

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

4. ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

2. OAP Territoires

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



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).

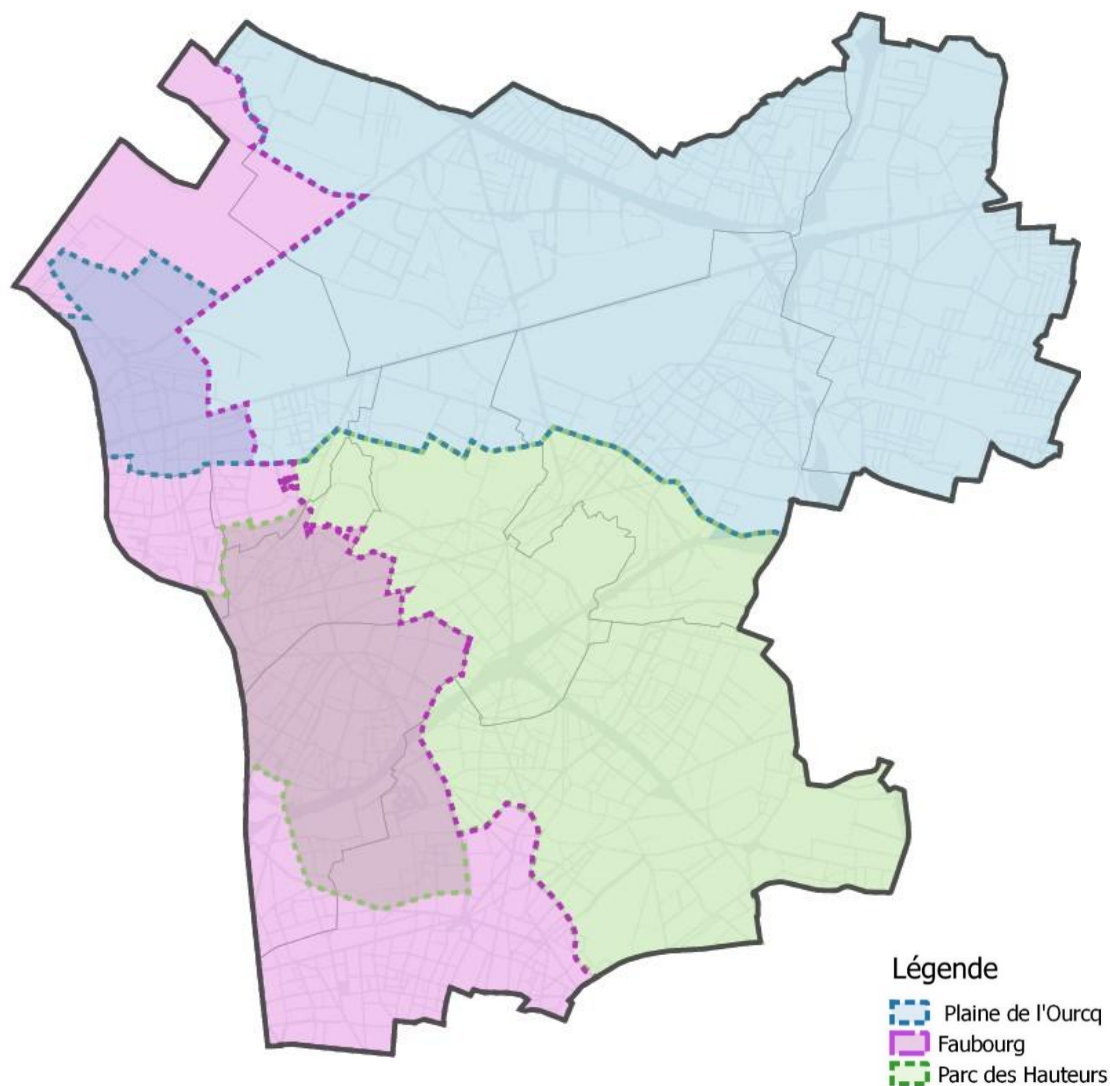
Ensuite, il doit consulter les OAP "thématiques" (Pièce n°4.1), afin de bien saisir les orientations thématiques qui s'appliquent au quartier dans lequel se trouve sa parcelle.

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).

OAP Territoires



Légende

- Plaine de l'Ourcq
- Faubourg
- Parc des Hauteurs

Est Ensemble est composé de 3 « territoires d'entraînement », issus de sa géographie et de l'histoire de son développement :

La Plaine de l'Ourcq, structurée autour de son canal, à la fois patrimoine paysager singulier et lieu de promenade, constitue une entité exceptionnelle à l'échelle du Grand Paris. Marquée par ses grandes infrastructures routières et ferrées, ses activités économiques, son histoire industrielle et son héritage patrimonial, elle connaît depuis plusieurs années une dynamique de projets parmi les plus fortes au niveau de la Métropole et cela va s'amplifier encore dans les années à venir. Le canal à grand gabarit traversant le territoire est aussi une ressource de transport fret et passagers à réinvestir.

Le Faubourg, territoire de première couronne de l'agglomération parisienne allant de Pantin à Montreuil, se caractérise par un tissu d'habitat collectif avec une forte mixité sociale et fonctionnelle et fait l'objet de changements au niveau urbain et social. Il s'est historiquement construit sur une relation ambivalente avec Paris, entre proximité et rupture urbaine, par la présence des fortifications puis du périphérique. L'activité économique, à dominante artisanale et de services, est très imbriquée dans le tissu urbain. En raison de l'histoire parfois très ancienne de l'urbanisation de ce territoire et des fortes coupures liées à la présence du périphérique et de ses portes en limite Ouest, la dynamique de mutation de la proche couronne en cours sur ce secteur doit être mise en œuvre par des projets urbains alliant la requalification des infrastructures de transport routier et l'amélioration de la qualité des espaces publics, le renouvellement urbain et la résorption de l'habitat indigne, ainsi que le maintien du rôle économique de ce territoire, en lien avec Paris.

Le Parc des Hauteurs, correspond au secteur géographique du Plateau de Romainville et ses corniches. Constitué d'un tissu urbain mixte, il se caractérise par un chapelet d'espaces verts remarquables en rebord de plateau à valoriser et des vues à 360 ° sur la métropole. Lieu d'urbanisation plus tardive, l'arrivée de transports urbains structurants comme les extensions de la Ligne 11 du métro et du tramway T1 sont aujourd'hui l'occasion de mailler plus harmonieusement ce territoire pour partie enclavé, et de proposer un modèle de développement améliorant le cadre de vie quotidien et renouant avec le grand paysage et la nature en ville.

