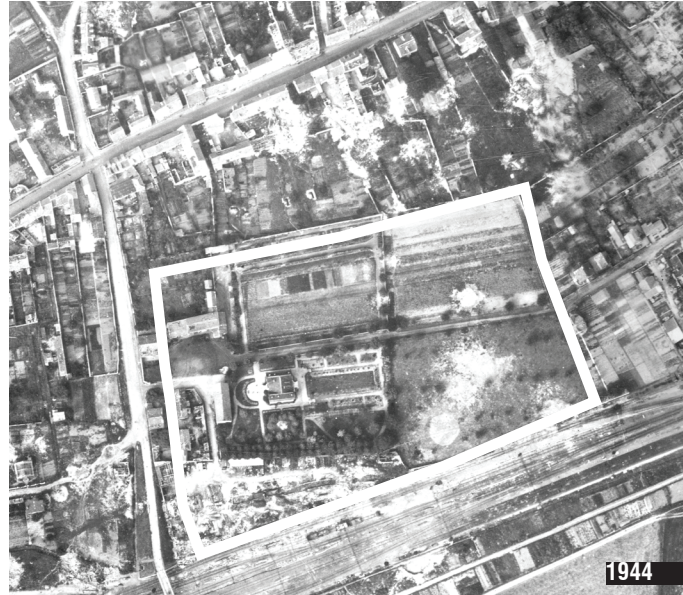
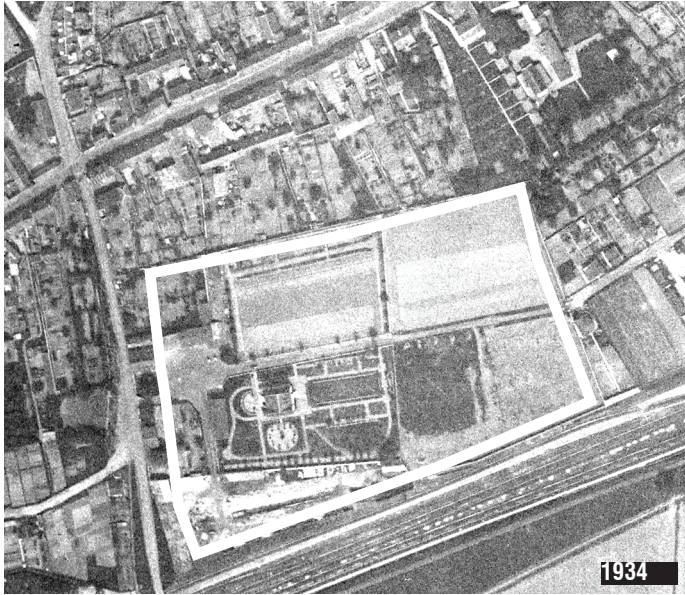


Analyse urbaine du quartier des Yvelines - Trappes



01 INTRODUCTION

Le contexte de l'analyse

Cette analyse urbaine a été menée dans le cadre d'une consultation restreinte pour une mission de reconfiguration urbaine du quartier des Yvelines à Trappes, lancée conjointement par la municipalité et CDC Habitat. L'intitulé-même de la mission, « *Étude de recomposition urbaine et résidentielle* », révèle que l'intervention opère à deux échelles : la résidence des Yvelines dans son périmètre strict, dans le cadre d'une résidentialisation somme toute classique, mais aussi, au-delà, les connexions à trouver vers le quartier au nord et à l'est du QPV Jean Macé. S'ajoute à cette double échelle la question du groupe scolaire, qui s'inscrit sur cet aspect dans un entre-deux : à la fois localisé dans l'emprise du projet, mais devant, en tant qu'équipement, « couvrir » un périmètre plus large lié à la carte scolaire. Ce qui suppose non seulement un placement judicieux au sein du quartier, mais également des conditions de desserte optimales (dépose-minute, logistique des repas, sécurité des enfants sur l'espace public).

La stratégie menée par la ville de Trappes sur les nouvelles connexions du quartier des Yvelines aux quartiers voisins s'accompagne légitimement d'une volonté de CDC Habitat d'améliorer l'habitat des habitants actuels et futurs. La valorisation du patrimoine du bailleur, afin de pleinement profiter de la position du quartier en frange immédiate du cœur de ville, passe par une réhabilitation des logements doublée d'une résidentialisation dont la pré-programmation d'Endroits en Vert devra servir de base de réflexion sans en être un invariant absolu.

Seront abordés, dans la suite du présent document, les thèmes suivants : le désenclavement, le réseau viaire, les démolitions, les valorisations foncières, la question centrale du groupe scolaire, le stationnement, et enfin le traitement des limites et des extérieurs résidentiels, sous l'angle des fonctionnalités à assurer mais aussi des aménités à apporter. Sur ces questions, l'étude de capacité de l'agence SAA pourra servir de support tout en permettant une remise en question de certains de ses principes (tracés viaires, stationnement et modalités de densification).

Barre de logements à R+4,
quartier des Yvelines
(cliché VOX/OGI)



02 TRAPPES

Liée au territoire mais fractionnée localement

Longtemps village rural rattaché au Grand Parc de Versailles, Trappes doit son premier développement au tracé de la route de Rambouillet, future rue Nationale et actuelle rue Jean Jaurès. L'arrivée du chemin de fer en 1845 renforce considérablement son lien avec la capitale. Avec la construction de la gare de triage étendue dans les années 1930, des cités ouvrières fleurissent dans la ville, parmi lesquels les remarquables « Dents de scie » des architectes Henri et André Gutton.

La présence de la gare de triage fait de la ville une cible prioritaire des Alliés pendant la deuxième guerre mondiale. Détruite à hauteur de 71% par les bombardements de 1944, Trappes bénéficiera d'une reconstruction rapide et ambitieuse.



Carte de l'État-major (circa 1870)



Cartes postales anciennes (c. années 20)

En 1953, l'arrivée de la RN10 dans le prolongement de l'A12 en frange nord du centre-ville marque très fortement le développement à venir de la ville. Avec la voie ferrée, ce nouvel axe a dès lors un double effet : Trappes, quoique connectée au grand territoire par ces deux voies de communication, doit se développer dans un territoire radicalement scindé en trois.

Si le quartier des Yvelines fait exception car construit dès le début des années 60 à proximité du centre-ville, la majorité des grands ensembles édifiés à Trappes attendent les années 70 avec la création de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Une typologie urbaine caractéristique faite de barres et de tours se développe ainsi au nord de la nationale (quartiers de la plaine de Neauphle et des Merisiers) et au sud de la voie ferrée (quartier Jean Macé), zones très peu bâties jusqu'alors. À partir des années 80, ces quartiers attirent une population majoritairement issue de l'immigration. Dès 1989, la politique de la ville initie un large plan de rénovation urbaine, réitéré au début des années 2000 par l'ANRU.



