

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL D'EST ENSEMBLE (valant zonages « assainissement » et « eaux pluviales »)

4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

3. OAP Sectorielles

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvé par délibération du Conseil de Territoire en date du 4 février 2020

Modification simplifiée n°1 du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvée par délibération du Conseil de Territoire en date du 29 juin 2021

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal mis en compatibilité avec l'arrêté inter-préfectoral du 2 décembre 2021 portant modification de la déclaration d'utilité publique relative aux travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est

Modification n°1 du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvée par délibération du Conseil de Territoire en date du 24 mai 2022

Mise à jour n°1 du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal par arrêté n°2022-61 en date du 15 décembre 2022

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal mis en compatibilité avec le projet d'extension du tribunal judiciaire de Bobigny approuvé par arrêté préfectoral du 24 mai 2023

Modification n°2 du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvée par délibération du Conseil de Territoire en date du 27 juin 2023

Mise à jour n°2 du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal par arrêté n°A2023_2496 en date du 3 novembre 2023

Mise à jour n°3 du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal par arrêté n°A2024_1298 en date du 5 juillet 2024

Modification simplifiée n°2 du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvée par délibération du Conseil de Territoire en date du 11 février 2025

Mise à jour n°4 du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal par arrêté n°A2025_1287 en date du 19 mai 2025

Modification n°3 du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvée par délibération du Conseil de Territoire en date du 24 juin 2025

Révision allégée du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal approuvée par délibération du Conseil de Territoire en date du 24 juin 2025

Déclaration de projet valant mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal avec le projet de la ZAC écoquartier-Gare de Pantin approuvée par délibération du Conseil de Territoire en date du 14 octobre 2025



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

Guide à la lecture des Orientations d'Aménagement et de Programmation

Le Plan Local d'Urbanisme d'Est Ensemble comporte trois types d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) :

- les OAP "thématiques« (Pièce n°4.1 OAP Thématiques), qui reprennent les 5 grandes thématiques du Projet d'Aménagement et de Développement Durables, auxquelles s'ajoute la thématique de l'organisation urbaine, des grands projets et des temporalités.
- les OAP "territoires« (Pièce n°4.2 OAP Territoires), qui s'appuient sur les 3 grands territoires qui composent Est Ensemble, c'est-à-dire la Plaine de l'Ourcq, le Faubourg et le Parc des Hauteurs.
- les OAP "sectorielles« (Pièce n°4.3 OAP Sectorielles), qui peuvent être intercommunales ou communales, et qui s'attachent à préciser les orientations très locales, dans une logique opérationnelle.

Ainsi, après avoir consulté le Projet d'Aménagement et de Développement Durables et saisi les grandes orientations politiques du territoire, le pétitionnaire qui souhaite réfléchir à un projet sur sa parcelle doit dans un premier temps regarder si son terrain est inclus dans le périmètre d'une OAP "sectorielle« (Pièce n°4.3), sachant qu'il est, quoiqu'il arrive, inclus dans les OAP "thématiques« (Pièce n°4.1) et "territoires« (Pièce n°4.2).

Ensuite, il doit consulter les OAP "thématiques« (Pièce n°4.1), afin de bien saisir les orientations thématiques qui s'appliquent au quartier dans lequel se trouve sa parcelle.

Il doit ensuite consulter les OAP "territoires« (Pièce n°4.2), afin de bien saisir les orientations stratégiques qui s'appliquent au territoire au sein duquel se trouve sa parcelle.

Enfin, si son projet est inclus dans le périmètre d'une OAP "sectorielle" intercommunale ou communale (Pièce n°4.3), il doit prendre connaissance de manière précise des orientations de cette OAP qui s'imposent à son projet.

Par le fait que les OAP "sectorielles" (Pièce n°4.3) sont forcément plus précises, au niveau spatial, que les OAP "thématiques« (Pièce n°4.1) et "territoires« (Pièce n°4.2), la mesure du rapport de compatibilité s'avère bien entendu d'autant plus précise entre le projet et cette éventuelle OAP "sectorielle« (Pièce n°4.3), qui traite de toutes les thématiques. Cependant, bien entendu, le rapport de compatibilité demeure entre le projet et les OAP "thématiques« (Pièce n°4.1) et "territoires" (Pièce n°4.2).

Sommaire

OAP sectorielles intercommunales

Grand Chemin.....	p. 8
Planter aux abords du prolongement du T1.....	p. 16
Place Carnot / Les Côteaux.....	p. 21
Faubourg-Fraternité-Coutures (Bagnolet/Montreuil).....	p. 26
La Folie.....	p. 33
Noue Malassis.....	p. 38
Pont de Bondy.....	p. 44
Raymond Queneau.....	p. 53
Serge Gainsbourg.....	p. 59
Trois communes – Boissière	p. 64

OAP sectorielles communales

Cœur de Ville de Bagnolet.....	p. 73
Porte de Bagnolet - Gallieni.....	p. 78
Hypercentre de Bobigny.....	p. 81
Grand Quadrilatère.....	p. 88
Canal/Avenue Gallieni.....	p. 92
Gare de Bondy.....	p. 98
7 Arpents.....	p. 104
Busso.....	p. 106
Ilot de l'Église.....	p. 108
La Porte du Pré Saint-Gervais.....	p. 110
Le Fort de Romainville.....	p. 113
Place Charles de Gaulle.....	p. 118
Parc Lucie Aubrac.....	p. 123
Boissière.....	p. 128
La Croix de Chavaux.....	p. 131
Le Morillon.....	p. 136

Sommaire

<u>Murs à Pêches.....</u>	<u>p. 140</u>
<u>Ilot Pierre de Montreuil/Rosny.....</u>	<u>p. 149</u>
<u>Centre-ville et rue de la Convention.....</u>	<u>p. 153</u>
<u>Bas-Montreuil.....</u>	<u>p. 157</u>
<u>Villiers Barbusse.....</u>	<u>p. 164</u>
<u>Plaine Ouest.....</u>	<u>p. 167</u>
<u>Gare de Noisy.....</u>	<u>p. 171</u>
<u>La Folie de Pantin.....</u>	<u>p. 176</u>
<u>Parc de Stalingrad.....</u>	<u>p. 180</u>
<u>ZAC Écoquartier gare de Pantin – Quatre Chemins.....</u>	<u>p. 182</u>
<u>Échangeur de Romainville.....</u>	<u>p. 186</u>

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

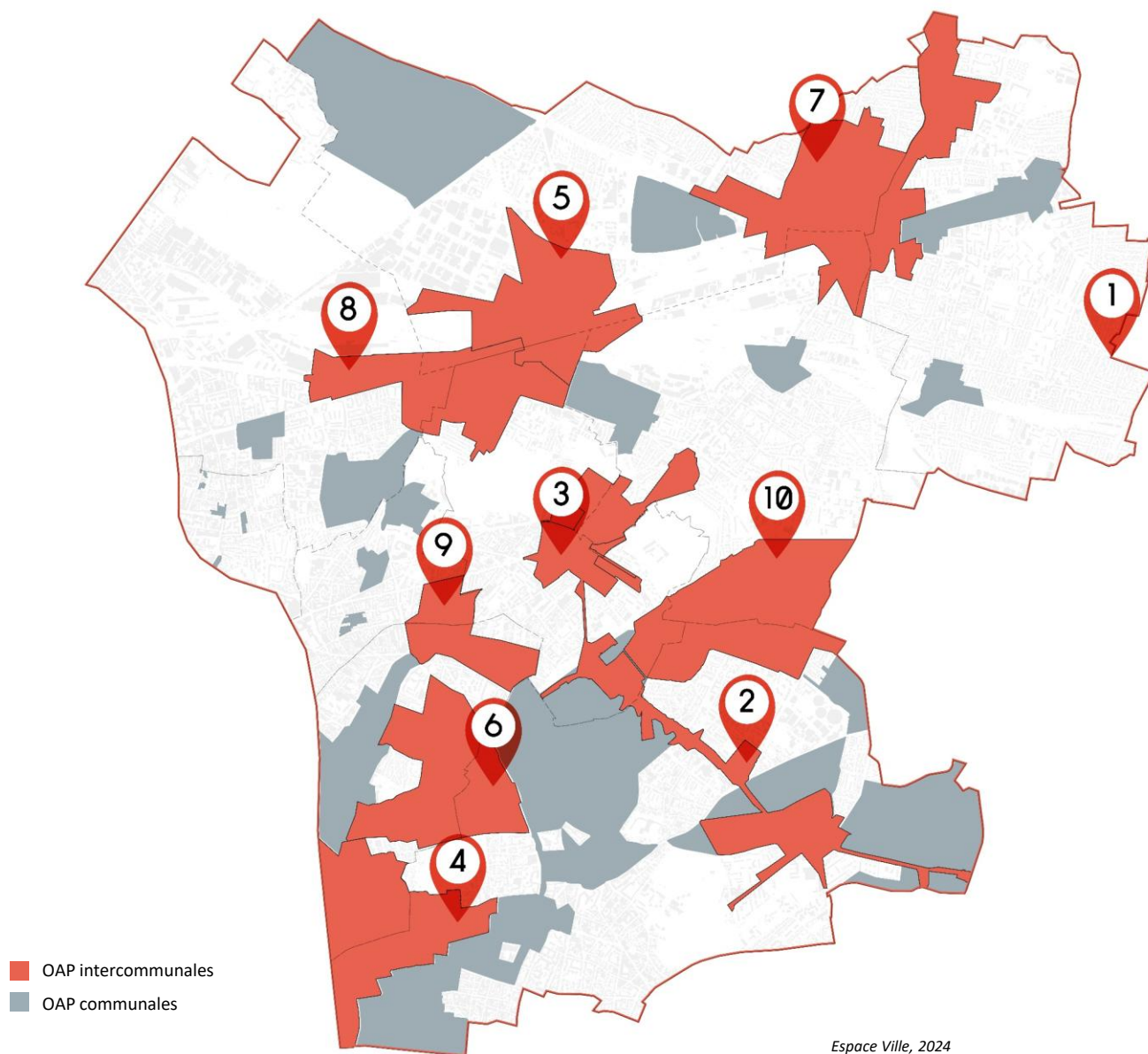
OAP Intercommunales



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

OAP sectorielles intercommunales

Localisation des OAP sectorielles intercommunales



1. Grand Chemin

Tout le territoire

2. Planter aux abords du prolongement du T1

Noisy-le-Sec / Romainville / Montreuil

3. Place Carnot / Les Côteaux

Noisy-le-Sec/Romainville

4. Faubourg-Fraternité-Coutures

Montreuil/Bagnolet

5. La Folie

Bobigny/Noisy-le-Sec/Romainville

6. La Noue-Malassis

Montreuil/Bagnolet

7. Pont de Bondy

Bondy/Bobigny/Noisy-le-Sec

8. Raymond Queneau

Pantin/Romainville/Bobigny

9. Serge Gainsbourg

Les Lilas/Bagnolet

10. Trois Communes - Boissière

Romainville/Montreuil/Noisy-le-Sec

Grand Chemin

Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville



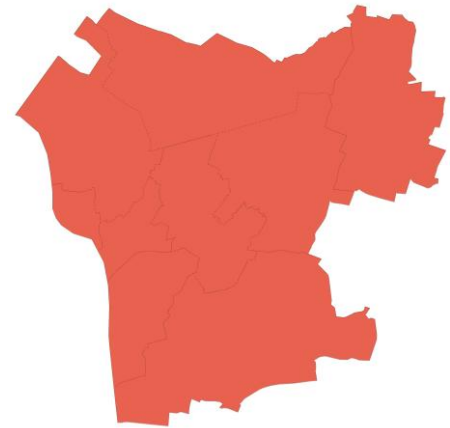
Le Grand Chemin prend la forme d'une boucle d'environ 55km à horizon 2030, dont 36 km sur les 9 villes du territoire (Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville) reliés à l'est parisien (Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Paris) sur une surface totale de 220 hectares.

Ce projet a pour objectif d'offrir à toutes et tous des espaces de respiration et de fraîcheur estivale en augmentant la présence végétale, en facilitant l'accès aux mobilités douces (cycles, piétons) tout en valorisant le paysage et ses points de vue. Il est support de nouveaux espaces de loisirs aux usages multiples : sports, activités culturelles, récréatives, initiatives écologiques et agricoles...

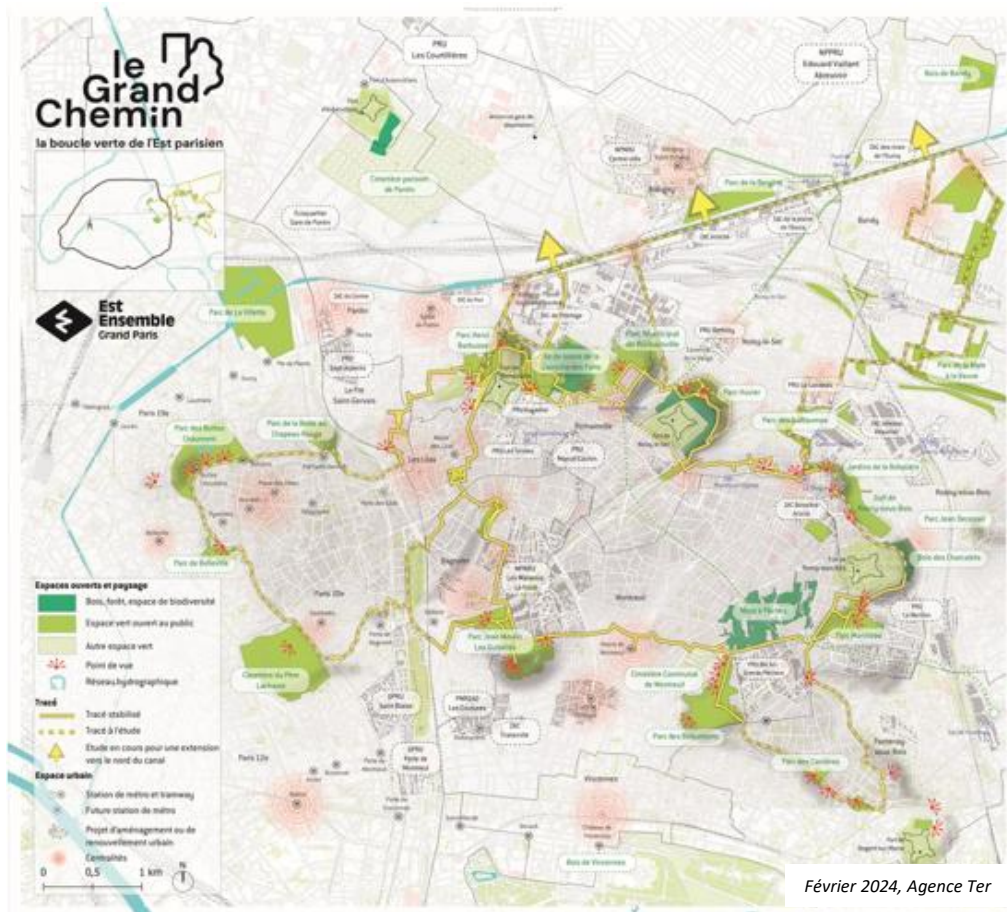
Avec cet ambitieux projet de transition, Est Ensemble et les 9 communes du territoire dessinent leur volonté de transformer radicalement les espaces publics pour s'adapter aux enjeux climatiques et sociaux et améliorer de façon pérenne le cadre de vie des habitants et usagers du territoire.

Ce projet doit renforcer le lien entre les territoires du Parc des Hauteurs, des Faubourgs et de la Plaine de l'Ourcq. C'est une nouvelle trame fertile d'un point de vue écologique mais aussi social.

Ce projet de renaturation remet les piétons et le vivant non humain au cœur du processus d'adaptation et de transformations de voiries existantes, selon une vision de l'espace public comme COMMUN, pour faire société. C'est une réponse à la fois ambitieuse et spécifique au territoire pour une répondre aux défis actuels et futurs de la transition écologique et sociale.



Localisation du secteur du Grand Chemin



Grand Chemin

Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville



Les invariants du projet

Les valeurs et objectifs du projet du Grand Chemin ont été définis dans une charte signée en mars 2022 par le Conseil territorial, sur les bases de l'étude pré-opérationnelle menée en 2020 sur l'ancienne « Promenade des Hauteurs ». Le projet du Grand Chemin est toujours caractérisé par les 4 grands invariants énoncés pour la Promenade des Hauteurs, mais ils ont été priorisés. Deux invariants prioritaires : Renaturer et Apaiser ; deux invariants importants mais secondaires et à appliquer au cas par cas : Equiper et Activer.



1. La renaturation

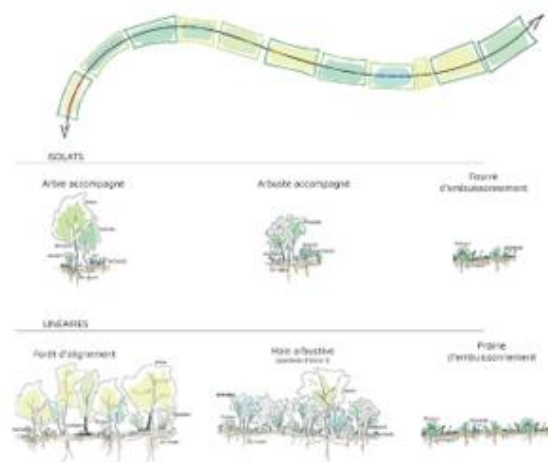
L'objectif majeur du Grand Chemin est de créer un « parc linéaire » qui relie les parcs, boisements et autres noyaux de biodiversité existants. Il doit agir comme une amplification du déjà là, une mise en lien, un catalyseur pour répondre à la carence en espaces de nature du territoire.

Le projet du Grand Chemin est l'occasion de totalement repenser le vocabulaire d'aménagement classique des voiries et d'interroger en particulier la qualité des sols et leur capacité à être moteurs de la transformation climatique et écologique de la ville. Repenser le sol dans toutes ses dimensions (les sols vivants mais aussi les structures de chaussée comme espace potentiel de gestion des eaux pluviales et d'expansion des racines des arbres) doit permettre de planter des arbres durablement qui profiteront de grandes fosses et d'une gestion des eaux de pluie à ciel ouvert.

En ce sens, le Grand Chemin pose les bases d'un écosystème urbain résilient face au changement climatique.

Le projet de renaturation vise plusieurs objectifs :

- Rechercher de forts coefficients d'ombrage
- Planter des essences locales et diversifiées
- Planter avec espèces accompagnatrices (pas d'arbres isolés)
- Reproduire des formes naturelles de plantations (haies bocagères, bosquets, bois clair ...)
- Travailler des fosses de plantations continues



Grand Chemin

Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville



Cette promenade plantée doit permettre de constituer des structures écologiques qui manquent à l'existant. Elles seront de plusieurs types en fonction de l'environnement proche :

- Des franges, en constituant les lisières « forestières » qui peuvent manquer à certains grands parcs,
- Des « cœurs ressources » comme le feraient des haies bocagères dans des milieux agricoles intensifs,
- Un outil de continuité et de réunification d'écosystèmes disjoints,
- Un véritable écosystème urbain créé par augmentation en complément et en lien entre des petits jardins séparés qui ont juste besoin d'un lien écologique fort qui les unisse pour former une entité complète et fonctionnelle,
- Une amplification en donnant une épaisseur et une fonctionnalité à des alignements arborés trop squelettiques aujourd'hui,
- Une création de toute pièce là où il n'y a aucun milieu ou écosystème préexistant, dans les tissus les plus denses et dans les rues complètement minérales.

La rue est remise à niveau et est pensée comme une surface continue pour permettre une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert. En effet, la collecte des eaux pluviales doit être au maximum gérée à ciel ouvert. Cela passe par la déconnection complète des eaux pluviales du réseau unitaire au profit des végétaux. Montrer le ruissellement de l'eau et sa dynamique géographique, la remise à ciel ouvert d'anciens rus, identifier les talwegs naturels sont des axes de mise en valeur le patrimoine hydraulique.

Une désimperméabilisation massive des espaces doit participer au rafraîchissement de l'espace urbain, et de lutter contre les îlots de chaleur. Cette désimperméabilisation permet aussi d'offrir de nouveaux espaces de biodiversité en milieu urbain.

2. Mobilités apaisées et fonctionnement urbain

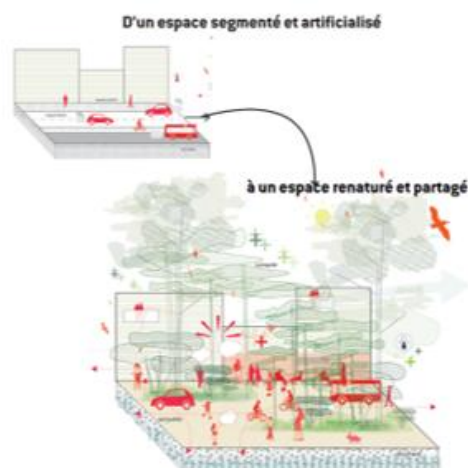
Les modes doux (piétons, cycles, trottinettes, rollers...) sont au cœur du dispositif spatial. Les aménagements doivent atténuer, voire à faire disparaître, le vocabulaire routier habituel pour mettre en éveil les conducteurs, amplifier leur vigilance envers les piétons et les cycles, réduire leur vitesse, leur faire comprendre intuitivement qu'ils sont tolérés dans l'espace mais pas les usagers principaux.

Les rues seront débarrassées de leur partitions classiques "trottoir, stationnement, chaussée, stationnement, trottoir", l'asymétrie, les décalages et les interruptions sont préférés aux dispositifs linéaires et séparatifs.

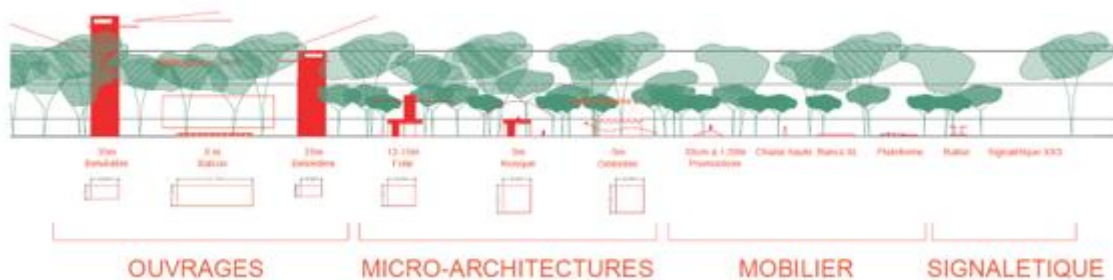
Le Grand Chemin est traité, autant que possible, comme une continuité d'aires piétonnes ou partagées où les véhicules restent tolérés (20km/h maxi). Il s'agit d'envisager la rue, pas seulement comme un espace de circulation, mais aussi comme un espace sur lequel on peut s'arrêter confortablement.

La réduction massive du stationnement fait également parti des principes d'aménagements en tant que levier majeur pour libérer les espaces urbains.

Au-delà de tous les critères techniques, l'indicateur principal de réussite du projet c'est de parvenir à offrir aux usagers une réelle expérience de promenade, garantie par un grand sentiment de confort et de sécurité, **un espace de lenteur, de calme et de convivialité dans la ville.**



Un équilibre sera à trouver entre grande simplicité d'aménagement et la conjugaison du vocabulaire des mobiliers urbains standards propres à chaque ville (potelets, corbeilles, bancs, arceaux...) avec les équipements identitaires du Grand Chemin qui ont pour vocation de révéler des paysages, de s'orienter, et de suggérer des usages. Les objets doivent rester simples à entretenir et à réparer pour les futures collectivités gestionnaires.



Elle fait connaître et exister le projet dès maintenant à travers un programme d'activation qui anime les espaces, donne un rôle aux acteurs locaux et permet leur appropriation du Grand Chemin, rend visible le projet en cours auprès des habitants, célèbre les livraisons. Au-delà de cette dimension animation, la démarche permet de nourrir le projet d'aménagement paysager : à travers des ateliers in situ, des tests et des prototypes, elle oriente le programme à partir des besoins des usagers.

Grand Chemin

Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville



Carte de repérage

CARTE DE REPÉRAGE

LEGENDE TYPOLOGIE

ESPACE LINEAIRE (m)

- ① Les espaces d'immersion
- ② Les sentiers
- ③
- ④ Le quai du canal de l'Ourcq
- ⑤ Les espaces des communs
- ⑥ Les espaces des enfants
- ⑦ Les espaces des vivants
- ⑧ Les espaces ludiques
- ⑨ L'avenue métropolitaine

Les ouvrages d'arts

LEGENDE TYPOLOGIE

ESPACE CROISEMENT (unité)

- A Les placettes
- B Les seuils
- C Les places
- D Porte verte



Grand Chemin

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



Grand Chemin

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Energie

-  Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
-  Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
-  Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)
-  Requalifier les espaces verts
-  Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)
-  Alignement d'arbres existant à conserver
-  Jardin partagé à préserver ou à créer
-  Mise en valeur du chemin de l'eau
-  Mise en valeur de l'ancien ru des Orgueilleux
-  Mise en valeur de l'aqueduc de la Dhuys



Mobilités Coupures urbaines

-  Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
-  Créer des liaisons piétonnes
-  Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin
-  Tracé de contournement cyclable du projet Grand Chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

-  Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
-  Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique
-  Mise en valeur de l'histoire hydraulique

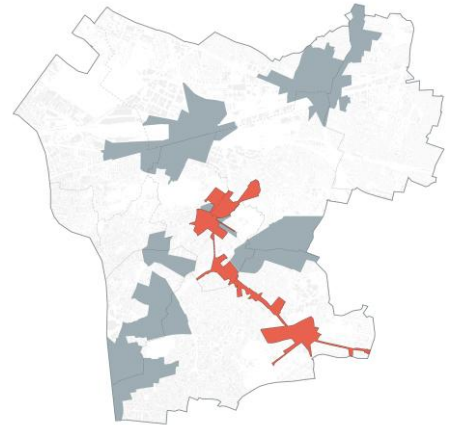
Planter aux abords du prolongement du T1

Noisy-le-Sec / Romainville / Montreuil



La ligne de tramway T1 fait l'objet d'un projet de prolongement qui traversera les communes de Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil jusqu'à la gare de Val de Fontenay. Sa mise en œuvre contribuera à la transformation du territoire d'Est Ensemble à travers le réaménagement des nouveaux espaces libérés par le projet de transport et par la déconstruction de l'ex-autoroute A186, constituant des espaces de développement particulier.

Il s'agit d'une opportunité unique de construire une ville renaturée à travers un développement urbain qui pense les espaces libres comme des futurs espaces plantés et non comme des fonciers au potentiel constructible. L'objectif est de « planter d'abord » pour créer et relier de nouveaux lieux de nature et de respiration favorables à la santé, à la biodiversité, à l'amélioration du cadre de vie et au développement de nouveaux usages pour les habitants. Cet objectif est d'autant plus important que le secteur est concerné par la présence du ru de Vincennes (Cf. 4.1 OAP Thématique Environnement).



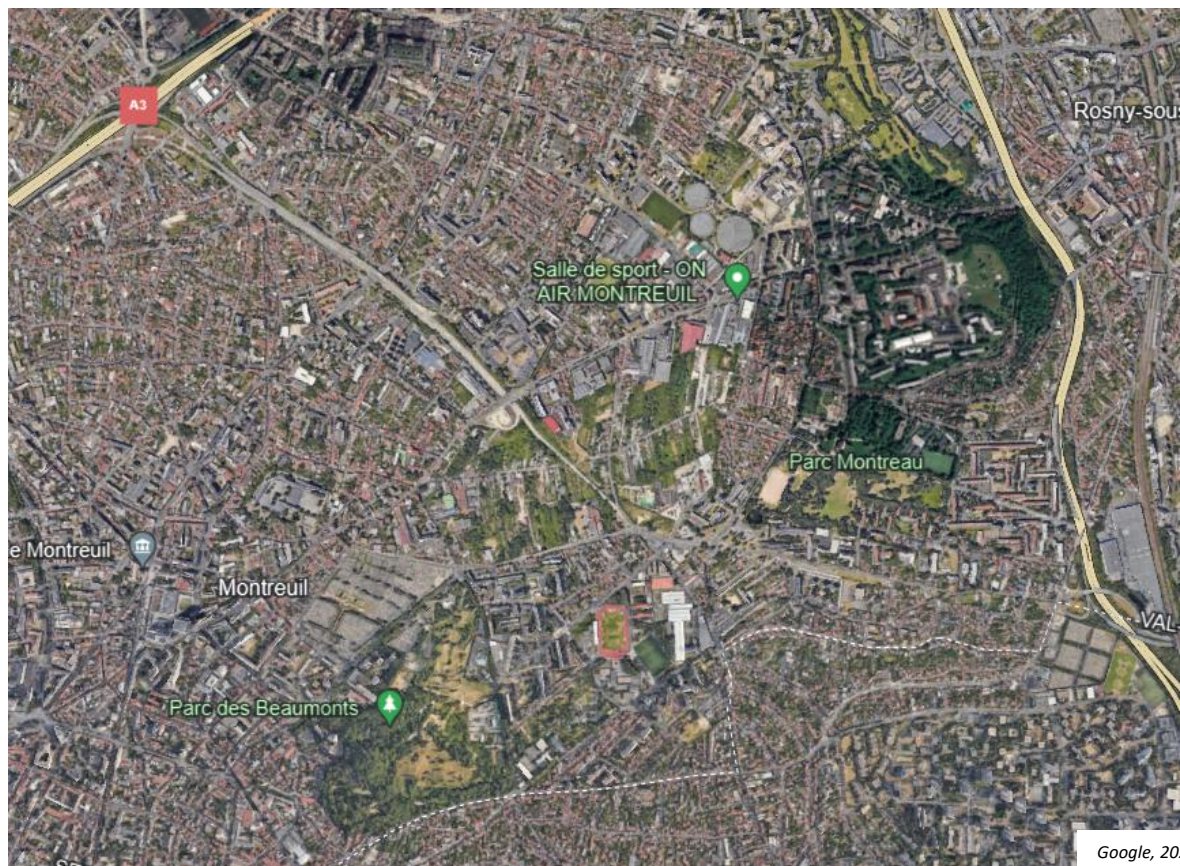
Localisation du secteur des abords du prolongement du T1

La priorité sur le passage du tramway est donc de planter, au sens large pour :

- préserver et conforter les espaces verts existants,
- restituer les arbres qui ont dû être abattus pour le passage du tramway,
- maintenir le maximum de surface en pleine terre,
- offrir des espaces continus à la faune et à la flore,
- proposer de nouveaux espaces verts accessibles pour les habitants,
- restaurer et développer de continuités écologiques du schéma de la trame verte et bleue en reliant les grands espaces plantés d'Est Ensemble,
- contribuer à inscrire le Grand Chemin dans les paysages et dans les pratiques,
- gérer les eaux pluviales,
- maîtriser les phénomènes d'îlots de chaleurs urbains,

Plusieurs figures d'espaces plantés sont installées comme socle du développement urbain.

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2024

Planter aux abords du prolongement du T1

Noisy-le-Sec / Romainville / Montreuil



Le cordon vert

Le cordon vert relève d'une double logique d'efficacité : opérationnelle et écologique. En s'adossant à l'infrastructure qui prévoit un alignement d'arbre sur chaque trottoir, ce linéaire supplémentaire développe les plantations prévues le long du tramway dans une logique de continuité. L'épaisseur plantée devient la marque du tramway. Il l'identifie et marque l'effet de son action : le passage du tramway sème de l'espace public.

Ce linéaire est une épaisseur minimale de 5m qui s'élargit et accueille des fonctions dès que cela est possible : il devient square, jeux pour enfants, potager, espace sportif de plein air, à la faveur d'une plus grande largeur de la trame ou entre des programmes immobiliers.

Ce linéaire continu marque également avec clarté un itinéraire de modes doux le long du tramway. L'offre de mobilité n'est pas seulement apportée par le tramway lui-même, mais aussi par l'inscription dans le paysage de grandes traversées qui peuvent s'emprunter dans des conditions de confort et de sécurité susceptibles d'encourager les déplacements doux. L'offre de transport d'un nouveau tramway, certes, diminue les trajets en automobile et raccourcit les temps de transports en commun mais il encourage aussi les déplacements piétonniers et cyclistes.

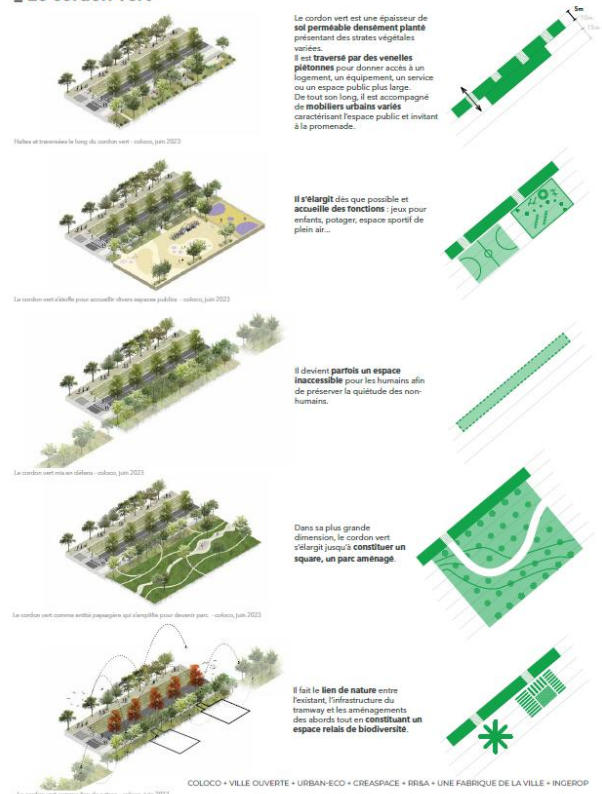
Un parc, des jardins, des espaces relais de biodiversité

A l'échelle des trois communes, une armature intermédiaire d'espaces verts est à constituer. Entre les grandes masses boisées d'échelle intercommunale et les squares urbains qui répondent à des besoins de proximité, une échelle intermédiaire peut être développée le long du tramway (parcs, jardins). L'opportunité foncière que représente le comblement de l'ancienne autoroute doit permettre la constitution de nouveaux espaces verts, et notamment la création d'un espace vert d'un seul tenant d'1,7 hectares.

Ces différentes figures d'espaces verts sont complétées par une suite de petits parvis, parfois plantés, qui viennent adresser les différents équipements du territoire sur le tracé du tramway : marchés, médiathèque, cinéma, piscine, grands parcs, collège, polarité commerciale, etc. Les parvis favoriseront les îlots de fraîcheur avec des matériaux aussi perméables que possible. Ils seront largement plantés à moins qu'il ne s'agisse de favoriser certains usages ou de libérer des vues sur un espace ou un bâtiment remarquable. Ils séquencent le parcours et marquent le paysage.

Enfin, le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

Le cordon vert



Planter aux abords du prolongement du T1

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



Planter aux abords du prolongement du T1

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Energie

Trame verte et bleue :

-  Créer un cordon vert
-  Espaces verts à créer
-  Espaces verts existants à préserver
-  Espaces à préserver ou à végétaliser (cœurs d'îlots, espaces verts de grandes résidences, etc.)
-  Alignements d'arbres à préserver et développer
-  Principe de continuités en cœurs d'îlots végétalisés
-  Continuités vertes et écologiques continues à conforter ou à créer
-  Espaces supports de biodiversité à développer ou maintenir
-  Création d'une zone humide
-  Sentier de la biodiversité
-  Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
-  Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
-  Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)
-  Limiter les pollutions de l'air et les bruits générés par l'autoroute



Mobilités Coupsures urbaines

Général :

-  Espaces publics à créer, requalifier, apaiser, renaturer, agrandir et ordonner les mobilités au profit des modes actifs"
-  Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin

Desserte et liaisons :

-  Voie à créer ou à prolonger
-  Accompagnement et mise en valeur du chemin de l'eau
-  Sentes existantes à préserver
-  Sentes piétonnes à créer
-  Aménagements cyclables à mettre en œuvre

Transports:

-  Tramway T1 – ligne et station en projet
-  Métro L11 – ligne et station en projet



Paysages Patrimoine Citoyenneté

Paysage :

-  Maintenir les cônes de vue (vues à préserver, à créer ou à mettre en valeur)
-  Topographie à prendre en compte dans les projets (points hauts/bas)
-  Percée visuelle à créer
-  Murs à protéger
-  Élément de patrimoine architectural à protéger ou à valoriser

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.

Place Carnot / Les Côteaux

Noisy-le-Sec/Romainville



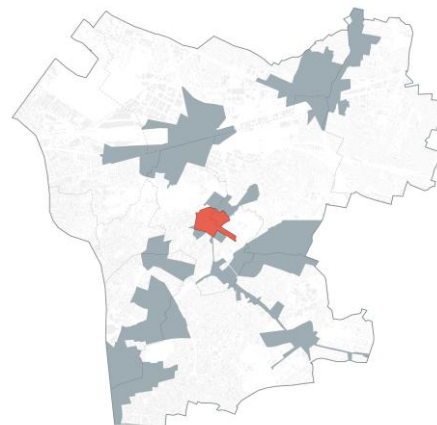
Le secteur Place Carnot / Côteaux est marqué par le secteur des côteaux situé sur la ville de Noisy-le-Sec et la place Carnot située à Romainville. Ce secteur joue un rôle de centralité pour la ville de Romainville et de desserte renforcée pour la ville de Noisy-le-Sec avec la présence d'infrastructures lourdes et futures : les stations de métro de la ligne 11 et du tramway 1.

Ce secteur concentre un nombre important d'enjeux d'intermodalité, de commerces, d'habitat, de renaturation et de géographie singulière.

L'augmentation des flux piétons liés à la ligne de métro 11 et du prolongement du tramway T1 nécessite de repenser l'aménagement de la Place Carnot mais aussi de ses abords. La place va devenir un lieu d'intermodalité important.

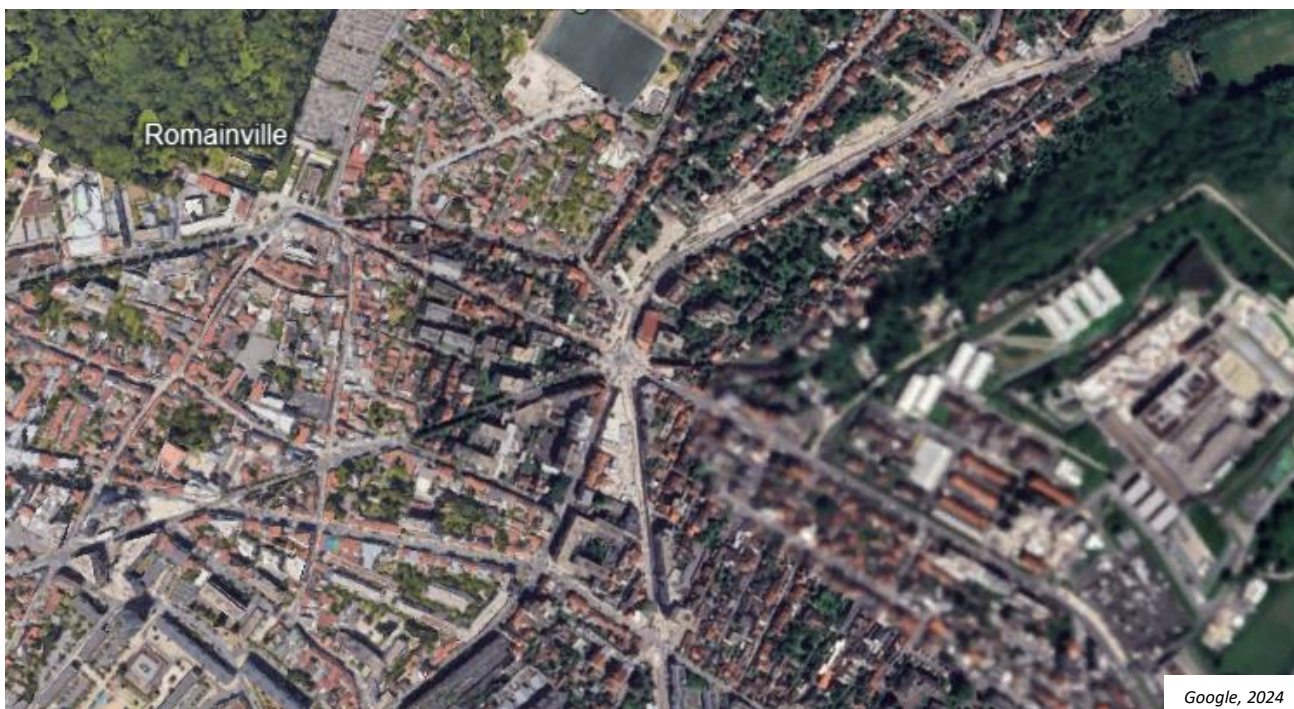
A ce titre, l'espace public devra être amélioré afin d'accueillir de nouveaux flux et de favoriser l'intermodalité et les modes de déplacements doux. Les aménagements cyclables seront développés, et l'offre de stationnement cycles priorisée. Un agrandissement de l'espace public sera recherché dans les différents projets d'aménagement pour offrir un espace de respiration aux riverains et usagers des transports actuels et futurs. A cet effet, un espace planté sera aménagé sur la ville de Noisy-le-Sec comme pendant à la Place Carnot actuellement minérale et circulée. Cela permettra au nouvel espace planté et aménagé de profiter de la situation en promontoire du terrain qui devra respecter la topographie du site. Plus largement, les possibilités de végétalisation et renaturation de l'espace public devront être étudiées.

Les vues vers le nord-est qui caractérisent le site seront maintenues en limitant les hauteurs des constructions sur l'ensemble du secteur et en préservant des gabarits de constructions et des alignements en lien avec les tissus existants. Une bonne articulation du secteur Carnot avec le centre-ville historique de Romainville sera attendu.



Localisation du secteur Place Carnot/Côteaux

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2024

Place Carnot / Les Côteaux

Noisy-le-Sec/Romainville



Par ailleurs, et c'est encore une caractéristique du site, la végétation en coeur d'îlot doit être protégée et développée. Cette attention marquera l'importance des jardins des tissus pavillonnaire dans le maintien de la biodiversité en milieu urbain participant aux continuités écologiques entre la Corniche des forts, le parc de Romainville et le fort de Noisy-le-Sec.

Outre cette connexion de pôle multimodal, ce secteur présente la particularité d'avoir 7 axes routiers structurants autour desquelles sont implantées des constructions à l'alignement avec des jardins en fond de parcelles ce qui lui confère le caractère de centre bourg de la ville de Romainville. Au sein de ce tissu urbain, certains bâtis ont des architectures remarquables notamment l'équipement culturel « le trianon » qui est un équipement culturel à fort rayonnement et classé monument historique. Le cinéma Le Trianon, doit être valorisé et les volumétries du bâti situé à ses abords seront à penser en lien avec le bâtiment et la topographie du secteur. Certains îlots sur la ville de Romainville sont quant à eux vétustes. La résorption de l'habitat insalubre et dégradé sera prioritairement recherchée, en articulation avec les volumétries existantes. Les opérations de requalification urbaines se feront en intégrant une diversité d'habitat et de mixité sociale.

La polarité existante est également à renforcer en affirmant la vocation commerciale de la place et des rues qui y convergent tout en tout en diversifiant l'offre. Le lien vers le centre-ville de Romainville et les autres secteurs commerçants du centre-ville sera développé.

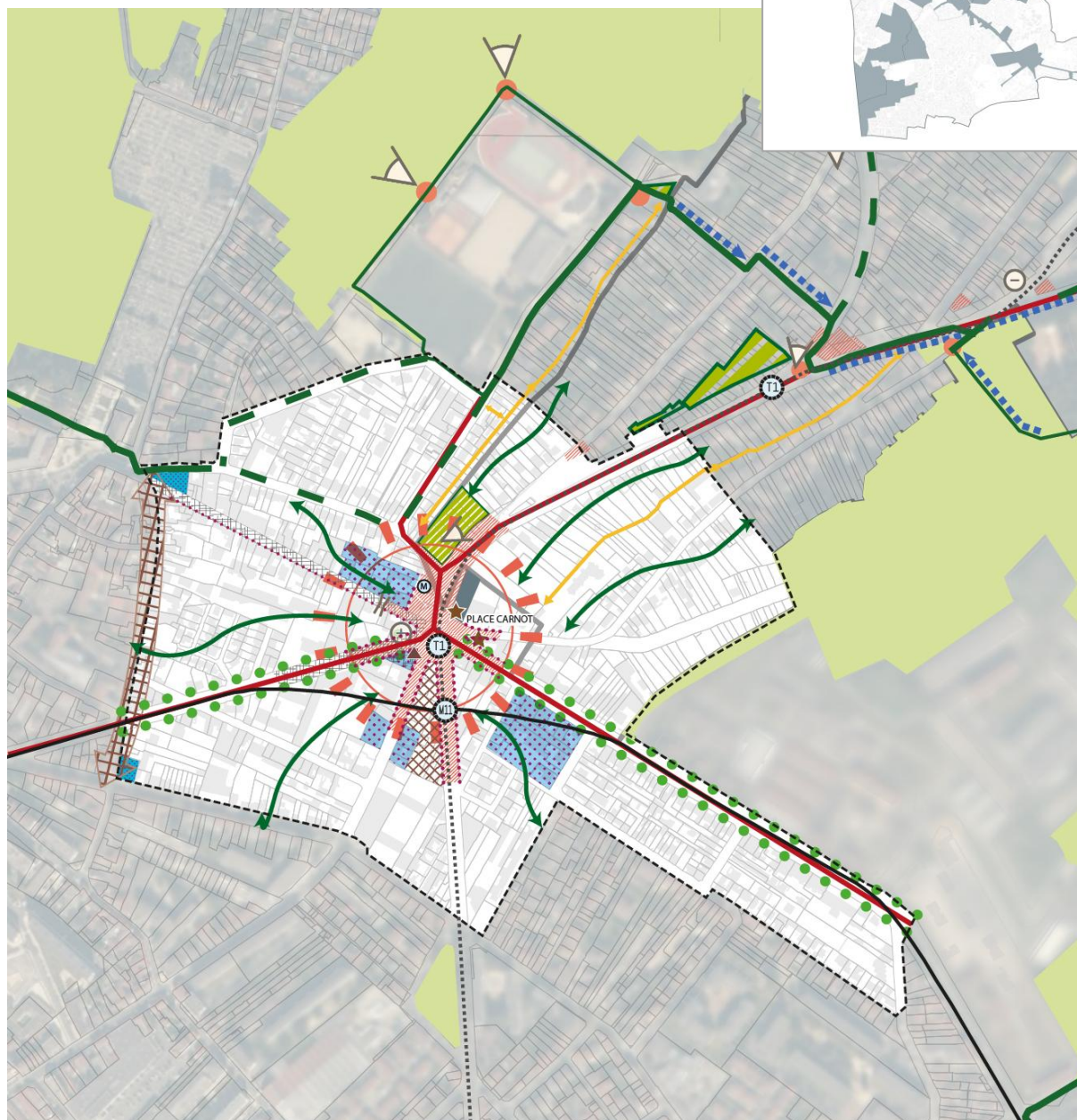
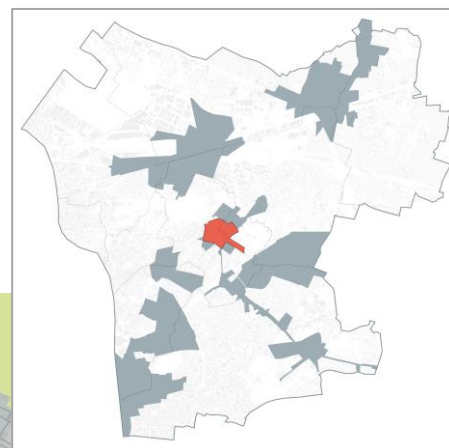
Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

Place Carnot / Les Côteaux

Cartographie de l'OAP :

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



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



Place Carnot / Les Côteaux

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Énergie

Trame verte et bleue :



Espaces verts à créer



Espaces verts existants à préserver



Alignements d'arbres à préserver et à développer



Principe de continuités en cœurs d'îlots végétalisés



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures



Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



Accompagnement et mise en valeur du chemin de l'eau



Mobilités Coupsures urbaines

Général :



Espaces publics à créer, requalifier, apaiser, renaturer, agrandir et ordonner les mobilités au profit des modes actifs

Desserte et liaisons :



Sentes existantes à préserver



Aménagements cyclables à mettre en œuvre

Transports :



Tramway T1 – ligne et station en projet



Métro L11 – ligne et station



Economie Emplois commerces



Linéaire commercial, à développer en lien avec les commerces du centre-ville



Polarité commerciale à conforter



Paysages Patrimoine Citoyenneté

Paysage :



Maintenir les cônes de vue (vues à préserver, à créer ou à mettre en valeur)



Topographie à prendre en compte dans les projets (points hauts/bas)



Élément de patrimoine architectural à protéger ou à valoriser



Garantir la transition avec le tissu urbain existant



Assurer une bonne transition et cohérence avec les volumétries préservées du centre-ville



Permettre la surélévation (de 1 à 2 niveaux) tout en valorisant le patrimoine existant



Populations Logements Équipements Densités

Logements :



Secteurs à requalifier / améliorer par de l'habitat mixte et divers



Emplacement réservé, 100% logements locatifs sociaux



Développer une mixité fonctionnelle et urbaine qui vient renforcer la liaison avec le centre-ville

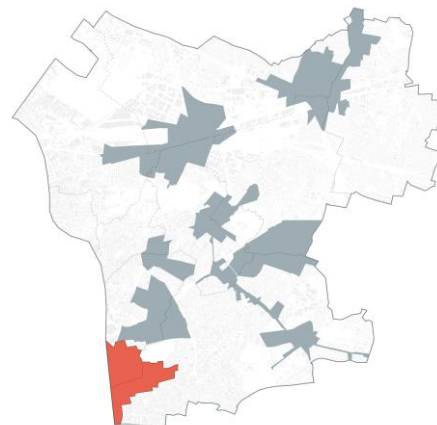
Faubourg-Fraternité-Coutures

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.