Sommaire

OAP territoires



Plaine de l’Ourcq..... p. 7



Faubourg..... p. 16



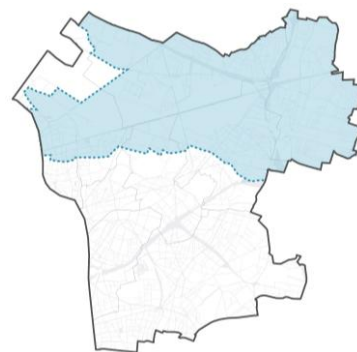
Parc des Hauteurs..... p. 22

Plaine de l'Ourcq

Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy



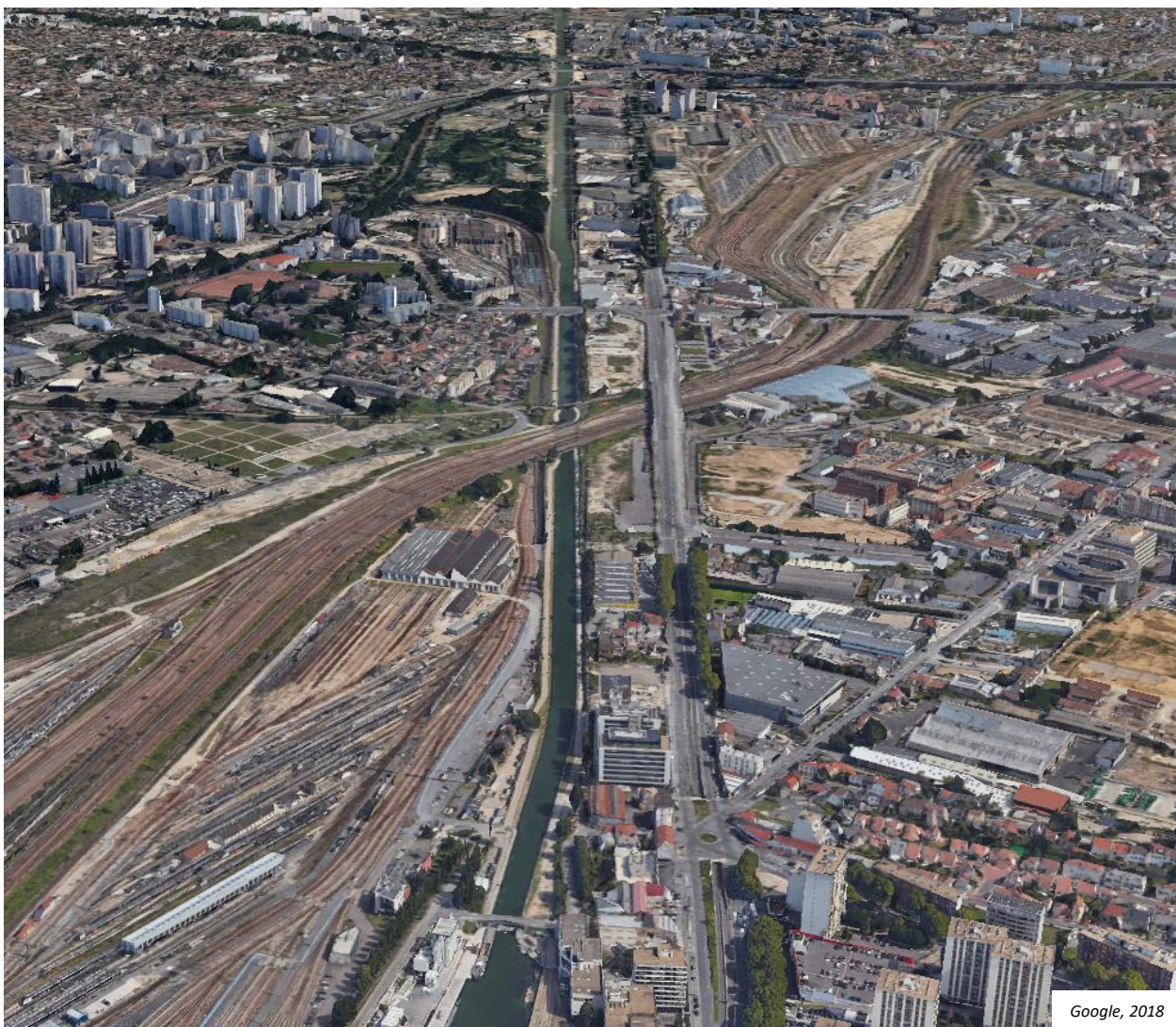
Du nord du territoire d'Est Ensemble au pied du plateau de Romainville, la Plaine de l'Ourcq, traversée d'Est en Ouest par le canal du même nom, s'étend sur les cinq communes de Bondy, Noisy-le-Sec, Bobigny, Romainville et Pantin. Le développement économique de la plaine, par des activités d'abord maraîchères puis industrielles et commerciales, a façonné son paysage actuel, segmenté par de grandes infrastructures : le canal, le corridor ferroviaire de la gare de l'Est et les autoroutes A3 et A 86.



Localisation du territoire Plaine de l'Ourcq

La désindustrialisation de la Plaine de l'Ourcq a conduit les collectivités à engager un grand projet de développement territorial autour du canal de l'Ourcq dans les années 2010. Dans un contexte de développement de la desserte du territoire par les transports en commun, avec l'arrivée prochaine de la ligne 15 Est du métro, de la ligne de tram-train T11 express et du bus à haut niveau de service Tzen3, le projet de la Plaine de l'Ourcq vise à accueillir à la fois de nouveaux logements et de nouvelles activités économiques, le long du canal et autour des trois nouvelles centralités de Raymond Queneau, la Folie et du Pont de Bondy.

Vue aérienne du site aujourd'hui



Plaine de l'Ourcq

Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy



Six Zones d'aménagement concerté (ZAC) sont en cours sur d'anciennes friches économiques. De plus, le nouveau programme national de renouvellement urbain accompagne la transformation et le développement de cinq quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville. Ces projets d'initiative publique compatibilisent la construction de plus de 8 000 logements et d'environ 500 000 m² d'activités économiques. A cela s'ajoutent les projets immobiliers dans le diffus qui participent à la dynamique de développement de la Plaine de l'Ourcq.

Le partenariat continu des acteurs de l'aménagement de la Plaine de l'Ourcq autour du projet de territoire a conduit au partage de plusieurs documents cadre sur lesquels le PLUi d'Est Ensemble et cette OAP s'appuient : le schéma directeur des infrastructures portuaires d'activités et de loisirs (SDIPAL) du canal de l'Ourcq en 2010, la charte du paysage, des usages et de l'aménagement du canal de l'Ourcq grand gabarit en 2014 (annexé au PLU-i), le contrat de développement territorial (CDT) puis le contrat d'intérêt national (CIN) en 2016. En 2024, Le SDIPAL est en cours de révision, et les partenaires du CIN travaillent à un nouveau contrat de projet partenarial d'aménagement (PPA).