Les Dents de scie, par Henri et André Gutton, 1931



Vue aérienne de 1960

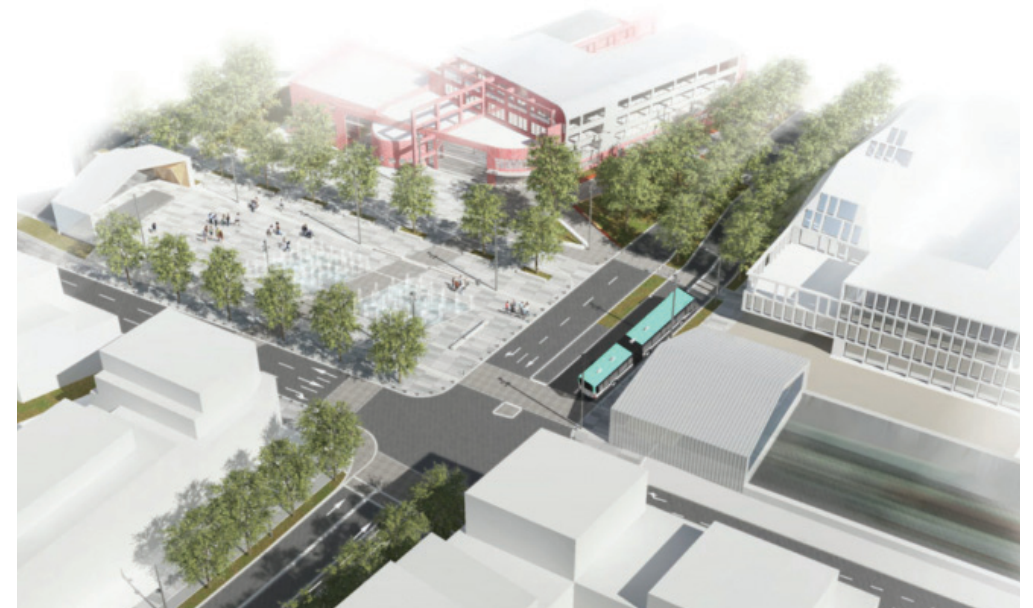


Vue aérienne de 1972

Aujourd'hui, la ville de Trappes fait partie de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Les lignes N et U du Transilien permettent aux 33 000 Trappistes de rejoindre Paris et La Défense en 45 minutes, mais aussi Rambouillet, Dreux et Mantes-la-Jolie.

La ville, tiraillée entre les grands ensembles des années 70 et le tissu pavillonnaire issu d'un passé ouvrier, est encore aujourd'hui strictement coupée en trois. Cependant, le projet très ambitieux d'enfouissement de la RN10 permettra, à terme, de suturer la fracture entre le nord et le sud de Trappes : trois dalles publiques seront réalisées au niveau du Centre-ville, l'une en prise directe avec la Mairie, la seconde dans le prolongement de la rue de Montfort et de l'église, et la troisième dans la continuité de la rue de la République et du cinéma du Grenier à sel, aujourd'hui en cours de réhabilitation. Les travaux, lancés depuis 2021, constituent une mutation majeure du nord de la ville ; ils offriront de nouveaux espaces publics aux Trappistes au printemps 2028.

Cette reconnexion s'accompagne déjà aujourd'hui du dispositif « Action cœur de ville » avec une attention particulière portée sur le développement économique, l'accessibilité, les aménagements et la qualité des services du centre-ville, autour de la rue Jean Jaurès. La dimension culturelle et sociale se traduit par exemple par la mise en place de l'Etoile d'Or, lieu historique réhabilité, porté par la Ville et dédié à l'animation et au vivre-ensemble. « Action cœur de ville » se donne également les moyens d'une réflexion large sur les axes de circulation, les espaces publics, les équipements et les logements, notamment sur le quartier des Yvelines en frange sud du centre-ville.



Le futur Plateau urbain de Trappes, au droit de la Mairie (copyright AEI)

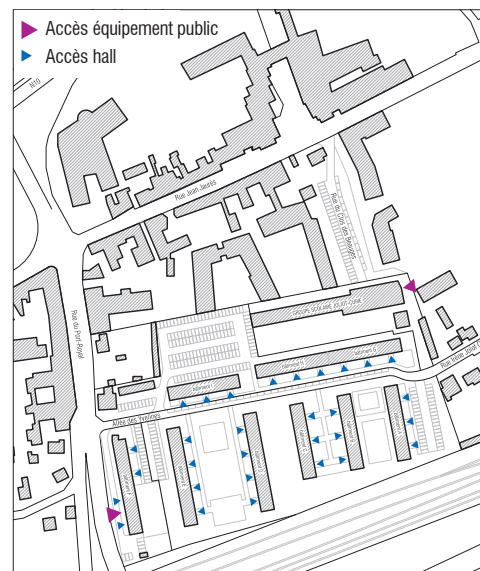
03 LE QUARTIER DES YVELINES

Morphologie urbaine : atouts et dysfonctionnements

Le quartier des Yvelines, construit en 1961 sur l'ancien emplacement du Clos des Bauges (*sic*, cf. carte d'état-major, c. 1870), se situe à proximité immédiate du Centre-ville. Il est bordé par l'axe commerçant majeur de Trappes, la rue Jean Jaurès, au nord. Au sud, les voies ferrées constituent une limite très nette du quartier et de tout le centre-ville élargi, dont le seul franchissement en dehors du souterrain de la gare est le pont de la rue de Port royal. Cette rue constitue elle aussi une limite de quartier très franche, à l'ouest, derrière laquelle se déploie un tissu pavillonnaire. À l'est, la rue Irène Joliot-Curie, également bordée de pavillons, constitue la seule entrée de quartier pour les véhicules, mais permet de rejoindre la gare de Trappes en moins de 5 minutes à pied. La rue piétonne du Clos des Beauges et la départementale rue de Port royal sont les deux autres entrées du quartier, pour les piétons et modes actifs uniquement.



Rue Joliot-Curie, rue du Clos des Beauges et allée des Yvelines (cliché VOX/OGI)



Repérage des accès aux bâtiments (document VOX)



Une morphologie urbaine datée mais prometteuse

La morphologie urbaine du quartier, faite de barrettes organisées de part et d'autre de l'allée des Yvelines, dessine un plan masse propice à la composition d'espaces publics et résidentiels rationnels et lisibles. Ces barres à R+3 et R+4 sont toutes construites selon le même modèle, avec trois à six tronçons selon les bâtiments. Chaque tronçon comprend un hall d'accès et une circulation verticale intérieure distribuant deux logements par niveau. La typologie des logements, avec une écrasante majorité de T4 familiaux, est sans doute l'indice d'une mixité sociale peu développée dans la résidence de l'allée des Yvelines. À ces bâtiments s'ajoutent une maison pour les équipes de proximité et quelques box à l'angle Yvelines / Port royal.