Il sera également important de notifier la présence du ru de Bagnolet sur ce secteur et d'y apporter une attention particulière (Cf. 4.1 OAP *Thématique Environnement*), d'autant plus que ce secteur est particulièrement sensible aux inondations.



Localisation du secteur Faubourg-Fraternité-Coutures

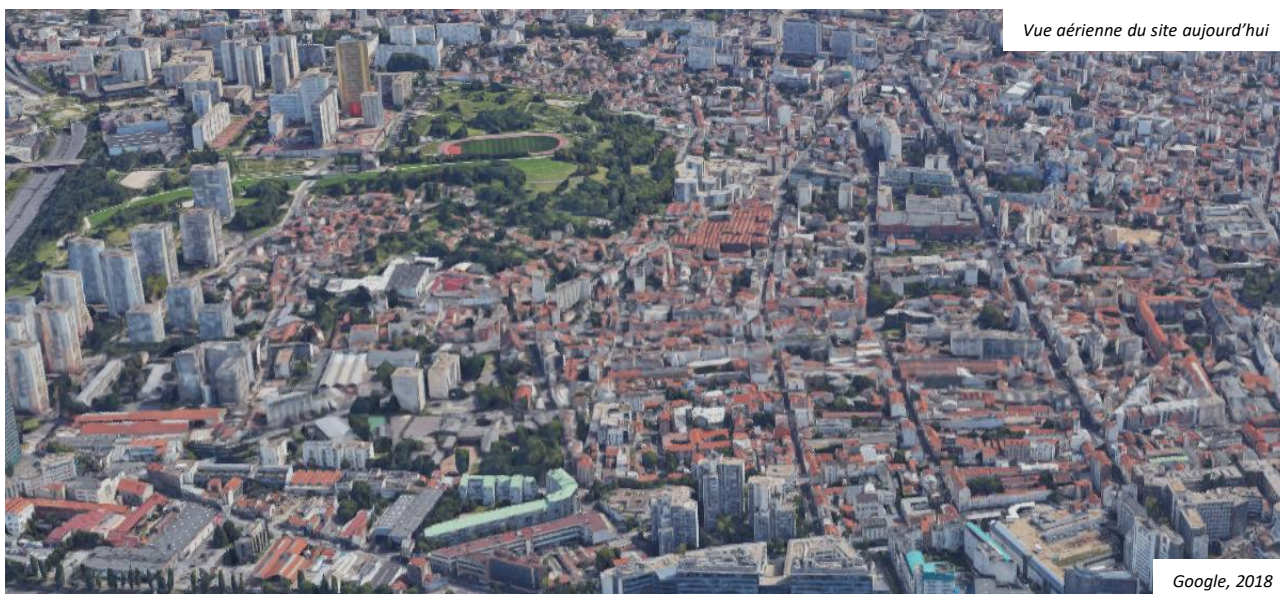
Ce secteur d'OAP présente de surcroît deux enjeux structurants :

- Les portes d'entrée de ville en limite de Paris et les voies pénétrantes attenantes sont porteuses d'une intensité de projets.
- Les nécessaires équilibres entre les emprises bâties et les espaces plantés et entre les fonctions d'activité et d'habitat imposent la coordination des aménagements sur ce secteur dense.

Les objectifs poursuivis pour ce secteur sont les suivants :

- Assurer une transition entre les projets de la Porte de Montreuil et les aménagements de la ZAC Fraternité s'appuyant sur l'héritage de l'ancienne « façade de Montreuil »
- 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 vocation économique au sud-ouest du Bas Montreuil en accord avec l'OAP territoriale, et notamment du pôle Galliéri et des abords du périphérique
- Accompagner les mutations de sites industriels en préservant la valeur patrimoniale et en offrant des nouveaux espaces végétalisés
- Coordonner les projets le long du Bd de Chanzy en prenant en compte la spécificité du tissu urbain qui demande une attention particulière portée aux angles. Valoriser l'unité de l'îlot Dufour et renforcer sa vocation économique.
- 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
- Améliorer et diversifier l'offre de logement et résorber l'habitat insalubre

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP *thématique Environnement*)



Vue aérienne du site aujourd'hui

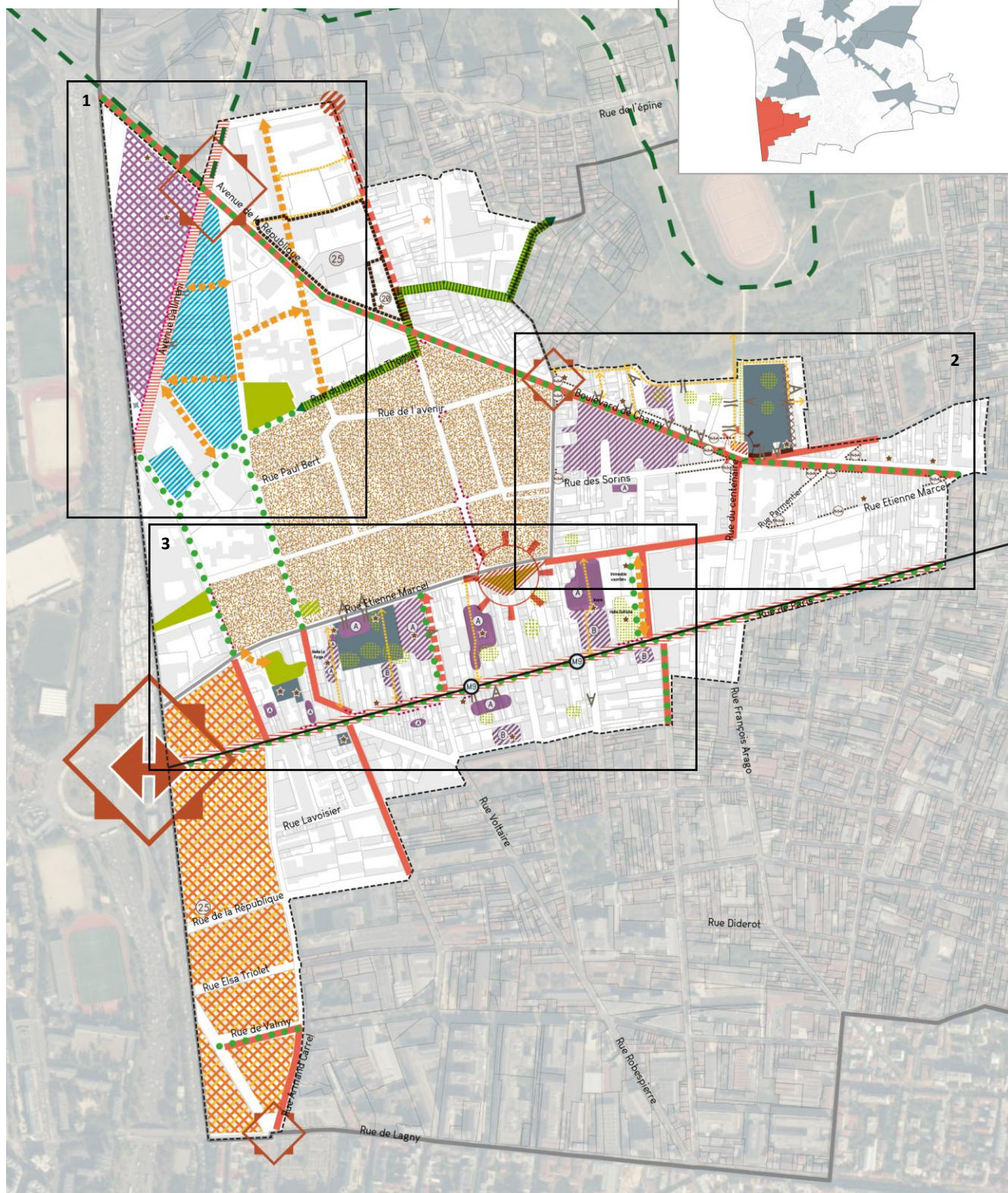
Google, 2018

Faubourg Fraternité-Coutures

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.

Site aux pollutions avérées à traiter dans le cadre du projet



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

Requalifier l'avenue Gallieni et l'avenue du Général de Gaulle jusqu'à la rue S. Fiorentino

Créer ou maintenir des passages

Créer ou conforter des mails publics

Développer et conforter les polarités locales

Valoriser les entrées de ville

Travailler la coupure que représente le boulevard périphérique



Environnement Santé Energie

Trame verte :

Végétaliser les cœurs d'îlots

Requalifier et maintenir les espaces verts

Créer des espaces verts

Assurer des continuités vertes le long des rues

Jardin partagé à préserver ou à créer

Continuités vertes et écologiques continues à créer ou conforter

Tracé du Grand Chemin (à l'étude)



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

Assurer des vues sur les fours à porcelaine Samson

Organiser le bâti autour des jardins ou cœurs d'îlots

Forme urbaine :

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

Front bâti ou alignement à constituer

Epannelage des hauteurs

Secteur de hauteur maximale

Hauteur maximale : 25 mètres

Hauteur maximale : 20 mètres

Traitement d'angle spécifique avec des hauteurs adaptées au contexte urbain: si la construction est au deuxième rang avec une conservation d'un bâtiment d'angle bas, sa hauteur doit être modérée pour limiter l'impact du pignon, max R+3 et attique

(Les règles concernant les hauteurs inscrites dans l'OAP permettent de déroger, sur ce secteur, aux règles des hauteurs définies dans le règlement et le zonage)

Hauteurs à harmoniser avec le monument historique, les hauteurs maximales devront permettre de maintenir la visibilité du monument

Patrimoine

Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain

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



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, des activités spécifiques et/ou de(s) commerces sur rue

Activités spécifiques

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 à dominante économique et où les constructions ne doivent pas être à destination d'habitation

Secteur à dominante d'activités économiques

Linéaire de rez-de-chaussée commercial à créer ou préserver

Linéaire actif

Linéaire de commerces et d'activités de services



Populations Logements Equipements Densités

Secteur à dominante de logement

Equipements :

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

Équipement mixte

Densités / Projets :

Préserver la morphologie urbaine et la mixité des fonctions du tissu de faubourg

Assurer à l'ancienne entrée de Ville une évolution urbaine coordonnée avec les grands projets (ZAC fraternité et Porte de Montreuil) et des espaces publics de qualité

Ménager des césures volumétriques pour rythmer les constructions

Zoom Faubourg Fraternité-Coutures

Secteur 1 – Avenue Gallieni

Cartographie de l'OAP :



Mobilités Coups urbaines



Requalifier l'avenue Gallieni et l'avenue du Général de Gaulle jusqu'à la rue S. Fiorentino



Créer ou conforter des mails publics



Valoriser les entrées de ville



Economie Emplois commerces



Secteur à dominante économique et où les constructions ne doivent pas être à destination d'habitation



Linéaire actif



Linéaire de commerces et d'activités de services



Linéaire de rez-de-chaussée commercial à créer ou préserver



Environnement Santé Energie



Protéger les espaces verts



Tracé du Grand Chemin



Assurer des continuités vertes le long des rues



Jardin partagé à préserver ou à créer



Continuités vertes et écologiques continues à créer ou conforter



Paysages Patrimoine Citoyenneté



Ménager des ruptures du bâti pour rythmer les constructions



Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain



Hauteur maximale : 25 mètres



Hauteur maximale : 20 mètres



Populations Logements Equipements Densités



Secteur à dominante de logement



Équipement mixte

Zoom Faubourg Fraternité-Coutures

Secteur 2 - Secteur Chanzy

Cartographie de l'OAP :



Populations Logements Equipements Densités

- Maintenir ou développer une nouvelle offre d'équipements d'intérêt collectif
- Préserver la morphologie urbaine et la mixité des fonctions du tissu de faubourg



Mobilités Coupures urbaines

- Développer et conforter une polarité locale
- Créer ou maintenir des passages
- Requalifier et ou élargir les voies structurantes
- Développer de nouveaux espaces publics supports de convivialité
- Valoriser les entrées de ville



Environnement Santé Energie

- Végétaliser les coeurs d'îlots
- Assurer des continuités vertes le long des rues



Economie Emplois commerces

- Périmètre à dominante d'activités
- 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, des activités spécifiques et/ou de(s) commerces sur rue



Paysages Patrimoine Citoyenneté

- Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain
- Traitement d'angle spécifique avec des hauteurs adaptées au contexte urbain : si la construction est au deuxième rang avec une conservation d'un bâtiment d'angle bas, sa hauteur doit être modérée pour limiter l'impact du pignon, max R+3 et attique
- Organiser des vues depuis l'espace public (existant ou à créer) vers les coeurs d'îlots et/ou les éléments de patrimoine
- Ménager des ruptures du bâti pour rythmer les constructions
- Gérer la transition avec le tissu existant, par des volumétries adaptées
- Front bâti ou alignement à constituer

Zoom Faubourg Fraternité-Coutures

Secteur 3 - Rue de Paris et rue Etienne Marcel

Cartographie de l'OAP :



Populations Logements Equipements Densités

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



Mobilités Coupures urbaines



Développer et conforter une polarité locale

 Créer ou maintenir des passages

 Créer et conforter des mails publics



Requalifier et ou élargir les voies structurantes



Développer de nouveaux espaces publics supports de convivialité



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



Valoriser les entrées de ville



Travailler la coupure que représente le boulevard périphérique



Environnement Santé Energie



Requalifier les espaces verts



Cœur d'îlot vert à développer



Créer des espaces verts



Assurer des continuités vertes le long des rues



Economie Emplois 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) 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



Linéaire de rez-de-chaussée commercial à créer ou préserver



Paysages Patrimoine Citoyenneté



Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain

Halle Dufriche : remettre en état la halle Dufriche et trouver une programmation qui permette une mise en valeur du site industriel.

Axara / Les bébés jumeaux : respecter la configuration « distributive » du site et trouver une programmation qui permette une mise en valeur du site industriel.



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



Populations Logements Equipements Densités



Préserver la morphologie urbaine et la mixité des fonctions du tissu de faubourg



Assurer à l'ancienne entrée de Ville une évolution urbaine coordonnée avec les grands projets (ZAC fraternité et Porte de Montreuil) et des espaces publics de qualité

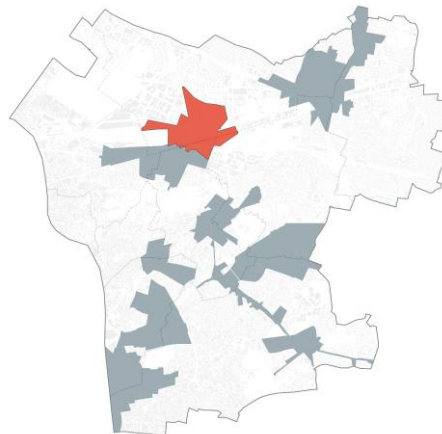
La Folie

Bobigny/Noisy-le-Sec/Romainville



La centralité la Folie, l'une des trois centralités du territoire stratégique de la Plaine de l'Ourcq, est située au croisement de deux axes structurants à l'échelle du territoire, mais enclavée par des infrastructures ferroviaires. Son évolution relève de nombreux enjeux : la RD933 et la RD40 sont des axes aux flux très importants, 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. Au Nord de la centralité, on trouve de nombreux équipements publics, ainsi qu'un cimetière remarquable offrant un potentiel de végétalisation.



Localisation du secteur de la Folie

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.

La centralité 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.

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, de préserver et développer les espaces de respiration. Il s'agit également de favoriser le dynamisme d'un développement d'activités économiques, en s'appuyant notamment sur le projet d'Usine des Transitions porté par les collectivités sur l'ancien site industriel SAFT et en accompagnant la requalification des abords de la ZAE des Vignes (élargissement du Chemin des vignes).

Le croisement des enjeux en matière de desserte de la zone d'activité, de liaison entre les quartiers, d'élargissement des voies ferrées pour le Tram 11 express prolongé avec la création d'un Grand Chemin et le renforcement du corridor écologique le long des voies devront être étudiés.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

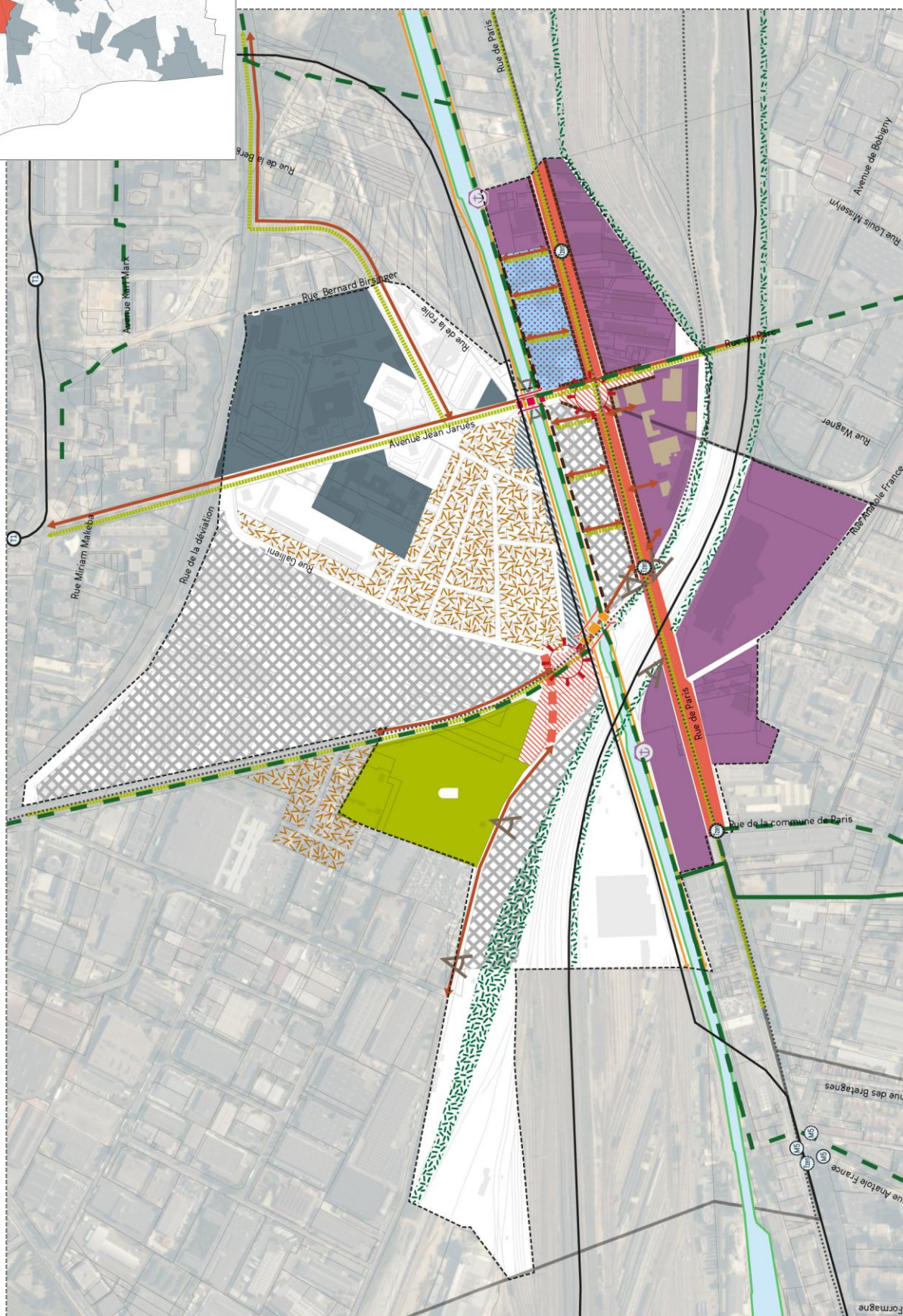
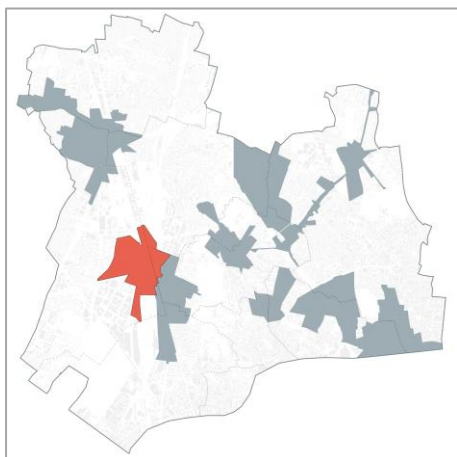


Vue aérienne du site aujourd'hui

Google, 2018

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet
 Site aux pollutions avérées à traiter dans le cadre du projet

Site aux pollutions avérées à traiter dans le cadre du projet



La Folie

Parti d'aménagement :



Mobilités Coupores urbaines



Principe de liaison douce à créer/renforcer



- 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 coeurs d'îlots



Secteur pavillonnaire à préserver



Economie Emplois commerces



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



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

Tracé du Grand Chemin



Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



Paysages Patrimoine Citoyenneté



Vues à préserver, à créer ou à mettre en valeur



Bâtiment remarquable dont la préservation en tout ou partie doit être étudiée, et la suppression faire l'objet d'une justification



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



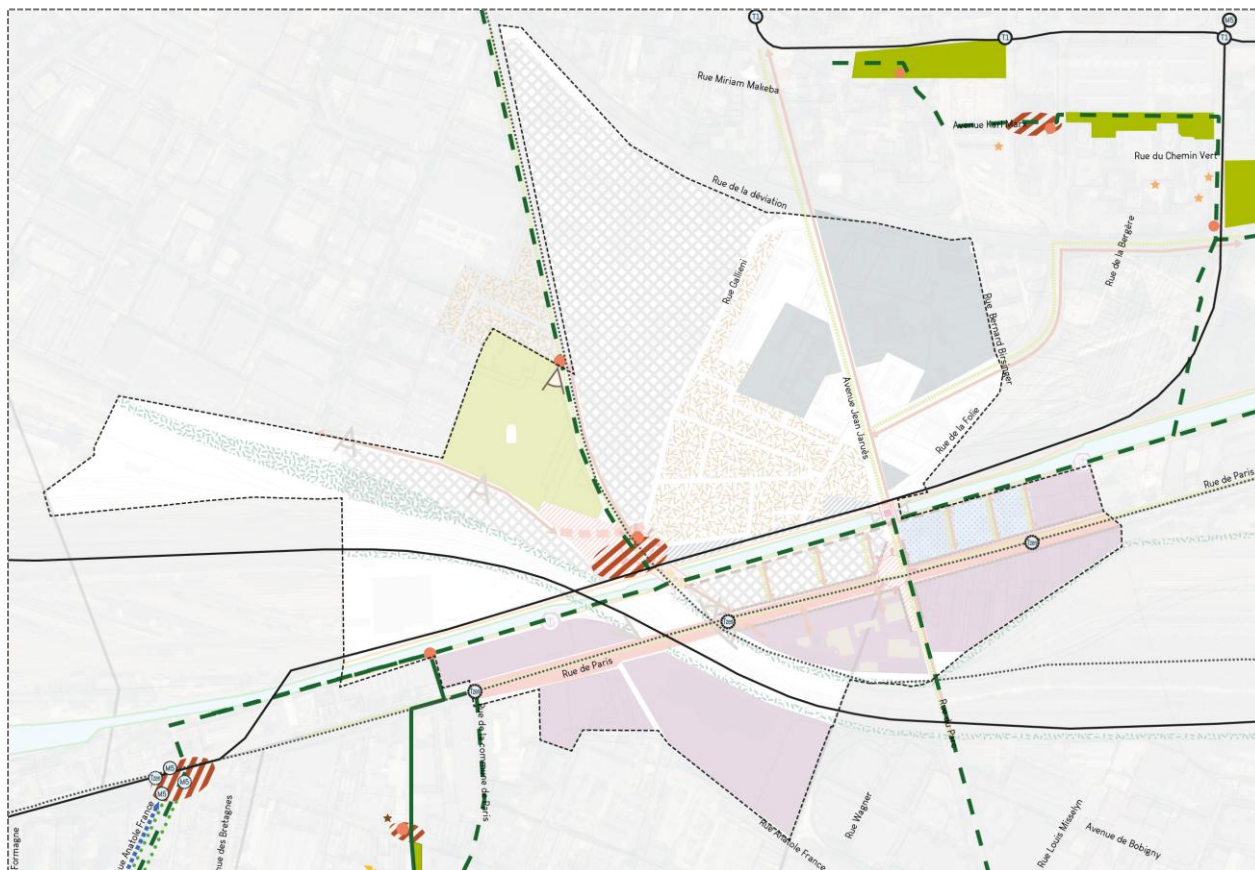
Périmètre OAP

La Folie

Bobigny/Noisy-le-Sec/Romainville



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur La Folie :



Environnement Santé Energie

- Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
- Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)
- Requalifier les espaces verts
- Espace capable (création d'espace vert)
- Alignement d'arbres existant à conserver
- Jardin partagé à préserver ou à créer
- Mise en valeur du chemin de l'eau



Mobilités Coupures urbaines

- Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
- Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

- Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
- Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique

La Noue-Malassis

Montreuil/Bagnolet



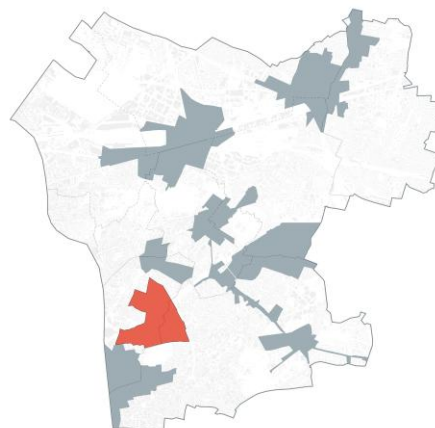
Le secteur La Noue-Malassis regroupe les quartiers des Malassis/Le Plateau et de la Noue à Bagnolet et à Montreuil. Ceux-ci ont été retenus quartiers d'intérêt national dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain.

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.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)



Localisation du secteur de la Noue-Malassis



Vue aérienne du site aujourd'hui

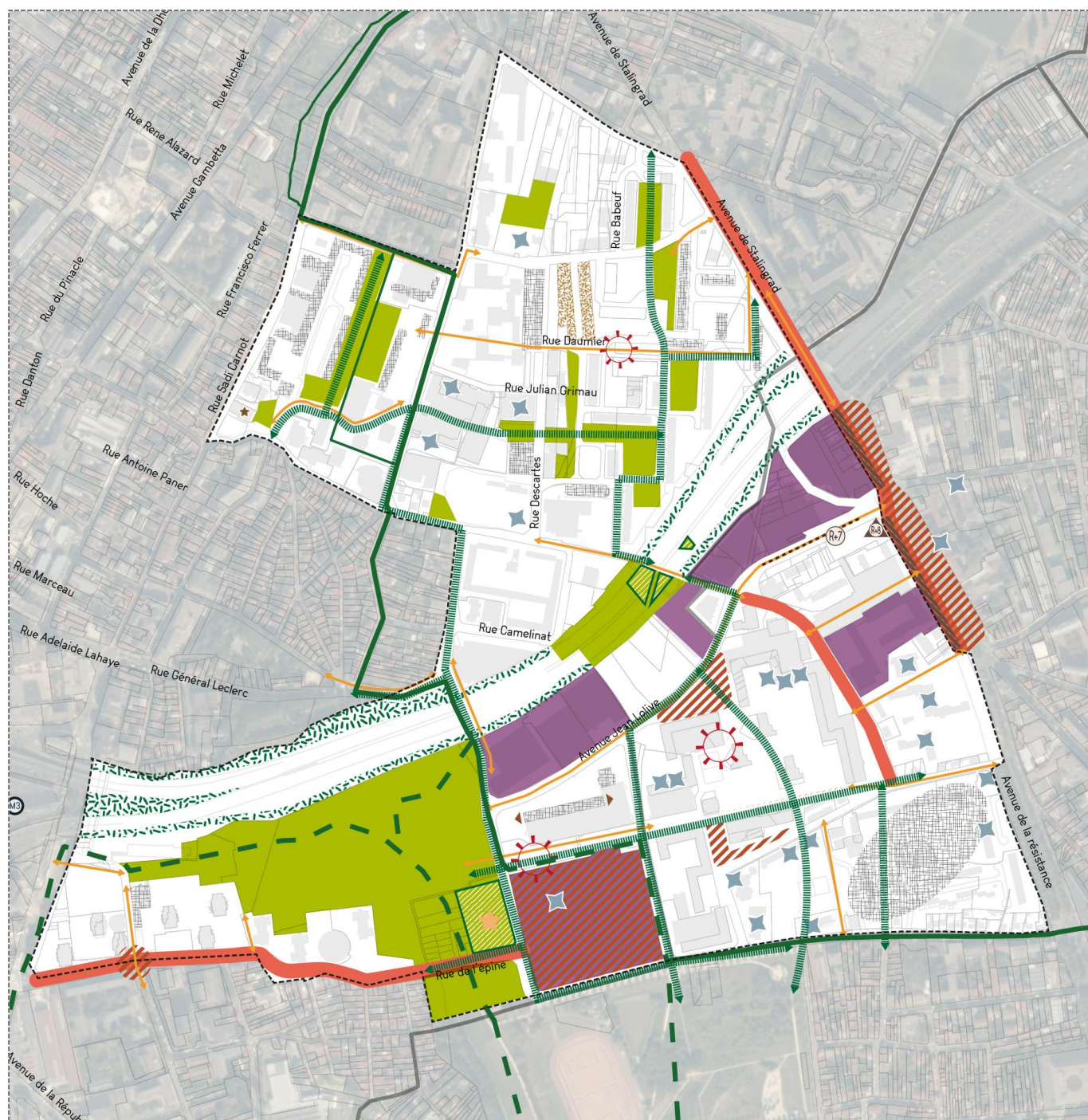
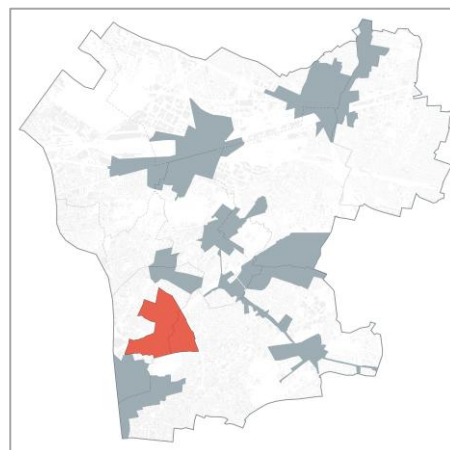
Google, 2018

La Noue-Malassis

Cartographie de l'OAP :

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet



La Noue-Malassis

Parti d'aménagement :



**Populations
Logements
Equipements
Densités**

Equipements :



Equipement d'intérêt collectif et services publics

Densités / Projets :



Améliorer l'offre d'habitat



**Economie
Emplois
commerces**

Activités :



Zone d'activités à conforter

Commerces :



Constituer ou requalifier une polarité d'hyper-proximité



**Mobilités
Coupsures urbaines**

Général :



Requalifier les espaces publics



Travailler l'interface entre front bâti et voirie publique

Desserte et liaisons :



Voies à requalifier



Renforcer et développer les liens des quartiers vers les centres villes de Montreuil et Bagnolet



**Environnement
Santé
Energie**

Trame verte :



Préserver les espaces paysagers et espaces verts



Végétaliser les talus de l'autoroute



Jardins partagés à maintenir



Renforcer la trame verte au cœur 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



Tracé du Grand Chemin



Tracé du Grand Chemin (à l'étude)



Espaces cultivés et jardinés



**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+5 à R+7

(Les règles concernant les hauteurs inscrites dans l'OAP permettent de déroger, sur ce secteur, aux règles des hauteurs définies dans le règlement et le zonage)

Patrimoine



Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain



Patrimoine d'intérêt local



Lotissement protégé au titre de l'article L.151-19

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion



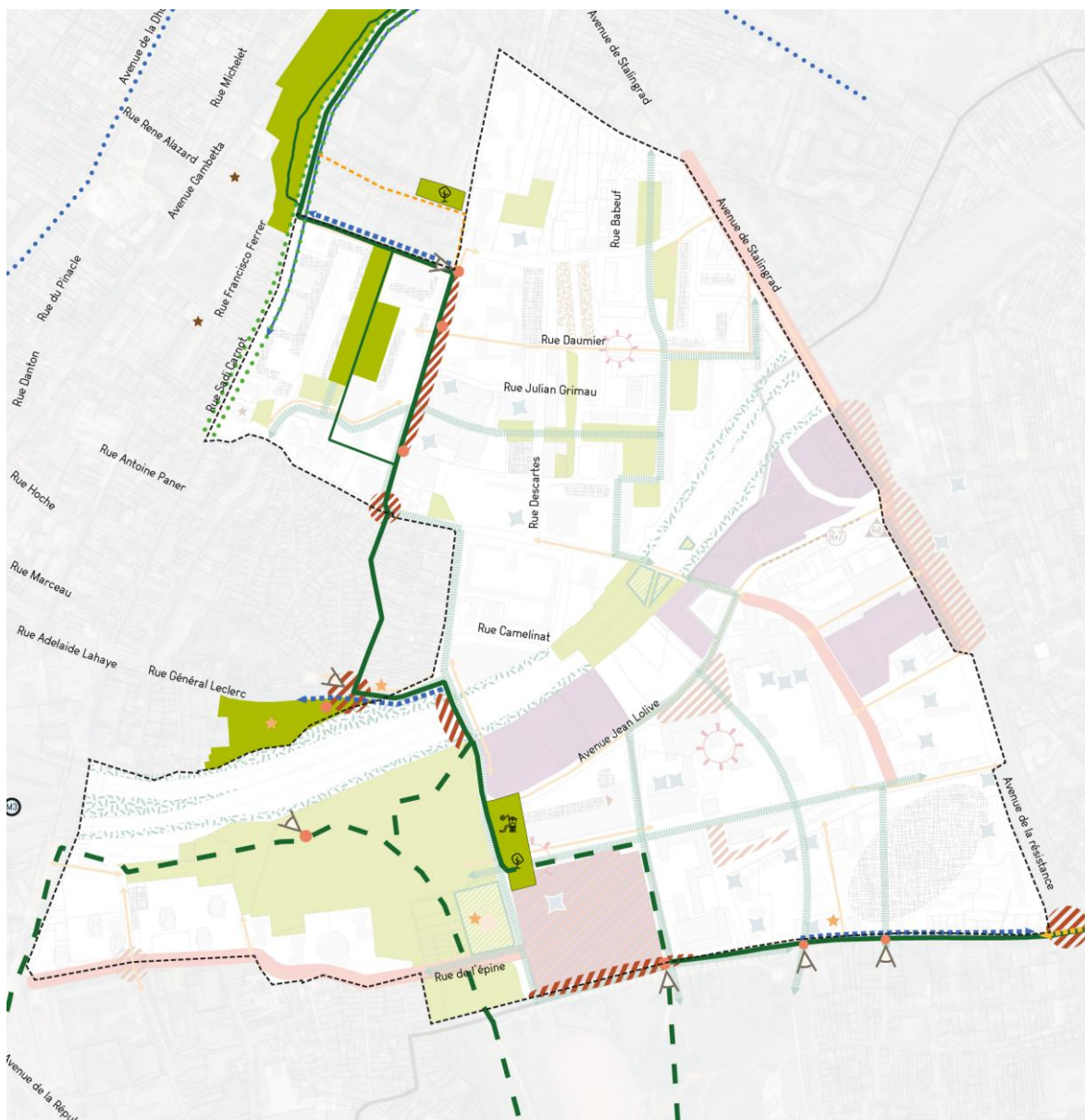
Périmètre OAP

La Noue-Malassis

Montreuil/Bagnolet



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur La Noue-Malassis :



La Noue-Malassis

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Energie

-  Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
-  Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
-  Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)
-  Requalifier les espaces verts
-  Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)
-  Alignement d'arbres existant à conserver
-  Jardin partagé à préserver ou à créer
-  Mise en valeur du chemin de l'eau
-  Mise en valeur de l'ancien ru des Orgueilleux
-  Mise en valeur de l'aqueduc de la Dhuys



Mobilités Coupures urbaines

-  Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
-  Créer des liaisons piétonnes
-  Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin
-  Tracé de contournement cyclable du projet Grand Chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

-  Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
-  Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique

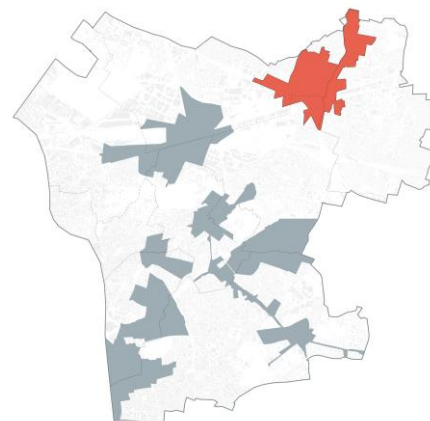
Pont de Bondy

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 T-zen3, prolongement du tramway 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, témoignent de la volonté collective de transformer ce secteur longtemps resté en déshérence en un territoire attractif, diversifié, habité, et productif.



Localisation du secteur du Pont de Bondy

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Pont de Bondy

Bondy/Bobigny/Noisy-le-Sec



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 grands principes directeurs guident la réflexion sur le secteur :

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.

Le projet du Pont de Bondy, au même titre que celui de la Porte de Bagnolet, a également pour vocation de participer à la démarche engagée par Est Ensemble en vue de l'apaisement des autoroutes urbaines traversant le territoire et qui doit se concrétiser par la publication d'un plaidoyer pour l'apaisement des autoroutes. La transformation de l'échangeur autoroutier du Pont de Bondy en vue de l'accueil d'un pôle de transport multimodal, doit ainsi constituer une première étape de cette démarche d'apaisement. Dans un premier temps, des actions de préfiguration de cette transformation pourraient être réalisées sous la forme d'événements festifs ponctuels permettant de redonner de la place aux modes actifs.

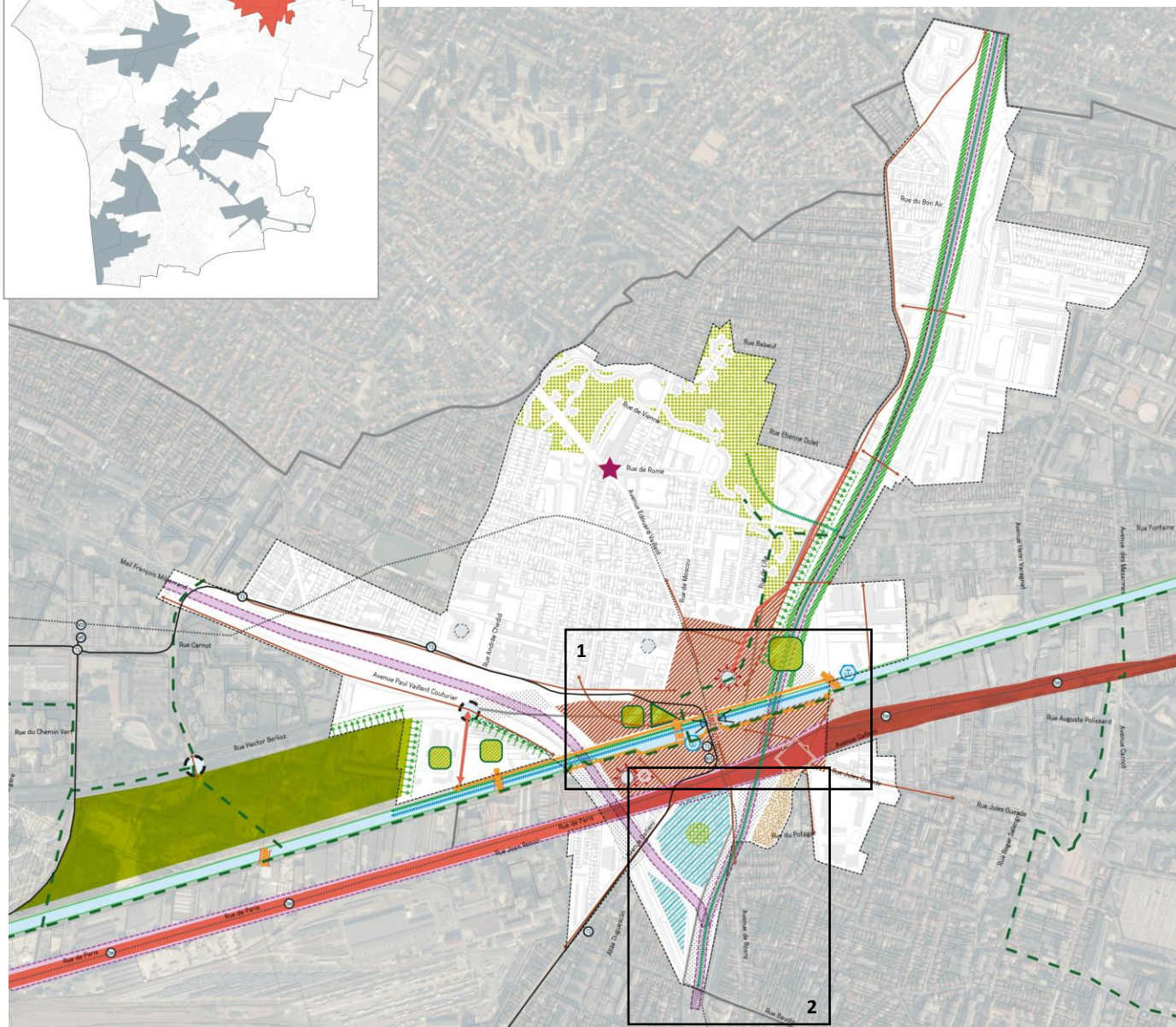
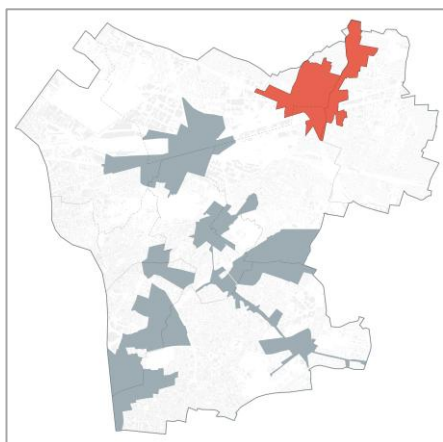
Cette centralité en devenir, tout à la fois porte d'entrée métropolitaine et quartier de vie intercommunal, se définit donc à la croisée de plusieurs vocations et possède un très fort potentiel de développement. Afin de jalonner la temporalité du projet et de garantir aux habitants des « mesures compensatoires » 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.

De plus, la requalification des espaces publics devra favoriser la gestion des eaux pluviales à la source.

Enfin, il sera également important de notifier la présence de plusieurs rus historiques sur ce secteur (ru de Molette, ru Gobétu) pour lesquels il conviendra d'apporter une attention particulière (Cf. 4.1 OAP Thématique Environnement).

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet



—●— 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

← — ► **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**

Equipements :



Equipement à réaliser ou conforter



Port de plaisance et de loisirs à préserver ou à conforter

Densités / Projets :



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



Préserver les caractéristiques des tissus urbains existants, et maintenir les espaces verts d'accompagnement



**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



Créer une polarité commerciale attractive en rdc du futur projet Port de Noisy



Linéaire commercial



**Paysages
Patrimoine
Citoyenneté**

Paysage :



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



**Mobilités
Coupsures urbaines**

Général :



Liaisons à créer, notamment pour 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



Améliorer la qualité de l'espace public et la sécurité des usagers sous les ponts



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.



**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



Maintenir et renforcer les habitats faunistiques et les continuités écologiques aquatiques du Canal



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, cœurs 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 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 et l'ex RN3, 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



Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)

Zoom Pont de Bondy

Secteur 1 - Rue de Paris – Place Saint-Just

Cartographie de l'OAP :



Parti d'aménagement :



Equipements Densités

Equipements :

- Equipement à réaliser ou conforter
- Port de plaisance et de loisirs à préserver ou à conforter

Densités / Projets :

- Préserver les caractéristiques des tissus urbains existants, et maintenir les espaces verts d'accompagnement



Paysages Patrimoine

Paysage :

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



Economie Commerces

- Créer une polarité commerciale attractive en rdc du futur projet Port de Noisy



Mobilités Coupures urbaines

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.



Mobilités Coupures urbaines

Général :

- Liaisons à créer, notamment pour 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
- Améliorer la qualité de l'espace public et la sécurité des usagers sous les ponts
- 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 :

- Emplacement réservé de la gare GPE Ligne 15 ouverte sur le quartier du Pont de Bondy avec commerces et services



Environnement Santé Energie

Trame verte et bleue :

- Maintenir et renforcer les habitats faunistiques et les continuités écologiques
- Maintenir et renforcer les habitats faunistiques et les continuités écologiques aquatiques du Canal
- Aménager des espaces naturels et paysagers le long du canal : poches de verdure, cœurs d'îlot végétalisés
- Ménager des espaces paysagers de qualité
- Canal de l'Ourcq et ses berges :
 - Développer les alignements d'arbres à haute tige le long du canal
 - Elargir les berges 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'écloigner 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

--- Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)

Orientation d'aménagement et de programmation :

Zoom Pont de Bondy

Secteur 2 - Mainguy - Petit-Noisy

Cartographie de l'OAP :



Zoom Pont de Bondy

Secteur 2 - Mainguy - Petit-Noisy

Parti d'aménagement :



**Populations
Logements
Équipements
Densités**

Logements :

 Secteur de logements

Équipements :

 Équipement à réaliser ou conforter

Densités / Projets :

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

 Préserver les caractéristiques des tissus urbains existants, et maintenir les espaces verts d'accompagnement



**Mobilités
Coupsures urbaines**

Général :

 Liaisons à créer, notamment pour 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

Polarités :

 Appuyer la vocation métropolitaine en positionnant les équipements à rayonnement métropolitain

Transports:

 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.



**Environnement
Santé
Énergie**

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

 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

 Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



**Économie
Emplois
Commerce**

Commerces :

 Linéaire commercial

 Créer une polarité commerciale attractive en rdc du futur projet Port de Noisy

Pont de Bondy

Bondy/Bobigny/Noisy-le-Sec



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Pont de Bondy :



Environnement Santé Energie

--- Tracé du projet Grand Chemin
(à l'étude)

■ Requalifier les espaces verts



Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)



Jardin partagé à préserver ou à créer



Mobilités Coups urbaines

/// Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :

- Apaisement de carrefour
- Placette active
- Porte d'entrée du Grand Chemin



Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté



Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser

Raymond Queneau

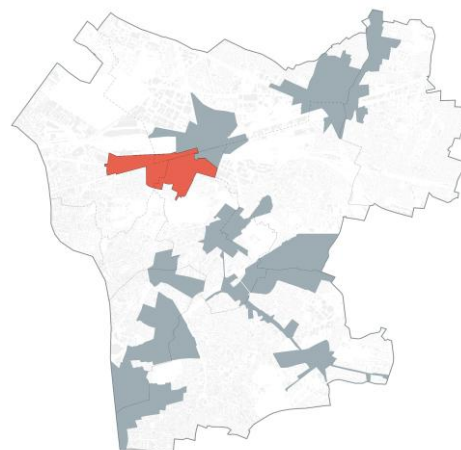
Pantin/Romainville/Bobigny



La centralité Raymond Queneau, l'une des trois 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 stratégique ne profite pourtant pas d'une dynamique urbaine d'ensemble. Les espaces publics autour de ce carrefour dit « 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 sous-exploité ; les liens avec le Parc des Hauteurs sont également peu perceptibles.

