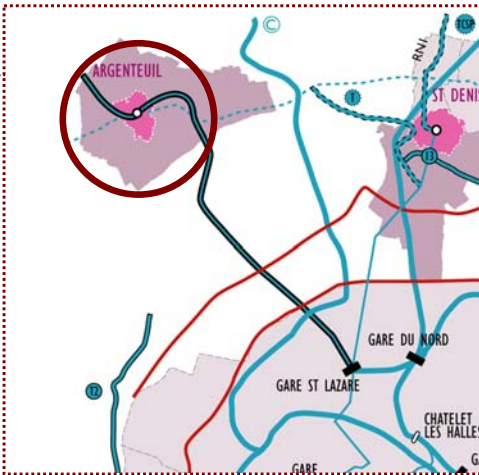


# FICHE D'IDENTITÉ

## VAL D'ARGENTEUIL

### COMMUNES DU PÉRIMÈTRE ÉTENDU VAL D'OISE / ARGENTEUIL



#### GARE ET INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

DATE DE CRÉATION DE LA GARE : 1973  
 VOCATION D'ORIGINE DE LA GARE :  
 Réseau ferroviaire qui dessert  
 Le nouveau quartier

CONNECTION DU RÉSEAU :  
 SNCF (gare *Val d'Argenteuil*)  
 TGN (en projet)

NOMBRE D'ENTRANTS :  
 5 000 à 10 000 entrants

PDUIF  
 Contrat de pôle PDU *Val d'Argenteuil*

PLU : Octobre 2006

NOMBRE D'EMPLOIS ATTEINTS EN 30 MINUTES  
 Val d'Argenteuil : 195 139

PÉRIMÈTRE ÉTENDU : 15min en bus

PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE: 15min à pied

R=737,98

Périmètre réel d'accessibilité à 15 mn à pied  
 traduit en CERCLE ÉQUIVALENT

#### DONNÉES DU PÉRIMÈTRE ET DE LA COMMUNE

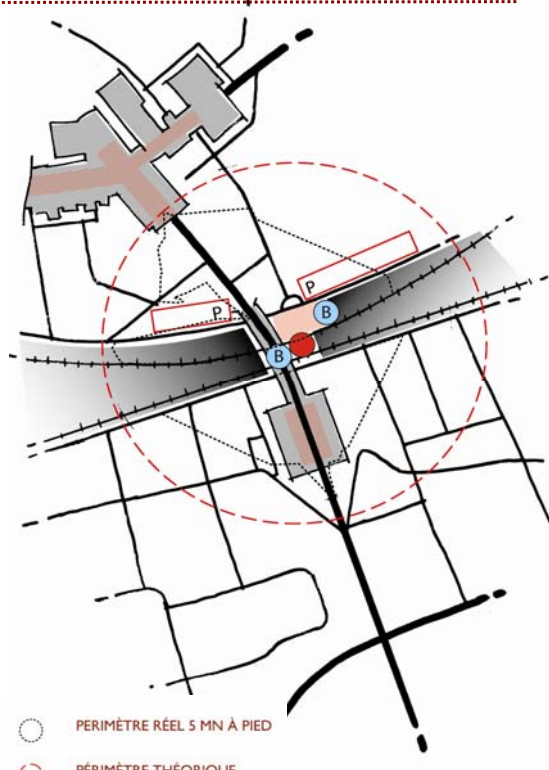
	Val d'Oise	Argenteuil	Périmètre
Densité nette de population		84,50	194,90
Densité nette d'emplois		27,70	
Densité brut		71,60	
Densité humaine nette		112,20	
taux d'emploi 1999 (nb emplois offerts / pop active résidente)	0,80	0,67	