Bien que très régulières en apparence, ces barres de logements ont pourtant des positionnements différents donnant à chaque bâtiment ou couple de bâtiments leurs singularités :

- Le bâtiment A, en entrée de quartier, est isolé : il s'ouvre vers l'est sur un vaste espace minéral de 39 places de stationnement.
- Les bâtiments B et C, comme les D et E, fonctionnent en couple : leurs accès donnent sur un espace extérieur commun. Entre les bâtiments B et C, cet espace est plus réduit et fermé par une haie qui constitue une enclave résidentielle isolée. À l'inverse, l'espace du



Le Bâtiment I depuis le parking au nord (cliché VOX/OGI)



Le groupe scolaire Joliot-Curie depuis l'ouest (cliché VOX/OGI)



Vue du cœur d'îlot planté (cliché VOX/OGI)



Deux vues du cœur d'îlot (cliché VOX/OGI)



L'accès au stationnement, Bâtiments E et F (cliché VOX/OGI)



L'allée circulée derrière le Bâtiment F (cliché VOX/OGI)

couple D et E est plus large et aménagé d'une aire de jeu. Cette aménité, très dégradée, est entourée de stationnements sauvages qui grève encore cet espace résidentiel peu attirant. De cette organisation en couples de barrettes résulte de vastes espaces interstitiels, entre A et B et entre C et D, qui constituent des espaces vus depuis les étages mais peu pratiqués.

- Le bâtiment F, en proie aux nuisances de la voie ferrée et de la départementale, s'isole fortement. Il constitue la seule barrette dont les halls sont étrangement tournés tantôt vers l'est, tantôt vers l'ouest. Seul bâtiment du quartier des Yvelines à R+3, le bâtiment F abrite un équipement public. Cette crèche, à rez-de-chaussée en partie sud, tente de se créer une intimité, tantôt avec un mur limitant les nuisances en provenance de la voie ferrée, tantôt par des limites végétales opaques en cœur d'îlot.

- les bâtiments G, H et I, alignés sur l'allée des Yvelines, n'ont pas la chance des autres barrettes et leur orientation est-ouest. Pour autant, l'accès à leurs halls se fait plutôt aisément depuis l'espace public malgré une forte présence de la voiture. Les bâtiments G et H jouissent aujourd'hui d'une vue sur la cour du groupe scolaire Joliot-Curie tandis que

le bâtiment I doit se contenter d'ouvertures sur un vaste parking de 137 places.

La faible densité du quartier des Yvelines (99 logements à l'hectare) lui permet de jouir de généreux espaces extérieurs avec une présence végétale importante : quoique peu qualifiés et parfois dégradés, les espaces publics et résidentiels abritent de beaux sujets plantés, promesse d'un potentiel certain pour un aménagement à venir.

Construit en même temps que les logements, le groupe scolaire Joliot-Curie témoigne du même rationalisme constructif. Deux corps de bâtiments, parallèles aux bâtiments G et H, constituent l'école maternelle (85 élèves) et l'école élémentaire (190 élèves), avec chacune leur cour. Ces cours sont mises à distance de la rue du Clos des Beauges, piétonne, par des logements pour les professeurs. L'état assez dégradé des bâtiments, l'orientation plein sud des salles de classe, leur ouverture sur une façade à R+4 trop lointaine pour créer de l'ombre et leur cour très minérale donnent toute légitimité à la ville de Trappes de réfléchir aujourd'hui à une rénovation ambitieuse, sinon à une reconstruction de ce groupe scolaire.

Les problèmes identifiés

Le quartier des Yvelines, quoiqu'à proximité directe du centre-ville Jean Jaurès, est enclavé : le seul accès automobile au cœur du quartier se fait par l'accès très confidentiel qu'est la rue à sens unique Irène Joliot-Curie. Pour les piétons et autres modes actifs (vélos, trottinettes, etc.), la rue du Clos des Beauges crée un lien supplémentaire en desservant le groupe scolaire. Pour autant, son tracé en baïonnette rend la traversée peu lisible depuis la rue Jean Jaurès.

Sur l'allée des Yvelines, les bâtiments de logement G, H et I ont des accès identifiables car donnant sur l'espace public. Les autres accès aux bâtiments du quartier sont moins visibles, car desservis par des espaces résidentiels où la végétation basse obstrue les vues, ou donnant sur des espaces d'usage public étroits sans constituer un véritable appel (accès à l'école par la rue de Clos des Beauges, accès au bâtiment F et à la crèche par la contre-allée rue de Port Royal). De plus, la plupart de ces accès sont inadaptés aux personnes à mobilité réduite et les circulations piétonnes résidentielles, non éclairées, peuvent procurer le soir venu un certain sentiment d'insécurité.

Les espaces extérieurs du quartier, comme souvent pour le patrimoine des années 60 et 70, sont globalement dégradés : revêtements de sol abîmés, clôtures, mobilier urbain et jeux d'enfants détériorés. Ces éléments sont en outre très disparates : barriérage en aluminium anodisé, mains courantes en acier laqué bordeaux, lisses basses en bois, barrières ville en acier laqué brun, grillages verts, murets tantôt en béton, tantôt en pierre, potelets et bornes en béton peint ou brut, ou encore en acier laqué.

D'un côté, certains espaces paysagers du quartier des Yvelines pâtissent d'un manque d'entretien sans doute dû, à une surface très généreuse à gérer et à l'absence de délimitation entre public et résidentiel, qui ne clarifie pas les modalités de gestion. D'un autre côté, de vastes espaces minéraux, parkings et cours d'école notamment, génèrent des îlots de chaleur, limitent l'infiltration de l'eau à la parcelle et interdisent le développement d'une biodiversité urbaine.

De plus, le constat est patent d'une répartition inégale des parkings de surface, avec d'importantes poches de stationnement contraignant certains habitants à marcher jusqu'à 150m avant d'accéder à leur hall, et constituant au pire des bases arrières des barres propices au trafic. Dans un quartier où la voiture est indispensable pour de nombreux habitants (le supermarché le plus proche est aux Merisiers, à 1,5km), la résidence, située à moins de 500m de la gare, peut pourtant prétendre à un ratio de 0,5 place par logement. De ces problématiques de stationnement découle l'existence de parkings sauvages répartis dans le quartier (contre-allée de la rue de Port royal, aire de retournement pompiers entre les bâtiments D et E) ainsi que des stationnements gênants isolés. De plus, la détérioration



Principaux types de sols (document VOX)



Les vues ouvertes / fermées (document VOX)



Accès contrariés et sols dégradés (clichés VOX/OGI)

ou l'inexistence de contrôle d'accès sur les poches de stationnements actuelles amène certains habitants des quartiers périphériques ou certains visiteurs à utiliser eux aussi ces places. Ces phénomènes accentuent fatalement la pression sur le stationnement du quartier des Yvelines.

À cette gêne des stationnements sauvages s'ajoutent des zones de ramassage des ordures ménagères peu définies qui empiètent sur les trottoirs. Les bacs, stockés en sous-sol, demandent une logistique fastidieuse tant pour les habitants que pour les équipes de gestion.