Le développement de la Plaine de l'Ourcq vise les objectifs spécifiques suivants :

- **Préserver les qualités paysagères et écologiques exceptionnelles du canal et de ses berges**, selon les principes suivants (cf. coupe de principe) :
 - Le projet de la Plaine de l'Ourcq vise l'élargissement des berges à 15m de part et d'autre du canal, au profit de la renaturation, de la diversification des usages du chemin de halage et de la création de nouveaux espaces publics (terrasses, pratique sportive, etc.). Dans la mesure du possible, la berge élargie sera aménagée pour accueillir en pleine terre une végétation dense et diversifiée qui contribuera à épaissir et renforcer le corridor écologique du canal et à améliorer ses connexions à la trame verte et bleue du territoire les cheminements seront constitués d'un revêtement semi-perméable ;
 - Les berges accueilleront un système de noues végétalisées, connecté aux sentes et jardins, qui retiendra l'eau avant renvoi au canal.
 - Les projets sur la berge intégreront le renouvellement et le développement de l'alignement d'arbres fastigiés qui caractérise le paysage du canal et marquent la présence de cette infrastructure basse dans le grand paysage;
 - Le canal a été construit pour alimenter Paris en eau et y acheminer des marchandises par voie fluviale. Ainsi :
 - Les berges permettront l'installation de dispositifs de pompage de l'eau du canal pour utilisation des eaux brutes à des fins d'entretien, d'arrosage ;
 - Les projets veilleront à conserver et valoriser autant que possible les éléments du patrimoine fluvial et industriel de la Plaine de l'Ourcq, notamment l'infrastructure du canal, ses ports, ses ponts et les marqueurs du passé industriel et maraîcher.
 - Le chemin de halage de chaque rive accueillera les circulations piétonnes et cyclables, et permettra le passage des véhicules d'entretien. Une des deux berges accueillera la piste cyclable de la Scandibérique (itinéraire EuroVélo 3), capacitaire et séparée du flux piéton, l'autre constituera une voie verte destinée aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale.

Plaine de l'Ourcq

Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy



- **Faire émerger trois nouvelles centralités métropolitaines le long du canal** autour des pôles de transports en commun Raymond Queneau (métro 5, Tzen3), La Folie (métro 5, tram-train T11 Express, Tzen3) et Pont de Bondy (ligne 15 Est du métro, tramway T1, Tzen3). Chacune des trois centralités fait l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation sectorielle dédiée. Ces trois centralités devront se développer en complémentarité avec les centralités existantes (Hypercentre de Bobigny, centre-ville de Pantin et de Noisy-le-Sec) et à venir (secteur Gallieni – canal à Bondy, gare de Bondy, gare Drancy-Bobigny), et en articulation avec les quartiers politique de la ville. Ces nouveaux quartiers habités développeront une forme, nouvelle pour le territoire, de « ville au bord de l'eau », qui articule le parc linéaire du canal et de ses berges avec les quartiers avoisinants. Les nouvelles centralités accueilleront des équipements et services à rayonnement métropolitain. Les programmes résidentiels intégreront environ 30% de logements sociaux, et développeront systématiquement des rez-de-chaussée actifs (locaux d'activités, d'artisanat, d'art, locaux mutualisés pour les logements, locaux commerciaux et de services). Les projets contribueront à connecter la ville au canal de l'Ourcq, en multipliant les accès modes doux aux berges par des sentes végétalisées et les franchissements. Les formes urbaines seront dessinées de façon à offrir des vues sur le canal et le grand paysage à un maximum de logements, qu'ils soient adressés sur la RD 933 ou directement sur le plan d'eau et à garantir la qualité d'habiter le long de l'axe départemental reconfiguré en bd urbain dans le cadre de l'aménagement du Tzen3.
- **Préserver la vocation économique et productive pourvoyeuse d'emplois locaux.** La vocation des grandes zones d'activités de la Plaine de l'Ourcq (zone industrielle des Vignes à Bobigny, séquences économiques productives, commerciales, tertiaires de la rue de Paris, grands sites logistiques Novatrans à Noisy-le-Sec et Pantin Logistique), précieuses au cœur de la métropole, doit être sanctuarisée pour permettre au territoire d'accueillir de nouvelles économies utiles à son fonctionnement, dans des formes plus compactes. Les programmes intégreront des surfaces dédiées à la logistique, nécessaires au fonctionnement de l'économie locale. L'immobilier économique le long du canal et de la RD 933 participera à la qualité urbaine, paysagère et architecturale et la bonne cohabitation des usages sur l'espace public fera l'objet d'une attention toute particulière. La Plaine de l'Ourcq reste par ailleurs un territoire privilégié pour l'accueil de programmes démonstrateurs en matière d'économie sociale et solidaire, d'éco-construction, d'économie circulaire et de transition écologique, à l'instar de l'Usine des Transitions à Romainville et Noisy-le-Sec, de l'hôtel logistique et productif à Bobigny, des Ateliers Diderot à Pantin, du pôle d'excellence d'économie sociale et solidaire à Bobigny et Romainville. Les friches disponibles le temps de l'élaboration des projets accueilleront des projets transitoires, préfiguratifs et expérimentaux de cette économie en transition. Enfin, la Plaine de l'Ourcq accompagnera le développement des activités d'agriculture urbaine, en lien avec l'histoire maraîchère du territoire.
- **Développer la navigation sur le canal de l'Ourcq**, comme alternative à la route, et les emplois associés. Le réaménagement des berges du canal confortera les ports existants et en développera de nouveaux :
 - Le frêt, pour décarboner la logistique et approvisionner le territoire. En plus des quatre ports de bétonniers de Bondy, Pantin et Paris, le projet de la Plaine de l'Ourcq développera notamment :
 - le port du Sycotom à Bobigny, pour acheminer vers leurs exutoires les matériaux et déchets collectés sur le territoire
 - le quai à usages partagés à Bobigny, au droit de l'hôtel logistique et productif, pour offrir une connexion fluvial-routier aux entreprises du territoire.
 - le port de Pantin
 - La croisière et les activités de loisirs, avec le port de plaisance à Pantin et la base nautique de Bondy
 - Le transport de passagers, avec le projet de navette fluviale porté par Ile-de-France Mobilités, qui desservira chaque quartier entre Paris et Bondy.

Les gestionnaires des ports garantiront la cohabitation des différents usages de la berge, et notamment la continuité des itinéraires sur le chemin de halage.

