

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL D'EST ENSEMBLE

4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

3. OAP sectorielles

Projet de Plan Local d'Urbanisme Intercommunale arrêté par
délibération du Conseil de Territoire en date du 28 mai 2019



Bagnole / Bobigny / Bondy / Le Pré Saint-Gervais / Les Lilas / Montreuil / Noisy-le-Sec / Pantin / Romainville

Sommaire

OAP sectorielles intercommunales

Faubourg-Fraternité-Coutures.....	p. 7
La Folie.....	p. 11
Noue Malassis.....	p. 15
Pont de Bondy.....	p. 19
Prolongement ligne 11.....	p. 25
Raymond Queneau.....	p. 29
Serge Gainsbourg.....	p. 35

OAP sectorielles communales

Cœur de Ville de Bagnole.....	p. 41
Hypercentre de Bobigny.....	p. 45
Canal/Avenue Gallieni.....	p. 51
Gare de Bondy.....	p. 55
32 Stalingrad.....	p. 61
Busso.....	p. 63
Nodier.....	p. 65
Îlot de l'Église.....	p. 67
La Porte du Pré Saint-Gervais.....	p. 71
Fort de Romainville aux Lilas	p. 73
Boissière.....	p. 77
Croix de Chavaux.....	p. 81
Morillon.....	p. 87
Murs à pêches.....	p. 91
Gabriel Péri.....	p. 99
Plaine Ouest.....	p. 106

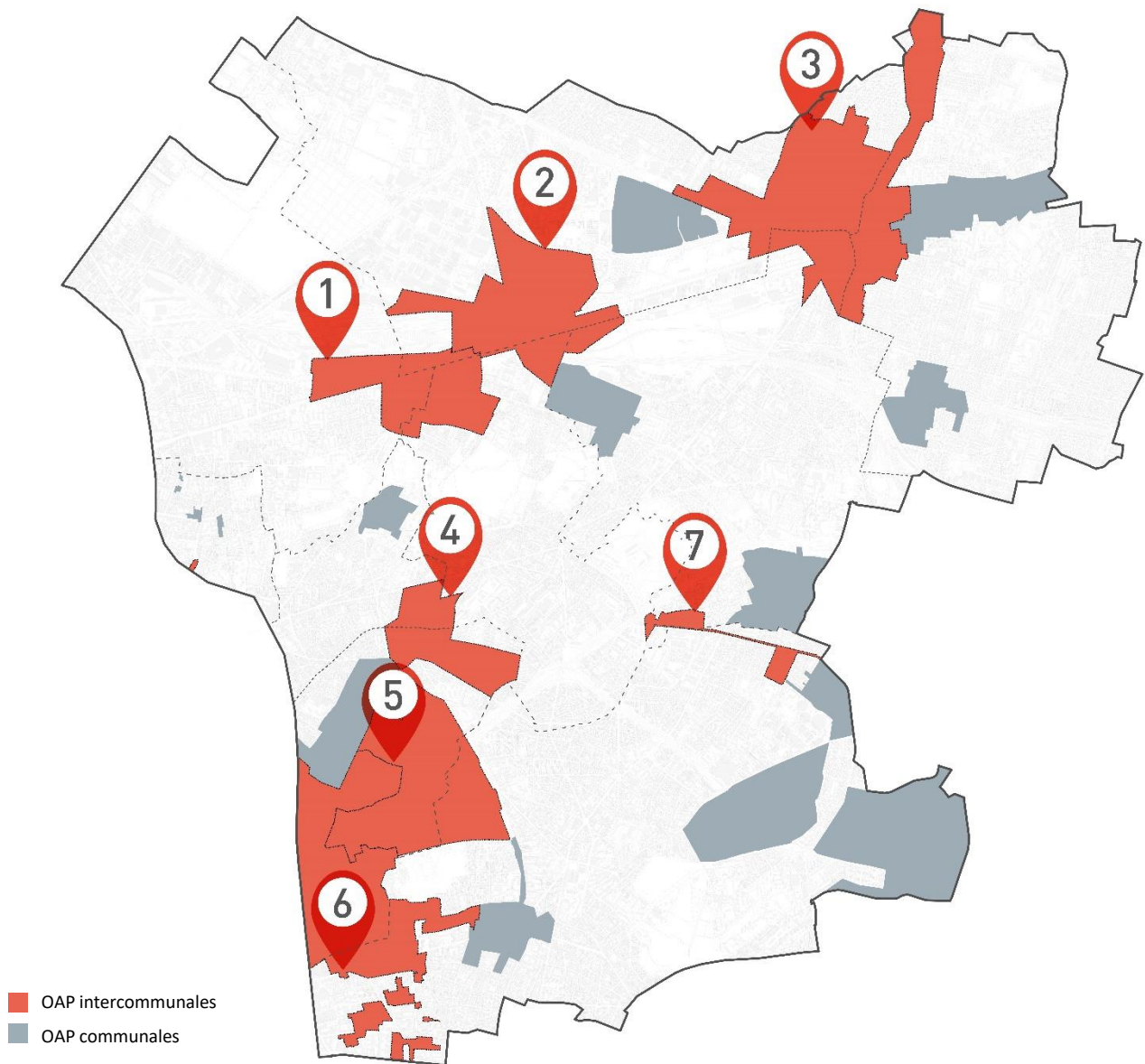
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION
SECTORIELLES

OAP intercommunales



OAP sectorielles intercommunales

Localisation des OAP sectorielles intercommunales



Espace Ville, 2019

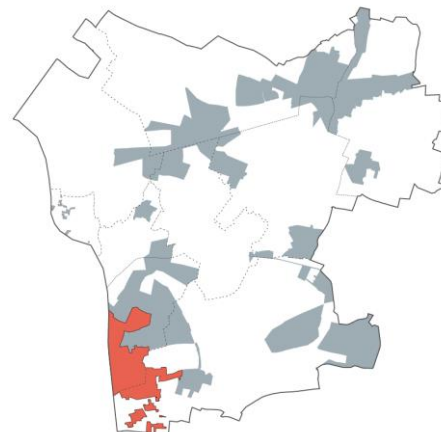
- | | |
|--|---|
| 1. Raymond Queneau
<i>Pantin/Romainville/Bobigny</i> | 5. Noue Malassis
<i>Montreuil/Bagnolet</i> |
| 2. La Folie
<i>Bobigny/Noisy-le-Sec/Romainville</i> | 6. Faubourg-Fraternité-Coutures
<i>Montreuil/Bagnolet</i> |
| 3. Pont de Bondy
<i>Bondy/Bobigny/Noisy-le-Sec</i> | 7. Prolongement ligne 11
<i>Montreuil/Noisy-le-Sec</i> |
| 4. Serge Gainsbourg
<i>Les Lilas/Bagnolet</i> | |

Faubourg-Fraternité-Coutures

Montreuil/Bagnolet



Le secteur Faubourg-Fraternité-Coutures présente les mêmes caractéristiques typiques du territoire du faubourg, dont il est un des secteurs majeurs. Ainsi, la trame urbaine dense et fortement minérale accueille une mixité d'habitat et d'activités économiques, avec une présence assez forte d'habitat insalubre notamment. La présence de plusieurs stations de métro permet d'assurer une bonne desserte en direction de Paris, mais les liaisons nord/sud sont rendues plus difficiles, par la structuration de la trame viaire. De même, les espaces publics contraints ne facilitent pas les déplacements par les modes actifs.



Localisation du secteur Faubourg-Fraternité-Coutures

Les objectifs poursuivis pour ce secteur sont les suivants :

- Préserver les caractéristiques urbaines, architecturales, sociales et culturelles du quartier
- Permettre le maintien de la mixité entre le logement, l'activité et le commerce
- Renforcer la dimension économique du secteur, et notamment du pôle Galliéni et des abords du périphérique
- Améliorer et diversifier l'offre de logement et résorber l'habitat insalubre
- Gérer et rénover les équipements publics et faire face aux nouveaux besoins
- Permettre la requalification de l'espace public et renforcer la trame verte et le maillage d'espaces verts du secteur

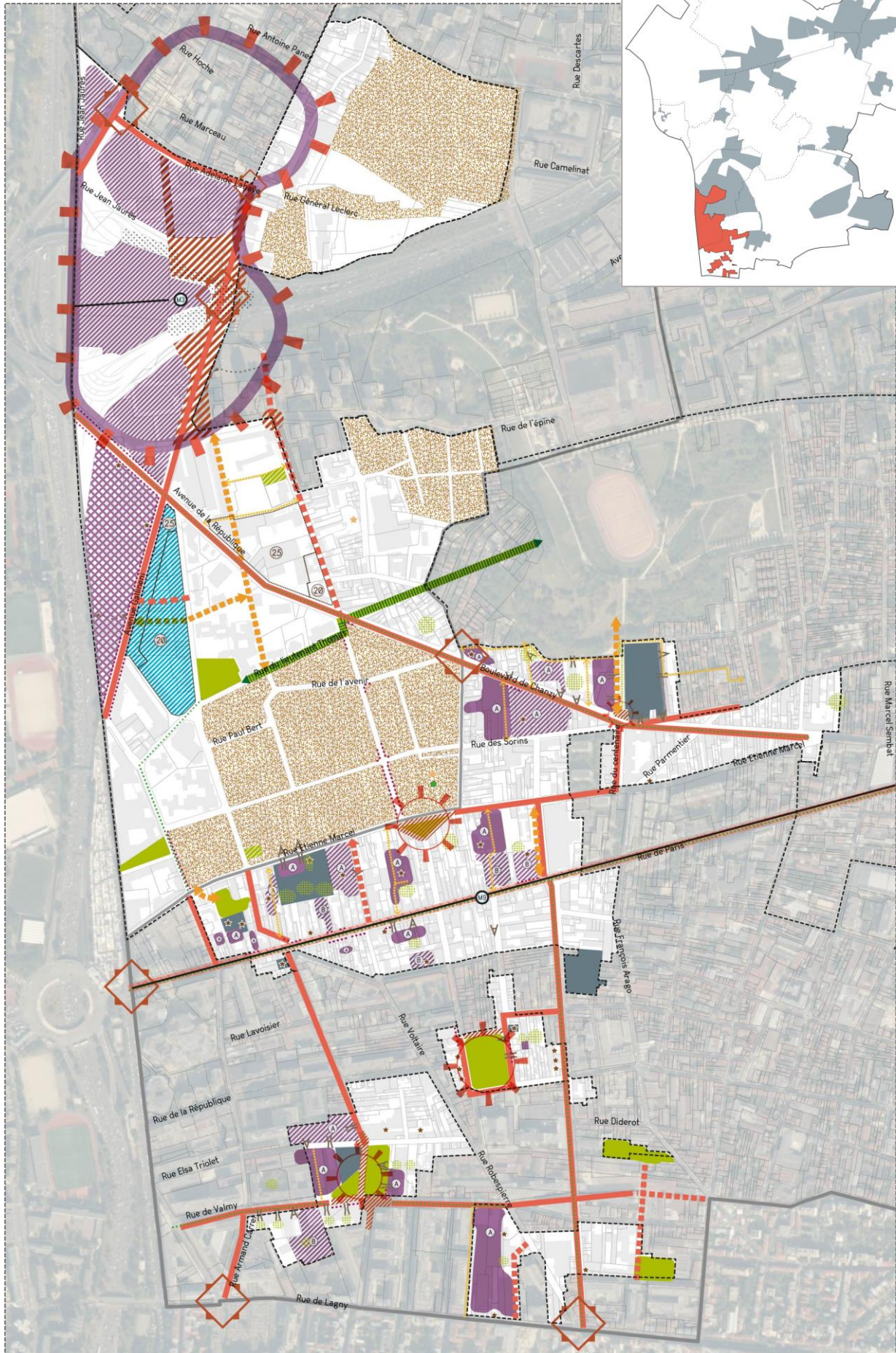
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Faubourg Fraternité-Coutures

Cartographie de l'OAP :



Faubourg Fraternité-Coutures

Parti d'aménagement :



Mobilités Coupsures urbaines

Général :

Développer de nouveaux espaces publics supports de convivialité

Desserte et liaisons :

Requalifier et ou élargir les voies structurantes

Créer ou prolonger des voies

Partage de l'espace

Requalifier la rue de Paris et y aménager des espaces apaisés ponctuels

Créer ou maintenir des passages piétons

Créer des mails publics

Développer et conforter les polarités locales

Aménager les sous-faces des infrastructures existantes

Entrée de ville à valoriser



Environnement Santé Energie

Trame verte :

Végétaliser les cœurs d'îlots

Requalifier les espaces verts

Créer des espaces verts

Assurer des continuités vertes le long des rues

Jardin partagé à préserver ou à créer

Arbre remarquable à préserver

Continuités vertes et écologiques continues à créer ou conforter



Paysages Patrimoine Citoyenneté

Paysage :

Organiser des vues depuis l'espace public (existant ou à créer) vers les cœurs d'îlots et/ou les éléments de patrimoine

Ménager des ruptures du bâti pour rythmer les constructions

Forme urbaine :

Gérer la transition avec le tissu existant, par des volumétries adaptées

Front bâti ou alignement à constituer

Secteur de hauteur maximale

Hauteur maximale : 25 mètres

Hauteur maximale : 20 mètres

Patrimoine

Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain



Populations Logements Equipements Densités

Secteur à dominante de logement

Equipements :

Maintenir ou développer une nouvelle offre d'équipements d'intérêt collectif

Densités / Projets :

Préserver la morphologie urbaine et la mixité des fonctions du tissu de faubourg en lien avec le GPRU de la porte de Montreuil



Economie Emplois commerces

Commerces :

Périmètre comprenant de l'artisanat et/ou de(s) construction(s) et d'(es) installation(s) liée(s) au service public ou d'intérêt collectif et/ou de(s) commerces sur rue

Périmètre à dominante d'artisanat et/ou de(s) construction(s) et d'(es) installation(s) liée(s) au service public ou d'intérêt collectif

Périmètre à dominante de bureaux et/ou d'artisanat et/ou de(s) construction(s) et installation(s) liée(s) au service public ou d'intérêt collectif

Secteur où les constructions ne doivent pas être à destination de logements

Secteur à dominante d'activités

Linéaire RD commercial à créer

Polarités :

Promouvoir le développement économique

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

Transports collectifs existants

Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

Périmètre OAP

La Folie

Bobigny/Noisy-le-Sec/Romainville



Le secteur de la Folie est l'un des trois pôles stratégiques de la Plaine de l'Ourcq, moteur de son futur développement. Situé au croisement de deux axes structurants à l'échelle du territoire mais enclavé par des infrastructures ferroviaires, son évolution relève de nombreux enjeux.

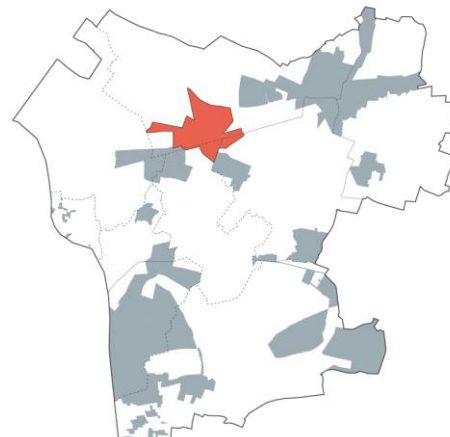
L'ex-RN3 et la RD40 sont des axes aux flux très importants et présentant une ambiance routière très bruyante et peu sécurisée pour les piétons et les modes de déplacement doux. La RD40 est cependant l'un des rares axes Nord-Sud permettant de traverser le canal et de relier le centre-ville de Bobigny avec le Sud du territoire d'Est Ensemble.

Morcelés par le canal, les voies routières et le faisceau ferroviaire (RER E, réseau SNCF Est, métro ligne 5), les espaces bâtis du secteur de la Folie sont déconnectés les uns des autres et présentent une hétérogénéité d'architectures et de fonctions : des friches industrielles, un quartier pavillonnaire, une zone d'activités vieillissante, et de nombreux petits bâtiments d'activités construits sans cohérence. Le secteur de la Folie est traversé par le Canal de l'Ourcq, qui offre un paysage à grande échelle et permet d'envisager une respiration dans la ville. Il est également bordé de bâtiments et équipements publics, ainsi que d'un cimetière remarquable et offrant un potentiel de végétalisation.

Concerné en partie par des Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) situées sur les villes de Bobigny, Noisy-le-Sec et Romainville, ce secteur entame une mutation à travers des projets d'aménagement d'ampleur.

Le secteur de la Folie doit devenir un pôle multimodal de transports, avec l'arrivée du TZen3, du Tram 11 express prolongé, mais également la perspective d'une station supplémentaire du métro ligne 5 et d'un téléphérique reliant la Plaine de l'Ourcq au Parc des Hauteurs.

Les enjeux sont forts de faire de ce secteur un pôle de liaison entre les quartiers, de développer les rabattements en modes doux vers les futures lignes de transport, de permettre une ouverture sur le canal de l'Ourcq et son grand paysage. Il s'agit également de favoriser le dynamisme d'un développement d'activités économiques, en préservant les espaces de respiration. L'accueil d'équipements et de services rayonnant à l'échelle métropolitaine est également attendu.



Localisation du secteur de la Folie

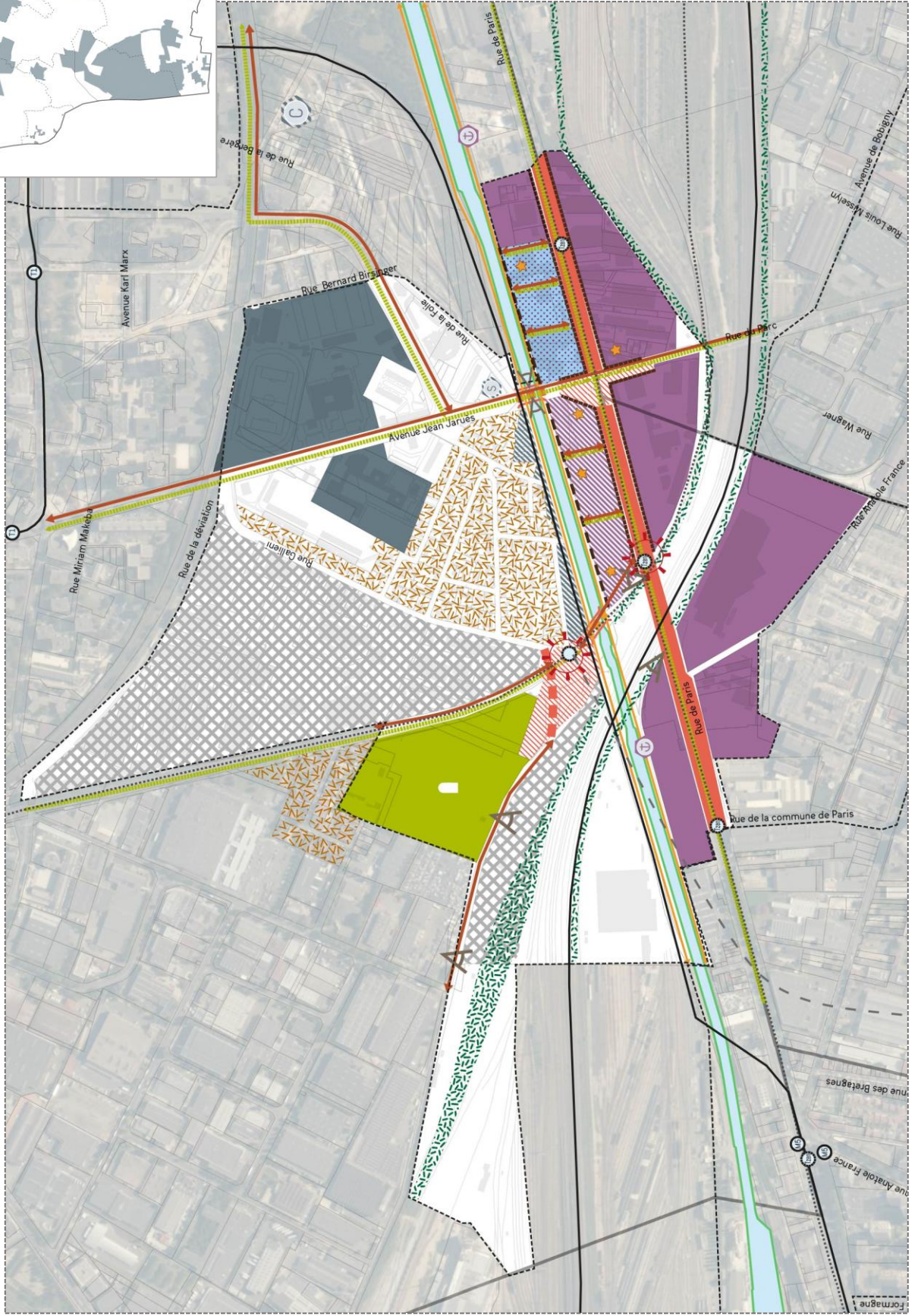
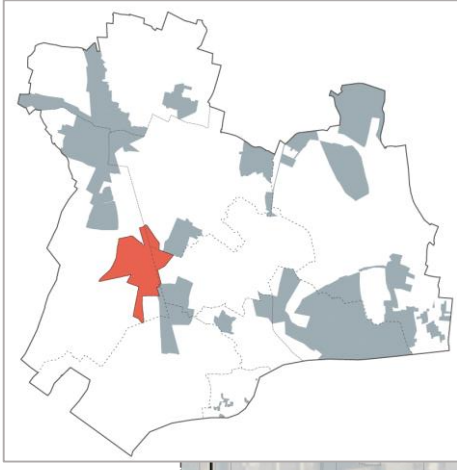
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

La Folie

Cartographie de l'OAP :



La Folie

Parti d'aménagement :



Mobilités Coupages urbaines

Liaison douce à créer/renforcer (Boucle Olympique)

Ex-RN3 à requalifier :
- Création d'un transport en commun TZen3
- Requalification des voies et espaces publics
- Préservation des alignements d'arbres
- Création d'une voie cyclable

Liaisons douces à requalifier

Voie à créer

Créer de nouvelles traversées du canal

Pont à réhabiliter

Espace partagé à créer

Polarité à créer, et intermodalité à organiser

Escale fluviale / port

Populations Logements Equipements Densités



Secteur mixte (sur Bobigny, secteur mixte obligatoire : les constructions devront accueillir une mixité d'usages, en intégrant plusieurs destinations de construction, dont au moins 50% de bureaux et/ou d'activités artisanales et commerciales)

Secteur d'équipement d'intérêt collectif et services publics

Parcelles concernées en partie par la nouvelle station RATP

Secteur de réflexion : préserver les arbres et les cœurs d'îlots

Secteur pavillonnaire à préserver

Equipement sportif à réaliser

Equipement scolaire à réaliser (collège des Coquetiers)

Economie Emplois commerces

Secteurs à large dominante d'activités économiques (sur Bobigny, secteur d'activités économiques uniquement)

Secteur mixte : cohabitation emplois/ logements avec l'introduction sur le site d'une activité économique, hors industrie

Environnement Santé Energie



Végétalisation à préserver et à renforcer

Continuités vertes et écologiques continues à conforter ou à créer, tout en permettant les projets d'aménagement de voirie et de transports collectifs

Végétaliser les talus de voies ferrées et les gérer en faveur de la biodiversité

Canal de l'Ourcq et ses berges :

- Préserver les alignements d'arbres
- Elargir et végétaliser les berges
- Préserver l'usage de la voie d'eau pour les activités et les loisirs
- Assurer le passage continu et sans obstacle des piétons et des cycles sur les 2 rives du canal

Paysages Patrimoine Citoyenneté



Vues à préserver, à créer ou à mettre en valeur

Élément marqueur à créer

Front bâti ou alignement à constituer

Linéaire de façade à préserver ou à créer

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

- Transports collectifs existants
 - Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
 - Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
 - Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Périmètre OAP

La Noue-Malassis

Montreuil/Bagnolet

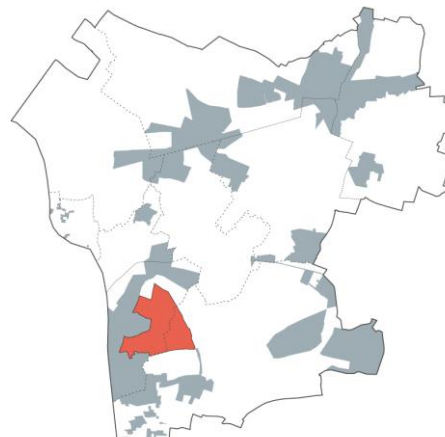


Le secteur La Noue-Malassis regroupe les quartiers des Malassis/Le Plateau et de la Noue à Bagnolet et à Montreuil. Ceux-ci ont été retenus quartiers d'intérêt national dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain.

Les 16 600 habitants résidant dans le périmètre du quartier prioritaire de la politique de la ville sont pour certains dans une situation socio-économique fragile et plusieurs dysfonctionnements urbains sont constatés en raison notamment de la coupure que constitue l'autoroute A3, de la topographie sur le plateau de Romainville, de la présence d'un urbanisme de dalle sur certains secteurs et de l'imbrication des statuts fonciers et des responsabilités de gestion. Les espaces extérieurs, publics et privés, manquent de lisibilité et sont peu qualifiés. Les équipements publics, bien que nombreux sur les quartiers, sont vétustes, inadaptés aux besoins formulés par les habitants et les professionnels, parfois peu accessibles et généralement peu rationalisés.

Ce quartier bénéficie néanmoins d'atouts importants : c'est un quartier intercommunal qui se situe dans une dynamique territoriale importante, à proximité des pôles de développement métropolitain (Portes de Paris, Gallieni, Croix de Chavaux, Mairie de Montreuil, prolongement ligne 11), bénéficiant d'une assez bonne desserte par la route.

Les objectifs sur ce secteur, portent donc sur l'amélioration de l'offre en équipements et des logements, sur le renforcement de la vie locale et l'amélioration de l'accessibilité aux autres quartiers et aux grands pôles de transports collectifs à proximité, sur la redynamisation des espaces économiques à proximité immédiate et sur le renforcement de la trame verte et l'amélioration qualitative des espaces publics.