La cour de l'école maternelle (cliché VOX/OGI)



Stationnements sauvages et difficultés de ramassage des O.M. (clichés VOX/OGI)

04 PISTES DE REFLEXION

Hypothèses de reconfiguration urbaine

Le désenclavement

Il s'agit de tisser de nouvelles connexions entre les Yvelines et son environnement, en particulier la gare à l'est et le Centre-ville au nord. Le premier secteur, la gare, parce qu'elle est le lien, *via* les lignes N et U, vers l'agglomération et Paris. Aucune ouverture vers l'ouest, au-delà de la rue de Port royal, n'est envisagée, non que cette départementale soit une barrière infranchissable, mais sans doute parce que le triangle essentiellement pavillonnaire « coincé » entre la RN10, les voies ferrées et la rue de Port royal ne présente pas d'attractivité particulière. Le second secteur, l'historique quartier Jean-Jaurès, parce qu'il constitue une polarité commerciale et d'équipements. Mais ce n'est pas Jean Jaurès qui viendra aux Yvelines : le PLUI préconise un développement du Centre-ville sur un axe est-ouest, et aussi, par-dessus la RN10, ponctuellement vers le nord. Mais rien n'est envisagé vers le sud.

Pourtant, côté sud, la question est intéressante. Il s'agit certes de désenclaver, mais à quelle échelle, jusqu'où ? La résidence des Yvelines et son environnement immédiat, c'est-à-dire les entrées de quartier et le réseau viaire immédiat ? Ou, en étant plus ambitieux, les deux entités du quartier en QPV Jean Macé ? La seule liaison au-dessus des voies ferrées, sur plusieurs kilomètres, est le pont de la rue de Port royal. Sachant que la couverture de la RN10 va réunir les deux parties nord historiques de Trappes, pour ainsi dire « l'église et la mairie », la zone sud des voies de chemin de fer ne s'en retrouvera que plus isolée et dénuée de débouchés, tous modes de transports confondus, vers la ville dont elle fait pourtant partie intégrante.

Les Orientations d'Aménagement et de programmation du PLUI insistent sur l'importance de « poursuivre le travail de 'couture urbaine' autour des principales ruptures du territoire et faciliter la porosité de ces infrastructures : RN10, voies ferrées et pôle gare » (p.31). Les images ci-contre montrent les franchissements envisagés au-dessus des voies ferrées, dont l'un se situe proche des Yvelines, quasi au débouché de la rue du Clos des Beauges vers le sud.

Assez naturellement vient à l'esprit l'idée d'une passerelle piétonne reliant la partie sud de la rue du Clos des Beauges et le secteur Jean Macé, avec une accroche en rive sud des

Développement urbain

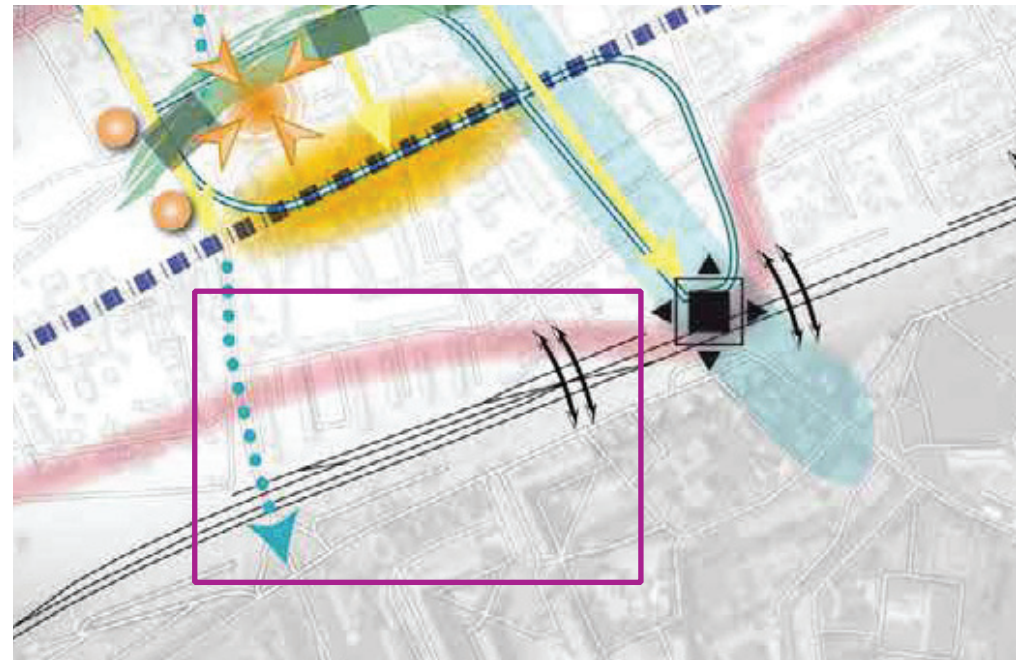
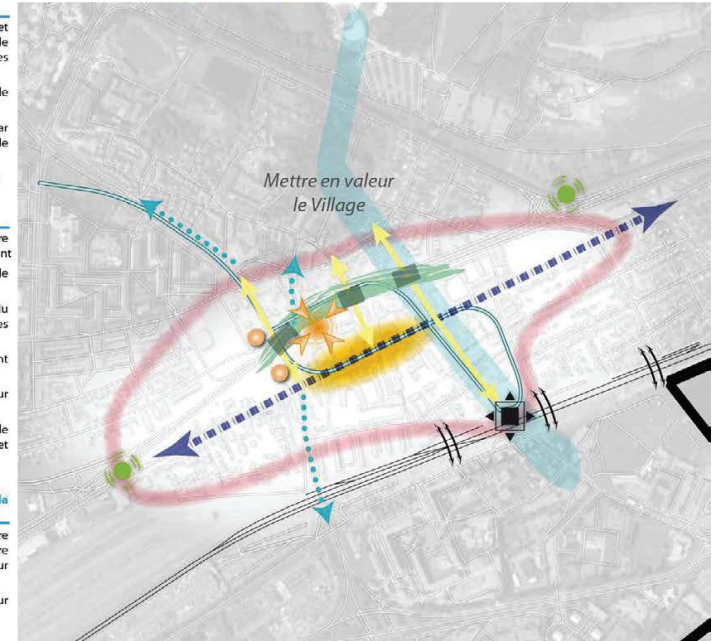
- Permettre une intensification du centre Jaurès et des abords du Plateau à travers l'accueil de nouvelles constructions et d'activités commerciales et tertiaires
- Créer une nouvelle place publique pour marquer le secteur et en faire un lieu central
- Mettre en valeur le cœur historique du secteur par la préservation des constructions anciennes et le maintien des continuités commerciales
- Développer des opérations mixtes en centre-ville

Déplacement

- Accompagner l'enfouissement et la couverture partielle de la RN10 pour apaiser cet axe structurant
- Restaurer et renforcer les liens historiques entre le centre Jaurès et le Village
- Affirmer le pôle gare et atténuer la coupure du faisceau ferroviaire en améliorant les franchissements (principe de tracé)
- Mettre en valeur l'axe Jean Jaurès/ Paul Vaillant Couturier pour en faire l'épine dorsale du secteur
- Améliorer la desserte en transports en commun sur le centre-ville
- Favoriser le développement de liaisons entre le centre-ville, la Zone d'activités Trappes-Elancourt et les quartiers Merisiers/ Plaine de Nauphle

Composition paysagère et inscription au sein de la trame verte et bleue

- Réaménager les entrées de ville pour les rendre plus urbaines et atténuer leur ambiance routière tout en développant un aménagement signal pour marquer la centralité Jaurès
- Conforter les éléments paysagers existants pour renforcer l'urbanité des voies structurantes
- Assurer le maintien de la Trame Verte et Bleue



Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUI

voies qu'il reste à affiner. Le quartier Jean Macé serait ainsi à moins de 350m de la rue Jean Jaurès, par un parcours plaisant, contre presque le triple actuellement, en passant par le pont de la rue de Port royal, qui n'est pas conçu pour le piéton, ni pour le vélo.

