

3 – ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Dossier d'approbation du PLU

Conseil municipal du 17 décembre 2015



SOMMAIRE

1 - L'OBJET ET LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	3
1.1 L'OBJET DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	3
1.2 LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION.....	3
1.3 L'ARTICULATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT AVEC LES AUTRES PIECES DU PLU.....	3
1.4 LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DU PLU DANS LES SECTEURS D'ORIENTATION.....	4
1.5 LES SECTEURS CONCERNES A VILLETEUSE.....	4
2 - LE SECTEUR BUTTE PINSON - JEAN JAURES	5
2.1 CONTEXTE ET ENJEUX.....	5
2.2 LES ORIENTATIONS	6
3 - LE SECTEUR DES AULNES ET DES MARAIS	9
3.1 CONTEXTE ET ENJEUX.....	9
3.2 LES ORIENTATIONS	10
4 - LE SECTEUR POLE GARE VILLETEUSE-UNIVERSITE	13
4.1 CONTEXTE ET ENJEUX.....	13
4.2 LES ORIENTATIONS	14
5 - LES SECTEURS DE L'AVENUE DE LA DIVISION LECLERC.....	17
5.1 CONTEXTE ET ENJEUX GENERAUX	17
5.2 LE SECTEUR DES FRANGES DE LA ZAE.....	18
5.3 LE SECTEUR DES FRANGES DE L'UNIVERSITE.....	20
5.4 LE SECTEUR JEAN VILAR NORD.....	22
5.5 LE SECTEUR HENRI WALLON – PROSPER GIGOT.....	24

1 - L'OBJET ET LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

1.1 L'OBJET DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Les «orientations d'aménagement et de programmation» constituent une pièce du dossier de Plan Local d'Urbanisme.

« Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements ». (Article L.123-1-4 du code de l'urbanisme).

Concernant l'aménagement, ces orientations « peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. Elles peuvent favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation, un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces. Elles peuvent comporter un échancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants. Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager. Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.». (Article L.123-1-4 du code de l'urbanisme).

1.2 LA PORTEE DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

L'article L.123-5 du code de l'urbanisme instaure un lien de compatibilité entre les travaux et les opérations d'aménagement et les orientations d'aménagement.

« Ces travaux ou opérations doivent en outre être compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement mentionnées à l'article L.123-1-4 et avec leurs documents graphiques ». (Article L.123-5 du code de l'urbanisme).

Cette compatibilité signifie que les travaux et opérations réalisées dans les secteurs concernés ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues et doivent contribuer à leur mise en œuvre, ou tout au moins ne pas les remettre en cause.

1.3 L'ARTICULATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT AVEC LES AUTRES PIECES DU PLU

Articulation avec le PADD

Ces orientations d'aménagement et de programmation sont établies dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), qui définit les orientations générales pour la ville.

Articulation avec le règlement

Les orientations d'aménagement et de programmation sont complémentaires des dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique.

Cette complémentarité s'exprime également par leur portée réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en terme de compatibilité avec les orientations d'aménagement et de programmation, et en terme de conformité avec les dispositions réglementaires.

La règle d'urbanisme est établie en cohérence avec les orientations par secteur. Cette cohérence s'exprime au travers du zonage et de la règle écrite.

1.4 LA MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DU PLU DANS LES SECTEURS D'ORIENTATION

Pour chacun des secteurs concernés, les orientations définissent les principes du parti d'aménagement ainsi que l'organisation urbaine retenue.

La règle d'urbanisme définit, quant à elle, le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues.

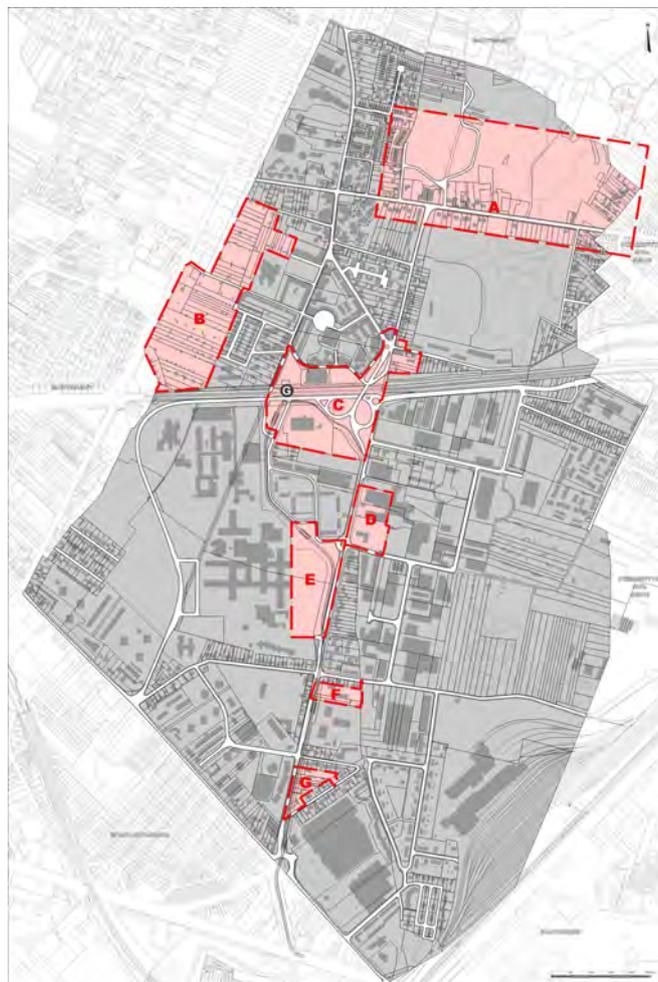
Ainsi, les opérations d'aménagement et de constructions doivent être réalisées dans le respect des orientations d'aménagement et de programmation et conformément au règlement du PLU.

Une demande de permis de construire ou d'aménager peut être rejetée, et il peut être fait opposition à une déclaration préalable, au motif que le projet n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation définies dans le présent document.

1.5 LES SECTEURS CONCERNES A VILLETANEUSE

7 secteurs sont concernés par des orientations d'aménagement et de programmation :

- Butte Pinson – Jean Jaurès (A) ;
- Aulnes et Marais (B) ;
- pôle gare Villetaneuse-Université (C) ;
- franges de la Zone d'Activités Economiques du Château (D) ;
- franges de l'Université (E) ;
- Jean Vilar nord (F);
- Henri Wallon – Prosper Gigot (G).



2 - LE SECTEUR BUTTE PINSON - JEAN JAURES

2.1 CONTEXTE ET ENJEUX



Ce secteur concerne de façon générale les franges, bâties ou non, du parc de la Butte Pinson aux abords de l'avenue Jean Jaurès et du sentier sous le Jardin.

D'une superficie totale de 120 hectares répartie sur le territoire de quatre communes, le parc régional de la Butte constitue un poumon végétal au sein du territoire métropolitain. De par sa situation et sa topographie particulières, il offre des points de vues sur la région parisienne jusqu'à Montmartre.

A Villetaneuse, situé sur les anciennes plâtrières, il prend la forme d'un parc urbain de 25 hectares en entrée de ville et représente une entité paysagère et écologique majeure de la commune. Il est constitué de deux parties séparées par l'avenue Jean Jaurès, route départementale reliant Villetaneuse à la RN1 et au tramway T5 situés sur le territoire de Pierrefitte-sur-Seine :

- la partie Nord, classée Espace Naturel Sensible et gérée par l'Agence Régionale des Espaces Verts, est un parc ouvert, sans clôtures. Elle est traversée par le ruban vert, cheminement stabilisé reliant les deux sommets de la Butte ;
- la partie Sud, anciennement parc départemental, est un parc clôturé dont l'accès est interdit en dehors des heures d'ouvertures prévues. Il bénéficie de la présence d'un équipement sportif de plein air, le stade Bernard Lama, sous gestion communale.

Le parc s'insère dans un tissu urbain à dominante d'habitat individuel sous forme de pavillons : à l'est les secteurs du sentier des Moutonnes et du hameau du Parc, à l'ouest l'amorce du centre ville et les lotissements plus récents de l'îlot Vogue notamment. Quelques constructions isolées sont présentes dans l'enceinte du parc.

Aujourd'hui, alors qu'il constitue un atout majeur pour le cadre de vie des habitants, le parc souffre d'un manque de visibilité et par conséquent d'une faible fréquentation de la part des villeteusiens. En raison de l'absence d'aménagement et de l'importance du trafic automobile, l'avenue Jean Jaurès représente un obstacle difficilement franchissable pour les piétons et crée une barrière entre les deux parties du parc.