Localisation du secteur de la Noue-Malassis

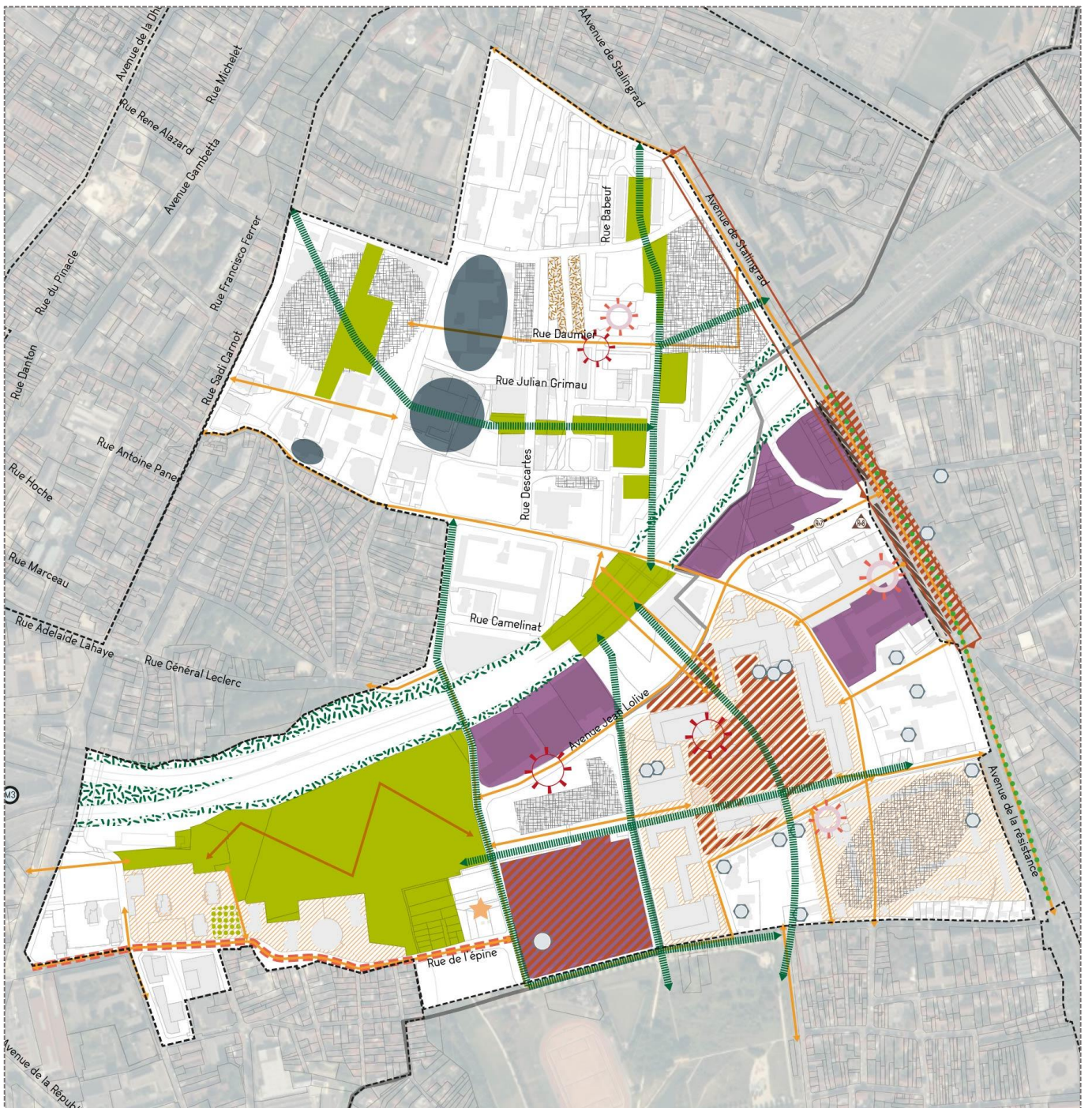
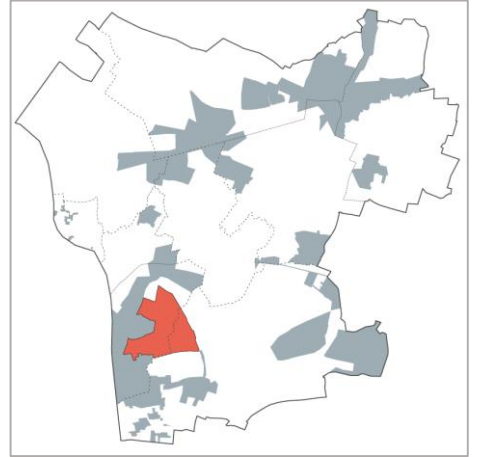
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

La Noue-Malassis

Cartographie de l'OAP :



La Noue-Malassis

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Equipements :

- Améliorer l'offre des équipements
- Etudier l'offre en équipements
- Equipement ponctuel à réaliser

Densités / Projets :

- Améliorer l'offre d'habitat
- Préserver les secteurs pavillonnaires



Economie Emplois commerces

Activités :

- Zone d'activités à conforter

Commerces :

- Repenser l'offre commerciale à l'échelle de l'îlot
- Constituer une polarité de quartier

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

- Transports collectifs existants
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

- Périmètre OAP



Mobilités Coupsures urbaines

- Résidentialisation à étudier
- Requalifier les espaces publics
- Travailler l'interface entre front bâti et voirie publique
- Améliorer les accès à Galliéri
- Renforcer et développer les liens des quartiers vers les centres villes et les mobilités Piétonnes entre Montreuil et Bagnolet

- Voies à requalifier

Transports :

- Améliorer l'offre en transports en commun par une navette Nord-Sud

Liens et coupures

- Requalifier l'entrée de ville



Environnement Santé Energie

Trame verte :

- Requalifier et aménager les espaces paysagers des résidences
- Préserver les espaces paysagers et espaces verts
- Végétaliser les talus de l'autoroute et les gérer en faveur de la biodiversité
- Préserver et maintenir les alignements d'arbres
- Jardins partagés à maintenir
- Renforcer la trame verte au coeur des quartiers et entre les Quartiers, en aménageant une promenade belvédère le long des parcs (Jean Moulin Les Guilands, square du 19 mars 1962 en lien avec le parc des Hauteurs) et en prolongeant l'esplanade de la Noue vers le parc Jean Moulin Les Guilands et l'avenue de la Résistance



Paysages Patrimoine Citoyenneté

Forme urbaine :

- Laisser la possibilité de développer une hauteur plus importante par rapport au règlement (R+8 maximum)
- Filet de hauteur de R+7 à R+5

Pont de Bondy

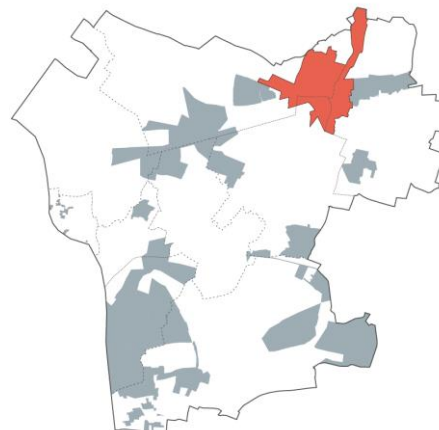
Bondy/Bobigny/Noisy-le-Sec



Au sein du territoire de la Plaine de l'Ourcq, aux franges de trois communes (Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec), marqué par la présence de nombreuses infrastructures routières et autoroutières, le secteur du Pont de Bondy a longtemps été défini comme un « territoire servant », au bénéfice des fonctions urbaines de Paris et de sa banlieue. Son positionnement stratégique à l'échelle du Grand Paris et son inscription dans le grand projet de retournement des villes d'Est Ensemble sur le canal de l'Ourcq, en font aujourd'hui un territoire de tout premier plan pour la Métropole.

L'arrivée de modes de transports structurants (bus en site propre à haut niveau de service Tzen3, prolongement du T1 à l'est, gare de la ligne 15 Est du Grand Paris Express, navette fluviale), la réalisation de programmes ambitieux de construction de logements, d'activités et de nouveaux services, la construction en 2023 d'une piscine d'entraînement olympique et d'un programme immobilier d'envergure en vue des Jeux Olympiques Paris 2024, témoignent de la volonté collective de transformer ce secteur longtemps resté en déshérence en un territoire attractif, diversifié, habité, et productif.

Pour amorcer et accompagner la transition du Pont de Bondy, d'un nœud infrastructurel à un quartier de vie en bord du Canal de l'Ourcq, 4 grandes principes directeurs guident la réflexion sur le secteur :



Localisation du secteur du Pont de Bondy



Google, 2018

Pont de Bondy

Bondy/Bobigny/Noisy-le-Sec



1. Améliorer les conditions d'habitat pour créer un lieu de vie à part entière :

- Améliorer et valoriser les continuités vertes sur le secteur ;
- Elaborer une programmation urbaine adaptée qui tienne compte des nuisances acoustiques et atmosphériques ;
- Avoir une politique volontariste en matière d'amélioration de la qualité d'habitat, et de diversification de l'offre de logements en lien avec les secteurs en renouvellement urbain ;
- Renforcer l'attractivité économique des linéaires commerciaux déjà existants sur le secteur.

2. Amplifier les usages du canal

- Améliorer les accès entre les quartiers et le canal ;
- S'appuyer sur le Canal pour créer un paysage « fluvestre » à la fois fluvial et terrestre : développement de franchissements plus réguliers, jonction plus directe et ouverte entre le Canal et les espaces publics, développement des cheminements dédiés aux modes actifs, renaturation, développement d'animations en lien avec le caractère nautique et sportif du secteur ;
- Développer la pluralité des usages du Canal, comme destination de proximité : création de ports d'activité et de ports de plaisance, développement d'une offre de déplacement fluvial et d'escales, développement de sports nautiques, aménagement des berges.

3. Valoriser les abords des infrastructures :

- Faire de la caractéristique infrastructurelle du Pont de Bondy un élément d'identité porteur de valeur ajoutée, qui puisse tout à la fois nourrir le sentiment d'appropriation et de fierté des habitants, et faire destination à plus large échelle : réalisation d'une action d'envergure, de type design urbain, pour amorcer et assumer la transformation de la perception des infrastructures ;
- Appréhender l'occupation et l'aménagement du dessous des infrastructures comme le développement d'un linéaire de rue à rez-de-chaussée actifs : programmation d'actions culturelles et artistiques de grande envergure, programmation de commerces et d'activités, programmation d'espaces verts, etc
- Développer une forêt linéaire le long de l'autoroute A3 entre Bobigny et Bondy, et gérer de façon écologique l'ensemble des talus et délaissés des réseaux autoroutiers et ferroviaires participant à la trame verte.

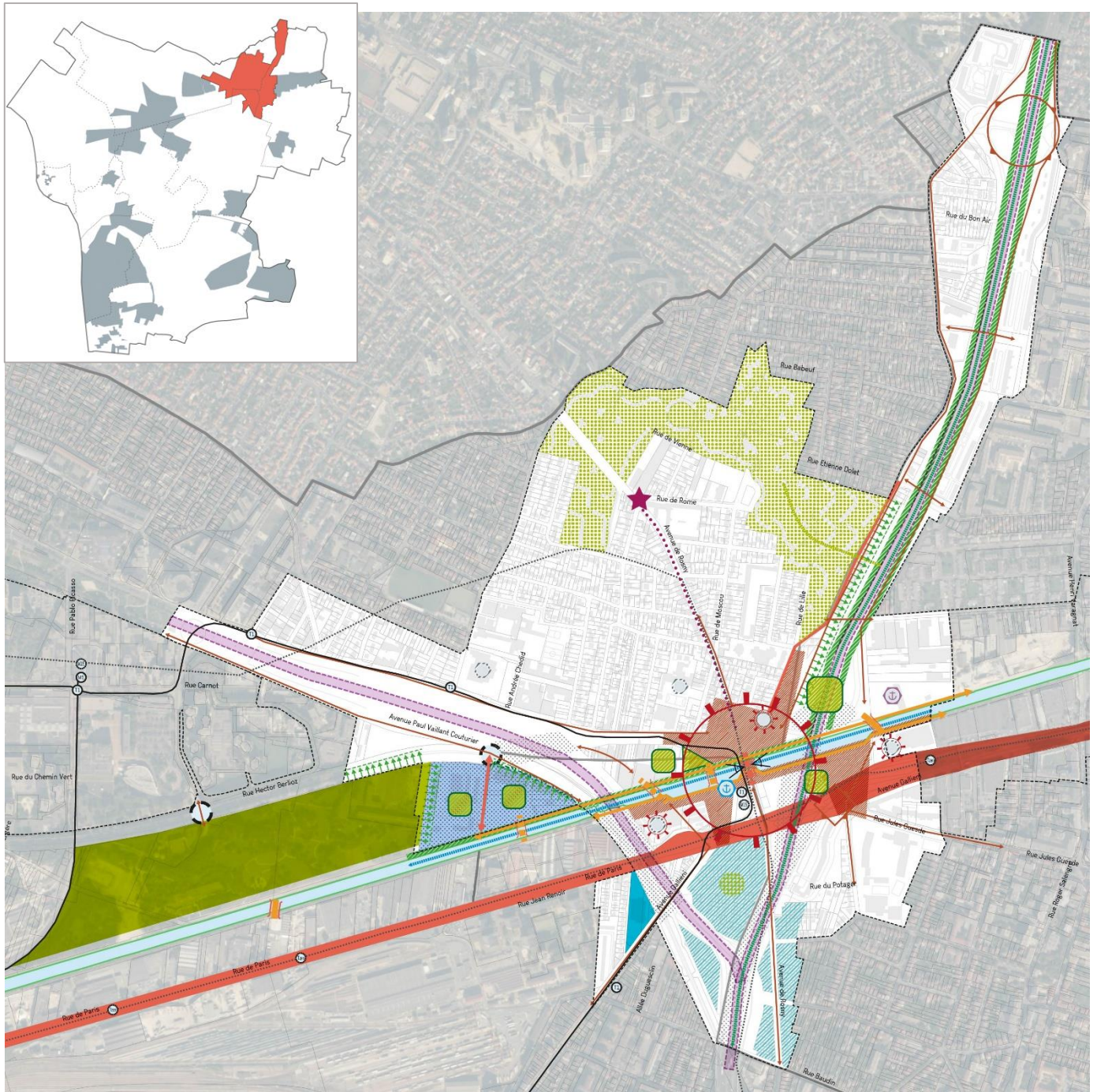
4. Développer la plateforme multimodale du 21ème siècle :

- Accompagner l'arrivée des transports structurants sur le secteur : programmation de logements, d'activités et d'espaces publics adaptés et qualitatifs;
- Organiser les mobilités pour plus de confort : fluidifier l'intermodalité, améliorer l'aménagement des lieux d'attente.



Cette centralité en devenir, tout à la fois porte d'entrée métropolitaine et quartier de vie intercommunal, se définit donc à la croisée de plusieurs vocations et possède un très fort potentiel de développement. Afin de jalonner la temporalité du projet et de garantir aux habitants des « mesures compensatoires » au temps long des chantiers, il est essentiel que les projets urbains donnent à voir des premiers éléments de transformation urbaine du secteur, dès leur lancement et non pas uniquement au moment de leur finalisation : actions de préfiguration, occupations temporaires de l'espace public, etc.



Pont de Bondy


Cartographie de l'OAP :



Éléments de repérage communs à toutes les cartes

-  Transports collectifs existants
-  Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

-  Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
-  Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

 Périmètre OAP



Pont de Bondy

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Logements :

- Secteurs mixtes logements/activités
- Programmation mixte logements et équipement

Equipements :

- Renforcer l'offre en équipements de proximité (notamment scolaires : collèges, lycées)
- Equipement à réaliser
- Port de plaisance et de loisirs à préserver ou à conforter

Densités / Projets :

- Préserver les coeurs d'îlots verts et apaisés et adapter la morphologie et la programmation du bâti sur les franges des îlots



Economie Emplois commerces

Commerces :

- Conforter le rôle des commerces de proximité en s'appuyant sur les linéaires commerciaux existants
- Port d'activité à préserver ou à conforter



Paysages Patrimoine Citoyenneté

Paysage :

- Maintenir les cônes de vue (percées sur le paysage depuis des points en hauteur, ponts, passerelles...)



Mobilités Coupsures urbaines

Général :

- Liaison à créer afin d'atténuer les ruptures des infrastructures et du canal et d'assurer une meilleure accessibilité
- Ex-RN3 à requalifier :
 - Création d'un transport en commun TZen3
 - Requalification des voies et espaces publics
 - Préservation des alignements d'arbres
 - Création d'une voie cyclable
- Aménager une centralité à l'échelle métropolitaine et intercommunale

Desserte et liaisons :

- Améliorer les traversées existantes du canal
- Créer des nouvelles traversées du canal
- Pont à réhabiliter
- Aménager les berges en assurant une continuité est-ouest
- Voie (chemin de Groslay) à élargir pour aménager une liaison douce

Polarités :

- Appuyer la vocation métropolitaine en positionnant les équipements à rayonnement métropolitain

Transports :

- Élargir le passage sous les voies ferrées
- Emplacement réservé de la gare GPE Ligne 15 ouverte sur le quartier du Pont de Bondy avec commerces et services

Liens et coupures :

- Valoriser les espaces d'entrées de ville
- Valoriser/ aménager les sous-faces des infrastructures existantes via des programmations artistiques et culturelles, de loisirs, commerciales, d'espaces verts.
- Compléter l'échangeur A3, en lien avec la suppression des 2 piquages aériens (entrée et sortie) de l'A3



Environnement Santé Energie

Trame verte et bleue :

- Préserver les espaces verts existants et prévoir 50% d'équivalent de pleine terre pour les projets neufs, pour viser une amélioration de la qualité écologique du secteur
- Maintenir et renforcer les habitats faunistiques et les continuités écologiques
- Espaces verts à requalifier / protéger
- Requalifier et étendre les espaces naturels et paysagers en limite d'axes routiers et restructurer et élargir le chemin de Groslay
- Créer une forêt linéaire le long de l'A3 en assurant une continuité paysagère et écologique entre les talus et les berges du canal vers le parc de la Bergère
- Aménager des espaces naturels et paysagers le long du canal : poches de verdure, coeurs d'îlot végétalisés
- Ménager des espaces paysagers de qualité
- Végétaliser les talus de voies ferrées et les gérer en faveur de la biodiversité

- Canal de l'Ourcq et ses berges :
 - Développer les alignements d'arbres à haute tige le long du canal
 - Élargir les berges de 5 à 10 mètres par rapport au domaine public fluvial
 - Garantir une continuité paysagère et végétalisation des berges
 - Apporter une programmation ludique et de loisirs en lien avec le canal (escales pour des navettes fluviales, port de plaisance, activités nautiques, canoë-kayak, etc.) et conforter l'activité logistique

- Instaurer des aménagements et des mesures de protection contre les nuisances acoustiques et atmosphériques (murs anti-bruit le long des autoroutes A3 et A86, programmation adaptée, etc.)

S'éloigner le plus possible et se protéger des sources de bruit, de vibration et de pollution de l'air (notamment pour les équipements les plus sensibles ainsi que les logements) et renforcer la végétalisation de ces zones bruyantes

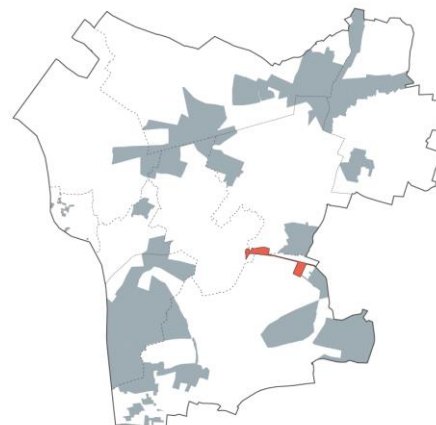
Prolongement ligne 11

Montreuil/Noisy-le-Sec



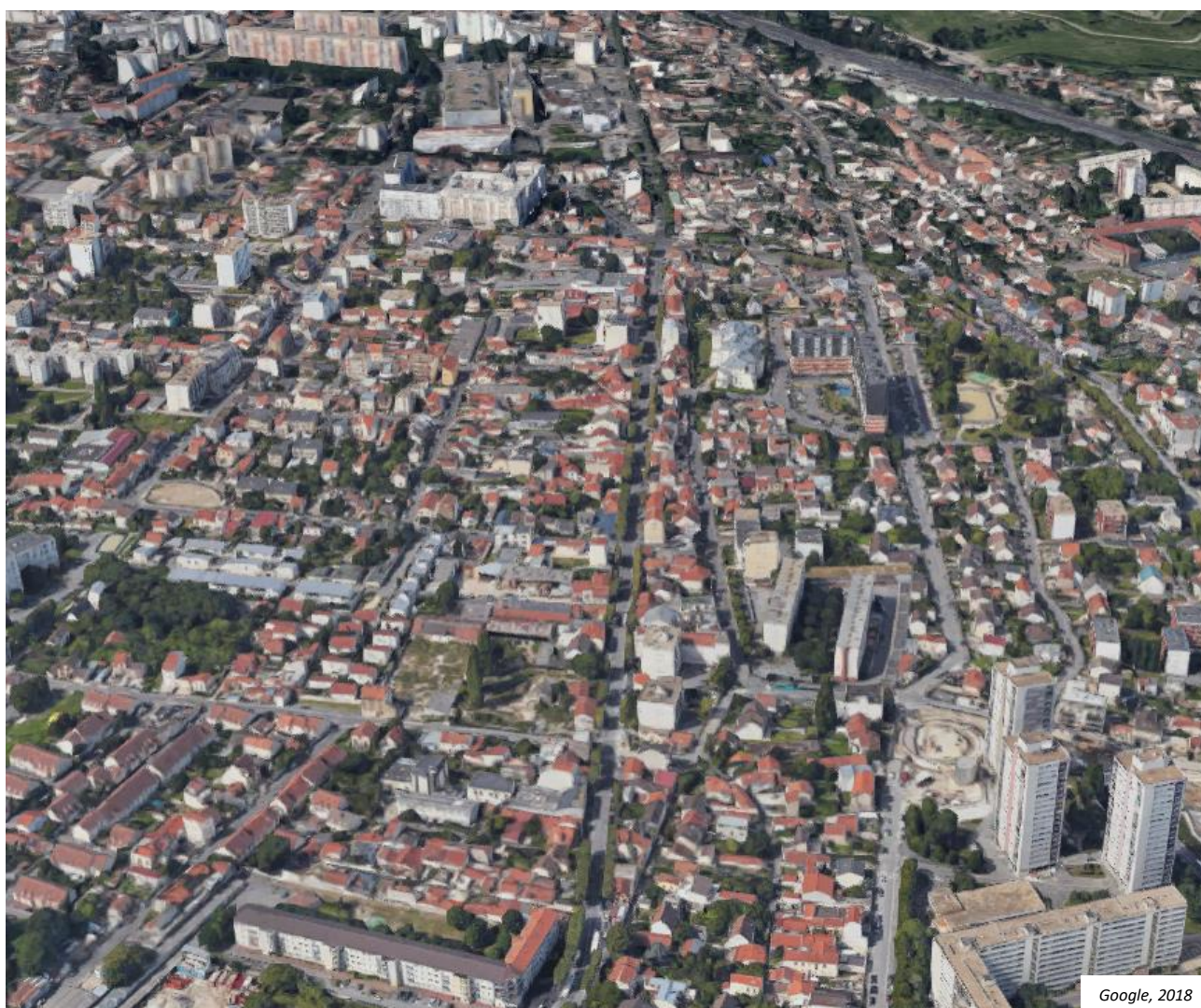
L'OAP prolongement de la ligne 11 a pour objectif d'anticiper et accompagner la densification (ou intensification) de ce quartier de gare avec la mise en service à horizon 2022 de deux nouvelles stations de métro Hôpital et Dhuis Boissière, dans le cadre du prolongement de la ligne de métro 11. Le boulevard de la Boissière va devoir conforter son statut métropolitain dans un contexte de tissu urbain hétérogène (pavillons, petits immeubles de rapport, résidences modernes, sites d'activité) et d'espaces publics contraints. Cette nouvelle mobilité offre l'opportunité de produire des logements abordables et aussi de créer de l'emploi.

L'îlot Boissière (qui intègre la station de métro Dhuis-Boissière) inscrit une OAP qui tout en densifiant progressivement révèle l'histoire horticole du plateau, en mettant en réseau le système de sentes agricoles se connectant à un corridor vert du boulevard jusqu'au futur tramway T1, ainsi qu'une placette à proximité du métro. La mutation de cet îlot intègre l'existant et se réalise au grè des opportunités selon un plan guide avec un urbanisme négocié.



Localisation du secteur du prolongement ligne 11

Vue aérienne du site aujourd'hui

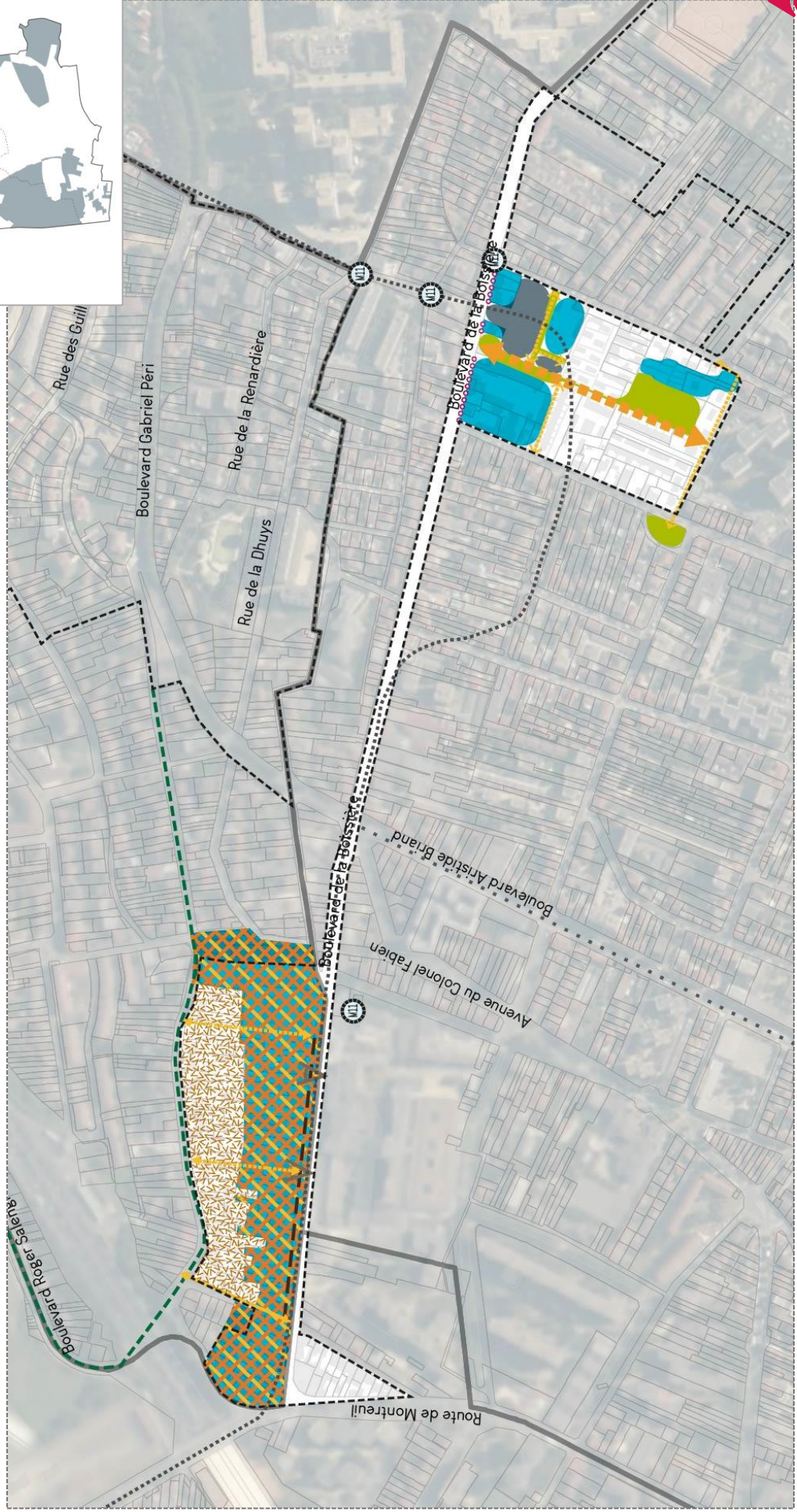
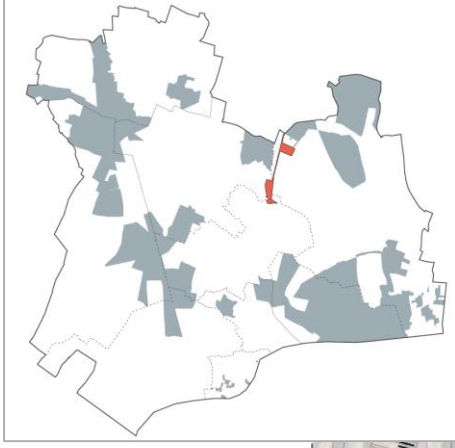


Google, 2018

Orientation d'aménagement et de programmation :

Prolongement ligne 11

Cartographie de l'OAP :



Prolongement ligne 11

Parti d'aménagement :



**Populations
Logements
Equipements
Densités**

Logements :

Créer une nouvelle offre de logements

Equipements :

Secteur d'équipements structurants

Densités / Projets :

Densification envisageable

Protection du secteur pavillonnaire



**Economie
Emplois
commerces**

Activités :

Développer des rez-de-chaussée actifs



**Mobilités
Coupures urbaines**

Desserte et liaisons :

Sente verte à créer

Sentes à conforter

Sentes à créer



**Environnement
Santé
Energie**

Trame verte :

Pérenniser, créer et / ou requalifier les espaces verts animés

Créer/valoriser la promenade du Parc des Hauteurs (tracé de principe)

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

—●— Transports collectifs existants

—●— Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

—●— Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

—●— Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

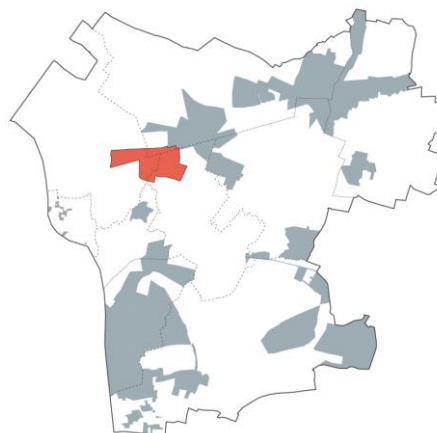
—●— Périmètre OAP

Raymond Queneau

Pantin/Romainville/Bobigny



La centralité Raymond Queneau, l'une des trois nouvelles centralités du territoire stratégique de la Plaine de l'Ourcq, s'articule autour de la station de la ligne 5 « Bobigny – Pantin – Raymond Queneau ». Situé à l'intersection des communes de Romainville, Pantin et Bobigny, ce secteur est en pleine mutation en lien avec trois ZAC (ZAC de l'Horloge à Romainville, ZAC du Port à Pantin, ZAC Ecocité à Bobigny), des projets immobiliers plus ponctuels et l'arrivée du Tzen 3, qui requalifie complètement l'ex RN3.



Localisation du secteur Raymond Queneau

Malgré son caractère stratégique, le secteur ne profite pas d'une dynamique urbaine d'ensemble. Les espaces publics autour du carrefour des Limites sont largement déqualifiés, privilégiant les déplacements automobiles au dépend des mobilités douces. La présence du canal, invisible depuis le carrefour des Limites, est un atout aujourd'hui inexploité, ainsi que les liens avec le Parc des Hauteurs. La diversité des fonctions et des formes urbaines est également une caractéristique du secteur : un pôle d'activités artisanales et tertiaires qui se renforcera à l'avenir, l'alternance entre zone pavillonnaire, nouveaux programmes bâtis, grands ensembles et immeubles d'habitation vieillissants.