La diversité des fonctions et des formes urbaines est également une caractéristique particulière : des activités artisanales et tertiaires dispersées, l'alternance entre zone pavillonnaire, nouveaux programmes bâtis, grands ensembles et immeubles d'habitation vieillissants.

Ce secteur Raymond Queneau est en pleine mutation, en lien avec trois Zones d'aménagement concerté (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 requalifiera complètement la RD 933, transformant cet axe aujourd'hui très routier en boulevard urbain avec un transport collectif performant et des circulations facilitées pour les piétons et cycles.



Localisation du secteur Raymond Queneau

La requalification en cours et à venir 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 alentours pour un partage plus équitable entre les modes de déplacement au profit des transports collectifs et des modes actifs et pour une meilleure lisibilité du grand paysage depuis le cœur de la polarité ;
- Ouvrir la centralité sur le canal de l'Ourcq et vers le Parc des Hauteurs, en requalifiant les abords de la station de métro et les berges du canal, en intégrant les aménagements paysagers propres au tracé du Grand Chemin ;
- Intensifier l'attractivité, créer de nouvelles aménités et services rayonnants, renforcer les rez-de-chaussée actifs sur tous les axes fréquentés, les polarités commerciales et les équipements ;
- Développer de nouveaux programmes de constructions, en intégrant les programmations des Zac et en les articulant avec les existants :
 - ✓ Sur le secteur Coteau, permettre l'arrivée d'un groupe scolaire et de nouveaux logements dont l'implantation devra s'intégrer aux formes pavillonnaires et à la topographie qui amorce le coteau ;
 - ✓ Sur l'ensemble du périmètre de la centralité Raymond Queneau, étudier la possibilité de préservation des bâtiments remarquables d'un point de vue patrimonial.

Toutefois, il conviendra de porter une attention particulière à ce secteur concerné par un risque d'inondation par ruissellement, compte tenu de sa proximité immédiate d'un thalweg.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)



Vue aérienne du site aujourd'hui

Google, 2018

Raymond Queneau

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet

Site aux pollutions avérées à traiter dans le cadre du projet



Raymond Queneau

Parti d'aménagement :

Populations Logements Equipements Densités



Logements :

 Secteur à dominante de logements

 Hauteur maximale autorisée

 Emergence architecturale à positionner

 Principe de retrait des constructions

 Principe d'implantation des constructions à l'alignement

Equipements :

 Secteur d'équipement d'intérêt collectif et services publics

 Secteur d'équipement culturel à créer (la fondation Fimincio d'art contemporain)

 Escalier pour péniche à préserver

 Port de plaisance de la Zone d'Aménagement Concerté (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

Paysage Patrimoine Citoyenneté



 Percée visuelle

 Principe d'ouverture à étudier

 Principe de percée paysagère, de préférence en pleine terre, plantations d'arbres de hautes tiges

 Cônes de vue à préserver ou à créer

 Bâtiment remarquable dont la préservation en tout ou partie doit être étudiée, et la suppression faire l'objet d'une justification

Economie Emplois commerces



Activités :

 Secteur à dominante d'activité

 Secteur de bureau

 Secteur mixte (50% minimum d'activités / bureaux)

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

 Cheminements piétons / cycles végétalisés à créer

Polarités :

 Itinéraires cyclables à créer

 Polarité à créer, et intermodalité à organiser

 Créer de nouvelles traversées du canal

 Pont à réhabiliter

Transports :

 Site propre en projet (Tzen)

 Sortie de métro à créer

Environnement Santé Energie



 Espaces verts à créer, requalifier ou conserver pouvant aussi être support d'agriculture urbaine (une attention devra être portée à la qualité des sols)

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

 Tracé du projet Grand Chemin

 Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)

 Entrée sur le Parc des Hauteurs

 Maintenir le jardin de pluie

 Végétaliser le poste RTE

 Espaces publics paysagers

 Jardins familiaux

 Principe de jardin en cœur d'îlot en pleine terre

 Canal de l'Ourcq et ses berges :
- Développer les alignements d'arbres à haute tige le long du canal
- Elargir les berges par rapport au domaine public fluvial
- Garantir une continuité paysagère et une végétalisation des berges. La végétalisation de nouveaux espaces, en particulier du bord du canal, doit contribuer à préserver et renforcer la fonctionnalité du milieu (pelouses multi-strates, arbres en pleine terre)
- Apporter une programmation ludique et de loisirs en lien avec le canal (escaliers pour des navettes fluviales, port de plaisance, activités nautiques, canoë-kayak, etc.) et conforter l'activité logistique

Raymond Queneau

Zoom Secteur Côteau

Cartographie de l'OAP :



**Populations
Logements
Équipements
Densités**

Logements :

 Secteur à dominante habitat

Équipements :

 Secteur d'équipement public



**Mobilités
Coups
urbaines**

 Cheminements piétons / cycles à créer



**Environnement
Santé
Énergie**

 Espaces publics paysagers

 Jardins familiaux

 Principe de jardin en cœur d'îlot en pleine terre

 Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public

 Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



**Paysages
Patrimoine
Citoyenneté**

 Bâtiment avec sa cour d'entrée à préserver et valoriser

 Principe d'implantation des constructions à l'alignement

 Principe de retrait des constructions

 Principe de percée paysagère, de préférence en pleine terre, plantations d'arbres de hautes tiges

 Hauteur maximale autorisée

 Emergence architecturale à positionner

 Cônes de vue à préserver ou à créer

Raymond Queneau

Pantin/Romainville/Bobigny



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Raymond Queneau :



Environnement Santé Energie

- Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
- Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)
- Requalifier les espaces verts
- Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)
- Alignement d'arbres existant à conserver
- Jardin partagé à préserver ou à créer
- Mise en valeur du chemin de l'eau
- Mise en valeur de l'ancien ru des Orgueilleux
- Mise en valeur de l'aqueduc de la Dhuis



Mobilités Coupsures urbaines

- Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
- Créer des liaisons piétonnes
- Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin
- Tracé de contournement cyclable du projet Grand Chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

- Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
- Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique

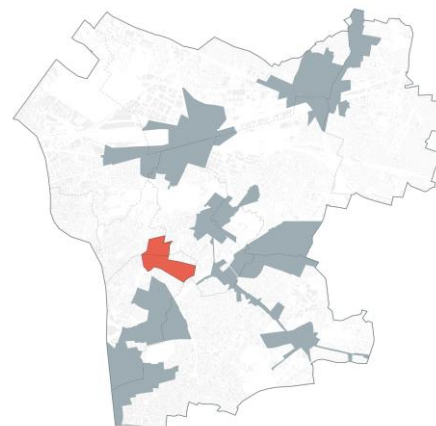
Serge Gainsbourg

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.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)



Localisation du secteur Serge Gainsbourg

Vue aérienne du site aujourd'hui

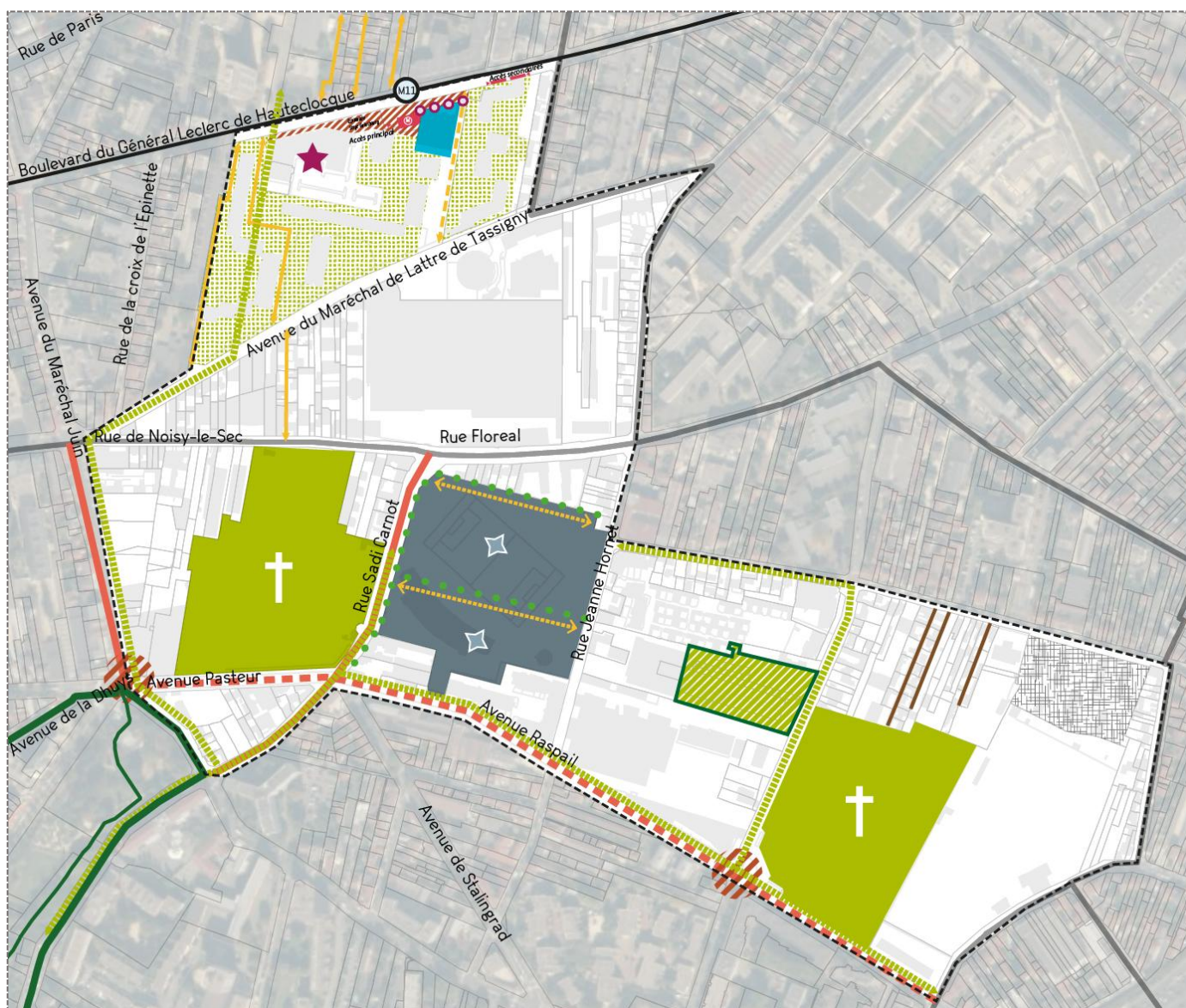


Google, 2018

Serge Gainsbourg

A map of the city of Vienna, Austria, showing its various districts. The 10th district, Donau-Innere Stadt, is highlighted in red. It is located in the southern part of the city, along the Danube River. The map shows the city's irregular shape and the distribution of its districts.

Par ailleurs, il s'agit d'un aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet



Serge Gainsbourg

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Equipements :



Équipement sportif polyvalent à conforter



Équipement d'intérêt collectif et services publics

Densités/projets :



Secteur à requalifier



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Patrimoine :



Patrimoine protégé au titre de l'article L.151-19



Sentes à valoriser au titre de l'article L.151-19



Conserver la fresque artistique monumentale pour identifier la nouvelle station de métro"



Economie Emplois commerces

Commerces :



Conserver et valoriser le centre commercial et permettre le développement d'activités économiques



Développer une offre de stationnements vélos sécurisés



Environnement Santé Energie

Trame verte :



Cimetières à végétaliser



Préserver les espaces verts et les alignements d'arbres existants au sein des grandes résidences



Espace vert à requalifier



Alignement d'arbres à créer



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



Tracé du Grand Chemin



Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures



Mobilités Coupsures 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



Requalifier l'espace public, support de convivialité

Desserte et liaisons :



Voies structurantes à requalifier



Voies à requalifier



Créer de nouvelles liaisons piétonnes



Maintenir les cheminements piétons existants ouverts aux cheminements du public

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion



Périmètre OAP

Serge Gainsbourg

Les Lilas/Bagnolet



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Serge Gainsbourg:



Environnement Santé Energie

- Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
- Requalifier les espaces verts
- Alignement d'arbres existant à conserver
- Mise en valeur du chemin de l'eau
- Mise en valeur de l'aqueduc de la Dhuis



Mobilités Coupsures urbaines

- Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
- Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

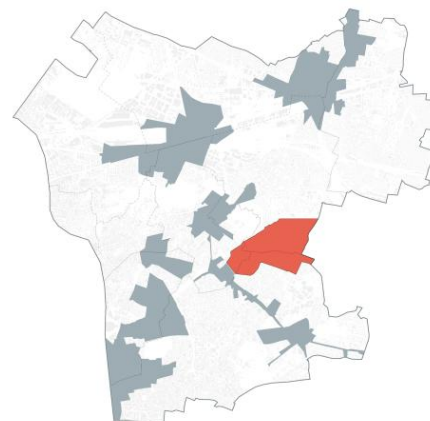
- Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
- Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique
- Mise en valeur de l'histoire hydraulique

Trois communes - Boissière

Romainville/Montreuil/Noisy-le-Sec



L'Orientation d'Aménagement et de Programmation Trois communes - Boissière se trouve à l'interface des trois communes de Romainville, Noisy-le-Sec et Montreuil. Ce secteur du territoire Parc des Hauteurs, recouvrant en partie le plateau de Romainville, se caractérise par une topographie singulière : le coteau offre des panoramas uniques vers et sur un territoire composé de tissu pavillonnaire, caractéristique de l'identité patrimoniale du site, entremêlé d'une mixité de petites activités économiques, de commerces de proximité et d'espaces verts publics et résidentiels (parc des guillaumes, cœurs d'îlots...). Toutefois, cette topographie importante induit l'existence d'un risque d'inondation par ruissellement. Il conviendra ainsi de porter une attention particulière à ce site, localisé dans un secteur de forte pente et à proximité immédiate d'un thalweg.

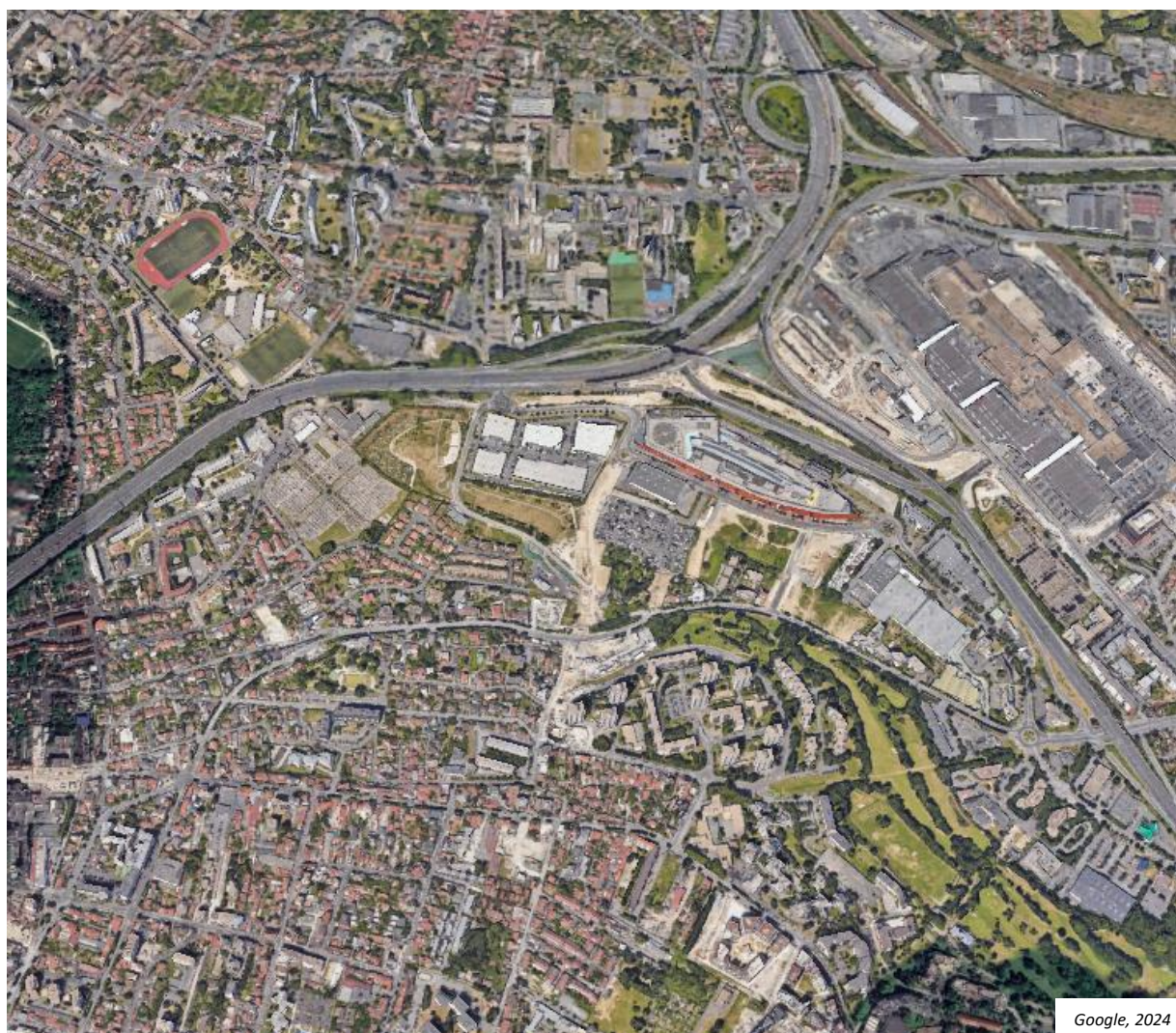


Localisation du secteur Trois communes - Boissière

L'A3, fracture urbaine qui borde le territoire, a longtemps contribué à l'enclavement de ce secteur, désormais desservi depuis juin 2024 par le prolongement de la ligne 11 du métro entre Paris et Rosny-Bois Perrier.

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation Trois communes - Boissière s'appuie sur cette amélioration de la desserte du territoire pour développer une vision partagée de ce secteur intercommunal, et proposer une évolution urbaine maîtrisée et respectueuse de la qualité de vie.

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2024

Trois communes - Boissière

Romainville/Montreuil/Noisy-le-Sec



Une maîtrise du développement aux abords de la ligne 11 prolongée

Le prolongement de la ligne de métro 11 s'accompagne d'une volonté de maîtriser la densification de ce secteur intercommunal desservi par trois nouvelles stations de métro Montreuil-Hôpital, La Dhuys et Coteaux Beauclair. Cette nouvelle mobilité dessert des quartiers d'ores et déjà constitués et offre ponctuellement l'opportunité de produire des logements abordables, de créer de l'emploi, et de conforter le statut métropolitain du boulevard de la Boissière à l'interface entre Romainville, Montreuil et Noisy-le-Sec.

Le long du boulevard de la Boissière et du boulevard Gabriel Péri, le développement urbain s'appuie sur la nouvelle desserte en transports en commun. Le renouvellement du tissu le long des boulevards privilégie des solutions favorisant le maintien ou la création d'activités en rez-de-chaussée. Sur les parcelles en contrebas des boulevards, l'implantation des constructions sera préférentiellement orientée perpendiculairement à la voie de manière à disposer de bâtiments « en peigne », implantés de manière discontinue, pour ouvrir des vues lointaines sur les horizons paysages de la plaine. Les hauteurs des bâtiments dans le coteau développeront un épannelage permettant de préserver les vues vers et depuis la plaine en contrebas, et leur implantation favorisera la création de sentes végétalisées et la préservation de la nature en ville.

A Montreuil, sur le modèle de l'îlot Boissière, îlot qui intègre la station de métro La Dhuys, les mutations se réalisent au gré des opportunités sur le principe d'un urbanisme négocié et sur la base d'un plan guide (pour l'îlot Boissière, le plan guide a été réalisé en 2017, une mission plan guide est en cours en 2024-2025 sur le secteur Hôpital-Briand-Boissière).

Les présentes Orientations Urbaines et Programmatiques sont issues des études passées et en cours sur le secteur. Elles visent à répondre aux enjeux suivants :

- conserver les bâtiments et les ensembles bâtis remarquables et représentatifs ;
- requalifier les espaces publics et ordonner les mobilités au profit des modes actifs, conforter et consolider la structure paysagère ;
- mettre en réseau le système de sentes agricoles ;
- Sur l'îlot Boissière, la mise en place d'un corridor vert du boulevard de la Boissière jusqu'au tramway T1, ainsi que la création d'une placette à proximité du métro ;
- réhabiliter, densifier ponctuellement et progressivement selon la nature et l'état de l'existant.

Préservation du tissu pavillonnaire et requalification des ensembles urbains existants

Caractéristique du plateau de Romainville et de ses abords, le tissu pavillonnaire existant des trois communes est un patrimoine bâti à préserver, sans toutefois le figer : dans les zones repérées, des évolutions de ce tissu seront envisageables (rénovation, extension, surélévation...) lorsque le projet respecte l'identité du bâti et du paysage. Les jardins et cœurs d'îlots pavillonnaires constituent un patrimoine végétal majeur du coteau et du secteurs Trois communes – Boissière qui contribue à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.

Dans le quartier du Chemin vert à Romainville et dans le quartier des Castors et des Ramenas à Montreuil, la requalification des ensembles de logements collectifs intégrera la préservation des cœurs d'îlots végétalisés, ainsi que l'amélioration des connexions entre immeubles collectifs et tissu pavillonnaire avoisinant pour favoriser leur insertion urbaine.

La préservation du patrimoine local passera par la protection de bâtiments repérés pour leur qualité architecturale : double château d'eau à Romainville, ensemble bâti des Castors « Groupe des 3 communes » à Montreuil, etc.

Espaces publics conviviaux et développement des mobilités douces

Au sein de ce secteur aux espaces publics contraints, l'objectif est de relier les différents quartiers et pôles de services urbains par un maillage d'itinéraires de rabattement attrayants, pour favoriser le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture : par exemple, l'usage des transports en commun s'appuyant sur le métro et les lignes de bus et les mobilités douces, en tirant partie de l'arrivée du Grand Chemin et des itinéraires cyclables départementaux.

La qualité et l'animation des cheminements vers les pôles de services urbains seront recherchées. A Noisy, les liens entre la future station Coteaux Beauclair 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 liaison le long de l'autoroute.

A Montreuil et Romainville, l'insertion urbaine des ensembles de logements collectifs sera renforcée par la revitalisation des carrefours le long de la rue de Romainville/route de Montreuil et du carrefour Briand/Boissière.

La végétalisation de l'espace public accompagnera la revitalisation des rues, placettes et carrefours, notamment le mail du Chemin vert, afin de les animer pour les rendre conviviaux et accueillants pour tous les publics en termes d'accessibilité (lisibilité, normes PMR, ...), de confort d'assises, etc.

Trois communes - Boissière

Romainville/Montreuil/Noisy-le-Sec



Renaturation du territoire et accessibilité des espaces verts

Le secteur Trois Communes – Boissière reste carencé en espaces verts ouverts au public, malgré la présence du parc des Guillaumes en contrebas du coteau à Noisy. La renaturation constitue un axe majeur de l'OAP afin de préserver la qualité de ce quartier intercommunal du Parc des Hauteurs.

La renaturation s'appuie d'une part sur l'extension du parc des Guillaumes, qui s'accompagnera d'une amélioration de sa desserte et de l'apaisement des carrefours entre les différentes sections du parc. L'aménagement du Grand Chemin viendra renforcer son accessibilité à l'ensemble des habitants du secteur, ainsi que la continuité du corridor écologique de la « Corniche des Forts » qui sera affirmée par une large ouverture vers le Parc des Guillaumes en contrebas du boulevard, en lien avec le parc du Nanteuil à Rosny-sous-Bois, et enfin le renforcement de la continuité des plantations d'alignement existantes sur le boulevard Gabriel Péri. Il s'agira également d'améliorer l'insertion urbaine et paysagère de la cité de la Renardière et du square Pablo Neruda.

Sur le secteur sud-ouest Romainville / Montreuil, la jonction entre les deux communes, notamment sur l'axe rue du Chemin Vert à Romainville et rue Saint-Denis à Montreuil, devra être végétalisée et plus confortable pour les déplacements piétons et cyclables.

Les corridors écologiques entre les cœurs d'îlots et les espaces publics devront être renforcés pour créer des trames vertes permettant le rafraîchissement, le développement de la biodiversité et la circulation des petits animaux.

Compte-tenu de la topographie du site, les vues seront à préserver et à mettre en valeur (métro Hôpital, vues sur et aux abords du boulevard Gabriel Péri...).

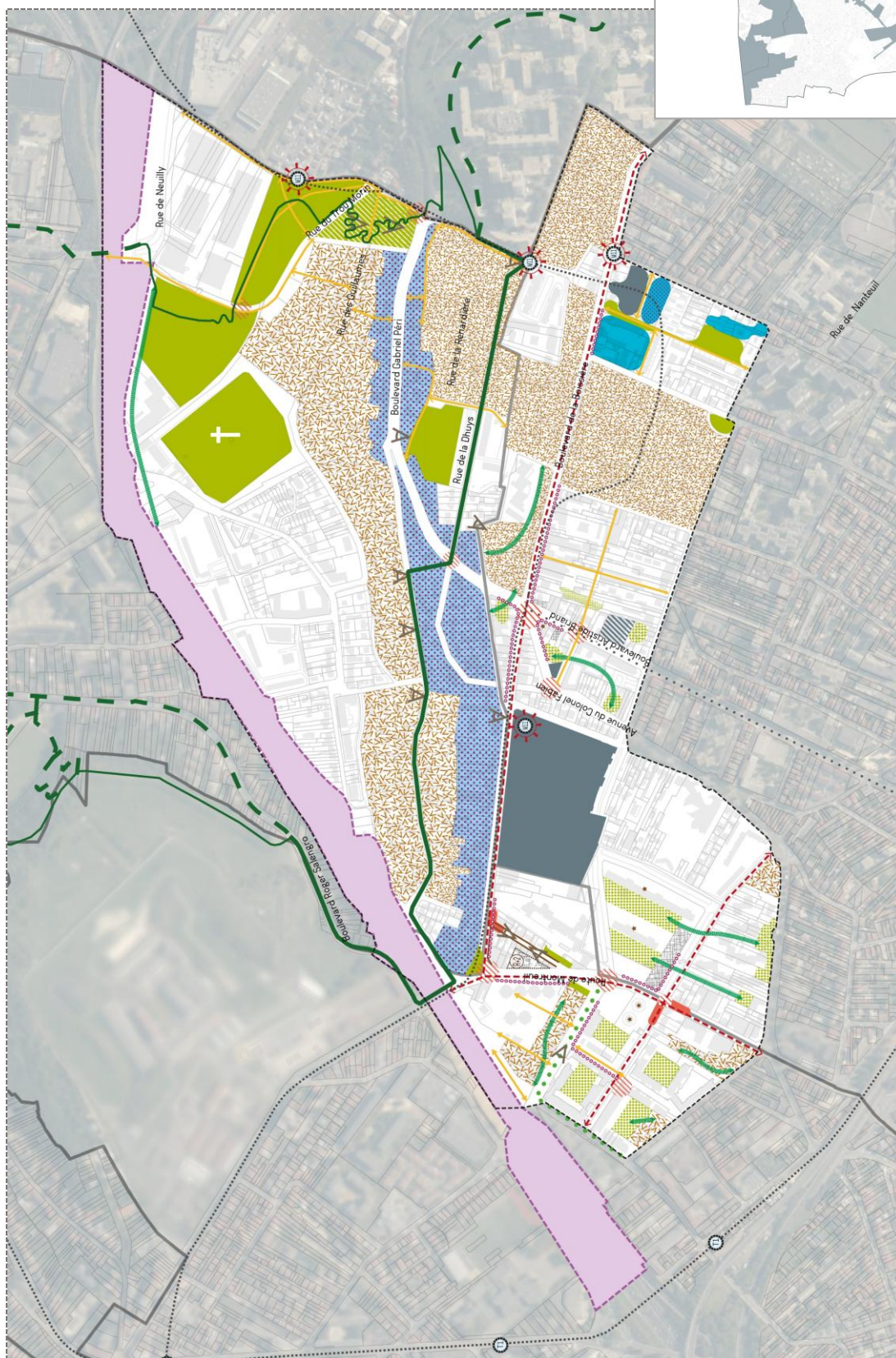
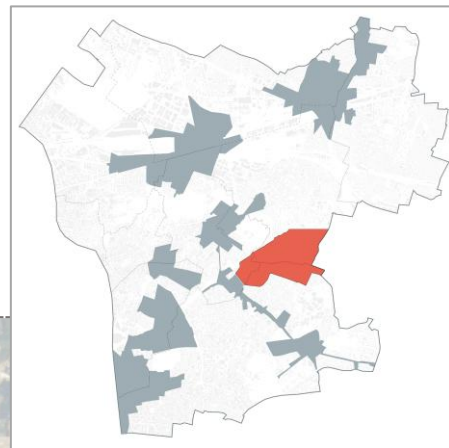
Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP Thématique Environnement)

Trois communes - Boissière

Cartographie de l'OAP :

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Trois communes - Boissière

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Energie

Trame verte :

-  Pérenniser, créer et améliorer et/ou requalifier les espaces verts en valorisant la biodiversité et en renforçant les usages de loisir
-  Cimetière à végétaliser
-  Préserver les espaces paysagers des grands ensembles, végétaliser les cœurs d'îlots
-  Etendre le parc des Guillaumes
-  Développer la végétalisation et / ou les alignements d'arbres
-  Favoriser les continuités entre cœurs d'îlots végétalisés
-  Tracé du projet Grand Chemin
-  Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
-  Tracé du projet Grand Chemin en cours d'étude (itinéraire schématique)

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

 Périmètre OAP



Populations Logements Equipements Densités

Logements :

-  Préserver et revitaliser les caractéristiques des tissus pavillonnaires, et le maintien de leur végétation
-  Sur le coteau, permettre le développement urbain dans une logique d'adaptation des constructions à la topographie du secteur pour préserver l'horizon du paysage de la plaine

Equipements :

-  S'appuyer sur la dynamique de l'hôpital de Montreuil, équipement structurant du quartier 3 communes
-  Favoriser un projet d'intérêt collectif répondant aux échelles locales et / ou métropolitaines

Densités/projets :

-  Améliorer et requalifier le bâti existant en lien avec les volumétries et le rythme des constructions avoisinantes
-  A Montreuil, possibilité de démolition partielle sur le secteur des Castors

Sur le secteur Boissière :

-  Créer une nouvelle offre de logements
-  Créer un programme mixte logement et activité



Economie Emplois commerces

Commerces :

-  Linéaire RDC actif à renforcer, améliorer et diversifier



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Patrimoine :

-  Protéger et valoriser le patrimoine architectural, urbain, hydraulique existant

Paysages :

-  Préserver les vues sur et depuis le coteau : vues sur le grand paysage du plateau de Romainville et de sa corniche, et vues de la plaine en contrebas

Forme urbaine :

-  Angle de rue à requalifier en privilégiant la réalisation d'un pan coupé
-  Bâti existant à préserver et améliorer pour son rôle urbain et représentatif
-  Hauteur des constructions limitée à R+2



Mobilités Coupsures urbaines

Général :

-  Place à revitaliser, végétaliser et conforter
-  Polarité de pôle gare à dominante modes actifs
-  Se protéger des sources de bruit, de vibrations et de pollution de l'air générées par l'A3 (notamment pour les équipements les plus sensibles ainsi que les logements), résorber la coupure urbaine et renforcer la végétalisation de ces zones bruyantes

Desserte et liaisons :

-  Sentes et mails piétons à créer et/ou conforter et à végétaliser
-  Développer et végétaliser les continuités cyclables dans l'espace public

Transports :

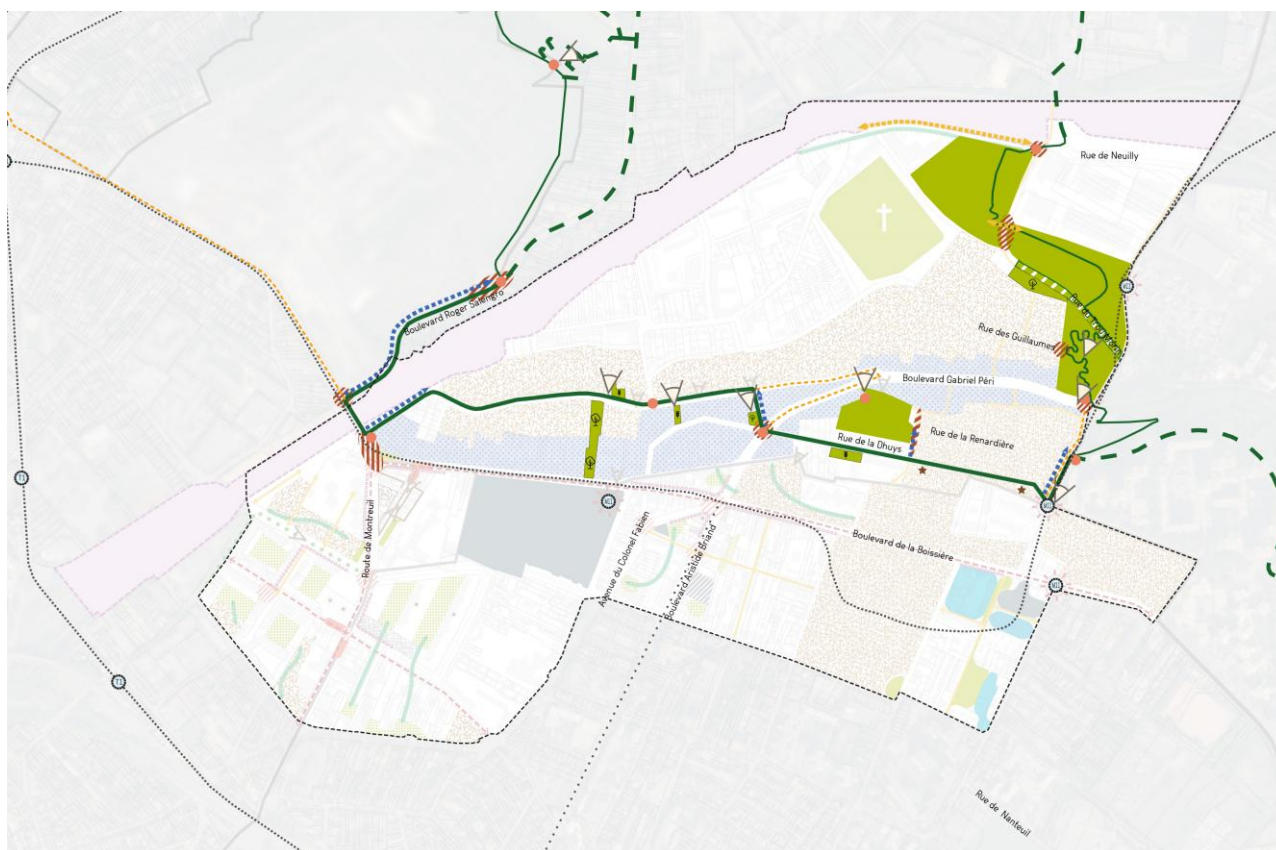
-  Ligne 11 : Stations Hôpital de Montreuil, La Dhuy, Coteaux Beauclair

Trois communes - Boissière

Romainville/Montreuil/Noisy-le-Sec



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Trois communes – Boissière :



Environnement Santé Energie

- Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
- Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
- Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)
- Requalifier les espaces verts
- Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)
- Mise en valeur du chemin de l'eau



Mobilités Coupsures urbaines

- Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
- Créer des liaisons piétonnes
- Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin
- Tracé de contournement cyclable du projet Grand Chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

- Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
- Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique

ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION SECTORIELLES

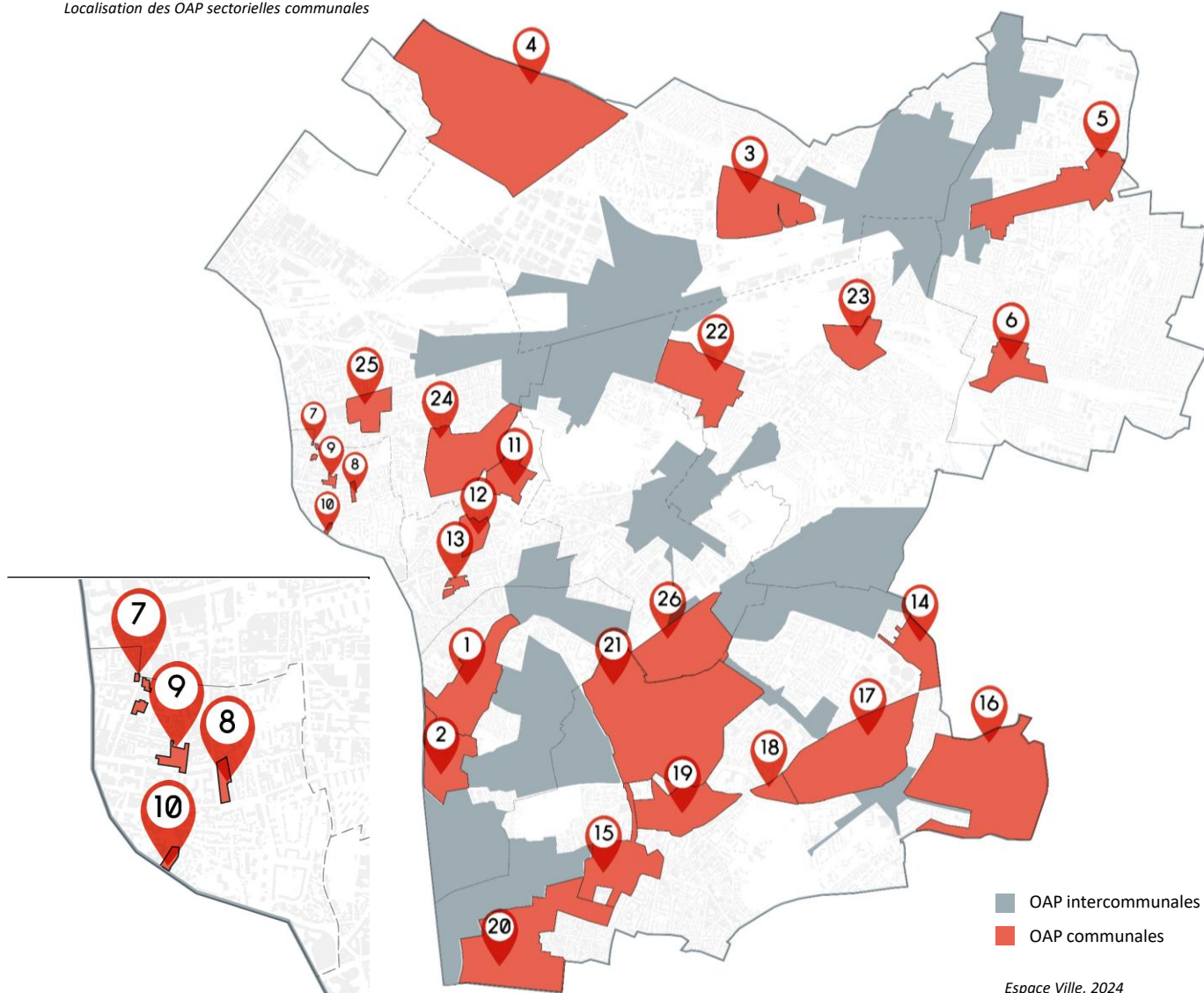
OAP communales



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

OAP sectorielles communales

Localisation des OAP sectorielles communales



Espace Ville, 2024

Bagnolet

1. Cœur de Ville de Bagnolet
2. Porte de Bagnolet - Gallieni

Bobigny

3. Hypercentre de Bobigny
4. Grand Quadrilatère

Bondy

5. Canal / Avenue Gallieni
6. Gare de Bondy

Pantin

24. La Folie de Pantin
25. Parc de Stalingrad

Le Pré Saint-Gervais

7. 7 Arpents
8. Busso
9. Îlot de l'Église
10. La Porte du Pré Saint-Gervais

Les Lilas

11. Fort de Romainville aux Lilas
12. Place Charles de Gaulle
13. Le parc Lucie Aubrac

Romainville

26. Échangeur de Romainville

Montreuil

14. Boissière Acacia
15. Croix de Chavaux
16. Le Morillon
17. Murs à pêches (4 Zooms)
18. Ilot Pierre de Montreuil/Rosny
19. Centre-ville et rue de la Convention
20. Bas-Montreuil
21. Villiers Barbusse

Noisy-le-Sec

22. Plaine Ouest
23. Gare de Noisy

Cœur de ville de Bagnolet

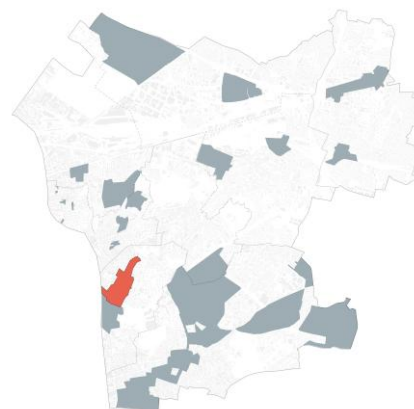
Bagnolet



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 Gallieni, 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.

Toutefois, ce secteur est particulièrement sensible au risque d'inondation par ruissellement, notamment en raison de la forte pente et de sa proximité au thalweg.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement).



Localisation du secteur Cœur de ville de Bagnolet

Vue aérienne du site aujourd'hui



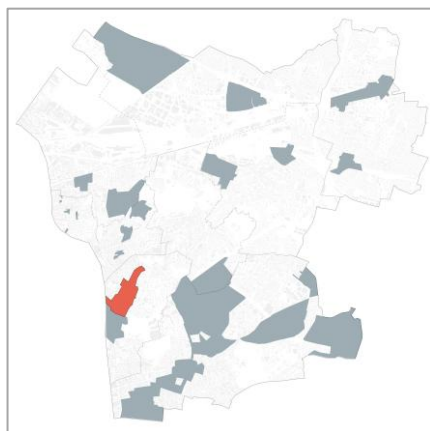
Envoi Ville de Bagnolet

Cœur de ville de Bagnolet

Cartographie de l'OAP :

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Cœur de ville de Bagnolet

Parti d'aménagement :



Populations Logements Équipements 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 Coups urbains

Général :



Renforcer les liaisons entre quartiers

Desserte et liaisons :



Renforcer les continuités douces



Voies structurantes à requalifier



Entrée de ville à valoriser



Economie Emplois commerces



Secteur à dominante d'activité



Environnement Santé Energie



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



Espace cultivé et jardiné à préserver



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



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures



Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion



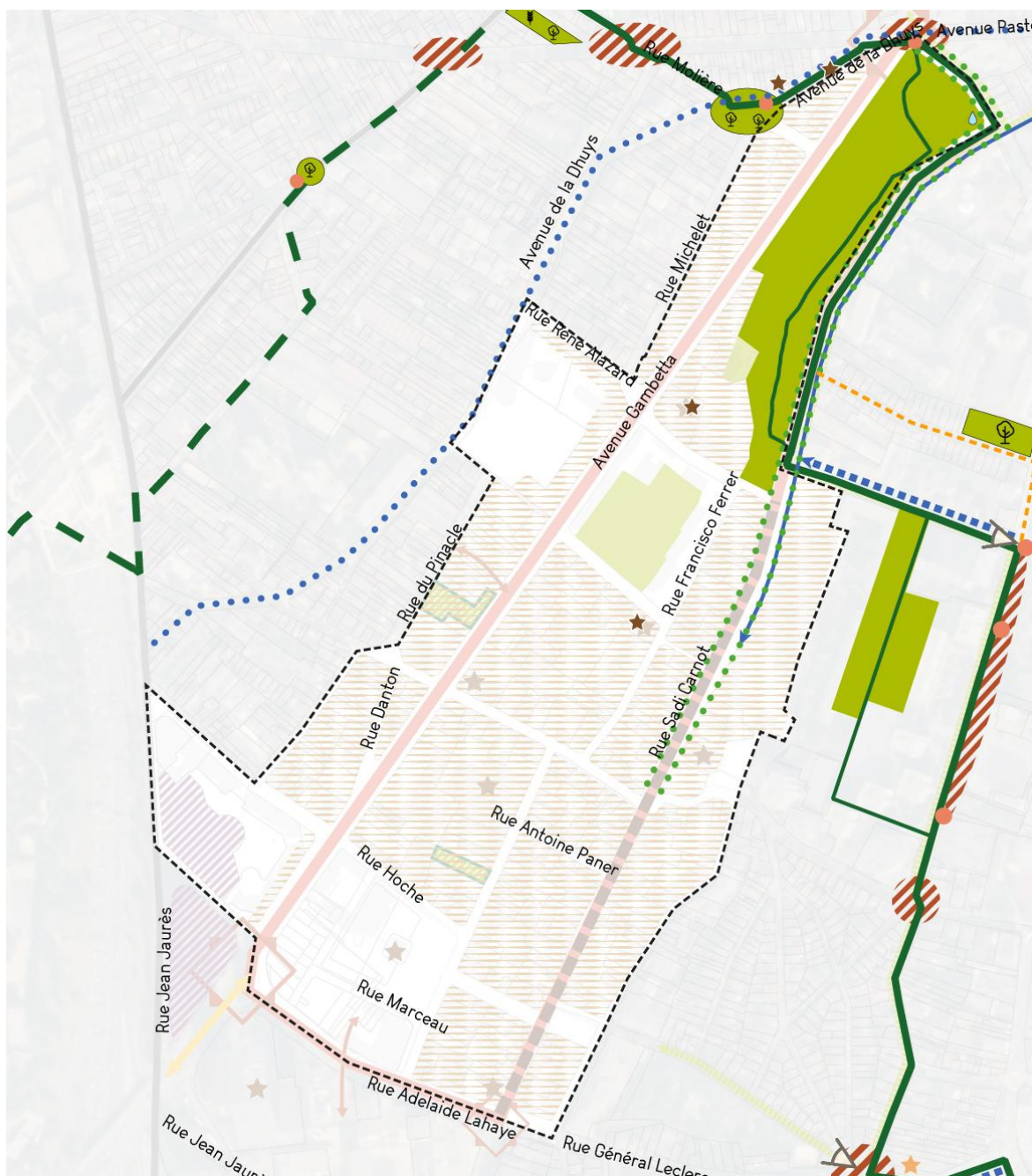
Périmètre OAP

Cœur de ville de Bagnolet

Bagnolet



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Cœur de ville de Bagnolet :



Cœur de ville de Bagnolet

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Energie

-  Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
-  Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
-  Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)
-  Requalifier les espaces verts
-  Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)
-  Alignement d'arbres existant à conserver
-  Jardin partagé à préserver ou à créer
-  Mise en valeur du chemin de l'eau
-  Mise en valeur de l'ancien ru des Orgueilleux
-  Mise en valeur de l'aqueduc de la Dhuis



Mobilités Coupsures urbaines

-  Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
-  Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin
-  Tracé de contournement cyclable du projet Grand Chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

-  Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
-  Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique
-  Mise en valeur de l'histoire hydraulique

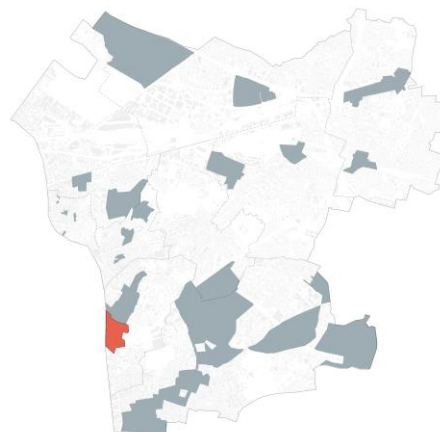
Porte de Bagnolet - Gallieni

Bagnolet



Un secteur stratégique à réinventer

Le secteur de la Porte de Bagnolet, situé au cœur de la Métropole du Grand Paris, à cheval sur le territoire de la Ville de Paris et de l'EPT Est-Ensemble, revêt un caractère exceptionnel qui interpelle les acteurs publics. L'importance de l'échangeur autoroutier reliant l'autoroute A3 au boulevard Périphérique avec un trafic routier de 300 000 véhicules par jour (dont 80% de transit), au contact de 35 000 habitants notamment dans deux NPNRU et de 36 000 voyageurs transitant chaque jour au métro Gallieni, génère des niveaux élevés de nuisances et de pollutions atmosphériques et sonores au-delà des seuils d'alertes de l'OMS. En ce sens, la Porte de Bagnolet-Gallieni porte un véritable enjeu sanitaire au titre de l'intérêt général, compte-tenu des conditions de vie liées au trafic, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Cette infrastructure routière isole la polarité économique et de transports privant le territoire d'une dynamique métropolitaine pourtant prégnante dans ce secteur.