L'objectif des orientations pour le secteur est de révéler la présence du parc régional comme poumon vert de rayonnement métropolitain par des aménagements qui ont vocation à :

- apaiser l'avenue Jean Jaurès et améliorer l'accessibilité au parc ;
- valoriser la présence du parc en tant qu'entrée de ville ;
- intégrer le parc à la ville par ses franges.

2.2 LES ORIENTATIONS

• Accessibilité et déplacements

L'avenue Jean Jaurès nécessite des traitements destinés à sécuriser les déplacements en mode doux et à améliorer les accès au parc :

- des aménagements pour réduire la vitesse des véhicules motorisés de type ralentisseurs ou zone 30. Ces aménagements, à prévoir et concevoir avec le Conseil départemental, doivent être accompagnés de signalétiques et de marquages au sol pour sécuriser les accès piétons entre les deux parties du parc ;
- l'aménagement du carrefour (giratoire, etc.) de l'avenue Jean Jaurès et du sentier des Moutonnes, en entrée de ville à l'est. Cet aménagement est en lien direct avec l'élargissement et la viabilisation du sentier des Moutonnes, nécessaires pour désenclaver ce secteur de la commune. Ce désenclavement passe également par la recherche d'une continuité viaire et carrossable du sentier des Moutonnes vers la rue de la Butte Pinson à Pierrefitte-sur-Seine, en concertation et en accord avec la commune de Pierrefitte ;
- l'aménagement d'une voie ou d'une bande cyclable le long de l'avenue Jean Jaurès, s'inscrivant dans le Plan Vélo de Plaine Commune ;
- la création d'une offre de stationnement réduite (quelques emplacements) destinée aux automobiles, au niveau de l'actuel accès à la partie sud du parc.

Le sentier sous le Jardin, en limite ouest du parc, nécessite des aménagements aux vocations multiples :

- le désenclavement du secteur, et plus particulièrement de l'îlot Vogue, par le prolongement du sentier sous le Jardin jusqu'à l'allée Georges Bizet et son raccordement à la rue Maurice Ravel. Cette nouvelle voie carrossable s'impose à sens unique ;
- l'amélioration de l'offre de stationnement pour les résidents et les visiteurs du parc par la création de places de stationnement le long du sentier sous le Jardin ou en poche à proximité directe du parc ;
- la création d'une noue ou d'un fossé le long du sentier sous le Jardin qui, outre sa fonction écologique, permettra de faire obstacle à l'accès au parc des véhicules non autorisés (zone tampon).

A l'intérieur de l'emprise du parc, la conception des cheminements doit faciliter les déplacements, qu'ils soient récréatifs ou de transit. En ce sens, la poursuite du ruban vert sur la partie sud du parc, jusqu'aux accès situés rue Edouard Vaillant et/ou rue Pasteur, est à privilégier.

- **Constructions et parc**

Les constructions isolées existantes, le long de l'avenue Jean Jaurès, doivent être insérées au mieux dans l'espace parc qui les environne. La végétalisation des parties du terrain qui enserrant la construction est primordiale et les clôtures constituées de grille ou grillage doublé d'une haie végétale.

Le secteur en entrée de ville à l'est est destiné à accueillir principalement de l'habitat. Son aménagement doit être conçu pour marquer une transition entre l'urbanisation et le parc. A ce titre :

- les espaces libres doivent être prédominants par rapport aux emprises des constructions ;
- le traitement des espaces libres doit s'inscrire dans une conception paysagère d'ensemble de qualité avec une dominante des superficies plantées afin que l'ambiance végétale du site soit immédiatement perceptible ;
- la marge de recul, d'une profondeur d'environ 5 mètres, garantit une continuité végétale le long des voies, hormis l'espace nécessaire à l'accès ;
- les limites avec le parc doivent respecter les orientations relatives au traitement des franges ;
- les constructions peuvent être réalisées sous forme de petits collectifs et/ou de maisons de ville, dont la hauteur est limitée à 3 niveaux (R+2) ;
- l'accès aux constructions ne se fera qu'à partir et que dans le cadre du sentier des Moutonnes élargi et viabilisé.

- **Paysage et traitement des franges**

Les espaces verts paysagers formant une transition entre le parc et le bâti, les franges du parc doivent faire l'objet d'un traitement végétal en pleine terre. Le choix des plantations effectuées sur ces espaces doit être sélectif en privilégiant les espèces locales.

Sur les limites séparatives des terrains avec le parc les clôtures doivent fondre dans la végétalisation. Elles peuvent être composées de grille ou de grillage, doublé d'une haie végétale.

Afin de préserver des vues dégagées sur les deux parties du parc depuis l'avenue Jean Jaurès, tout ouvrage, installation ou construction ne peut pas obérer ces cônes de vues.

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



ELÉMENTS DE SITUATION

- Parc de la Butte Pinson

PRINCIPE DE DÉPLACEMENTS

- Aménagement cyclable
- Prolongement de la rue Georges Bizet et aménagement du sentier sous le Jardin
- Aménagement du sentier des Moutonnes
- Principe de désenclavement
- Principe d'accès

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT

- Espace vert paysager
- Clôture végétalisée
- Vue dégagée sur le parc
- Ruban vert
- Création de noues ou fossés
- Marge de recul des constructions
- Traversée piétonne à sécuriser et zone de ralentissement
- Aménagement du carrefour
- P Poches de stationnement existant
- P Développer l'offre de stationnement
- P Construction isolée à intégrer visuellement au parc

PRINCIPE DE DESTINATIONS

- Habitat avec traitement paysager

3 - LE SECTEUR DES AULNES ET DES MARAIS

3.1 CONTEXTE ET ENJEUX



Ce secteur, d'une superficie de 7,4 ha environ, est situé en limite nord-ouest de la commune, au nord des voies ferrées, et jouxte Montmagny. Il est presque exclusivement occupé par des jardins ouvriers dont la propriété foncière appartient à l'Etablissement Public d'Aménagement (EPA) Plaine de France.

Il y a au total environ 250 jardins sur le site, la plupart sur Villeteuse et une quinzaine environ sur la commune voisine de Montmagny.

Le secteur est traversé du nord au sud par le ru d'Arra, aujourd'hui presque entièrement busé en souterrain.

La proximité directe du cœur de ville, depuis la réalisation de l'opération d'aménagement de la ZAC Centre-ville, et du futur pôle gare Villeteuse-Université (à moins de 200 mètres), dans le cadre de la mise en service du Tram Express Nord (horizon 2017 pour la phase 1), constitue une évolution majeure du contexte local.

L'aménagement du site, conçu en un projet global, poursuit simultanément plusieurs objectifs :

- constituer une interface urbaine et paysagère entre Villeteuse et Montmagny ;
- donner une vocation résidentielle à cet espace proche du cœur de ville en y créant une offre de logement adaptée ;

- révéler et rendre accessible cet élément de la ceinture verte de Villetaneuse en s'appuyant sur la présence du ru d'Arra et l'intégration des jardins dans un projet d'espace public.

3.2 LES ORIENTATIONS

- **L'organisation viaire**

L'organisation viaire doit connecter le secteur au centre ville de Villetaneuse et à Montmagny par un système de voies nouvelles et améliorer le maillage viaire actuel en connectant les voies aujourd'hui en impasse.

Concernant les voies carrossables, le principe de système viaire se veut proposer :

- une nouvelle liaison est-ouest reliant le centre-ville de Villetaneuse et la rue Jules Ferry à Montmagny ;
- soit une transformation du chemin des Aulnes en voie carrossable entre les rues Louis Aragon et Marguerite Yourcenar, soit une nouvelle liaison nord-sud parallèle au chemin des Aulnes en frange des espaces urbanisés jusqu'à la rue Henri Barbusse ;
- une nouvelle liaison nord-sud entre la rue Henri Barbusse et la rue Auguste Blanqui prolongée en conséquence, entre les jardins ouvriers et les espaces urbanisés.

La desserte des constructions pourra se faire depuis les voies existantes (rue Auguste Blanqui, rue Henri Barbusse, place Jean-Baptiste Clément) et les nouvelles voies.

Le secteur, de façon générale, et l'espace des jardins en particulier, seront traversés de part et d'autre par un réseau de chemins accessibles au public selon une orientation à la fois nord-sud, en frange des espaces résidentiels, et est-ouest, au travers des jardins, servant à la fois de desserte des jardins, de parcours de promenade, et d'accès aux espaces de convivialité aménagés.

