'échelle du quartier la zone de pacification de la voirie comprend la majeure partie du réseau viaire. Celle-ci est accompagnée de quelques aménagements de modération de la vitesse. Pour autant plusieurs problématiques sont à résorber pour réaliser un réel maillage.

> **La résorption des ruptures d'aménagement** en travaillant notamment au niveau de l'avenue C. Monet, de la route de Maisons, et de l'avenue de l'Europe.

> **La poursuite de la sécurisation des intersections.**

Des sas cyclables ont été implantés au niveau de la rue Vlaminck, mais ces derniers pourraient être généralisés (ex: intersection avenue C. Monet | rue des Vignobles).

Quelques aménagements au niveau des giratoires ont été réalisés mais cela se limite à :

- la place Michel-Ange (bande cyclable dans l'anneau) ;
- un sas d'évitement de l'anneau au niveau du collège (attention uniquement sur une voie).

Afin d'inciter à la pratique cyclable, l'aménagement d'une offre de stationnement vélo de surface doit être traité en parallèle. En effet, aujourd'hui aucune offre ne permet de répondre à la diversité des besoins sur le secteur :

- > Stationnement ouvert pour la courte durée (à proximité des commerces rue Renoir, av. Monet)
- > Stationnement abrité pour la moyenne durée (à proximité des équipements : collège Renoir, Tennis club, Parc de l'Europe, ...)
- > Stationnement fermé pour les habitants.

Un manque d'aménagement cyclable et des vitesses automobiles trop importantes :



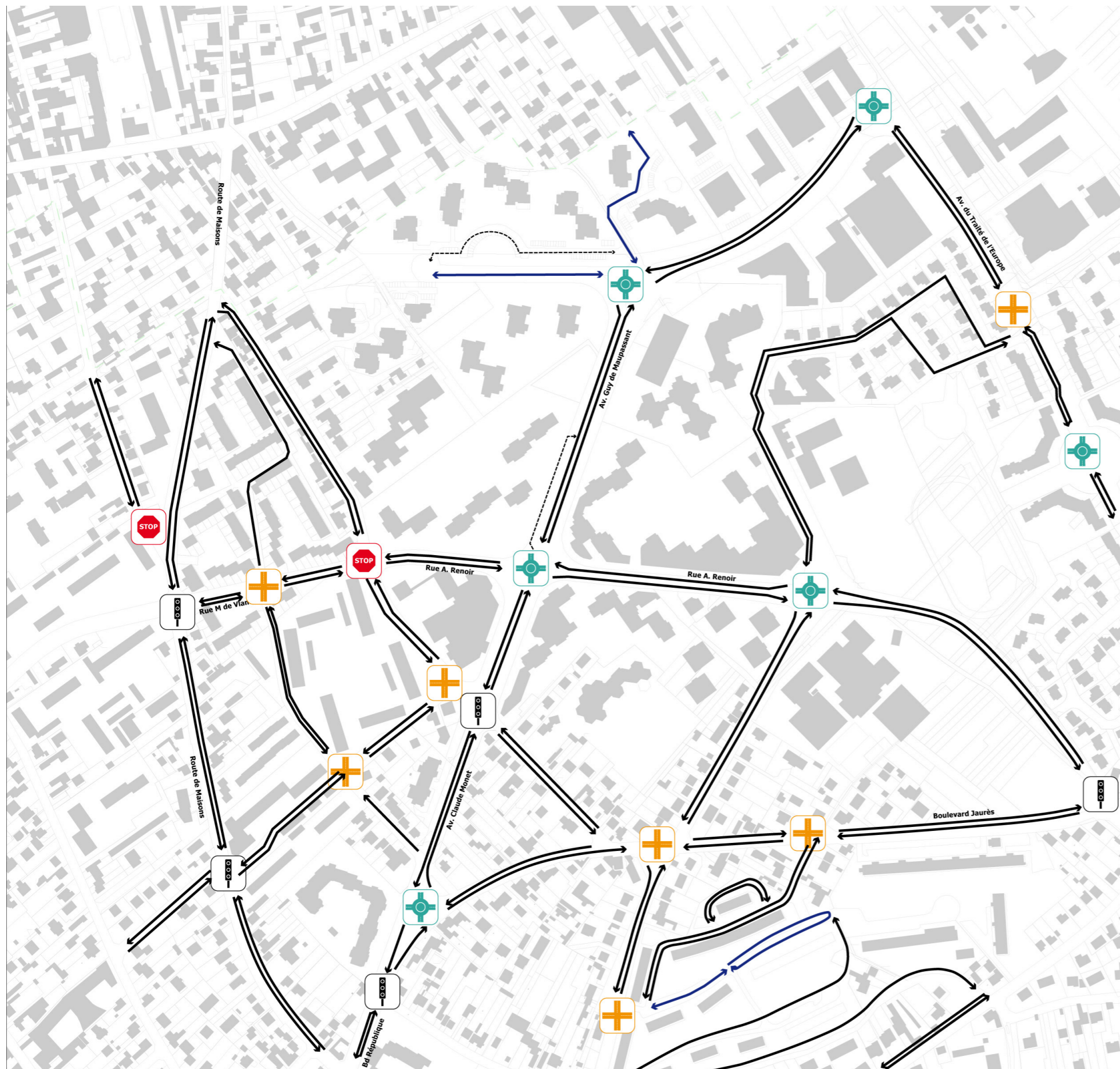
1. Pas assez de pistes cyclables
2. Parcours cyclables discontinus
3. Pas assez de stationnement vélo
4. Vitesse trop élevée des automobilistes