A l'avenir, la requalification du secteur doit permettre de :

- Améliorer l'accessibilité autour de la station de métro Raymond Queneau, en réorganisant la station de métro et les espaces publics pour un partage plus équitable entre les modes de déplacement au profit des modes actifs ;
- Renforcer les polarités commerciales et les équipements, par le développement des rez-de-chaussée commerciaux et l'accompagnement de la polarité commerciale Paddock (centre commercial sur la ZAC de l'Horloge) ;
- Développer de nouveaux programmes de constructions, en intégrant les nouveaux programmes des ZAC et en repensant certains bâtiments et parcelles à l'emplacement stratégique pour la centralité ;
- Intensifier l'attractivité, créer de nouvelles aménités et services rayonnants, en ouvrant la centralité sur le canal de l'Ourcq et vers le Parc des Hauteurs, en requalifiant le square du Cheval Noir et les berges du canal.

Vue aérienne du site aujourd'hui

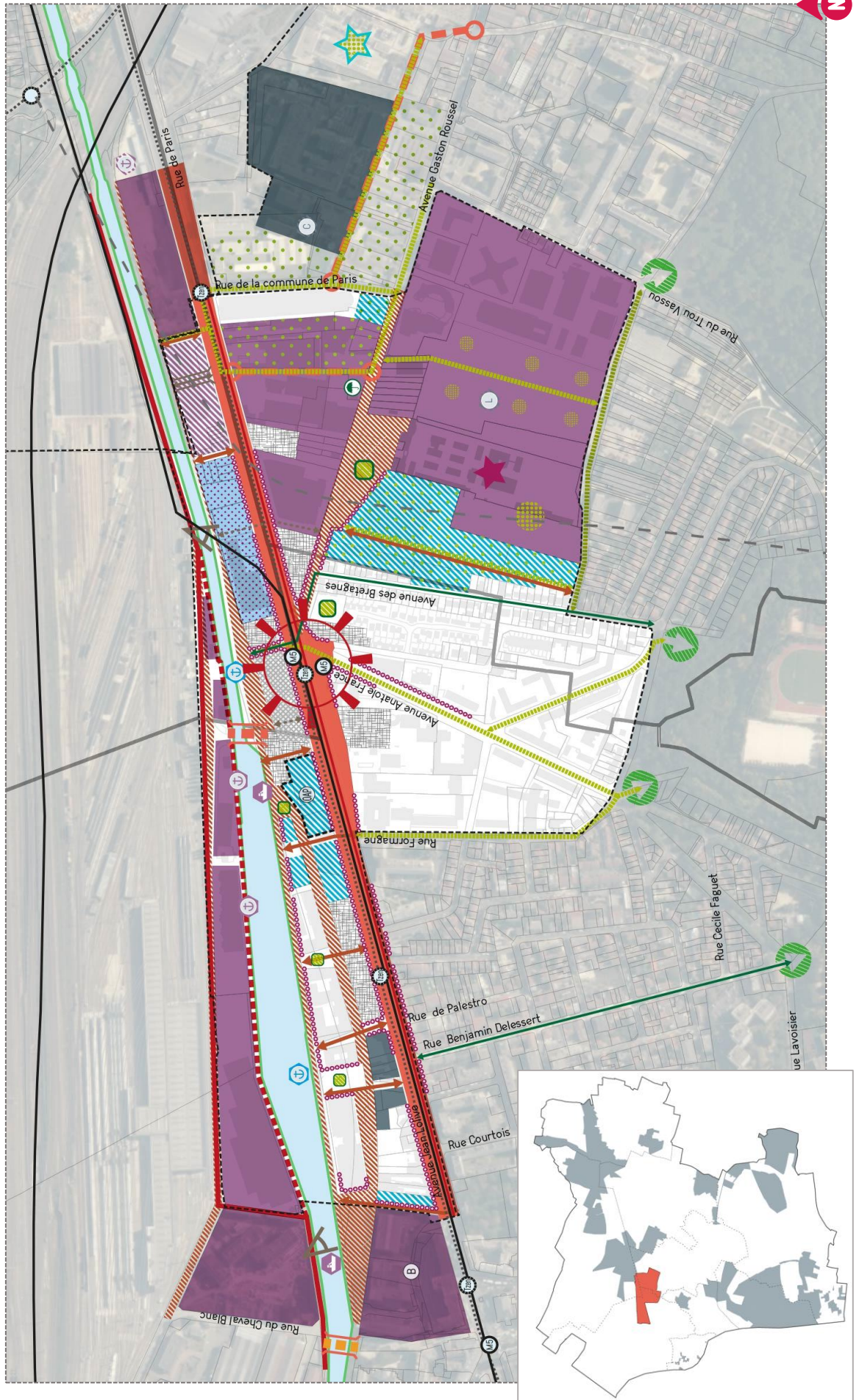


Google, 2018

Orientation d'aménagement et de programmation :

Raymond Queneau

Cartographie de l'OAP :




Raymond Queneau

Parti d'aménagement :


Populations Logements Equipements Densités


Logements :


 Secteur à dominante de logements

 Secteur mixte

Equipements :

 Equipement ponctuel à réaliser :
L : Lycée

 Secteur d'équipement d'intérêt collectif et services publics

 Secteur d'équipement culture à créer (la Fondation Fimingo d'art contemporain)


 Escalé pour péniche à préserver

 Port de plaisance de la ZAC du Port à préserver et conforter

 Port d'activité à préserver ou à conforter

 Port d'activité à créer


Densités / projets :


 Secteur à enjeu ou habitat dégradé à requalifier


 Secteur de réflexion

Economie Emplois commerces

Activités :

 Secteur à dominante d'activité

 Secteur de bureau

 secteur mixte obligatoire

Commerces :


 Linéaire RDC actifs à créer ou à préserver


 Centre commercial City Outlet à créer


 OAP "Ancien canal - avenue Jean Lolive »


Éléments de repérage communs à toutes les cartes

 Transports collectifs existants


 Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

 Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

 Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion


 Périmètre OAP

Mobilités Coupoles urbaines


 Passage public assurant la liaison canal de l'Ourcq - ex-RN3 et le maillage de l'ensemble du secteur


 Espaces publics à créer ou à requalifier

Dessertes et liaisons :

 Ex-RN3 à requalifier :
- Création d'un transport en commun TZen3
- Requalification des voies et espaces publics
- Préservation des alignements d'arbres
- Création d'une voie cyclable


 Voie à créer

 Itinéraires cyclables à requalifier

 Itinéraires cyclables à créer


Polarités :

 Polarité à créer, et intermodalité à organiser

 Créer de nouvelles traversées du canal


 Pont à réhabiliter


Transports :


 Site propre en projet (Tzen)

Environnement Santé Energie

 Espace verts à créer, requalifier ou conserver

 Continuités vertes et écologiques continues à conforter ou à créer en liaison avec le parc des Hauteurs

 Liaisons vers le parc des Hauteurs à renforcer

 Entrée sur le Parc des Hauteurs

 Végétaliser les îlots (les cœurs d'îlots, les toitures, etc.)


 Maintenir le jardin de pluie


 Végétaliser le poste RTE

Canal de l'Ourcq et ses berges :

- Développer les alignements d'arbres à haute tige le long du canal
- Elargir les berges de 5 à 10 mètres par rapport au domaine public fluvial
- Garantir une continuité paysagère et végétalisation des berges
- Apporter une programmation ludique et de loisirs en lien avec le canal (escalas pour des navettes fluviales, port de plaisance, activités nautiques, canoë-kayak, etc.) et conforter l'activité logistique

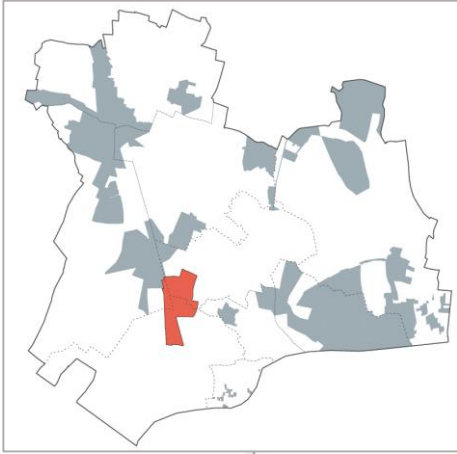
Paysage Patrimoine Citoyenneté

 Percée visuelle

 Principe d'ouverture à étudier

Un zoom spécifique sur l'OAP Raymond Queneau sur la commune de Pantin traite de l'ilot ancien canal et Avenue Jean Lolive :

Cartographie de l'OAP :



Parti d'aménagement :



Périmètre de l'OAP

Le projet devra :



Respecter l'emprise au sol maximale figurant dans le dispositif réglementaire



Respecter les distances de retrait des attiques identifiées sur l'OAP avec un minimum de 2,5 mètres



Respecter les distances figurant dans le dispositif réglementaire entre deux constructions en vis-à-vis sur un même terrain

R+4

Respecter la hauteur maximale figurant dans le dispositif réglementaire (21 mètres) et le nombre maximal de niveau identifiés sur l'OAP



Caractéristiques des constructions dont la largeur, la profondeur et la hauteur en niveaux sont précisées sur l'OAP



Garantir des espaces de pleine terre



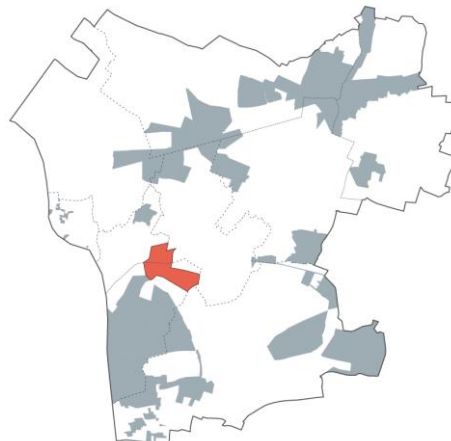
Traiter obligatoirement les toitures en les végétalisant avec une épaisseur de terre de 0,3 m minimum

Serge Gainsbourg

Les Lilas/Bagnolet



Le secteur aux abords de la nouvelle station de métro Serge Gainsbourg présente la particularité d'être très constitué. Ainsi, l'arrivée d'une station de la ligne 11 du métro doit permettre de développer une polarité commerciale et de développer une offre de logements complémentaire à l'existant. Cependant, l'enjeu principal, pour ce secteur de la commune des Lilas, à proximité immédiate de la commune de Bagnolet, est d'améliorer la traversée des différents quartiers et l'accès à la station de métro en développant des liaisons pour les modes actifs et des espaces publics qualitatifs et sécurisés, ainsi que de renforcer la trame verte et paysagère de ce secteur déjà assez densément urbanisé.



Localisation du secteur Serge Gainsbourg

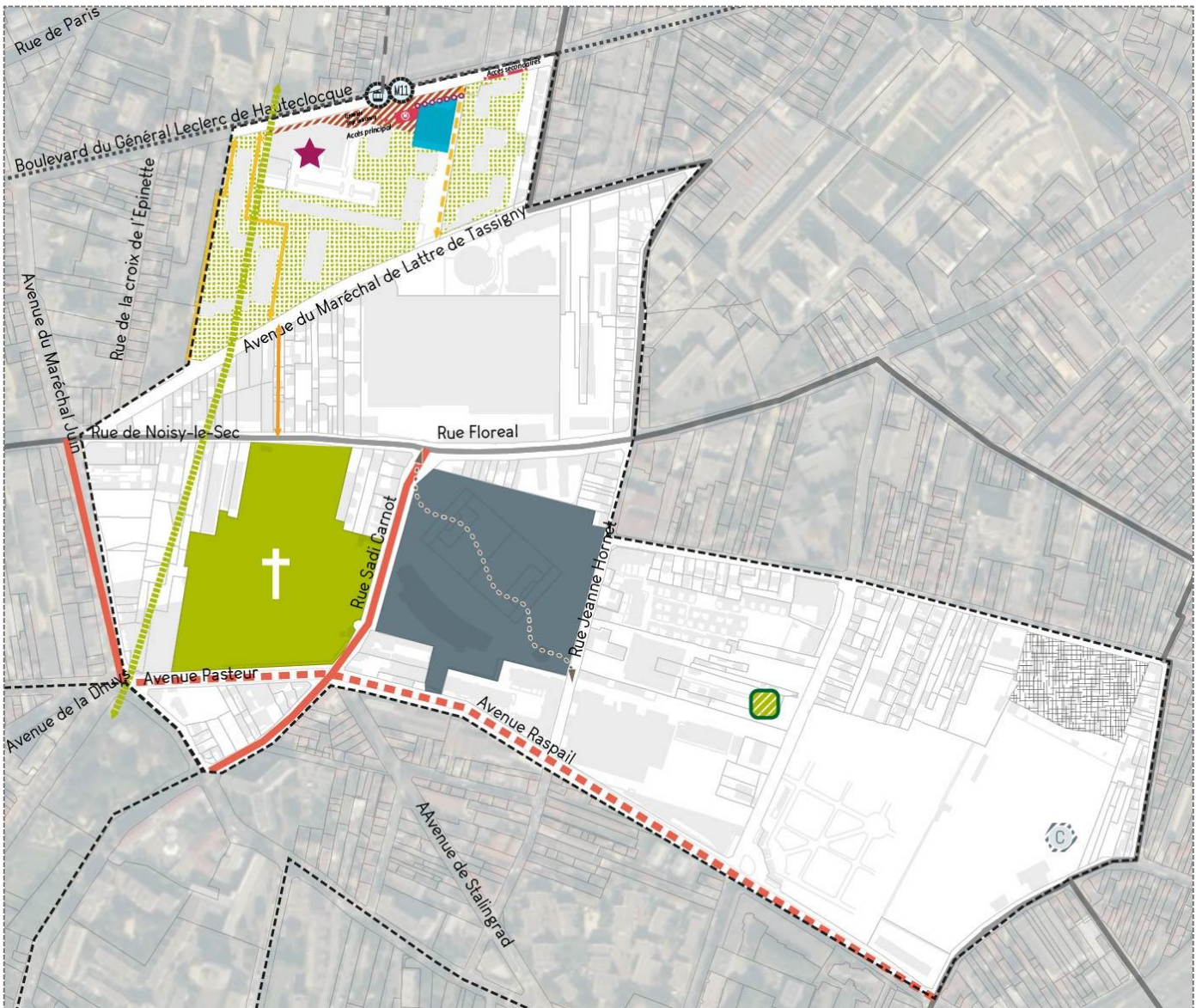
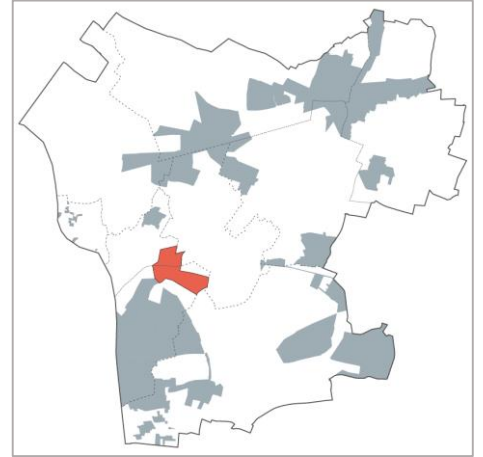
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Serge Gainsbourg

Cartographie de l'OAP :



Serge Gainsbourg

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Logements :

- Impulser sur le site du parking silo le développement d'une offre de logements diversifiée qui s'insère harmonieusement avec les constructions environnantes

Equipements :

- Équipement sportif polyvalent à conforter
- Réaliser un collège

Densités/projets :

- Secteur à requalifier



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Paysage :

- Perméabilité à créer



Economie Emplois commerces

Commerces :

- Permettre la création d'une nouvelle offre commerciale et de services en rez-de-chaussée
- Conserver et valoriser le centre commercial et permettre le développement d'activités économiques



Environnement Santé Energie

Trame verte :

- Cimetière à végétaliser
- Préserver les espaces verts et les alignements d'arbres existants au sein des grandes résidences
- Espace vert à requalifier



Mobilités Coupures urbaines

Général :

- Valoriser l'esplanade Serge Gainsbourg afin de faciliter la circulation des piétons et d'améliorer l'accès aux commerces et services ainsi qu'à la station de métro

Desserte et liaisons :

- Voies structurantes à requalifier
- Voies à requalifier
- Créer de nouvelles liaisons piétonnes
- Maintenir les cheminements piétons existants

Transports :

- Accès de la station Serge Gainsbourg

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

- Transports collectifs existants
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Périmètre OAP

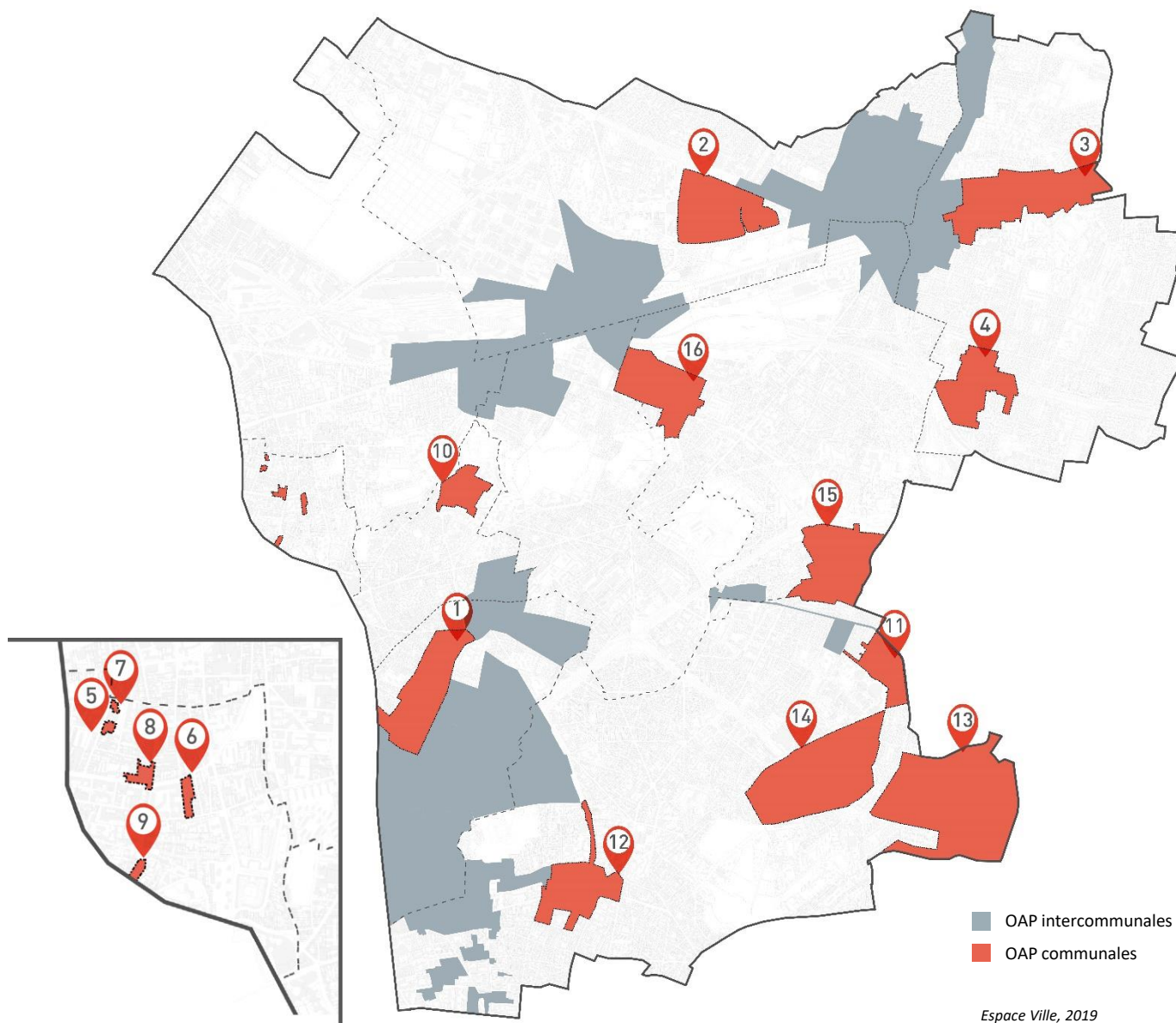
ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION
SECTORIELLES

OAP communales



OAP sectorielles communales

Localisation des OAP sectorielles communales



Bagnolet

1. Cœur de Ville de Bagnolet

Bobigny

2. Hypercentre de Bobigny

Bondy

3. Avenue Gallieni
4. Gare de Bondy

Le Pré Saint-Gervais

5. 32 Stalingrad
6. Busso
7. Nodier
8. Îlot de l'Église
9. La Porte du Pré Saint-Gervais

Les Lilas

10. Fort de Romainville aux Lilas

Montreuil

11. Boissière Acacia
12. Croix de Chavaux
13. Morillon
14. Murs à pêches (4 Zooms)

Noisy-le-Sec

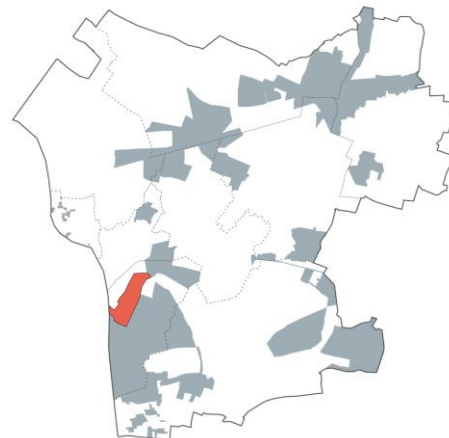
15. Gabriel Péri
16. Plaine Ouest

Cœur de ville de Bagnolet

Bagnolet

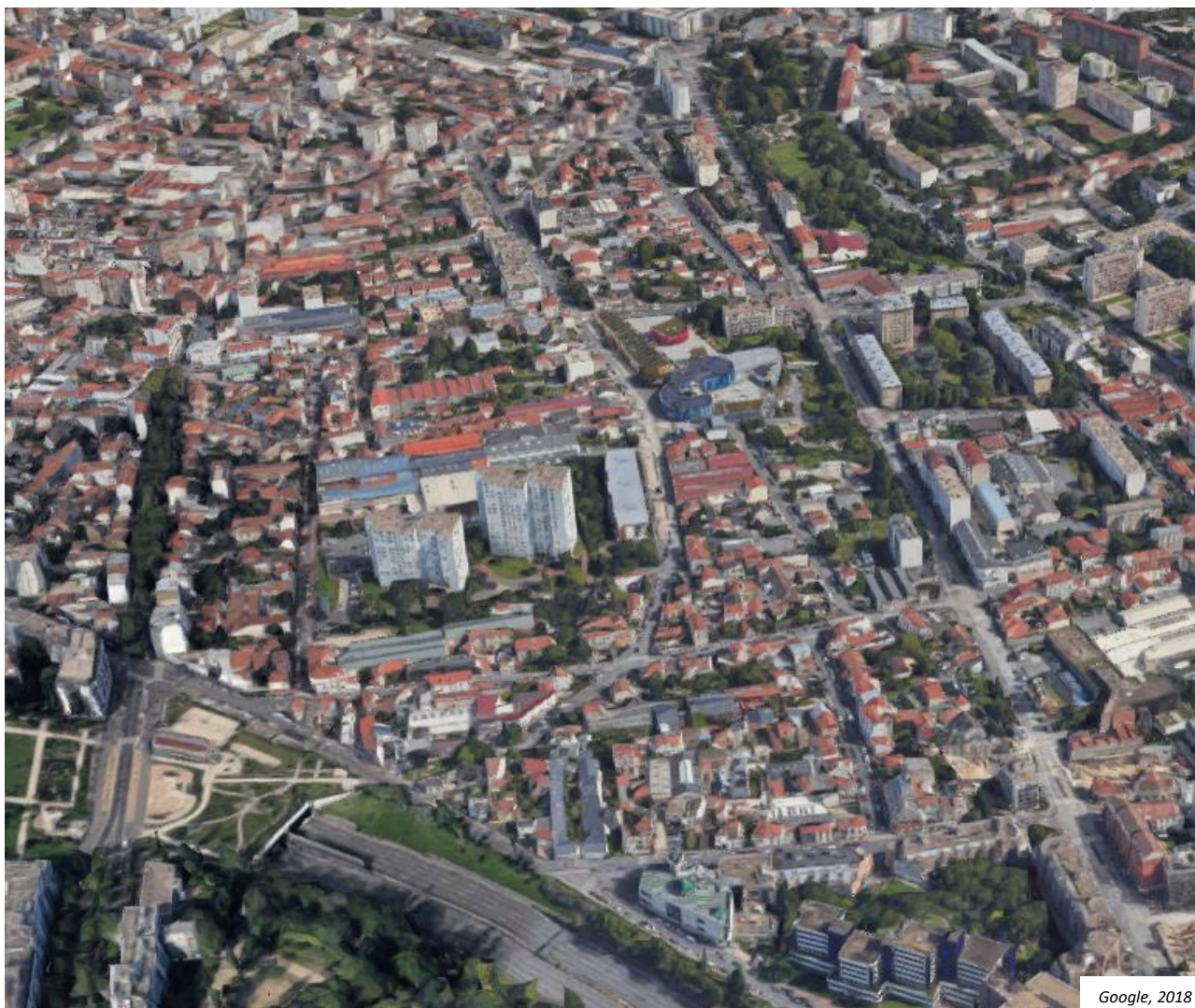


Le secteur du cœur de ville de Bagnolet est un territoire en mutation et en développement. Ainsi, l'objectif, sur ce secteur au tissu urbain déjà bien constitué, est de renforcer le rôle de centralité du centre-ville de Bagnolet, en lien avec la station de métro Galliéni, d'accompagner les mutations en cours et de maîtriser les mutations futures en les encadrant, afin d'assurer des transitions de qualité entre les espaces pavillonnaires environnants et le cœur de ville. De plus, ce secteur doit être bien connecté aux autres quartiers de la commune et doit faire l'objet d'une requalification des espaces publics et d'une mise en valeur des espaces verts et des éléments de patrimoine existants.



Localisation du secteur Cœur de ville de Bagnolet

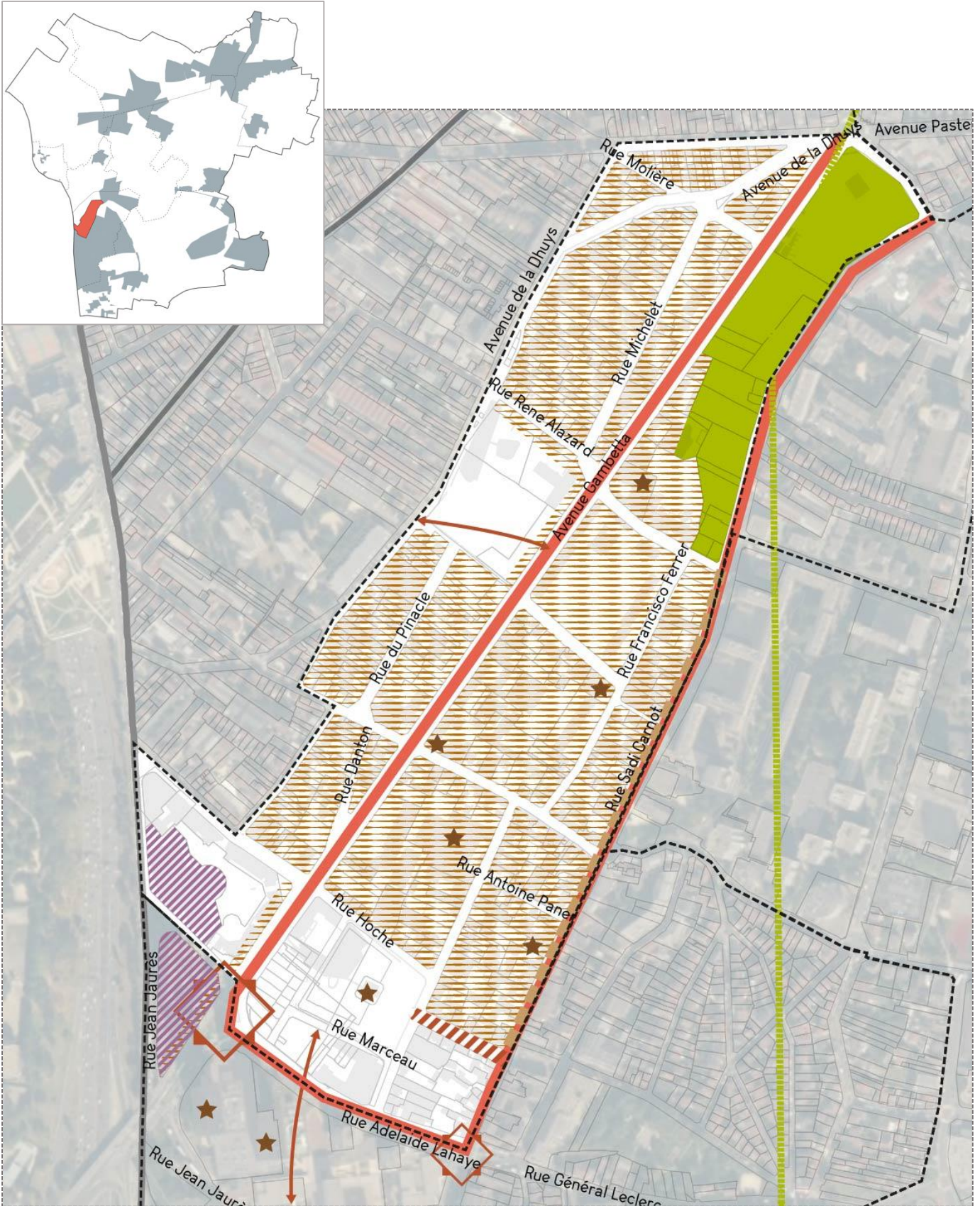
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Cœur de ville de Bagnolet

Cartographie de l'OAP :



Cœur de ville de Bagnolet

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités



Secteur de réflexion : assurer un épanelage des hauteurs décroissant depuis l'avenue Gambetta et la rue Sadi Carnot vers les quartiers pavillonnaires adjacents



Mobilités Coupsures urbaines

Général :



Renforcer les liaisons entre quartiers



Espace public à requalifier

Desserte et liaisons :



Voies structurantes à requalifier



Entrée de ville à valoriser



Economie Emplois commerces



Secteur à dominante d'activité



Environnement Santé Energie



Préserver et mettre en valeur le parc du château de l'Etang



Continuités vertes et écologiques continues à conforter ou à créer en liaison avec le parc des Hauteurs



Paysage Patrimoine Citoyenneté



Protéger le patrimoine bâti



Linéaire de rue ancienne à protéger ou à valoriser

Éléments de repérage communs à toutes les cartes



Transports collectifs existants



Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique



Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique



Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion



Périmètre OAP

Hypercentre de Bobigny

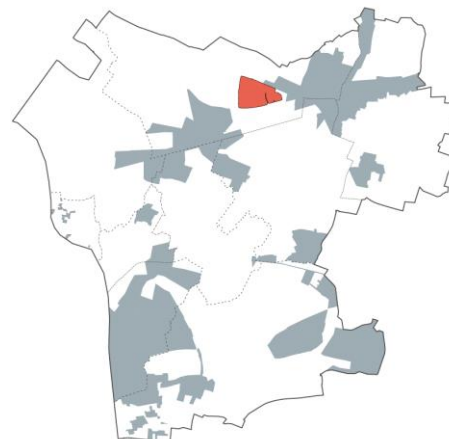
Bobigny



Le secteur d'application de l'OAP concerne l'hypercentre de la commune, qui comprend notamment la Préfecture, le pôle d'échanges Pablo Picasso (ligne 5 du métro, 12 lignes de bus, le tramway T1) et le centre commercial Bobigny 2. Il est encadré au nord par l'A86 et au sud par la voie ferrée de la Grande Ceinture.