Un nouveau franchissement piéton des voies ferrées, sous la forme d'une passerelle, pour relier le sud et le nord de la ville et ainsi assurer une continuité dans la ceinture verte de Villetaneuse.

- **La destination des espaces**

Les espaces à l'est des jardins seront destinés à accueillir une nouvelle offre en logements. Les constructions pourront atteindre une hauteur de l'ordre de 3 niveaux. En outre, l'implantation d'un ou plusieurs équipements ou services publics s'avère possible.

Les secteurs urbanisés devront bénéficier d'un traitement paysager prenant en compte les jardins ouvriers. L'objectif est de favoriser au maximum une porosité au travers du tissu bâti, via les parcours et les vues vers les jardins.

Les espaces libres devront faire l'objet de traitements paysagers végétal et minéral.

Les espaces situés à l'ouest, entre la commune de Montmagny et le ru d'Arra redressé, ainsi qu'au sud des espaces urbanisés, sont destinés à accueillir des espaces verts, accessibles au public, qui pourront assurer des fonctions paysagères et récréatives.

Les espaces centraux, entre le ru d'Arra redressé et les espaces urbanisés, sont destinés à accueillir les jardins ouvriers réorganisés. Si cette réorganisation suppose la diminution des emprises dédiées aux jardins ouvriers dans le secteur des Aulnes et des Marais, leur reconstitution en nombre sera réalisée au sein de la ceinture verte de Villetaneuse.

- **La renaturation du ru d'Arra**

Le ru d'Arra longe la commune de Villetaneuse du nord au sud, depuis la rue Henri Barbusse. Il est actuellement dévié vers le réseau du Val d'Oise au niveau de la rue Jules Ferry à Montmagny. Le projet de renaturation de ce ru suppose de réaliser :

- le redressement rectiligne du ru dans son tracé historique ;
- un travail de dépollution qui doit être amorcé en amont, en concertation avec le Conseil départemental du Val d'Oise, la commune de Montmagny, la Communauté d'Agglomération de la Vallée de Montmorency et Plaine Commune, l'Agence de l'Eau ;
- une remise en valeur des berges par un traitement végétalisé adapté à ce milieu humide, riche en biodiversité ;
- l'aménagement d'un cheminement piéton et cyclable le long de son tracé jusqu'au sud du territoire communal, empruntant le principe de franchissement doux des voies ferrées.

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



ELÉMENTS DE SITUATION

- - - Limite communale

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT

— Renaturation et valorisation du ru d'Arra

PRINCIPE DE DESTINATIONS

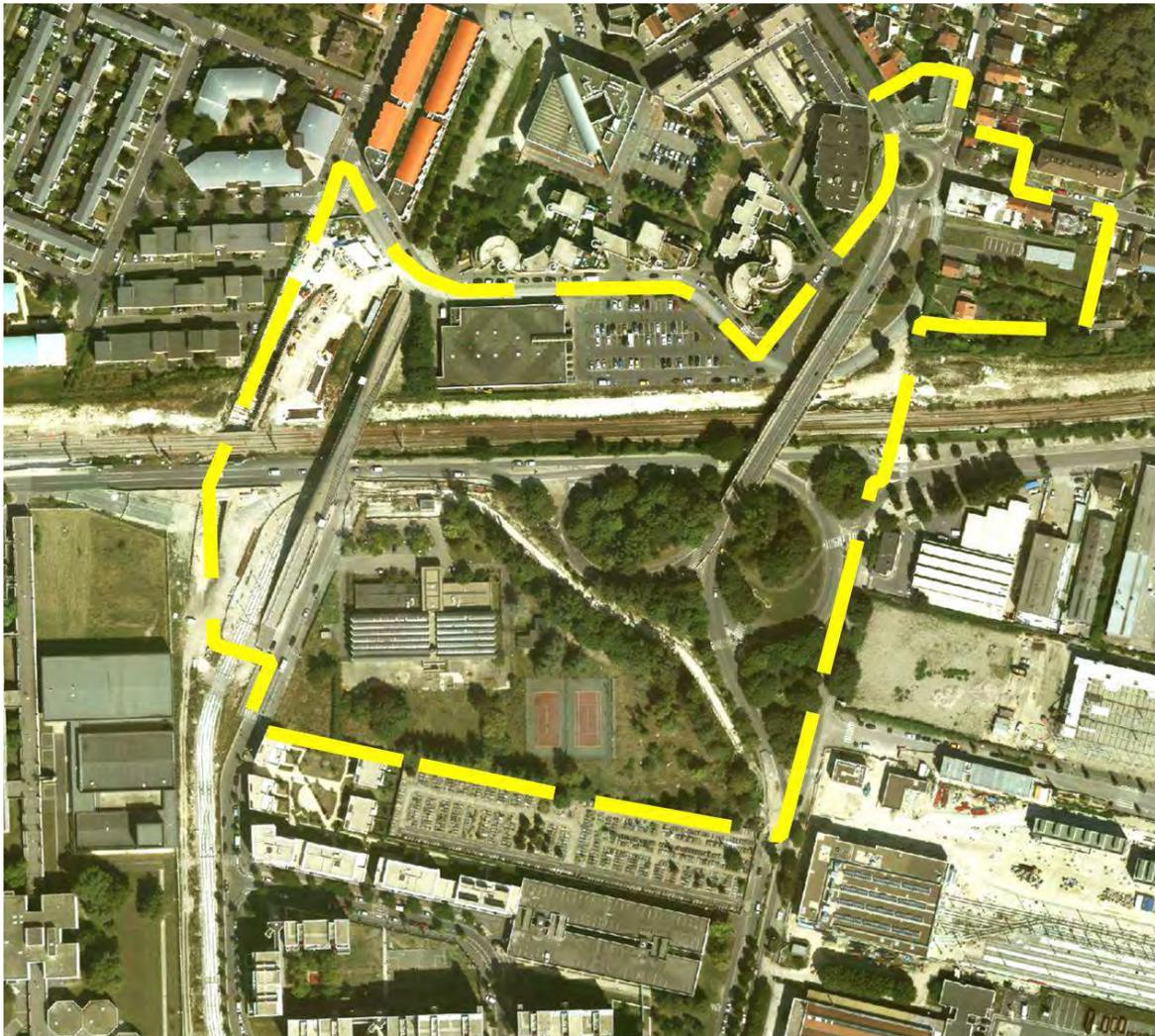
- Habitat avec traitement paysager
- Jardins ouvriers
- Espaces verts

PRINCIPE DE DÉPLACEMENTS

- Voie à créer ou à aménager (tracé de principe)
- Chemin de circulation douce (tracé de principe)
- Localisation d'un nouveau franchissement mode doux

4 - LE SECTEUR POLE GARE VILLETANEUSE-UNIVERSITE

4.1 CONTEXTE ET ENJEUX



Cette orientation d'aménagement concerne les espaces du cœur de ville autour de la gare, au nord et au sud des voies ferrées, sensiblement depuis la mairie côté nord jusqu'au cimetière de Villetaneuse côté sud.

Ce secteur, d'une superficie de 6,7 hectares environ, se développe essentiellement à l'ouest de l'avenue de la Division Leclerc et se prolonge au nord le long de cet axe jusqu'au rond-point avec l'avenue Edouard Vaillant.

La création de la future gare de Villetaneuse sur la ligne du Tram Express Nord conjuguée à l'arrivée du tramway T8 fait de cet espace situé au carrefour de l'université, de la zone d'activités économiques et du centre-ville, un pôle majeur de l'animation de la ville, couture urbaine entre le nord et le sud de la ville.

Le projet global d'aménagement de ce secteur vise à le dynamiser en y renforçant l'intensité humaine et urbaine. Cette intensité nouvelle recherchée est fondée sur deux axes :

- créer des espaces de convivialité et de rencontre à la jonction de la gare, de la ville, de la ZAE et de l'université et en renforçant la porosité du tissu ainsi que les liaisons avec les alentours ;
- développer les fonctions de centralité diversifiées avec une offre de logements renforcée, des équipements, du commerce, ...