L'étude SAA commandée par la Ville préconise la transformation de la rue du Clos des Beauges, accompagnée d'une « Coulee verte » telle que préconisée par le PLUI ; sinon qu'au nord celle-ci s'interrompt sur un traitement très minéral, rue Jean Jaurès, tandis qu'au sud elle se termine en cul-de-sac sur le réseau ferré, bien loin de la trame verte souhaitée à l'échelle de l'agglomération. Cette « Coulee verte », qui n'en n'a que le nom, s'étend dès lors sur un linéaire de 230m. Une passerelle piétonne végétalisée permettrait de poursuivre la trame jusqu'au secteur Jean Macé, déjà assez fortement planté, puis idéalement jusqu'à la forêt domaniale de Port royal, plus au sud. Cette liaison verte serait importante d'un point de vue fonctionnel, visuel et symbolique, mais aussi parce qu'elle permettrait à la petite faune de traverser les voies vers les étendues plus plantées du sud.

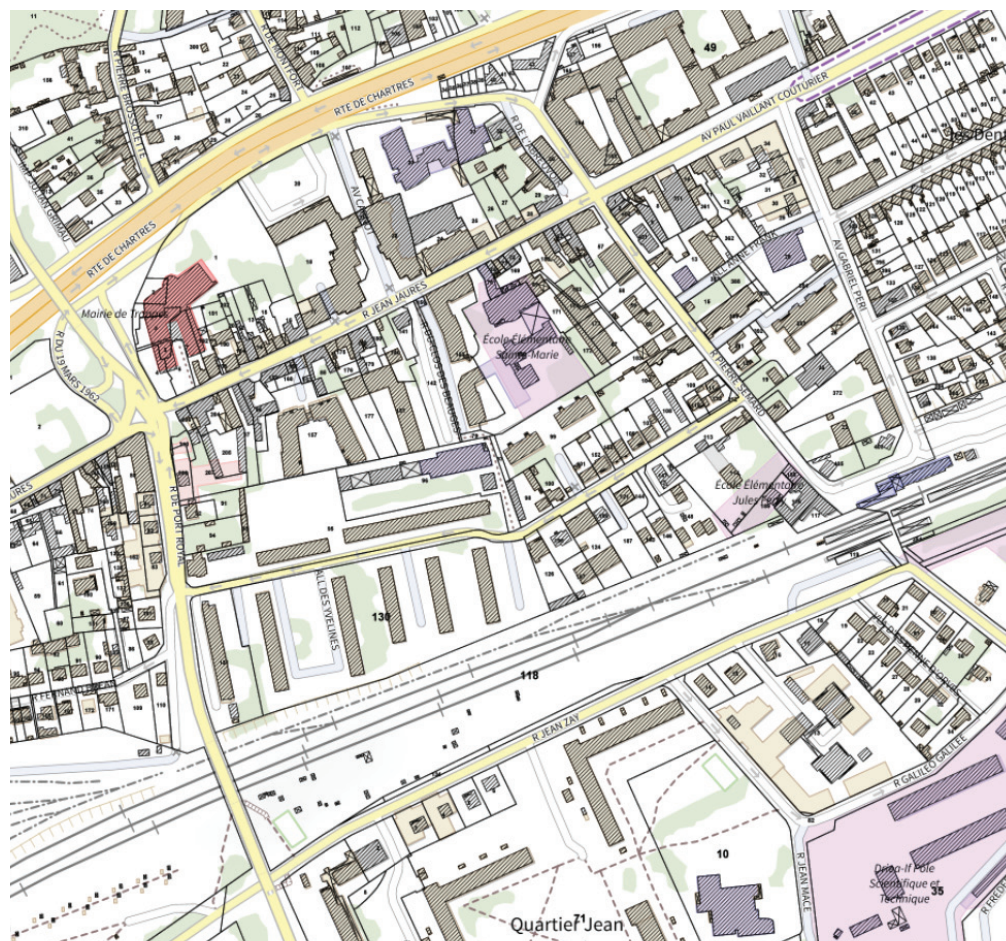
Le réseau viaire

Les réseaux de circulation à modifier ou créer posent en amont une première question : pour désenclaver, faut-il une ou plusieurs voie(s) circulable(s) ? L'ouverture des Yvelines peut-elle passer également par de simples sentes piétonnes et modes actifs ? Au vu de la distance à vol d'oiseau avec la rue Jean-Jaurès, décourager le recours à la voiture pour aller faire quelques courses semble pertinent, pour peu que le cheminement soit plaisant. L'étude SAA commandée par la Ville propose une nouvelle voie circulée bordée de stationnements sur toute sa longueur. Il n'est pas garanti qu'une voie circulée qui double la rue de Port royal à 50m de distance soit une garantie de désenclavement du quartier. D'autant qu'aujourd'hui, sans préjuger des conclusions de l'Étude de circulation du Centre-ville de Trappes, commandée par la Ville, un sens unique est-ouest existe à la fois sur la rue Joliot-Curie / allée des Yvelines et sur la rue Jean Jaurès, ce qui relativise l'apport d'un barreau de connexion circulé en termes de fluidité de circulation. Certes, le sens de circulation de la rue Jean Jaurès sera inversé à terme, ce qui demandera de reprendre la réflexion à une échelle globale. Reste que pour aller au-delà du Centre-ville, en particulier vers la zone d'activités Trappes-Élancourt et le quartier Merisiers-Plaine de Neauphle, la rue de Port royal est un débouché naturel et largement dimensionné, qui n'a pas besoin d'un barreau sud-nord pour fonctionner.

La transformation de la rue du Clos des Beauges proposée par SAA, pour la redresser et la rendre circulaire en sens unique sud-nord, semble plus pertinente dans la mesure où ce passage, qui existe déjà pour les circulations douces, est la seule connexion nord-sud entre la rue de Port royal et la rue Pierre Sémard, soit près d'un demi-kilomètre. Le fait de rendre

ce tronçon circulaire sud-nord permet d'alléger l'allée des Yvelines pour un véhicule qui souhaiterait se rendre rue Jean Jaurès, d'autant que la rue Pierre Sémard est actuellement en sens unique nord-sud, vers la gare. Si la Mairie décide de rendre l'allée des Yvelines / rue Joliot-Curie à double sens (ce qui supprime d'ailleurs bon nombre de stationnements publics), la logique voudrait que la rue Pierre Sémard le devienne également.