Plaine de l'Ourcq

Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy



- **Créer une nouvelle destination de tourisme, de culture, de sports et de loisirs.**

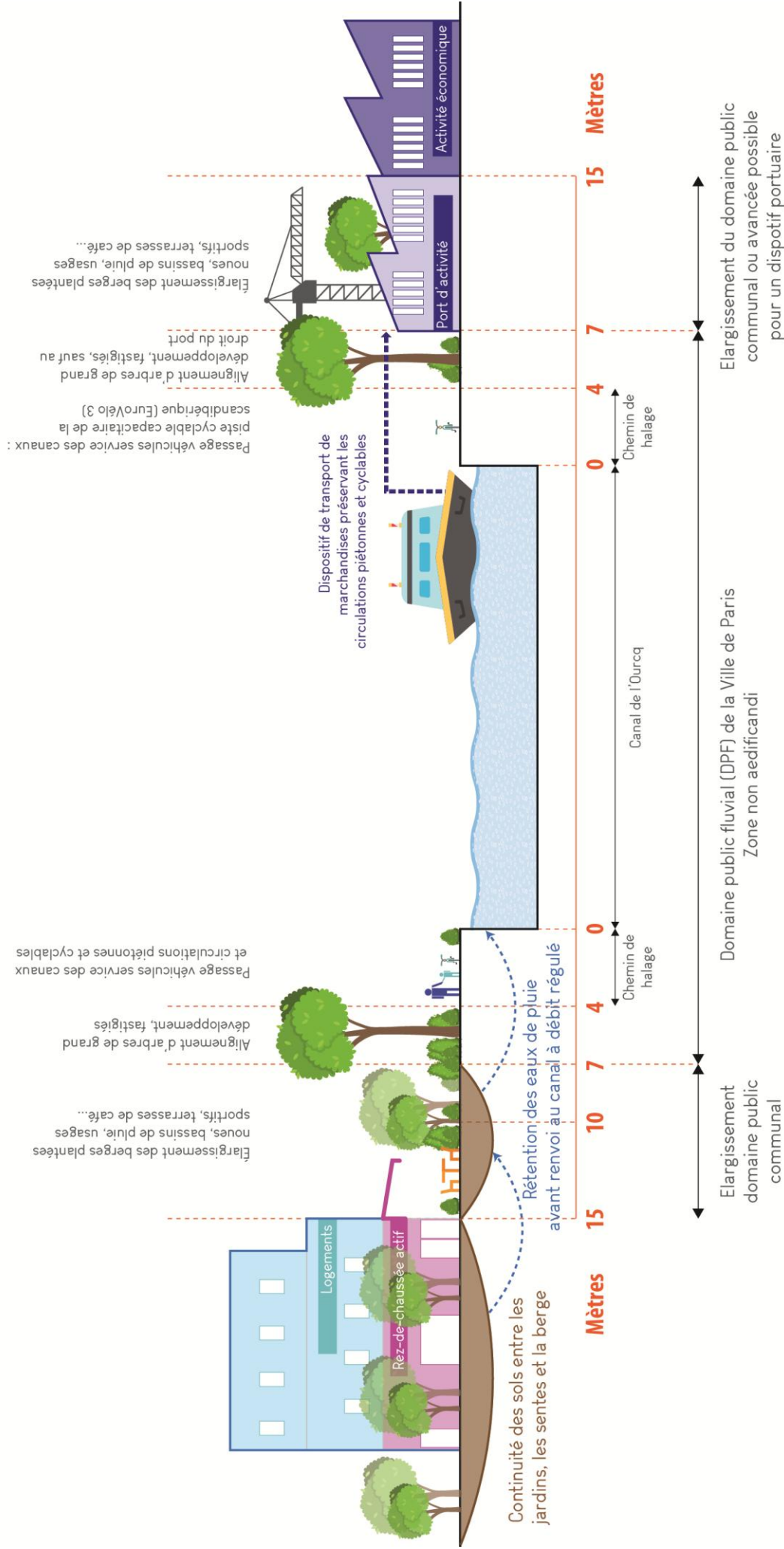
- Fédérer et développer l'offre culturelle multiple du Parc de la Villette jusqu'à Bondy, dans un objectif d'attractivité métropolitaine et d'accessibilité à tous les publics. Les programmes de constructions et d'espace publics aux abords du canal devront favoriser l'implantation d'équipements et de services culturels, le déploiement d'œuvres et l'organisation d'événements artistique. Les initiatives culturelles contribueront à la valorisation du patrimoine fluvial et industriel, ainsi que du patrimoine très riche de l'art urbain de la Plaine de l'Ourcq.
- Développer une offre de restauration et d'hôtellerie accessible ainsi qu'une offre de services de loisirs, notamment dans la programmation des rez-de-chaussée actifs et des espaces publics, et par la multiplication des sites d'escales pour péniches pour renforcer l'animation et la vie de quartier.
- Développer les pratiques sportives au quotidien : les nouveaux espaces publics devront permettre une pratique facilitée du sport pour tous les publics, de nouveaux équipements publics sportifs seront construits à destination des populations existantes et nouvelles dans un souci de développement de la santé du quotidien.

Orientation d'aménagement et de programmation :

Plaine de l'Ourcq

Schéma de principe de l'aménagement des berges :

La coupe présente le principe de l'élargissement et la renaturation des berges du canal attendu jusqu'à 15 mètres en fonction de la configuration des lieux et du tracé des emplacements réservés du règlement (Pièce n°5.1 Règlement).



Orientation d'aménagement et de programmation :

Plaine de l'Ourcq

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

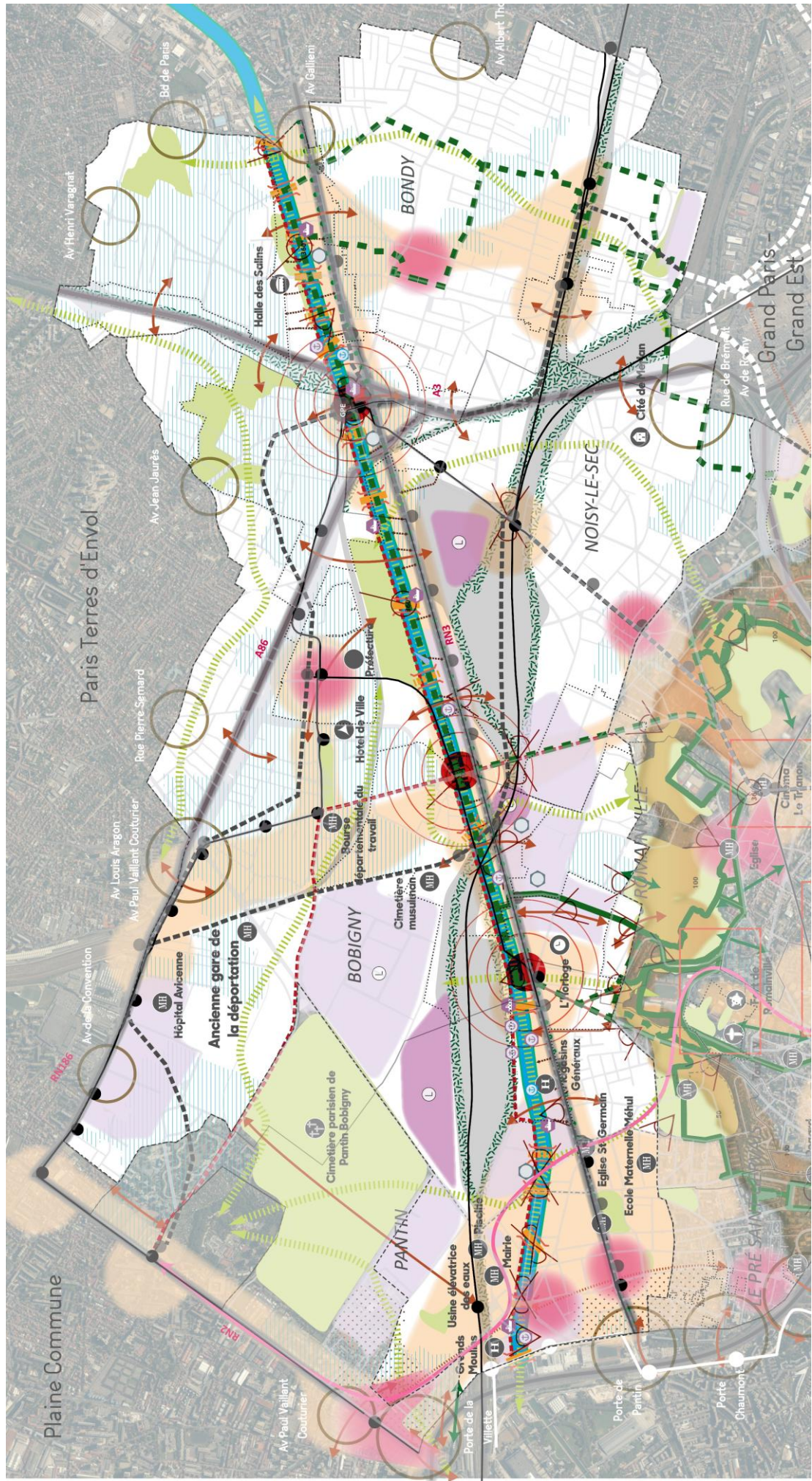
Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique

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

Principaux axes routiers

Périmètre OAP

 Transports collectifs structurants
 sur les territoires limitrophes



Plaine de l'Ourcq

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Equipements :

-  Grands équipements et services
-  Ports de plaisance et de loisirs à créer
-  Port d'activité existant à préserver et créer
-  Escales pour péniches à préserver

Densités / projets :

-  Secteurs stratégiques de développement et de requalification dans une logique de mixité urbaine et de haute qualité environnementale
-  Requalifier les quartiers inscrits dans le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain et les inscrire dans une démarche d'intégration complète au reste du territoire et en renforçant les liaisons intercommunales et entre les quartiers.



Economie Emplois commerces

Polarités :

-  Logistique urbaine à préserver ou à créer
-  Renforcer les principales centralités de centre-ville et conforter leurs dimensions commerciales, artisanales, et de services
-  Maintenir et conforter la dimension économique des secteurs présentant une forte densité d'emplois, d'activités et de bureaux



Paysages Patrimoine Citoyenneté

Paysage :

-  Préserver les cônes de vue, depuis et sur les lieux identifiés et créer des effets belvédères permettant de multiplier les points de vue sur le grand paysage

Patrimoine

-  Valoriser et mettre en scène les « totems » du Territoire
- MH : Monuments historiques



Mobilités Coupsures urbaines

Desserte et liaisons :

-  Traverses RN3/Canal à créer, à améliorer à travers la végétalisation, les mobilités douces et la gestion alternative des eaux de pluie
-  Favoriser les modes actifs en s'appuyant sur les grands tracés internationaux (eurovélo 3) et la dimension événementielle (JO 2024)
-  Améliorer les traversées existantes du canal
-  Créer des nouvelles traversées du canal

Polarités :

-  Conforter les 3 centralités habitées complémentaires aux polarités de centre-ville : Raymond Queneau, La Folie et Pont de Bondy en développant des services à rayonnement métropolitain et la mixité urbaine

Transports :

-  Développer les transports collectifs structurants pour permettre les circulations intra et extra territoriales
-  Soutenir l'amélioration de l'offre de transport existante
-  Développer des liaisons bus

Liens et coupures :

-  Entrées de ville/territoire à valoriser, développer ou qualifier
-  Atténuer les coupures naturelles ou d'infrastructures de transport en favorisant les franchissements

Plaine de l'Ourcq

Parti d'aménagement :



Environnement Santé Energie

Trame verte :

■ Préserver, améliorer et valoriser les réservoirs de biodiversité majeurs et le patrimoine naturel, forestier, et agricole et notamment les sites emblématiques du Parc des Hauteurs (Murs à Pêches, Corniche des Forts, parcs des Beaumonts, des Guilands et futur parc de la Libre Pensée), du Faubourg (cimetière de Pantin, parc des Guilands) et de la Plaine de l'Ourcq.



Maintenir et renforcer les habitats faunistiques et les continuités écologiques



Végétaliser et gérer de manière différenciée aux abords du faisceau ferroviaire, des autoroutes et de leurs abords



Préserver et développer/compléter l'alignement d'arbres le long de la RN3



Tracé du projet Grand Chemin (définitif)



Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



Améliorer l'accessibilité des espaces verts, leur visibilité, leurs connexions et leur insertion dans la ville et s'appuyer sur les espaces verts existants, à créer ainsi que sur le Grand Chemin pour augmenter le ratio en m² par habitant d'espaces verts accessibles.

Trame bleue:



Aménager le canal (voir la coupe ci-après) :

- Créer ou préserver des alignements d'arbres de haute tige
- Élargir les berges (10 à 15m de part et d'autre du canal), les végétaliser et les utiliser pour la gestion alternative des eaux pluviales
- Permettre la circulation technique du service des canaux sur 4 m
- Permettre la circulation piétonne et cycle sur les deux berges

Santé:



Voie ferrée
Axes routiers

En l'absence de dispositifs d'isolation des voies autoroutières et de leur couverture, les constructions devront chercher à s'éloigner le plus possible et se protéger des sources de bruit, de vibrations 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

Améliorer l'insertion urbaine et réduire l'effet coupure de ces infrastructures

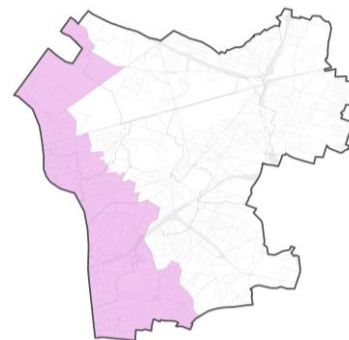
Pour les autoroutes, mettre en place une stratégie d'apaisement

Rechercher l'intégration de volumes pouvant assurer des fonctions de tampons thermiques et sonores (vérandas, jardin d'hiver, double peau...) sur les façades les plus exposées aux infrastructures autoroutières

Faubourg



Le territoire Faubourg d'Est Ensemble est caractérisé par une trame urbaine dense et mixte d'habitat et d'activité emblématique du tissu faubourien et un positionnement géographique privilégié aux franges de la capitale. C'est au sein de ce territoire que la dynamique métropolitaine percole et enclenche la mutation d'Est Ensemble. Espace de contrastes on y trouve à la fois les quartiers qui se gentrifient le plus dans le Territoire, et ceux où l'insalubrité est la plus grande. Il constitue à la fois une terre d'accueil de nombreux artistes ou créateurs, une destination de prédilection pour la population souhaitant sortir dans des lieux insolites et alternatifs en dehors des sentiers battus de la capitale, mais également la porte d'entrée de la métropole pour de nombreuses populations primo-arrivantes.