Localisation du secteur Porte de Bagnolet - Gallieni

Conçue à l'ère des Trente glorieuses et du tout voiture, pour permettre la liaison entre le nord et le sud parisien, cet échangeur a participé à générer des ruptures dans le tissu bagnoletais et parisien et a renforcé la rupture entre les deux communes.

La Métropole du Grand Paris, l'Etablissement Public territorial Est Ensemble, la commune de Bagnolet et la Ville de Paris portent l'ambition d'inscrire la Porte de Bagnolet-Gallieni dans une dynamique plus urbaine et en phase avec la volonté commune de limiter le trafic routier et de mieux intégrer les infrastructures. De tels projets ont été portés à l'échelle parisienne sur d'autres portes accueillant un débouché d'autoroute (Porte Maillot avec l'A13, Porte de Bercy avec l'A4, Porte de La Chapelle avec l'A1).

Ces différents acteurs reconnaissent ainsi que tout projet de transformation doit nécessairement être ambitieux car les capacités d'évolution du site sont étroitement dépendantes de l'évolution de ce nœud routier et qu'il doit viser un objectif premier de santé publique.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

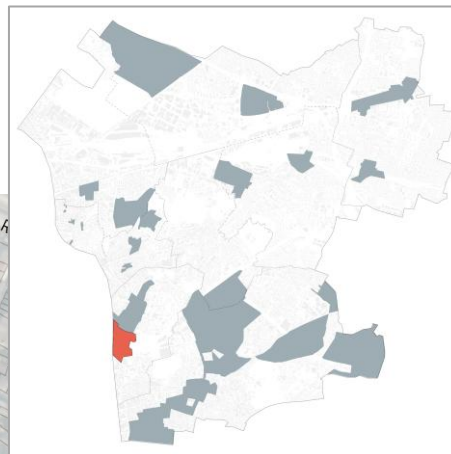
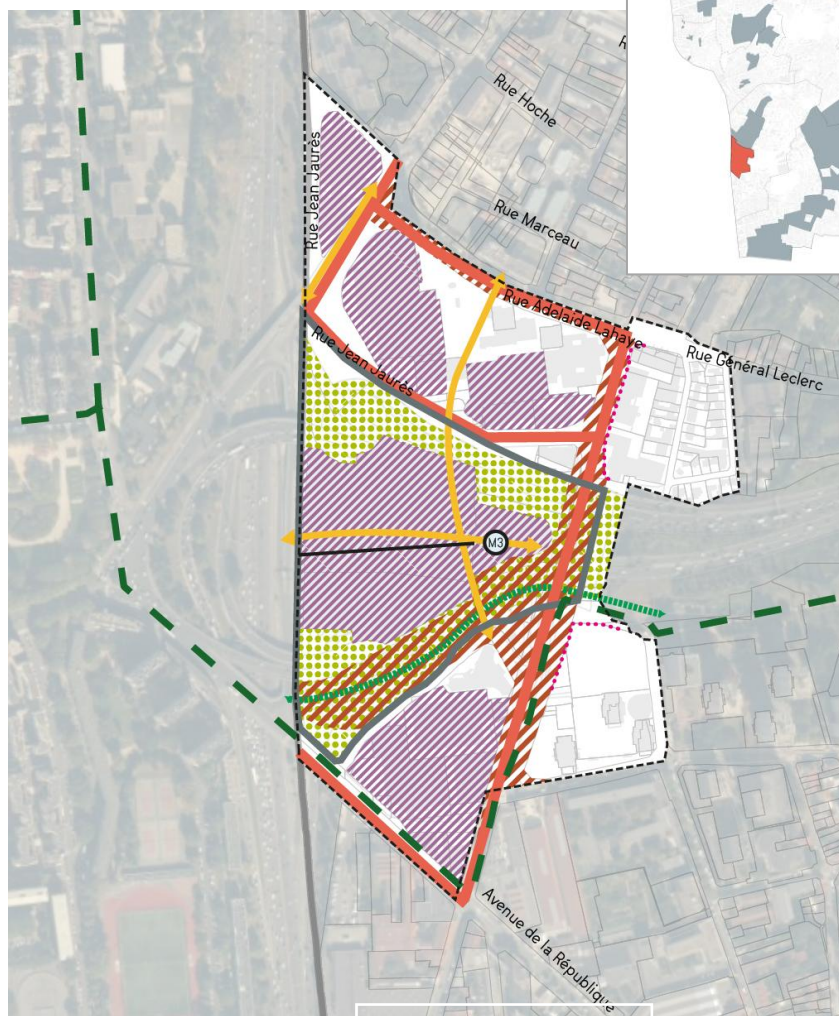


Vue aérienne du site aujourd'hui

Envoi Ville de Bagnolet

Porte de Bagnolet - Gallieni

Cartographie de l'OAP :



Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



**Environnement
Santé
Energie**

Trame verte et bleue :

Requalifier les espaces verts

Coulee verte

Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



**Economie
Emplois
commerces**

Secteur à dominante d'activités économiques

Conforter et développer les RDC actifs



**Mobilités
Coupures urbaines**

Général :

Développer de nouveaux espaces publics supports de convivialité

Desserte et liaisons :

Requalifier les axes structurants

Créer et/ou renforcer les continuités douces

Transformer l'échangeur

**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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

Périmètre OAP

Hypercentre de Bobigny

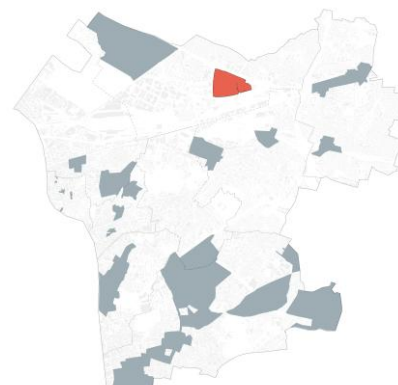
Bobigny



Le secteur d'application de L'Orientation d'Aménagement et de Programmation concerne l'hyper centre 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 cœur de ville construit sur l'ancien centre commercial Bobigny 2. Il est encadré au nord par l'A86 et au sud par la voie ferrée de la Grande Ceinture.

Afin d'assurer au centre-ville un rayonnement à la hauteur du pôle d'échanges Pablo Picasso, qui accueille 60.000 voyageurs par jour, une recomposition urbaine du quartier et l'aménagement des espaces publics en lien avec l'arrivée de nouveaux transports en commun est engagée.

Ainsi, la présente Orientation d'Aménagement et de Programmation répond au besoin actuel d'évolution du centre-ville, en cours de mutation avec le projet cœur de ville, qui a permis de démolir le centre commercial et reconstituer un quartier de ville, conformément aux objectifs du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.



Localisation du secteur Hypercentre de Bobigny

Cette transformation amorce la constitution d'une véritable centralité à travers des usages mixtes corrélés : activités diversifiées, espaces de vie attractifs, infrastructures de transport fonctionnelles et intégrées, au niveau du sol.

Cette polarité sera renforcée avec la réalisation des actions figurant au schéma de référence du pôle Bobigny Pablo Picasso, dont l'étude s'est achevée en mars 2024. Les intentions urbaines visent à passer d'une gare routière peu urbaine à une place animée et ouverte sur la ville. Il s'agit d'utiliser la transformation de l'espace public comme levier pour activer les rez-de-chaussée adjacents et favoriser le renouvellement du tissu urbain attenant. Ainsi, le pôle multimodal, comprenant la nouvelle gare du grand Paris Express, doit être mieux intégré à l'espace public qui sera réaménagé pour offrir de nouveaux usages.

Les objectifs :

- Conforter le statut ville préfecture et maintenir une activité économique pourvoyeuse d'emploi,
- Création d'une intensité urbaine par le développement d'une mixité fonctionnelle : habitat, bureaux, activités, commerces ;
- Poursuite de la revalorisation du cœur de ville de la commune et de la principale entrée de ville avec l'amélioration de la connexion du secteur Chemin vert au nouveau quartier urbain,
- Réaménagement du pôle multimodal compte tenu des montées 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
- Amélioration de la pratique piétonne et cyclable 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 :

Le nouveau cœur de ville dispose d'une forme urbaine qui favorise l'animation et clarifie les usages, par la réalisation des bâtiments au niveau du sol.

La mise en place de continuités sur le boulevard Maurice Thorez, la rue Carnot, et l'avenue Youri Gagarine forme 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 prévue entre le nouveau quartier et le quartier Chemin-Vert afin de créer une transition douce entre ces deux zones. En outre, la liaison entre l'hypercentre de Bobigny et le quartier Eco cité doit être requalifiée, avec l'aménagement des 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.

Un rééquilibrage des fonctions :

L'opération cœur de ville comprend 1267 logements, des bureaux, une crèche et des commerces dont une moyenne surface alimentaire de 2 500 m² et un cinéma public de six salles pour une surface totale de 13 160 m² principalement sur le linéaire du mail central qui traverse le quartier. Les logements présentent une diversité avec 175 logements sociaux, environ 830 logements en accession à la propriété et une résidence étudiante. Des parkings en infrastructure présentent une offre de 926 places de stationnement dont un parking payant ouvert au public de 247 places géré par Indigo.

Hypercentre de Bobigny

Bobigny



Secteur Chemin Vert :

Le projet de renouvellement urbain engagé permettra de réhabiliter des logements, de renouveler les équipements publics, ainsi que de rénover et créer des espaces publics apaisés et conviviaux.

L'Agence nationale de rénovation urbaine participe au projet et offre les moyens nécessaires à la démolition de la passerelle reliant les quartiers Chemin-Vert et Salvador-Allende, permettant de transformer radicalement l'avenue du Président-Salvador-Allende et d'aménager un accès plus avenant au quartier.

Une nouvelle allée piétonne au sud du secteur Chemin vert facilitera l'accès aux écoles et le déplacement des enfants. Au nord du quartier, l'ouverture de la rue Abdelkader Mesli va améliorer les circulations et l'environnement urbain. Elle permettra notamment d'accéder à la nouvelle offre commerciale, qui va se déployer dans le quartier Cœur de ville.

Restructuration de la dalle Pablo Picasso :

Afin de conforter son centre-ville et d'éviter la transformation systématique des immeubles en logements, il convient de définir une stratégie territoriale en termes de développement économique et urbain, pour anticiper la vacance des locaux tertiaires ou d'activité.

La destination future des locaux devra respecter les objectifs de mixité fonctionnelle figurant dans l'OAP Thématique – Economie et commerce, qui précise que tout projet d'une surface supérieure à 1000 m² SDP devra comporter au moins 25 % de surface de plancher en artisanat, bureau, commerce, entrepôt, industrie, et services publics ou d'intérêt collectifs et 50% pour les changements de destination des immeubles de bureaux et services publics.

Le développement urbain de ce secteur au cours des années 70, selon un principe de dissociation des fonctions urbaines, avait entraîné un morcellement des usages et un manque de cohérence d'ensemble.

L'urbanisme de dalle scindant les espaces et les circulations, entraîne des barrières visuelles et des difficultés de parcours. De plus, le manque de qualification de la gare routière Pablo Picasso en fait un lieu de passage peu attractif. Ainsi, ce secteur souffre encore aujourd'hui d'une décorrélation entre le niveau du sol et le niveau de la dalle. Les accès à la dalle sont fortement dégradés, condamnés ou inaccessibles aux personnes à mobilité réduite. Les rez-de-chaussée sont principalement aveugles et donnent sur des entrées de parking ou des locaux techniques. Les adresses des immeubles ne correspondent pas aux accès qui se font principalement par la dalle qui n'a aucune dénomination officielle.

Ainsi, les grands principes de recompositions urbaine du secteur tendent à mettre en place un aménagement d'ensemble cohérent à long terme. Il s'agit en premier lieu d'unifier le sol, proposer des espaces publics qualifiés, en donnant la priorité aux mobilités douces et à l'accès au pôle de mobilité Bobigny Pablo Picasso.

Pour animer l'espace public, il convient de qualifier les rez-de-chaussée et à terme de prévoir des immeubles (neufs ou réhabilités) qui disposent de rez-de-chaussée actifs autour de l'espace public ou de programmes tournés vers l'espace public, en lien avec le pôle multimodal et la vocation programmatique du quartier. Retrouver des façades principales sur cette place peut s'opérer progressivement lors de rénovation lourde des bâtiments, contribuant ainsi à une amélioration de l'image du quartier.

Ces principes d'aménagement se décomposent comme suit dans les trois secteurs de la dalle :

- Du côté est, dans le cadre d'une réhabilitation lourde, les accès des bâtiments du conseil départemental de la Seine-Saint-Denis devront s'ouvrir au niveau de la place, occupée actuellement en totalité par la gare routière. Les halls d'accès du public pourraient donner au niveau de la rue Erik Satie. Au droit du bâtiment Picasso, cette action sera réalisée sous réserve de l'aménagement d'un trottoir élargi ou d'un parvis garantissant le confort et la sécurité des usagers. Afin d'améliorer la lisibilité de l'espace public, des extensions bâties pourraient se développer entre le bâtiment existant et l'alignement futur. Le bâtiment Picasso pourrait annexer le tunnel de la rue Erik Satie afin de créer des halls ou des locaux d'activité et supprimer ce porte-à-faux. La création d'extensions dans la limite de deux étages pourra être envisagée afin d'assurer l'alignement de la façade sur la rue Erik Satie. L'accès aux parkings sera repensé pour intégrer au maximum les rampes au bâti et limiter l'impact visuel et les nuisances générées par ces accès ;
- Du côté nord, la dalle n'est conservée qu'en cas de besoin avéré d'accès au rez-de-dalle. En cas de départ ou de recomposition de l'activité de tri de la Poste, la passerelle pourra être démolie. La dalle pourra également être démolie, ou servir pour une extension du bâtiment vers la place, avec pour objectif d'offrir un véritable alignement, retrouver des usages qualifiant le rez-de-chaussée. Dans le cas d'une démolition du centre de tri, le nouveau programme veillera à respecter ces principes de valorisation du rez-de-chaussée et à ménager en cœur d'îlot un espace végétalisé afin de retrouver des perméabilités visuelles. Cet îlot doit ménager des espaces extérieurs végétalisés accessibles, à rez-de-chaussée ou sur dalle à R+1.

Hypercentre de Bobigny

Bobigny



La percée visuelle offrant des vues généreuses est/ouest est donc l'occasion de créer un cœur d'îlot jardiné. La hauteur des bâtiments devra être réduite le long des rues Satie et Picasso et pourra être plus élevée au nord et au sud de l'îlot, afin d'assurer une meilleure harmonie et intégration avec les immeubles avoisinants. Une implantation en retrait de l'alignement des rues Picasso et Satie de 3 m devra être respectée pour améliorer le confort piéton et préserver les vues existantes. De plus, un emplacement réservé est inscrit au règlement du PLU sur la rue Picasso afin d'élargir et aménager un trottoir confortable.

- Du côté ouest, dans le cadre de sa réhabilitation, la résidence des Sablons pourrait intégrer la valorisation de sa façade sur rue. Du côté de la rue Picasso, le niveau bas des duplex pourra être supprimé pour faciliter l'aménagement de halls qualitatifs et de locaux d'activité dont la programmation devra être choisie en tenant compte de l'offre déjà présente à proximité. Afin de créer un alignement sur rue, des extensions sont possibles sans toutefois dépasser la hauteur des bâtiments existants de la résidence. Un nouveau bâtiment pourrait être construit à l'angle de la place et du boulevard Maurice Thorez afin d'augmenter le linéaire des rez-de-chaussée actifs et renforcer la polarité commerciale de la place.

L'espace de dalle devrait faire l'objet d'une qualification paysagère. Dans la mesure où ces espaces ne seraient plus des accès publics, ils pourront servir de cour commune à un usage privatif. Dès lors qu'elles n'auront plus d'utilité, les passerelles qui relient les trois secteurs de la dalle pourront être démolies pour dégager l'espace public au sol.

Valorisation du mail François Mitterrand :

Le mail François Mitterrand, couverture paysagère de l'A86, traverse la ville de Bobigny sur une longueur d'1,5 kilomètres et une largeur de 40 mètres. Il est actuellement couvert par une pelouse et des arbustes épars. C'est pourtant une traversée majeure de l'avenue Paul Vaillant-Couturier. En ce sens, la valorisation paysagère de cet axe est un objectif majeur servant le confort piéton, la diversification écologique et l'identité paysagère du secteur. Cette valorisation devra intégrer la création de cheminements cohérents avec les traversées nord-sud et est-ouest tout en participant à l'agrément pour les usagers entre les deux espaces denses du centre-ville au sud et de Jean Rostand au nord.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

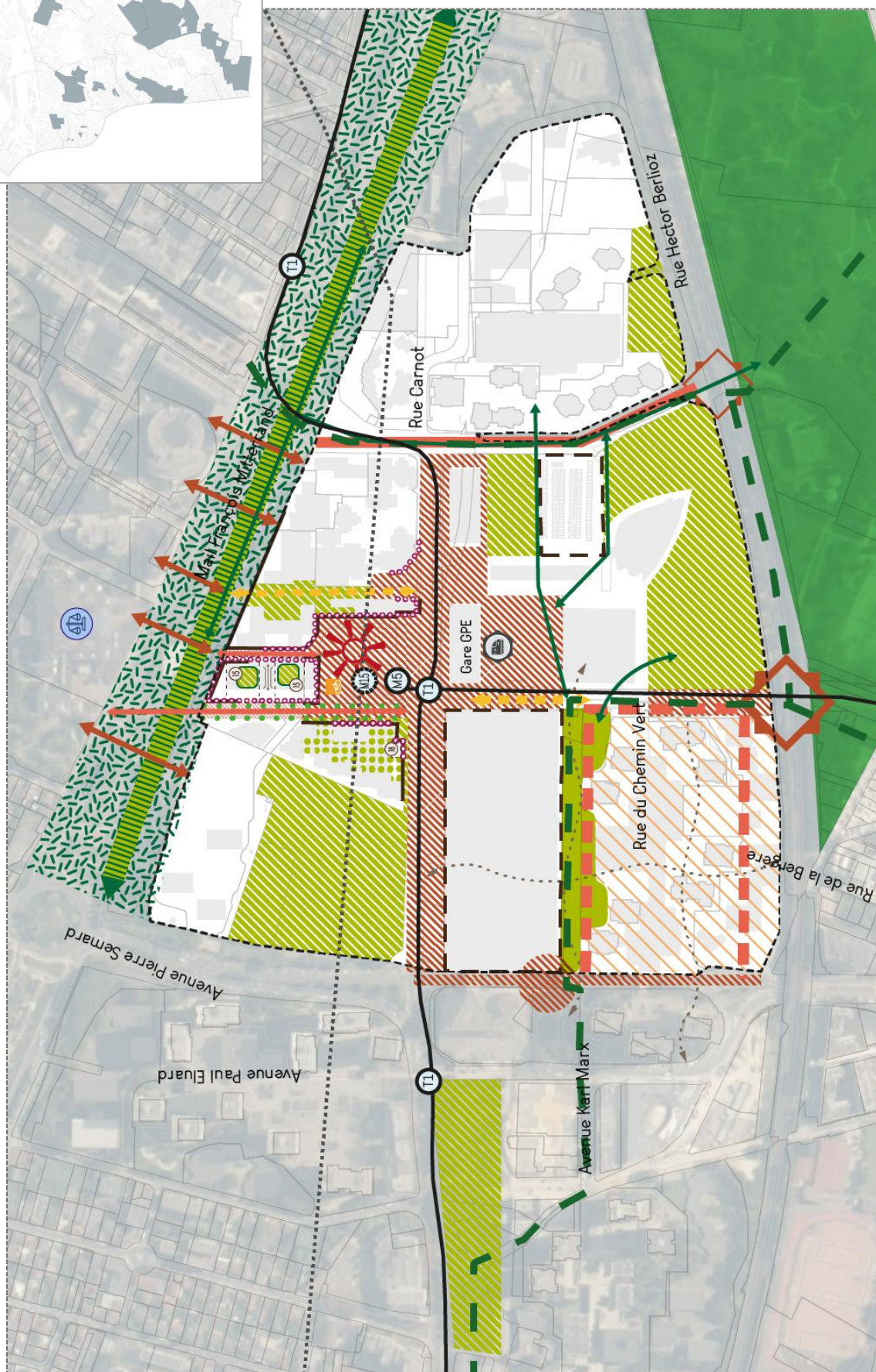
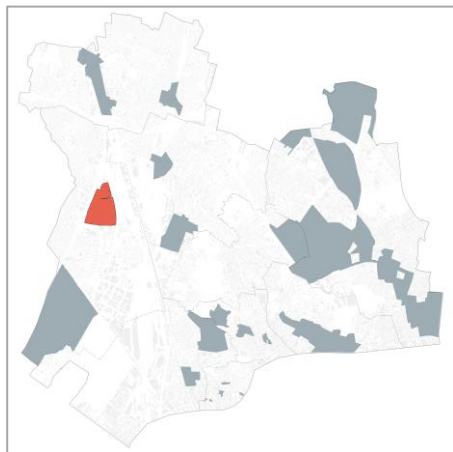


Google, 2024

Hyperscentre de Bobigny

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Hyperscentre de Bobigny

Parti d'aménagement :



**Environnement
Santé
Energie**

Maintien du caractère paysager

Espaces verts à créer, conserver ou qualifier

Espace de nature ouvert au public

Espaces à préserver ou végétaliser (cœurs d'îlots, espaces verts des grandes résidences, etc.)

Alignements d'arbres, continuités vertes à maintenir ou créer

Continuités vertes et écologiques continues à conforter ou créer

Espaces supports de biodiversité à développer ou maintenir

Continuités vertes supports de cheminements doux

Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



**Mobilités
Coupsures urbaines**

Général :



Espaces publics à créer ou requalifier



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



Gare et espaces publics remaniés



Tribunal et son extension

Desserte et liaisons :



Voie à créer sur les franges du quartier de Chemin Vert



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



Voies à requalifier



Mails piétons à créer

Polarités :



Polarité à créer

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

Transports :



Ligne et station existante



Ligne et station en projet

Stationnement :



Parking vélo à créer

Partage de l'espace :



Espace partagé à créer

Liens et coupures :



Renforcer les liaisons entre quartiers



**Economie
Emplois
commerces**

Linéaire RDC actifs à créer



**Paysage
Patrimoine
Citoyenneté**

Paysage :



Principe de perméabilité



Percée visuelle à créer

Forme urbaine :



Façade urbaine animée à composer



Front bâti ou alignement à constituer



Secteur de hauteur maximale

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

Zoom Gare routière – Pôle Pablo Picasso

Cartographie de l'OAP :



**Environnement
Santé
Energie**



Espaces verts à créer, conserver ou qualifier



Espaces à préserver ou végétaliser (cœurs d'îlots, espaces verts des grandes résidences, etc.)



Alignements d'arbres, continuités vertes à maintenir ou créer



Continuités vertes et écologiques continues à conforter ou créer



Espaces supports de biodiversité à développer ou maintenir



Continuités vertes supports de cheminements doux



**Paysage
Patrimoine
Citoyenneté**

Paysage :



Percée visuelle à créer

Forme urbaine :



Façade urbaine animée à composer



Front bâti ou alignement à constituer



Secteur de hauteur maximale



**Mobilités
Coups urbaines**

Général :



Espaces publics à créer ou requalifier

Desserte et liaisons :



Voies à requalifier



Mails piétons à créer

Polarités :



Polarité à créer

Transports :



Ligne et station existante



Ligne et station en projet

Stationnement :



Parking vélo à créer

Partage de l'espace :



Espace partagé à créer

Liens et coupures :



Renforcer les liaisons entre quartiers



**Economie
Emplois
commerces**



Linéaire RDC actifs à créer

Hypercentre de Bobigny

Bobigny



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Hypercentre de Bobigny :



Environnement Santé Energie

--- Tracé du projet Grand Chemin
(à l'étude)

Requalifier les espaces verts



Espace capable (agriculture
urbaine, aire de jeu, création
d'espace vert, espace sportif)



Jardin partagé à préserver ou à
créer



Mobilités Coupsures urbaines



Développer des espaces publics
supports de convivialité et de vie
locale :

- Apaisement de carrefour
- Placette active
- Porte d'entrée du Grand Chemin



Installation d'un mobilier
identitaire / signalétique du grand
chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté



Vue sur le grand paysage à
conserver et à valoriser

Grand Quadrilatère

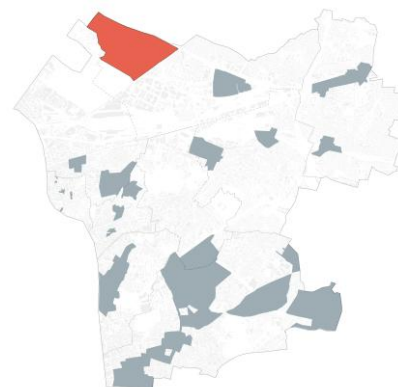
Bobigny



Avec 170 hectares, le Grand quadrilatère est une pièce majeure de la ville de Bobigny. Relativement autonome, il est déconnecté du centre-ville et de ses commodités, conférant au secteur un caractère isolé avec des dynamiques urbaines propres. Bordé par de grands axes routiers et enclavé à l'est par les voies ferrées, ce territoire singulier se tourne davantage vers les communes voisines : Drancy, La Courneuve et Pantin. Le développement urbain de ce secteur représente une opportunité pour l'intégrer pleinement au paysage de Bobigny et rompre ainsi son isolement.

Le Grand Quadrilatère abrite des éléments paysagers intéressants et une richesse d'usages des espaces métropolitains, constituant un atout pour la commune. Il présente une diversité de milieux et d'ambiances, avec une faible emprise au sol des constructions qui libère de vastes espaces pour la végétation, créant ainsi un cadre de vie de qualité. Aujourd'hui, ce quartier très mixte bénéficie d'une richesse programmatique, illustrant un échantillon presque complet de la ville. Toutefois, il engendre des formes urbaines monofonctionnelles, avec des programmes sectorisés limitant les connexions et les relations sociales, formant de grandes plaques étanches ne communiquant pas entre elles. Le tissu pavillonnaire, bien que relativement limité, est toujours présent dans le quartier. Contrairement à la tendance habituelle où ces tissus sont souvent fragmentés, ils se situent principalement en périphérie du Grand Quadrilatère et s'intègrent aux tissus pavillonnaires plus importants, notamment à l'ouest en direction de La Courneuve.

Il sera également important de notifier la présence du ru de Montfort sur ce secteur et d'y apporter une attention particulière (Cf. 4.1 OAP Thématique Environnement).



Localisation du secteur Grand Quadrilatère

Les enjeux structurants :

• Le désenclavement du Grand Quadrilatère, sa reconnexion au reste de Bobigny

Leviers : travail sur la trame viaire, les circulations et franchissements (notamment piétons sur les voies ferrées vers l'ouest au croisement d'ELM Leblanc et du pavillonnaire), amélioration de l'offre de transports publics, requalification des « entrées de ville » et les voies pénétrantes (rue de Stalingrad, avenue Henri Barbusse) et des connexions avec le centre-ville.

• La valorisation des polarités métropolitaines, des grands équipements et du patrimoine remarquable (paysager et architectural) à l'aune de l'évolution du secteur ;

Leviers : création d'une centralité urbaine structurante sur le Parc des Sports, ses espaces verts et les places connexes, mise en valeur des grands équipements au rayonnement métropolitain (PRISME, Hôpital Avicenne, Université Paris XIII, Parc des Sports...) qui participent à l'attractivité du quartier et de la ville, valorisation des équipements et services du quartier.

• La structuration du cœur du quartier, le développement d'un quartier mixte et vivant

Leviers : activation par des micro-polarités du cœur du quartier résidentiel au moyen de places publiques et commerces de proximité notamment le long d'un axe Est-Ouest, travail sur les porosités et les usages du Parc des Sports et en prolongement de la requalification déjà réalisée de la promenade Django Reinhardt.

• La fluidification des trames nord-sud du quartier ainsi que la structuration d'un axe central est-ouest qui doit devenir le cœur battant de la vie de quartier

Leviers : continuité des usages et paysagère de l'axe central est-ouest passant par des places animées, des axes marqués par du RDC actif, requalification des voies nord-sud pour qu'elles soient plus fonctionnelles et agréables à circuler via des prolongements de voies et ainsi lutter contre les fractures urbaines.

Grand Quadrilatère

Bobigny



- **L'affirmation de la rue de Stalingrad comme un enjeu en soi, à la fois « entrée de ville » et élément urbain à part entière, et le développement du tissu urbain limitrophe ;**

Leviers : travail sur la mixité RDC actifs-logements, sur l'amélioration du cadre de vie sur le boulevard et de ses aménités, création ou requalification des porosités nord-sud avec le cœur de quartier, restructuration à terme des quartiers limitrophes (notamment Vache à l'Aise) en densifiant tout en assurant la création ou préservation d'espaces verts en cœur d'îlots.

- **La mutation des secteurs nord-est (pavillonnaire, ELM Leblanc) à l'aune de l'arrivée du futur pôle-gare Drancy-Bobigny (lignes 15-Est du GPE et T11 Express)**

Leviers : réflexion sur le long terme sur le devenir d'une partie du pavillonnaire est (Grémillon, Moreau, Prospérité), ainsi que sur le Triangle ELM Leblanc, entre autres en accompagnant réglementairement la mutation des parcelles privées ou appartenant à l'EPFIF, travail sur les circulations et franchissements sur les voies ferrées et la rue de Stalingrad.

Enfin, le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

vue aérienne du site aujourd'hui

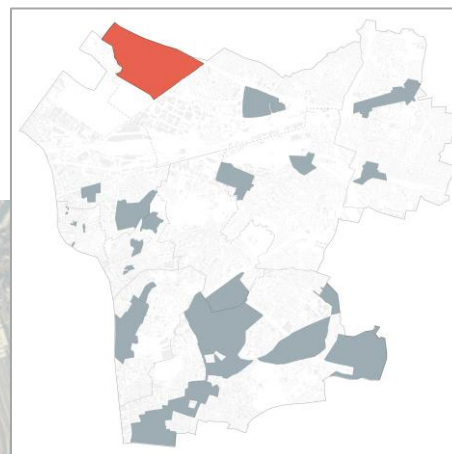
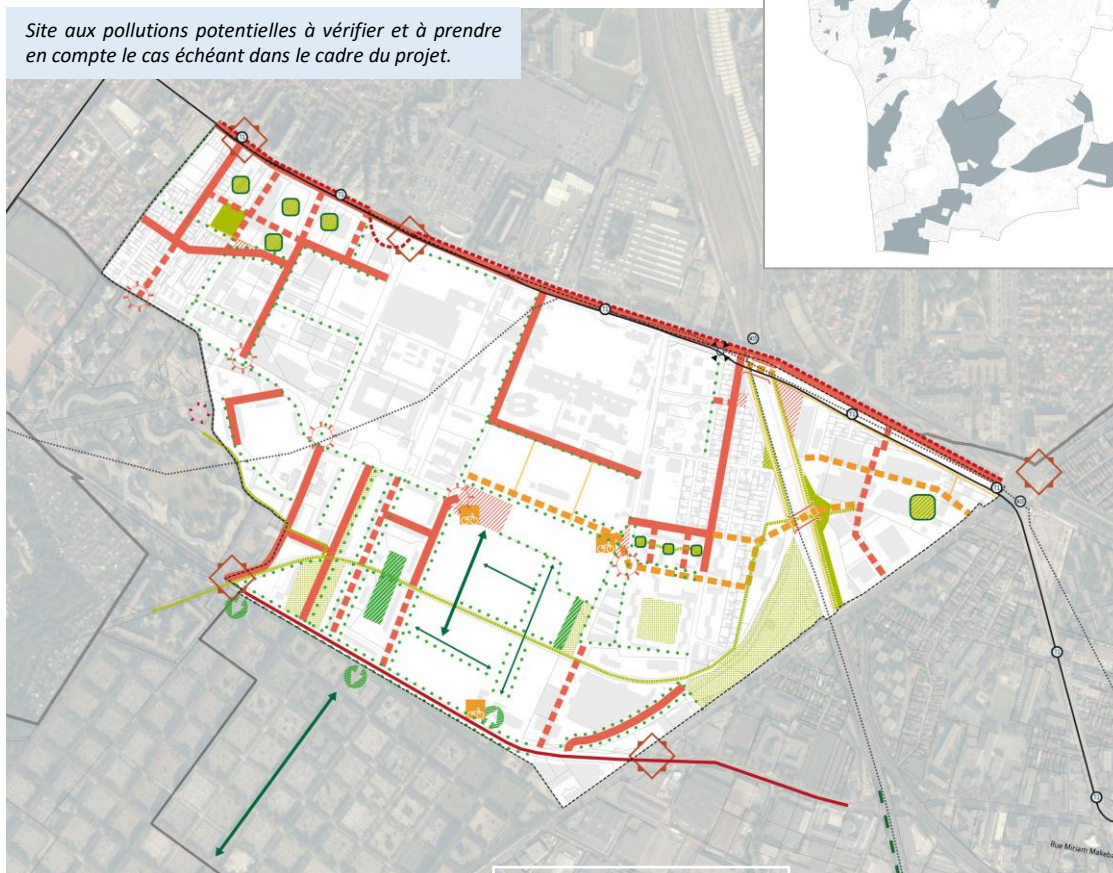


Envoi ville de Bobigny

Grand Quadrilatère

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Environnement Santé Energie

Trame verte et bleue :

- Espaces verts à requalifier / protéger
- Espaces verts à créer
- Espaces verts à créer (ponctuel)
- Espaces à préserver ou à végétaliser (cœurs d'ilots, espaces verts des grandes résidences etc.)
- Espaces boisés à protéger
- Alignements d'arbres, continuités vertes à maintenir ou créer
- Continuités vertes et écologiques discontinues à conforter ou à créer
- Connexions à préserver et/ou renforcer
- Connexions à créer
- Porte d'entrée sur le Parc des Sports ou sur le cimetière parisien
- Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



Mobilités Coupsures urbaines

Général :

- Espaces publics à créer ou à requalifier

Desserte et liaisons :

- Voies à requalifier
- Voies à créer ou à prolonger
- Itinéraires cyclables à requalifier
- Itinéraires cyclables à créer
- Mails piétons à créer
- Sentes piétonnes à créer
- Passerelle à créer

Desserte et liaisons :

- Polarité à conforter
- Polarité à créer

Transports :

- Ligne et station existante
- Ligne et station en projet
- Accès aux stations à améliorer

Stationnement :

- Parking vélo à créer

Liens et coupures :

- Entrée de ville, de site, etc. à valoriser, développer ou qualifier

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Périmètre OAP

Canal/Avenue Gallieni

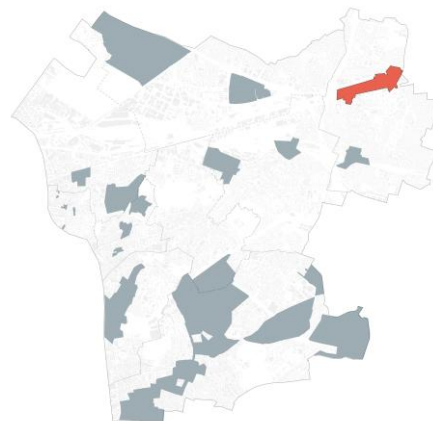
Bondy



Dans le cadre du Grand Projet Urbain de la Plaine de l'Ourcq dont l'ambition consiste à faire muter les abords du canal de l'Ourcq et de la route départementale 933 (ex-RN3), Est Ensemble et la Ville de Bondy portent conjointement la transformation progressive du secteur « Avenue Gallieni – Canal », sur une superficie de 39 hectares environ.

Le « secteur Gallieni – Canal » à Bondy réunit toutes les caractéristiques d'une zone commerciale et d'activités vieillissante en entrée de ville : artificialisation massive des sols, étalement urbain, absence d'insertion paysagère notamment.

L'avenue Gallieni (RD 933) concentre des enseignes d'équipement de la maison de rayonnement intercommunal, avec notamment le plus ancien Darty de France et l'enseigne Conforama installée depuis 2000. Les enseignes de l'équipement de la personne ou alimentaires possèdent une attractivité plus locale, rayonnant à l'échelle de la ville et de l'axe Gallieni. D'autres enseignes du secteur sont en déclin, ou fermées. En 2023, le taux de vacance commerciale est de 10% sur le secteur « Gallieni-Canal » et monte jusqu'à 21,5 % pour les enseignes d'équipement de la maison.



Localisation du secteur Canal / Avenue Gallieni

L'avenue Gallieni est par ailleurs un axe routier très large qui supporte un trafic très conséquent. Un ouvrage en infrastructure, « l'autopont Polissard », long d'environ 350 mètres, vient renforcer le caractère routier et accentue les effets de fracture entre les quartiers nord et centraux de la commune de Bondy. A quelques mètres de distance mais quasiment invisible depuis la route, le canal de l'Ourcq a vocation à devenir un axe structurant du territoire et de la ville, notamment grâce à la mise en œuvre de la Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) des Rives de l'Ourcq et aux aménagements le long des berges.

Ce secteur de la ville est promis à une transformation radicale avec la mise en service à horizon 2030 de la gare « Pont de Bondy » du Grand Paris Express et l'arrivée du TZEN 3 qui permettra de requalifier profondément l'avenue Gallieni, avec une réduction de la place de la voiture, l'aménagement d'itinéraires cyclables (RER vélo), la plantation d'arbres et la reprise des espaces piétons.

De plus, le déménagement, sous Maîtrise d'ouvrage de l'Assistance Publique – Hôpitaux de Paris, de l'hôpital Jean Verdier à horizon 2029 en rive sud du canal motive la mutation de l'avenue Gallieni pour favoriser l'insertion urbaine de ce nouvel équipement de santé ouvert sur la ville.

Le projet Gallieni – Canal décline les objectifs du grand projet urbain de la Plaine de l'Ourcq : reconnecter la ville à un canal actif, élargir et renaturer les berges, construire autant de logements que de surfaces d'activités, caler le développement sur l'arrivée effective des transports en commun et construire de nouveaux équipements et services publics nécessaires aux habitants.

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Canal/Avenue Gallieni

Bondy



A travers le projet Gallieni – Canal, Est Ensemble et la Ville de Bondy visent plus précisément la régénération du tissu économique par la rationalisation du foncier commercial, l'amélioration du cadre de vie par la diversification des usages avec la construction d'environ 1 600 logements, l'installation de nouveaux services et plus particulièrement le nouvel hôpital Jean Verdier et par la renaturation massive des espaces publics notamment grâce à l'élargissement des berges du canal.

Le projet urbain propose la requalification massive des espaces publics avec la création de 4 traversées paysagères Nord-Sud visant à désenclaver le quartier, rendre plus aisé l'accès au canal de l'Ourcq et réduire la rupture urbaine formée aujourd'hui par l'ex-RN3 et les emprises commerciales. Les berges du canal seront élargies et réaménagées et des espaces verts majeurs seront créés, notamment d'un parc de 1,4 ha en rive nord du canal pour réduire la carence en espaces verts de la ville de Bondy qui ne compte à ce jour que 4m² d'espaces verts par habitant.

En termes de programmation commerciale et économique, le projet urbain vise à créer des polarités différenciées :

- Selon des formes et formats adaptés, il est privilégié l'installation d'activités économiques complémentaires autour de l'équipement de la maison : activités productives et artisanales (autour du mobilier, de la création, du design), activités de formation, logistique du dernier km... une offre de destination complétée sur l'îlot Gâtine ;
- Des activités de loisirs donnant sur le canal, aux berges requalifiées ;
- Une offre commerciale de proximité adressée sur l'axe Gallieni, en prolongement du centre-ville, avec une logique de concentration des commerces aux abords des futurs arrêts du TZEN3 et une installation des services (professions libérales par exemple) sur les espaces moins passants ;
- Sur les terrains actuels de l'hôpital Jean Verdier, les pieds d'immeuble longeant le canal accueilleront autant que faire se peut des programmes non résidentiels susceptibles d'animer les berges.

Ces différentes polarités seront soit intégrées dans des bâtiments mixtes en étages, à réhabiliter ou à créer, soit intégrés en rez-de-chaussée des futurs logements.

Sur l'ensemble du secteur, il est encouragé la création d'espaces de travail mixtes couplant locaux d'activités et bureaux favorisant la création d'emplois locaux.

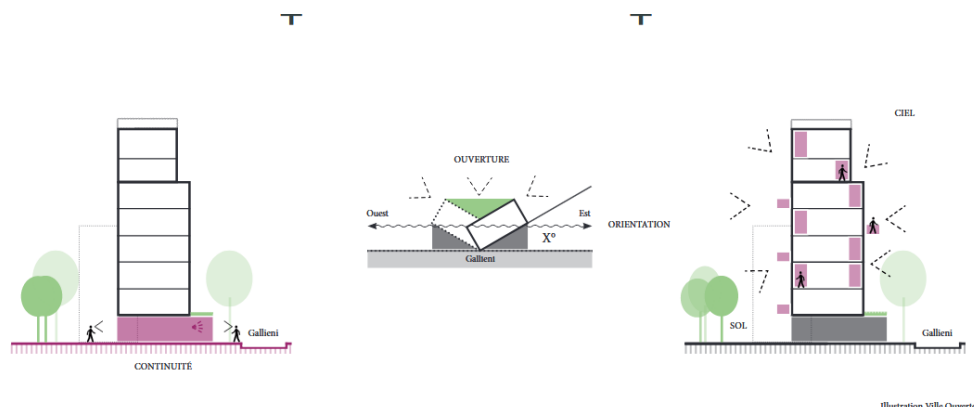
Les principales règles de composition urbaine sont les suivantes :

1. La dissymétrie de l'avenue Gallieni

L'hétérogénéité des deux rives de l'avenue Gallieni est considérée comme un atout à conserver. Aussi, tandis que le front bâti du sud est conforté, celui du nord est plus ouvert et poreux.

2. Des îlots posés sur un Quai

- Les constructions doivent être conçues comme des objets posés sur un quai, avec un sol continu de l'avenue jusqu'au canal.
- Les nouveaux logements construits le long de l'avenue Gallieni devront répondre aux principes suivants :
- Un socle qui propose des espaces extérieurs intéressants pour les logements ;
- Une volumétrie adaptée qui propose des espaces à vivre communs et privés sur toute la hauteur et de part et d'autre du bâtiment ;
- Une orientation des logements en est-ouest pour permettre de réduire les nuisances liées aux infrastructures, d'ouvrir les vues sur le grand paysage et de répondre aux enjeux climatiques actuels.



Canal/Avenue Gallieni

Bondy



3. Le petit et le grand

La composition du quartier associe petites et grandes hauteurs afin de dégager des vues et des percées.

Les programmes de logement devront ainsi offrir différentes façons d'habiter le quai en favorisant une variation de morphologies. Les activités économiques devront adopter des formats compacts, susceptibles d'être glissés à rez de chaussée des programmes de logements, pour une meilleure cohabitation des fonctions.

4. Le grand parc du canal

Les nouveaux espaces verts viennent s'accrocher au canal et l'épaissir par séquence. Ils permettent de développer le grand parc du canal depuis La Villette jusqu'au parc de la Poudrerie. Les liens depuis l'avenue Gallieni sont soignés et bien dimensionnés.

5. Un sol désimperméabilisé et vivant

Aujourd'hui, le sol est recouvert presque sur l'intégralité du secteur. Cette ressource fragile et sous pression doit être ménagée. Aussi, les espaces de pleine terre seront-ils préservés. La désimperméabilisation des parcelles sera le mot d'ordre de chaque projet immobilier. En effet, à travers la transformation du secteur Gallieni-Canal, les Collectivités visent une baisse de l'effet d'îlot de chaleur urbain de l'ordre de 13%. Enfin, l'infiltration et la gestion de l'eau en surface seront privilégiées.

6. La ville praticable à hauteur des yeux

L'échelle du piéton doit être réintroduite et particulièrement soignée. Aussi, les rez-de-chaussées seront-ils traités avec le plus grand soin, programmés et ouverts sur l'espace public, limitant les interfaces aveugles et non amènes.

7. La mise en valeur du réseau hydrographique historique – Le ru de la Molette dans le futur Parc en rive nord du Canal de l'Ourcq :

Valoriser dans le paysage les rus historiques enterrés, via des travaux de plantation et signalétique en surface, dans le faisceau de ce patrimoine de la trame bleue afin de faire connaître son existence au grand public.

Enfin, le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant, la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

Orientation d'aménagement et de programmation :

Canal/Avenue Gallieni

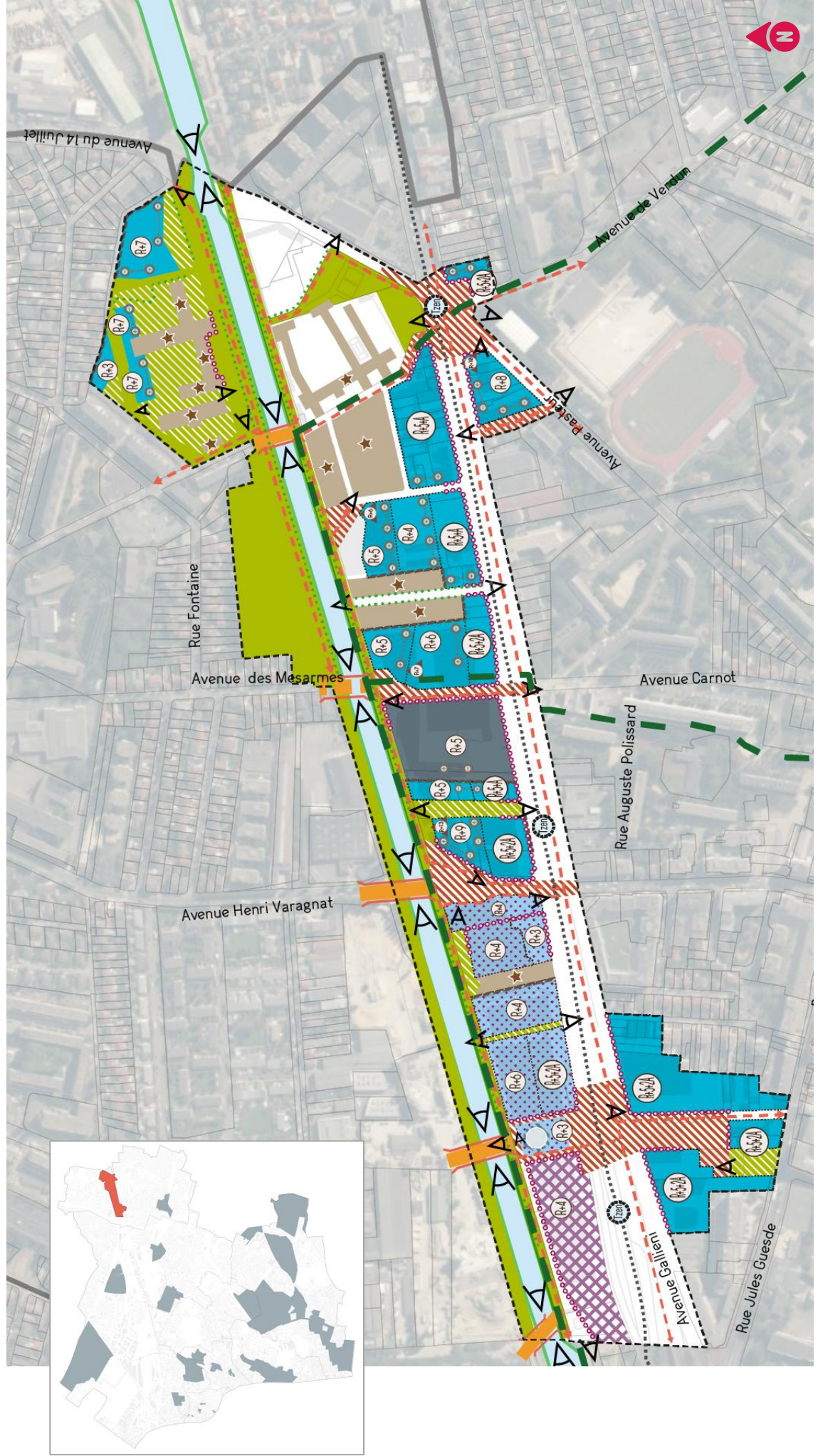
Cartographie de l'OAP :

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
- Périmètre OAP



Canal/Avenue Gallieni

Parti d'aménagement :



Environnement
Santé
Energie

Trame verte :

Espaces de respiration

Espaces publics paysagers

Alignement d'arbres et arbres remarquables repérés

Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)

Trame bleue :

Canal de l'Ourcq et ses berges

Préserver et développer les alignements d'arbres à haute tige le long du canal

Elargir et végétaliser les berges

Garantir la continuité paysagère et végétaliser des berges

Apporter une programmation ludique et de loisirs en lien avec le canal (Escale navette fluviale, etc).