4.2 LES ORIENTATIONS

- **Structurer et compléter le maillage viaire**

Les aménagements liés à l'arrivée du tramway ont déjà conduit à repenser toute l'organisation viaire du cœur de ville. Il s'agit, au travers de ces orientations, de travailler à la définition d'un maillage multimodal du secteur de façon à desservir au mieux les différents îlots. Cela s'illustre par :

- le principe de création d'une nouvelle voie est-ouest, reliant l'avenue de la Division Leclerc à la rue de l'Université. Outre la desserte du site, elle assurerait un maillage direct du réseau viaire entre les deux franchissements des voies ferrées ;
- le principe de réorganisation de l'échangeur de la Division Leclerc. Cette orientation passe par une simplification via une redistribution vers l'avenue Jean-Baptiste Clément et l'avenue de la Division Leclerc ;
- des voies en antenne secondaire permettent de desservir les différents îlots, en évitant d'augmenter la circulation au niveau de la gare et de la station de tramway. Il s'agit également de privilégier les dessertes à partir des axes à l'est du secteur depuis l'avenue de la Division Leclerc.

- **Renforcer l'habitat et maintenir l'atout paysager**

La proximité des transports en commun d'une part, les potentialités foncières d'autre part, sont des facteurs qui invitent à la densification de l'habitat dans ce secteur.

Le secteur doit cependant être avant tout un lieu de vie très animé et la fonction résidentielle ne peut y être exclusive.

Deux partis-pris indicatifs organiseront l'implantation des futures constructions :

- de part et d'autre des voies, les constructions pourront être ordonnancées de façon à créer des corps de rue structurés sur les parties au nord des voies ferrées et de part et d'autre de la nouvelle liaison au sud. L'objectif de constituer des fronts bâtis discontinus permettra le maintien des vues vers les cœurs d'îlots paysagers. La localisation et le nombre d'ouvertures visuelles identifiées au schéma sont indicatifs ;
- au sud des voies ferrées, au regard de la qualité paysagère du site, l'implantation des constructions devra permettre de maintenir une part plus importante d'espaces libres où l'aération au sol sera une priorité et où le couvert végétal et arboré devra dominer. En limite du cimetière, les espaces seront libres de toute construction et bénéficieront d'un traitement paysager.

La nouvelle voie est-ouest, reliant l'avenue de la Division Leclerc et la rue de l'Université, s'accompagne d'un espace végétalisé prenant la forme de linéaires d'arbres, de part et d'autre de la voie.

Les constructions nouvelles seront essentiellement à destination d'habitat collectif. Elles auront une hauteur cohérente avec les constructions récentes situées au nord de la rue Pablo Neruda et de la rue Etienne Fajon. Les rez-de-chaussée pourront dépasser le gabarit habituel des premiers niveaux lorsqu'il s'agit de surfaces commerciales servant de socle pour l'assise des étages supérieurs.

La densité minimale attendue est d'environ 70 logements par hectare à l'échelle du secteur, hors espaces publics.

- **Accompagner l'intensification par une offre d'équipements**

L'arrivée des transports en commun et l'accueil de nouveaux habitants vont fortement augmenter la potentialité commerciale du secteur.

Son aménagement doit ainsi être mis à profit pour renforcer et compléter l'offre commerciale du centre-ville.

Les nouveaux équipements commerciaux pourront être localisés de préférence au nord des voies ferrées, en rez-de-chaussée des immeubles proches de la gare, ainsi qu'à l'angle des rues Edouard Vaillant et Roger Salengro.

Outre une fonction commerciale, ces rez-de-chaussée pourront également accueillir des activités artisanales dès lors qu'elles sont liées à un commerce.

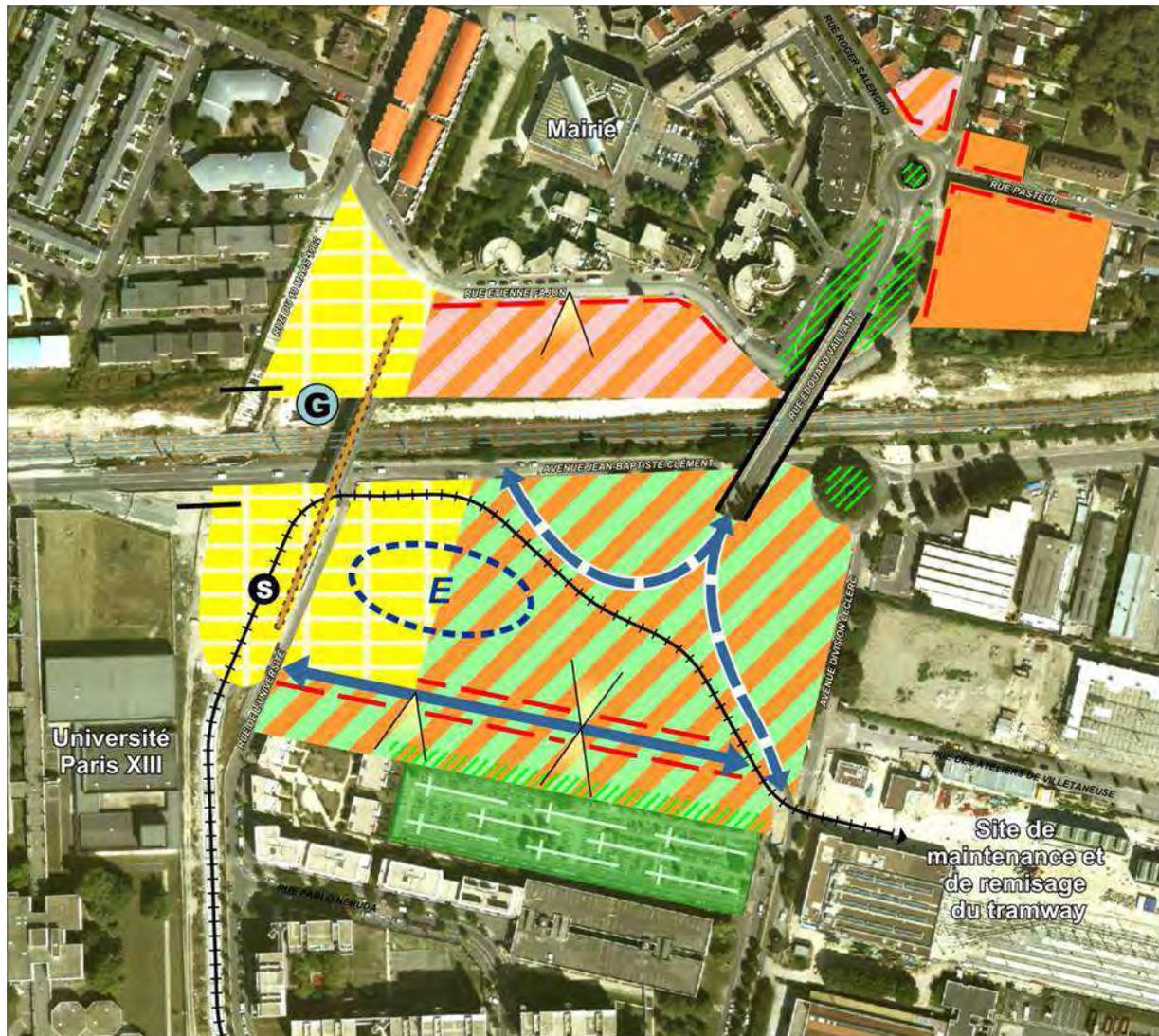
Un équipement mixte, à vocation sportive et événementielle, d'intérêt intercommunal sera implanté au sud des voies. Le centre nautique actuel a vocation à être démoli. Son emplacement s'inscrira dans une transition entre l'espace public du parvis sud et l'espace à dominante résidentielle, en proximité directe avec l'université.

L'îlot à l'angle des rues Fajon et Pasteur pourra éventuellement accueillir un équipement public ou un service d'intérêt général.

- **Des espaces publics animés**

La conjonction de la gare, de l'entrée de l'université, des équipements commerciaux et publics permettra d'animer le cœur de ce secteur. De vastes esplanades seront aménagées au nord et au sud, reliées par la passerelle piétonne existante. Ces espaces pourront accueillir des aires de jeux, de sports ou de loisirs de plein air accessibles au public. Les constructions implantées aux abords de ces espaces contribueront au dessin des parvis.