Il ressort de ces premières approches que le désenclavement des Yvelines ne se joue sans doute pas seulement par un renforcement important du maillage circulé, mais aussi par des circulations douces, en priorité vers la rue Jean Jaurès, et peut-être aussi vers le sud, par une passerelle.

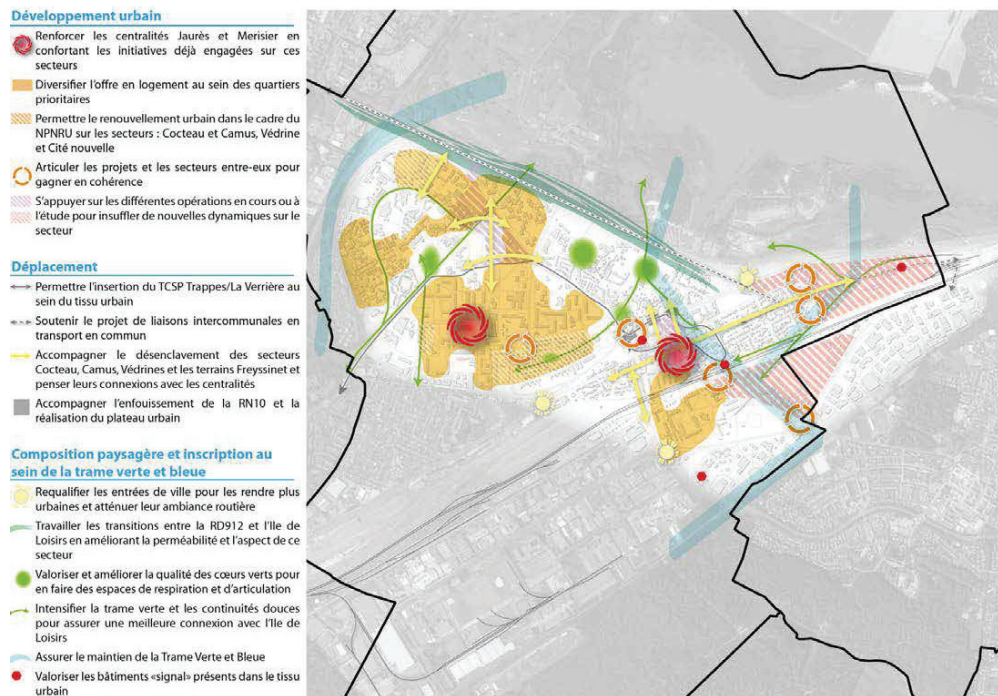


Carte IGN + Cadastre (source GeoPortail)

Les démolitions

Dans l'étude de SAA, le percement du nouveau barreau circulé suppose la démolition au sud d'un tronçon du Bâtiment I (une dizaine de logements), et au nord d'un bâtiment hébergeant un magasin de soins du corps et la majeure partie de la maison funéraire (respectivement aux 55 et 53 rue Jean Jaurès). La transformation de la rue du Clos des Beauges demande la démolition de l'école maternelle et du plot de logement des enseignants, ainsi que d'un tronçon de la barrette G (une dizaine de logements). Le coût de ces démolitions, qui doit être très important, est un critère central de l'équilibre à trouver dans le processus de mutation d'un quartier.

Sans remettre en cause le principe de démolitions ciblées, il s'agit avant tout de mettre en balance le coût financier mais aussi humain et symbolique de ces démolitions avec le gain en termes d'amélioration du fonctionnement urbain. Une telle réflexion, dans l'étude tenue à Noisy-le-Sec pour l'EPT Est Ensemble (groupement VOX-OGI), a abouti à remettre en cause une bonne partie des démolitions prévues par la précédente étude urbaine, et à consacrer



Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUI

les montants économisés, soit quelque sept millions d'euros (dont une bonne partie de dédommagements ou de relogements), à d'autres interventions plus profitables au site.

Dès lors qu'une démolition est envisagée, la question qui prévaut doit être « est-ce que cela améliore la qualité urbaine des Yvelines et de son environnement ? » : désenclavement, ouverture des vues, lumière, clarification des espaces, maillage viaire. Bien sûr, d'autres critères suivent, comme l'adéquation au programme, les conclusions d'études connexes, la réponse à des demandes émanant du bailleur, les orientations données par la collectivité, l'équilibre financier, etc., mais le critère premier reste le projet urbain.

Les valorisations foncières

Les réhabilitation et résidentialisation d'un ensemble social tel que les Yvelines ont un coût non négligeable qui doit être compensé au moins en partie (en complément notamment du dispositif PRIOR du Département) par l'identification de parcelles pouvant donner lieu à des opérations de promotion privée. L'objectif de la reconfiguration urbaine du quartier est entre autres, par un jeu subtil de démolitions ciblées / densification, déplacement des stationnements et mise en valeur des espaces libres, de dégager des emprises constructibles qui permettent d'envisager des programmes de logement nouveaux en accession privée.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation du PLUI vont dans ce sens : la carte ci-contre présente la résidence des Yvelines comme un secteur QPV où il s'agit de diversifier l'offre en logement (p.30).

Dès lors que des parcelles constructibles auront été identifiées, et que des promesses de vente auront été engagées avec tel ou tel promoteur, le travail des porteurs de projet ne s'arrêtera pas : le jeu d'acteurs est complexe entre d'une part les promoteurs, qui ont leur propre stratégie de développement et de rentabilité, et d'autre part la Ville, qui déploie ses ambitions d'évolutions urbaines, et le bailleur, qui a une logique propre de valorisation de son patrimoine foncier et de la qualité architecturale. Des fiches de lot précises, qui permettent de cadrer les propositions des promoteurs, seront indispensables en temps voulu.

Pour revenir à la résidence des Yvelines elle-même, on est en droit de penser qu'une densification sur le foncier propre CDC Habitat fait également partie d'une politique à la fois de valorisation et de diversification. Or celle-ci, au-delà de l'offre locatif social / accession privée, peut également passer par une typologie plus variée des logements proposés à la location par le bailleur. La taille moyenne des logements des Yvelines est élevée, avec des T4 moyens, mais au vu de la localisation, un quartier proche de la gare et du Centre-ville

commerçant, une offre de plus petits logements - T1 et T2 - semble pertinente. Le quartier est dans le Secteur UM1c22 du PLUI, avec une hauteur maximale des bâtiments de 22m, ce qui autorise de monter à R+6. En outre, selon l'article 8.2.1, « *les constructions non contiguës implantées sur une même unité foncière devront respecter une distance de retrait qui doit être au moins égale à la moitié de la hauteur de la façade de la construction la plus haute, sans pouvoir être inférieure à 2,5 mètres* ». Les prospects actuels entre barrettes donnent toute souplesse pour envisager une surélévation de 1 à 2 niveaux des bâtiments. Si cette piste est prometteuse, avec par exemple des « boîtes en bois » formant un épannelage animé, elle pourrait contribuer à offrir, outre des logements supplémentaires pour des profils nouveaux, une image architecturale renouvelée du quartier, sans doute plus positive que le caractère un peu figé du parc actuel.