Assurer un passage continu et sans obstacle des piétons et mobilités douces sur les deux rives du canal



Populations
Logements
Equipements
Densités

Secteur à dominante habitat

Secteur mixte

Equipements :

Secteur d'équipements d'intérêt collectif (Hôpital)



Economie
Emplois
commerces

Commerce :

Rez-de-chaussée actifs

Secteur à dominante économique



Paysage
Patrimoine
Citoyenneté

Paysage :

Vues à créer

Patrimoine :

Ensemble urbain à préserver

Forme urbaine :

Principe de retrait des constructions

Hauteur maximale autorisée*

Progression des hauteurs de construction

Emergence architecturale à positionner



Mobilités
Coupsures urbaines

Général :

Espaces publics majeurs

Desserte et liaisons :

Cheminements doux

Traversées existantes du canal

Créer des nouvelles traversées du canal

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.

Site aux pollutions avérées à traiter dans le cadre du projet

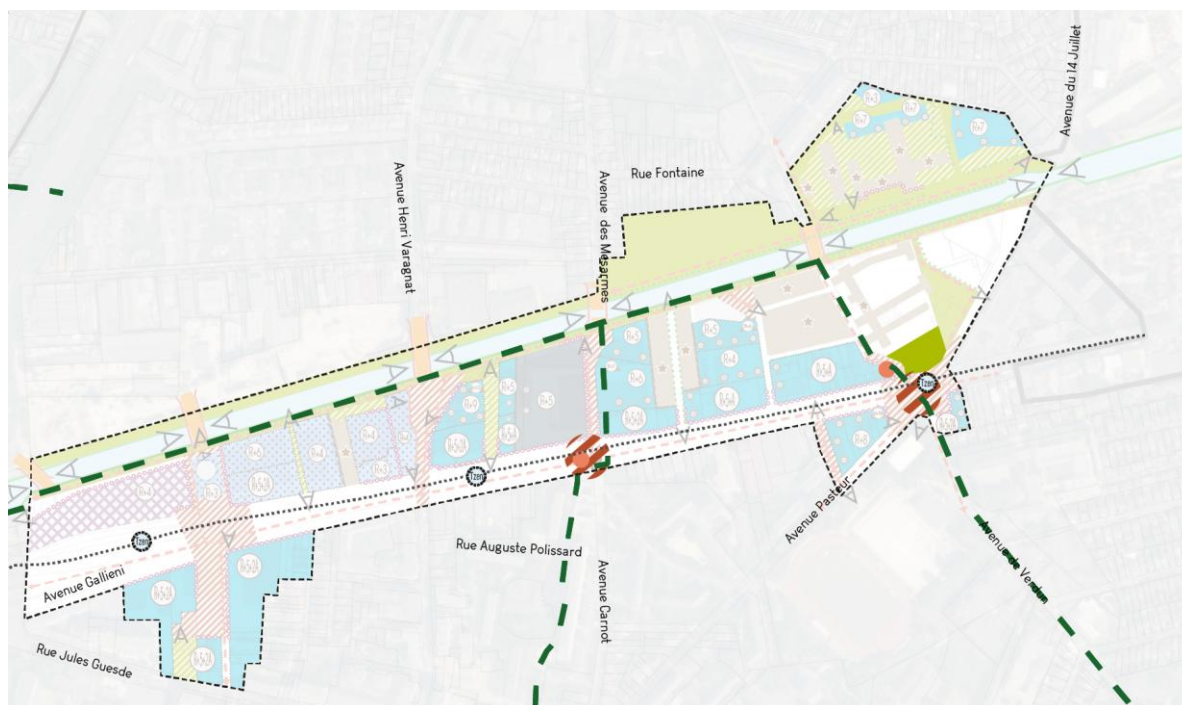
*(Les règles concernant les hauteurs inscrites dans l'OAP permettent de déroger, sur ce secteur, aux règles des hauteurs définies dans le règlement et le zonage)

Canal/Avenue Gallieni

Bondy



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Canal/Avenue Gallieni :



Environnement Santé Energie



Tracé du projet Grand Chemin
(à l'étude)



Requalifier les espaces verts



Espace capable (agriculture
urbaine, aire de jeu, création
d'espace vert, espace sportif)



Mobilités Coupsures urbaines



Développer des espaces publics
supports de convivialité et de vie
locale :

- Apaisement de carrefour
- Placette active
- Porte d'entrée du Grand Chemin



Installation d'un mobilier
identitaire / signalétique du grand
chemin

Gare de Bondy

Bondy

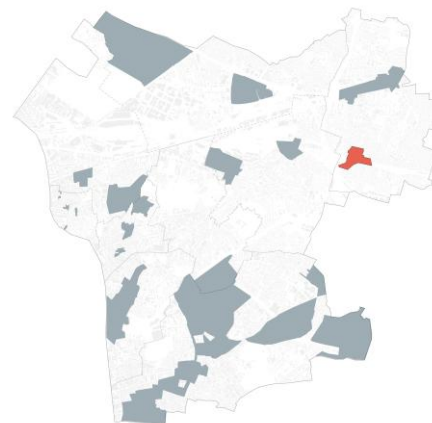


Le secteur de la gare de Bondy, est divisé en 2 par la voie ferrée, phénomène exacerbé par des problèmes de franchissements. De part et d'autre de la voie ferrée, ce sont deux secteurs aux ambiances différentes.

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 courant 2024, du tramway T4 (reliant Aulnay-Sous-Bois à Bondy), et de la future 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 et offre peu d'opportunité de densification. Les abords de la gare sont composés d'une crèche et d'une église.



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 et favoriser son usage
- 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 fonctionnelles et sociale
- Accueillir un équipement scolaire
- Verdir l'espace public

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 classée en zone UH (Allée du Moulin), et d'autre part identifiée au plan du patrimoine architectural, urbain et paysager.

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

Desserte

Inscrit dans le Plan Local des Déplacements 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.

Mobilité

Le site sera le mieux desservi de la ville grâce à la présence du RER E du tramway T4 (reliant Aulnay-Sous-Bois à Bondy), Ligne 15 du Grand Paris Express, etc.

Franchissements

Le franchissement de la voie ferrée représente actuellement un véritable défi en termes de circulation et de sécurité pour les piétons. Il est donc nécessaire de se poser la question de la réhabilitation lourde ou de la démolition et reconstruction du Pont Jules Ferry. Ceci permettrait une traversée de la voie ferrée plus sûre, en particulier pour les modes doux.

- **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 raccroché 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 parvis coté Sud de la gare

Gare de Bondy

Bondy



Les activités et les commerces

L'arrivée de la nouvelle ligne 15 du Grand Paris Express, 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 sera détruit 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 Grand Paris Express. 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.

• 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.

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.

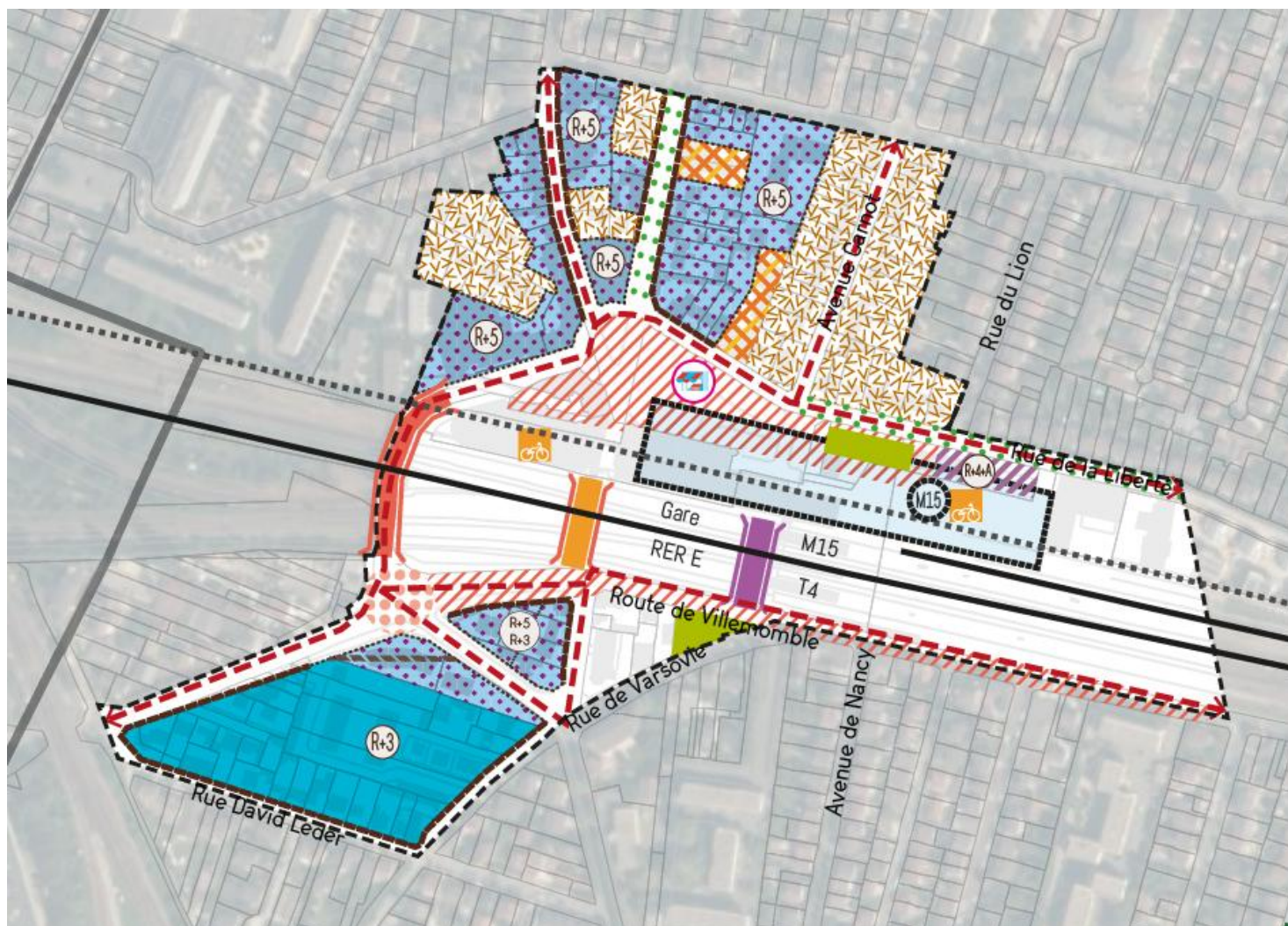
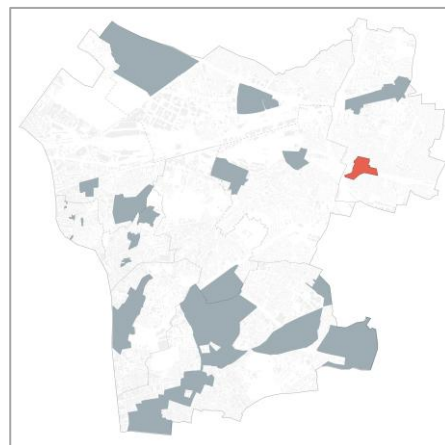
Une attention particulière sera apportée aux projets sur les parcelles afin de permettre l'intégration du programme au cœur de l'îlot.

Enfin, le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

Gare de Bondy

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Gare de Bondy

Parti d'aménagement :



Populations Logements Équipements Densités

Logements :

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

Densités / projets :

- Ilot non mutable
- Ilot en mutation



Economie Emplois commerces

- Maintenir la fonction du marché du parvis
- Équipement ou commerces/activités de service ou tertiaire en rez-de-chaussée, activités tertiaires à partir du R+1



Mobilités Coupsures urbaines

Général :

- Des parvis de gare à créer et conforter
- Pacifier l'espace public

Desserte et liaisons ::

- Pistes cyclables
- 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
- Améliorer et sécuriser le franchissement de la voie ferrée en rénovant - élargissant / OU démolissant-reconstruisant 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



Gare GPE Ligne 15 Est

Stationnement :



Parking vélo à créer



Environnement Santé Energie

- Revaloriser et conserver les alignements d'arbres existants
- Espace vert ou piéton à créer



Paysage Patrimoine Citoyenneté

- Hauteur maximale des constructions :
 - Jusqu'à R+5 maximum
 - Jusqu'à R+3 maximum
- Garantir un épannelage (R+/-R+3)

(Les règles concernant les hauteurs inscrites dans l'OAP permettent de déroger, sur ce secteur, aux règles des hauteurs définies dans le règlement et le zonage)

- 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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Périmètre OAP

7 Arpents

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 entièrement bâtis se situent au centre d'un quartier desservi par la ligne de métro 5 (station Hoche) 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 du quartier.

La requalification de ces terrains donne en effet l'opportunité de contribuer à la résorption de l'habitat indigne, 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.

Par ailleurs, jouxtant le gymnase Nodier, le projet 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.

Au sein de cette Orientation d'Aménagement et de Programmation multisites, il est prévu une exonération de réalisation de places de stationnement pour les destinations logement et commerce.



Localisation du secteur des 7 arpents

Enfin, le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf. 4.2 OAP thématique Environnement)

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

7 Arpents

Cartographie de l'OAP :



Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

1



Espace de développement d'un programme mixte comprenant un immeuble de logement accueillant des commerces en RDC

2



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.

3



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.



Espace de réalisation de l'équipement sportif complémentaire



Environnement Santé Energie



Espace vert public à créer



Espace vert privé à créer



Traitement paysager favorisant les connexions avec les espaces verts en continuité



Mobilités Coupures urbaines



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

B. Accès éventuel à l'équipement à prévoir

Busso

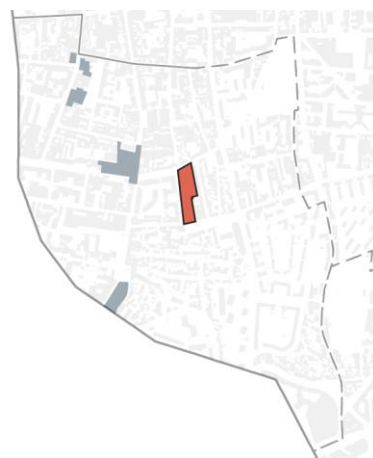
Le Pré Saint-Gervais



Proche du cœur historique, le site est étroitement associé au centre ville et du fait de sa position d'une de ses façades sur la 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 Zone d'Aménagement Concerté (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 95 à 115 logements au minimum dont 30% minimum de logements sociaux en locatif et/ou en accession.

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.

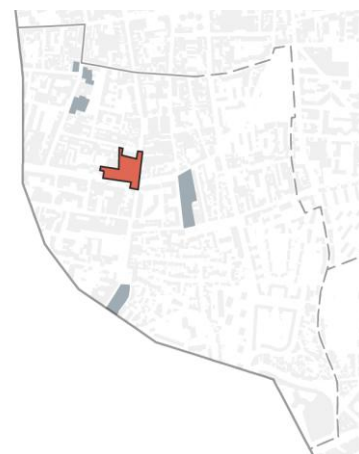
L'activité commerciale est présente sur l'A. d'Estienne d'Orves et la rue A. Joineau.

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



Localisation du secteur Îlot de l'Église

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Îlot de l'Église

Cartographie de l'OAP :



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 de rez-de-chaussée actifs obligatoire



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

(Les règles concernant les hauteurs inscrites dans l'OAP permettent de déroger, sur ce secteur, aux règles des hauteurs définies dans le règlement et le zonage)



Environnement Santé Energie



Réaménager le square en jardin



Mobilités Coupsures urbaines



Aménager un espace public



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



Réaménager la rue P. de Kock en zone de rencontre

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.

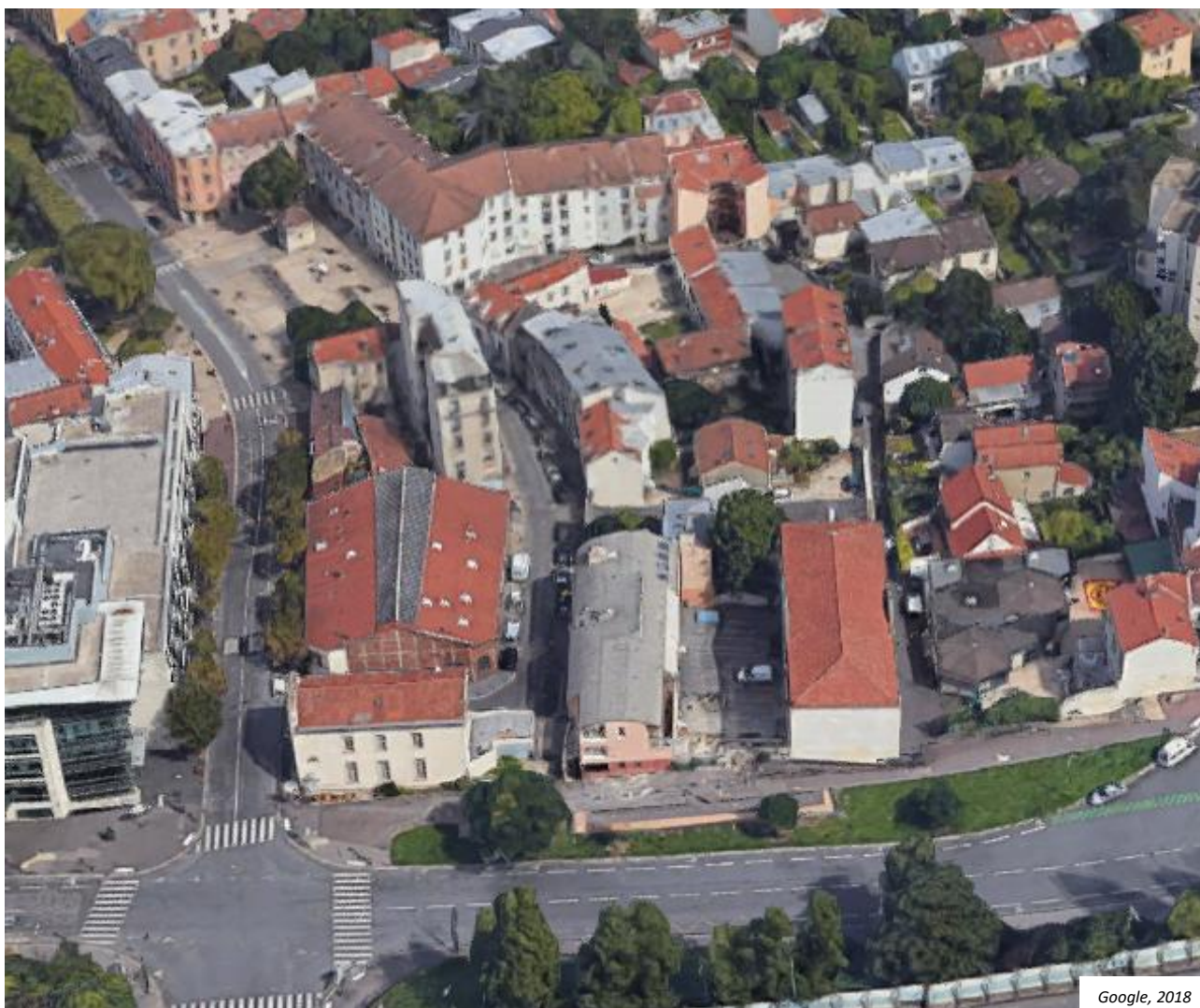
Les terrains s'inscrivent dans le parcours d'entrée qui mène au cœur historique de la ville par la rue André Joineau. Ils forment un petit îlot où s'imbriquent des constructions d'échelles diverses dans un environnement marqué par la présence d'un bâtiment de bureau et d'un équipement scolaire (collège). 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

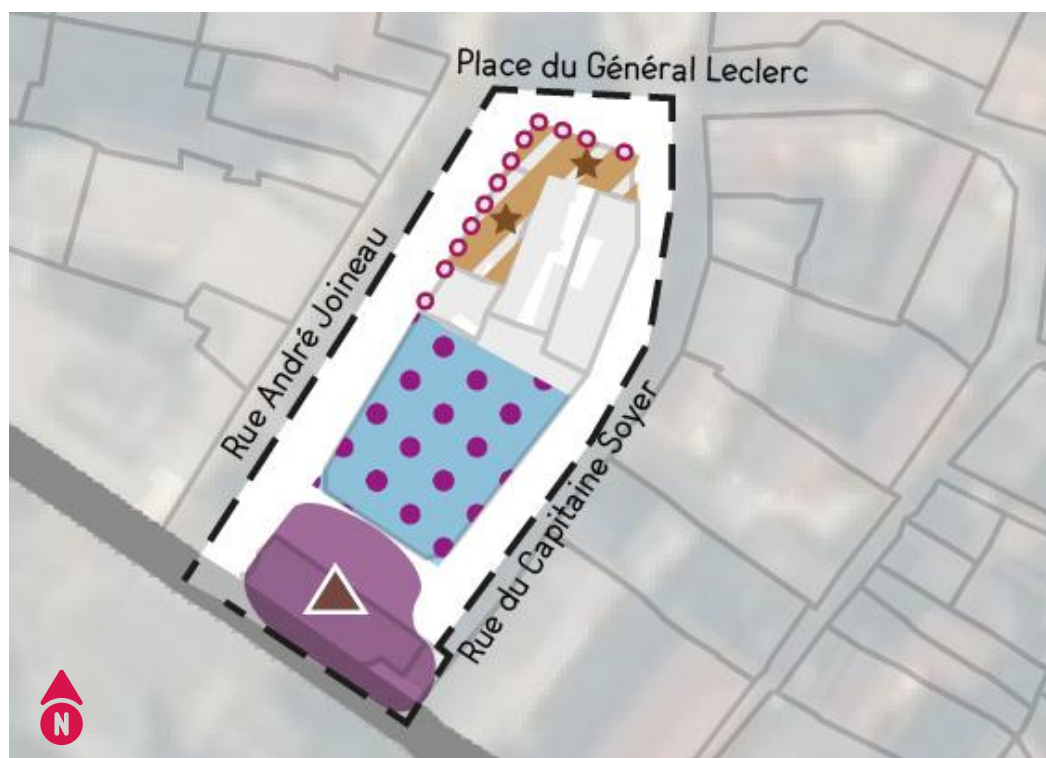
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

La Porte du Pré Saint-Gervais

Cartographie de l'OAP :



Populations
Logements
Equipements
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 de rez-de-chaussée 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 de Romainville

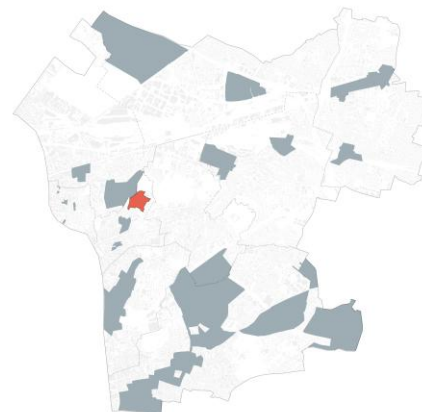
Les Lilas



Localisation et situation actuelle

Le site de projet s'inscrit dans le Fort de Romainville et sur son glacis nord, situé sur les hauteurs au nord-est de la commune des Lilas. Cette situation au sein d'un secteur de forte pente est néanmoins responsable de la présence du risque d'inondation par ruissellement.

Il a la particularité d'être à proximité d'un environnement urbain très diversifié : entre tours d'habitat collectif, notamment la Cité Gagarine et les 8 tours Nord du quartier de l'Avenir, divers équipements scolaires (écoles, collèges, centres de loisirs), des équipements sportifs, une centrale de géothermie, le Grand chemin, et le Parc de la Corniche des forts au nord-est. Le site a pour atout d'être accessible en bus et métro, notamment la ligne 11, depuis le centre-ville des Lilas, les communes voisines et Paris.



Localisation du secteur le Fort de Romainville

Historique du site

Le fort de Romainville a été conçu au XIXe siècle pour protéger la ville de Paris. Il occupait une position stratégique sur les hauteurs grâce à la vue dégagée qu'elles offraient. Le fort, couvrant une vaste superficie de près de 25 hectares, a été achevé en 1846. Il a été occupé par les forces allemandes pendant la Seconde Guerre mondiale, servant de centre de détention jusqu'en 1944. Après la guerre, le site du fort a été démilitarisé. La tour TDF y a été construite dans les années 1980. De 2000 à 2016, il a constitué une annexe non visitable du Musée national de la Marine.

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Le Fort de Romainville

Les Lilas



Une identité patrimoniale et paysagère très marquée

Les principales composantes du Fort de Romainville ont subsisté depuis sa désaffectation, notamment les remparts et les casemates, conférant ainsi au site une identité patrimoniale et architecturale très forte. Il accueille également une trame végétale diversifiée : les alignements d'arbres et les espaces en pelouse du Fort ont subsisté, tandis qu'une végétation spontanée s'est progressivement développée sur le site suite à sa désaffectation. La présence de la tour de télédiffusion TDF constitue un fort marqueur paysager depuis les environs par son effet « Signal » et vient marquer la présence du fort de Romainville dans la métropole.

Les ambitions du projet du Fort de Romainville

Le projet a pour ambition d'ouvrir à la ville et à ses habitants ce lieu patrimonial chargé d'histoire et de mémoire, et d'y créer un nouveau quartier dont la programmation développera la mixité sociale et fonctionnelle du secteur. Il s'agit aujourd'hui de place ce site singulier au sein du réseau des économies créatives d'Est-Ensemble.

5 grandes ambitions qui guident le projet de réaménagement :

- Ouvrir le Fort à la ville
- Devenir un grand jardin
- Habiter à Grands Lilas
- Venir et travailler à Grands Lilas
- Témoigner et faire revivre le patrimoine du Fort

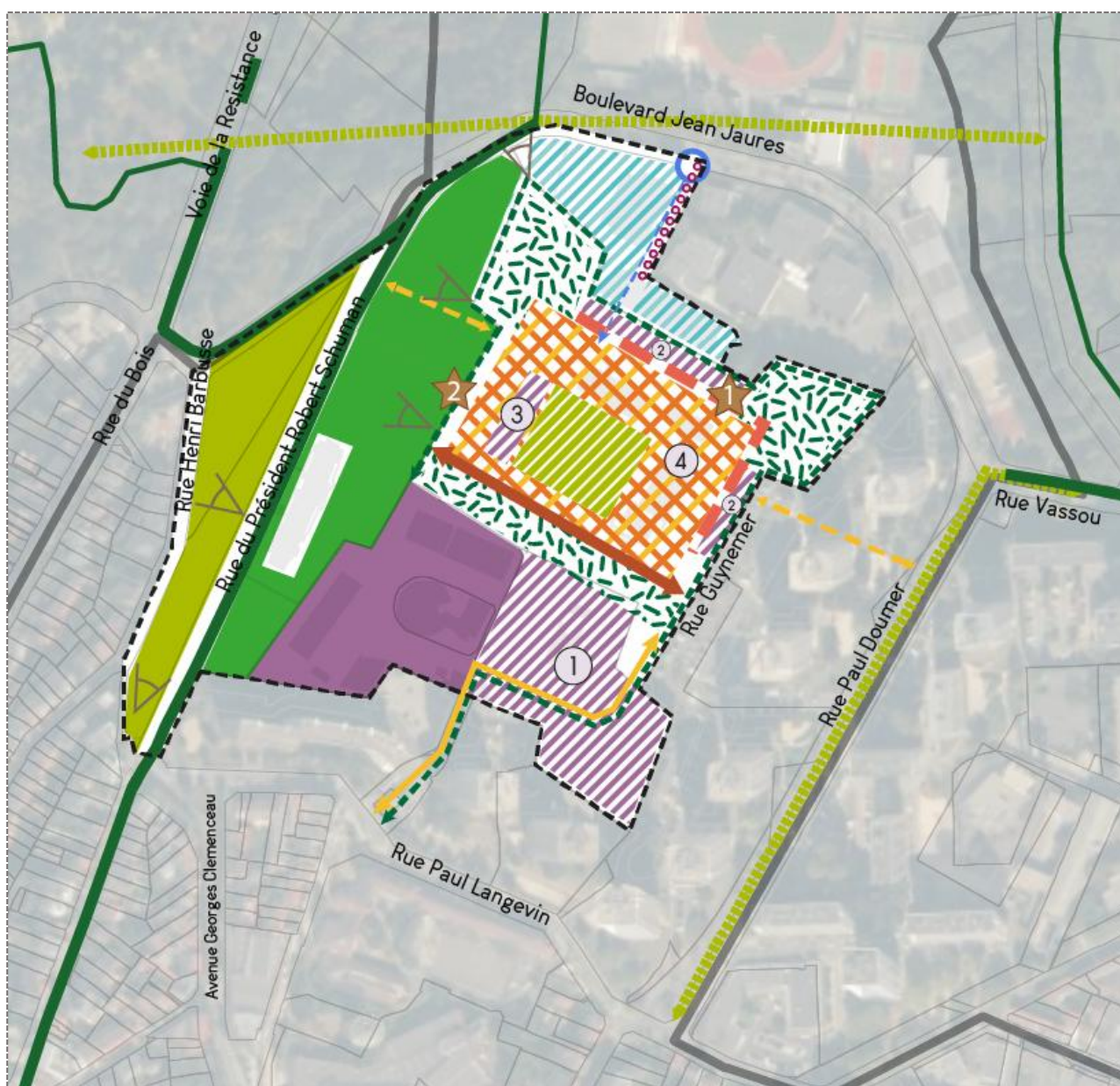
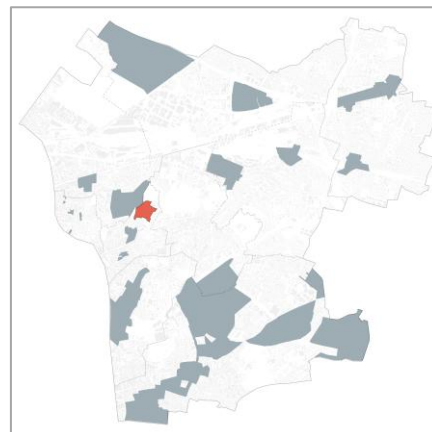
Les grandes intentions

- Proposer une offre de logements diversifiée intégrant des logements sociaux étudiants, dans des bâtiments émergents pour garantir des points de vue sur le paysage métropolitain.
- Développer une programmation d'activités culturelles, sportives associatives, économiques, commerciales et artisanales dans les socles actifs des bâtiments neufs, dans le RDC de la caserne et les casemates.
- Mettre en lien les casemates et la place d'Armes en proposant des continuités visuelles.
- Créer un Mémorial des Femmes dans la Résistance et la Déportation, et un parcours mémoriel sur l'histoire du Fort
- Affirmer la Place d'Armes comme lieu de centralité convivial et végétal
- Développer des connexions afin de désenclaver le Fort et l'ouvrir sur le territoire métropolitain
- Préserver et valoriser la faune et la flore du site, notamment par l'aménagement du Parc des remparts comme lieu de promenade et composante de la trame verte.

Le Fort de Romainville

Cartographie de l'OAP :

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.



Le Fort de Romainville

Parti d'aménagement :



Populations Logements Équipements Densités

Densités / Projets :



Développer une programmation mixte de socles actifs et de logements, dont une résidence sociale étudiante, dans le cadre d'un projet paysager



Développer une programmation de logements avec RDC actifs en bordure ouest de l'accès principal tout en maintenant les éléments paysagers les plus remarquables



Environnement Santé Energie

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



Conforter la biodiversité propre aux talus et aux bastions



Maintenir la place structurant le site et renforcer sa qualité paysagère et écologique, tout en favorisant la désimperméabilisation



Préserver les espaces verts et les alignements d'arbres existants



Réaliser une coulée verte ouverte au public, le parc des remparts



Créer une continuité de cheminement pour le parc des remparts



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures



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



Economie Emplois commerces

Activités :



Maintenir l'activité économique existante



Permettre une constructibilité du site TDF, tout en assurant une bonne intégration urbaine et paysagère, en conservant le bâtiment existant (RIE) et en autorisant son extension, ainsi qu'en maintenant un accès et une traversée vers la partie basse du Fort.

Valoriser et réhabiliter les casemates afin de développer des activités en leur sein et aménager un parc des remparts au-dessus de ces casemates



Conserver et valoriser la caserne



Créer un équipement sportif neuf pour reloger les usages sportifs du glaci



Linéaire de commerce et d'activité de services à créer



Mobilités Coups urbains

Desserte et liaisons :



Créer une desserte interne principalement dédiée aux piétons et aux modes doux



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



Permettre la connexion du Fort au centre-ville des Lilas par un cheminement via l'accès historique (piétons et circulations douces, véhicules de service)



Principes d'accès piétons (tracés indicatifs)

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

Le Fort de Romainville

Les Lilas

Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur du Fort de Romainville :



Environnement Santé Energie

-  Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
-  Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
-  Requalifier les espaces verts
-  Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)
-  Alignement d'arbres existant à conserver
-  Jardin partagé à préserver ou à créer
-  Mise en valeur du chemin de l'eau



Mobilités Coupures urbaines

-  Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
-  Créer des liaisons piétonnes
-  Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin
-  Tracé de contournement cyclable du projet Grand Chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

-  Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
-  Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique
-  Mise en valeur de l'histoire hydraulique

Place Charles de Gaulle

Les Lilas



Afin de répondre aux enjeux de requalification de la place, de prolonger les dispositions existantes et de créer du lien entre elles, les normes matérialisées sur le schéma ci-après sont mises en place selon trois principales thématiques :

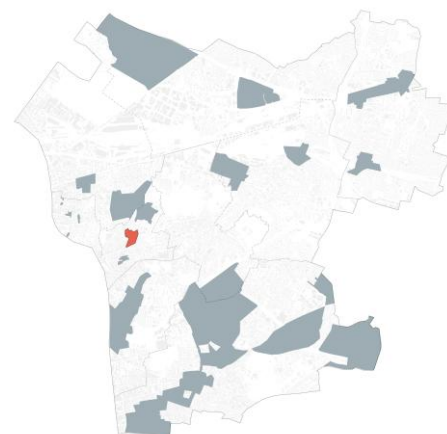
- Requalifier et aménager les voies publiques :

Poser le principe d'un aménagement qualitatif des espaces publics routiers. L'objectif étant d'améliorer et apaiser les cheminements, d'inviter au déplacement piétonnier, en reliant des points stratégiques du territoire, par une continuité verte sera prolongée jusqu'aux principaux espaces de respiration et de biodiversité de la ville. Cela fera écho au projet de Parc des Hauteurs d'Est Ensemble qui transite par la place Charles de Gaulle.

- Favoriser l'animation des rez-de-chaussée :

Renforcer la vocation active de la place en n'y autorisant, à rez-de-chaussée, que des locaux de restauration, d'artisanat et commerce de détail (ainsi que les équipements d'intérêt collectif et services publics), à l'exclusion des activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle.

Afin de tendre vers une continuité entre la place et l'axe commerçant de la rue de Paris, des linéaires de commerce et d'activité de services sont autorisés sur la rue du Garde-Chasse et sur l'avenue Waldeck-Rousseau.



Localisation du secteur Place Charles de Gaulles

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Place Charles de Gaulle

Les Lilas



- Harmoniser les formes urbaines :

Homogénéiser les règles de gabarit en bordure de la place,

- Est imposée une implantation des constructions à l'alignement de la place, ou des espaces paysagers protégés qui la ceinturent, afin de tenir la place et d'en affirmer le caractère urbain.

Toutefois, ce secteur localisé dans une zone de forte pente est sujet au risque d'inondation par ruissellement, ce qui nécessite de porter une attention particulière.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)

Place Charles de Gaulle

A map of the City of Chicago with its various wards outlined. The 12th Ward, located in the central-eastern part of the city, is highlighted in red. Other wards are shown in light gray, and large bodies of water like Lake Michigan and Lake Calumet are in dark blue.



Place Charles de Gaulle

Parti d'aménagement :



Economie Emplois commerces

Commerces :

Favoriser l'animation des rez-de-chaussée

- ● ● ● Linéaire de commerce et d'activité de services à créer
- ● ● ● Linéaire de commerce et d'activité de services autorisé



Environnement Santé Energie

Trame verte :

- Requalifier les espaces paysagers protégés existants
- ● ● ● Alignements d'arbres à conserver
- Tracé du projet Grand Chemin
- ★ Jardins partagés à préserver



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Patrimoine:

- ★ Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique
- ◁ Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser

Formes urbaines

- Alignement obligatoire



Mobilités Coups urbains

Général :

- ↔ Requalifier et aménager les voies publiques, selon les principes suivants :
 - Apaiser les circulations, favoriser les piétons et modes de déplacement doux, diminuer la place de la voiture et rationaliser le stationnement.
 - Favoriser la place du végétal / limiter le caractère minéral et l'imperméabilité
 - Concevoir des aménagements en lien avec le projet de parc des Hauteurs, dont la Promenade et le Boulevard empruntent ces voies
 - Créer des espaces publics de qualité (matériaux, mobiliers, signalétique, plantations...)
- Installation d'un mobilier identitaire / signalétique XXL
- /// Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

[---] Périmètre OAP

Place Charles de Gaulle

Les Lilas



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Place Charles de Gaulle :



Environnement Santé Energie

Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public

Requalifier les espaces verts



Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)



Jardin partagé à préserver ou à créer



Mobilités Coups urbaines



Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :

- Apaisement de carrefour
- Placette active
- Porte d'entrée du Grand Chemin



Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté



Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser



Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique

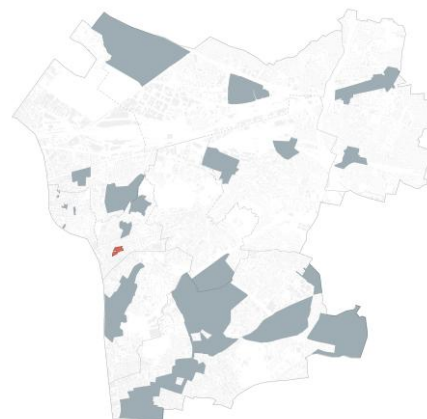
Le parc Lucie Aubrac

Les Lilas



Le parc Lucie Aubrac est situé en centre-ville de la commune des Lilas. Il a été réalisé par la municipalité, par l'aménagement progressif sur un tissu bâti mixte préexistant, et inauguré en 2007. L'objectif de la présente orientation d'aménagement et de programmation est de permettre la réalisation d'une opération d'aménagement pour répondre à un certain nombre d'objectifs portés par la municipalité et confortés par une large concertation avec les habitants :

- Étendre le parc et ainsi finaliser son aménagement (les espaces verts devront participer à améliorer les fonctionnalités écologiques du Parc Lucie Aubrac) ;
- Permettre le relogement des associations présentes sur le site dans des locaux adaptés (Secours populaire, Restos du Cœur...) ;
- Reloger la crèche parentale Ribambelle pour la doter de locaux modernes et mis aux normes ;
- Permettre le développement d'un habitat mixte au sein de bâtiments intégrés au tissu urbain ;
- Créer un lieu de vie à proximité immédiate du parc.



Localisation du secteur du Parc Lucie Aubrac

L'édification des nouvelles constructions devra se faire en apportant une attention particulière à leur insertion dans le tissu existant.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)

Vue aérienne du site aujourd'hui

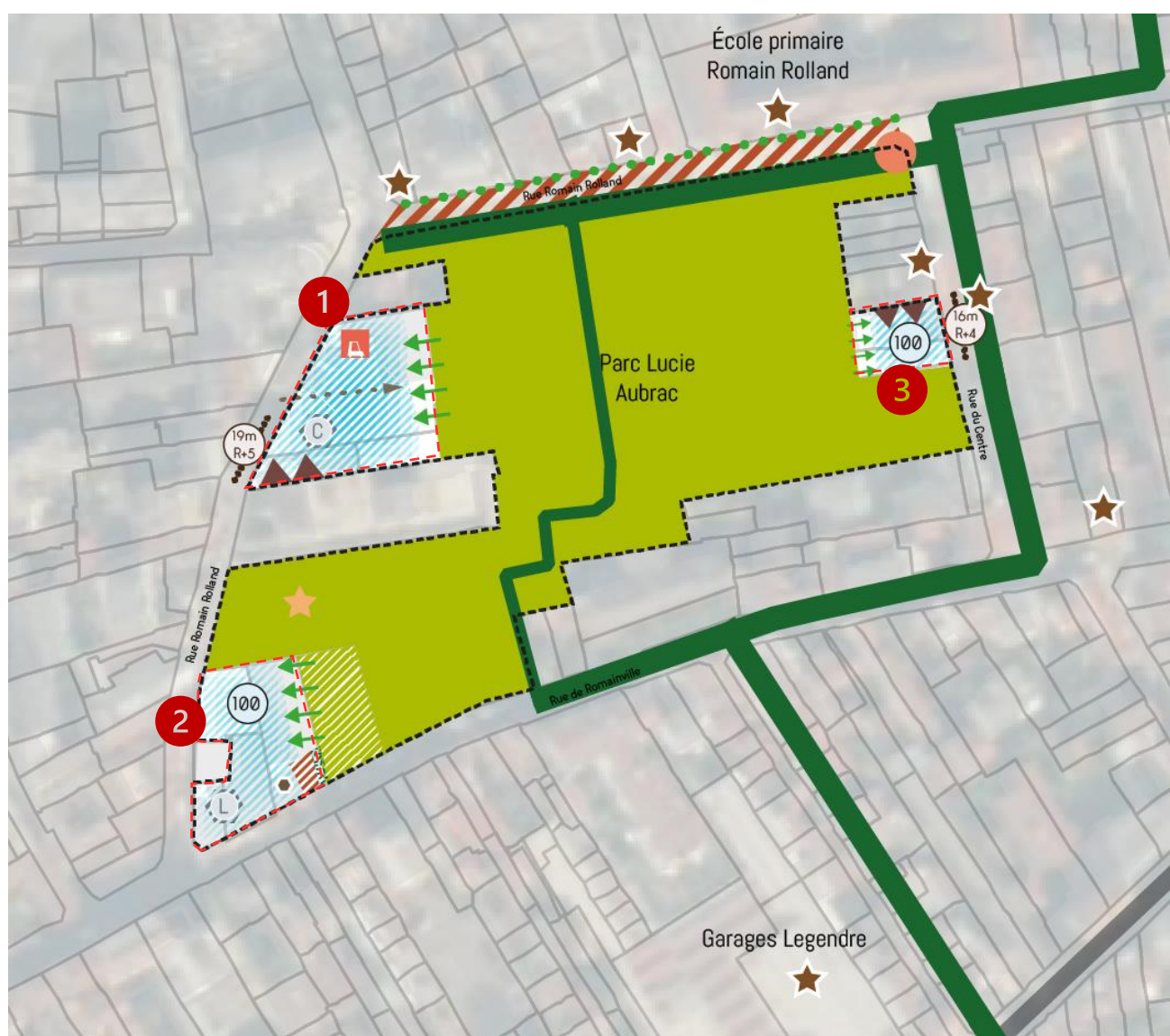
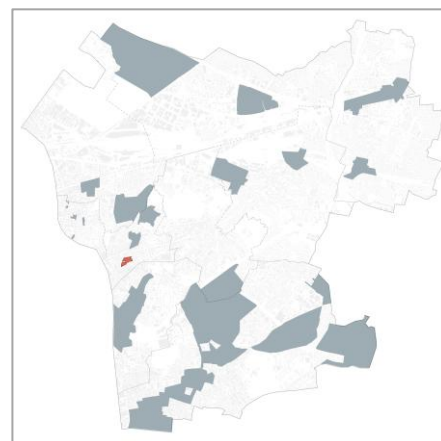


Google, 2018

Le Parc Lucie Aubrac

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet



Le Parc Lucie Aubrac

Parti d'aménagement :



**Populations
Logements
Equipements
Densités**

Densités / Projets :

Apporter une attention particulière à l'insertion dans le tissu existant. Les constructions devront s'adapter aux nuisances et risques potentiellement présents dans le secteur.

1 Ilot Piattino :

Développer un programme de logements libres d'une hauteur maximum de 13 mètres et R+3

2 Ilot Romainville :

Développer un programme de logements en accession sociale d'une hauteur maximum de 13 mètres et R+3

3 Ilot Centre :

Développer un programme de logements locatifs sociaux d'une hauteur maximum de 13 mètres et R+3



% minimum de logements sociaux dans l'opération (en locatif ou accession sociale)



Réaliser une crèche à rez-de-chaussée d'une superficie minimale de 300 m².



Créer des locaux associatifs (dont café associatif) à rez-de-chaussée et dans le pavillon existant d'une superficie minimum de 400 m²

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

— Périètre OAP



**Paysage
Patrimoine
Citoyenneté**

Patrimoine:



Protéger et valoriser le patrimoine architectural, urbain et/ou hydraulique

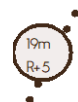


Pavillon existant à réhabiliter

Paysages



Créer une porosité visuelle vers le parc Lucie Aubrac depuis la rue Romain Rolland



Filet de hauteur autorisant une hauteur jusqu'à 19 mètres et R+5 sous la forme d'un épannelage dans la continuité du bâtiment mitoyen le plus proche



Filet de hauteur autorisant une hauteur jusqu'à 16 mètres et R+4 sous la forme d'un épannelage dans la continuité du bâtiment mitoyen le plus proche



Principe d'accroche au bâtiment mitoyen



**Mobilités
Coupsures urbaines**

Stationnement :



Principe de localisation des places de stationnement pour les îlots Piattino et Romainville.

Desserte et liaisons :



Créer une zone d'attente ouverte sur le parc et une zone de livraison.



**Environnement
Santé
Energie**

Trame verte :



Pérenniser et conforter le caractère naturel et paysager du parc Lucie Aubrac



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures



Conserver la glycine ou la déplacer dans le périmètre du projet



Alignements d'arbres existants à conserver



Jardins partagés à préserver



Etendre le parc Lucie Aubrac sur le site du service municipal des espaces verts : les espaces verts devront participer à améliorer les fonctionnalités écologiques du parc Lucie Aubrac



Ilot Piattino :



Extension du parc minimum de 200 m² pouvant accueillir un jardin pour la crèche



Ilot Romainville :



Extension du parc minimum de 150 m² pouvant accueillir une terrasse couverte pour un café associatif



Ilot Centre :



Extension du parc minimum de 100 m²

Le parc Lucie Aubrac

Les Lilas



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Parc Lucie Aubrac :



Environnement Santé Energie

-  Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
-  Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
-  Alignement d'arbres existant à conserver
-  Jardin partagé à préserver ou à créer



Mobilités Coups urbaines

-  Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
-  Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin

Boissière

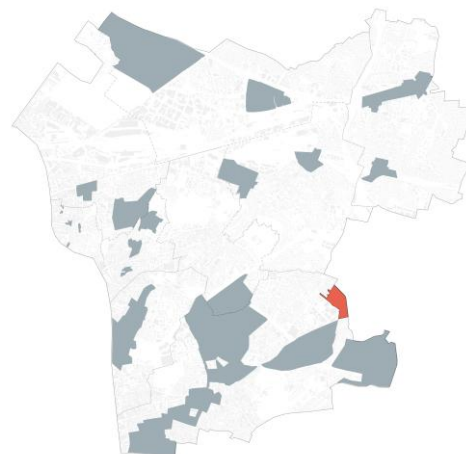
Montreuil



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.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)



Localisation du secteur de la Boissière

Vue aérienne du site aujourd'hui

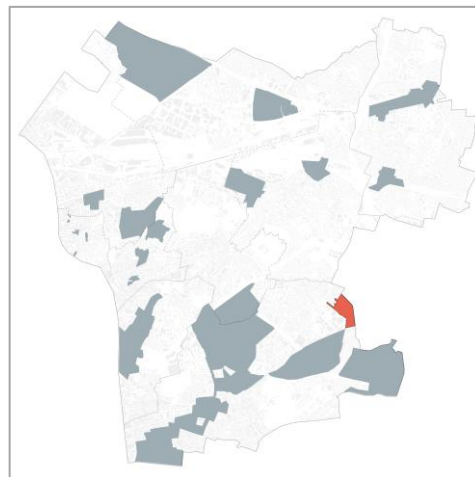


Google, 2018

Boissière

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet



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)

(Les règles concernant les hauteurs inscrites dans l'OAP permettent de déroger, sur ce secteur, aux règles des hauteurs définies dans le règlement et le zonage)

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

 Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



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 Zone d'Aménagement Concerté (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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion



Périmètre OAP

La Croix de Chavaux

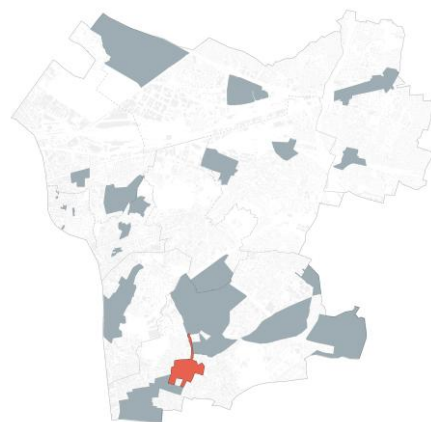
Montreuil



Véritable porte d'entrée sur le cœur de Montreuil, la transformation de la Croix de Chavaux a pour objectif de contribuer à renforcer la dynamique locale tout en participant à la fabrique du Grand Paris. Il s'agit de faire du quartier un lieu de destination majeure de la vie active, culturelle et festive de Montreuil devenant une centralité rayonnante à toutes les échelles, et une évolution du bâti en cohérence avec la pacification à venir de la place.