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



ÉLÉMENTS DE SITUATION

- Transilien
- ⊙ Gare Villeteuse-Université
- +--- Tramway et station
- +--- Passerelle
- Cimetière

PRINCIPE DE DESTINATIONS

- Orange rectangle: Dominante habitat
- Orange and green diagonal stripes: Mixité habitat /commerce/artisanat
- Green and orange diagonal stripes: Dominante habitat avec traitement paysager

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT

- Yellow rectangle: Espace public
- Blue dashed circle: Localisation d'équipement
- Red dashed line: Implantation des constructions structurant la voie
- Black triangle: Principe d'ouverture visuelle
- Green diagonal stripes: Espace paysager

PRINCIPE DE DÉPLACEMENTS

- Blue double arrow: Voie nouvelle (tracé de principe)
- Black double arrow: Principe de simplification de l'échangeur

Ce schéma exprime les principes du parti d'aménagement retenu. Les limites entre les différents espaces, la localisation des tracés des équipements, des tracés de voie sont indicatives et sont susceptibles d'adaptations lors de la conception des projets.

5 - LES SECTEURS DE L'AVENUE DE LA DIVISION LECLERC

5.1 CONTEXTE ET ENJEUX GENERAUX

Cette orientation d'aménagement concerne plusieurs espaces répartis le long de l'avenue de la Division Leclerc. Il s'agit, du nord au sud :

- de l'îlot dit « Veolia », situé en frange de la zone d'activités à l'est de l'avenue ;
- de l'îlot dit « des Poiriers », en frange de l'université à l'ouest de l'avenue ;
- de terrains anciennement à destination d'activités, à l'est de l'avenue et au nord du collège Jean Vilar ;
- d'un îlot de forme triangulaire délimité par l'avenue de la Division Leclerc, à l'ouest, la rue Henri Wallon et l'allée Prosper Gigot.

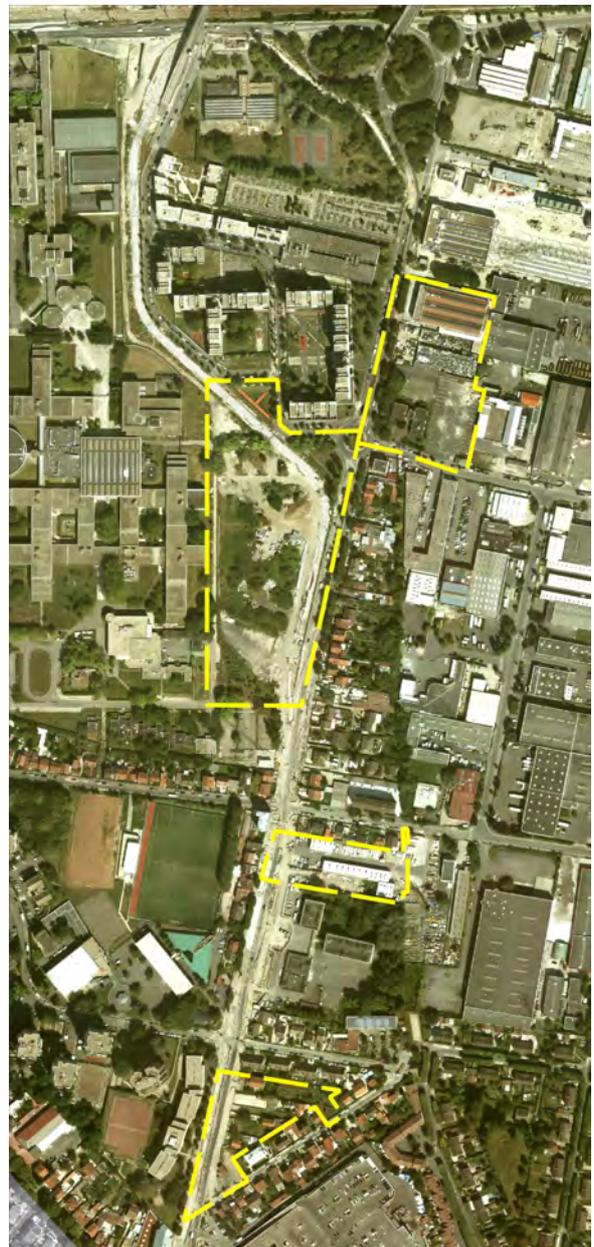
L'avenue de la Division Leclerc est la principale artère nord-sud qui traverse la ville, elle en est une entrée majeure ainsi qu'un de ses axes les plus structurants.

L'arrivée du Tramway, dont le tracé longe l'avenue a engendré de nombreux travaux d'aménagement qui procurent à l'avenue de la Division Leclerc la fonction d'axe multimodal.

L'enjeu consiste à contribuer à ce projet global en saisissant les opportunités foncières pour mener des opérations de renouvellement urbain proches des stations de tramway. Il s'agit d'organiser une cohérence entre ces différents projets, tant par leur mode d'implantation, leur volumétrie et leur rapport à l'avenue que du point de vue programmatique dans la quantification globale de la constructibilité attendue pour donner de l'urbanité à cet axe historiquement structurant.

Les orientations d'aménagement et de programmation pour ces différents secteurs visent des objectifs communs :

- l'intensification de l'offre de logements et la diversification des typologies bâties ;
- la constitution d'un front urbain perméable et séquencé ;
- la recherche d'une mixité autour des micro-polarités que constituent les stations.



5.2 LE SECTEUR DES FRANGES DE LA ZAE

5.2.1 Contexte et enjeux



Ce secteur d'une superficie de 1,5 hectare environ se situe à l'angle de l'avenue de la Division Leclerc et de la rue Raymond Brosse. En frange de la Zone d'Activités Economiques du Château, il fait face aux ensembles d'habitat collectif Salvador Allende et bénéficie de la proximité de l'université et de la station de tramway Pablo Neruda.

Au nord, le site de maintenance et de remisage du tramway T8 s'est implanté récemment, tandis qu'à l'est est projeté l'implantation d'un Data Center.

Aujourd'hui, le secteur est composé de plusieurs parties :

- au sud, un terrain occupé par des bureaux et une aire de stationnements en surface désaffectés ;
- un centre de stockage des déchets industriels banals ;
- au nord, la société Boulenger, fabricant spécialiste du sol caoutchouc coulé sans joint.

A l'interface d'espaces économiques, résidentiels et universitaires, le secteur est un lieu favorable à la création d'une transition urbaine et au développement d'une mixité fonctionnelle.

5.2.2 Les orientations

La vocation de cet ilot se veut être, schématiquement, partagée en deux parties indicatives :

- du côté ouest, le long de l'avenue, des immeubles de logements implantés sur un « socle » commercial ouvert sur l'avenue. Ces immeubles seront d'une hauteur similaire aux constructions situées dans leur environnement direct. Outre le développement d'une offre commerciale en rez-de-chaussée, les constructions pourront également avoir une destination mixte, verticale et/ou horizontale sous forme de bureaux ou d'activités compatibles avec la présence de l'habitat ;
- du côté est, à l'écart de l'avenue, des constructions à destination d'activités économiques dans des gabarits ne dépassant pas ceux qui sont autorisés dans la zone d'activités, soit une hauteur maximale de l'ordre de 17 mètres.