Localisation du territoire Faubourg

Cette couronne frontalière de Paris n'est pas homogène. Territoire de mixité fonctionnelle et sociale par excellence, il est composé de quartiers animés, mélangés, combinant petites usines, locaux d'activités, habitat collectif privé et social, et de petites maisons, commerces, restaurants... Au niveau architectural, certaines ambiances, proches de celles de la capitale dominent comme l'architecture faubourienne composée de petit habitat collectif ancien. Entre ces quartiers témoin d'une urbanisation plus récente accompagnant la création du boulevard périphérique dans les années 70, on trouve également des polarités économiques et d'échange qui accueillent des tours de bureau, notamment aux portes de Pantin, Bagnole et Montreuil, ainsi que des ensembles d'habitat sur dalles (Pré Saint Gervais, Les Lilas) et des grands ensembles d'habitat social ou privé (La Nouvelle-Malassis à Bagnole-Montreuil).

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Faubourg

Pantin, Bobigny, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Bagnolet, Montreuil, Romainville



Ce territoire a une relation ambivalente avec Paris : construit historiquement en relation très forte avec la capitale, il en est physiquement coupé par le boulevard périphérique. La proximité avec Paris joue un rôle essentiel dans sa dynamique de développement socioéconomique, autant par l'apport démographique de population appartenant à la classe moyenne et supérieure du nord est parisien, que par l'implantation d'entreprises recherchant des opportunités immobilières et foncières. Pour autant la gentrification, si elle apporte de nouvelles ressources fiscales engendre un renchérissement du coût de l'immobilier mettant en difficulté le maintien des populations moins aisées. Ces secteurs à forte pression foncière contrastent avec les poches d'habitat ancien dégradé occupées par les populations les plus pauvres. Par ailleurs le territoire est attractif et de nombreux gros sièges sociaux d'entreprise s'y sont implantés. Des dispositifs existent pour favoriser l'emploi local mais il s'agit de les renforcer et les généraliser.

Le Faubourg subit également les nuisances de cette proximité avec Paris, d'une part avec la présence bruyante et polluante du périphérique, et d'autre part avec les grandes radiales sortant de Paris et supportant un trafic important notamment l'ex RN2 et RN3 à Pantin ou encore l'autoroute A3 branchée sur le périphérique à la Porte de Bagnolet et coupant la ville en deux. C'est d'autant plus le cas que les espaces verts manquent cruellement dans ce tissu urbain dense même si certains équipements emblématiques existent comme le parc des Guilands au sud du Territoire.

Les enjeux d'amélioration du Faubourg pour Est Ensemble :

1/ La préservation de la diversité fonctionnelle et sociale

Pour cela plusieurs objectifs non limitatifs peuvent être poursuivis. Il s'agit de créer une vraie mixité fonctionnelle à l'échelle de l'îlot en tenant compte des nuisances induites par l'immobilier économique productif et en veillant à la qualité de son insertion urbaine. Plus spécifiquement, le pôle tertiaire de Gallieni doit être accompagné afin de favoriser son ancrage local tant par sa forme urbaine en favorisant les rez-de-chaussée actifs que par la production d'emploi local. De manière plus générale, le développement de l'activité économique, en lien avec Paris et les autres territoires membres de l'Arc de l'Innovation, est un objectif fort de ce territoire, avec notamment le maintien des activités économiques et productives.

Au niveau de l'habitat, il s'agit de maintenir le parc locatif privé, résorber celui qui est dégradé et insalubre et créer du locatif intermédiaire et de l'accession sociale à la propriété. En effet ce territoire concentre un parc privé ancien, parfois dégradé, de manière concentrée sur certains quartiers (4 chemins à Pantin, 7 Arpents à Pantin et au Pré Saint-Gervais, quartier des Coutures à Bagnolet, du Bas Montreuil et de la Croix de Chavaux à Montreuil), ou plus diffuse, à l'échelle de l'immeuble. Certaines copropriétés sont très désorganisées et nécessitent des interventions des pouvoirs publics, afin de prévenir leur déqualification et leur dégradation, malgré un marché immobilier dynamique et plutôt tendu.

Certains quartiers, particulièrement paupérisés, font aujourd'hui l'objet d'interventions de restructuration urbaine profonde dans le cadre du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (Pantin – 4 chemins, Pantin/Le Pré Saint-Gervais – 7 arpents, Bagnolet / Montreuil - le Plateau / les Malassis / la Noue) ou du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (Fraternité à Montreuil et Coutures à Bagnolet).

L'enjeu est également de rechercher des solutions d'habitat adaptées aux populations les plus pauvres et les plus précaires

2/ La réparation du lien urbain de part et d'autre du boulevard périphérique et de part et d'autre des grands axes magistraux

Pour y répondre, Est Ensemble doit activer ses propres outils stratégiques et réglementaires et instaurer une dynamique partenariale spécifique autour des Portes.

Ainsi certaines exigences architecturales et urbaines vont pouvoir contribuer à recoudre le lien urbain : des percées visuelles, des porosités, des interfaces entre des immeubles qui ne doivent plus se tourner le dos, la conception évolutive des nouvelles constructions pouvant à terme se transformer en logement, tout cela en lien avec le rythme de transformation des grandes infrastructures routières en voies urbaines. En attendant cette transformation, l'atténuation des nuisances sonores et atmosphériques et le développement de la végétalisation doivent permettre d'améliorer le cadre de vie des riverains actuels.

Réparer le lien urbain c'est également favoriser la circulation dans une optique de bassin de vie métropolitain, en créant de nouveaux franchissements piétons ou en réhabilitant les franchissements existants et en réaménageant les pénétrantes à la faveur des modes actifs.

Enfin la rénovation des Portes de Paris doit faire l'objet d'une coordination des acteurs et des projets. Une gouvernance partagée Est Ensemble / Paris doit permettre de travailler ces futurs pôles d'échange ou places métropolitaines au-delà des limites administratives. Certains aménagements ont été initiés de longue date par Paris, comme la Porte des Lilas. Il s'agit aujourd'hui d'associer étroitement le territoire d'Est Ensemble au devenir des Portes. Certains projets sont en phase pré opérationnelle : la Porte de la Villette fait l'objet d'une étude de maîtrise d'œuvre urbaine côté Paris qui doit s'articuler avec le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) Villette Quatre Chemins d'Est Ensemble, la réhabilitation du marché Magenta par Pantin et la réhabilitation de l'ex RN2 par le Département ; la Porte de Montreuil fait l'objet d'une restructuration de son infrastructure routière et d'un appel à projet C40 sur des terrains parisiens à l'Est du périphérique et qui jouxtent Bagnolet et Montreuil.