Plusieurs enjeux émergent : accentuer la complémentarité programmatique avec le pôle de la Mairie de Montreuil, faciliter les parcours modes doux entre ces polarités, conforter le pôle comme un lieu d'accueil des commerces indépendants, maintenir l'identité de faubourg autour de la Croix-de-Chavaux avec une imbrication du tissu et une diversité morphologique, fonctionnelle et sociale.

L'intérêt est de renforcer cette diversité et cette dynamique pour mélanger les publics et asseoir la place de la Croix-de-Chavaux comme un espace public structurant.



Localisation du secteur de La Croix de Chavaux

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

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.

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 XIX^{ème} 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).

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'Orientation d'Aménagement et de Programmation 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'écrit dans les prochaines années pour lui redonner un rayonnement métropolitain et permettre aux Montreuillois de profiter pleinement de ses atouts et de ses richesses.

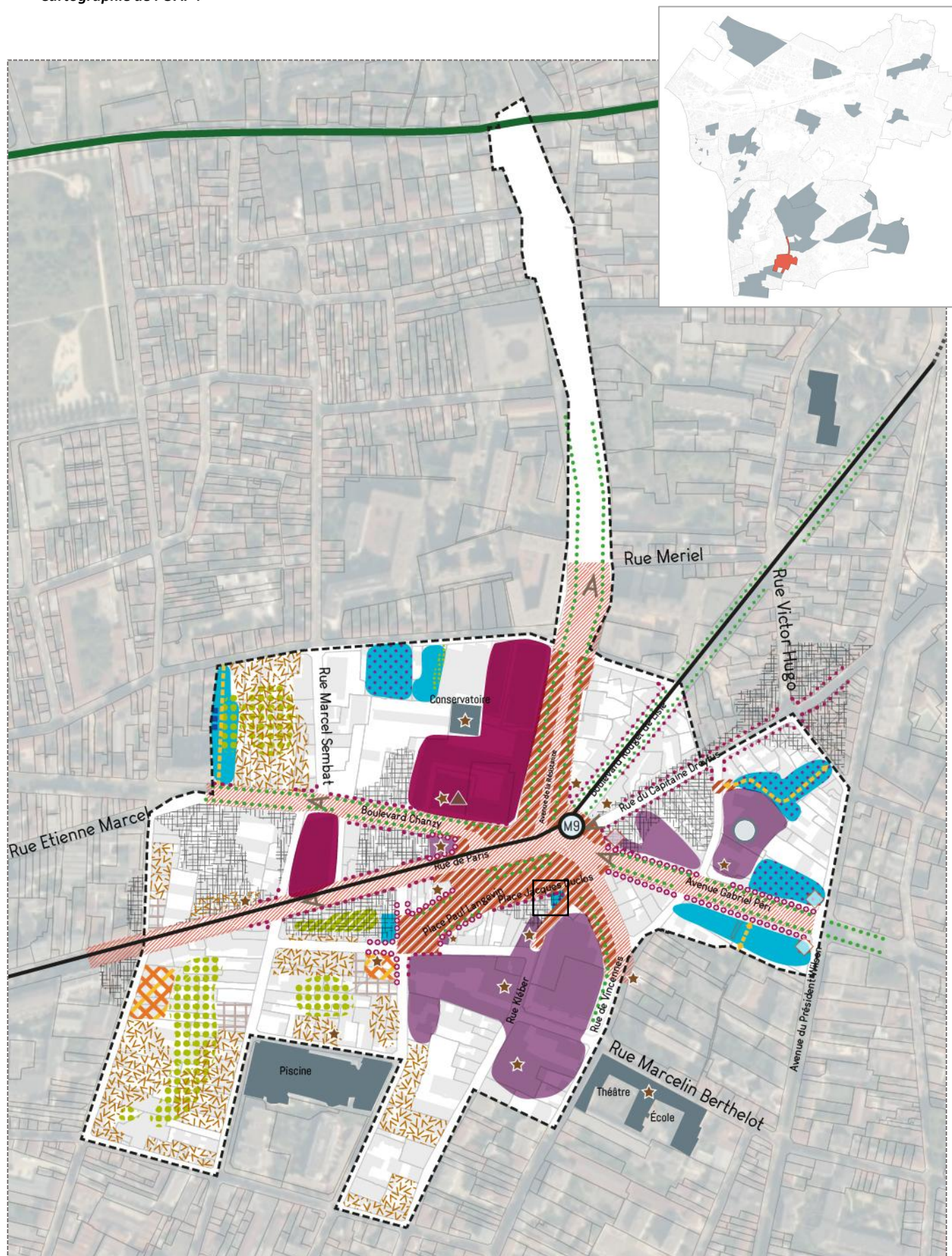
Il sera également important de notifier la présence du ru de Vincennes sur ce secteur et d'y apporter une attention particulière (Cf. 4.1 OAP Thématique Environnement).

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet

La Croix de Chavaux

Cartographie de l'OAP :



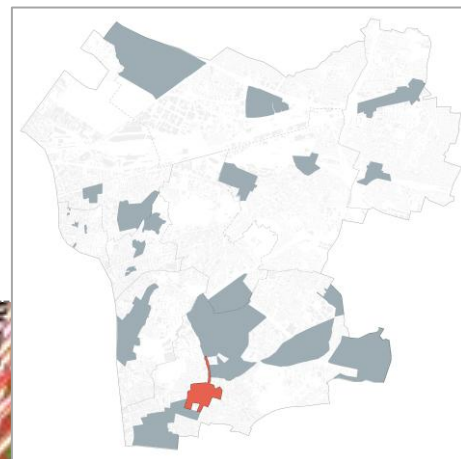
□ Secteur faisant l'objet d'options différenciées

La Croix de Chavaux

Cartographie de l'OAP :

Options

-  Secteur faisant l'objet d'options différenciées



Option 1



Option 2



Options du secteur B

-  1. Programmation mixte activités (RdC – R+1) et logements
-  2. Créer un square

La Croix de Chavaux

Parti d'aménagement :



Populations Logements Équipements Densités

Logements :

- Programmation mixte activités (RdC –R+1) et logements
- Constitution d'une nouvelle offre de logements diversifiée
- Développer des typologies de type maison de ville en cœur d'îlot
- Secteurs évolutifs

Équipements :

- Mettre en valeur et conforter les équipements publics structurants
- Valorisation des équipements publics du quartier (CPLJ93, la Parole Errante)

Densités / Projets :

- Agir sur l'habitat privé et dégradé

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

Périmètre OAP



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Paysage :

- Mettre en valeur les grandes perspectives
- Garantir des percées visuelles en cœur d'îlot

Patrimoine :

- Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ ou urbain

Forme urbaine :

- Préserver la morphologie urbaine et la mixité des fonctions du tissu de faubourg
- Gérer la transition avec le tissu urbain existant par des volumétries adaptées
- Permettre la surélévation (de 1 à 2 niveaux)

(Les règles concernant les hauteurs inscrites dans l'OAP permettent de déroger, sur ce secteur, aux règles des hauteurs définies dans le règlement et le zonage)



Economie Emplois commerces

Activités :

- Assurer la création d'un front urbain animé et développer des rez-de-chaussée 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 Coups urbains

Général :

- Requalifier et végétaliser les espaces publics et ordonner les mobilités au profit des modes actifs
- Développer de nouveaux espaces publics supports de convivialité
- Créer une liaison piétonne
- Traiter l'angle pour valoriser l'entrée dans le centre-ville



Environnement Santé Energie

Trame verte :

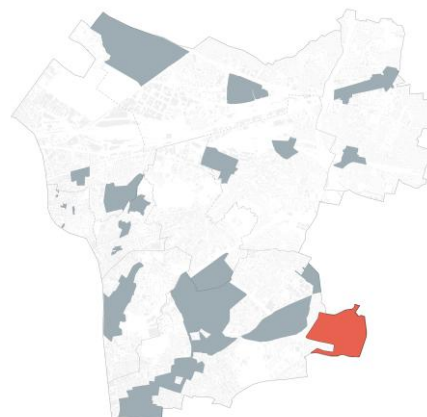
- Valoriser et développer les espaces et continuités vertes
- Végétaliser les cœurs d'îlot
- Préserver les cœurs d'îlot
- Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public

Le Morillon

Montreuil



Désigné comme un quartier d'intérêt régional dans le cadre du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU), Le Morillon se compose de grands ensembles construits dans les années 1960 appartenant à Est Ensemble Habitat II 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 Montreuil), 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.



Localisation du secteur Morillon

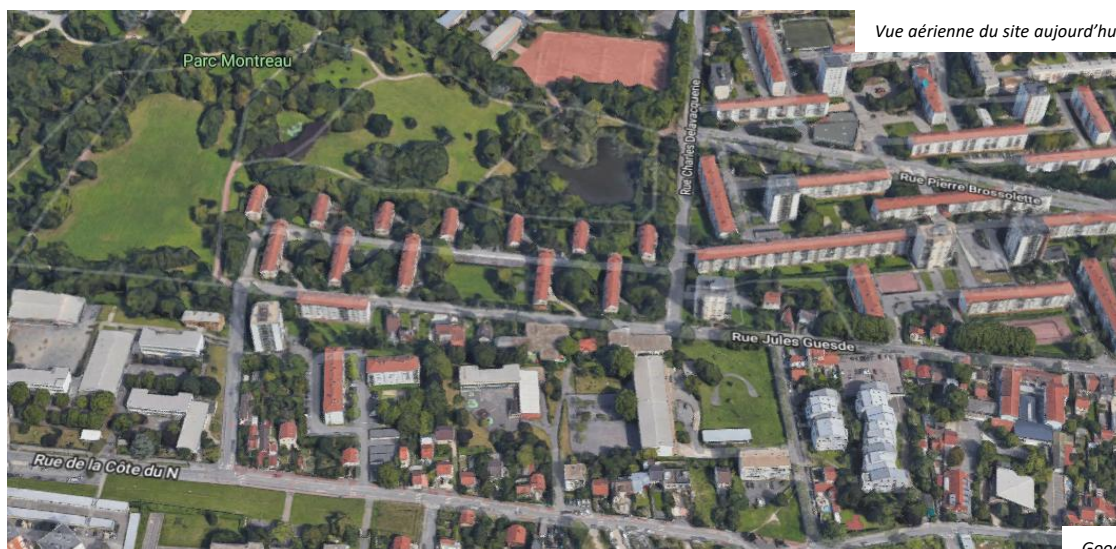
Le projet du Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain a été validé par l'ANRU en juillet 2021. Des investissements sont de plus en plus nécessaires pour donner un nouveau souffle à des logements, des équipements et des espaces publics vieillissants. Le réseau d'assainissement séparatif sur le secteur des Morillons fait l'objet d'un programme de mise en conformité des branchements et des réseaux.

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 tramway T1,
- améliorer l'offre d'habitat avec notamment les projets de réhabilitation de Montreuil A1, A2 et Extension 1 (1 114 logements) et encadrer l'évolution urbaine,
- créer des poches de stationnement sécurisées avec des places attribuées aux locataires (Montreuil A1, Montreuil A2, Extension 1). Elles permettront une redéfinition de la répartition entre espaces publics et espaces résidentiels afin d'améliorer le fonctionnement du quartier
- améliorer les cheminements piétons et les liaisons entre secteurs du quartier par la démolition de 81 logements sur Montreuil A1 et Montreuil A2
- développer et améliorer l'offre d'équipements
- diversifier l'offre d'habitat avec notamment de nouvelles opérations en accession à la propriété à des prix maîtrisés
- améliorer le cadre de vie et le maillage des espaces publics
- renforcer les pôles commerciaux, les services et activités

Toutefois, ce secteur est particulièrement sensible au risque d'inondation par ruissellement, notamment en raison de la forte pente et de sa proximité au thalweg. Il conviendra ainsi de porter une attention particulière à ce secteur.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)



Vue aérienne du site aujourd'hui

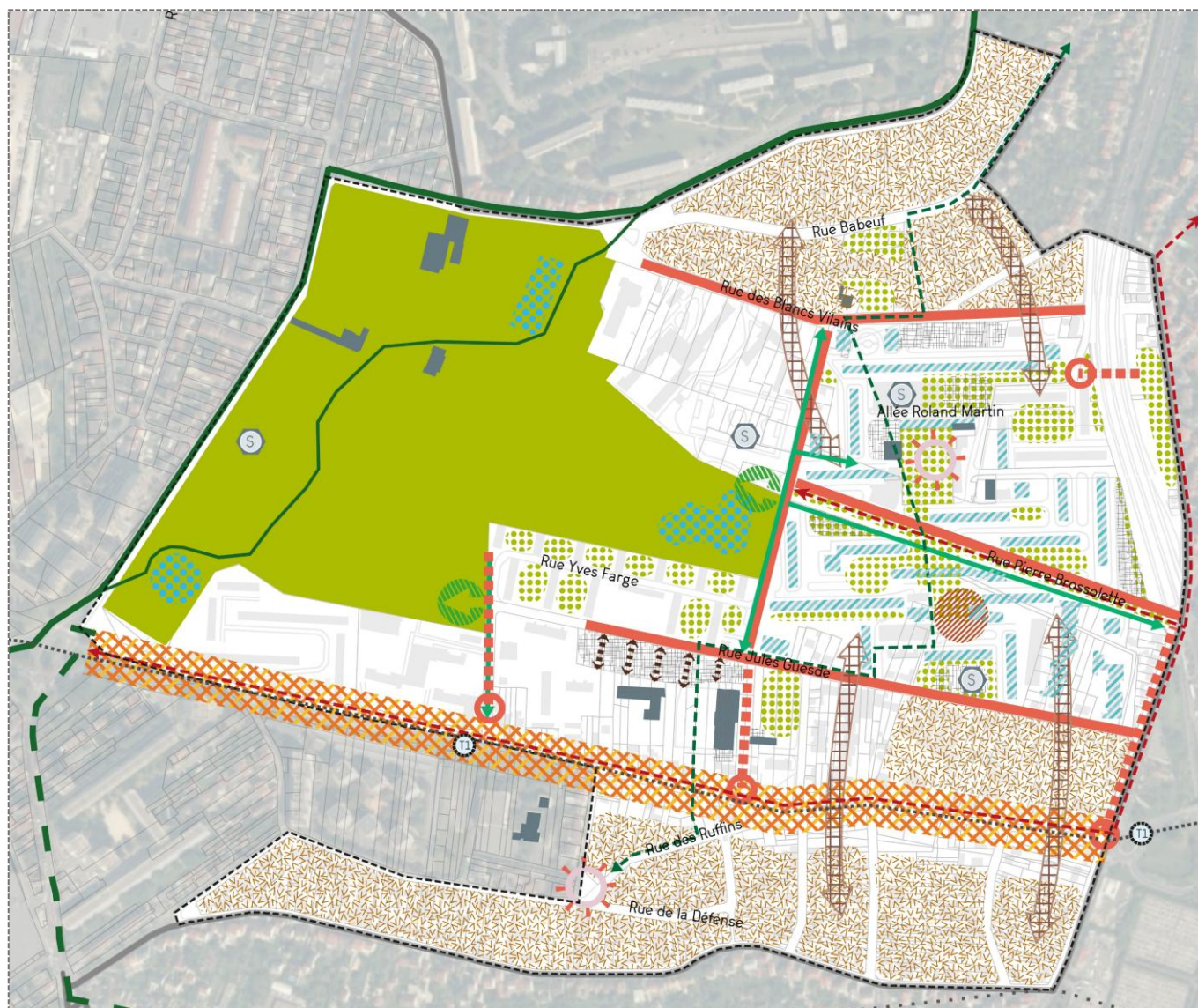
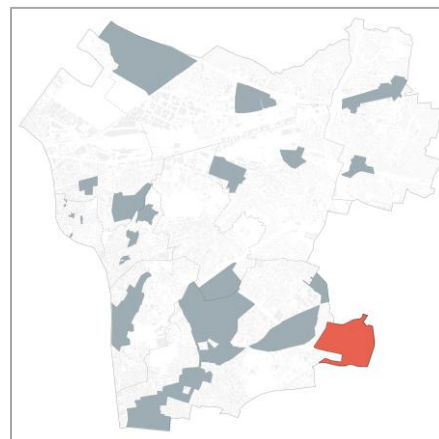
Google, 2018

Le Morillon

Cartographie de l'OAP :

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Le Morillon

Parti d'aménagement :



Populations Logements Équipements Densités

Équipements :

 Valoriser et requalifier l'offre en équipements

 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 et résidentialiser l'offre d'habitat



Economie Emplois commerces

Polarités :

 Redynamiser l'offre commerciale



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Forme urbaine :

 Améliorer la transition urbaine entre le quartier et les zones pavillonnaires

(Les règles concernant les hauteurs inscrites dans l'OAP permettent de déroger, sur ce secteur, aux règles des hauteurs définies dans le règlement et le zonage)

 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 (plantation d'arbres, cœurs d'îlots, espaces verts des grandes résidences etc.)

 Préserver les zones humides

 Améliorer la visibilité de l'entrée du parc Montreau

 Créer la promenade du piémont, continuité douce entre les espaces publics majeurs du quartier, dans le réseau du Parc des Hauteurs

 Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public

 Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures

 Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



Mobilités Coupsures urbaines

Général :

 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

 Pistes cyclables

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

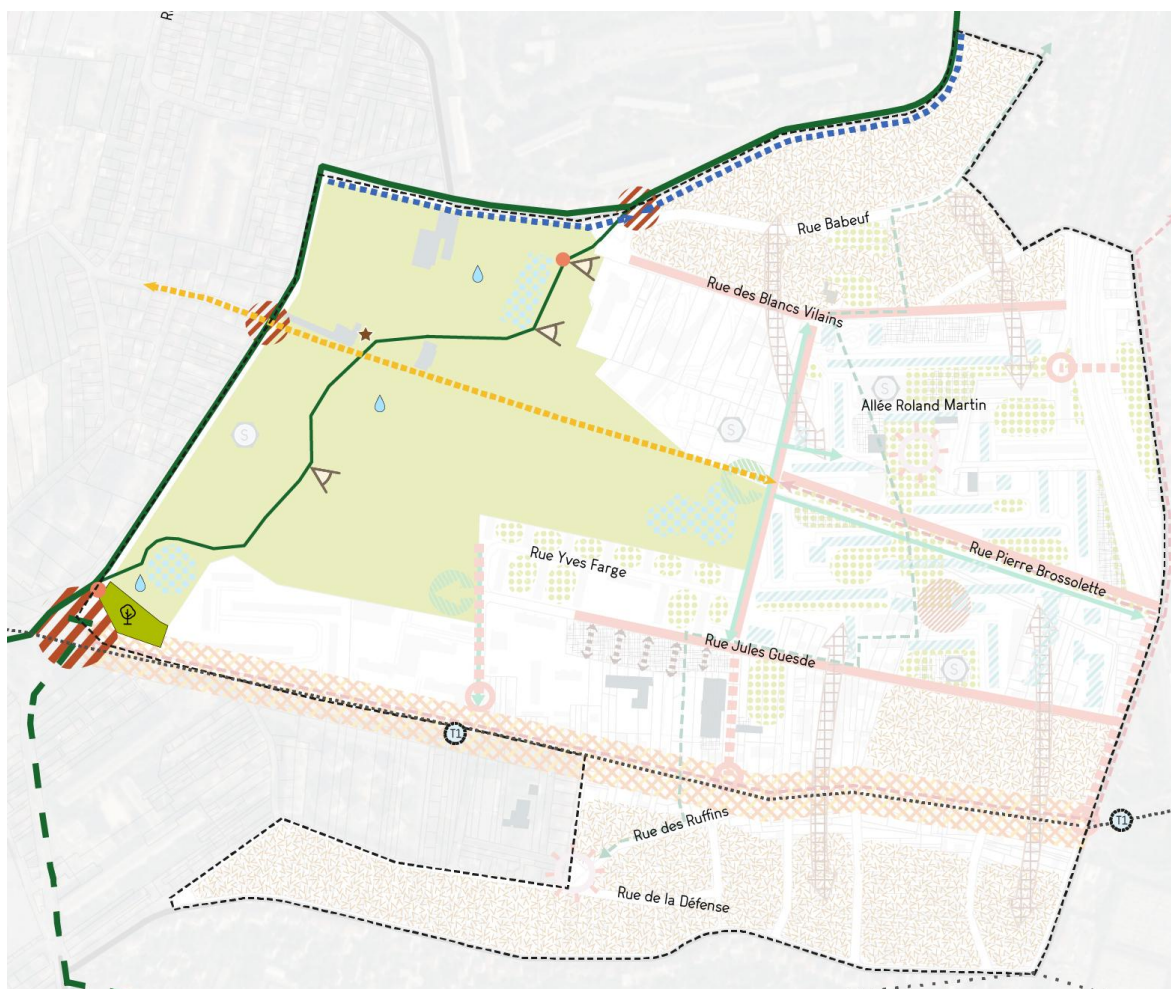
 Périmètre OAP

Le Morillon

Montreuil



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Morillon :



Environnement Santé Énergie

-  Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
-  Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
-  Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)
-  Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)
-  Mise en valeur du chemin de l'eau



Mobilités Coups urbains

-  Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
-  Créer des liaisons piétonnes
-  Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

-  Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
-  Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique
-  Mise en valeur de l'histoire hydraulique

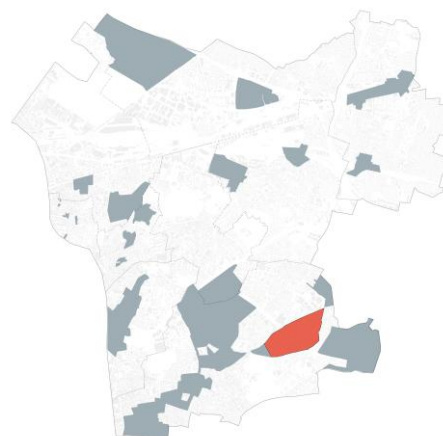
Murs à Pêches

Montreuil



Le site des Murs à Pêches, d'un peu moins de 40 ha et particulièrement sensible aux inondations, 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.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)



Localisation du secteur Murs à Pêches

Vue aérienne du site aujourd'hui



Murs à Pêches

Montreuil



L'Orientation d'Aménagement de Programmation des Murs à Pêches affiche les 5 grands axes de développement que la Ville propose de suivre pour le renouveau de ce site :

AGRICULTURE :

Réaffirmer la vocation agricole du lieu en s'inscrivant dans la tradition des horticulteurs mais aussi dans les valeurs défendues par Montreuil en ancrant le projet dans l'agriculture urbaine actuelle, par le développement de microfermes, lieux alternatifs supports d'échanges et de rencontres tout en tenant compte de la pollution du site.

CULTURE :

Travailler à la programmation artistique et considérer les murs à pêches comme un véritable équipement culturel, support à des manifestations et des expressions artistiques.

BIODIVERSITE :

- Mettre en valeur la palette des milieux, du plus sec (la prairie) au plus humide (le ru Gobetu)
- Etudier les conditions permettant de faire passer les murs à pêches de noyau secondaire à noyau primaire dans la trame verte et bleue
- Renforcer les liens avec le parc des Beaumonts et le parc Montreuil et le corridor écologique qu'ils forment.

GENS DU VOYAGE :

Reloger la population des Gens du Voyage présente historiquement sur le site dans des conditions décentes dans les murs à pêches.

PATRIMOINE :

- Restaurer et préserver les murs
- Reconstituer un espace illustrant le savoir-faire des activités horticoles traditionnelles des Murs à Pêches
- Développer et préserver ce savoir-faire horticole

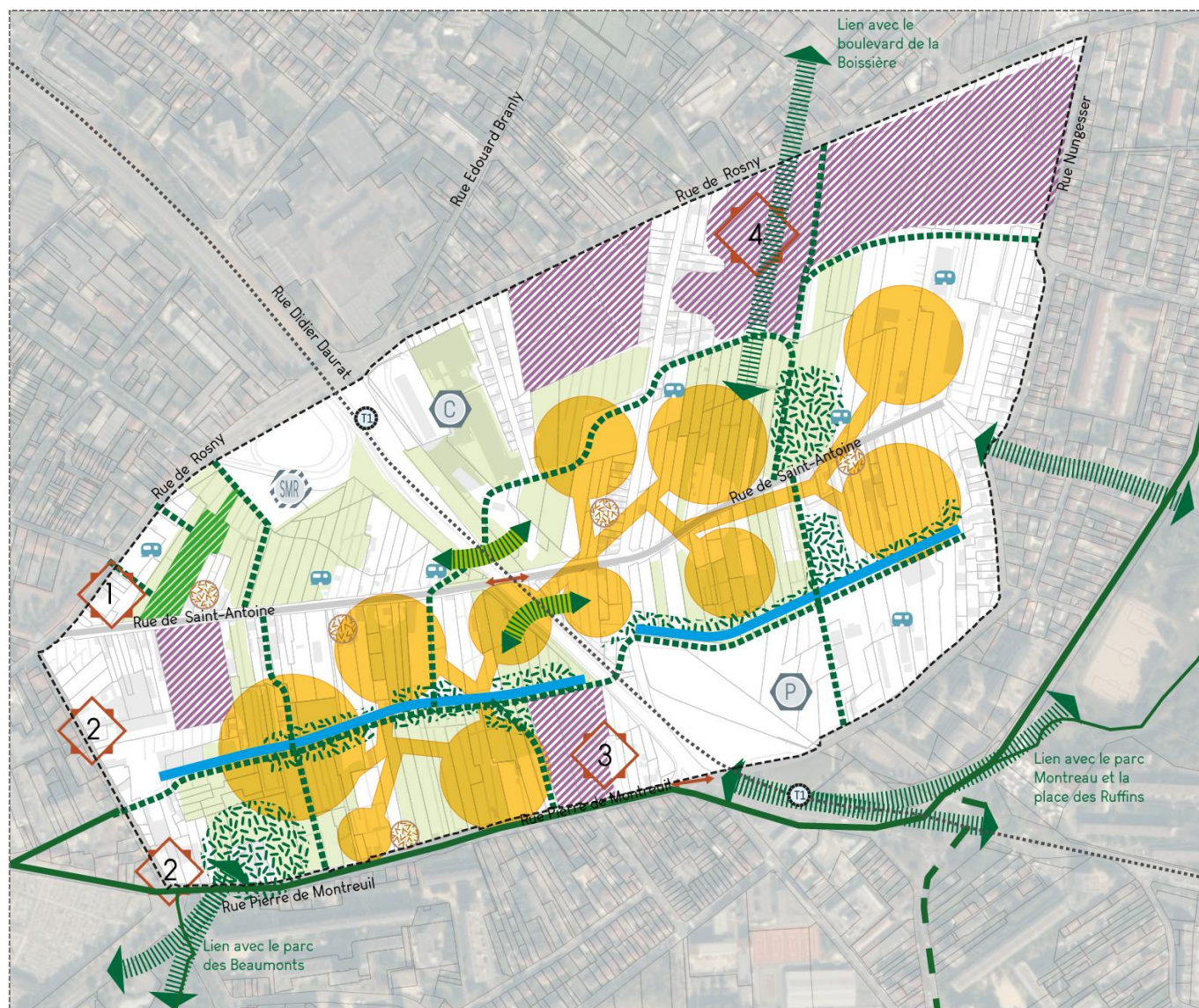
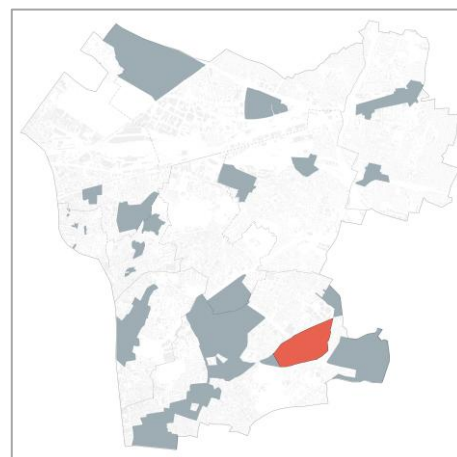
OUVRIR LE SITE AUX PIÉTONS ET AUX CYCLISTES ET EN FAIRE UN LIEU DE LOISIRS ET DE SPORTS.

Murs à Pêches

Cartographie de l'OAP :

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet



Murs à Pêches

Parti d'aménagement :



Populations Logements Équipements Densités

Équipements :



Optimiser l'offre en équipements
P : Piscine des Murs à Pêches
C : 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 :



Créer le sentier de la biodiversité



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



Mettre en valeur l'espace boisé



Assurer une continuité paysagère entre les parties Est et Ouest



Pérenniser et conforter les continuités de la trame verte



Préserver le réservoir de biodiversité



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures

Trame bleue :



Renaturer le ru Gobetu

Trame jaune :



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



Mobilités Coups urbains

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



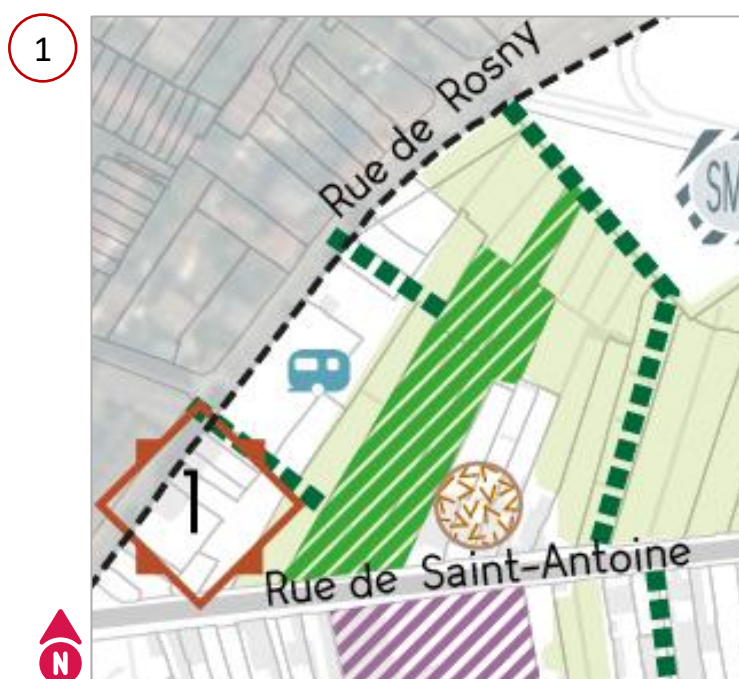
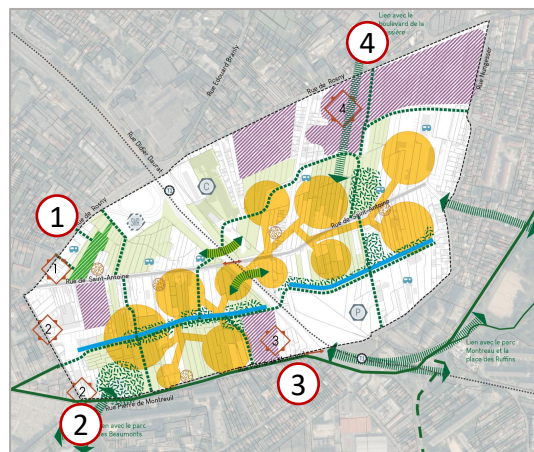
Projet de transports collectifs non inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion



Périmètre OAP

Zoom Murs à Pêches

Cartographie de l'OAP :



Populations Logements Equipements Densités

Densités / Projets :

-  Prendre en compte l'habitat pavillonnaire existant
-  Secteur d'habitat spécifique pour les gens du voyage

Environnement Santé Energie

Trame verte :

-  Mettre en valeur l'espace boisé

Mobilités Coupsures urbaines

Général :

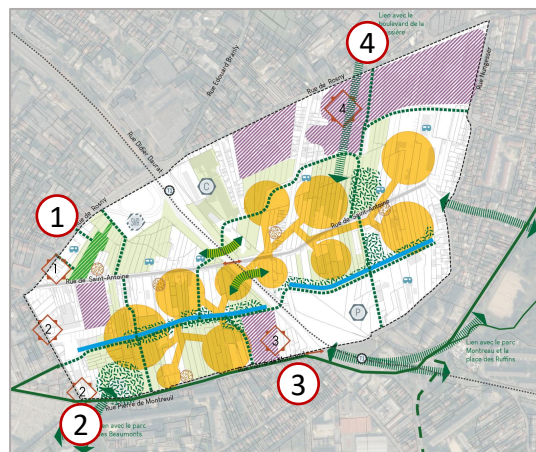
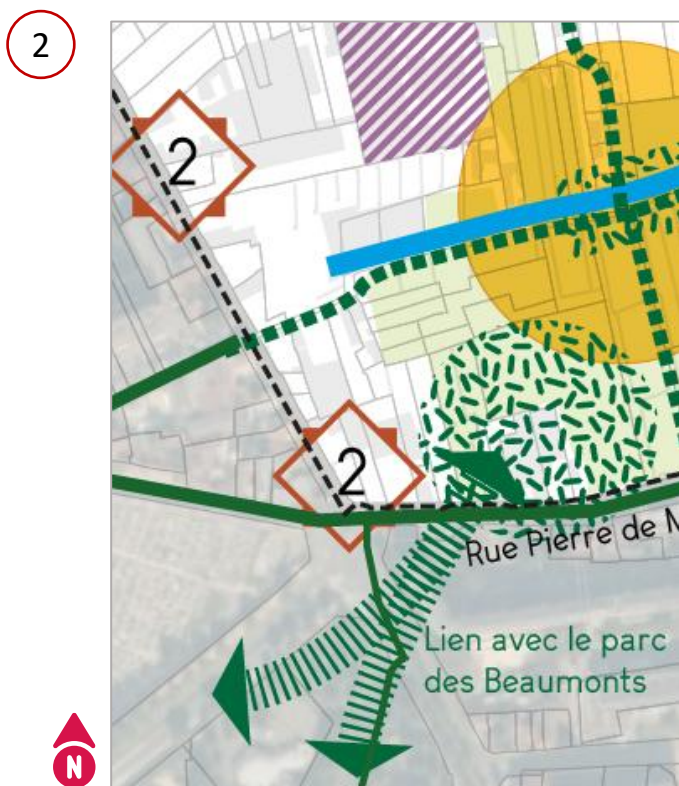
-  Organiser des liaisons douces depuis la rue de Rosny pour ouvrir le site et mettre en œuvre le sentier des biodiversités en veillant à sa perméabilité

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

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

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

Renaturer le ru Gobetu

Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



**Mobilités
Coupsures urbaines**

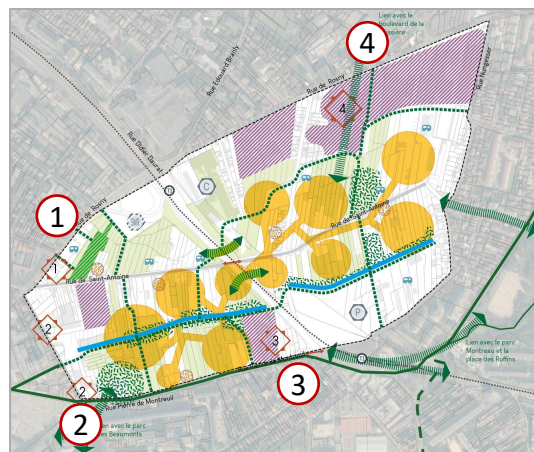
Général :

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



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public

Trame bleue :



Mise en valeur du ru Gobetu

Trame jaune :



Développer un projet d'agriculture urbaine



**Mobilités
Coupures
urbaines**

Général :



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



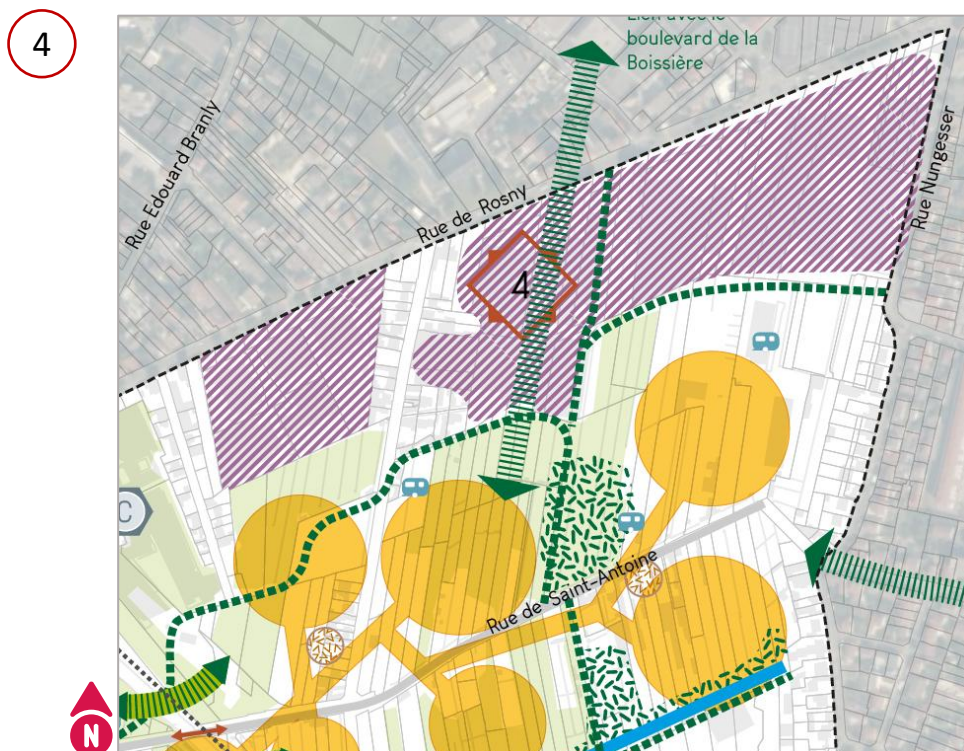
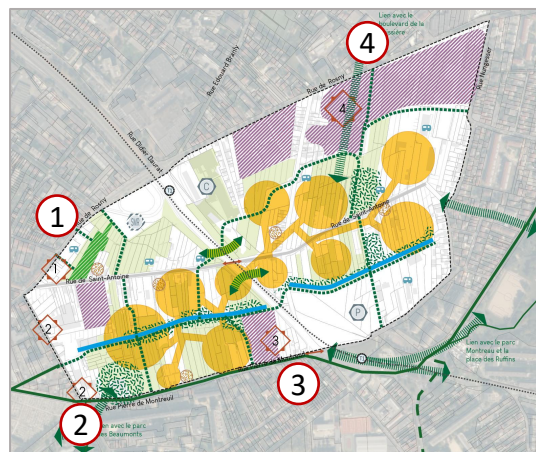
**Paysages
Patrimoine
Citoyenneté**



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



Pérenniser et conforter les continuités de la trame verte

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



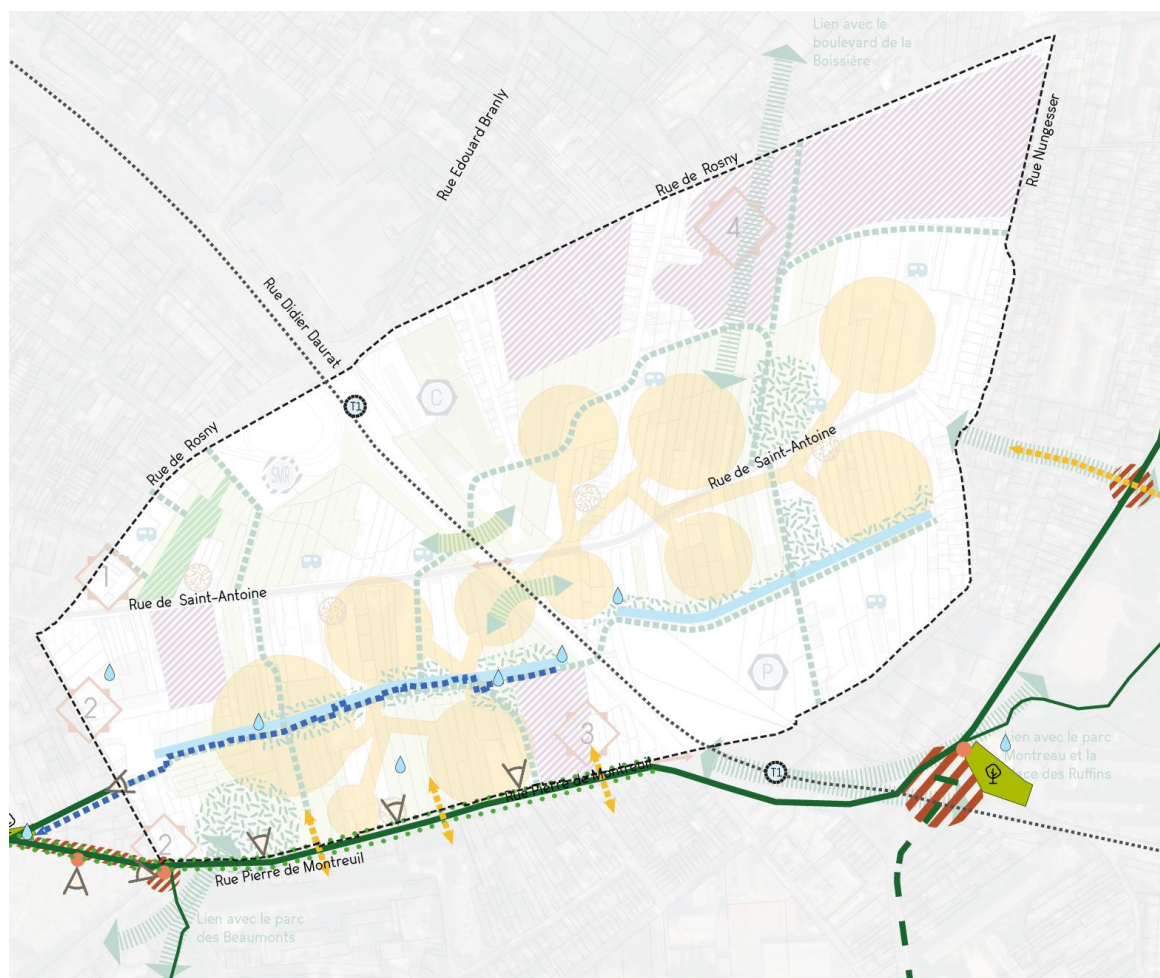
Passages vers les Murs à Pêches

Murs à Pêches

Montreuil



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Murs à Pêches :



Environnement Santé Énergie



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures



Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)



Alignement d'arbres existant à conserver



Mise en valeur du chemin de l'eau



Mobilités Coupsures urbaines



Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :

- Apaisement de carrefour
- Placette active
- Porte d'entrée du Grand Chemin



Créer des liaisons piétonnes



Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté



Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser



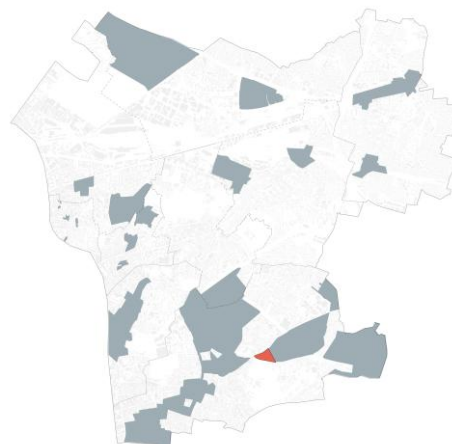
Mise en valeur de l'histoire hydraulique

Ilot Pierre de Montreuil/Rosny

Montreuil



Le secteur Rosny se trouve au sein du territoire du Parc des Hauteurs. Situé sur le plateau du Haut-Montreuil et très accessible depuis le centre-ville de Montreuil, il est constitué des deux îlots délimités par les rues de Rosny, St Just et Pierre de Montreuil. Il est bordé au nord par le quartier Signac, remarquable par ses nombreuses petites rues anciennes ; à l'est par les Murs à pêches, patrimoine historique, paysager et horticole d'intérêt régional ; et au sud par le cimetière communal. A noter également que la Promenade des Hauteurs longe le secteur en passant par la rue St Just pour rejoindre le quartier Signac d'un côté et le parc des Beaumonts de l'autre. Le secteur est bien desservi en transport en commun. Il est situé à moins d'un kilomètre de la station de métro Mairie de Montreuil et il sera prochainement desservi par la station Rue de Rosny situé sur le futur prolongement du tramway T1 qui sera située à environ 500 mètres. Les atouts paysagers en présence sont autant de levier pour structurer le développement des îlots : La rue Pierre de Montreuil est ponctuée de vues dégagées vers le parc des Beaumonts, le bas-Montreuil et le bois de Vincennes. Le bâti est constitué d'un tissu urbain mixte et hétéroclite incluant pavillons, petit et grand collectif et entrepôts d'activités. A noter la présence en cœur d'îlot de petits espaces verts présentant un intérêt paysager indéniable.