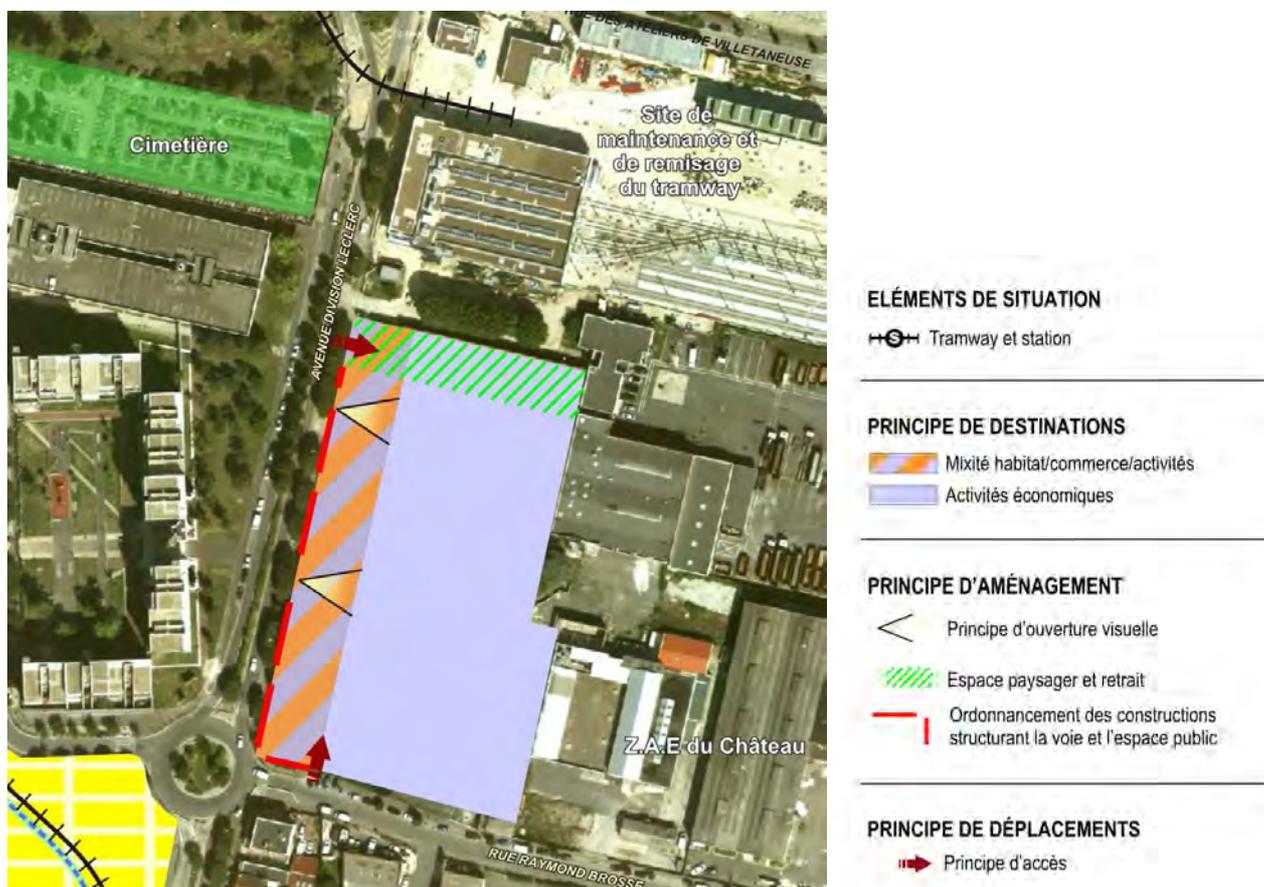
La densité minimale attendue est d'environ 70 logements par hectare à l'échelle du secteur, hors espaces publics.

Les constructions bordant l'avenue de la Division Leclerc devront être organisées en ordre discontinu pour éviter un front trop linéaire et ménager des ouvertures visuelles.

Afin de limiter l'exposition des futurs habitants aux nuisances générées par les activités présentes au nord, les constructions comprenant des logements seront implantées à une distance suffisante des limites séparatives. Ces espaces libres pourront faire l'objet d'un traitement paysager végétal et/ou minéral.

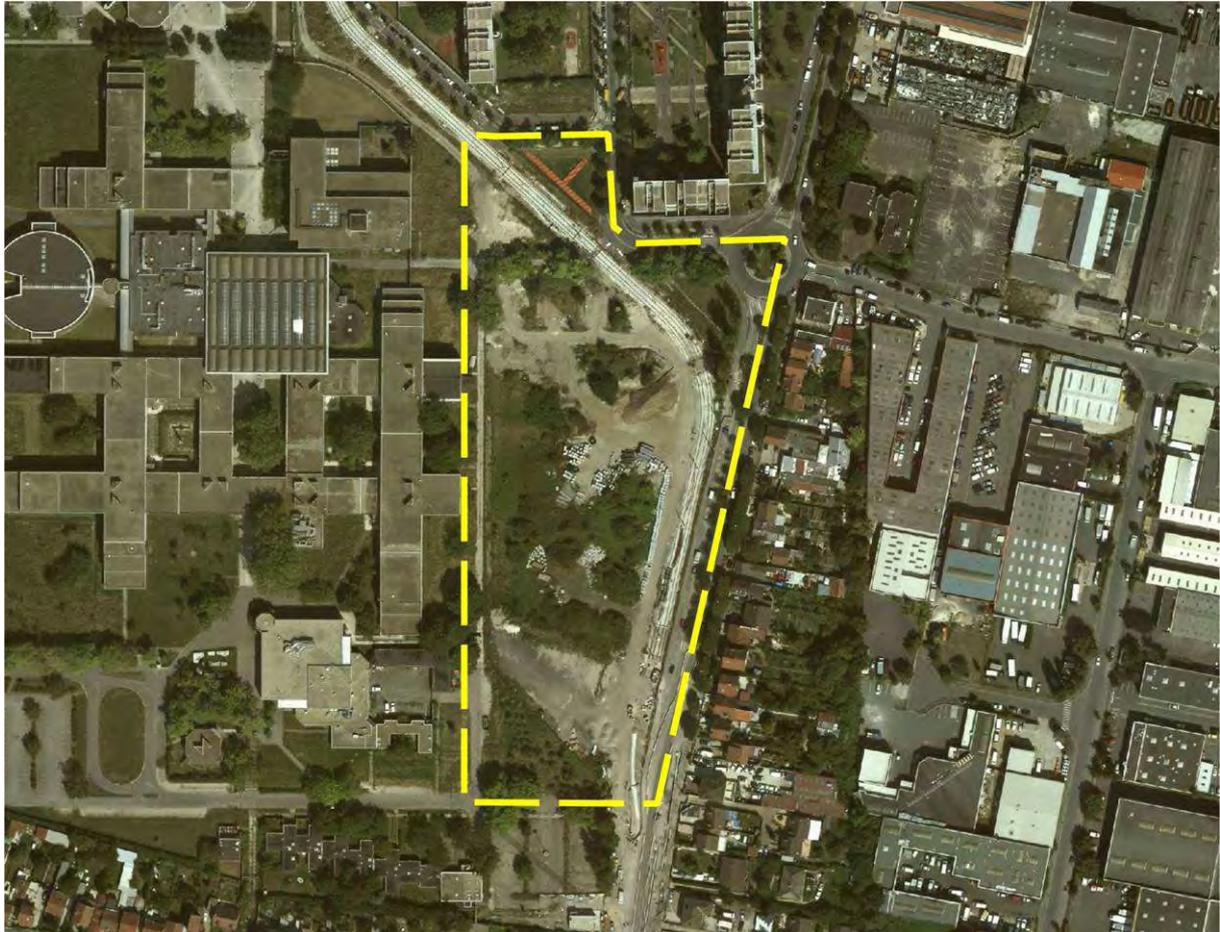
L'accès automobile aux stationnements se fera depuis la rue Raymond Brosse. En fonction du nombre de logements projetés, un autre accès aux stationnements résidentiels pourra se faire à partir de la frange nord du secteur, dans l'espace paysager. Cet accès pourra éventuellement être mutualisé avec celui du futur Data Center.

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



5.3 LE SECTEUR DES FRANGES DE L'UNIVERSITE

5.3.1 Contexte et enjeux



Ce secteur d'une superficie de 3 hectares environ se situe en frange est de bâtiments de l'université et longe l'avenue de la Division Leclerc. Il comprend des espaces publics restructurés dans le cadre de la réalisation du tramway, notamment la place François Mitterrand et la station Pablo Neruda.

Dans sa partie sud, une résidence étudiante de 220 logements répartis dans un bâtiment de 4 niveaux (R+3) est en cours de construction.

Son positionnement stratégique, à proximité du centre-ville et de la Zone d'Activités Economiques du Château, et la disponibilité de son foncier font de ce secteur un lieu privilégié du développement de l'université, notamment pour répondre aux besoins en logement de la population étudiante, et d'une meilleure intégration de cette dernière dans le cœur de ville.

5.3.2 Les orientations

Cet îlot a une vocation résidentielle et est destiné plus particulièrement à accueillir des logements étudiants. En plus des 220 logements en cours de construction, il pourra accueillir 280 logements étudiants supplémentaires, soit un total de 500 logements maximum sur l'ensemble de l'îlot.

Les rez-de-chaussée des constructions situés sur la place François Mitterrand pourront accueillir des commerces et des services destinés à la fois aux étudiants et aux Villeteusiens. Dans cette optique d'interface entre la ville et l'université, le cœur d'îlot vert pourra accueillir des aménagements récréatifs, de plein air endossant le rôle de lieux fédérateurs, dont la programmation reste à définir.

Les constructions devront constituer un front bâti le long de l'espace public, place François Mitterrand et avenue de la Division Leclerc, en maintenant des ouvertures visuelles vers le cœur d'îlot. Ces ouvertures pourront prendre la forme de passages de circulation douce, aménagés entre les constructions pour accéder à l'espace de plein air à l'arrière de l'îlot.