Ce secteur pourtant situé en plein centre-ville souffre d'un manque de lisibilité, de visibilité, d'accessibilité et cumule les dysfonctionnements. Son développement urbain au cours des années 70, selon un principe de dissociation des fonctions urbaines, a entraîné un morcellement des usages et un manque de cohérence d'ensemble. Chaque composante urbaine reste enclavée sur elle-même, devenant une rupture dans la composition d'ensemble :

- L'urbanisme de dalle scinde les espaces et les circulations, entraînant des barrières visuelles et des difficultés de parcours ;
- Le manque de qualification de la gare en fait un lieu de passage peu attractif ;
- La forme architecturale du centre commercial Bobigny 2 vieillissante et ses façades opaques participent à son isolement ;
- L'implantation de l'actuel centre commercial Bobigny 2 crée une coupure entre le nord et le sud du centre-ville. Celui-ci souffre d'un manque d'accessibilité du fait de sa forme urbaine déconnectée du niveau du sol et d'attractivité avec une offre commerciale déclinante. Ainsi, le centre commercial Bobigny 2 ne capte qu'une partie infime des 60 000 voyageurs passant chaque jour sur le pôle d'échanges Pablo Picasso et des 15 000 emplois situés dans un rayon de 500 mètres.



Localisation du secteur Hypercentre de Bobigny

La présente Orientation d'Aménagement et de Programmation répond au besoin actuel d'évolution du centre-ville, devant s'effectuer à court ou moyen terme, en lien avec les objectifs du PADD.

Les projets de requalification du centre-ville et de restructuration totale du centre-commercial permettent d'envisager une mutation des fonctions et des pratiques urbaines sur ce lieu. L'enjeu principal de la transformation du centre commercial Bobigny 2 consiste en l'affirmation d'une véritable centralité à travers des usages mixtes corrélés : activités diversifiées, espaces de vie attractifs, infrastructures de transport fonctionnelles et intégrées.

Les objectifs :

- Revalorisation de l'entité cœur de ville de la commune et de la principale entrée de ville avec la création d'un nouveau quartier urbain, en lieu et place de l'actuel centre commercial, qui s'appuie sur l'essor des transports en commun ;
- Création d'une intensité urbaine par le développement d'une mixité fonctionnelle : habitat, bureaux, activités, transports, espaces publics ;
- Réaménagement du pôle multimodal compte tenu de sa montée en puissance prévue avec l'arrivée de la ligne 15 Est du Grand Paris Express et la réalisation d'une coupure d'exploitation du Tramway T1 ;
- Relance de l'attractivité commerciale et d'un dynamisme économique avec un nouveau projet de pôle commercial ;
- Amélioration de la pratique piétonne du secteur par la réalisation de voies et d'espaces ouverts ;
- Amélioration du cadre de vie avec la valorisation des espaces verts.

La composition urbaine et paysagère :

Un nouveau cœur de ville vivant et rayonnant

Les nouvelles constructions seront implantées au niveau du sol de référence afin de favoriser les perméabilités et d'améliorer la lisibilité et la fluidité entre les différents secteurs du centre-ville.

La recomposition des façades urbaines sur le boulevard Maurice Thorez, l'avenue Salvador Allende, l'esplanade Jean Moulin et la rue du Chemin Vert vise à créer une meilleure lisibilité du quartier. Ces façades urbaines recrées formeront un ensemble urbain animé et attractif.

Ainsi l'affirmation d'un axe commercial et un traitement qualitatif des espaces publics restructurent le parcours dans la ville, redonnent une lisibilité des usages et favorisent les circulations piétonnes.

L'implantation d'un bâtiment signal sur le nouveau quartier constitue un repère dans ce cœur de ville. Il pourra être admis un dépassement de hauteur de maximum 9 mètres pour ce bâtiment signal de manière à permettre un traitement architectural singulier par rapport aux bâtiments riverains.

Hypercentre de Bobigny

Bobigny



Une forme urbaine qui favorise l'animation, permet l'accessibilité et clarifie les usages

Le pôle de transport et le centre commercial actuel, sont à relier physiquement par différents principes d'aménagement afin de les faire évoluer en un ensemble majeur de la ville. Leur connexion passe par l'ouverture de chacune de ces entités sur leur environnement à travers :

- La réalisation des bâtiments au même niveau de sol que le secteur de la gare routière, ce qui facilitera son accessibilité et permettra d'établir un lien direct avec son environnement ;
- L'ouverture du nouveau quartier sur les espaces publics qui le bordent (boulevard Maurice Thorez, esplanade Jean Moulin, avenue Salvador Allende, rue du Chemin Vert) ;
- Le réaménagement du pôle d'échanges Pablo Picasso par l'ouverture de la gare routière sur l'espace public.

Un cadre de vie amélioré par des circulations facilitées et des espaces publics affirmés

Les espaces verts existants au nord du boulevard Maurice Thorez, à l'ouest de l'Hôtel de Ville et autour de la Préfecture participent de l'identification de ces bâtiments structurants du cœur de ville. La mise en place de continuités sur le boulevard Maurice Thorez, la rue Carnot, et l'avenue Youri Gagarine forment des liaisons entre ces espaces paysagers, favorisant le renforcement d'un cadre de vie apaisé et pouvant se faire le support de développement de voies douces. Une perméabilité est aussi à trouver entre le nouveau quartier projeté et le quartier Chemin-Vert afin de créer une transition douce entre ces deux zones. En outre, l'hyper centre de Bobigny est à relier au quartier Ecocité en développement par le renforcement de continuités directes pour les modes actifs passant par le parc de la Bergère, les berges du Canal de l'Ourcq et la passerelle Pierre-Simon Girard. Cette liaison sera facilitée par le réaménagement de l'entrée du parc de la Bergère, notamment l'élargissement de la voie d'accès modes doux, dans le prolongement du pôle Bobigny Pablo Picasso.

Pour les parties bâties, les nouvelles constructions devront s'ancrer dans cet objectif de qualité environnementale en s'appuyant sur des principes architecturaux d'économie d'énergies avec notamment la végétalisation des toitures et le raccordement à la géothermie.

Ainsi la composition de ce secteur de centre-ville vise un équilibre entre espaces dynamiques des transports en commun et des commerces, et les espaces de respiration végétalisés.

Vers un rééquilibrage des fonctions

La composition actuelle du secteur présente un déséquilibre dans ses fonctions. L'activité commerciale reste principalement concentrée dans le centre commercial Bobigny 2, les logements sont regroupés dans des résidences ou cités bien délimitées (résidence des Sablons, résidence Pablo Picasso, cité Hector Berlioz, cité Chemin vert – Salvador Allende) et les bureaux sont rassemblés autour de l'esplanade Jean Moulin et la rue Erik Satie.

La transformation du centre-ville a pour objectif l'affirmation d'une forte mixité. Elle est déjà entamée sur le quartier Karl Marx avec la réhabilitation et démolition de logements sociaux ; la reconstruction de logements neufs en locatif social et en accession libre ; la création de commerces en rez-de-chaussée d'immeubles ; la création et valorisation des équipements scolaires du secteur ; le développement d'espaces publics et l'amélioration de l'offre de stationnement sur voirie.

Le projet de remaniement du secteur centre-commercial doit intégrer une programmation mixte de commerces, logements, bureaux et équipements pour un total de 100 000 m² maximum de surface de plancher.

Un projet de cette envergure sera mis en œuvre en plusieurs phases sur l'ensemble de la parcelle afin d'assurer le maintien d'activités commerciales existantes, notamment d'une grande surface alimentaire.

La répartition entre les différentes destinations devra tenir compte du renforcement de l'attractivité du secteur, suite aux évolutions du cadre urbain et de l'arrivée d'une nouvelle offre de transports publics.

La programmation globale devra prévoir :

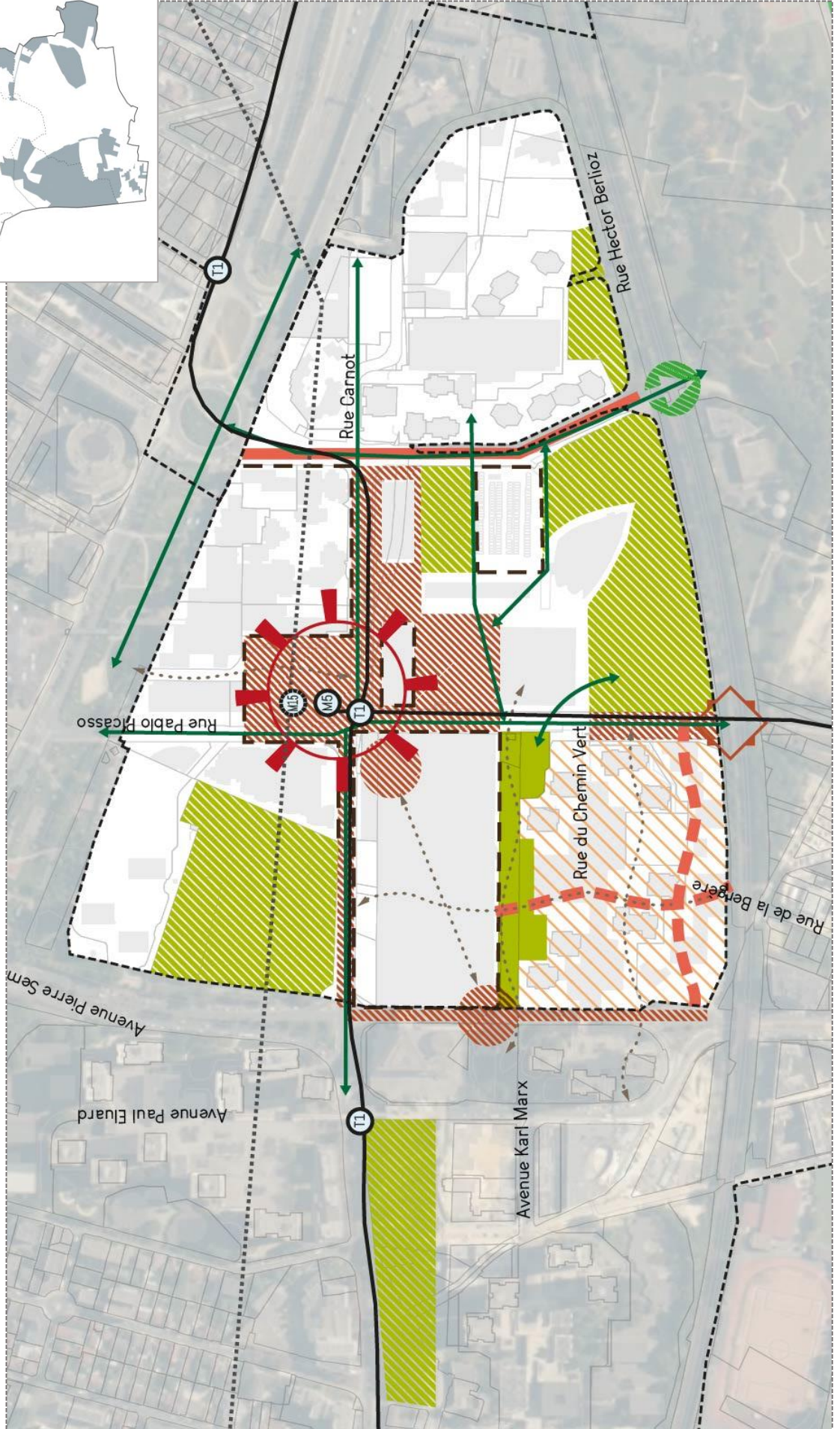
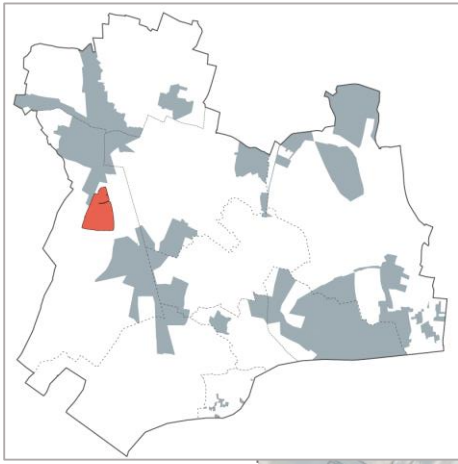
- Entre 60 000 et 70 000 m² SDP de logements ;
- Entre 5 000 et 20 000 m² SDDP de bureaux ;
- Environ 10 000 m² de commerces dont une grande ou une moyenne surface alimentaire et une galerie commerciale ;

Des équipements nécessaires à la vie du cœur de ville.

Orientation d'aménagement et de programmation :

Hypercentre

Cartographie de l'OAP :



Hypercentre

Parti d'aménagement :



**Environnement
Santé
Energie**

Maintien du caractère paysager

Espaces verts à conserver, créer, ou qualifier

Continuités vertes supports de cheminements doux



**Paysage
Patrimoine
Citoyenneté**

Paysage :



Principe de perméabilité

Forme urbaine :



Façade urbaine animée à composer



**Mobilités
Coupages urbaines**

Général :



Aménagement en espace public, élargissement de la voie d'accès au parc de la Bergère dans le prolongement du pôle Bobigny Pablo Picasso



Améliorer la desserte du centre-ville par la création et la requalification d'espaces publics

Desserte et liaisons :



Voie à créer entre le cœur de ville et les écoles



Requalification de la rue Gagarine comprenant un aménagement paysager (continuité avec le mail J. Rostand)

Polarités :



Améliorer l'intermodalité ligne 15/Gare routière/T1/M5

Liens et coupures :



Valoriser et traiter l'entrée principale du parc de la Bergère



Valoriser et traiter l'entrée secondaire du parc de la Bergère

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

—●— Transports collectifs existants



Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique



Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique



Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion



Périmètre OAP

Canal/Avenue Gallieni

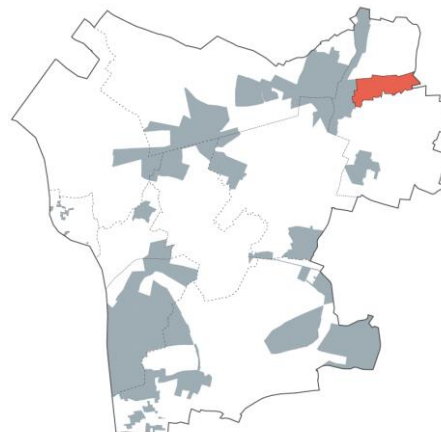
Bondy



Au sein du territoire de la Plaine de l'Ourcq, le secteur avenue Gallieni/Canal de l'Ourcq constitue une entrée majeure d'Est Ensemble et amorce la grande transformation qui s'opère le long de l'ex-RN3 et du canal de Bondy jusqu'à Pantin. Il s'articule avec l'OAP du Pont de Bondy.

L'ex-RN 3 est un axe routier qui enregistre des flux très importants mais qui génère un paysage urbain peu valorisant, très bruyant et peu sécurisé, marqué par des architectures de piètre qualité. Très large, il n'est traversé que par la route d'Aulnay/rue Auguste Polissard et le chemin du Pont/avenue Pasteur et les passages piétons y sont rares. Un ouvrage en infrastructure, « l'autopont », qui s'étale sur environ 350 mètres, vient renforcer le caractère routier et accentue les effets de cassure entre les quartiers nord et centraux de la commune de Bondy.

A quelques mètres de distance mais quasiment invisible depuis la route, le canal a vocation à devenir un axe structurant de la ville, grâce notamment au programme de la ZAC des Rives de l'Ourcq et aux aménagements le long des berges. Habitat, activités commerciales, nouveaux espaces verts, équipements mais également port urbain sont en cours de construction.



Localisation du secteur Canal / Avenue Gallieni

Ce secteur, qui accueille de grandes enseignes de la distribution (bricolage, meubles, électroménager, habillement) a un très fort potentiel de développement urbain et commercial qui va s'appuyer sur la transformation de l'avenue Gallieni prévue dans le cadre de l'installation du bus à haut niveau de service en site propre TZEN 3 : démolition de l'autopont, refonte de la bretelle d'accès à l'autoroute et des stationnements, sécurisation des traversées, réhabilitation de l'avenue de façade à façade. De façon générale, les nouveaux immeubles doivent s'inscrire dans un gabarit R+5+2 attiques et prévoir en rez-de-chaussée des socles commerciaux ou d'activité. L'intention est de pouvoir conserver à terme la fonction d'avenue commerciale intégrée au rez-de-chaussée des nouveaux immeubles accueillant également des logements et des services à la population.

Des espaces verts, des rues de desserte, des percées visuelles vers le canal, des aménagements paysagers facilitant toutes les mobilités douces sont également à développer. Côté canal, des escales permettant la mise en place d'une navette fluviale de passagers régulière et un nouveau port d'activité dans le secteur Est de l'OAP en rive Sud, sont envisagés.

L'OAP vise également à compléter à terme l'axe majeur de la commune pour relier le nord et le sud : prolongement de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny vers le nord.

Vue aérienne du site aujourd'hui

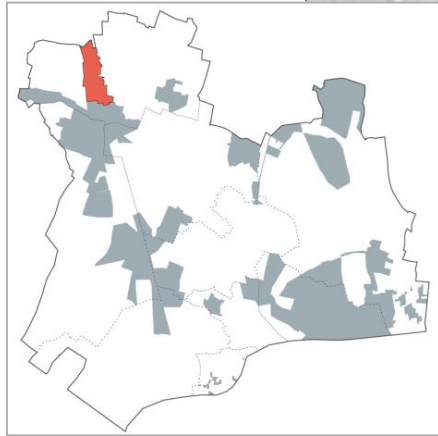


Google, 2018

Orientation d'aménagement et de programmation :

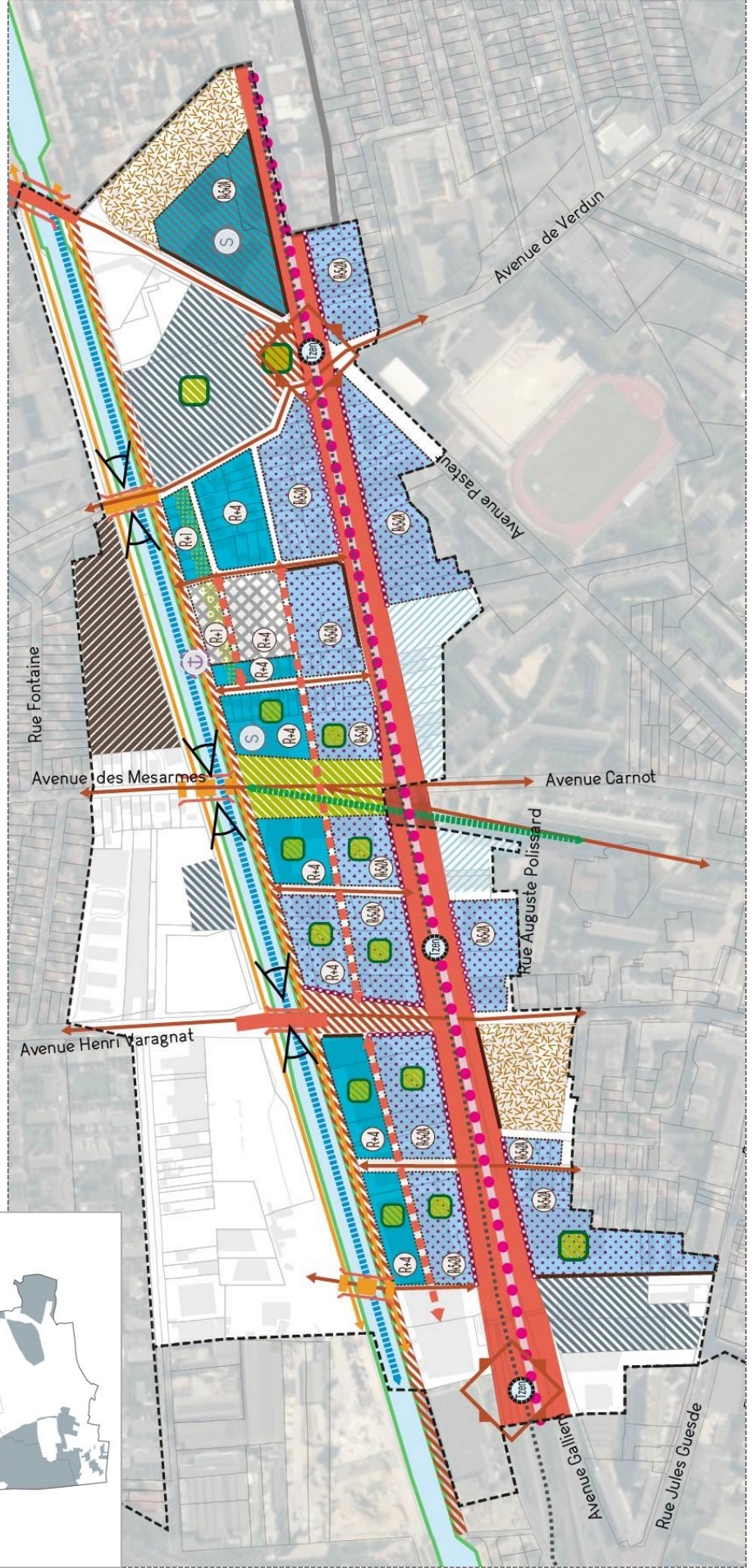
Canal/Avenue Gallieni

Cartographie de l'OAP :



Éléments de repérage communs à toutes les cartes

- Transports collectifs existants
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Transports collectifs structurants sur les territoires limitrophes
- Principaux axes routiers
- Périmètre OAP



Canal/Avenue Gallieni

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Energie

Trame verte :

- Créer un espace vert de respiration
- Mettre en place et préserver des jardins privés
- Constituer une coulée verte depuis l'hôtel de ville vers le canal
- Ménager des espaces paysagers le long du canal support du corridor écologique à restaurer : poches de verdure, cœur d'îlots végétalisés

Trame bleue :

- Maintenir et renforcer les habitats faunistiques et les continuités écologiques
- Canal de l'Ourcq et ses berges :
 - Développer les alignements d'arbres à haute tige le long du canal
 - Elargir les berges de 5 à 10 mètres par rapport au domaine public fluvial
 - Garantir une continuité paysagère et végétalisation des berges
 - Apporter une programmation ludique et de loisirs en lien avec le canal (escales pour des navettes fluviales, port de plaisance, activités nautiques, canoë-kayak, etc.) et conforter l'activité logistique

Populations Logements Equipements Densités



Créer une architecture-paysage le long du canal : porosité et percées ville-canal, toitures végétalisées, mixité activités/logements :

- Secteur de logements avec une hauteur maximale comprise entre R+2 et R+4
- Secteur mixte (activités/commerces/logements) avec une hauteur maximale allant jusqu'à R+5+2 attiques
- Secteur mixte (logements/équipement) avec une hauteur maximale allant jusqu'à R+5+2 attiques

Equipements :

- Renforcer l'offre en équipements de proximité (notamment scolaires : collèges, lycées, écoles)
- Réfléchir à l'implantation d'un port d'activité ou d'un espace logistique (nouveau port sur le dernier km du SDIPAL)

Densités/projets :

- Secteur de réflexion sur la programmation d'un port d'activités dans le cadre d'une étude de faisabilité (dernier km du SDIPAL)
- PRU1 et 2
- Îlot non mutable

Economie Emplois commerces



Commerce :

- Consolider la vocation d'ensemble commercial de destination à rayonnement régional
- Renforcer et créer des linéaires de commerces. Privilégier la relocalisation des grandes surfaces de l'ex-RN3 en RDC (socles commerciaux adaptés à la grande distribution)

Paysage Patrimoine Citoyenneté



Paysage :

- Maintenir les cônes de vue (percées sur le paysage depuis des points en hauteur, ponts, passerelles...)

Forme urbaine :

- Constituer un front bâti le long de l'avenue Gallieni
- Avoir une hauteur du bâti dégressive depuis l'avenue Gallieni jusqu'au canal et depuis le milieu de l'avenue vers l'Est
- La hauteur des constructions est limitée à :
 - R+4 : entre R+2 à R+4 maximum
 - R+5+2A maximum (A = attique)

- Travailler les interfaces entre le tissu pavillonnaire et le paysage fluvestre



Mobilités Coupoles urbaines

Général :

- Assurer des accès multiples aux berges du canal
- Aménager des centralités à l'échelle métropolitaine et intercommunale

Desserte et liaisons :

- Conforter et créer des liaisons douces et carrossables
- Requalifier l'ex-RN3, boulevard urbain en devenir :
 - Création d'un transport en commun TZen3
 - Requalification des voies et espaces publics
 - Préservation des alignements d'arbres
 - Création d'une voie cyclable

- Aménager les berges en assurant une continuité ouest-est

- Améliorer les traversées existantes du canal

- Créer des nouvelles traversées du canal

- Requalifier le pont

Transports :

- Préparer l'arrivée du Tzen, infrastructure de mobilité douce

Liens :

- Valoriser les espaces d'entrée de ville

Gare de Bondy

Bondy



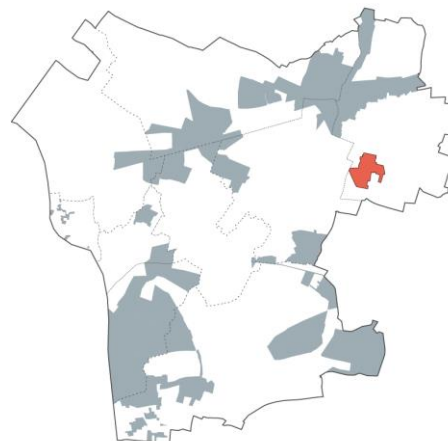
Le secteur de la gare de Bondy, est divisé en 2 par la voie ferrée, phénomène exacerbé par des problèmes de franchissements.

De part et d'autre de la voie ferrée, ce sont deux secteurs aux ambiances différentes. Le sud est pavillonnaire avec peu de commerces et activités, tandis que le nord accueille plusieurs commerces de proximité ainsi que de beaux pavillons en meulière et des logements collectifs. Paradoxalement, le site sera le mieux desservi de la ville grâce à la présence du RER E (qui a vocation à s'étendre jusqu'à la Défense en 2022), du tramway T4 (reliant Aulnay-Sous-Bois à Bondy), et du projet de ligne 15 Est du Grand Paris Express notamment.

Le sous-secteur Nord accueille la place du marché, un PIR (parking d'intérêt régional), de nombreux commerces de proximité (boulangerie, supermarché, restaurant, etc). La place est bordée au nord par des pavillons en pierre de meulière de qualité qui créent une entrée de ville particulière depuis la gare. Ce secteur fait l'objet de nombreuses convoitises de la part des promoteurs privés.