Localisation du secteur Ilot Pierre de Montreuil/Rosny

Le secteur est par ailleurs concerné par la présence du risque d'inondation par ruissellement compte tenu du contexte topographique (forte pente) dans lequel il s'inscrit.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)

Vue aérienne du site aujourd'hui



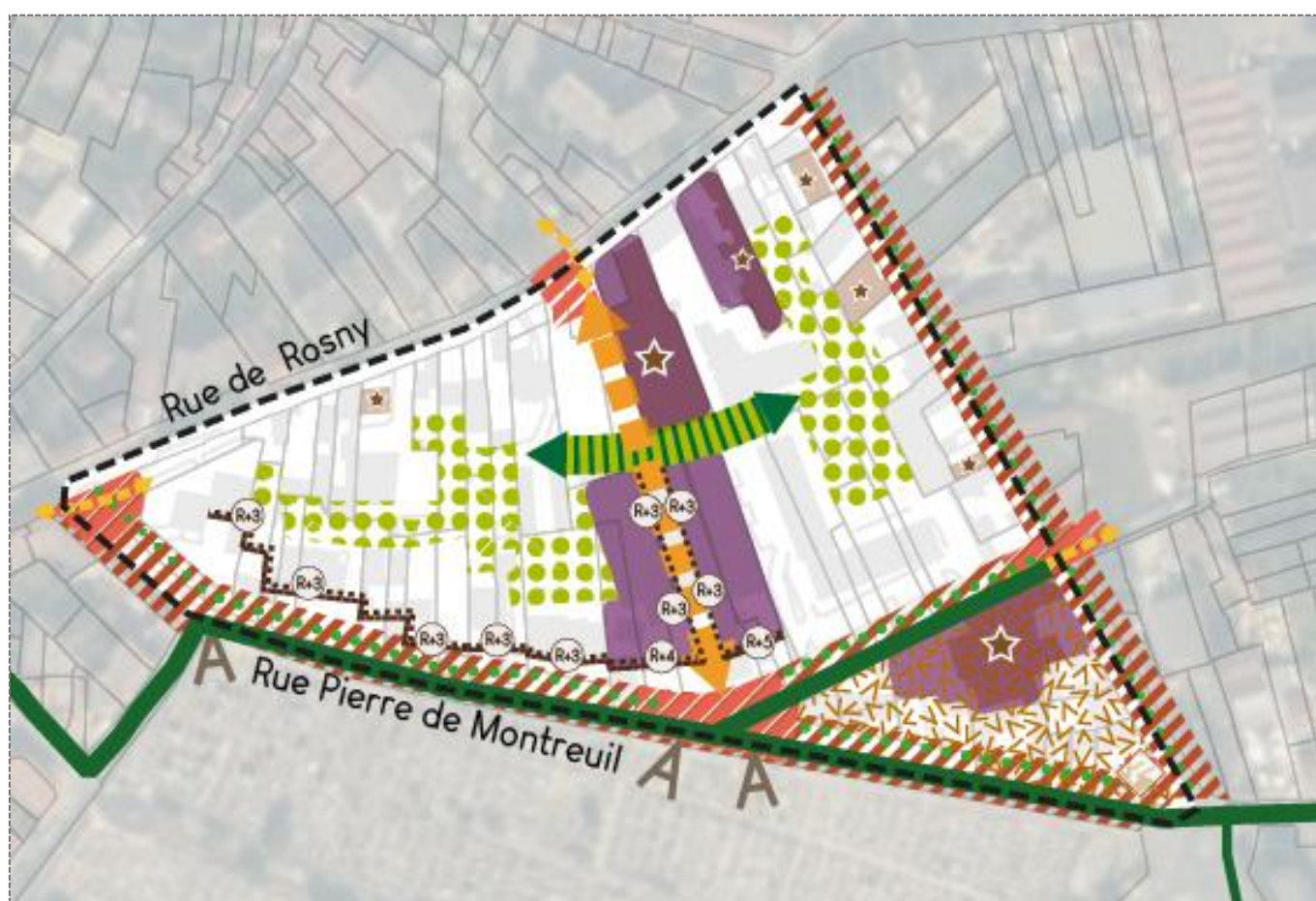
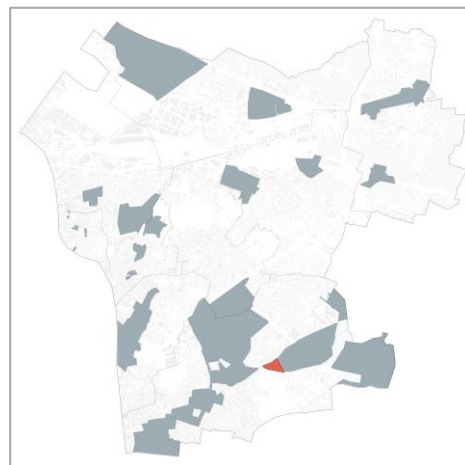
Google, 2018

Ilot Pierre de Montreuil/Rosny

Cartographie de l'OAP :

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Ilot Pierre de Montreuil/Rosny

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités



Îlot en R+3 maximum



Alignement à renforcer



Filet de hauteur



Paysage Patrimoine Citoyenneté



Élément de patrimoine architectural à protéger ou valoriser



Valoriser l'angle bâti pour marquer « l'entrée de ville »



Créer des vues depuis l'espace public



Economie Emplois commerces



Maintenir et développer l'activité économique, au moins en rez-de-chaussée



Environnement Santé Energie



Protéger et développer la végétalisation des cœurs d'îlots



Développer les continuités vertes en cœur d'îlot



Assurer des continuités vertes le long des rues



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Mobilités Coupsures urbaines



Elargir et/ou requalifier la voie



Créer des placettes pour ouvrir le quartier et ralentir les véhicules



Créer une voie piétonne et une percée visuelle de 4 à 8 mètres de large



Développer les continuités piétonnes

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion



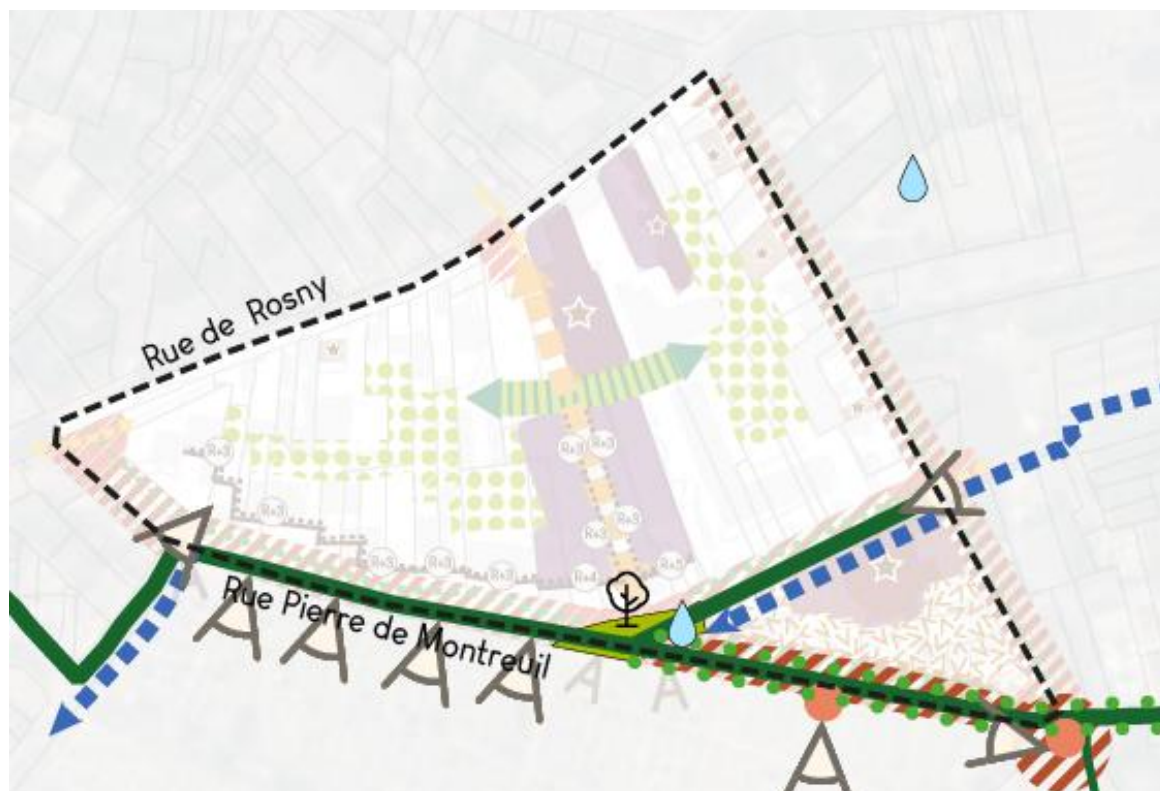
Périmètre OAP

Ilot Pierre de Montreuil/Rosny

Montreuil



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Ilot Pierre de Montreuil/Rosny :



Environnement Santé Energie

-  Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public
-  Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)
-  Alignement d'arbres existant à conserver
-  Mise en valeur du chemin de l'eau



Mobilités Coupsures urbaines

-  Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :
 - Apaisement de carrefour
 - Placette active
 - Porte d'entrée du Grand Chemin
-  Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté

-  Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser
-  Mise en valeur de l'histoire hydraulique

Centre-ville et rue de la Convention

Montreuil



Ce secteur, particulièrement sensible aux inondations, est attractif et présente des formes urbaines diversifiées. Il est en outre bien desservi par les transports et constitue un pôle intermodal.

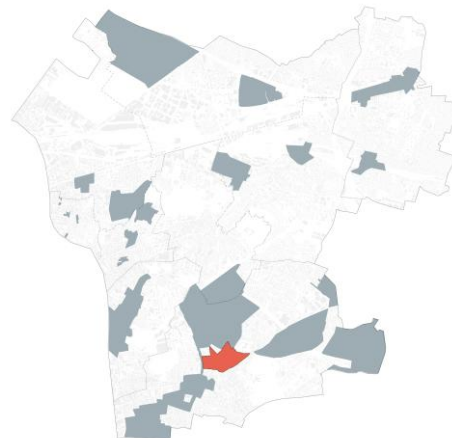
L'OAP vise à mettre en valeur les spécificités de l'implantation des bâtiments installés dans le coteau et de part et d'autre des équipements du centre-ville. Ses qualités urbaines sont ainsi à préserver dans l'îlot Walwein – Rosny. Il s'agit tout autant des vues déroulées avec les différents plans et les lignes de fuites et des continuités végétales.

Par ailleurs, les tissus de bourg maintenus en marge de l'hyper centre contrastent avec ces transparences et offrent une attractivité commerciale qu'il s'agit d'accompagner à la fois en préservant les gabarits bordant des anciennes voies étroites et en offrant des espaces végétalisés en cœur d'îlot.

Au sein du secteur rue de la Convention, les principes d'aménagement sont les suivants :

- hauteur sur rue en accord avec la largeur de la rue de la Convention (R+2-3),
- imposer des césures et/ou percées visuelles pour maintenir un rythme discontinu,
- création d'un cœur d'îlot vert en coordination avec les espaces non bâtis existants.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)



Localisation du secteur Centre-ville et rue de la Convention

Vue aérienne du site aujourd'hui

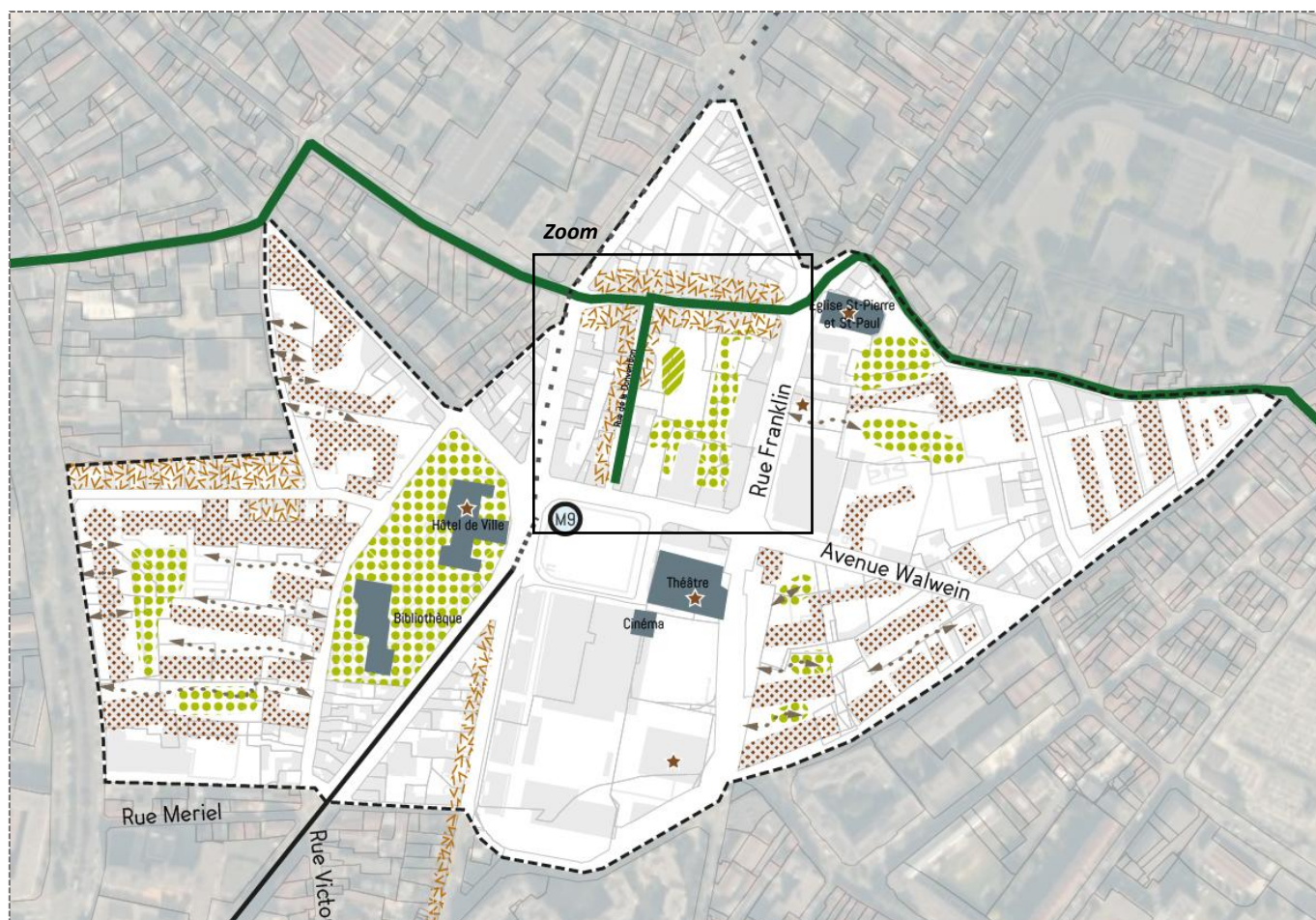
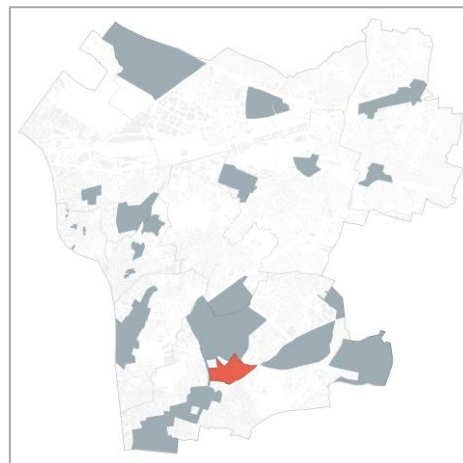


Centre-ville et rue de la Convention

Îlots ouverts

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



**Environnement
Santé
Energie**

Trame verte :



Espaces verts à créer
Au sein du zoom : Cœur d'îlot
vert à créer



Espaces verts existants
Au sein du zoom : Espace
planté existant



Tracé du projet Grand Chemin
sur l'espace public



**Paysage
Patrimoine
Citoyenneté**

Paysage :



Principe de perméabilité
au sein des îlots ouverts à
créer ou maintenir



Césure et/ou percée visuelle
à maintenir ou à créer



Equipements publics

Forme urbaine :



Tissu de bourg



Ilots ouverts



Hauteur spécifique (R+2/3)

Patrimoine :



Élément de patrimoine architectural
à protéger ou valoriser



Centre-ville et rue de la Convention

Îlots ouverts

Zoom rue de la Convention



Parti d'aménagement :



Environnement Santé Energie

Trame verte :



Espaces verts à créer
*Au sein du zoom : Cœur d'îlot
vert à créer*



Espaces verts existants
*Au sein du zoom : Espace
planté existant*



Tracé du projet Grand
Chemin sur l'espace public



Equipements publics



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Paysage :



Césure et/ou percée visuelle
à maintenir ou à créer

Forme urbaine :



Tissu de bourg



Hauteur spécifique (R+2/3)



Ilots ouverts

Paysage :



Principe de perméabilité
au sein des îlots ouverts à
créer ou maintenir

Patrimoine :



Élément de patrimoine architectural
à protéger ou 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
inscrit au Schéma Directeur de la
Région Ile-de-France et en cours
de réflexion

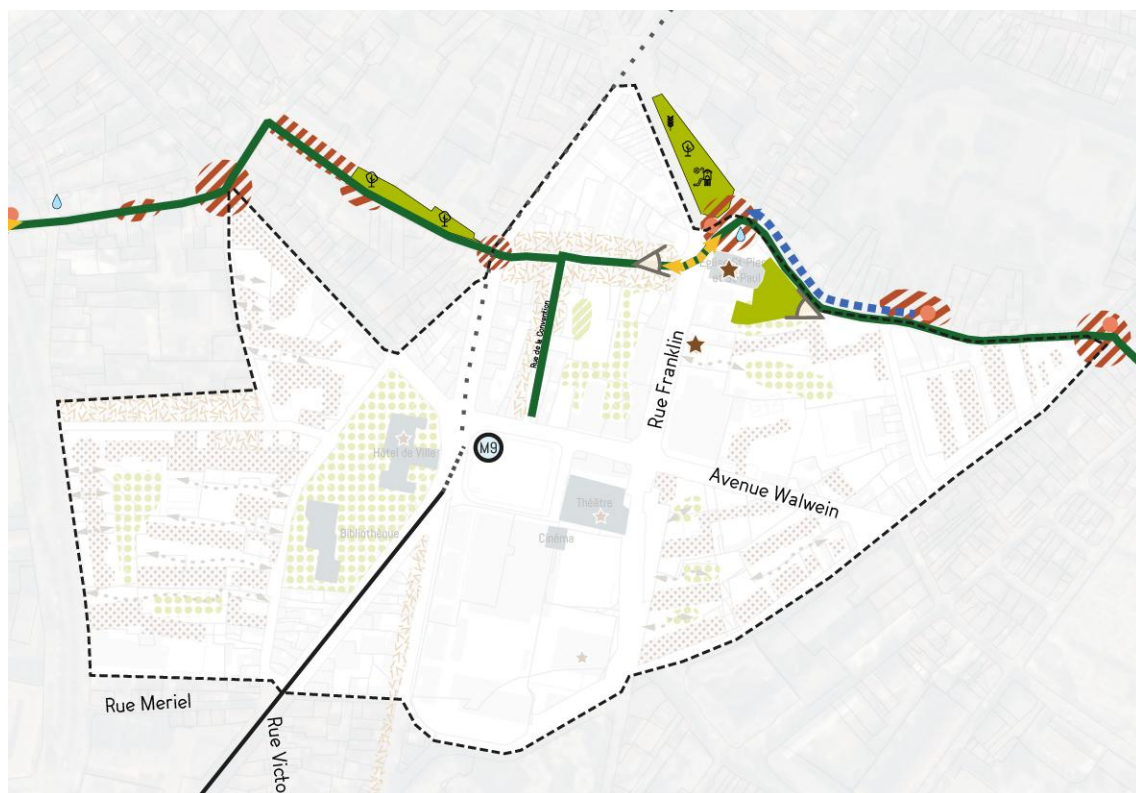
[---] Périmètre OAP

Centre-ville et rue de la Convention

Montreuil



Cartographie de l'OAP Grand Chemin sur le secteur Centre-ville et rue de la Convention :



Environnement Santé Energie



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Requalifier les espaces verts



Espace capable (agriculture urbaine, aire de jeu, création d'espace vert, espace sportif)



Mise en valeur du chemin de l'eau



Mobilités Coupures urbaines



Développer des espaces publics supports de convivialité et de vie locale :

- Apaisement de carrefour
- Placette active
- Porte d'entrée du Grand Chemin



Créer des liaisons piétonnes



Installation d'un mobilier identitaire / signalétique du grand chemin



Paysages Patrimoine Citoyenneté



Vue sur le grand paysage à conserver et à valoriser



Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain/hydraulique



Mise en valeur de l'histoire hydraulique

Bas-Montreuil

Montreuil



Le secteur du Bas-Montreuil est un territoire attractif du fait de sa proximité avec Paris et de sa desserte par les transports en commun lourds (métro, périphérique, route départementale).

Cette attractivité génère des transformations rapides de ce secteur à enjeux multiples : dégradation de l'habitat, vieillissement des espaces publics, multiplication des opérations immobilières de logements et de bureaux, croissance des effectifs scolaires, etc...

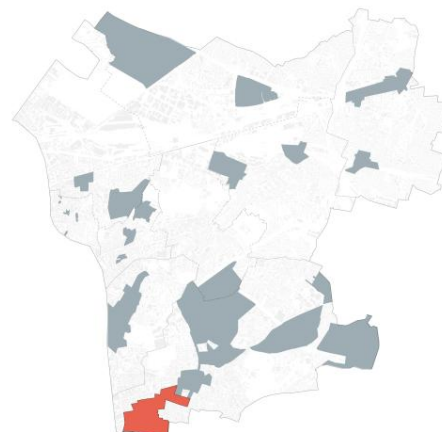
Pour améliorer la qualité de vie et accompagner ces évolutions, différents outils sont mobilisés. Depuis mi-2010, la Ville a engagé, en concertation avec les habitants, un projet d'avenir pour le Bas-Montreuil.

Ces études ont permis de préciser le cadre d'intervention publique en matière de rénovation urbaine, de fixer des orientations concernant les programmes de constructions privées et de réfléchir au renouvellement des équipements publics et des infrastructures. Il s'agit de répondre aux problématiques suivantes :

- Réguler la pression foncière et harmoniser le développement urbain ;
- Améliorer les équipements publics et d'intérêt collectif et requalifier les espaces publics vieillissants ;
- Créer de nouveaux espaces verts, végétaliser les cœurs d'îlots, développer les continuités vertes et favoriser la biodiversité ;
- Maintenir la mixité fonctionnelle et la dynamique économique et commerciale ;
- Préserver et valoriser le patrimoine architectural et urbain ainsi que l'identité du Bas-Montreuil.

Il sera également important de notifier la présence du ru de Bagnolet sur ce secteur et d'y apporter une attention particulière (Cf. 4.1 OAP Thématique Environnement), d'autant plus que ce secteur est particulièrement sensible aux inondations.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)



Localisation du secteur Bas-Montreuil



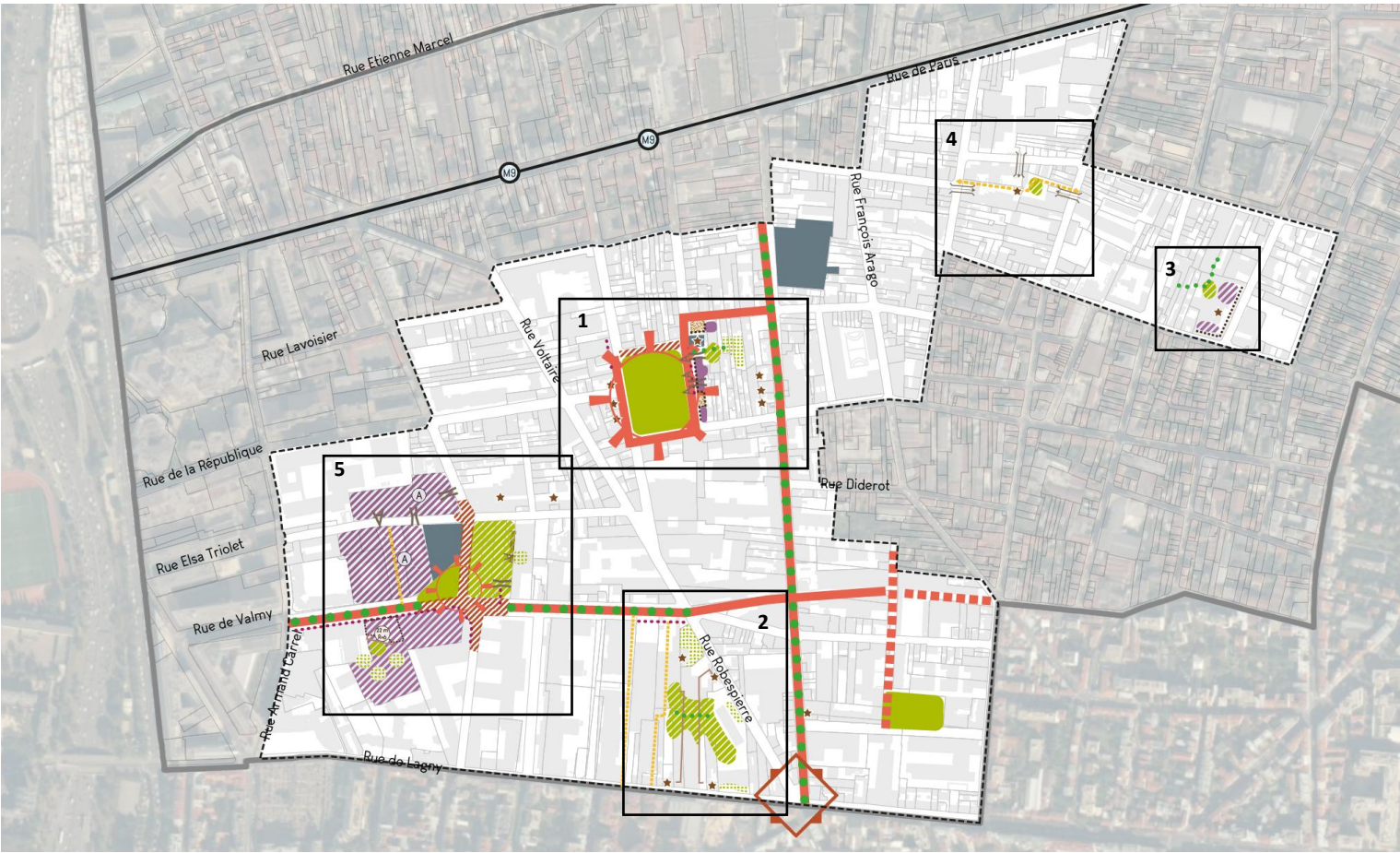
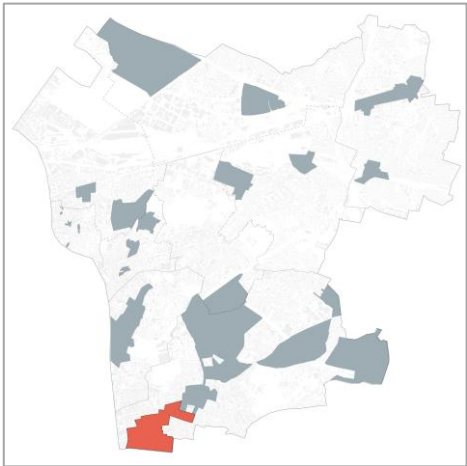
Vue aérienne du site aujourd'hui

Google, 2024

Bas-Montreuil

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



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

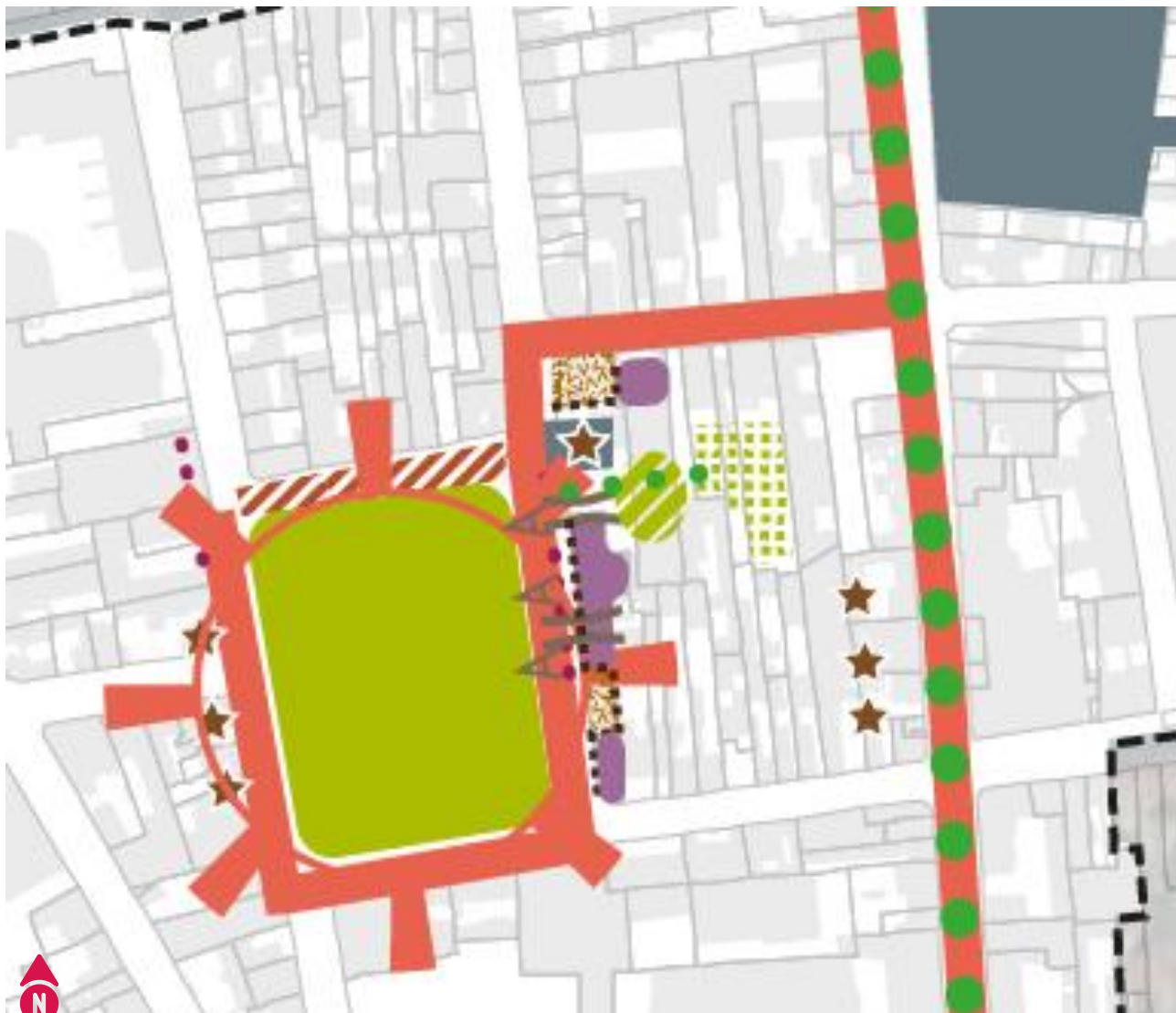
—■— Périmètre OAP



Zoom Bas-Montreuil

Secteur 1 - Place de la République

Cartographie de l'OAP :



**Populations
Logements
Équipements
Densités**



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



**Mobilités
Coupures
urbaines**



Développer et conforter les polarités locales



Requalifier et ou élargir les voies structurantes



**Environnement
Santé
Énergie**



Végétaliser les cœurs d'îlots



Requalifier les espaces verts



Créer des espaces verts



Assurer des continuités vertes le long des rues



**Économie
Emplois
commerces**



Activités spécifiques



**Paysages
Patrimoine
Citoyenneté**



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



Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain



Préserver la morphologie urbaine et la mixité des fonctions du tissu de faubourg



Filet de hauteur spécifique

Zoom Bas-Montreuil

Secteur 2 - Robespierre

Cartographie de l'OAP :



Mobilités Coupures urbaines

- Requalifier et ou élargir les voies structurantes
- ■ ■ Créer ou prolonger des voies
- ■ ■ ■ Créer ou maintenir des passages
- ◇ Valoriser les entrées de ville



Environnement Santé Energie

- ■ ■ ■ Végétaliser les cœurs d'îlots
- ■ ■ ■ Créer des espaces verts
- ● ● ● Assurer des continuités vertes le long des rues



Economie Emplois commerces

- ● ● ● Linéaire de rez-de-chaussée commercial à créer ou préserver



Paysages Patrimoine Citoyenneté

- Organiser le bâti autour des jardins ou cœurs d'îlots
- ★ Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain

Zoom Bas-Montreuil

Secteur 3 - Albatros

Cartographie de l'OAP :



**Economie
Emplois
commerces**



Secteur à dominantes d'activités



**Environnement
Santé
Energie**



Créer des espaces verts



Assurer des continuités vertes
le long des rues



**Paysages
Patrimoine
Citoyenneté**



Hauteurs à harmoniser avec
le monument historique, les
hauteurs maximales devront
permettre de maintenir la
visibilité du monument

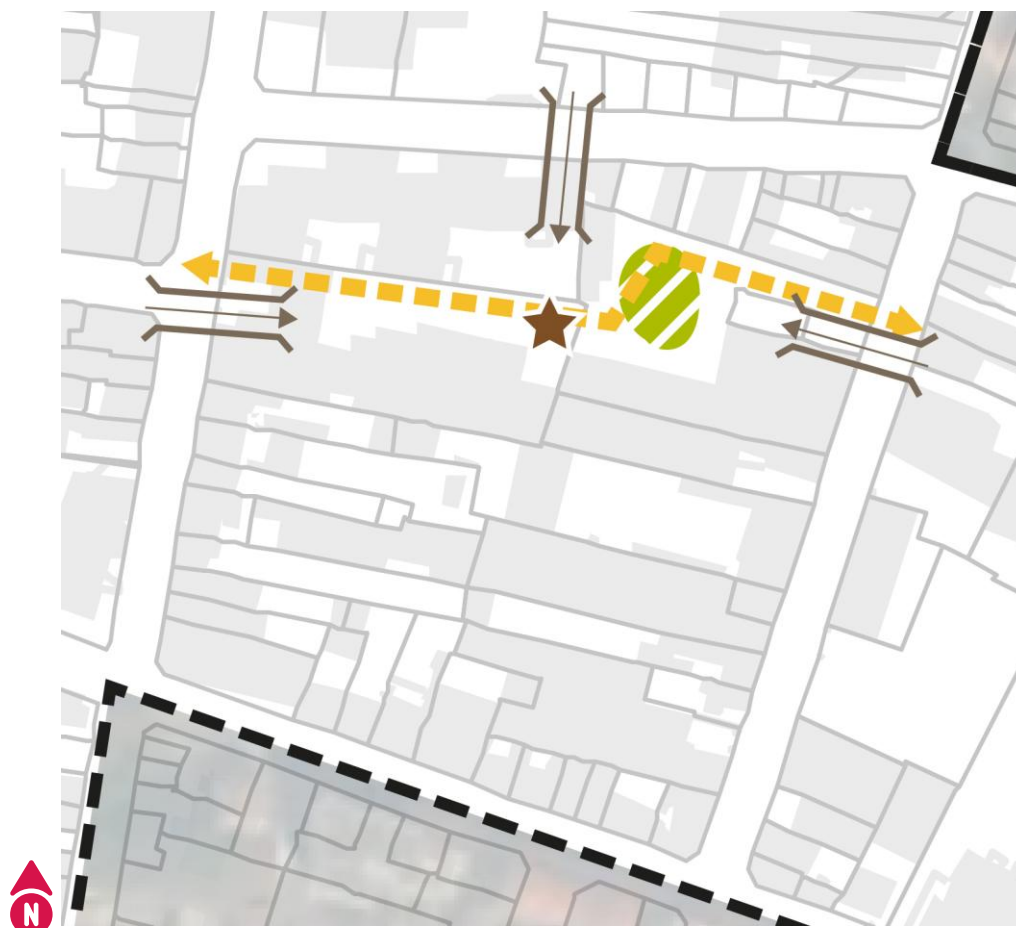


Protéger et valoriser le
patrimoine architectural
et/ou urbain

Zoom Bas-Montreuil

Secteur 4 – Fours à porcelaine Samson

Cartographie de l'OAP :



Mobilités
Coupures
urbaines

■■■■■ Créer ou maintenir des passages



Environnement
Santé
Energie

■■■■■ Créer des espaces verts



Paysages
Patrimoine
Citoyenneté

≡≡≡ Assurer des vues sur les fours à porcelaine Samson



Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain



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



- Requalifier et ou élargir les voies structurantes



- Aménager un jardin public, requalifier les espaces verts
- ● ● ● Assurer des continuités vertes le long des rues



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

Secteur à dominante d'activités



— Organiser le bâti autour des jardins ou cœurs d'îlots



Protéger et valoriser le patrimoine architectural et/ou urbain



Epannelage des hauteurs



Secteur de hauteur maximale 22 mètres, équivalent à R+6



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

Villiers Barbusse

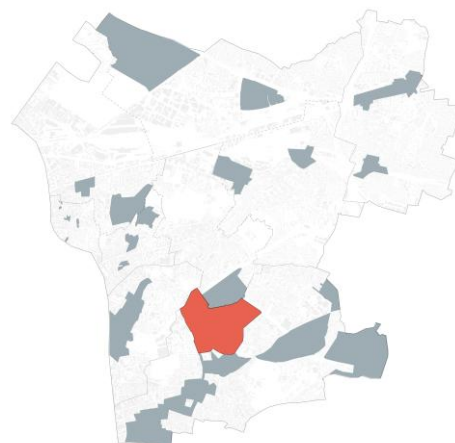
Montreuil



Le quartier Villiers Barbusse se situe entre les axes de circulation structurants que sont l'avenue de la résistance, le boulevard Paul Vaillant Couturier/Aristide Briand, l'autoroute et tram T1. Il se situe sur un plateau et est essentiellement constitué de tissus pavillonnaires.

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation a pour objectif :

- définir les franges du quartier pour améliorer les transitions urbaines avec les autres quartiers
- conforter les centres d'activités économiques d'hyper proximité permettant aux habitants une qualité de vie au quotidien
- retravailler un plan de circulation et une définition des voiries permettant d'inscrire ce secteur dans un projet de « quartier apaisé » et améliorer les espaces publics de manière qualitative et durable
- valoriser les vues du plateau existantes
- contrôler l'urbanisation pour valoriser et développer une végétalisation carencée.

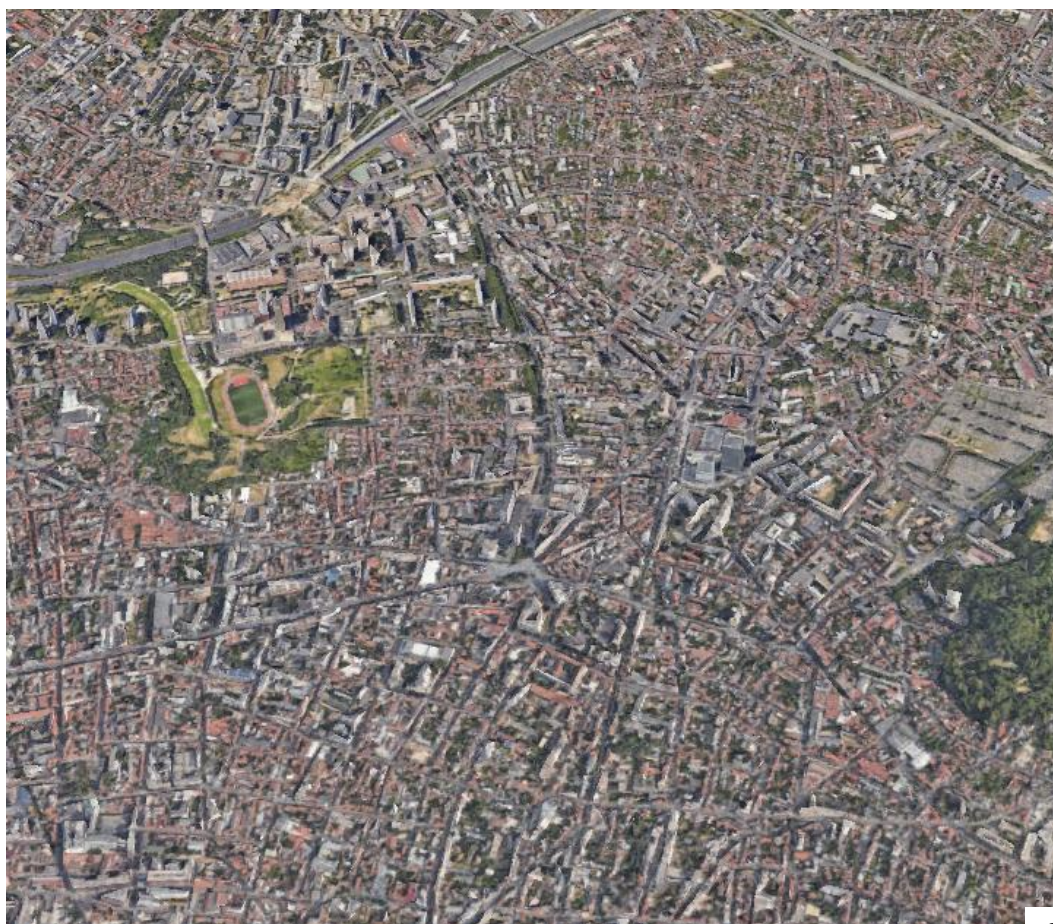


Localisation du secteur Villiers Barbusse

Il sera également important de notifier la présence de plusieurs rus historiques sur ce secteur pour lesquels il convient d'apporter une attention particulière (Cf. 4.1 OAP Thématique Environnement), ainsi que la forte sensibilité du site au risque d'inondation par ruissellement compte tenu du contexte topographique dans lequel s'inscrit ce secteur (forte pente, à proximité immédiate d'un thalweg)

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)

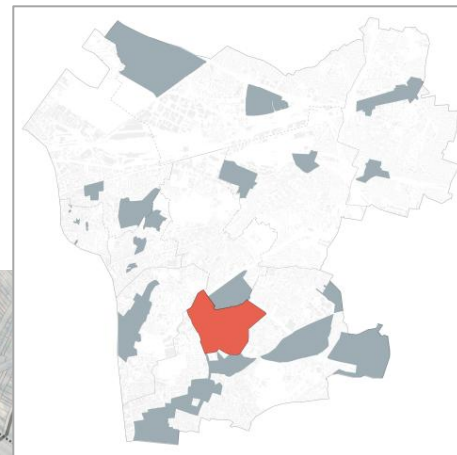
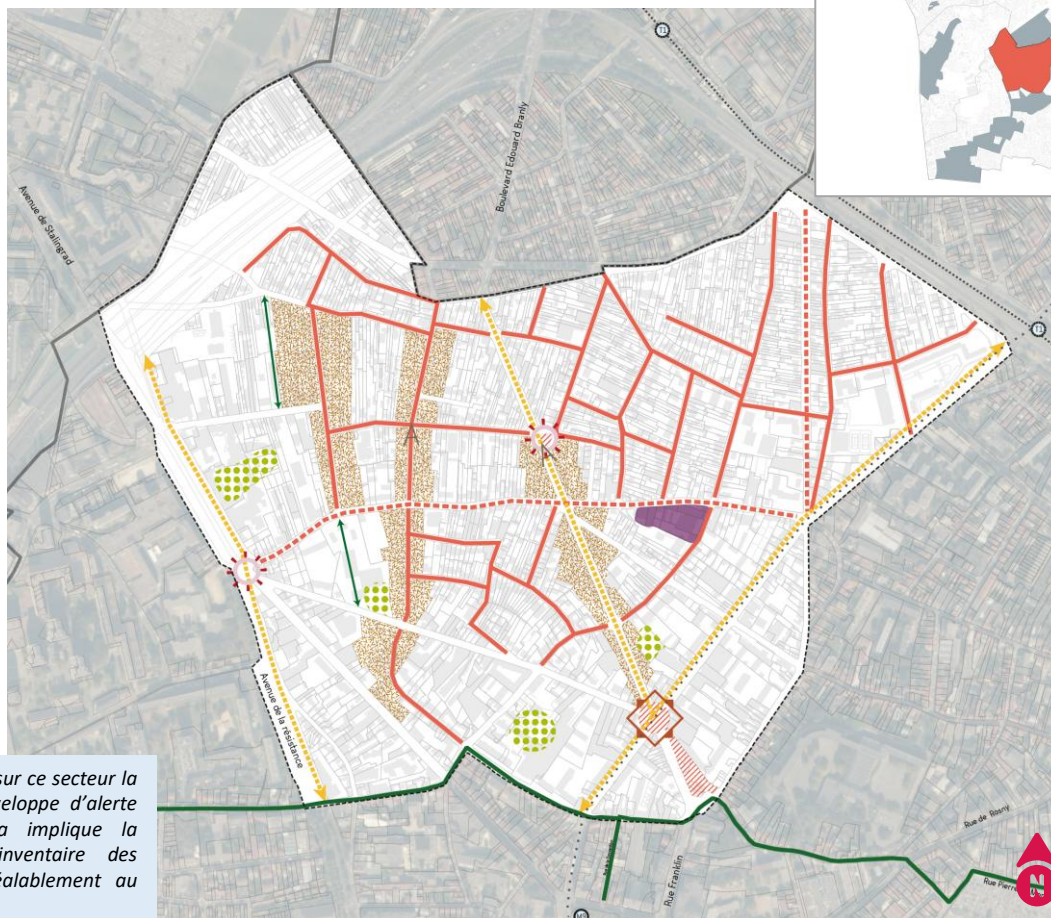
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2024

Villiers Barbusse

Cartographie de l'OAP :



La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Environnement Santé Energie



Cœur d'îlot à végétaliser



Percée verte visuelle et/ou piétonne



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Economie Emplois commerces



Préserver l'activité économique



Conforter les activités commerciales



Populations Logements Equipements Densités



Habitat pavillonnaire à préserver



Mobilités Coupures urbaines



Places à requalifier



Angles pivots de quartier à travailler



Circulation à pacifier



Favoriser la transformation de la voirie en « quartier apaisé »



Valoriser les modes de circulation actifs



Paysages Patrimoine Citoyenneté



Cône de vue à préserver

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

[---] Périmètre OAP

Plaine Ouest

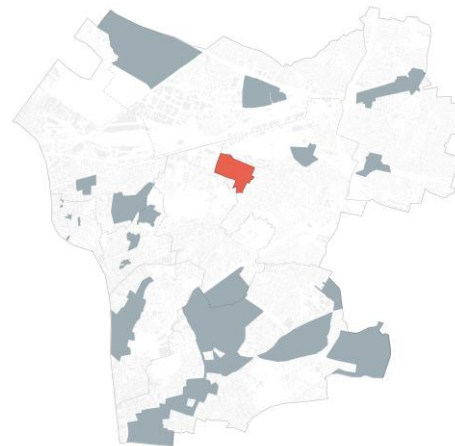
Noisy-le-Sec



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 Zone industrielle 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

- Vérification en amont des projets du caractère humide des parcelles et mise en place de mesures pour éviter et réduire l'impact du projet, en cas de présence de ce type de milieu.
- Conservation d'une marge de retrait des constructions, traitée en espace vert de pleine terre, d'une profondeur de 3 mètres 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.
- Objectif d'un principe général de désimperméabilisation sur ce secteur, afin de gérer les eaux pluviales à la parcelle et également de limiter les îlots de chaleur et favoriser le retour de la nature en ville.

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.



Schéma 1 : coupe sur la liaison Nord-Sud

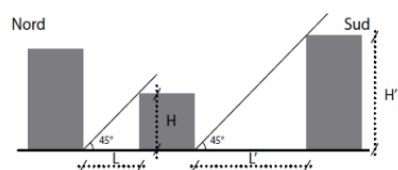


Schéma 2 : Principe de distance N-S entre bâtiments

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

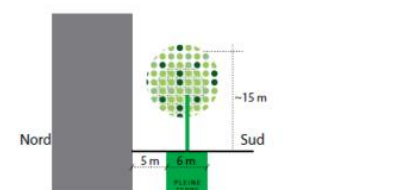


Schéma 3 : Principe d'implantation des arbres pour ombrage des façades Sud

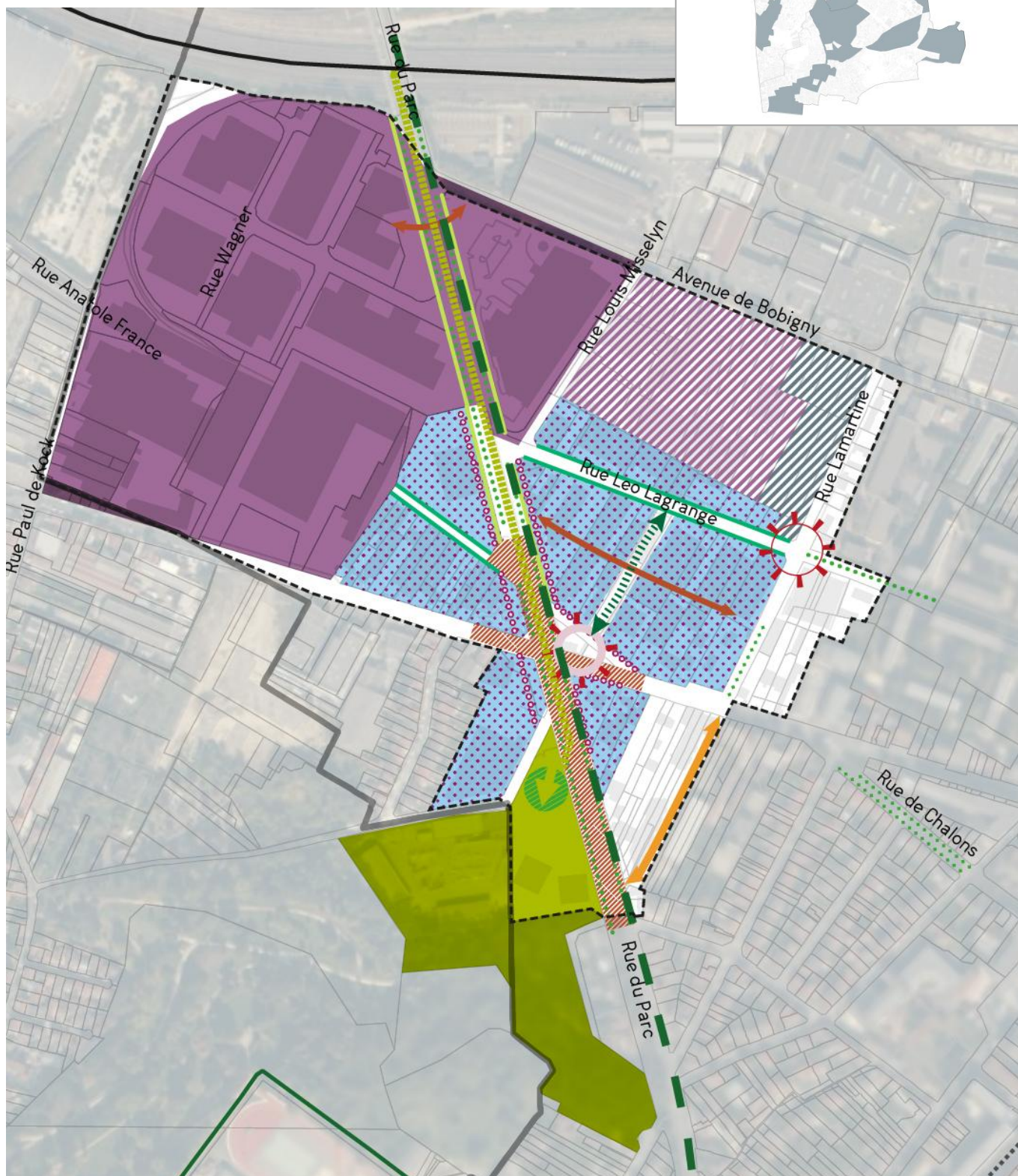
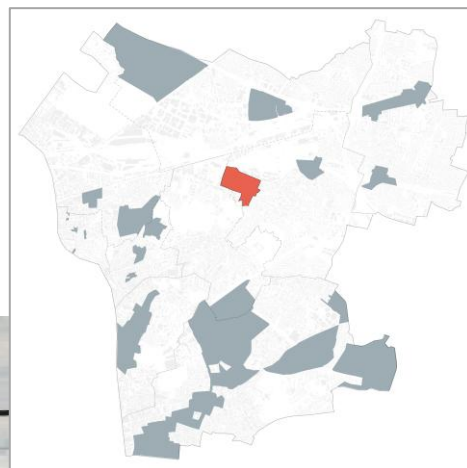
Toutefois, ce secteur se situe dans un contexte topographique marqué par de fortes pentes, causant ainsi la présence d'un risque d'inondation par ruissellement.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)

Plaine Ouest

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Plaine Ouest

Parti d'aménagement :



Populations Logements Équipements Densités

Logements :

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

Équipements :

 Emprise du quatrième collège



Environnement Santé Énergie

Trame verte :

-  Améliorer l'interface avec le Parc des Hauteurs
-  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
-  Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures
-  Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



Mobilités Coups urbains

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
-  Périmètre OAP

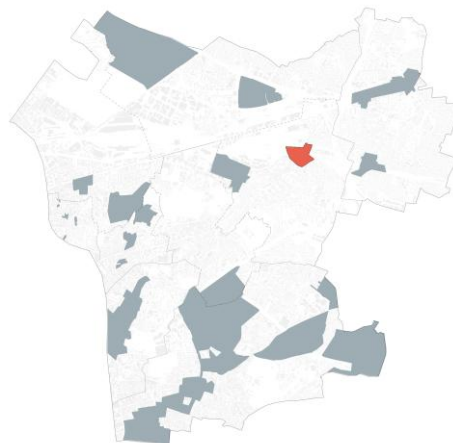
Gare de Noisy

Noisy-le-Sec



Située en première couronne parisienne, la gare de Noisy-Le-Sec constitue un pôle d'échange majeur qui accueille en moyenne 40 000 voyageurs chaque jour. Le RER E relie les Noiséens au centre de Paris tandis que le tramway T1 dessert huit communes de l'arc nord parisien. Trois lignes de bus (105, 143, 545) complètent l'offre de transports. La gare est toutefois largement sous-dimensionnée aujourd'hui, alors même que plusieurs projets de transports et de projets urbains aboutiront à une augmentation de la fréquentation de +78% en heure de pointe du matin entre 2023 et 2035.