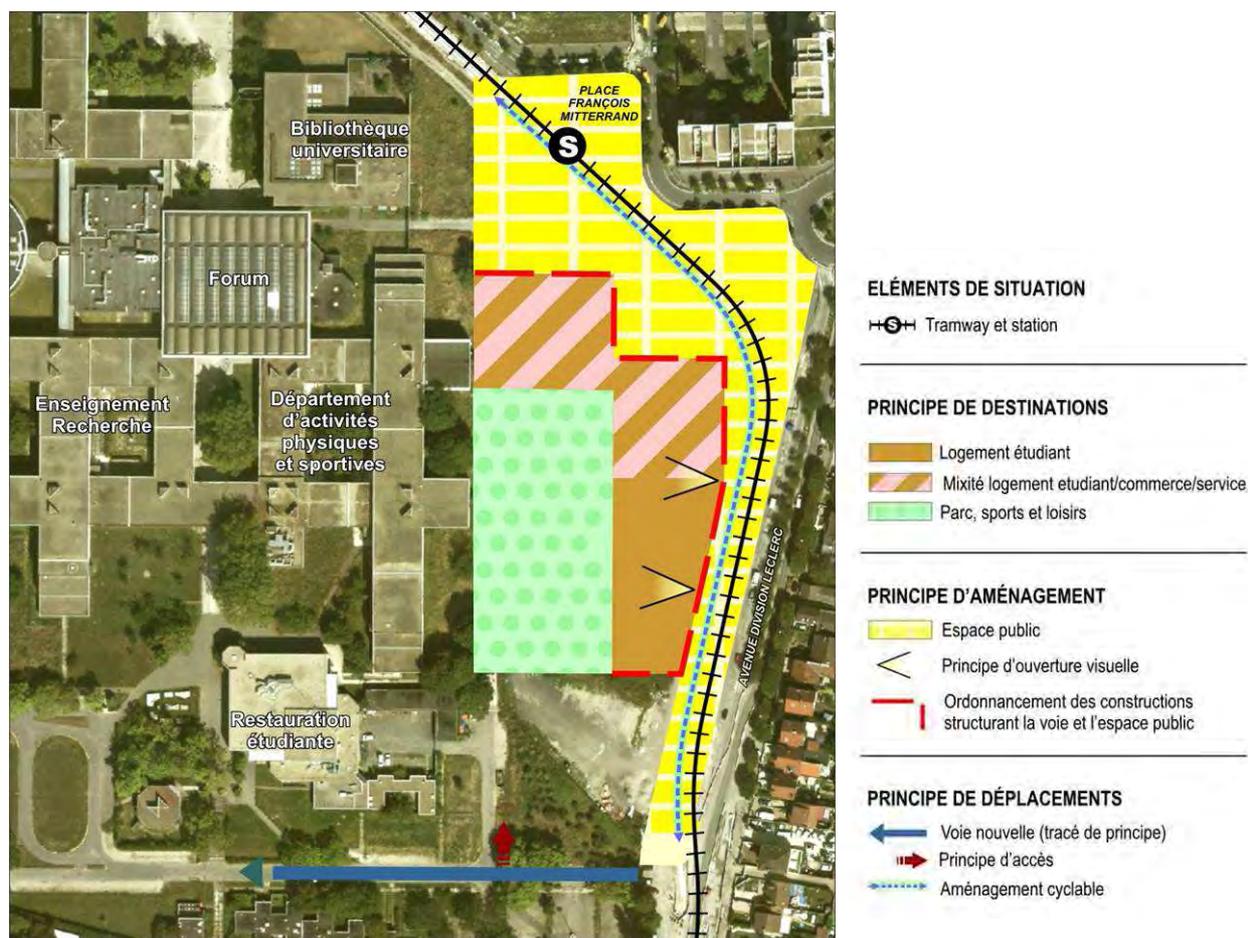
Dans un objectif de cohérence urbaine, la hauteur des nouvelles constructions devra s'inscrire en harmonie avec celle de la résidence en cours de construction.

Une voie nouvelle sera créée en limite sud de ce site, cette transversale est-ouest permettra, à terme, de rejoindre la rue du Maroc après la traversée de l'avenue Jean Baptiste Clément. Cette liaison constituerait donc à terme une liaison vers la gare Epinay-Villeteuse.

L'accès de principe aux stationnements se fera à partir de cette voie nouvelle, à l'arrière de l'îlot.

En parallèle de l'emprise du tramway, une liaison cyclable permettrait de relier le centre-ville et à la future gare de Villeteuse-Université au centre commercial Bienvenu.

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



5.4 LE SECTEUR JEAN VILAR NORD

5.4.1 Contexte et enjeux



Ce secteur, d'une superficie de 5 000 m² environ, se situe aux abords de l'avenue de la Division Leclerc et de la rue Marcel Sembat, ainsi que de la station de tramway Jean Vilar.

Il est ceint par le collège Jean Vilar, la Zone d'Activités Economiques du Château et une bande d'habitat pavillonnaire le long de la rue Marcel Sembat.

Il bénéficie également de la présence environnante d'un important réseau d'équipements publics, tels que le stade Dian, le groupe scolaire Vallès-Langevin et l'école maternelle Henri Wallon.

Le secteur est composé de deux parties :

- un terrain libre, propriété du Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis ;
- un terrain occupé par des bâtiments de stockage de matériaux et de véhicules de travaux de la société Petit, entreprise générale de bâtiment.

Depuis la requalification de l'avenue de la Division Leclerc et la mise en service de la ligne de tramway, ce site, à proximité d'équipements publics structurants, constitue un espace privilégié d'intensification urbaine. Son utilisation actuelle n'est plus adaptée à ce nouveau contexte.

5.4.2 Les orientations

Ces terrains étaient classés en zone d'activités au POS mais s'intégraient mal dans la continuité de la zone. Le projet est d'y réaliser un ou plusieurs immeubles résidentiels.

La construction implantée à l'alignement sur l'avenue de la Division Leclerc pourra accueillir un équipement public d'intérêt général, de type socio-culturel, en rez-de-chaussée.

La desserte de l'îlot sera assurée à partir de la rue Marcel Sembat, aucun accès direct, hormis piéton, qu'il s'agisse de la desserte interne des terrains ou d'une entrée de parking, n'étant admise depuis l'avenue de la Division Leclerc. L'objectif est de préserver le parti pris d'une contre-allée.

La densité minimale attendue est d'environ 70 logements par hectare à l'échelle du secteur, hors espaces publics.

Afin de limiter l'impact avec l'environnement urbain et notamment le tissu pavillonnaire, les nouvelles constructions s'implanteront selon le principe :