Le sous-secteur Sud est bordé par la route de Villemomble au nord, la voie ferrée à l'ouest et au sud. Principalement composé de pavillons, le tissu est relativement dense. Les abords de la gare sont composés d'îlots mutables, d'une crèche et d'une église.

Le secteur de la gare de Bondy constitue un espace à fort potentiel de densification mais, du fait d'un tissu privé conséquent, peu d'emprises foncières sont disponibles.



Localisation du secteur de la gare de Bondy

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Gare de Bondy

Bondy



Objectifs :

- Conforter et améliorer la qualité du site en termes de patrimoine, de commerces et de déplacements
- Créer une gare biface, accessible autant au nord qu'au sud
- Améliorer l'accessibilité des modes actifs
- Préparer le secteur à l'arrivée de la gare SGP et du projet EOLE en permettant une densification du site (R+5) aujourd'hui peu dense
- Favoriser l'usage des modes actifs
- Créer une continuité entre le nord et le sud à travers la requalification des franchissements piétons souterrains et aériens
- Améliorer la visibilité du sud de la gare
- Créer un espace public aux abords du pôle
- Favoriser les mixités fonctionnelle et sociale
- Accueillir un équipement scolaire

Principes de composition du secteur :

La gare de Bondy a pour ambition de devenir une gare métropolitaine, levier de la dynamisation du sud de la ville. Le secteur de la gare de Bondy a vocation à devenir un pôle de transports attractif, du fait de la présence du tram, du RER E et de la future ligne 15.

Néanmoins, du fait d'un fonctionnement à deux vitesses : un nord dynamique et un sud très résidentiel, le secteur va connaître une véritable mutation, notamment le sud.

Le nord recense un certain nombre d'îlots non mutables du fait de leur caractère architectural et urbain remarquable. La plupart des parcelles sont d'une part classées en zone UR (Allée du Moulin, et d'autre part identifiées au plan du patrimoine architectural, urbain et paysager.

- **Accueillir les usagers de la future gare de la ligne 15**

Desserte

Inscrit dans le PLD d'Est Ensemble, la route de Villemomble et l'avenue Jules Ferry ont vocation à être doublées d'une piste cyclable.

L'avenue de la République et le début de la rue de Varsovie (qui longe le futur parvis de la gare au sud, ont vocation à devenir des zones de rencontre : les circulations automobiles doivent être apaisées, les modes doux y ont une place privilégiée et leur aménagement paysager est de qualité.

Stationnement

La gare de Bondy a vocation à devenir une gare majeure dans l'Est parisien, les problèmes de franchissement de la voie ferrée vont avoir pour conséquence des flux et une demande en stationnement importants. Anticiper l'emplacement d'un parking mutualisé côté sud.

Mobilité

Le site sera le mieux desservi de la ville grâce à la présence du RER E (qui a vocation à s'étendre jusqu'à la Défense), projet T4 (reliant Aulnay-Sous-Bois à Bondy), Ligne 15, etc.

Franchissements

Le franchissement de la voie ferrée pose aujourd'hui de réelles difficultés de trafic et de sécurité pour les piétons. Un emplacement réservé est prévu pour un élargissement et une requalification du pont afin de franchir la voie ferrée depuis rue Jules Ferry de manière plus sécurisée pour les modes doux notamment.

- **Un quartier bicéphale à deux vitesses à recomposer**

Le quartier de la gare est divisé en deux par la voie ferrée. De ce fait, il fonctionne à deux vitesses : un nord rattaché au centre-ville, dynamique, et attractif, et un sud principalement composé de pavillonnaires, peu dense et accueillant peu de commerces.

Programmation

Environ 745 logements

1 école

1 parvis coté Sud de la gare

Gare de Bondy

Bondy



Les activités et les commerces

L'arrivée de la nouvelle ligne 15 du GPE, permet de requestionner la gare et ses activités connexes principalement localisées au nord. Un parvis vers le sud actif et dynamique sera dessiné. Il s'agira de développer le commerce en rez-de-chaussée sur le nouveau parvis Sud. Le parvis a vocation à devenir une nouvelle polarité pour les Bondynois, notamment ceux habitant le sud de la ville.

Au nord l'objectif est de maintenir et diversifier le commerce existant, notamment autour de la place du marché, véritable polarité de la ville actuellement. Le bâtiment de la Sablière a vocation à muter afin d'étendre le parvis nord de la gare face aux pavillons en meulière.

Les logements

Le nord est riche d'une typologie mixte et particulièrement de pavillons remarquables en pierre meulière.

Du fait de la présence de ce bâti remarquable, ces pavillons ont vocation à être maintenus afin de participer à la création d'un front bâti de qualité.

Le sud de la voie ferrée à quant à lui vocation à muter afin de répondre aux objectifs de densification autour des gares de GPE. Il est ainsi prévu de permettre de construire en R+4+attique en travaillant des hauteurs dégressives vers les cœurs d'îlots et à proximité des pavillons.

Les équipements

Un seul groupe scolaire permet d'accueillir au sud de Bondy les enfants de ce quartier. Cette école est saturée. Il est donc nécessaire de prévoir l'aménagement d'un groupe scolaire pour désengorger l'école actuelle et pour répondre aux besoins des nouveaux habitants liés à la mutation du secteur. Il est prévu d'accueillir cette école dans le cadre du réaménagement du secteur sud de Bondy, sur l'emprise de l'actuel terrain de la MAIF, où un emplacement réservé sera établi.

• **Un quartier renouvelé**

Un parvis Nord donnant sur les maisons en pierre de meulière

Les meulières qui font face à la gare seront préservées afin de conserver l'image pavillonnaire de Bondy, qui constitue l'ADN de la ville. Le parvis Nord sera tourné vers ces pavillons.

Le bâtiment de la Sablière a vocation à muter du fait des ruptures d'échelles avec les bâtiments environnants et de son état. Le relogement des habitants du bâtiment sera appréhendé dans le parc social de la ville, voire d'Est Ensemble et devra être intégré dans une démarche "ordonnancement/pilotage/coordination" globale, en fonction du projet.

Un parvis Sud vivant et animé

Un parvis côté sud sera dessiné avec quelques services et commerces de proximité pour dynamiser le sud du secteur.

Dans la continuité de ce parvis, le long de la route de Villemomble, un alignement sur rue sera conservé afin de permettre l'installation de commerces et activités.

Des alignements d'arbres

Les alignements d'arbres existants seront conservés ou revalorisés pour participer à la qualité paysagère du secteur et pour limiter les effets d'îlots de chaleur.

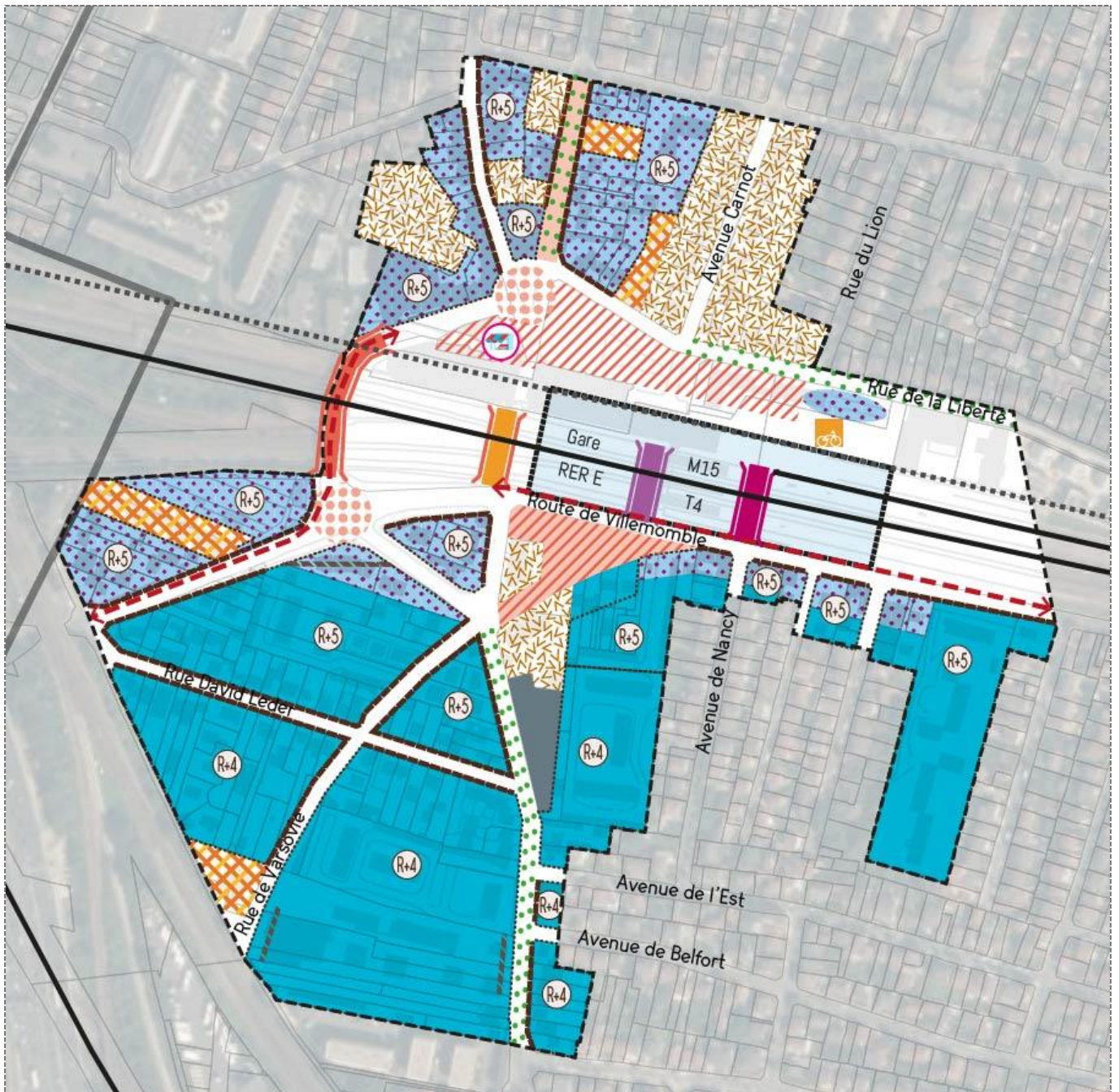
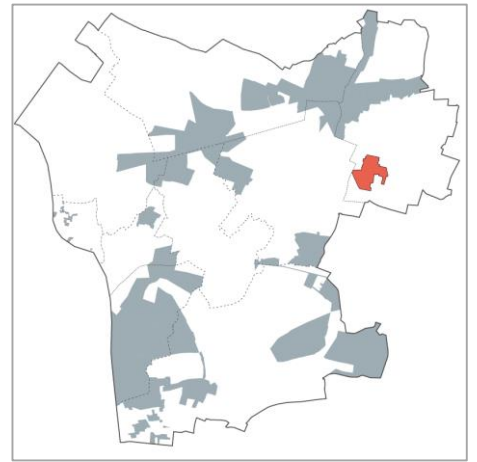
Formes urbaines :

Une diversification des formes urbaines devra être appréhendée pour permettre les transitions avec le tissu pavillonnaire environnant.

Une attention particulière sera apportée aux projets sur les parcelles (A et B) afin de permettre l'intégration du programme au cœur de l'îlot.

Gare de Bondy

Cartographie de l'OAP :



Gare de Bondy

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Logements :

- Secteur de logements
- Activités/commerces en RDC Logements du R+1 au R+5

Equipements :

- Secteur d'équipement d'intérêt collectif et services publics

Densités / projets :

- Ilot non mutable
- Ilot en mutation



Economie Emplois commerces

- Maintenir la fonction du marché du parvis



Mobilités Coupsures urbaines

Général :

- Des parvis de gare à créer et conforter
- Zone de rencontre : apaiser la circulation et qualifier d'un point de vue paysager
- Pacifier l'espace public

Desserte et liaisons ::

- Doubler l'avenue Jules Ferry et la route de Villemomble d'une piste cyclable
- Réhabiliter/ rénover la passerelle aérienne, et l'ouvrir sur son environnement immédiat pour favoriser le passage des modes actifs
- Requalifier et élargir le passage souterrain, le mettre aux normes PMR
- Assurer l'intermodalité souterraine des modes de TC (RER E, ligne15, T4) pour assurer des ruptures de charge confortables et absorber au mieux les flux en constante augmentation sur la gare de Bondy
- Améliorer et sécuriser le franchissement de la voie ferrée en réhabilitant/ rénovant le pont aujourd'hui dans un état vétuste

Transports :

- Réaliser une gare unique et biface. Assurer l'intermodalité souterraine des 3 modes de TC pour assurer des ruptures de charge confortables et absorber au mieux des flux en constante augmentation à la gare de Bondy

Stationnement :

- Parking vélo à créer



Environnement Santé Energie

- Revaloriser et conserver les alignements d'arbres existants



Paysage Patrimoine Citoyenneté

- Hauteur maximale des constructions :
 - Jusqu'à R+5 maximum
 - Entre R+2 et R+4
- Retrait par rapport à la voie
- Alignement par rapport à la voie

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

- Transports collectifs existants
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Périmètre OAP

32 Stalingrad

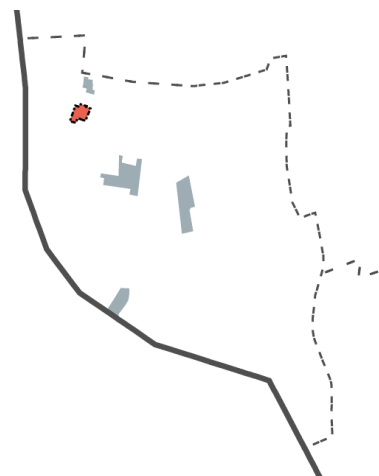
Le Pré Saint-Gervais



En façade sur le parcours de la rue de Stalingrad, voie structurante à l'échelle du quartier et de la ville, les terrains se situent au centre d'un quartier dont les opérations récentes d'envergure rue Carnot (habitat et activités) contribuent à redynamiser l'image et consolident le renouvellement de la population.

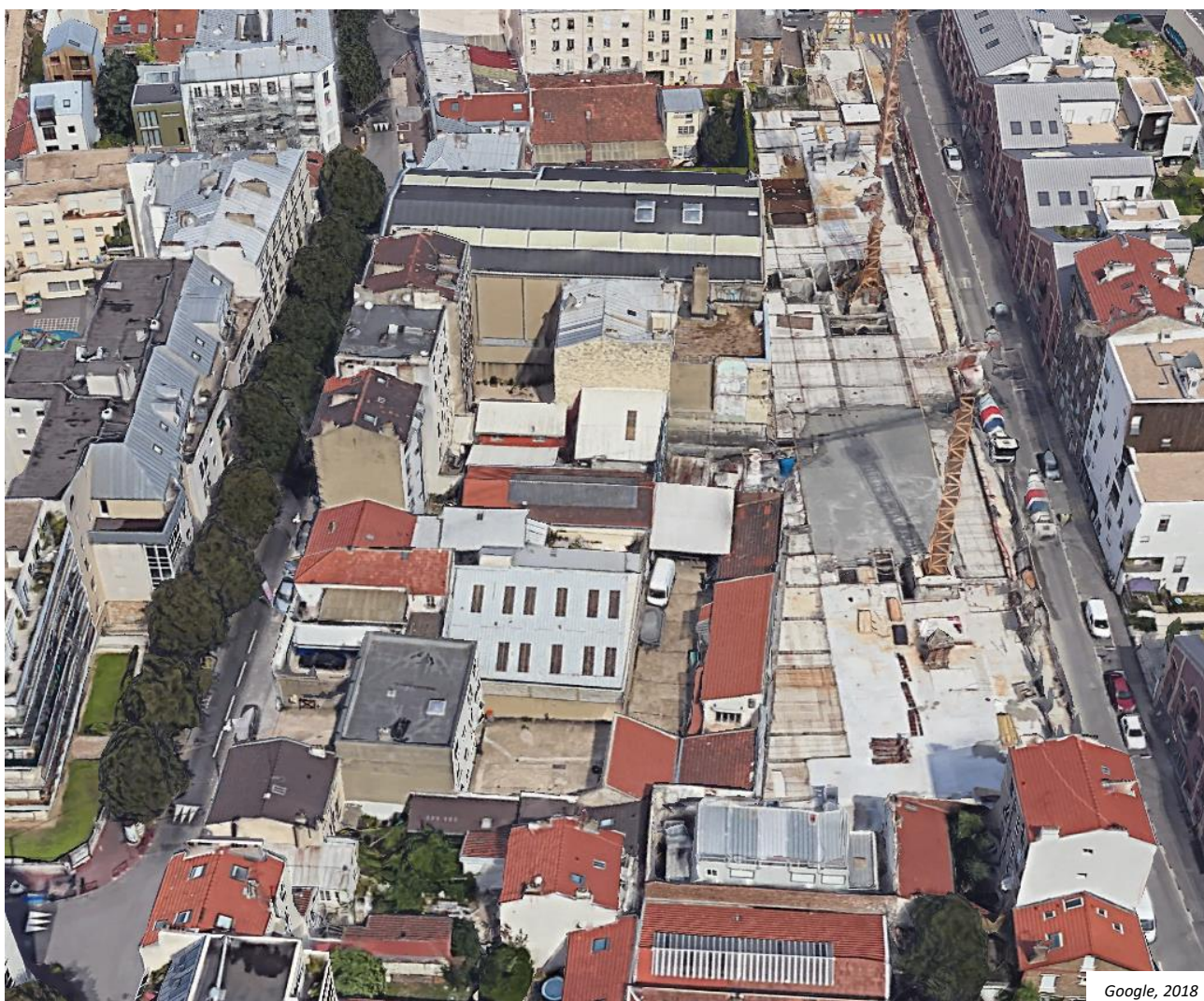
S'inscrivant dans le périmètre d'étude du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain 7 Arpents/Stalingrad, à proximité d'une polarité de commerces, d'activités et de services à redynamiser et du gymnase Nodier, équipement communal majeur, la position et l'échelle d'intervention ouvrent des perspectives d'aménagement d'importance pour l'amélioration du cadre de vie pour le quartier.

La requalification de ces terrains donne en effet l'opportunité de contribuer à l'effort de production de logements mais aussi au cœur de ce quartier dense, de proposer un espace de respiration d'envergure qui participera à la politique globale de requalification du secteur.



Localisation du secteur 32 Stalingrad

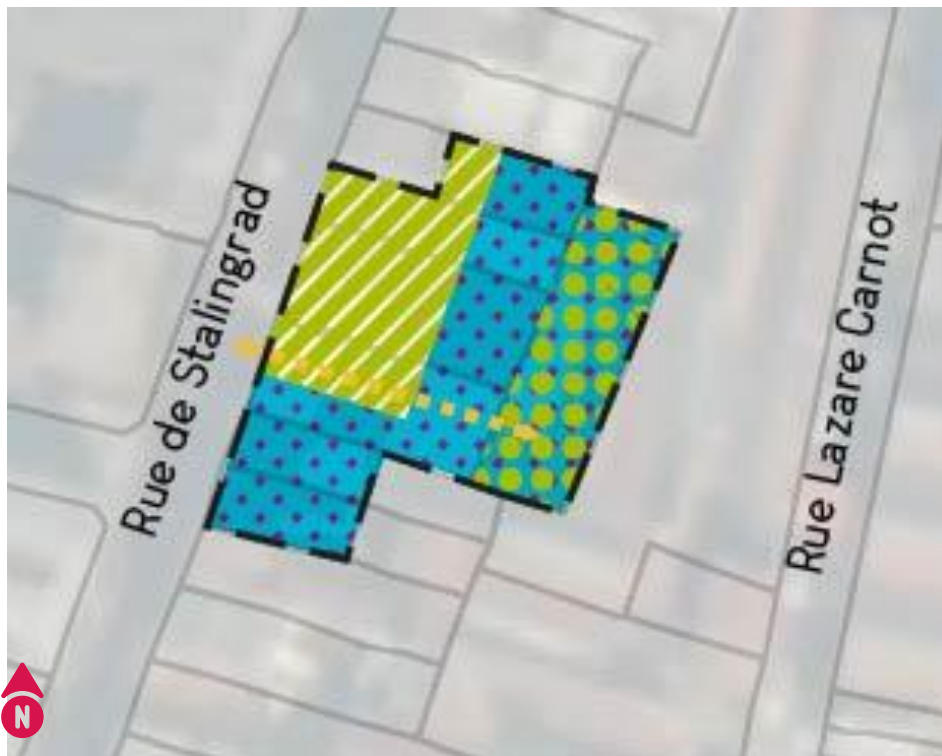
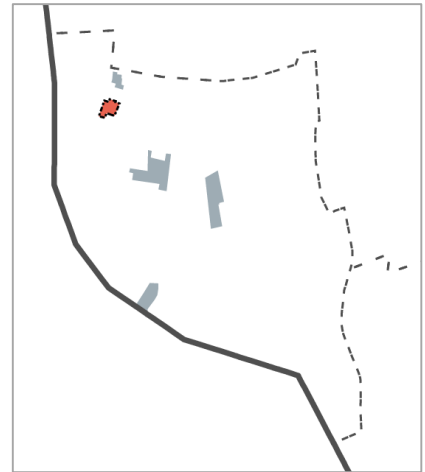
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

32 Stalingrad

Cartographie de l'OAP :



Parti d'aménagement :



**Populations
Logements
Equipements
Densités**



Espace de développement d'un programme mixte dont 20 à 30 logements environ avec 30% minimum de logements sociaux en locatif et/ou en accession. Les activités économiques se localiseront en RDC en façade sur la rue de Stalingrad.



**Environnement
Santé
Energie**



Espace vert public à créer



Cœur d'îlot vert à créer



**Mobilités
Coupures urbaines**



Créer une liaison piétonnière et garantir une percée visuelle sur le cœur d'îlot vert

Busso

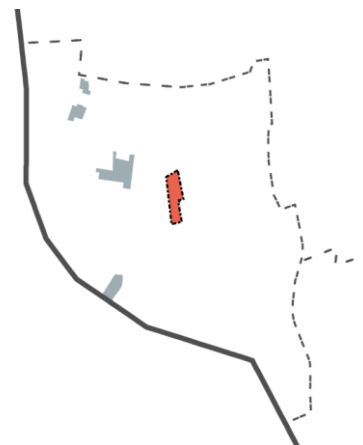
Le Pré Saint-Gervais



Proche du cœur historique, le site est étroitement associé au centre ville et du fait de sa position d'une de ses façades sur le rue Gabriel Péri il s'inscrit également dans le paysage et les fonctionnalités de cette voie structurante à l'échelle de la ville.

Il s'agit d'un espace emblématique de la ville du fait de son occupation antérieure et de l'envergure de son inscription dans la structure urbaine à l'échelle du quartier et de la ville. Il s'inscrit dans un contexte marqué par des ensembles bâtis constitutifs du patrimoine et de l'histoire de la ville (bâtiments construits de briques rouges autour de l'îlot Danton, les rues Roger Salengro et Emile Zola, l'îlot de la ZAC « centre ville »).

Au-delà d'un impact direct sur l'îlot Danton, la rue Colette Audry, la rue Gabriel Péri et le quartier Salengro/Zola, la requalification de cette friche industrielle participera à restructurer de manière importante le cœur de ville du Pré Saint-Gervais. La composition du projet devra permettre une insertion durable dans le paysage gervaisien.



Localisation du secteur Busso

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Busso

Cartographie de l'OAP :



Parti d'aménagement :



Populations
Logements
Equipements
Densités

Dans la perspective d'un projet qui fasse émerger une urbanisation moderne, intégrant les valeurs de diversité urbaine et sociale et de qualité architecturale dans une démarche d'aménagement durable, la municipalité a lancé une concertation sous forme d'ateliers participatifs permettant d'alimenter la réflexion préalable au lancement d'un concours. Les premières études ont permis de fixer une programmation de 100 à 120 logements au minimum dont 30% minimum de logements sociaux en locatif et/ou en accession.

Nodier

Le Pré Saint-Gervais

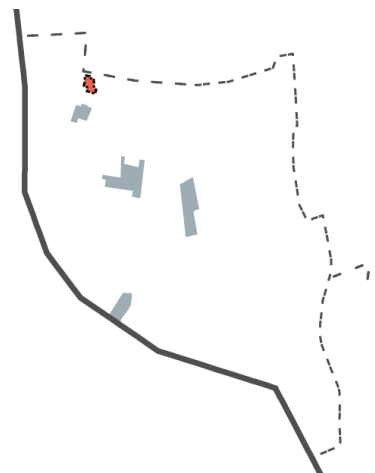


Les terrains se situent au cœur de la polarité du quartier, lui-même engagé dans une démarche de renouvellement sous l'impulsion du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain 7 Arpents/Stalingrad.

Les terrains occupent une position stratégique au croisement des rues Stalingrad/Béranger/Franklin qui structurent cette polarité de commerces, d'activités et de services à redynamiser.

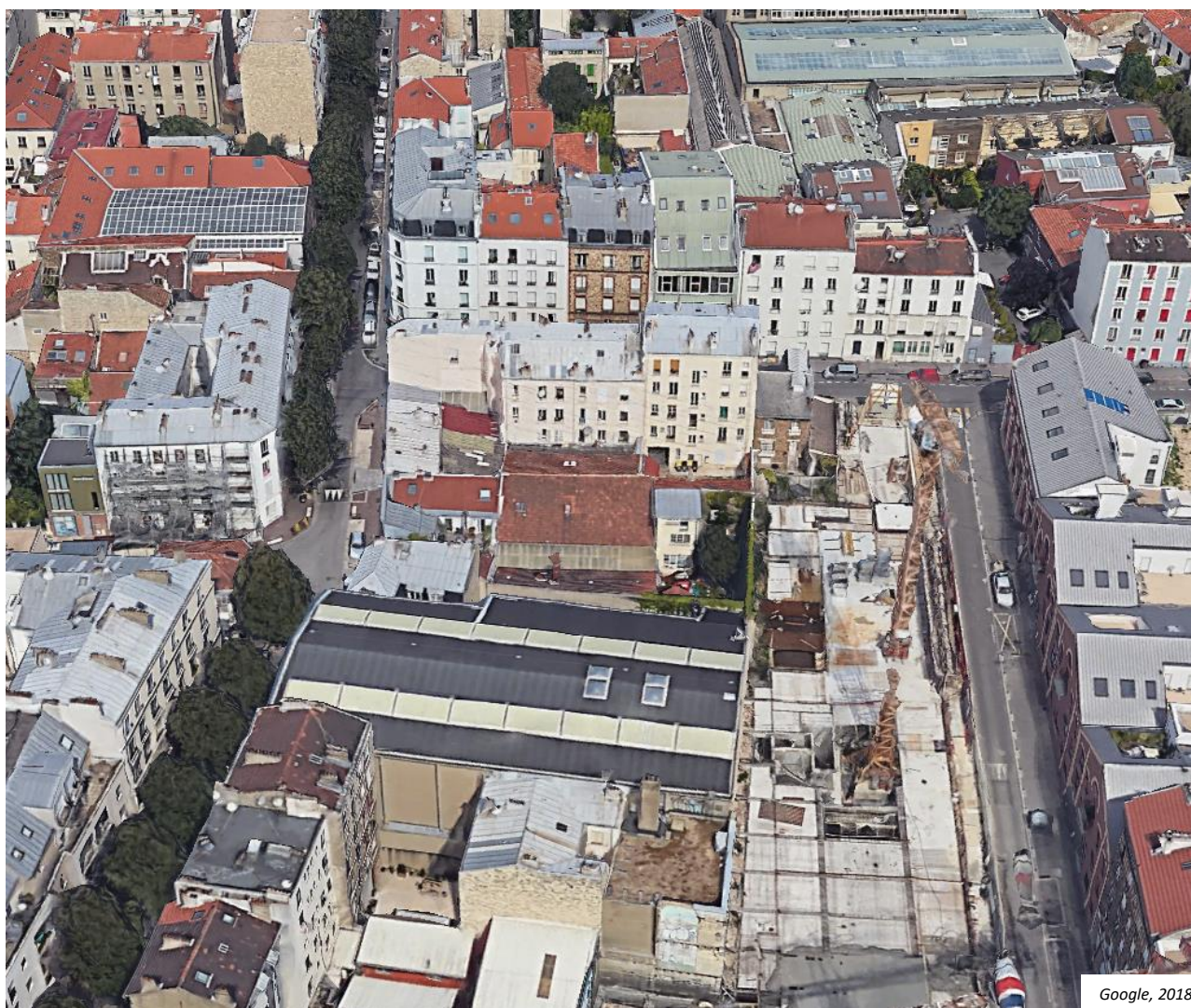
Par ailleurs, jouxtant le gymnase Nodier il donne l'opportunité de répondre à l'objectif de réalisation d'un équipement sportif complémentaire.

Outre sa contribution à l'effort de production de logements, la requalification de ces terrains doit participer à la mise en œuvre de la politique de redynamisation commerciale et de service à la population du secteur et permettre une extension du gymnase afin d'étoffer l'offre en matière d'équipement sportif.