A court et à moyen terme, le pôle verra la restructuration de l'offre de bus dans le cadre du prolongement du M11 puis du T1, ainsi que le prolongement du T1 vers Val-de-Fontenay ; à long terme, l'arrivée du T11 Express et l'aménagement des ZAC de la Plaine de l'Ourcq devraient sensiblement augmenter le nombre des usagers de la gare.



Localisation du secteur de la Gare de Noisy

Dans la perspective de résorber l'importante congestion des flux en heure de pointe, liée au sous-dimensionnement de la passerelle, du bâtiment voyageur et des espaces publics alentours, le pôle d'échange multimodal va faire l'objet d'une restructuration. Cette restructuration s'inscrit pleinement dans les objectifs de décarbonation des déplacements portés par les acteurs engagés du territoire et adopte une ambitieuse orientation de renaturation des espaces publics, avec une intention de plantations nouvelles et de lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

L'accès à la gare nécessite d'être amélioré, en particulier pour les piétons et pour les cyclistes, mais aussi pour les correspondances bus-tramway-gare. L'entrée principale, dite « haute », se fait depuis un petit parvis puis un bâtiment voyageur, qui débouche sur une passerelle d'accès aux quais. Cet accès « haut » donne sur la rue Jean Jaurès, artère commerciale structurante autour de laquelle le centre-ville historique de Noisy s'est organisé. Le second accès, dit « bas », par l'impasse de la rue de la Gare, est davantage confidentiel et ouvre sur une zone majoritairement résidentielle. Il relie un parking-relai à un passage souterrain d'accès aux quais. Une forte différence altimétrique achève de différencier ces deux accès haut et bas. Le réaménagement du pôle de la gare s'attachera à relier ces deux accès et d'en atténuer les discontinuités, et à permettre aux voyageurs de passer d'un mode de transport à un autre le plus rapidement possible.



Vue aérienne du site aujourd'hui

Google, 2024

Gare de Noisy

Noisy-le-Sec



Le secteur à proximité de la gare affiche un tissu urbain particulièrement hétérogène. À l'Ouest se trouvent un cimetière et une zone d'activité, tandis que le Sud et le Sud-Est accueillent majoritairement des logements collectifs, ainsi que des commerces, et des équipements, dont le Square Sangnier, espace vert public faisant face à la gare et à l'accessibilité restreinte. Enfin, à l'Est et au Nord-Est de la gare, les pavillons et petits immeubles dominent. Le pont Gallieni, rare franchissement de l'imposant faisceau ferré, relie au reste de la commune le quartier du Petit Noisy. Actuellement, la gare se tient encore relativement en retrait de la vie urbaine à Noisy, dans un environnement inconfortable relativement exposé aux nuisances sonores, flux et surchauffe urbaine. Le secteur est par ailleurs particulièrement sensible au risque de mouvement de terrain par retrait gonflement des argiles et rabattement de nappe.

Le projet de réaménagement vise à ouvrir la gare sur le reste de la ville pour en constituer une réelle interface animée et pratiquée, entre les transports collectifs et la ville et à améliorer le cadre environnemental et paysager de cet équipement quotidien pour les Noisécens.

Ce projet permettra aussi notamment d'anticiper la forte hausse de fréquentation du pôle, à encourager les différentes pratiques intermodales, mais aussi à soutenir la diversité des usages au pied de la gare en y intégrant pleinement les enjeux urbains et environnementaux.

Orientations :

A. Désaturer la gare et fluidifier les déplacements

La requalification vise à décongestionner les déplacements au sein de la gare, particulièrement contraints aux heures de pointe du matin. Cela s'illustre par :

- L'agrandissement de la gare par la création d'un nouveau bâtiment voyageurs, plus grand et dimensionné, et d'une nouvelle passerelle pour accueillir des flux de voyageurs conséquents. Le nouveau bâtiment ouvrira sur le niveau haut et sur le niveau bas
- La requalification du passage souterrain d'accès aux quais (accès bas)
- La requalification de l'ancienne passerelle (accès haut).

B. Réunir les conditions d'une meilleure intermodalité : piéton, bus, tramway, cycles

Il s'agit tout d'abord de repenser la place du piéton dans l'espace public pour améliorer le rabattement à pied vers la gare. Cela passe par :

- L'aménagement d'un parvis haut plus vaste, d'un parvis bas pacifié d'une liaison piétonne continue entre ces deux parvis
- L'apaisement des circulations aux abords de la gare et l'amélioration des cheminements piétons alentours

Le réaménagement vise également à favoriser le rabattement des cycles vers la gare, par :

- L'élargissement du parc de stationnement vélo : création de plus de 480 places sur le parvis bas en 2026 puis 180 places sur le niveau bas et 270 places sur le niveau haut dans le cadre du réaménagement du pôle.
- Le maintien d'un service VLS (Vélib') en sortie de gare
- De nouveaux aménagements cyclables aux abords de la gare

Enfin, le réaménagement entend améliorer le rabattement des flux bus et tramway sur la gare via :

- Une restructuration de la ligne 245
- L'aménagement d'espaces d'attente plus confortables pour les arrêts de bus
- L'aménagement du parvis haut, connectant directement le T1 à la gare

C- Favoriser l'insertion urbaine, paysagère et environnementale de la gare dans la ville et accompagner son développement

Située en cœur de Ville, à l'extrémité nord de la rue Jean Jaurès, la gare s'insère dans une véritable polarité commerciale et se doit de contribuer pleinement à l'animation du secteur.

Gare de Noisy

Noisy-le-Sec

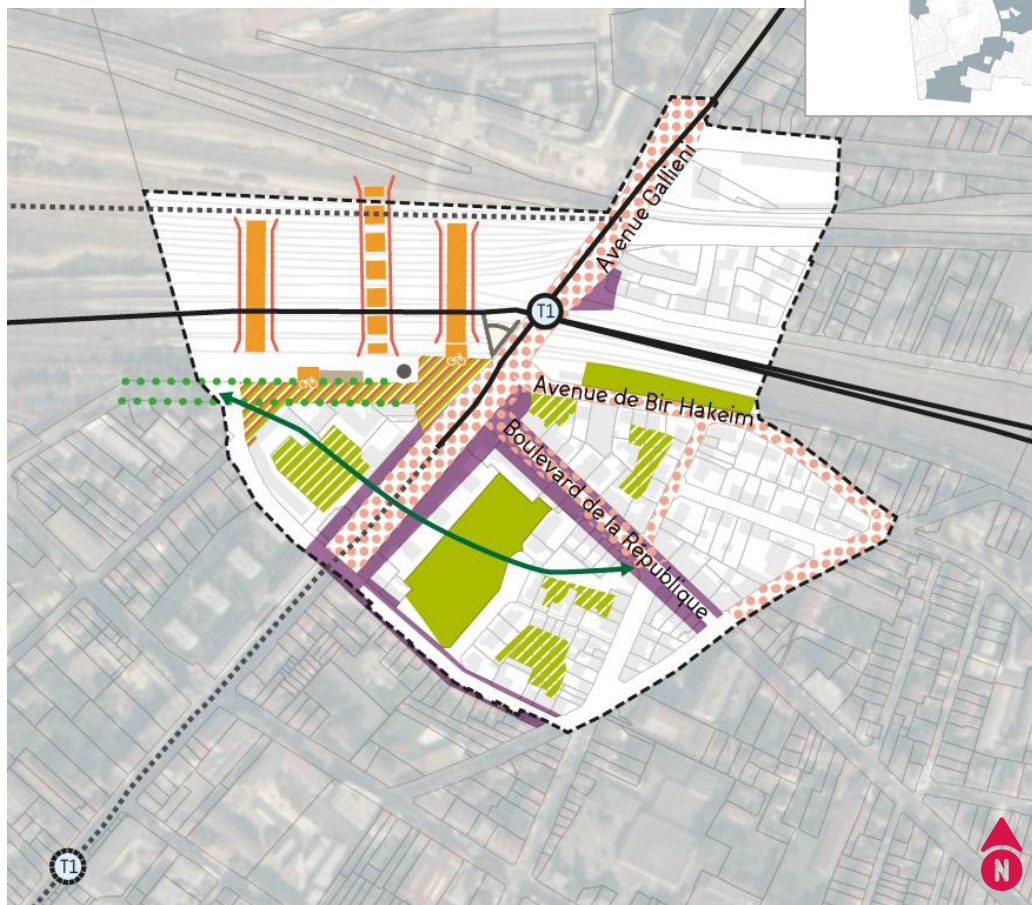
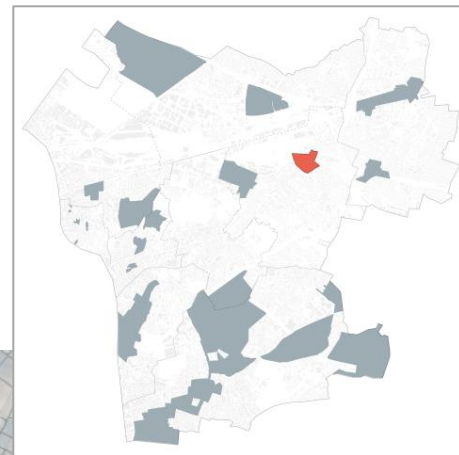


Le pôle ambitionne ainsi d'assumer un rôle d'interface vivante entre les transports et la ville, par :

- Une meilleure animation commerciale : le pôle gare devra contribuer au dynamisme économique du secteur ainsi qu'à son animation et à sa diversification commerciale, notamment par une occupation valorisante des deux cellules commerciales prévues au sein de la gare et par l'animation du parvis de la gare. Il sera aussi important de diversifier et de renforcer l'offre commerciale existante aux abords du pôle afin d'offrir un cadre agréable aux riverains et aux usagers de la gare.
- Une mise en valeur de l'entrée du cœur de ville : Accès d'envergure à Noisy-le-Sec, le pôle gare se devra d'offrir une qualité architecturale aux Noiséens et à ses usagers. L'aménagement du bâtiment de la gare et de ses abords devra assurer la bonne visibilité du pôle, contribuer à la qualité urbaine du secteur et transformer cette structure ferroviaire un véritable totem de territoire. La bonne intégration des aménagements prévus dans leur environnement, notamment du bâtiment pôle gare, et l'optimisation des percées visuelles permises par les voies ferrées seront aussi nécessaire pour l'émergence d'un quartier agréable et à taille humaine.
- L'aménagement d'une trame de déplacements d'intérêt écologique et paysager et d'espaces publics rafraîchis :
 - o Préservation du principe d'alignements d'arbres de la rue de la Gare
 - o Préservation, ouverture sur le quartier et tentative de liaisons entre les cœurs d'ilots verts et espaces semi-naturels au niveau de la gare et à proximité, dans une logique de « trame verte » reliant :
 - Les plantations existantes et nouvellement créées,
 - Le square Sangnier dont l'ouverture sur l'extérieur est à étudier,
 - Le square Jean Jaurès.
 - o Parvenir à un bilan positif après travaux pour le secteur de projet, en termes de surfaces non imperméabilisées ;
 - o Recourir à des matériaux et modalités d'aménagement favorables au rafraîchissement et à l'infiltration des eaux pluviales :
 - Espaces plantés en pleine terre suffisamment généreux, réaménagements en matériaux semi-perméables privilégiant de couleurs claires autant que possible,
 - Plantation du parvis principal et des circulations autant que possible – y compris les rampe et escaliers qui le permettent en privilégiant une diversité de strates végétales dont des arbres de haute tige pour favoriser des zones d'ombres et autres strates arbustives et basses pour leur intérêt écologique et paysager
 - Installation d'ombrières dans les espaces contraints pour la plantation,
 - Installation de points d'eau à minima une fontaine d'eau potable.
- Un projet de construction et rénovation écologiquement exemplaire :
 - o Anticiper les démolitions absolument nécessaires en réalisant les diagnostics ressources réglementaires pour identifier les gisements de matériaux à réemployer et recycler sur site autant que possible ;
 - o Etudier la possibilité d'utiliser des matériaux de réemploi et biosourcés pour l'aménagement des espaces publics (pavés, bordures, ...) et dans le cadre de la requalification de la gare et du nouveau bâtiment (à minima pour les matériaux de second œuvre) ;
 - o Favoriser une construction nouvelle écologiquement performante : isolation, valorisation des énergies renouvelables, économie de fluides, ...
 - o Tenir compte des risques de mouvement de terrain et de rabattement de nappe dans le cadre du réaménagement du secteur gare en mettant en œuvre les mesures issues d'études géotechniques et hydrogéologiques qui s'imposent.
- Un chantier propre qui garantit la sécurité et la limitation des nuisances pour les usagers.

Gare de Noisy

Cartographie de l'OAP :



**Environnement
Santé
Energie**

Trame verte et bleue :

- Parvis et espaces publics ou privés à renaturer pour lutter contre les îlots de chaleur urbains
- Espaces verts existants
- Alignements d'arbres à protéger
- Espaces verts préservés ou créés et à connecter autant que possible



**Paysages
Patrimoine
Citoyenneté**



Cône de vue à préserver



Totem de territoire



**Mobilités
Coupsures urbaines**

Général :

- Parvis de gare à créer et à conforter
- Pacification de l'espace public
- Bâtiment voyageur

Desserte et liaisons :

- Amélioration du franchissement et désaturation de la gare (nouvelle passerelle)
- Réhabilitation de la passerelle et du passage sous-terrain

Stationnement :

- Parking de stationnement vélo



**Economie
Emplois
commerces**

Périmètre commercial

**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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
- Périmètre OAP

La Folie de Pantin

Pantin



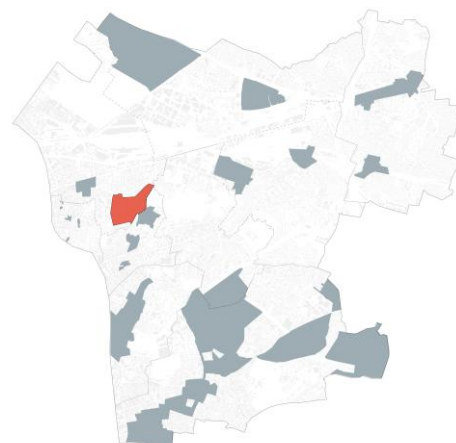
La Folie est une polarité d'équipement pour la ville de Pantin. L'objectif de la présente orientation d'aménagement et de programmation est de conforter cette polarité, tout en valorisant la présence de la nature en ville, les continuités écologiques et liaisons douces au sein de ce secteur (contribuant notamment à la limitation des nuisances sonores). Ainsi, il s'agit de :

- Faire de la Folie un lieu de destination,
- Connecter la Folie à la Promenade des hauteurs et au tissu des parcs existants,
- Tirer profit de la topographie pour inscrire la Folie dans le paysage urbain.

La réalisation de ces objectifs sera notamment possible en suivant plusieurs orientations d'aménagement :

- Accompagner la réhabilitation du bâti patrimonial de la Folie,
- Conforter l'accessibilité des parcs et équipements du secteur,
- S'appuyer sur les continuités écologiques et douces créées par la présence de la Promenade des hauteurs et la de nombreux parcs et espaces verts.

Toutefois, ce secteur se situe dans un contexte topographique marqué par de fortes pentes, causant ainsi la présence d'un risque d'inondation par ruissellement.



Localisation du secteur La Folie de Pantin

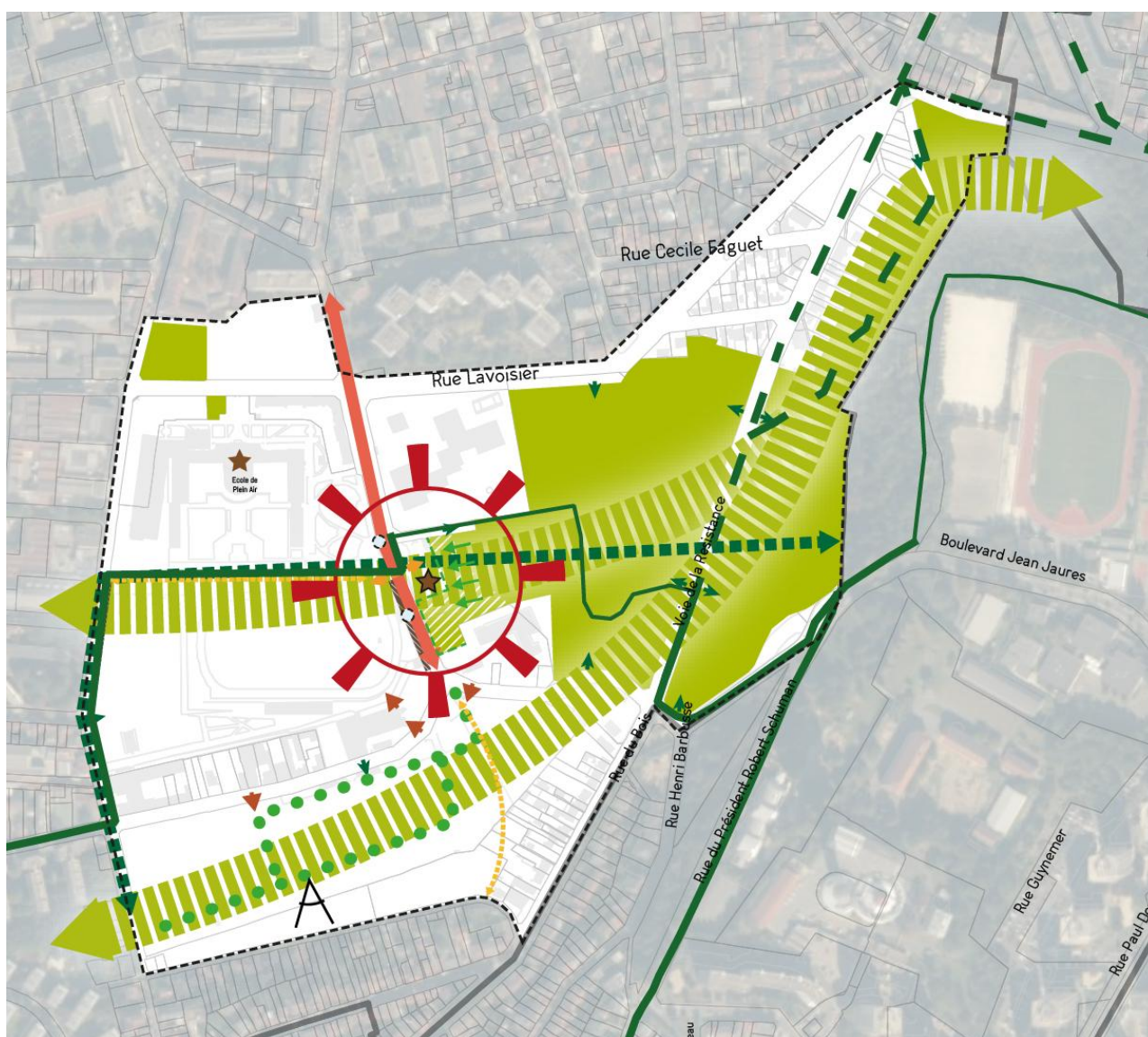
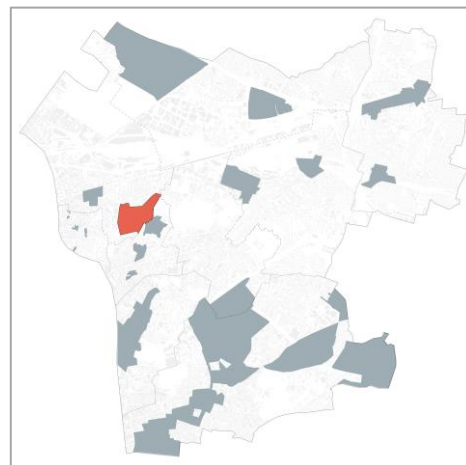
Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

La Folie de Pantin

Cartographie de l'OAP :



La Folie de Pantin

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Énergie

Trame verte :



Pérenniser et conforter le caractère naturel et paysager des parcs et squares existants



Favoriser l'extension du parc Henri Barbusse



Conforter une continuité écologique dans le cadre de la Promenade des Hauteurs



Séquence alternative de la Promenade des hauteurs



Végétalisation du cimetière



Tracé du projet Grand Chemin sur l'espace public



Tracé du projet Grand Chemin à travers les parcs, sentiers d'immersion et d'aventures



Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion



Périmètre OAP



Paysage Patrimoine Citoyenneté

Patrimoine:



Élément de patrimoine architectural à protéger ou valoriser



Réhabilitation du bâtiment

Paysages



Créer des percées visuelles



Traitement des façades



Mobilités Coups urbaines

Polarités :



La Folie, nouvelle polarité du quartier à créer

Desserte et liaisons :



Création d'une entrée majestueuse autour de la Folie, en miroir d'une nouvelle entrée du stade



Création de venelles piétonnes paysagères permettant notamment de limiter les nuisances sonores en travaillant le déploiement de modes actifs.



Requalification de la rue Charles Auray



Proposer de nouvelles conditions d'accès multimodales à la Folie



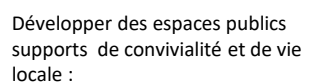
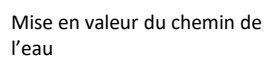
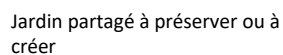
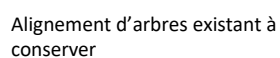
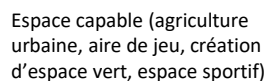
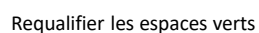
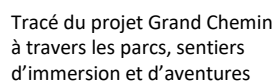
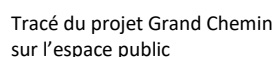
Ouvertures à créer pour améliorer l'accessibilité aux parcs et équipements du secteur



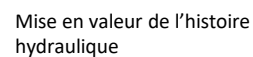
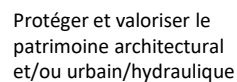
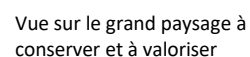
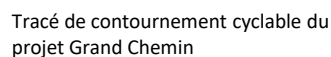
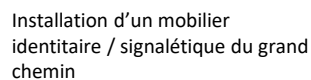
Entrées existantes du parc et du pôle sportif à requalifier



Environnement
Santé
Energie



- Apaisement de carrefour
- Placette active
- Porte d'entrée du Grand Chemin



Parc de Stalingrad

Pantin

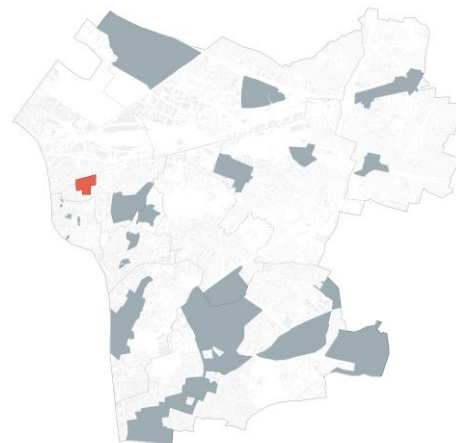


Contexte

Le Parc Stalingrad joue un rôle structurant à l'échelle de la ville de Pantin grâce à sa double fonction d'espace végétalisé et de pôle d'équipements publics. Situé à l'interface des quartiers Hoche, Méhul et Sept Arpents, qui connaissent des mutations urbaines fortes, ce secteur est identifié comme une centralité à renforcer.

Le parc Stalingrad, qui a fait l'objet d'une rénovation au début des années 2010, s'étend sur une emprise intriquée qui perturbe sa visibilité et limite son appropriation par les habitants. Son affirmation dans le paysage est un enjeu clé afin de répondre à une offre rare d'espace vert et d'assurer une fonction de repère urbain et de connexion entre les différents quartiers.

Au-delà du parc, ses abords abritent une diversité d'usages qui constitue la richesse de ce secteur mais pose des difficultés d'insertion urbaine. L'îlot sud du parc forme un espace fermé et fortement artificialisé qui appelle une requalification ambitieuse pour l'intégrer durablement dans son environnement en préservant les activités et le patrimoine industriel du site.



Localisation du secteur du parc de Stalingrad

Les orientations d'aménagement retenues pour répondre à ces enjeux sont :

- Poursuivre l'extension du parc aux limites de l'îlot
- Requalifier la rue des Grilles en axe prioritaire pour les mobilités douces et en corridor écologique
- Créer des accès et des percées visuelles vers le parc
- Animer les façades du parc en créant des équipements ou en valorisant ceux existants
- Engager une mutation de l'îlot au sud du parc à dominante activités vers une mixité fonctionnelle en ouvrant le cœur d'îlot et en veillant à préserver le patrimoine industriel.

Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)

Vue aérienne du site aujourd'hui

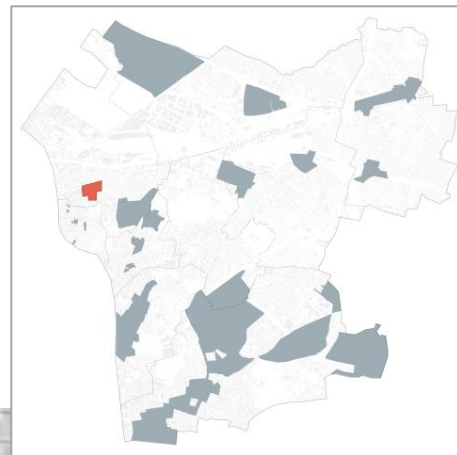


Google, 2019

Parc de Stalingrad

Cartographie de l'OAP :

Site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



Environnement Santé Energie

-  Parc Stalingrad existant
-  Favoriser l'extension du parc
-  Créer des continuités écologiques
-  Créer un cœur d'îlot végétalisé pour lutter contre les effets d'îlots de chaleur urbain.
-  Espaces verts autour du parc
-  Alignements d'arbres à préserver
-  Arbres remarquables



Mobilités Coupures urbaines

-  Créer des entrées de parc
-  Entrées du parc existantes
-  Ouvrir les façades



Paysages Patrimoine Citoyenneté

-  Espace public à revaloriser
-  Élément de patrimoine architectural à protéger ou valoriser
-  Accentuer la visibilité des entrées du parc



Populations Logements Équipements Densités

Logements :

-  Zone de projet urbain avec maîtrise foncière assurée par l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France : préserver la vocation mixte de l'îlot.

Équipements :

-  Équipements de proximité et de destination

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 inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion
-  Périmètre OAP

ZAC écoquartier gare de Pantin - Quatre Chemins

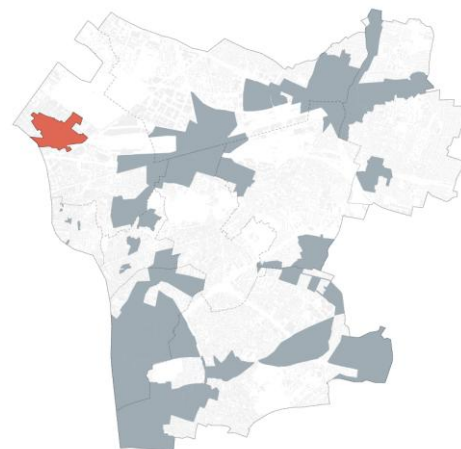
Pantin



Emprise close jusque là dédiée aux activités ferroviaires, le site Gare de Pantin-Quatre chemins fait l'objet d'un projet qui vise à l'ouvrir sur la ville et à le transformer en un quartier mixte et habité. Cette mue s'inscrit dans une dynamique de renouvellement urbain plus vaste, à l'échelle du Nord-Est parisien.

Le projet poursuit un certain nombre d'objectifs visant à reconstituer un morceau de ville et à atténuer les coupures urbaines liées au faisceau ferré :

- Renforcer l'armature urbaine intense de l'avenue Edouard Vaillant.
- Contribuer à réduire le déficit d'espace verts du Territoire par la création d'un vaste espace vert d'un seul tenant.
- S'inscrire dans la trame verte du quartier des Quatre Chemins élargie.
- Développer de grands parcours piétons et cycles pour reconnecter le territoire en s'appuyant sur des lieux d'intensité.
- Participer au maillage viaire pour apaiser le cœur de la ville de Pantin.
- S'accrocher aux quartiers existants en créant des continuités paysagères et de biodiversité



Localisation du secteur de l'écoquartier gare de Pantin - Quatre chemins



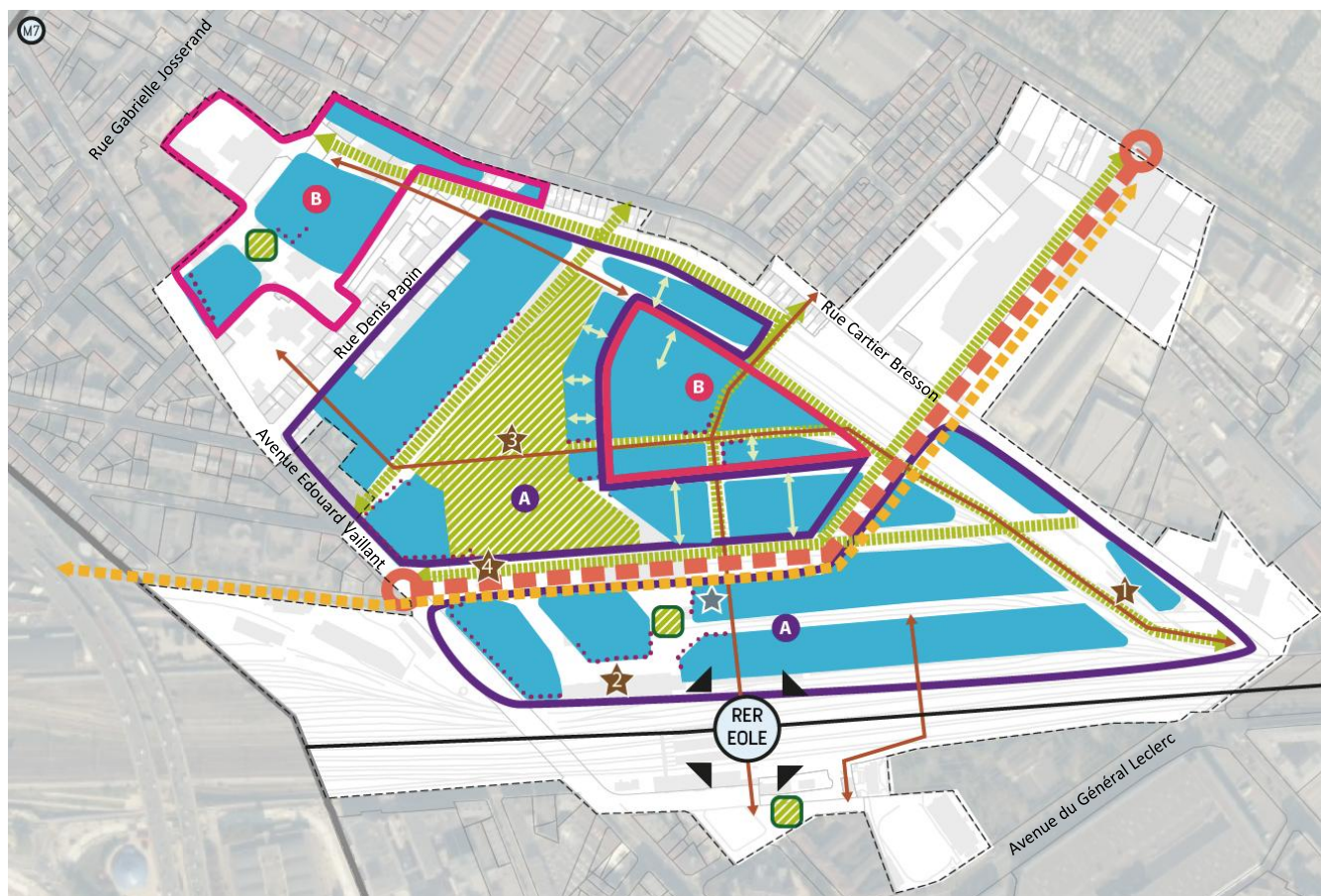
Vue aérienne du site aujourd'hui

Google, 2018

ZAC écoquartier gare de Pantin - Quatre Chemins



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

Le périmètre de l'OAP reprend le périmètre de la ZAC Ecoquartier Gare de Pantin – Quatre Chemins

Légende page suivante

ZAC écoquartier gare de Pantin - Quatre Chemins

Légende de l'OAP :



Mobilités Coupsures urbaines

■ ■ ■ Création d'une rue principale permettant l'accroche à la rue Diderot au Nord-Est et à l'avenue Edouard Vaillant au Sud-Ouest.

↔ Développement de liaisons douces structurantes permettant l'accroche du quartier à son environnement urbain et favorisant les connexions est-ouest et nord-sud.

→ Favoriser les continuités des mobilités douces

⊕ Développement d'un pôle d'échanges multimodal de part et d'autre du faisceau ferré.

Stationnement :

A l'échelle du projet, le nombre de places ne devra pas dépasser les ratios suivants :

- **0,5 place** par logement créé
- **0,25 place** par *logement social* créé

Le stationnement pourra être mutualisé entre des lots et entre îlots accueillant des constructions aux destinations différentes.

Il est donc possible de réaliser un parc de stationnement commun à plusieurs lots.

Dans ce cas, il peut être recouru à un foisonnement des places de stationnement projetées. Le nombre de places de stationnement à créer s'apprécie par destination et avant application du taux de foisonnement estimé.

Une partie des places devra être réalisée à destination d'autopartage.

Un tableau de foisonnement des occupations prévisionnelles des stationnements justifiera le nombre de places envisagées au sein de la notice du permis de construire.



Environnement Santé Energie

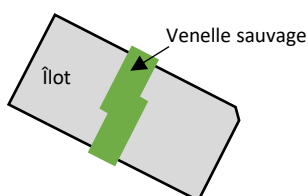
A l'échelle de la ZAC, l'ensemble cumulé de tous les **lots privés** devra atteindre un minimum de **20 %** de leur superficie en espaces de pleine terre. Ce ratio sera appréhendé sur **l'ensemble de la ZAC**.

▨ Création d'un espace vert d'un seul tenant d'environ 4 hectares dont 2,3 hectares de parc clôturé en cœur de quartier.

→ Développement d'un réseau d'allées plantées et paysagées structurantes

▨ Développement de squares ou d'accroches vertes (localisation indicative)

↕ Réalisation de « **venelles sauvages** » (localisation indicative)



Une partie des eaux de pluie des lots privés sera gérée par la réalisation de « venelles sauvages ». Ces venelles sont des espaces paysagers et plantés, non construits, traversant les îlots, et d'une largeur de **6 mètres minimum**.



Paysages Patrimoine Citoyenneté

★ Éléments de patrimoine historique à préserver et valoriser (1 : quai de la Mémoire, 2 : halle en bois, 3 : maison en brique, 4 : pavillon d'entrée)



Populations Logements Activités économiques Équipements Densités

Principes de mixité des fonctions :

(la représentation des îlots est indicative)

■ Programmation mixte

... Linéaire de rez-de-chaussée actif à créer

Programmation d'équipements :

Le projet devra permettre l'implantation d'un groupe scolaire, d'une passerelle urbaine dédiée aux mobilités actives

Épannelage des constructions :

Au sein des secteurs identifiés, les îlots construits devront observer un épannelage des constructions selon des hauteurs définies ci-dessous :



Ilots métropolitains et franges :
R+8 maximum
Avec quelques émergences possibles à R+9



Ilots faubourgs :
R+6 maximum
Avec quelques émergences possibles à R+7

Les émergences* doivent être en nombre limité à l'échelle du projet, et ne doivent être ni systématisées ni multipliées à chaque îlot.

★ Bâtiment signal **R+15**

*les émergences sont des constructions ou parties de construction pouvant générer de la surface de plancher et dont la hauteur est supérieure à la hauteur fixée au sein de l'îlot.

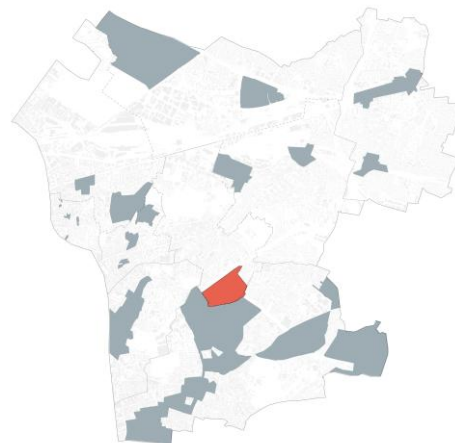
Échangeur de Romainville

Romainville



Le secteur dit de l'Échangeur se situe dans le quartier des 3 communes et tire son nom de la déconstruction de l'ancien autoroute A186. Enclavé et prochainement traversé par le prolongement du tramway 1, reliant à terme Noisy-le-Sec à Fontenay-sous-Bois, il est caractérisé par la présence d'un tissu diversifié : de l'habitat pavillonnaire y côtoie de l'activité économique, avec une présence importante d'équipements structurants.

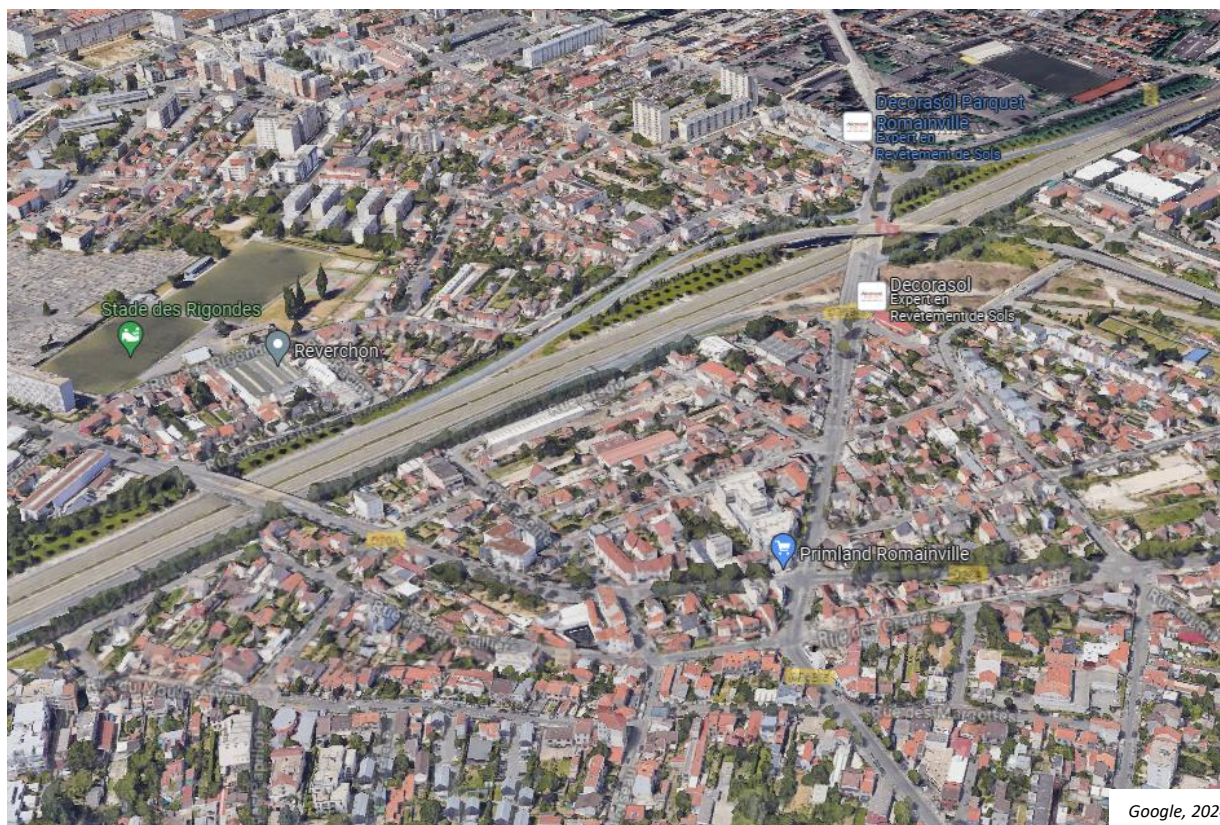
Le passage du tramway entraîne un renouvellement de ce secteur dans sa globalité, avec une attention portée sur les abords immédiats du tramway. Le foncier ici libéré est très important tant en termes d'emprise que de localisation. Situé à la sortie de l'autoroute A1 et au coeur d'un quartier extrêmement carencé en espaces verts, il concentre de nombreux enjeux paysagers et d'aménagement des espaces publics mais aussi de développement des activités économiques ainsi que d'une polarité commerciale de proximité.



Localisation du secteur Echangeur

Afin d'établir une continuité écologique fonctionnelle depuis les talus de l'autoroute A1 jusqu'aux espaces protégés des Murs à Pêches, il conviendra de créer un cordon vert, planté, constitué d'une épaisseur minimale de 5m sur la rive sud des aménagements prévus dans le cadre des travaux du tramway T1. L'épaisseur de ce cordon varie pour accueillir des espaces verts et/ou publics aménagés et/ou laissés à la biodiversité (cf. OAP sectorielle intercommunale « Planter aux abords du T1 ». Le secteur de l'échangeur représente une opportunité unique de renaturer et de créer un véritable espace de verdure, un parc d'environ 1,7 hectares. La végétation en coeur d'îlot doit également être protégée et développée. Cette attention marquera l'importance de la préservation et la valorisation des jardins du tissu pavillonnaire dans le maintien de la biodiversité en milieu urbain.

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2024

Échangeur de Romainville

Romainville



Par ailleurs, la topographie particulière du site le long du tracé du tramway T1 nécessite de réglementer les hauteurs des constructions en fonction des vues à maintenir ou à créer. En effet, l'axe du tramway T1 est ponctué de points hauts et de points bas qui sont autant d'opportunité à saisir pour modeler les constructions selon les vues à préserver ou à ouvrir. De nombreux repères sont en effet à mettre en valeur dans ce paysage urbain en transformation comme la tour de Romainville, le futur parc de l'échangeur, etc.

Les constructions seront qualitatives et rechercheront la création d'un front urbain bâti rythmé. Des coeurs d'îlots seront développés et valorisés. Les secteurs non-qualitatifs seront requalifiés, en lien avec le tissu existant à valoriser et les programmations intégreront une mixité et une diversité d'habitat.

De plus, dans l'objectif de faire bénéficier les équipements existants de aménagements aux abords du T1, une place des écoles sera aménagée pour les écoles Jeanne Gallepe et de la Fraternité mais aussi pour le centre de loisirs Louis Aubin. L'espace public sera amélioré et agrandi pour permettre de favoriser les mobilités douces.

D'autre part, le tissu d'activités économiques en place doit être conforté, maintenu et développé. Au nord du secteur, l'autoroute constitue un avantage concurrentiel pour l'implantation d'activités économiques. Par ailleurs, l'aménagement d'une zone dédiée aux activités économique en lisière de l'autoroute permet de créer un écran de protection air et bruit pour les secteurs résidentiels voisins.

Enfin, pour initier la résorption du déficit dont souffre le secteur en termes d'offre commerciale de proximité, il sera nécessaire de développer une polarité commerciale au croisement du tracé du tramway T1 et de la route de Montreuil. La future station de tramway Route de Romainville va engendrer de nouveaux usages et drainer de nouveaux flux piétons. Point de convergence actuel de nombreuses rues et de flux piétons à venir, ce croisement présente un potentiel pour initier une nouvelle dynamique de développement économique.

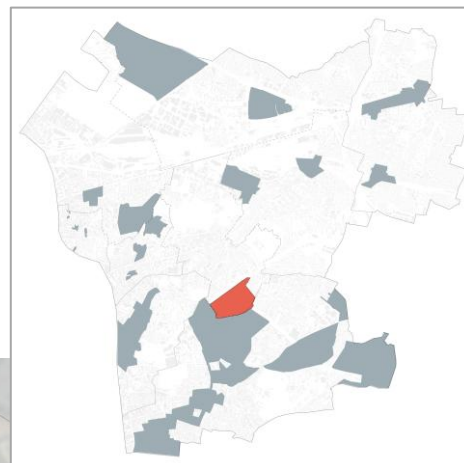
Le projet permettra de diagnostiquer la présence de pollutions et assurera, le cas échéant la protection de la trame brune et une gestion des terres mettant en œuvre l'économie circulaire (Cf 4.2 OAP thématique Environnement)

Échangeur de Romainville

Cartographie de l'OAP :

La DRIEAT identifie sur ce secteur la présence d'une enveloppe d'alerte de classe B. Cela implique la réalisation d'un inventaire des zones humides préalablement au projet.

Par ailleurs, il s'agit d'un site aux pollutions potentielles à vérifier et à prendre en compte le cas échéant dans le cadre du projet.



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

Échangeur de Romainville

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Énergie

Trame verte et bleue :



Créer un cordon vert



Espaces verts à créer



Pérenniser, créer et/ou requalifier des espaces verts animés



Alignements d'arbres, continuités vertes, etc. à maintenir ou à créer



Principe de continuités en cœurs d'îlots végétalisés



Continuités vertes et écologiques continues à conforter ou à créer



Création d'habitat humide



Limiter les pollutions de l'air et les bruits générés par l'autoroute



Mobilités Coupsures urbaines

Général :



Espaces publics à créer, requalifier, apaiser, renaturer, agrandir et ordonner les mobilités au profit des modes actifs



Place à revitaliser, végétaliser et conforter

Desserte et liaisons :



Voie à créer ou à prolonger



Accompagnement et mise en valeur du chemin de l'eau



Sentes existantes à préserver



Sentes piétonnes à créer



Aménagements cyclables à mettre en œuvre

Transports:



Tramway T1 – ligne et station en projet



Économie Emplois commerces



Secteur à dominante d'activités (zonage UA)



Linéaire rez-de-chaussée commercial à créer



Paysages Patrimoine Citoyenneté

Paysage :



Maintenir les cônes de vue (vues à préserver, à créer ou à mettre en valeur)



Topographie à prendre en compte dans les projets (points hauts/bas)



Ménager des césures volumétriques pour rythmer les constructions



Principe de perméabilité



Élément de patrimoine architectural à protéger ou à valoriser



Populations Logements Équipements Densités



Secteur à dominante de logements



Habitat pavillonnaire à préserver



Secteur de réflexion