Il est même possible, pour offrir également des grands logements en attique tout en diversifiant la typologie, de transformer certains T4 ou T5 des étages actuels en plus petits logements, par exemple deux T2. Certes, une telle surélévation demande une refonte importante des bâtiments, avec notamment la création d'un ascenseur complété par des coursives desservant les appartements hauts. Mais cela a déjà été réalisé ailleurs, avec parfois beaucoup de réussite.



Surélévation d'une barre des années 70 à Poissy, pour Vilogia

Le groupe scolaire

L'école Joliot-Curie tient un rôle central dans le projet, autant par son implantation spatiale, présente et peut-être future, que par le rayonnement qu'un tel équipement a nécessairement à l'échelle du secteur, structurant les déplacements quotidiens des familles et animant la vie de quartier.

Trois stratégies se dessinent dès aujourd'hui :

- Une réhabilitation du site actuel, avec éventuelle démolition / reconstruction partielle ;
- Une démolition / reconstruction complète peu ou prou sur la même emprise ;
- La construction d'un nouveau groupe scolaire de 13 classes (+ équipement périscolaire) sur une nouvelle implantation, avec un phasage simplifié permettant aux enfants de bénéficier d'une continuité d'enseignement d'une école à l'autre.

Le choix de tel ou tel scénario sera conditionné par de nombreuses variables : diagnostic technique des bâtiments scolaires actuels (sont-ils réhabilitables ?), opportunité de libérer du foncier sur l'emprise du projet (avec un travail de la Ville en cours sur ce sujet), cohérence d'ensemble du projet urbain, positionnement dans la carte scolaire, nouveau maillage viaire, viabilité économique du projet, etc. C'est pourquoi le groupe scolaire ne peut être traité de manière isolée, en tant que tel, mais doit être intégré dans le projet urbain comme un levier d'intervention parmi d'autres, même s'il est primordial.

Le stationnement

Thématique généralement très sensible dans ce type de quartiers modernes des années 60 / 70, le stationnement doit être envisagé à une échelle large. Il s'agit dans un premier temps de clarifier les besoins quantitatifs, en intégrant tous les paramètres significatifs : taux de motorisation des ménages, taux d'occupation des parkings résidentiels, besoins de stationnements publics, nature des stationnements sauvages, taux de recours au train, aux déplacements doux quotidiens, application ou non de la règle qui veut qu'à moins de 500m d'un transport public majeur, le bailleur est en droit d'appliquer un ratio de 0,5 place de stationnement par logement (0,78 aujourd'hui).

Ensuite, au fil de la mise en place du projet urbain, il s'agira d'opter soit pour une concentration des parkings aériens en nappes localisées, soit de les diluer, comme le propose SAA dans son étude, tout au long des rues et des bâtiments. Cette dernière approche, très années 70 dans son esprit, nous semble mettre la voiture au centre de l'espace public et résidentiel, toujours présente et toujours visible, ce qui ne va sans doute pas dans le sens d'un apaisement de l'atmosphère de la résidence et du quartier.

Le traitement des limites et des extérieurs

Dans son étude commandée par la Ville de Trappes, SAA préconise un clôturage complet de la résidence. De notre point de vue, en première approche, il n'est pas certain que l'allée des Yvelines transformée en rue-corridor soit particulièrement souhaitable. Cela pose également la question des limites physiques à établir devant les trois bâtiments alignés sur rue, qui sont sans doute trop proches de la chaussée pour être clôturés de manière satisfaisante. Au-delà de ces considérations spatiales, la question de fond à se poser est de savoir si une fermeture de la résidence sur elle-même améliore ou non son fonctionnement quotidien et contribue à une image plus positive du quartier aux yeux de ses habitants et des riverains proches. Et d'ailleurs, contre quoi se protège-t-on ? Sauf éléments non connus du groupement à ce jour, et qui figureraient dans les études menées par la Ville ou le bailleur, il n'y a pas de difficultés particulières de tranquillité résidentielle. Si des problèmes de trafic se posent dans le bâtiment I, ils sont endogènes à la résidence, et les clôtures n'y changeront rien, bien au contraire.

D'une manière générale, même dans des quartiers réputés difficiles, comme à Sevrans-Rougemont (VOX pour CDC Habitat, 2021-2023) ou Sevrans-Cité haute, proche des Beaudottes (VOX / OGI pour Logirep, 2022-2023), VOX préconise une résidentialisation douce, accompagné en cela par les bailleurs, la Ville et l'ANRU. Sauf nouvelles informations radicales de nature à modifier cette position, VOX cherchera toujours à proposer un traitement léger des limites, misant plus sur la sécurité passive que sur le repli pour assurer la tranquillité résidentielle.

Des limites, physiques ou spatiales, existent également au sein de la résidence. On a vu que les barrettes, malgré une morphologie architecturale proche, ont des particularités d'orientation et de fonctionnement, isolées ou par couple. Deux stratégies se dessinent :

- Soit unifier le traitement des extérieurs et des bâtiments eux-mêmes pour offrir l'image d'une résidence homogène ayant une personnalité d'ensemble qui « fait quartier » ;
- Soit accentuer au contraire les singularités identifiées pour distinguer des sous-ensembles cohérents proposant chacun leurs spécificités architecturales et leur atmosphère propre d'environnement extérieur. L'emprise globale est redécoupée en sous-parties résidentielles constituées, c'est-à-dire offrant une singularité de traitement, des services localisés et hiérarchisés d'accès naturel ; et le sentiment *in fine* d'habiter tel bâtiment singulier et non juste l'ensemble indistinct du quartier des Yvelines.

Quoi qu'il en soit, le traitement des extérieurs, qui est généralement le parent pauvre des constructions des années 60 et 70, demanderait un travail important :

- Nature des stationnements résidentiels : envisager des sols perméables / végétalisés,

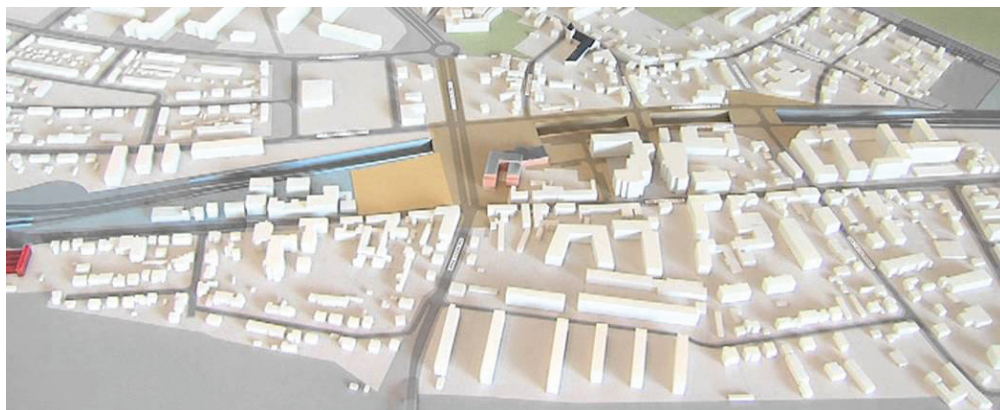
ainsi que des aires de stationnement arborées pour lutter contre les îlots de chaleur et atténuer la présence visuelle de la voiture depuis les logements ;