Localisation du secteur Nodier

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Nodier

Cartographie de l'OAP :



Parti d'aménagement :



**Populations
Logements
Equipements
Densités**



Espace de développement d'un programme mixte dont 15 à 25 logements environ avec 30% minimum en logements sociaux en locatif et/ou en accession. Les activités économiques se localiseront en RDC en façade sur la rue de Stalingrad.



Espace de réalisation de l'équipement sportif complémentaire



**Environnement
Santé
Energie**



Espace vert à créer



**Mobilités
Coupsures urbaines**



Accès éventuel à l'équipement à prévoir

Îlot de l'Église

Le Pré Saint-Gervais



Situé en continuité du cœur de ville à la croisée des axes principaux de la rue A. Joineau et de l'A. d'Estiennes d'Orves, ce secteur occupe une position stratégique dans l'organisation urbaine du Pré Saint Gervais.

Ce secteur regroupe des fonctions diverses avec :

- de petites unités d'habitat anciennes (individuel) aujourd'hui en rupture d'échelle avec la silhouette générale de l'A. d'Estienne d'Orves, et qui pour certaines côtoient des bâtiments d'activités désaffectés,
- l'église de la Sainte Famille (édifice constituant une étape dans le parcours historique sur le territoire communal) insuffisamment valorisée,
- le square S. Allende, espace vert à l'échelle du quartier mais qui ne remplit pas ses fonctions.

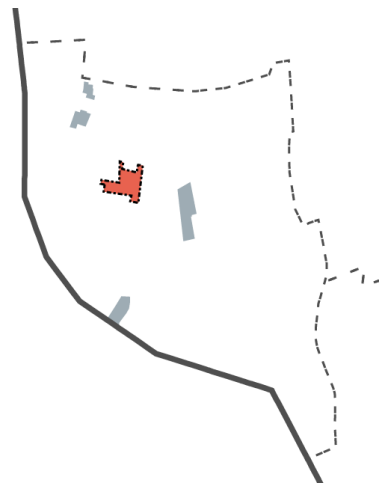
L'activité commerciale est présente sur l'A. d'Estienne d'Orves et la rue A. Joineau.

Un bâtiment est dédié à l'accueil d'une activité associative (antenne de la Croix rouge).

Ainsi les dysfonctionnements d'usage, l'aspect général peu qualitatif et le décalage des échelles du bâti dans le contexte, la résorption de « friches » (bâtiments d'activités désaffectés) nécessitent la mise en place d'une démarche de requalification de l'ensemble permettant de valoriser la position stratégique de ce secteur.

Cette démarche porte donc les enjeux suivants :

- Affirmer le rôle de l'espace public comme élément structurant cette position
- Qualifier les silhouettes bâties sur l'A. d'Estienne d'Orves et la rue A. Joineau, parcours majeurs dans la ville
- Préserver une visibilité de l'église
- Redonner une attractivité au square pour en faire un « jardin » dans un programme à définir et qui favorise la biodiversité
- Contribuer à renforcer l'activité commerciale et les services
- Favoriser le développement des circulations piétonnières et cyclables



Vue aérienne du site aujourd'hui

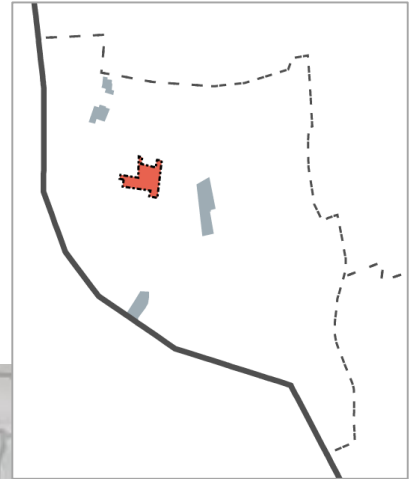


Google, 2018

Orientation d'aménagement et de programmation :

Îlot de l'Église

Cartographie de l'OAP :



Îlot de l'Église

Parti d'aménagement :



Populations Logements Équipements Densités



Espace de développement d'un programme mixte dont 70 à 90 logements environ avec 30% minimum de logements sociaux en locatif et/ou en accession



Economie Emplois commerces

● ● ● ● Linéaire RDC actifs à créer



Paysage Patrimoine Citoyenneté



Préserver une percée visuelle sur l'église



Gabarit et implantation des constructions préservant la lisibilité de l'église



Hauteur maximale des constructions : R+4+attique soit 20 mètres



Mobilités Coupures urbaines



Aménager un espace public



Requalifier l'angle A. Joineau/Estienne d'Orves



Réaménager la rue P. de Kock en zone de rencontre



Environnement Santé Énergie



Réaménager le square en jardin

La Porte du Pré Saint-Gervais

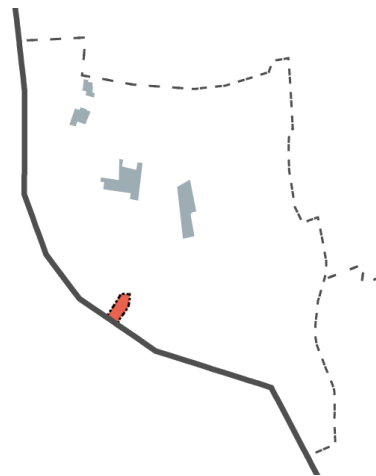
Le Pré Saint-Gervais



A l'entrée de ville par la Porte du Pré Saint Gervais, les terrains occupent une position stratégique en façade sur les parcours urbains majeurs du Boulevard périphérique, de l'A. Sigmund Freud et de l'axe historique de la rue A. Joineau.

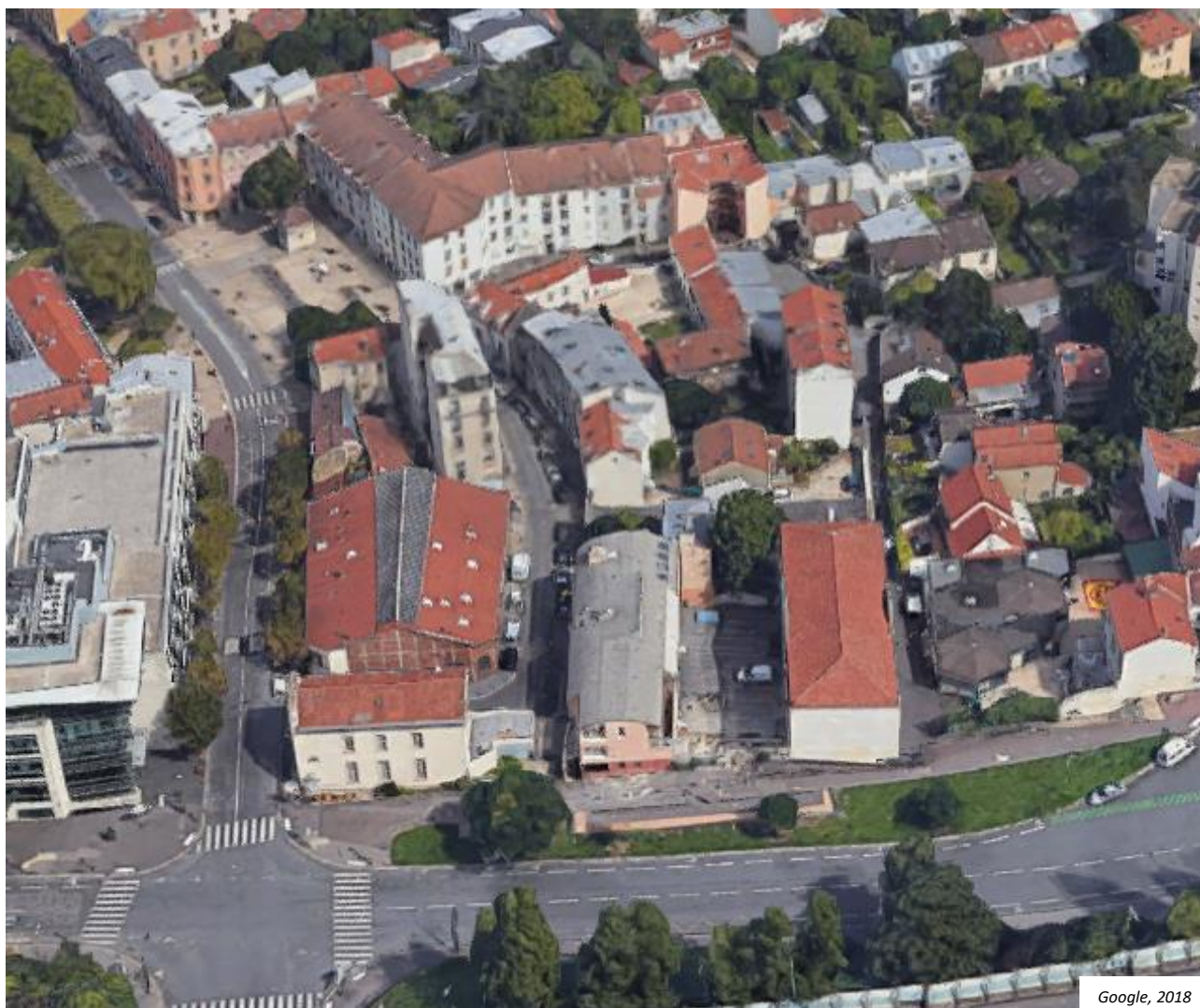
Les terrains s'inscrivent dans le parcours d'entrée qui mène au cœur historique de la ville par la rue André Joineau. Ils forment un petit îlot où s'imbriquent des constructions d'échelles diverses dans un environnement marqué par la présence d'un bâtiment de bureau et d'un équipement scolaire (collège). Le déménagement programmé de services communaux permet d'envisager une opération d'ensemble d'envergure à l'échelle du secteur.

La requalification de ces terrains donne l'opportunité de renforcer l'image de ville innovante et active dans un programme et des caractéristiques architecturales et urbaines marquantes. Cet objectif sera notamment porté par la construction en premier plan sur l'avenue S. Freud et le boulevard périphérique.



Localisation du secteur de la Porte du Pré-Saint-Gervais

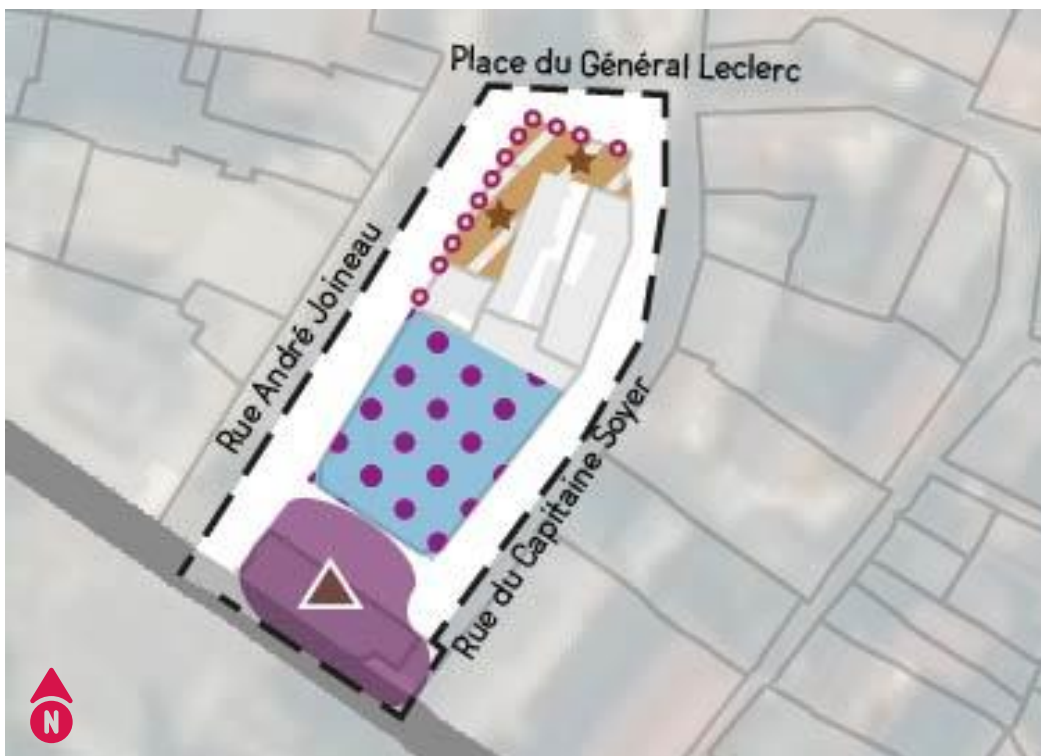
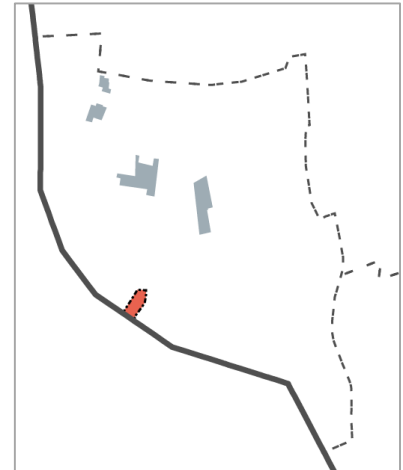
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

La Porte du Pré Saint-Gervais

Cartographie de l'OAP :



Populations
Logements
Équipements
Densités



Secteur de développement en renouvellement urbain d'un programme à vocation mixte habitat et / ou activités



Economie
Emplois
commerces



Secteur de développement en renouvellement urbain d'un programme à vocation d'activités tertiaires

○ ○ ○ ○ Linéaire RDC actifs obligatoire



Paysage
Patrimoine
Citoyenneté



Bâtiment d'intérêt patrimonial à protéger



Bâtiment « signal » à vocation d'activités tertiaires marquant l'entrée et l'image de la ville, les parcours urbains majeurs de l'avenue et de l'axe historique.
Hauteur minimale du bâtiment supérieure au bâtiment en vis-à-vis rue A. Joineau d'au moins deux étages

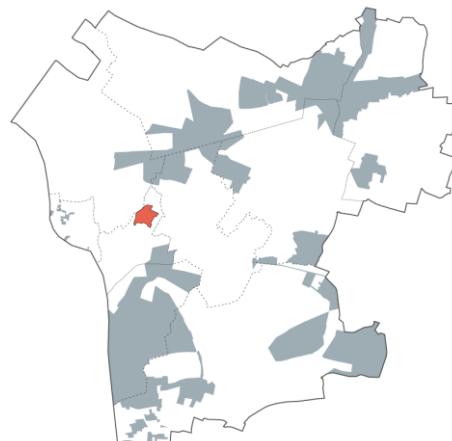
Le Fort dit de Romainville aux Lilas

Les Lilas



Le secteur du Fort dit de Romainville, situé sur la commune des Lilas, est un élément urbain marquant l'histoire et le paysage de la commune et d'Est Ensemble. Il fait aujourd'hui l'objet d'un projet d'écoquartier, dans le cadre d'un appel à projet "Inventons la Métropole du Grand Paris", avec une volonté d'innovation urbaine forte.

Dans le cadre de ce projet, les principaux éléments du site, son identité, son histoire et sa dimension patrimoniale, sont à valoriser. De plus, le projet doit permettre la préservation d'espaces verts et d'arbres sur ce secteur, dans une logique de prise en compte de la biodiversité du secteur, ainsi que son ouverture au public.



Localisation du secteur le Fort dit de Romainville

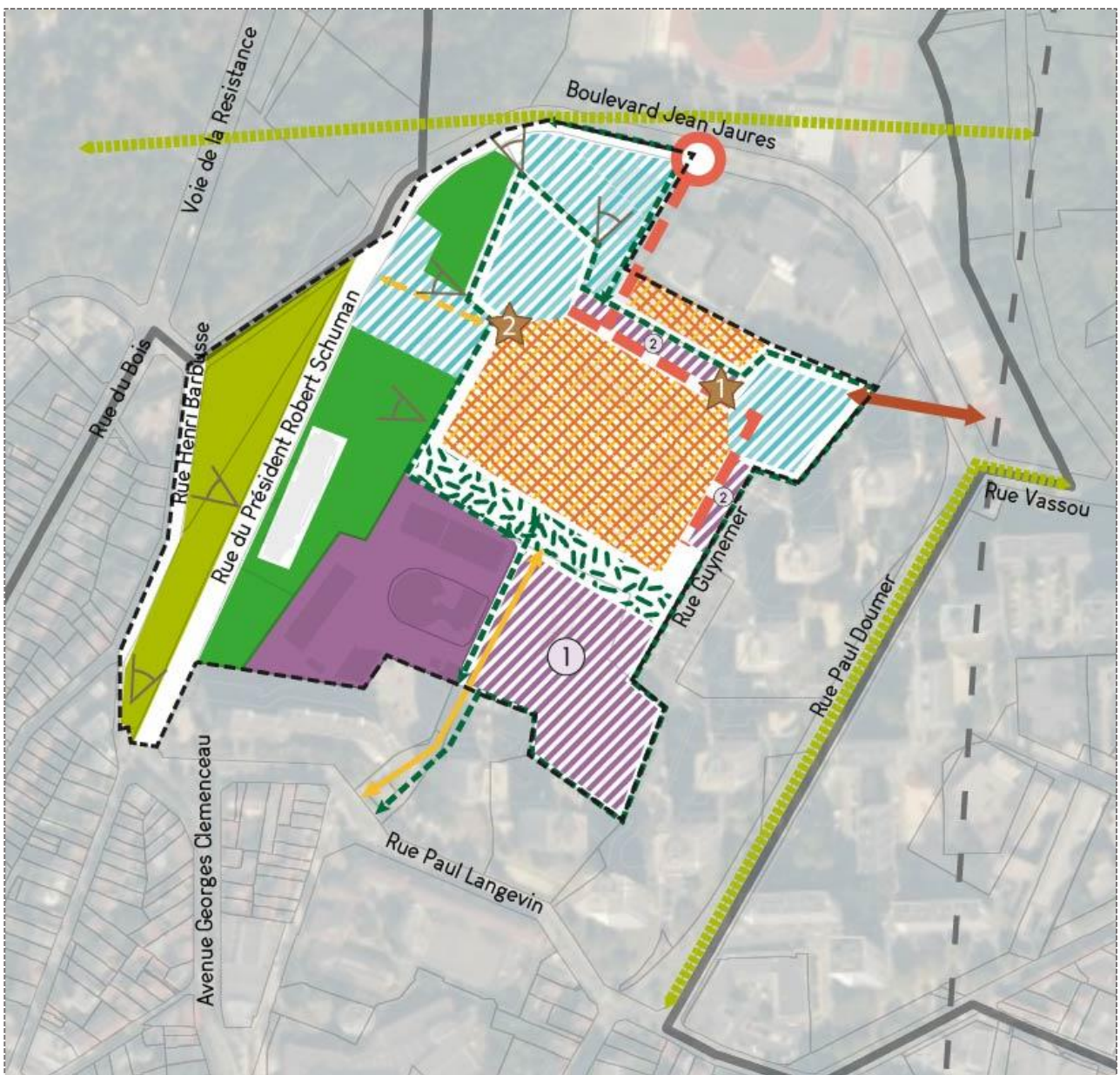
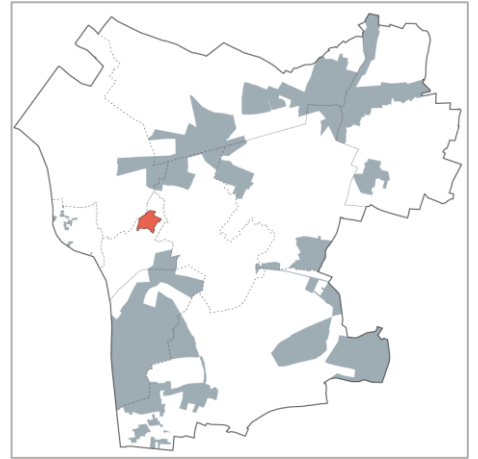
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Le Fort dit de Romainville aux Lilas

Cartographie de l'OAP :



Le Fort dit de Romainville aux Lilas

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Densités / Projets :



Programmation à définir dans le cadre d'un projet paysager qui comprendra l'implantation d'une résidence pour étudiants à caractère social et qui comportera en son sein des espaces ayant une qualité environnementale forte



Intégrer la prise en compte des espaces paysagers et écologiques existants dans la définition des projets en privilégiant le maintien des éléments paysagers les plus remarquables



Environnement Santé Énergie

Trame verte :



Conforter la liaison reconnue pour son intérêt écologique (pleine terre, alignement d'arbres, noues...)



Pérenniser et conforter le caractère naturel et paysager de cet espace



Maintenir et valoriser le talus et son système et participer ainsi au renforcement des continuités écologiques



Préserver les espaces verts et les alignements d'arbres existants



Réaliser une coulée verte ouverte au public (*via servitude de passage existante ou à créer*)



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Patrimoine :



Créer un mémorial national dédié aux femmes dans la Résistance et la Déportation



Réaliser un monument sur l'espace mémoriel en hommage aux otages fusillés par les nazis en 1944

Paysages



Maintenir et valoriser les points de vue



Économie Emplois commerces

Activités :



Maintenir l'activité économique existante



Autoriser une extension du bâtiment pour la création du restaurant inter-entreprises en assurant un traitement paysager du site



Conserver et valoriser les casemates afin de développer des activités (économiques, artisanales, artistiques, culturelles, en lien avec les nouvelles technologies et le développement durable)



Mobilités Coups urbains

Général :



Aménager une liaison piétonne avec le quartier de l'Avenir et la future station de métro câble

Desserte et liaisons :



Créer un desserte interne



Connecter le Fort à la ville par la création d'un accès principal (*véhicules et circulations douces*)



Connecter le Fort à la ville par des circulations piétonnes et douces (*accès existant*)



Possibilité d'accès par l'Ouest (tracé indicatif)

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

Transports collectifs existants

Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

Périmètre OAP

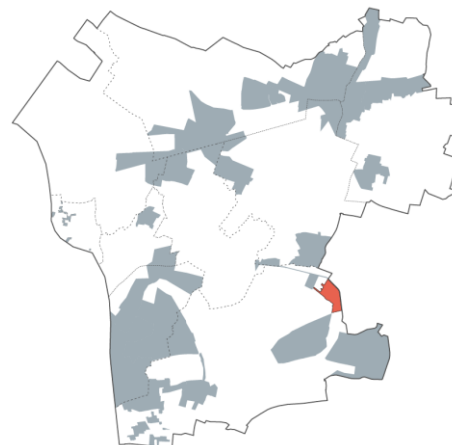
Boissière

Montreuil



La Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) dite « Boissière – Acacia », se situe entre le boulevard de la Boissière et en grande partie adossé aux réservoirs existants et futurs du Syndicat des Eaux d'Ile de France. Ce site offre la possibilité de requalifier l'entrée du territoire côté Rosny, de conforter le statut métropolitain du boulevard de la Boissière – statut que lui donnera notamment le prolongement de la ligne 11 du métro- en développant l'offre de logements, d'activités et d'équipements sur le territoire communal.

L'orientation d'Aménagement et de Programmation a pour objectif d'accompagner et d'encadrer l'urbanisation de ce site, afin de garantir la construction d'un quartier diversifié, qualitatif et durable, intégrant des équipements, des commerces, sur le boulevard des activités économiques et une offre équilibrée de nouveaux logements intégrant 40 % de logements sociaux.



Localisation du secteur de la Boissière

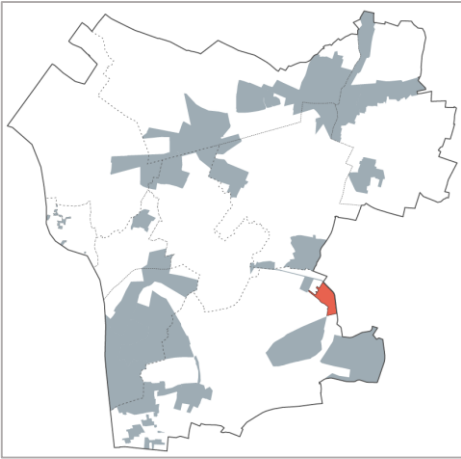
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Boissière

Cartographie de l'OAP :




Boissière


Parti d'aménagement :




Populations Logements Equipements Densités


Logements :

 Constitution d'une nouvelle offre de logements diversifiés développant un épannelage progressif du R+7 maximum vers le R+3

 Hauteur limitée à R+3 maximum


 Emergence possible du bâti (R+7 maximum)


Equipements :

 Secteur d'équipements structurants

 Réaliser une crèche

Densités / Projets :


 Assurer une couture urbaine dans le respect des constructions existantes


 Prendre en compte les constructions existantes et permettre leur évolution





Environnement Santé Energie

Trame verte :

 Prairie temporaire ouverte au public

 Pérenniser, créer et/ou requalifier des espaces verts animés


 Végétaliser les cœurs d'îlots et les connecter entre eux

 Assurer une continuité écologique et les connecter entre eux




Paysage Patrimoine Citoyenneté


Paysages


 Garantir des percées visuelles vers les cœurs d'îlots verts (*emplacement indicatif*)

Patrimoine:

 Élément de patrimoine architectural à protéger ou à valoriser

Forme urbaine:

 Créer une façade urbaine qualitative face à la ZAC


 Principe de liaison entre les cœurs d'îlot



Economie Emplois commerces

Commerces :


 Développer des rez-de-chaussée actifs


 Créer des linéaires commerciaux




Mobilités Coups urbains


Desserte et liaisons :


 Développer de nouveaux espaces publics supports de convivialité


 Requalifier et élargir les voies structurantes


 Créer ou prolonger les voies existantes

Liens et coupures

 Traiter l'angle en améliorant l'entrée de ville et la liaison avec Rosny-sous-Bois

 Créer des liaisons piétonnes

 Créer une sente verte

 Secteur non ouvert au public

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

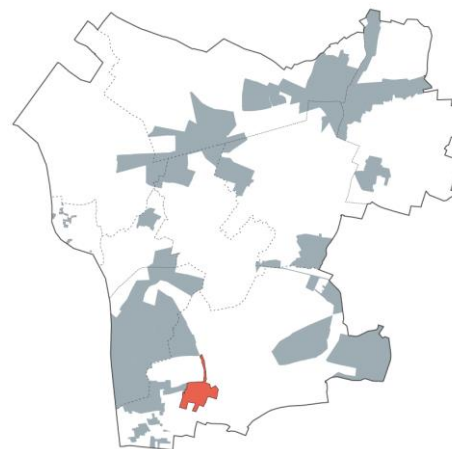
-  Transports collectifs existants
-  Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
-  Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
-  Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
-  Périmètre OAP

La Croix de Chavaux

Montreuil



La Croix-de-Chavaux est l'un des cœurs battants de la ville de Montreuil. Elle s'affirme comme l'une des grandes places métropolitaines de l'Est parisien, reliée aux portes de Montreuil et de Bagnolet par la rue de Paris et le boulevard de Chanzy et se situe à une articulation urbaine stratégique. Elle appartient aux Montreuillois, mais aussi à tous les Franciliens qui la fréquentent quotidiennement. Ainsi, elle s'intègre dans la dynamique de renouvellement urbain de la proche couronne qui, de Pantin à Montreuil, constitue « le Faubourg », territoire d'entraînement d'Est Ensemble caractérisé par un tissu mixte où l'activité économique à dominante artisanale et de service est très imbriquée dans le tissu urbain.



Localisation du secteur de La Croix de Chavaux

Place historique de la ville de Montreuil, qui fut pendant longtemps un croisement structurant de chemins vicinaux à l'entrée du bourg agricole de Montreuil, la Croix-de-Chavaux devient, à partir du XIXème siècle, un des faubourgs manufacturier et industriel les plus importants de l'est parisien. En 1937, le tramway fut remplacé par le métro (ligne 9) et la place fut créée autour d'un vaste terre plein central. Elle fut pendant longtemps le cœur commerçant de Montreuil et le grand projet de rénovation urbaine des années 1960-70 renforçât cette position avec la création du centre commercial, l'édification de plus de 900 logements pour résorber l'habitat insalubre et la création de deux grands équipements : le Conservatoire et le cinéma Méliès (qui a été déplacé depuis à côté de la Mairie).

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

La Croix de Chavaux

Montreuil



Dans la poursuite de la rénovation du centre-ville de Montreuil amorcée avec le projet d'Alvaro Siza dans les années 1990, il s'agit d'opérer une véritable transformation du secteur de la Croix de Chavaux, en travaillant toutes ses dimensions : habitat, équipements et usages, commerces, emplois, mobilités, espace public afin de maintenir et renforcer l'attractivité du quartier.