Faubourg

*Pantin, Bobigny, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Bagnolet,
Montreuil, Romainville*



D'autres projets sont à construire mutuellement comme celui de la requalification de la Porte de Bagnolet en lien avec le pôle Gallieni et l'opération de renouvellement urbain "Python Duvernois" ainsi que le secteur Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) d'intérêt national "Portes du 20ème", couvrant l'aire urbaine parisienne de la Porte de Montreuil à la Porte de Bagnolet. Ce secteur a une dimension particulière en raison de la présence de l'échangeur autoroutier entre l'A3 et le boulevard périphérique et de l'impact et de l'imbrication de ces deux infrastructures l'une sur l'autre, mais également d'une polarité économique et de transport d'échelle métropolitaine.

3/ La renaturation du Faubourg

Le territoire Faubourg souffre d'un manque criant d'espaces verts même si des équipements majeurs existent comme le parc des Guilands à Bagnolet et Montreuil.

Ainsi il apparaît essentiel, dans un territoire dynamique et où la pression immobilière est importante d'avoir une exigence plus forte en termes d'espaces de pleine terre et d'obligation de plantation d'arbres dans tous les nouveaux projets, sauf pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des projets de transports collectifs souterrains, qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif.

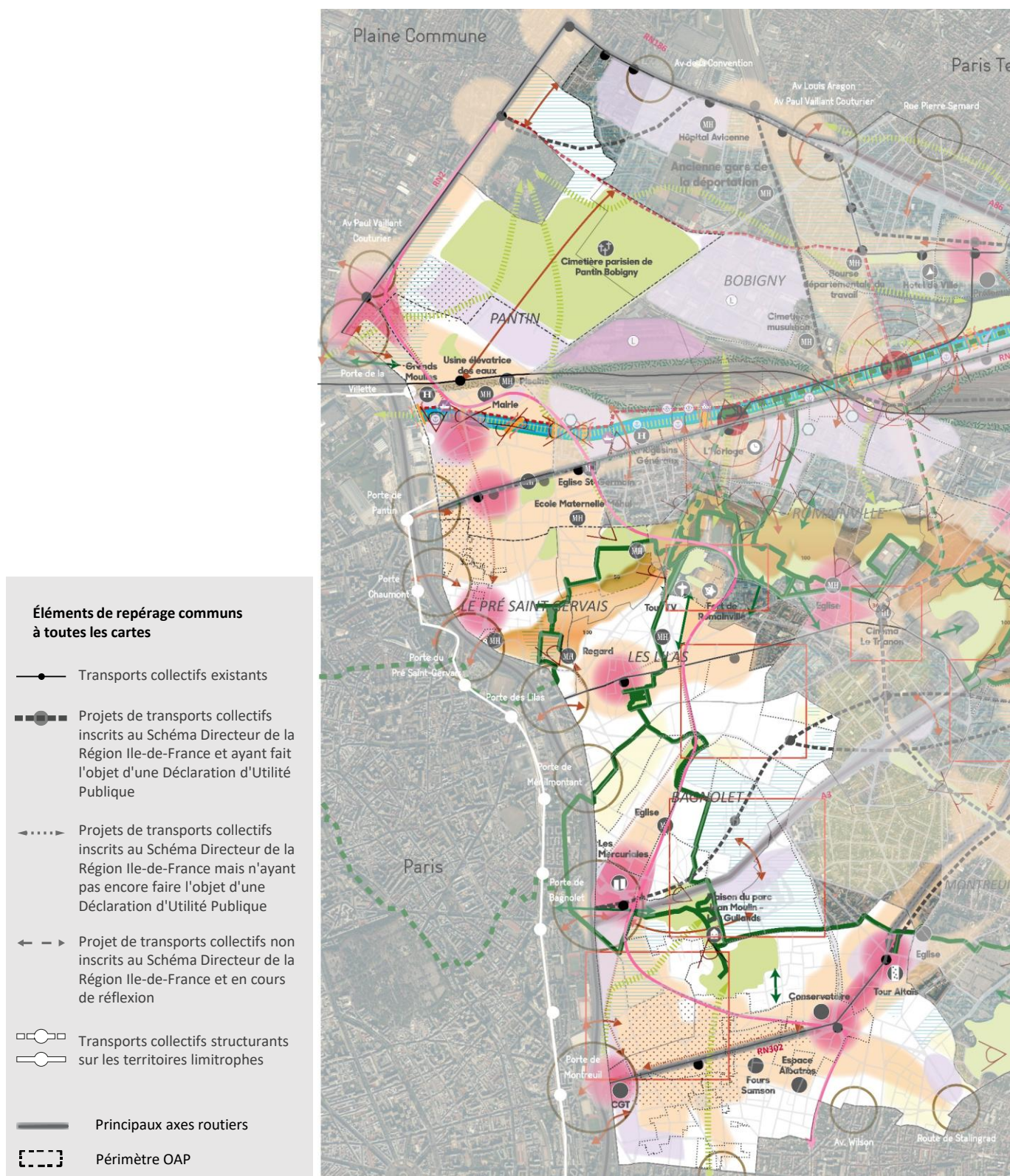
La dimension d'espace public et d'espace vert doit également être intégrée dans les projets de traitement de l'habitat ancien dégradé, touchant notamment la restructuration d'un îlot entier.

4/ L'amélioration de la desserte Nord-Sud du territoire

La desserte en transport en commun pour rejoindre Paris est assurée par les lignes 5, 11, 3 et 9 du métro et par le RER E à Pantin. Ainsi le territoire Faubourg bénéficie de cette desserte en radiale. Pour autant, dans le prolongement du Plan Local de Déplacements d'Est Ensemble, il faudrait réfléchir à une liaison bus Nord – Sud améliorée qui puisse desservir les zones grises d'insuffisance de desserte efficace comme par exemple entre le plateau La Noue – Malassis et le métro Gallieni.

Faubourg

Cartographie de l'OAP :



Faubourg

Parti d'aménagement :



Populations Logements Equipements Densités

Equipements :



Escales pour péniche à préserver

Densités / projets :



Secteurs stratégiques de développement et de requalification dans une logique de mixité urbaine et de haute qualité environnementale



Requalifier les quartiers inscrits dans le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain et les inscrire dans une démarche d'intégration complète au reste du territoire et en renforçant les liaisons intercommunales et entre les quartiers.



Résorber l'habitat dégradé et insalubre



Veiller à l'harmonie des évolutions urbaines, paysagères et naturelles dans les OAP Sectorielles intercommunales (Pièce n°4.3).