# FICHE D'IDENTITÉ

## VAL D'ARGENTEUIL

### INSERTION DE L'INFRASTRUCTURE

### PERCEPTION



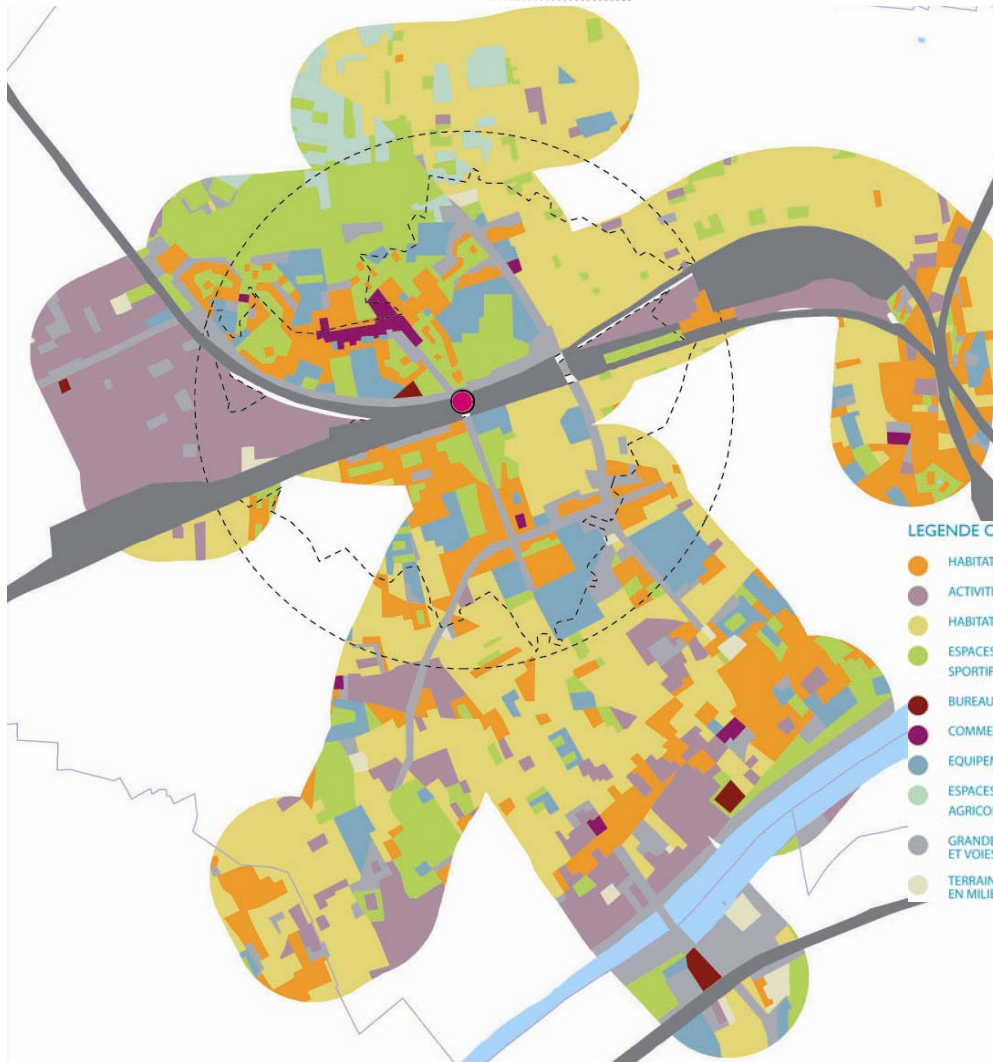
- PERIMÈTRE RÉEL 5 MN À PIED
- PÉRIMÈTRE THÉORIQUE 300m
- GARE/STATION TC
- B STATION BUS
- P PARC AUTOMOBILE
- INFRASTRUCTURE EN PONT OU VIADUC
- ESPACE PUBLIC D'ACCÈS À LA GARE/STATION
- EMPRISES VOIES FERRÉES



# FICHE D'IDENTITÉ

## VAL D'ARGENTEUIL

### PÉRIMÈTRE ETENDU AVEC MOS



LEGENDE OCCUPATION DU SOL

- HABITAT COLLECTIF
- ACTIVITES
- HABITAT INDIVIDUEL
- ESPACES VERTS ET ESPACES SPORTIFS DE PLEIN AIR
- BUREAUX
- COMMERCES
- EQUIPEMENTS
- ESPACES BOISES ET ESPACES AGRICOLES
- GRANDES INFRASTRUCTURES ET VOIES D'EAU
- TERRAINS VACANTS EN MILIEU URBAIN