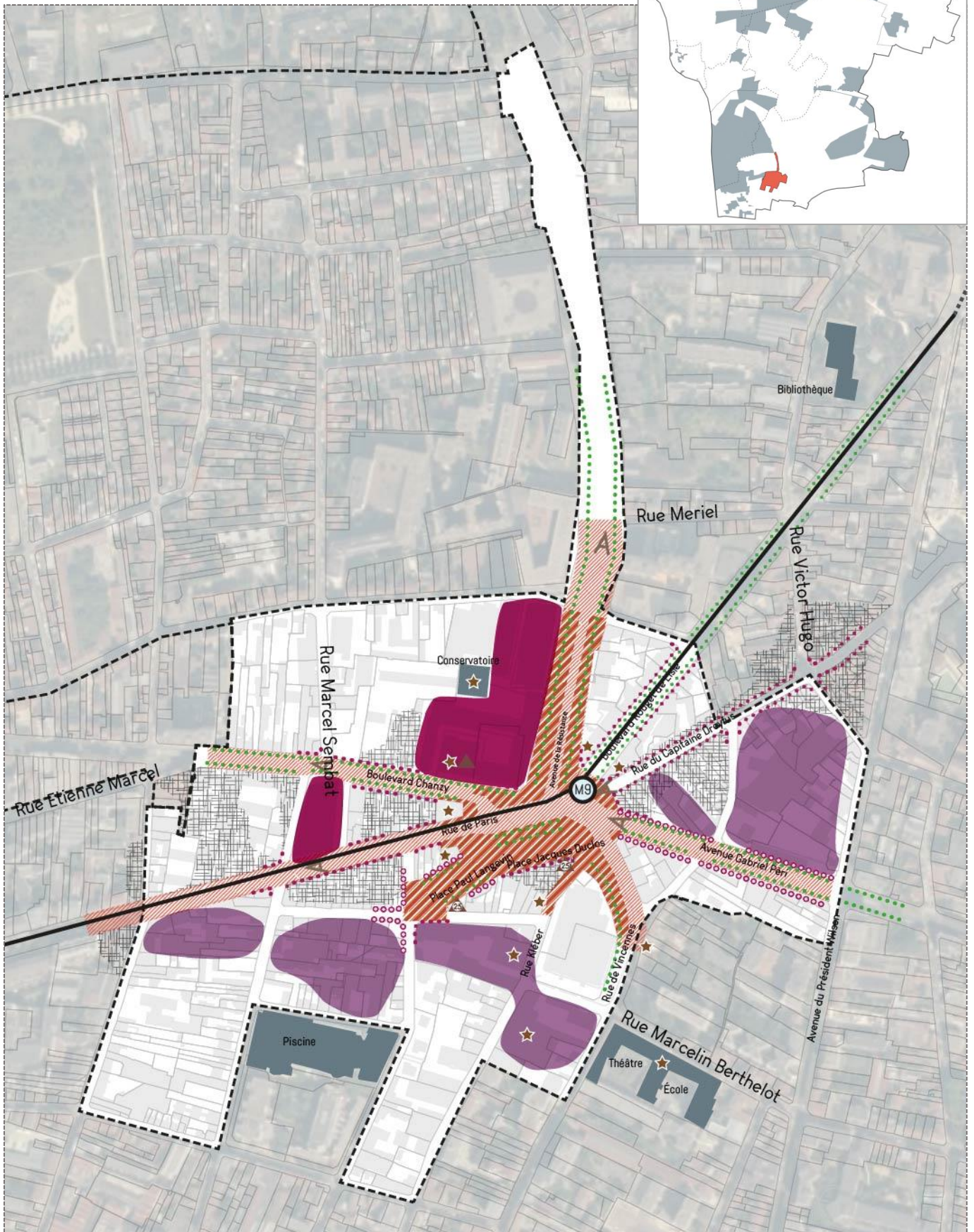
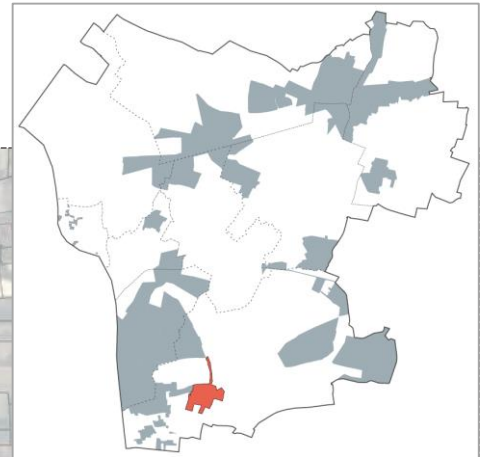
En effet le périmètre de la Croix-de-Chavaux constitue un secteur stratégique qui comporte d'importants éléments de centralité et d'attractivité (centre commercial, équipements socioculturels, pôle d'échanges multimodal, gare de bus, carrefour d'axes majeurs à Montreuil) qu'il est essentiel d'accompagner afin d'assurer un développement maîtrisé du tissu urbain.

Aujourd'hui, le vaste espace public qui satellise les activités du quartier est un carrefour routier à 8 branches, tournant autour du giratoire central. Si la place offre un pôle de transports collectifs important, celui-ci est étendu et peu agréable, usé et dominé par la voiture. Le vieillissement des aménagements et la dégradation des espaces publics ne permettent pas à ce secteur d'affirmer son statut de grande place urbaine. Différents projets d'actions-améliorations de l'espace public à court et moyen termes ont permis d'imaginer la mutation progressive de ces espaces et de préfigurer de nouveaux usages, afin de requalifier les espaces publics et de développer la trame verte.

L'OAP Croix de Chavaux devra permettre de donner corps à une dynamique à la fois locale et métropolitaine, soutenue par l'élaboration d'un plan-guide urbain participatif qui doit déboucher sur une nouvelle configuration de la place. Le diagnostic urbain réalisé sur le secteur identifie les enjeux de la rénovation du site et constitue le premier jalon d'une histoire qui s'écrira dans les prochaines années pour lui redonner un rayonnement métropolitain et permettre aux Montreuillois de profiter pleinement de ses atouts et de ses richesses.

La Croix de Chavaux

Cartographie de l'OAP :



La Croix de Chavaux

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Equipements :

- Mettre en valeur et conforter les équipements publics structurants

Densités / Projets :

- Agir sur l'habitat privé et dégradé



Environnement Santé Energie

Trame verte :

- Valoriser et développer les espaces et continuités vertes



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Paysage :

- Mettre en valeur les grandes perspectives

Patrimoine :

- Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain

Forme urbaine :

- Permettre la surélévation (de 1 à 2 niveaux)
- Laisser la possibilité de développer des émergences à 25 m



Economie Emplois commerces

Activités :

- Assurer la création d'un front urbain animé et développer des RDC actifs

- Favoriser les projets d'activités économiques et/ou d'intérêt collectif répondant aux échelles locale et/ou métropolitaine

Commerces :

- Préserver et mettre en cohérence les pôles et les linéaires commerciaux



Mobilités Coupures urbaines

Général :

- Requalifier et végétaliser les espaces publics et ordonner les mobilités au profit des modes actifs
- Développer de nouveaux espaces publics supports de convivialité

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

- Transports collectifs existants
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Périmètre OAP

Morillon

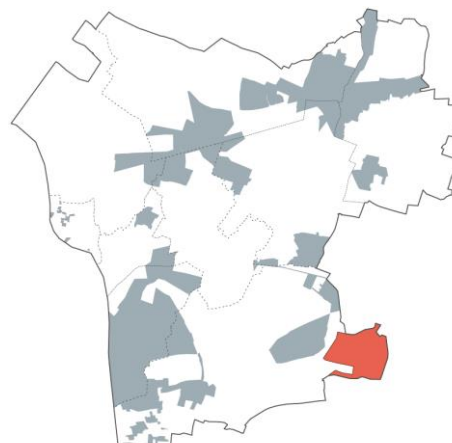
Montreuil



Désigné comme un quartier d'intérêt régional dans le cadre du nouveau programme national de renouvellement urbain, le Morillon se compose de grands ensemble construits dans les années 1960 appartenant à l'Office Public de l'Habitat Montreuillois (OPHM). Il se situe dans l'entité géographique des « Hauts-de-Montreuil », à l'extrémité Est de la ville, en limite de Rosny-sous-Bois et de Fontenay-sous-Bois.

Notons également la présence de quartiers pavillonnaires dans le périmètre d'étude le long de la pente des Ruffins. Ces deux zones morphologies urbaines contrastées dialoguent aujourd'hui très peu entre elles. Cette situation est renforcée par le fait d'avoir des populations d'origines sociales très différentes et par une faible mixité sociale.

Par ailleurs, la situation d'enclavement du quartier, situé dans une cuvette et isolé par plusieurs coupures urbaines majeures (autoroute A86, fort de Rosny, parc Montreau), génère des difficultés de circulation, d'accès aux services et un sentiment d'isolement pour les habitants. Les circulations piétonnes sont rendues difficiles par les dénivelés importants et la construction en plan libre des grands ensembles bâtis où les accès ont été pensés en priorité pour les voitures. Actuellement, dans le cadre du NPNRU, différentes études sont en cours pour élaborer le projet de rénovation urbaine du quartier. Des investissements paraissent de plus en plus nécessaires pour donner un nouveau souffle à des logements, des équipements et des espaces publics vieillissants.



Localisation du secteur Morillon

Les objectifs stratégiques du projet de rénovation urbaine du quartier viseront à :

- penser globalement l'évolution du quartier, en lien avec l'apport majeur que représente l'arrivée du T1,
- améliorer l'offre d'habitat avec notamment le projet de réhabilitation de Montreau A1 et encadrer l'évolution urbaine,
- améliorer le cadre de vie et le maillage des espaces publics
- développer et améliorer l'offre d'équipements
- renforcer les pôles commerciaux, les services et activités

Vue aérienne du site aujourd'hui

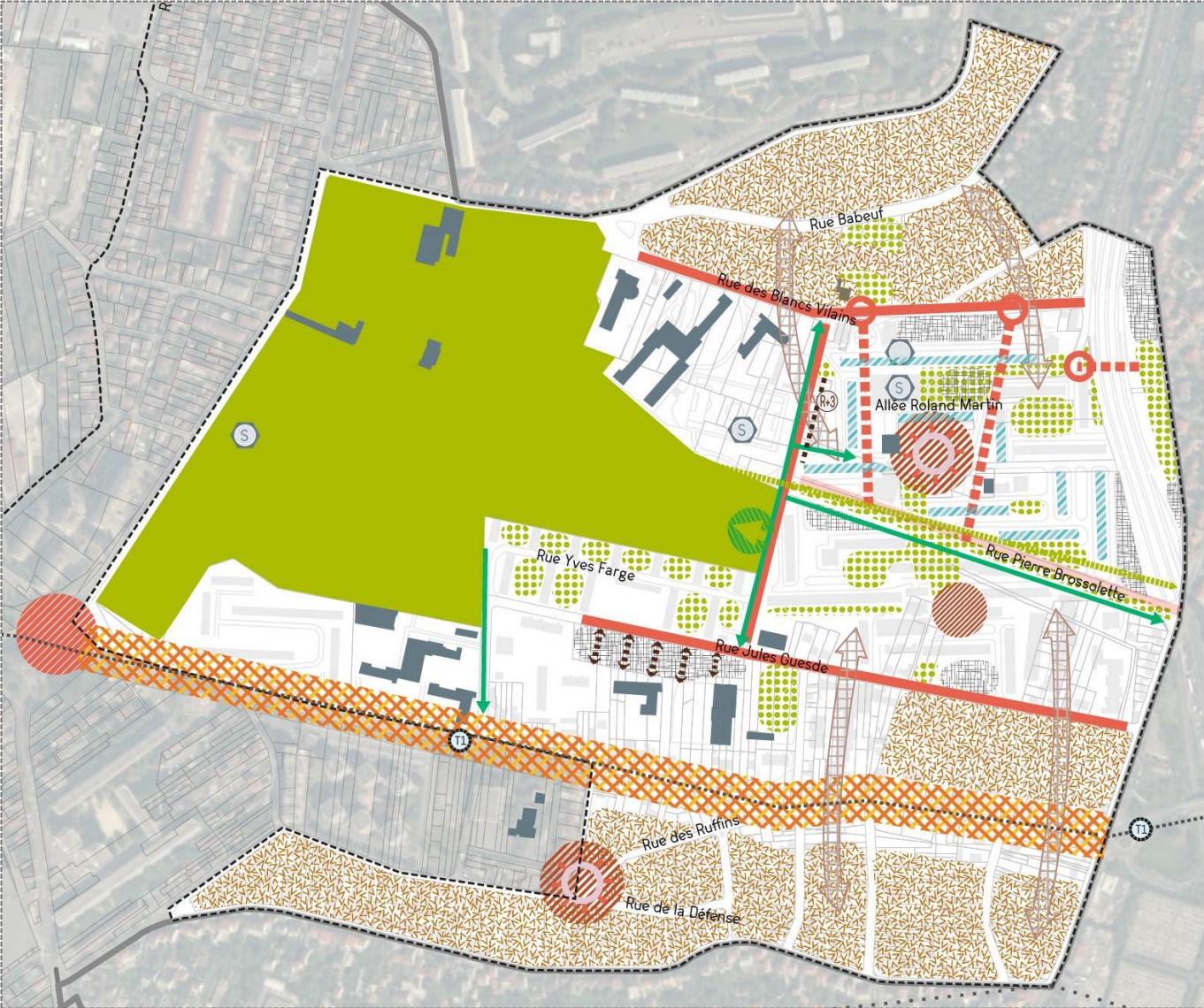
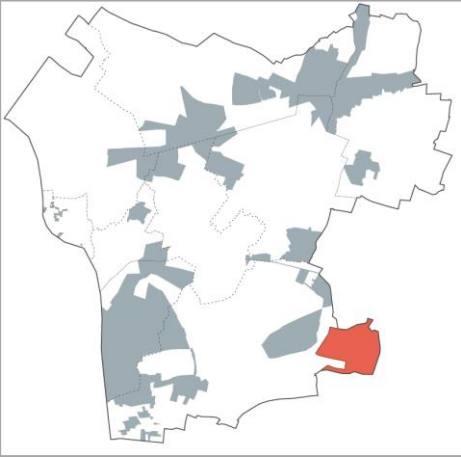


Google, 2018

Orientation d'aménagement et de programmation :

Morillon

Cartographie de l'OAP :



Morillon

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Equipements :

- Etudier l'offre en équipements
- Valoriser les équipements du quartier (bibliothèque et équipement jeunesse)
- Maintenir ou requalifier les terrains de sports

Densités / Projets :

- Encadrer l'évolution urbaine des quartiers pavillonnaires
- Secteur évolutif
- Favoriser la diversité des types d'habitat et la mixité fonctionnelle
- Améliorer l'offre d'habitat



Economie Emplois commerces

Polarités :

- Redynamiser le commerce de proximité



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Forme urbaine :

- Améliorer la transition urbaine entre le quartier et les zones pavillonnaires
- Hauteur limitée à R+3 maximum
- Orientation du bâti en continuité des castors



Environnement Santé Energie

Trame verte :

- Préserver le parc et sa dimension écologique
- Ouvrir le parc sur le quartier
- Espaces à préserver ou à végétaliser (cœurs d'îlots, espaces verts des grandes résidences etc.)
- Améliorer la visibilité de l'entrée du parc Montreau
- Continuités vertes et écologiques continues à conforter ou à créer en liaison avec le parc des Hauteurs



Mobilités Coupures urbaines

Général :

- Redonner une qualité paysagère et écologique et rénover certaines places en favorisant la désimperméabilisation
- Réaménagement de la place du marché des Ruffins en lien avec les Murs à Pêches

Desserte et liaisons :

- Repenser et améliorer le maillage et l'accroche au réseau viaire (*localisation indicative*)

- Repenser et améliorer les voies publiques

Transports :

- Intégrer l'arrivée du tramway dans le projet d'évolution du quartier

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

- Transports collectifs existants
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Périmètre OAP

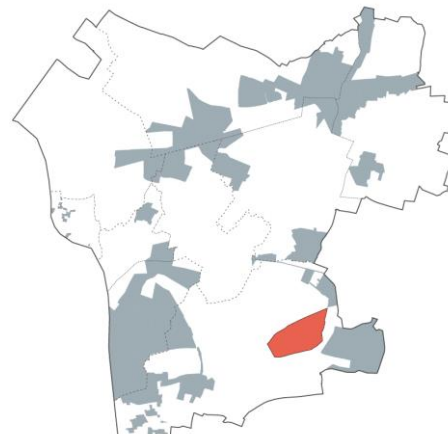
Murs à Pêches

Montreuil



Le site des Murs à Pêches, d'un peu moins de 40 ha, constitue le témoin de la tradition horticole de la Ville de Montreuil, activité qui a périclité après la seconde guerre mondiale. Aujourd'hui, sur ce site en grande partie en friche, subsistent 17 km de murs à pêches, qui sont des murs de palissage et de mûrissement d'arbres fruitiers (pêchers, poiriers, pommiers), alors qu'à son apogée, dans les années 1880, ce système concernait presque les 2/3 de la Ville et 600 km de murs. Une partie du site, dont 8,5 hectares sont classés au titre des sites et des paysages, est occupée par des associations œuvrant dans les domaines horticole et culturel, une autre est habitée, notamment par les gens du voyage, et une autre est investie par des entreprises dont les activités ne sont généralement pas en phase avec la nature du site.

L'OAP des Murs à Pêches affiche les 5 grands axes de développement que la Ville propose de suivre pour le renouveau de ce site : tirer parti de ce territoire peu bâti pour y renforcer la biodiversité, mettre en valeur les techniques du passé en valorisant le patrimoine, conforter et développer les activités d'agriculture urbaine et d'animation culturelle en ouvrant le site à un large public, maintenir la présence des gens du voyage historiquement présents.



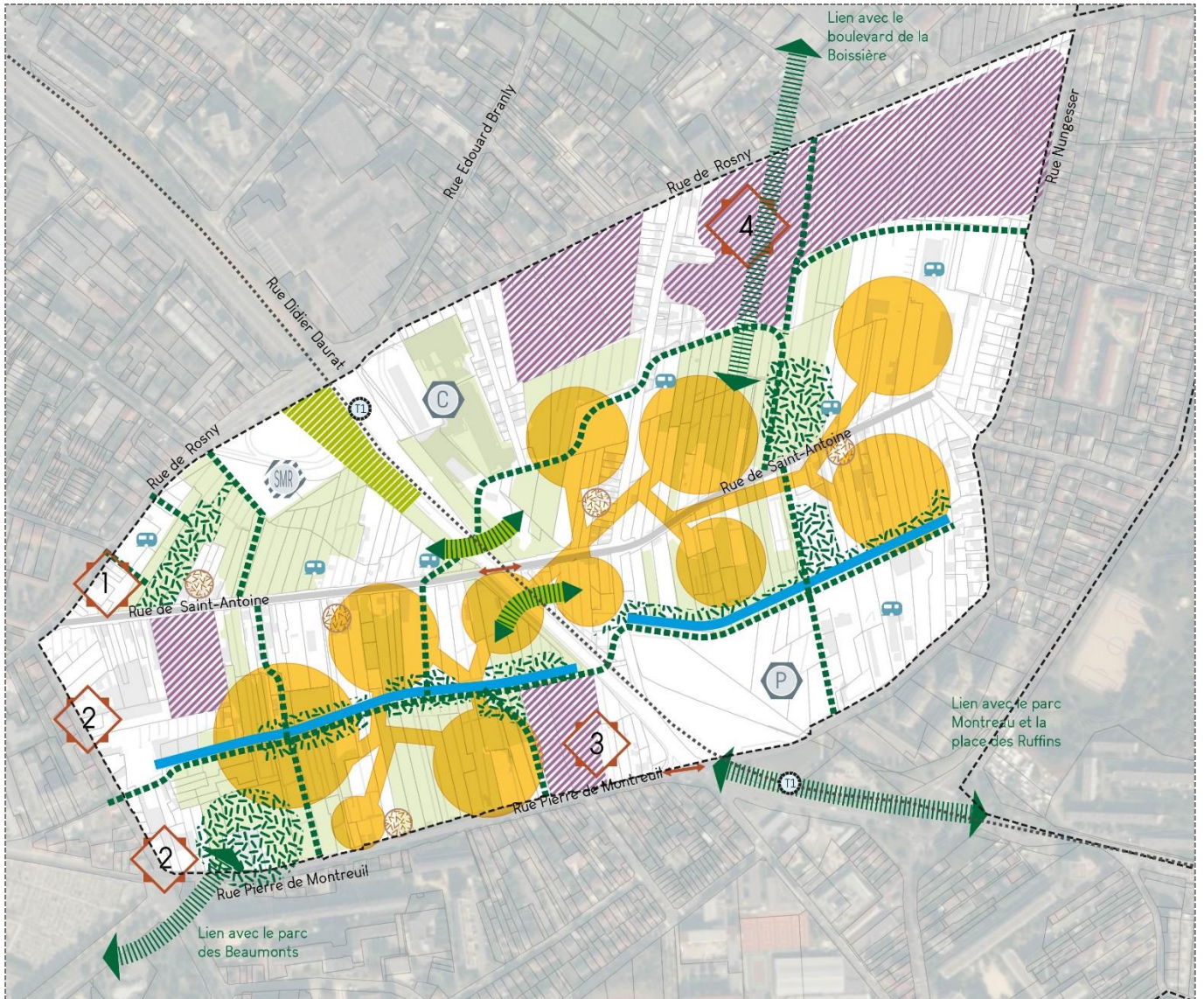
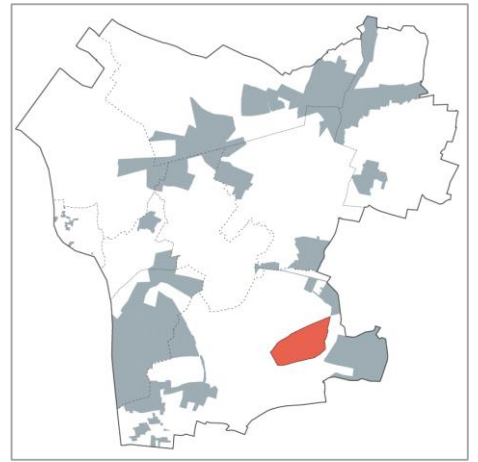
Localisation du secteur Murs à Pêches

Vue aérienne du site aujourd'hui



Murs à Pêches

Cartographie de l'OAP :



Murs à Pêches

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Equipements :

Optimiser l'offre en équipements
(Piscine des Murs à Pêches et Collège Césaria Evora)

Accompagner l'arrivée du tramway (SMR)

Densités / Projets :

Prendre en compte l'habitat pavillonnaire existant

Secteur d'habitat spécifique pour les gens du voyage



Economie Emplois commerces

Activités :

Préserver la zone d'activités en imposant pour toute opération au minimum 70% de surface de plancher à destination autre que l'habitation



Environnement Santé Energie

Trame verte :

Espace vert à créer

Créer le sentier de la biodiversité

Mettre en valeur le potentiel de biodiversité naturelle et protéger les abords du ru

Assurer une continuité paysagère entre les parties Est et Ouest

Pérenniser et conforter les continuités de la trame verte

Préserver le réservoir de biodiversité

Trame bleue :

Renaturer le ru Gobetu

Trame jaune :

Développer un réseau de micro-fermes urbaines et conforter le travail associatif



Mobilités Coupures urbaines

Général :

Assurer une continuité des liaisons Est-Ouest

Transports :

Intégrer l'arrivée du tramway dans le projet d'évolution du quartier et créer un axe cyclable le long de l'actuelle A86.

Liens et coupures :

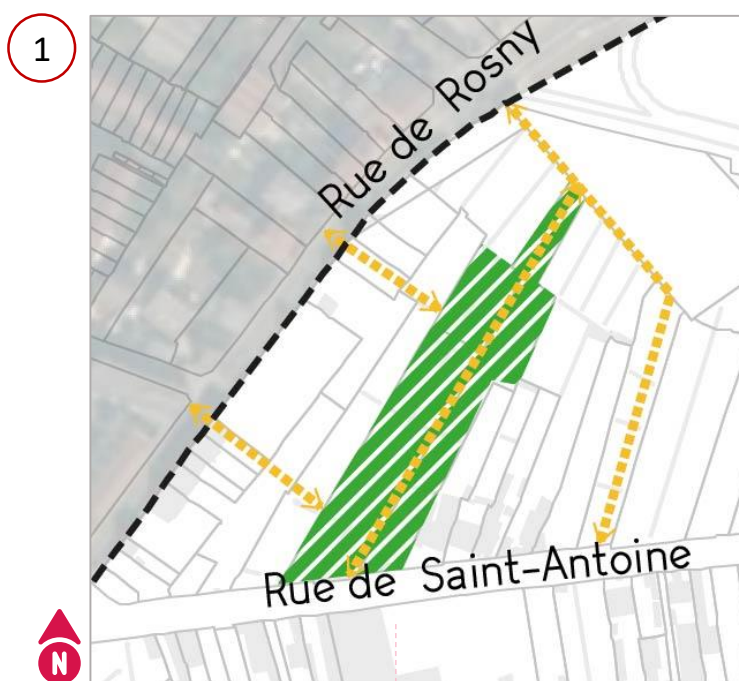
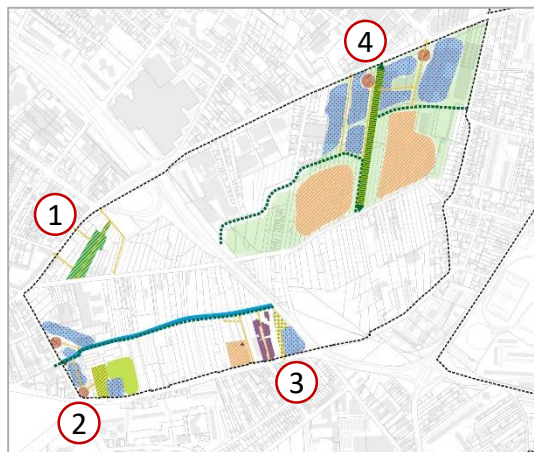
Développer des portes d'entrée pour découvrir le site, mêlant espaces publics, activités et logements sur certaines franges du site sans enfermer le cœur du quartier

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

- Transports collectifs existants
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Périmètre OAP

Zoom Murs à Pêches

Cartographie de l'OAP :



**Environnement
Santé
Energie**

Trame verte :



Mettre en valeur l'espace boisé



**Mobilités
Coupures urbaines**

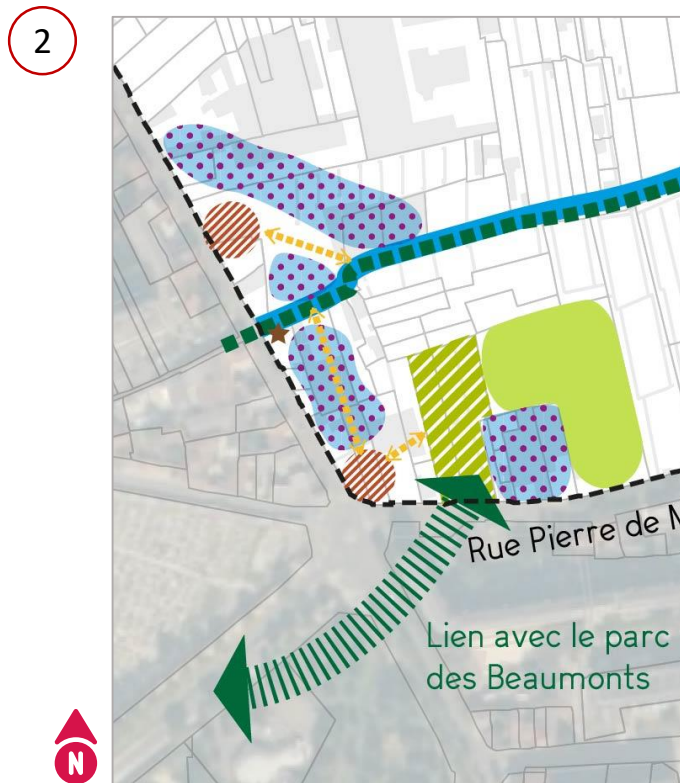
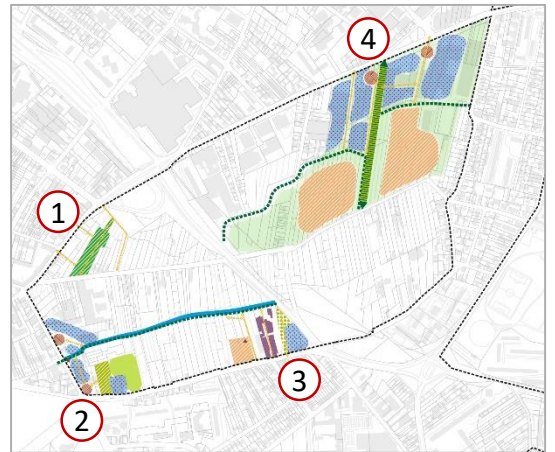
Général :



Organiser des liaisons douces depuis la rue de Rosny pour ouvrir le site et mettre en œuvre le sentier des biodiversités en veillant à sa perméabilité

Zoom Murs à Pêches

Cartographie de l'OAP :



Populations
Logements
Equipements
Densités



Développer une programmation mixte mêlant activités, commerces, et artisanat en RDC en intégrant une éventuelle offre de logements sur les niveaux supérieurs des constructions



Paysages
Patrimoine
Citoyenneté



Rénover la maison dédiée à des activités ou du commerce à l'entrée de l'impasse



Environnement
Santé
Energie

Trame verte :



Mise en valeur du sentier (jardin des biodiversités)



Création d'un jardin à relier au réseau existant des jardins



Mise en valeur et ouverture de la « Prairie »



Pérenniser et conforter les continuités de la trame verte en lien avec le Parc des Beaumonts