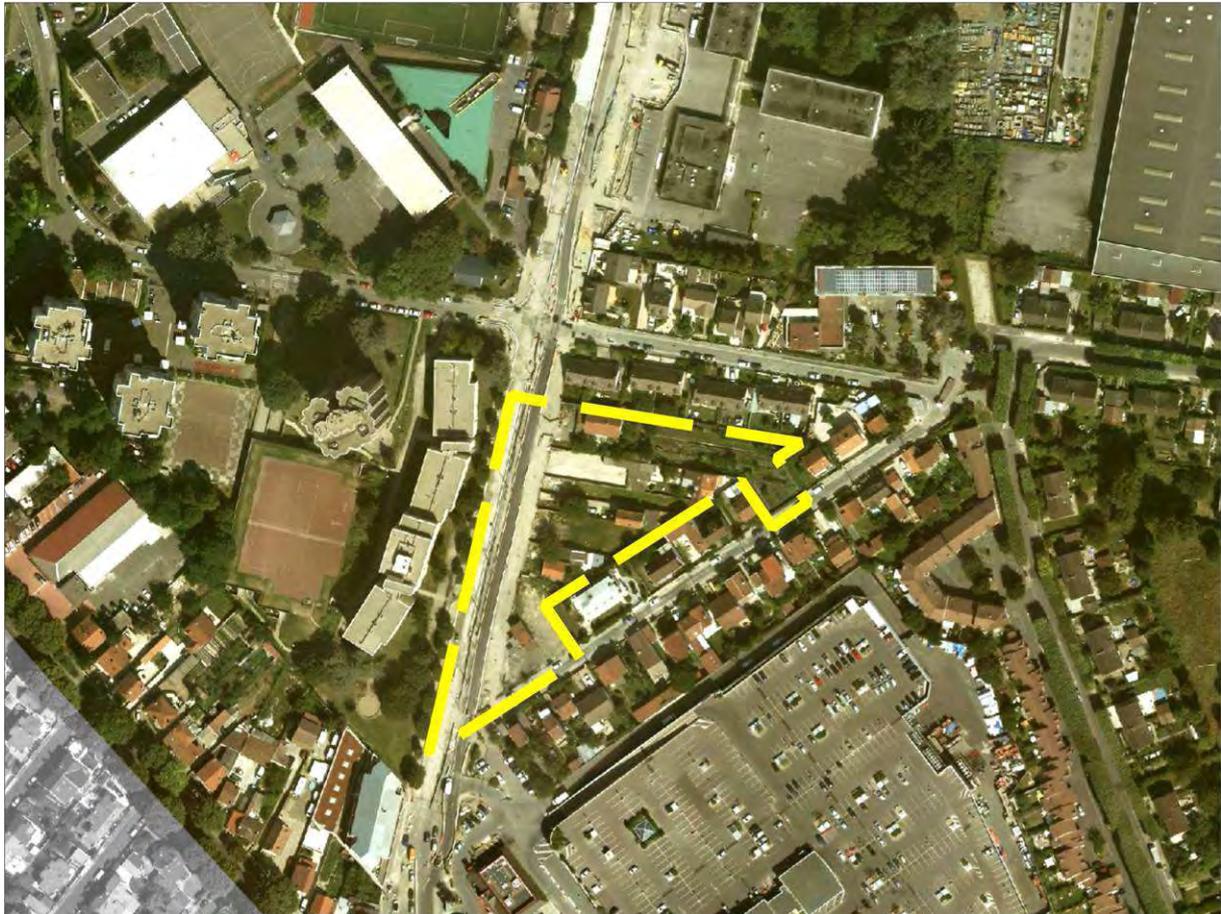
- d'un s'implanteront en retrait des limites foncières au nord. L'espace libre créé devra bénéficier d'un traitement paysager ;
- auront une hauteur n'excédent pas celle du bâtiment le plus haut du collège, soit 4 niveaux (R+3).

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



5.5 LE SECTEUR HENRI WALLON – PROSPER GIGOT

5.5.1 Contexte et enjeux



Ce secteur, d'une superficie de 7 000 m² environ, constitue un triangle dans l'emprise de l'îlot délimité par l'avenue de la Division Leclerc, la rue Henri Wallon et l'allée Prosper Gigot. L'îlot est occupé par des constructions à dominante habitat individuel. Il est situé entre les stations de tramway Jean Vilar et César.

Il bénéficie de la proximité d'équipements publics structurants (groupe scolaire, collège, école maternelle, stade) et du centre commercial Bienvenu.

Les travaux de réalisation du tramway et d'aménagement des espaces publics attenants ont éradiqué la quasi-totalité des constructions implantées sur le site.

L'objectif est de permettre un réaménagement de ce site, en entrée de ville, qui développe l'offre résidentielle tout en renforçant sa composante paysagère.

5.5.2 Les orientations

Cet îlot est destiné à accueillir des constructions à vocation résidentielle sous forme d'habitat collectif.

Les constructions devront constituer un front bâti le long de l'avenue de la Division Leclerc. Des interruptions du front bâti dégageront des vues et des cheminements vers le cœur d'îlot.

Le cœur d'îlot devra être libre de toute construction et recevoir un traitement paysager à dominante végétale qualitatif. Le retrait des nouvelles constructions par rapport au tissu pavillonnaire devra faire également l'objet d'un traitement paysager.

La densité minimale attendue est d'environ 70 logements par hectare à l'échelle du secteur, hors espaces publics.

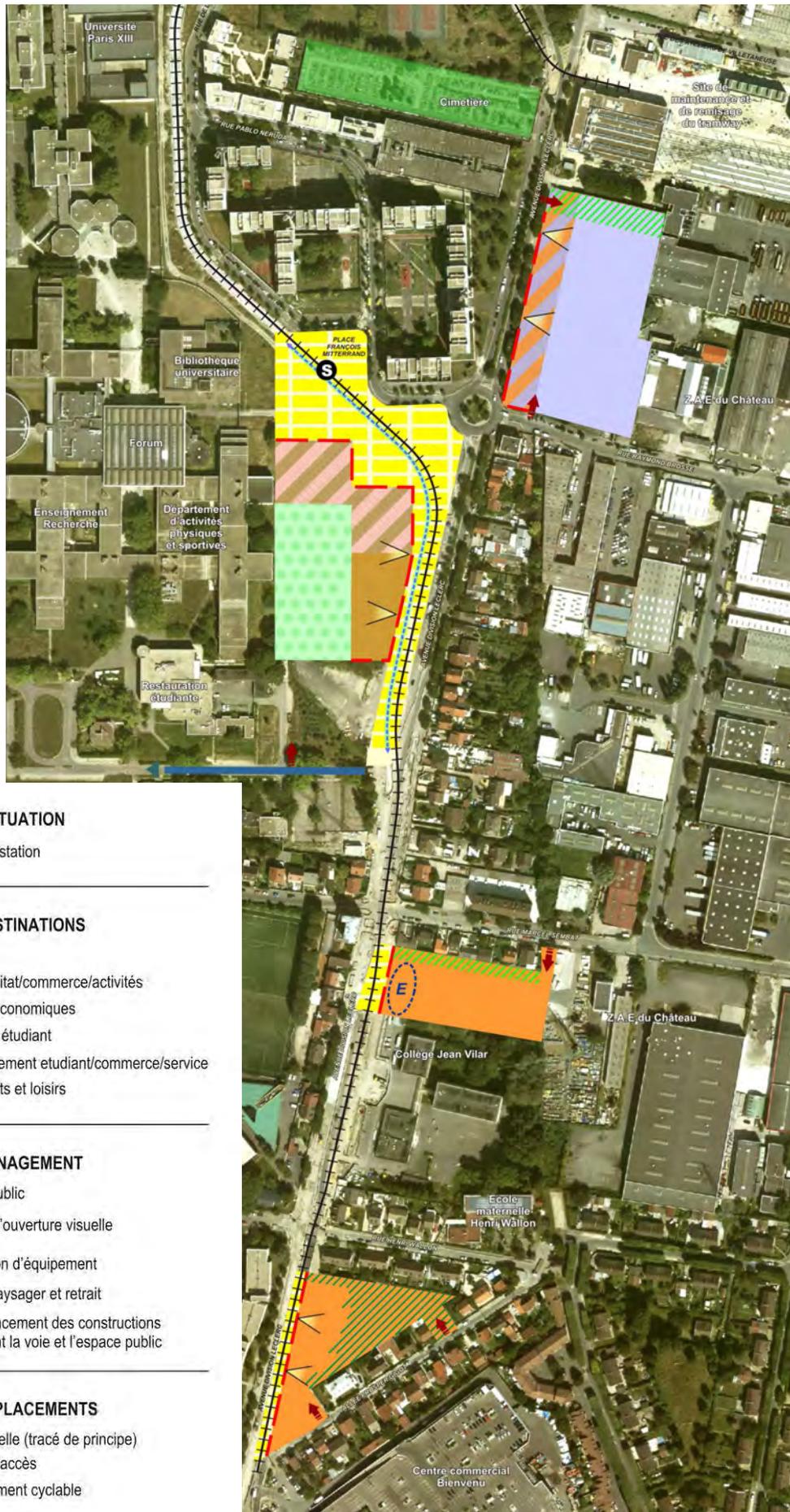
La hauteur des constructions sera de l'ordre de 4 niveaux (R+3) pour ne pas créer de ruptures dans le paysage urbain.

L'accès au stationnement se fera uniquement depuis l'allée Prosper Gigot, au 17 de la rue et, éventuellement, au début de la rue.

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



Schéma des orientations d'aménagement pour l'ensemble des secteurs



ELÉMENTS DE SITUATION

Tramway et station

PRINCIPE DE DESTINATIONS

- Habitat
- Mixité habitat/commerce/activités
- Activités économiques
- Logement étudiant
- Mixité logement étudiant/commerce/service
- Parc, sports et loisirs

PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT

- Espace public
- Principe d'ouverture visuelle
- Localisation d'équipement
- Espace paysager et retrait
- Ordonnement des constructions structurant la voie et l'espace public

PRINCIPE DE DÉPLACEMENTS

- Voie nouvelle (tracé de principe)
- Principe d'accès
- Aménagement cyclable