■ Habitat individuel et collectif

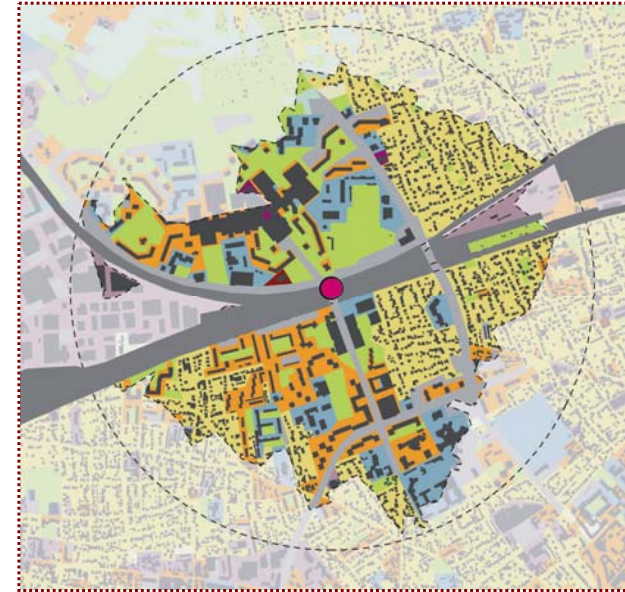
■ Activités, commerces et équipements

□ Terrains vacants en milieu urbain

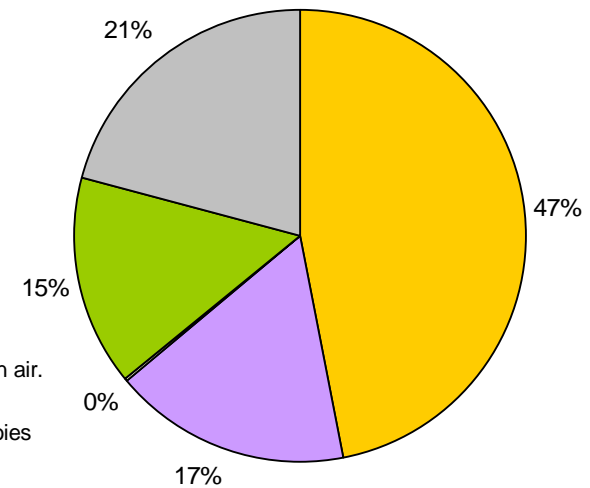
■ Espaces verts, agricoles, sportifs de plein air.

■ Grandes infrastructures de transport et voies d'eau

### PÉRIMÈTRE DE RÉFÉRENCE ET BATI



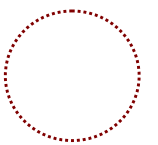
Répartition de l'occupation des sols sur le périmètre de référence



-: peu favorable à la densité / à une densification  
 +: relativement favorable à la densité ou sans impact particulier  
 ++ : très favorable à la densité / à une densification