LÉGENDE

- Stationnement Vélo**
- Zone limitée à 30km/h**
- Piste unidirectionnelle**
- Aménagement projeté**
- Aménagement de modération de la vitesse**

PIÉTONS

des intersections fluidifiant le trafic au détriment des modes actifs



Les régimes de gestion des intersections choisis sur les axes structurants (avenue Maupassant, avenue Renoir) sont essentiellement des giratoires et des carrefours à feux.

Cela a l'avantage de fluidifier le trafic dans les secteurs où le trafic est très dense, mais cela a des répercussions pour le piéton qui n'est plus prioritaire (ex: temps d'attente au feu, contournement de l'anneau).

LÉGENDE

- Sens de circulation
- Voie en impasse
- - - Contre-allée

Gestion des intersections

- Giratoire
- Carrefour à feu
- Gestion par «stop»
- Priorité à droite

Niveau de priorité donné au piéton selon le mode de gestion de l'intersection
-
++

ENJEUX DE MOBILITÉ

encadrer la place de la voiture

- > Rééquilibrer le partage de l'espace public pour valoriser la pratique des modes actifs
- > Améliorer la visibilité des modes alternatifs à la voiture individuelle dans l'espace public
- > Étudier la possibilité d'une recomposition du stationnement (diversification de la réglementation au droit des commerces, diminution de l'offre au niveau de Maupassant) et rechercher des solutions de stationnement à proximité
- > Conforter le stationnement résidentiel dans les parkings résidentiels existants en renforçant la mise en application de la réglementation
- > Travailler sur les matériaux pour accompagner la transition du quartier de l'Europe et marquer l'entrée dans un secteur mixte et dense

valoriser les transports en commun

- > Aménager les points d'arrêts pour améliorer le confort d'attente (abris, espace d'attente)
- > Faire des points d'arrêt du cœur de l'Europe (Maupassant et Renoir) des pôles d'intermodalité en proposant des services à la mobilité complémentaires (ex : stationnement vélo, trottinettes, implantation de pompes à vélo, etc.)

renforcer la pratique cyclable

- > Permettre une circulation cyclable continue et sécurisée dans chaque sens de circulation du quartier vers les pôles générateurs de déplacements
- > Implanter du stationnement vélo adapté aux usages (courte, moyenne et longue durée) & poursuivre la dynamique engagée par la Ville de transformation des places de stationnement à moins de 5 m d'un passage piéton en stationnement vélo
- > Informer les habitants autour du vélo à assistance électrique & étudier les possibilités d'une aide à l'achat de VAE, car ce type d'équipement peut être coûteux.
- > Profiter d'une réhabilitation des espaces publics pour créer des espaces pouvant accueillir des actions de sensibilisation type «atelier de remise en selle / atelier de réparation vélo»