- Bassin de rétention : dispositif à réfléchir, pour contribuer à un îlot de fraîcheur et à la biodiversité, sachant qu'un tel équipement demande peu d'entretien, hormis le nettoyage d'éventuels déchets qui y seraient jetés ;
- Jardins partagés : peut être fédérateur à l'échelle de la résidence, si ce n'est que la présence d'un espace naguère jardiné entre les bâtiments A et B, totalement à l'abandon aujourd'hui, rend prudent sur la faisabilité concrète de cet espace partagé. L'adhésion franche des habitants est requise avant de « catapulte » ce type d'espace dans la résidence ;
- Mur anti-bruit : une meilleure connaissance des nuisances occasionnées par les voies ferrées permettra de se déterminer sur l'utilité d'un tel dispositif, qui peut être doublé d'une haie haute ou d'arbres d'alignement ;
- Ordures ménagères : la gestion actuelle est problématique, avec à la fois une logistique fastidieuse pour déposer les déchets en sous-sol, pour les résidents, puis pour remonter les bacs les jours de ramassage, pour le gardien. Endroits en Vert préconise des PAVes implantés en limite de rue. Reste qu'au vu d'expériences dans des quartiers similaires, le groupement reste un peu dubitatif sur l'efficacité pratique d'un tel système dans le temps. Il est trop tôt pour se prononcer, mais la possibilité de mettre en place des édicules de surface pouvant accueillir conjointement d'autres usages (locaux vélos, outils pour entretien des espaces verts ou des jardins partagés, etc.) sera étudiée précisément ;
- Cour oasis : quel que soit les conclusions qui seront tirées au sujet du groupe scolaire (nature et localisation), une réflexion sera menée sur la réduction des îlots de chaleur. L'actuelle cour minérale de l'école n'est en rien vertueuse, et un traitement plus qualitatif devra être trouvé, qui sera un des leviers activés à l'échelle du quartier pour améliorer la qualité environnementale et la qualité de vie des résidents ;
- Revêtements de sol : la visite menée sur le site et le reportage photographique réalisé à cette occasion indiquent très clairement à la fois la très grande hétérogénéité des sols et leur dégradation importante. Un travail de rationalisation des revêtements, adaptés à leur fonction, devra être mené pour redonner une cohérence d'ensemble, clarifier les espaces et orienter les usages des extérieurs. Les choix se porteront sur des matériaux simples et pérennes, car une recomposition urbaine et résidentielle est aussi, dans les années à venir, un projet de gestion et de maintenance.

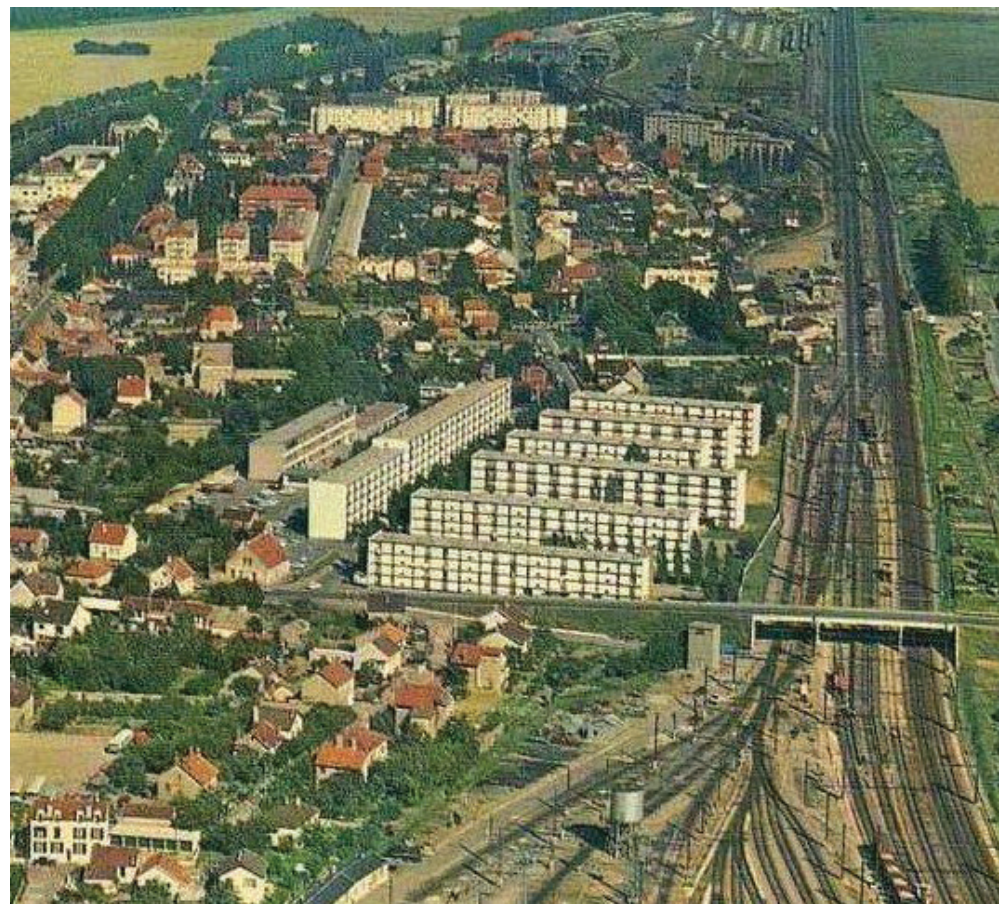
Au-delà de ces considérations d'aménagement urbain et paysager, il faut bien garder en tête que le désenclavement souhaité n'est pas seulement d'ordre spatial, mais aussi psychologique. Les habitants de la résidence sociale des Yvelines, dont l'environnement urbain s'ouvre sur de l'habitat pavillonnaire plutôt privilégié et un Centre-ville de petits commerces actifs et d'équipements, peuvent considérer leur propre habitat comme une enclave plutôt déshéritée et immobile dans une ville dynamique et pleine de projets de développement. Il s'agit, dans le projet urbain qui s'annonce, outre d'améliorer le maillage, les sols ou les bâtiments, de transformer aussi l'image-même du quartier des Yvelines dans l'esprit des résidents, pour qu'ils ne puissent plus penser qu'ils vivent « hors-la-ville », mais qu'au contraire ils sont parties prenantes des évolutions de leur quartier et de Trappes. Ce défi ne peut être relevé par quelques actions cosmétiques, mais bien par un remaniement profond de la morphologie et de l'atmosphère du quartier, en associant tout particulièrement ses habitants.



La résidence des Yvelines dans les années 70, avec un cheminement le long des voies ferrées



Une photo de la maquette du Plateau urbain de Trappes sur la RN10. Au premier plan, la résidence des Yvelines



La résidence des Yvelines, le pavillonnaire et les voies ferrées, dans les années 80. Le cheminement a disparu.



Vue 3D du futur Plateau urbain de Trappes sur la RN10