# TABLEAU DE SYNTHÈSE

## VAL D'ARGENTEUIL



### FACTEURS INCITATIFS ET DEFAVORABLES A LA DENSIFICATION

I – CONFIGURATION ET QUALITE URBAINE		OBSERVATIONS
Les conditions historiques d'émergence du pôle sont-elles favorables à une dynamique de densification aujourd'hui ?	-	Contemporaine de la ZUP (?)
Le mode d'insertion physique de l'infrastructure de transport est-il favorable à la densification aujourd'hui ?	-	Voie à flanc de coteau en tranchée
La gare est-elle située à proximité d'une voie urbaine structurante ?	-	voie en cul de sac de liaison avec la ZUP
La conception de la gare et du pôle de transport est-elle favorable à la densification ?	-	Gare sur pont routier Contrat de pôle mis en oeuvre
Le site de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale?	-	Pas d'espace de qualité en liaison avec les secteurs d'habitat
Le périmètre de référence (15 minutes à pied) autour de la gare offre-t-il une image et des conditions favorables à l'affirmation d'une véritable polarité locale ?	-	Pôles d'habitat dissociés de la gare de part et d'autre de l'emprise ferroviaire
Des servitudes spécifiques grèvent-elles les potentialités d'occupation et de densification du site (PPR, PEB, risques naturels, périmètre Seveso,...) ?	?	
La densité bâtie observée est-elle inférieure à la densité prescrite par le POS/PLU, ouvrant ainsi un potentiel de densification ?	+	Faible densité observée
La densité perçue sur le site gare offre-t-elle la possibilité d'une densification ?	+	Ouvertures sur coteau et vallée
Existe-t-il des potentiels importants de mutation foncière identifiés par le POS/PLU ou dans le MOS ?		
La configuration urbaine des périmètres de référence et étendu (15 minutes en bus) est-elle favorable à la densification ?	-	Sectorisation entre habitat collectif et pavillonnaire, activités, espaces verts,...
La présence d'un bâti de qualité ou d'opérations d'amélioration du bâti existant en cours peut-elle représenter un atout pour la densification ?		
La présence d'éléments paysagers remarquables (fleuve, espace boisé ou paysager, relief, espaces publics, tracé ancien) peut-elle représenter un atout pour la densification)?	+	Coteau
<b>II – INTENSITE URBAINE ET ATTRACTIVITE REGIONALE</b>		
Le pôle gare permet-il d'atteindre en 30mn un nombre important d'emplois ?	-	Devrait sensiblement s'améliorer avec tangentielle nord. Actuellement moins de 500 000 emplois accessibles
Le pôle gare permet-il à une population importante d'arriver en 30 mn ?	-	Idem. Actuellement moins de 600 000 emplois accessibles.
L'utilisation des transports en commun pour les navettes domicile/travail est-elle bien supérieure à celle de la voiture ?	+	Utilisation importante des TC, liée notamment à la fragilité socio-économique de la population (faible équipement automobile)
Quel est le niveau global d'intermodalité du pôle (présence de ligne de bus notamment) ?		
La fréquence de desserte de la gare en heure de pointe est-elle favorable à la densification ?		
La qualité de service de la desserte en bus en heure de pointe à partir de la gare est-elle favorable à la densification (faire une moyenne sur les lignes de bus desservant la gare, éventuellement pondérée) ?		
Le service de TC en weekend par rapport à la semaine est-il favorable à la densification ? (appréciation qualitative par exemple du maintien d'un service de bus intéressant)		
La mixité des fonctions (habitat / emplois) sur le périmètre est-elle significative ?	-	Absence de données emplois sur le périmètre de référence.
La densification est-elle favorisée par la présence d'équipements attractifs dans le périmètre d'accessibilité étendue ?	+	La Val d'Argent bénéficie de nombreux équipements, mais éloignement des équipements du centre-ville
La densification est-elle favorisée par l'existence d'une capacité résiduelle suffisante des équipements ?	?	
La densification est-elle favorisée par la présence d'une concentration commerciale dans le périmètre ? (indicateur des établissements commerciaux et de restauration)	+	Des pôles commerciaux de proximité, qui rayonnent peu au-delà.
Le niveau des prix des marchés immobiliers du secteur, est-il favorable à la densification ?	+	Prix plus bas que ceux du reste de la commune. Faible attractivité.
Les interactions du site de la gare avec d'autres polarités et centralités situées dans le périmètre d'accessibilité élargi permettent-elles d'encourager la densification sur certaines voies de liaison ?	-	Isolement du Val d'Argent par rapport aux centralités.
<b>III – DYNAMIQUE DES ACTEURS ET DES PROJETS</b>		
Le contexte institutionnel est-il favorable aux projets de densification ?	-	Peu de dynamique intercommunale.
La ou les collectivité(s) sont-elles déjà inscrites dans une perspective de densification ?	-	Une problématique particulière de quartier de rénovation urbaine.
Existe-t-il des projets locaux, proches ou dans le périmètre, propices à la densification (soit directement générateurs de densification, soit porteurs d'attractivité) ?	+	La tangentielle Nord sera un atout pour la densification.
Existe-t-il des projets de nouvelles dessertes de transport collectif favorables à la densification ? (haut niveau de service, par ex : restructuration RER en omnibus type RER B N+, TCSP, métro, ...)	+	Tangentielle Nord
La collectivité est-elle dotée déjà d'outils d'intervention (outils fonciers, opérateurs, procédures en cours type ZAC...) ?	+	Projet de rénovation urbaine.