faciliter la pratique de la marche

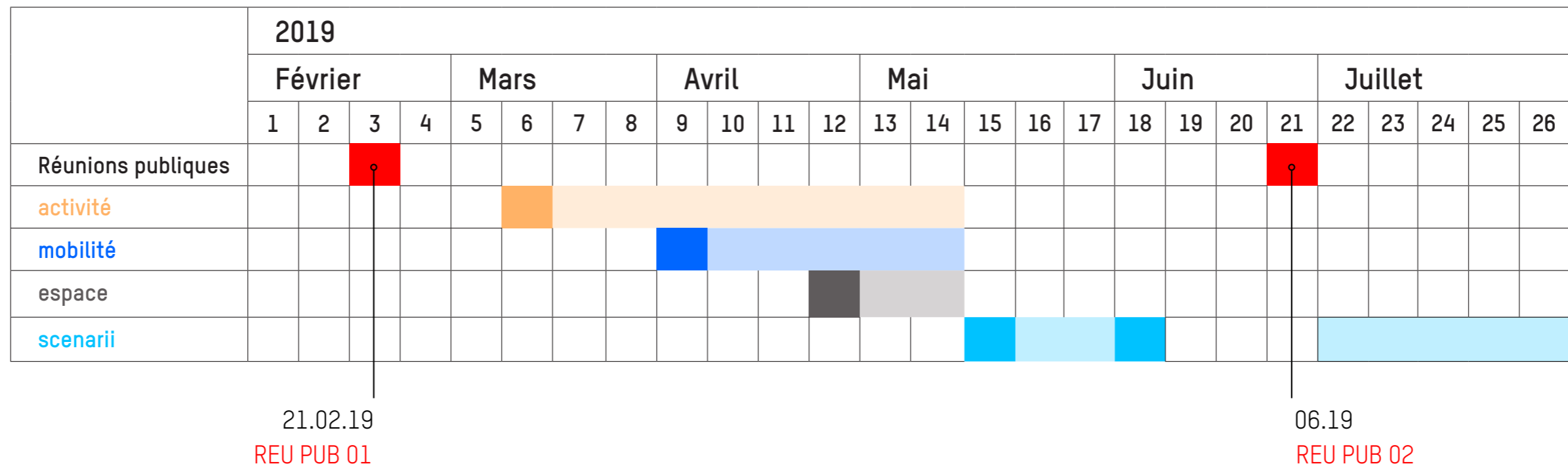
- > Réaménager les intersections structurantes pour faciliter les traversées de voies
- > Aménager des espaces de halte pour faciliter la circulation piétonne des PMR
- > Assurer la continuité PMR vers l'ensemble des pôles générateurs de déplacements

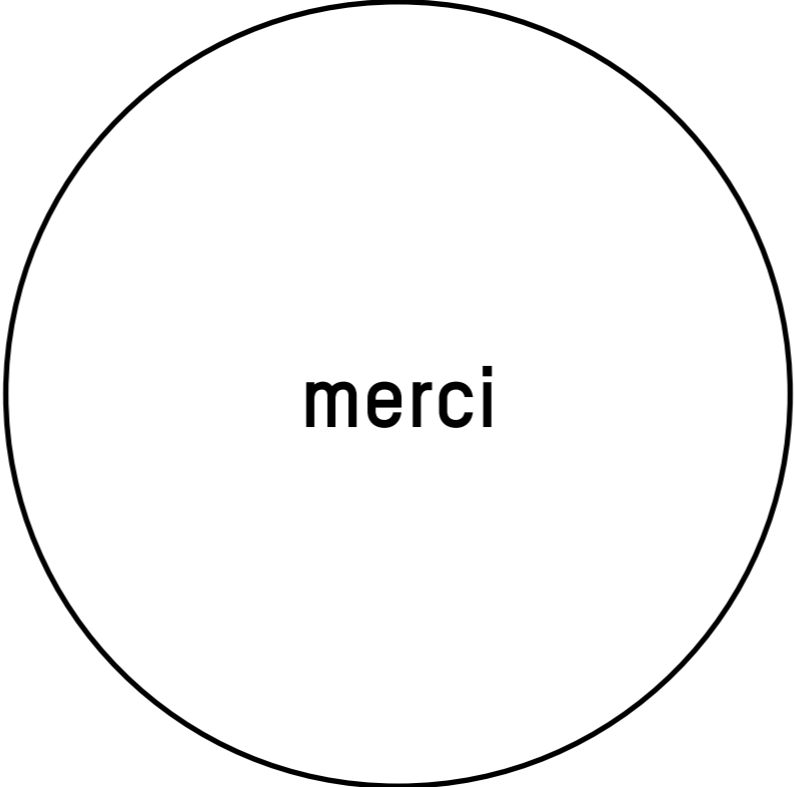
améliorer le confort de circulation des modes actifs

- > Travailler sur un éclairage approprié pour renforcer le sentiment de sécurité aux heures de nuit actives (début de matinée et fin de journée en hiver)
- > Apaiser les vitesses en renforçant les aménagements de modération de la vitesse
- > Mettre en œuvre une signalétique ludique, donnant des indications de temps pour inciter à la pratique des modes actifs

anticiper les nouvelles mobilités en travaillant sur l'expérimentation

- > Tester les propositions d'aménagements auprès des habitants en travaillant sur des réaménagements temporaires
- > Intégrer une offre de stationnement dédiée aux véhicules électriques
- > Favoriser l'émergence d'une offre d'autopartage





VILLE DE
chatou

august