Mobilités
Coupages urbaines

Général :



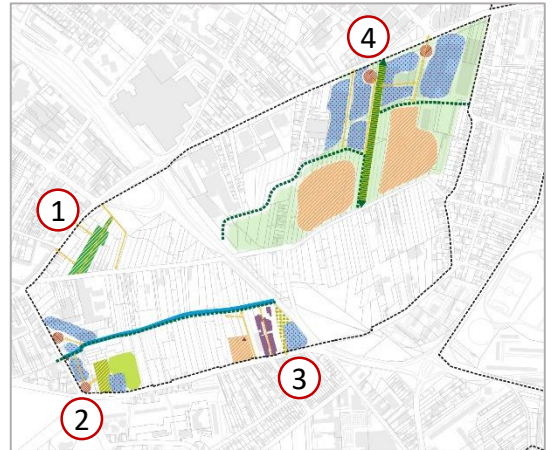
Assurer une continuité des liaisons Est-Ouest en reliant les jardins et les nouveaux espaces publics



Créer des places publiques permettant d'ouvrir le site, en renforçant leur qualité paysagère et écologique et en favorisant la désimperméabilisation

Zoom Murs à Pêches

Cartographie de l'OAP :



Populations
Logements
Equipements
Densités



Développer un projet de logements, en maintenant et restaurant les murs à pêches existants tout en privilégiant le sens du parcellaire



Economie
Emplois
commerces



Conserver tout ou partie du bâti de l'usine à valeur patrimoniale selon les contraintes techniques et maintenir la vocation économique du site



Environnement
Santé
Energie

Trame verte :



Mise en valeur du sentier (jardin des biodiversités)



Conserver l'espace végétalisé existant

Trame bleue :



Mise en valeur du ru Gobetu

Trame jaune :



Développer un projet d'agriculture urbaine



Mobilités
Coups
urbaines

Général :



Créer des passages dans le sens du parcellaire vers le sentier des biodiversités



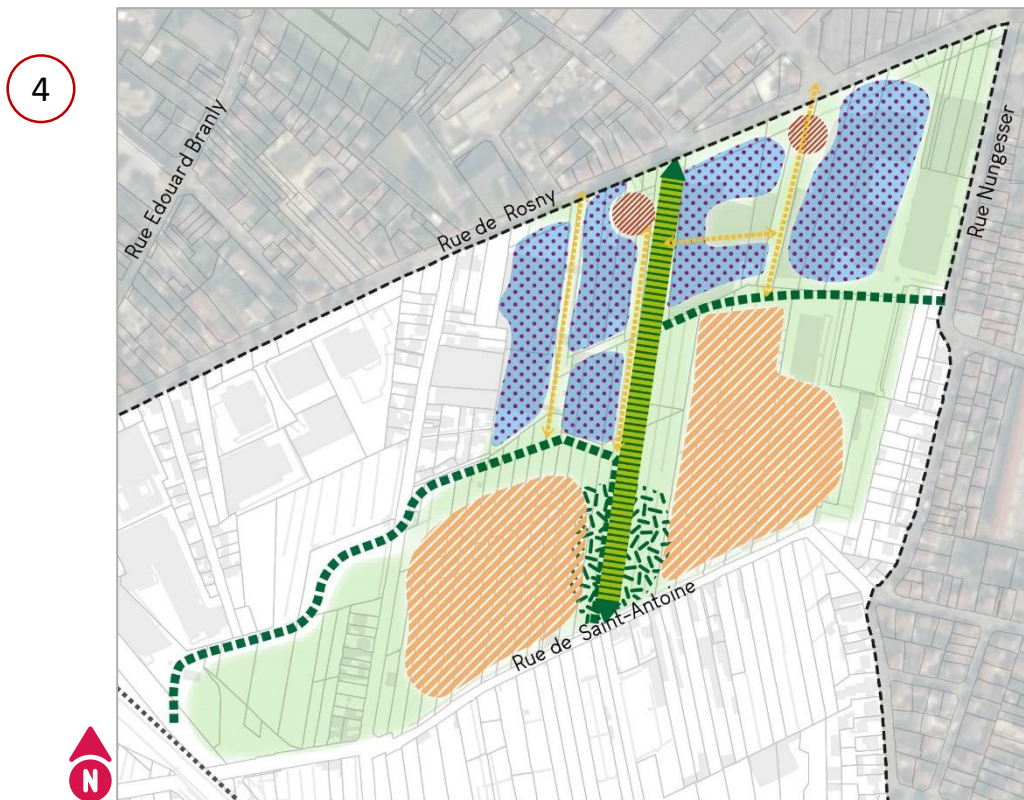
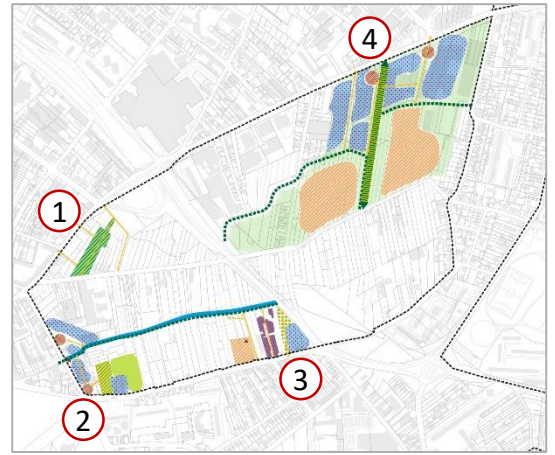
Paysages
Patrimoine
Citoyenneté




Construire un belvédère permettant une vue à 360° sur les Murs à Pêches

Zoom Murs à Pêches

Cartographie de l'OAP :






Populations
Logements
Equipements
Densités

 Programmation mixte comprenant 70% d'activités économiques (bureaux, commerces, artisanat) intégrant une éventuelle offre de logements




Environnement
Santé
Energie

Trame verte :

-  Mise en valeur du sentier (jardin des biodiversités)
-  Mise en œuvre d'un corridor écologique
-  Mettre en valeur le potentiel de biodiversité naturelle et protéger les abords du ru



Trame jaune :

-  Développer un projet d'agriculture urbaine en adéquation avec les enjeux écologiques du secteur



Mobilités
Coupures urbaines

Général :

-  Créer des places publiques permettant d'ouvrir le site, en renforçant leur qualité paysagère et écologique et en favorisant la désimperméabilisation
-  Passages vers les Murs à Pêches

Gabriel Péri

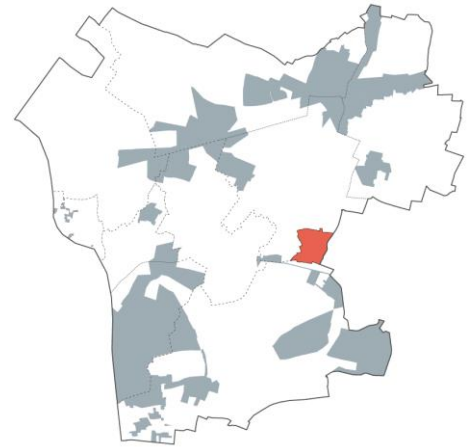
Noisy-le-Sec



Le prolongement de la ligne de métro 11, de Mairie des Lilas jusqu'au pôle intermodal de Rosny Bois Perrier dessert le sud est de la commune de Noisy-le-Sec, en limite de Montreuil et de Rosny-sous-Bois. Deux stations implantées en parties haute et basse du coteau vont relier ces territoires aujourd'hui enclavés à Paris, en moins de 20 mn. Le territoire ainsi desservi regroupe plusieurs secteurs situés sur les trois communes pour lesquels le renouvellement urbain projeté doit permettre une densification résidentielle sensible, et contribuer à la réalisation des objectifs de construction de nouveaux logements planifiés à l'échelon régional.

Le territoire concerné est structuré par le boulevard de la Boissière, ancienne route de corniche qui porte plusieurs équipements et un linéaire de commerces de proximité et le boulevard Gabriel Péri, qui relie le plateau de Montreuil au centre-ville de Rosny-sous-Bois.

Les orientations proposées pour ce secteur noiséen traduisent un objectif de cohérence avec les évolutions projetées des ensembles riverains (quartiers de la Boissière et des Guillaumeux à Noisy, quartier des Hauts de Montreuil à Montreuil, ZAC Gabriel Péri et Saussaie Beauclair à Rosny), en termes de déplacements, d'animation urbaine et de paysage.



Localisation du secteur Gabriel Péri

Vue aérienne du site aujourd'hui



Gabriel Péri

Noisy-le-Sec



Les objectifs sont les suivants :

- Relier quartiers et pôles de services urbains par un maillage d'itinéraires de rabattement attrayants pour favoriser le développement des modes de déplacements alternatifs.
- Intensifier le renouvellement du tissu du coteau le long du boulevard Gabriel Péri en favorisant des solutions de remembrement des parcelles étroites et profondes pour privilégier l'implantation de logements collectifs.
- Combiner la densification le long du boulevard et la préservation d'ouvertures sur les horizons paysages de la Plaine.
- Composer l'insertion urbaine du viaduc du métro en interface avec le Parc des Guillaumes.
- Améliorer l'insertion urbaine et paysagère de la cité de la Renardière et du square Pablo Neruda.

Des dispositions qualitatives sont mises en place, notamment au travers de principes de composition urbaine, de principes de traitement des espaces publics et d'orientations paysagères.

Principes de composition urbaine

Sur les parcelles en contrebas du boulevard G Péri, l'implantation des constructions sera préférentiellement orientée perpendiculairement à la voie de manière à disposer de bâtiments « en peigne » (cf. les orientations suivantes : « orientations du bâti et vues principales sur l'horizon paysager de la plaine » et « bâti discontinu et aligné avec jardin d'accompagnement ») en quinconce avec les bâtiments existants de la ZAC des Guillaumes et implantés de manière discontinue, pour ouvrir des vues lointaines sur les horizons paysages de la plaine.

Si la mixité fonctionnelle concerne l'ensemble du secteur concerné, l'implantation de locaux d'activités en rez-de-chaussée à la croisée des voies structurantes avec les principaux itinéraires piétons vers les pôles de transport et de services urbains sera privilégiée (cf. orientation « implantation de commerce à privilégier »).

Principes de traitement des espaces publics

La qualité et l'animation des cheminements vers les pôles de services urbains seront recherchées.

En particulier, les liens entre la future station Domus-Londeau et les quartiers de la Boissière et du Londeau seront confortés par des aménagements visant à améliorer le confort et la lisibilité des cheminements existants et par la création d'une voie nouvelle le long de l'autoroute (cf. orientation « maillage à créer/principe de raccordement »).

La rue de la Dhuy et les espaces extérieurs de la cité de la Renardière seront rénovés et transformés pour limiter et ralentir la circulation automobile (cf. orientation « espace de rencontre à dominante piéton »). La création d'une « zone de rencontre » sur la rue de la Dhuy pourra traduire l'objectif de sécuriser et de rendre l'espace de la rue aux piétons.

Elle permettra également d'inscrire durablement la rénovation des aménagements extérieurs de la Cité de la Renardière et le square Pablo Neruda dans l'enchaînement des espaces publics et des cheminements piétons.

Orientations paysagères

Élément de structure du paysage à l'échelle intercommunale, la continuité des plantations d'alignement existantes sur le boulevard Gabriel Péri sera renforcée.

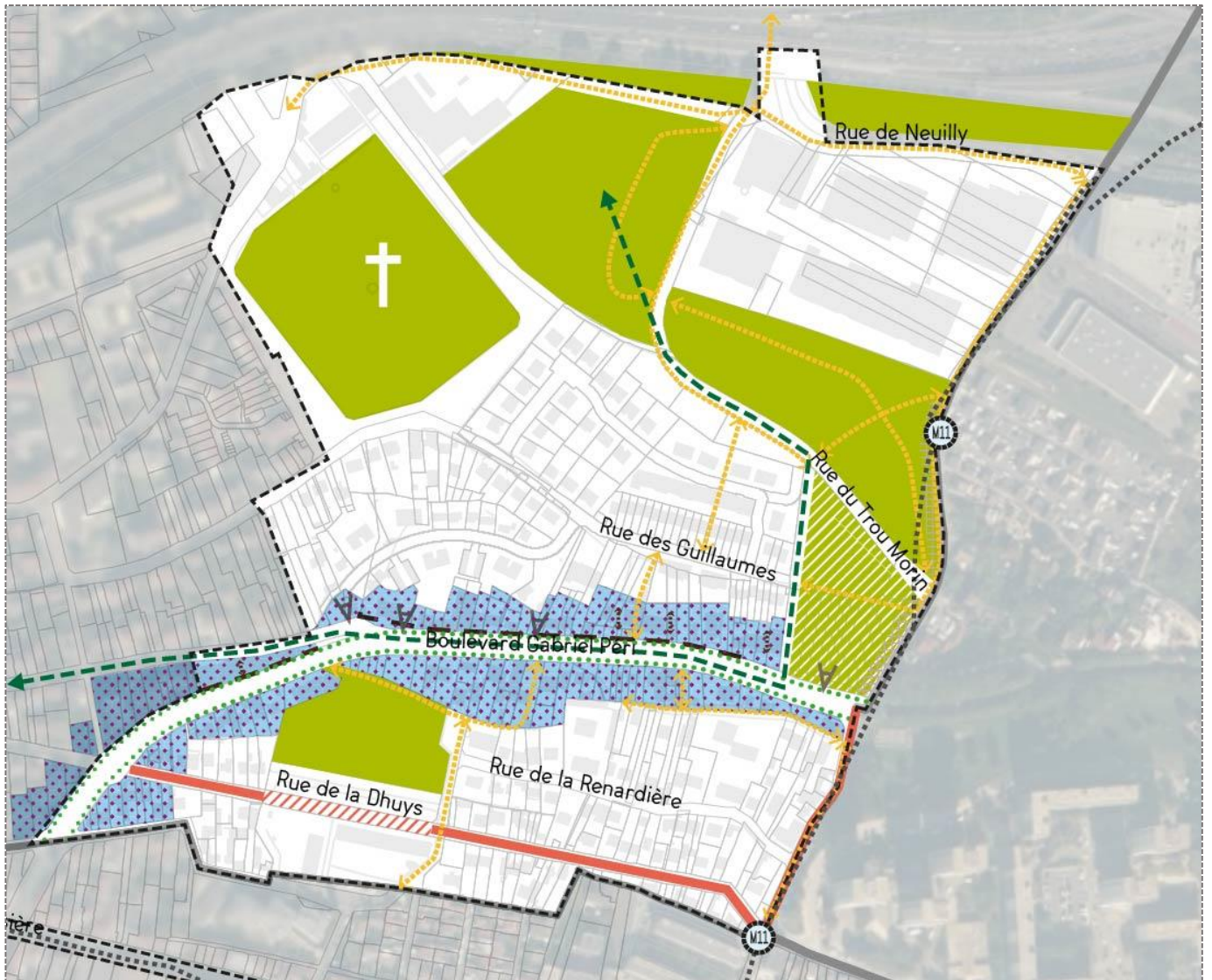
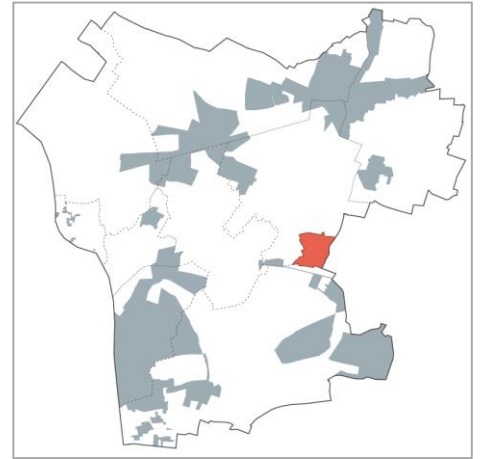
La continuité du corridor écologique de la « Corniche des Forts » sera affirmée par une large ouverture du Parc des Guillaumes en contrebas du boulevard, en lien avec le parc du Nanteuil à Rosny.

Le site de la Redoute de la Renardière contraste par son ouverture avec le tissu pavillonnaire qui le borde. La rénovation projetée des espaces publics et des extérieurs de la cité est l'opportunité d'en redéfinir les limites et de renforcer les boisements existants (cf. orientations « espaces collectifs à requalifier » et « espace vert ou de loisirs ou de sport à requalifier ou à créer »).

L'intégration du viaduc du métro (cf. orientation « principe d'insertion paysagère du viaduc du métro par rapport au parc ») sera faite préférentiellement en rive du parc pour limiter l'effet de coupure et l'impact sur les espaces ouverts du parc des Guillaumes.

Gabriel Péri

Cartographie de l'OAP :




Gabriel Péri

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités


Logements :


 Mixité fonctionnelle et/ou habitat, dans une logique d'adaptation des constructions à la topographie du secteur




Environnement Santé Energie


Trame verte :

 Espaces verts ou de loisirs ou de sport à créer

 Espaces verts ou de loisirs ou de sport à préserver/valoriser

 Cimetière à végétaliser


 Alignements d'arbres à protéger ou créer

 Créer une liaison avec la promenade des hauteurs




Paysage Patrimoine Citoyenneté


Paysages


 Vues sur l'horizon paysage à créer ou à conforter

Patrimoine:

 Bâti discontinu et aligné avec jardin d'accompagnement

Forme urbaine:


 Principe d'insertion paysagère du viaduc du métro par rapport au parc


 Orientation du bâti et vues principales sur l'horizon paysage de la Plaine




Mobilités Coupures urbaines

Desserte et liaisons :


 Voirie à requalifier à terme

 Maillage doux, principe de venelles existantes ou à créer

Transports


 Futures stations M11


Partage de l'espace :


 Espace de rencontre à dominante piéton


Éléments de repérage communs à toutes les cartes

 Transports collectifs existants

 Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

 Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

 Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

 Périmètre OAP

Plaine Ouest

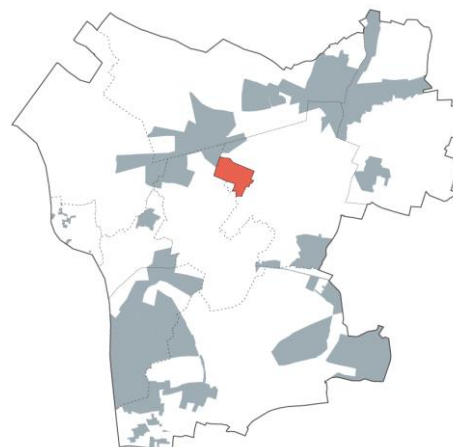
Noisy-le-Sec



Le quartier de la Plaine Ouest devra être un quartier mixte, durable et ouvert sur le reste de la ville. Historiquement espace industriel de transit, il devient progressivement un véritable pôle de vie à la convergence du Centre-Ville historique et de la future Île de Plein Air et de Loisirs, au cœur du territoire d'Est Ensemble.

Programmation urbaine : la mutation partielle du quartier

- Maintien d'une vocation d'activité sur le secteur de la ZI du Parc, en lien avec les zones d'activité de Romainville.
- Engager la mutation, dans le temps, de la partie du site située à l'articulation entre le centre-ville et le pôle d'équipements Lagrange / Lamartine et la nouvelle entrée de l'Île de Plein Air et de Loisirs.
- Création de deux nouvelles polarités, animées par une implantation de commerces en rez-de-chaussée et affirmées par un front urbain bordant l'espace public :
 - Une polarité commerciale et de services à proximité de l'intersection Paul Vaillant Couturier / rue du Parc
 - Une polarité de proximité Lagrange / Lamartine, au cœur du pôle d'équipements renforcé
- Accompagner l'arrivée du nouveau collège, au nord est du périmètre, équipement qui renforcera la polarité d'équipements qui se dessine autour du groupe scolaire Léo Lagrange,
- Permettre la requalification des rues du Parc et Vaillant Couturier afin d'apaiser la circulation et faire de ces voies de transit les artères principales du nouveau quartier.



Localisation du secteur Plaine Ouest

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Plaine Ouest

Noisy-le-Sec



Trame verte et perméabilité : renforcement du corridor écologique

- Conservation d'une marge de retrait des constructions, traitée en espace vert de pleine terre, d'une profondeur de 3m de part et d'autre de la rue du Parc, créant le barreau manquant du corridor écologique Ouest, Nord-Sud, reliant le canal de l'Ourcq à la Corniche des Forts (en passant par l'Île de Plein Air et de Loisirs, et les coeurs d'îlot des pavillonnaires du Haut Goulet).
- Perméabilité de la partie basse des clôtures en limite séparative (sur un minimum de 10 cm) des parcelles impactées par le corridor écologique de la rue du Parc, afin de ne pas entraver le passage des espèces.
- Relais du corridor au niveau du pôle commercial et du nouvel espace public au moyen d'un retrait paysager, s'alignant avec le retrait du corridor.

Trame verte et perméabilité : création de liaisons, une ouverture du quartier sur l'île de plein air et de loisirs

- Création d'une voie Nord-Sud (cf. Schéma 1) paysagère convergeant vers le pôle commercial et la BPAL, afin de favoriser la perméabilité tout en redistribuant et desservant les îlots. Le traitement est projeté en zone partagée entre piétons et cycles, et accessible aux véhicules de secours.
- Création d'une sente Est-Ouest paysagère, se rabattant vers l'axe Nord-Sud et les « coeurs d'îlots verts » partagé: emprise de la sente de 4 mètres de large, voie piétonne (interdite aux véhicules à moteur), accessible aux véhicules de secours et aux cycles.
- Renforcement de la liaison Est-Ouest inter quartier vers le centre-ville (renforcement de l'axe paysager rue Léo Lagrange composé d'un alignement d'arbres, par un retrait paysager de part et d'autre de la voie, planté au nord d'arbres de hautes tiges).
- Renforcer la liaison vers l'Île de Plein Air et de Loisirs.

Urbanisation suivant des principes bioclimatiques : optimiser la récupération d'énergie solaire

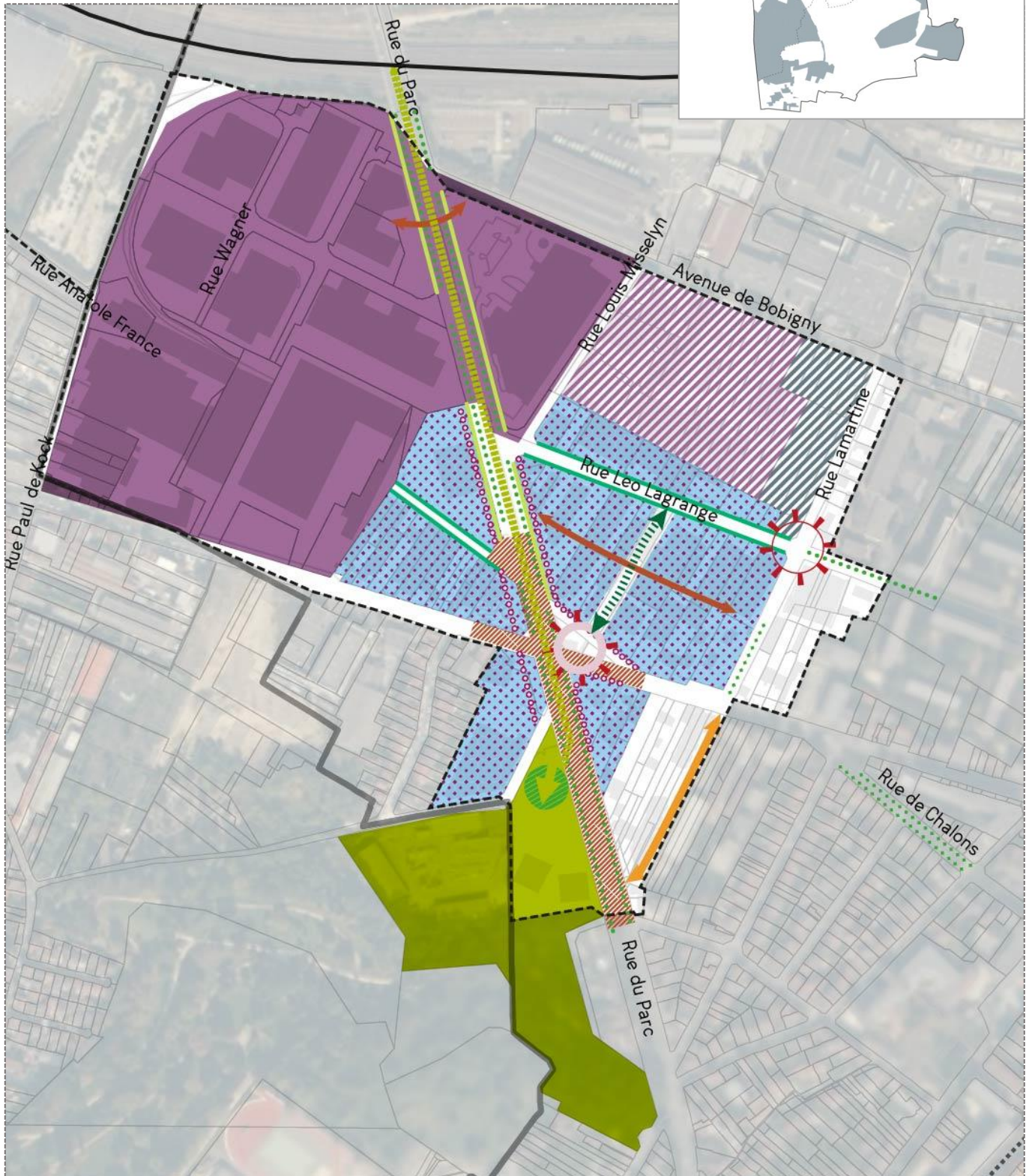
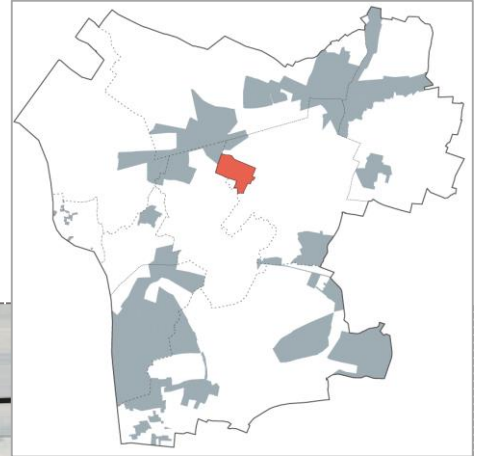
- Limitation des ombres portées pour favoriser le solaire passif
- Orientation Nord-Sud dominante des bâtiments (façade principale au sud),
- Implantation des bâtiments à $L = H$ du bâtiment au sud (cf. Schéma 2 de principe de distance Nord-Sud entre bâtiments).
- Intégrer le solaire actif sur toiture et/ou façade
- Toitures destinées en priorité aux systèmes actifs de récupération d'énergie solaire (panneaux solaires thermiques ou à la rigueur photovoltaïques).

Urbanisation suivant des principes bioclimatiques : éviter la surchauffe d'été, ombrer les façades par des masques végétaux

- Ombrer les façades Sud des bâtiments par des arbres à feuilles caduques de grand développement (cf. Schéma 3), qui participeront ainsi à la gestion thermique des bâtiments,
- Intégrer une marge de retrait de pleine terre avec traitement paysager ombrant les façades Sud

Plaine Ouest

Cartographie de l'OAP :




Plaine Ouest

Parti d'aménagement :




Populations Logements Equipements Densités

Logements :

 Engager une mutation progressive des îlots vers une vocation mixte, en lien avec la polarité d'équipements et le centre-ville à l'est


Equipements :


 Emprise du quatrième collège





Environnement Santé Energie


Trame verte :


 Principe de trame verte, support de corridor écologique à l'échelle de l'îlot

 Assurer une liaison Nord-Sud paysagère et de desserte des îlots

 Créer, le long de la rue du Parc, sur les espaces privés, des bandes paysagères de pleine terre, de 3 mètres de largeur, plantées d'arbres

 Accompagner les espaces plantés, réalisés lors des aménagements de voirie, par des bandes paysagères de pleine terre sur les espaces privés, de 3 mètres de largeur


 Alignements d'arbres à protéger ou créer


 Entrée sur le Parc des Hauteurs




Mobilités Coupsures urbaines

General :


 Maintenir une continuité entre les espaces d'activités et rechercher la création de liaisons Est-Ouest cycles et piétons, accessibles aux personnes à mobilité réduite

 Requalifier l'espace public à l'intersection des rues du Parc et Paul Vaillant Couturier

Desserte et liaisons :

 Maintenir le mail existant

Polarités :

 Polarité de proximité Lagrange/ Lamartine, au cœur du pôle d'équipements renforcé



Paysage Patrimoine Citoyenneté


Paysages


Travailler les interfaces entre le tissu mixte et les zones d'activités et les coupures avec le tissu existant (*Principe non localisé*)




Economie Emplois commerces


Activités :

 Préserver l'activité par une requalification du nord ouest du site, en recherchant une rationalisation du foncier

 Maintenir la vocation d'activité économique

 Centralités commerciales à développer

Polarités :

 Polarité commerciale et de services Paul Vaillant Couturier / rue du Parc

Éléments de repérage communs à toutes les cartes

-  Transports collectifs existants
-  Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
-  Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
-  Projet de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
-  Périmètre OAP