# BILAN PROSPECTIF

## VAL D'ARGENTEUIL

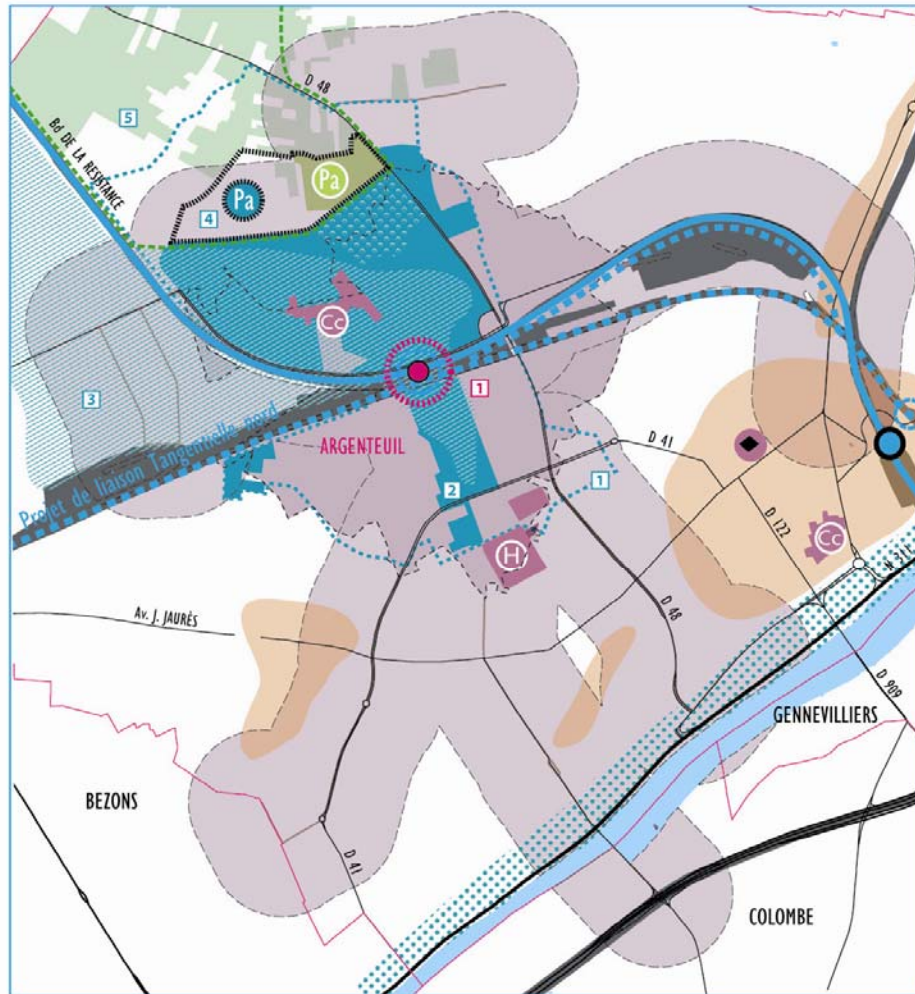
### VAL D'ARGENTEUIL

un potentiel mesure à faire évoluer avec la future tangentielle.

Le site du val d'Argenteuil fait partie des sites de moindre accessibilité au regard des bassins d'emplois et de population accessibles. Il est en outre déconnecté et éloigné du centre ville. Les caractéristiques physiques et urbaines de la gare en font surtout un lieu fonctionnel, sans accroche particulière à l'urbanisme par ailleurs décousu de la ZUP, et sans attrait de la gare elle-même.

Malgré cela, le quartier, essentiellement résidentiel, est fortement tributaire de la gare. Il fait l'objet d'un projet de rénovation urbaine qui, sans densifier, prévoit une mise en valeur globale, forme de rattrapage d'un quartier à l'image dégradée, avec un accent mis sur des formes mesurées de mixité urbaine, susceptibles de mieux tirer parti de la gare (quelques programmes... près de la gare).

Dans les années qui viennent, le projet de tangentielle nord renforcera les atouts de la gare, et pourrait être l'occasion de valoriser le caractère résidentiel dominant, adossé à un bon niveau d'équipements. Ce pourrait être l'occasion aussi d'examiner les possibilités de meilleure connexion avec la zone industrielle du val d'Argent, aujourd'hui coupée, dans la perspective de sa revalorisation...



1 Périmètre GPV 2 Périmètre ANRU 3 Projet de requalification de la ZA 4 Projet de parc multifonctionnel

5 Préservation de la Plaine d'Argenteuil en zone naturelle et agricole 1 Pôle PDU

Sources projets:

Projet de PLU : Plan de zones et règlement (Ville d'Argenteuil)  
GPV

PROJET TRANSPORT

- PROJET TRAMWAY
- PROJET TGN
- PROJET PROLONGEMENT METRO
- PROJET TCSP
- PROJET DE PÔLE MULTIMODAL SUR PÔLE D'ÉTUDE
- PROJET DE PÔLE MULTIMODAL AUTRE

PROJETS

- RENFORCEMENT OU DÉVELOPPEMENT D'UNE CENTRALITÉ
- PROJET PONCTUEL
- OPÉRATION D'AMÉNAGEMENT EN COURS OU PRÉVUE
- PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE
- DÉVELOPPEMENT
- RENOUVELLEMENT
- PROJET DE LIAISON
- PROJET DE LIAISON VERTÉ
- PROJET DE COULÉE VERTÉ
- PROJET DE PROTECTION D'UNE ZONE NON BÂTIE