Economie Emplois commerces

Polarités :



Renforcer et conforter les principaux axes et polarités de commerces, de services et d'artisanat de centre-ville



Maintenir et conforter la dimension économique des secteurs présentant une forte densité d'emploi, d'activité et de bureaux



Mobilités Coupsures urbaines

Desserte et liaisons :



Atténuer les coupures naturelles ou d'infrastructures de transport en favorisant les franchissements



Relier les polarités structurantes par des espaces publics de qualité et une animation urbaine des rez-de-chaussée



Favoriser les modes actifs en s'appuyant sur les grands tracés internationaux (eurovélo 3) et la dimension événementielle (JO 2024)



Améliorer les traversées existantes du canal

Transports :



Développer les transports collectifs structurants pour permettre les circulations intra et extra territoriales



Soutenir l'amélioration de l'offre de transport existante



Développer des liaisons bus

Liens et coupures :



Entrées de ville/territoire à valoriser, développer ou qualifier



Paysages Patrimoine Citoyenneté

Paysage :



Préserver les cônes de vue, depuis et sur les lieux identifiés et créer des effets belvédères permettant de multiplier les points de vue sur le grand paysage



Limiter les hauteurs de bâti sur les coteaux pour préserver la qualité des vues depuis le haut et le bas du plateau

Patrimoine



Valoriser et mettre en scène les « totems » du Territoire

MH : Monuments historiques



Environnement Santé Energie

Trame verte :



Préserver, améliorer et valoriser les réservoirs de biodiversité majeurs et le patrimoine naturel, forestier, et agricole et notamment les sites emblématiques du Parc des Hauteurs (Murs à Pêches, Corniche des Forts, parcs des Beaumonts, des Guilands et futur parc de la Libre Pensée), du Faubourg (cimetière de Pantin, parc des Guilands) et de la Plaine de l'Ourcq.



Maintenir et renforcer les habitats faunistiques et les continuités écologiques



Végétaliser et gérer de manière différenciée aux abords du faisceau ferroviaire, des autoroutes et de leurs abords



Tracé du projet Grand Chemin (définitif)



Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)



Cordon vert



Améliorer l'accessibilité des espaces verts, leur visibilité, leurs connexions et leur insertion dans la ville et s'appuyer sur les espaces verts existants, à créer ainsi que sur le Grand Chemin pour augmenter le ratio en m² par habitant d'espaces verts accessibles.

Trame bleue:



- Créer ou préserver des alignements d'arbres de haute tige
- Élargir les berges (domaine public fluvial de la Ville de Paris), les végétaliser et les utiliser pour la gestion alternative des eaux pluviales
- Permettre la circulation technique du service des canaux sur 4 m

Santé:

Voie ferrée
Axes routiers

En l'absence de dispositifs d'isolation des voies autoroutières et de leur couverture, les constructions devront chercher à s'éloigner le plus possible et se protéger des sources de bruit, de vibrations 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

Améliorer l'insertion urbaine et réduire l'effet coupure de ces infrastructures

Pour les autoroutes, mettre en place une stratégie d'apaisement

Rechercher l'intégration de volumes pouvant assurer des fonctions de tampons thermiques et sonores (vérandas, jardin d'hiver, double peau...) sur les façades les plus exposées aux infrastructures autoroutières

Parc des Hauteurs

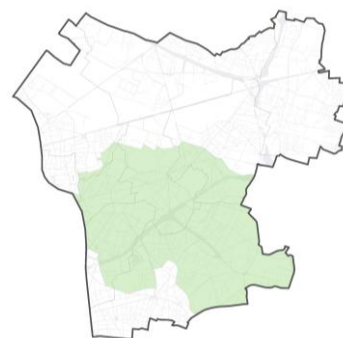


Le Parc des Hauteurs est un territoire qui s'étend sur les villes des Lilas, Bagnolet, Romainville, Noisy-le-Sec et Montreuil. Il se caractérise par sa topographie particulière du plateau géologique de Romainville, de ses côteaux et rues en pente, d'une ceinture de forts construits au XIXe siècle et de grands parcs aménagés sur d'anciennes carrières de gypse.

A la fois marqueur du grand paysage, témoin du passé productif de l'exploitation des carrières de gypse, réservoir de biodiversité et de fraîcheur à l'échelle d'Est Ensemble, le Parc des Hauteurs est également un territoire habité et productif caractérisé par son tissu urbain mixte, avec une forte présence de zones pavillonnaires, de petites activités économiques et d'habitat collectif de toutes époques.

Longtemps non desservi par les lignes de transports en commun structurants, le Plateau qui s'organisait autour de polarités secondaires voit sa desserte transformée avec la mise en service du prolongement de la ligne 11 du métro en 2024 et les prolongements futurs du tramway T1 de Noisy-le-Sec jusqu'à Val-de-Fontenay (94) à horizon 2029 ainsi que des lignes 3 et 9 du métro.

Face à la pression foncière accrue avec la mise en service de ces nouvelles lignes de transports, l'enjeu pour le Parc des Hauteurs est la maîtrise du développement, la préservation des qualités urbaines, architecturales et paysagères, le maintien d'activités productives et de services et la préservation des continuités écologiques.



Localisation du secteur du Parc des Hauteurs

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

Parc des Hauteurs



Dans ce cadre, l'OAP promeut un développement raisonné de la ville, qui allie :

- mixité sociale et fonctionnelle,
- amélioration des mobilités au sein du territoire,
- réduction des coupures urbaines,
- qualité urbaine,
- préservation des atouts paysagers et patrimoniaux du territoire (histoire maraîchère, les forts, les vues),
- renforcement des commerces et les services de proximité,
- renaturation.

La stratégie d'aménagement du territoire s'appuie sur la volonté d'inverser la tendance historique au grignotage des espaces verts dans l'est parisien en développant des îlots de fraîcheur dont tous les habitants et les usagers environnants auront besoin dans les décennies à venir. Elle cherche ainsi à préserver et accroître les espaces verts publics sur l'ensemble des Hauteurs et de la Corniche des Forts, en visant l'objectif de 10 m² d'espaces verts accessibles par habitant à horizon 2030, en s'appuyant sur l'existant (les parcs, la trame verte et bleue, les continuités écologiques) et en favorisant la création de nouveaux espaces verts, au sein des projets d'aménagement.

Les enjeux de renaturation se traduisent sur tout le territoire du Parc des Hauteurs en conservant des surfaces de pleine terre conséquentes, en lien avec la gestion des eaux pluviales, et en priorisant la végétalisation et la renaturation de la ville sur les espaces les plus sensibles à l'effet d'îlot de chaleur urbain, particulièrement au cœur du plateau qui connaît une double carence en disponibilité et accessibilité d'espaces verts ouverts au public. Il s'agit de rendre compatible une urbanisation maîtrisée avec les objectifs de développement et de mise en réseau des espaces verts, des grands parcs aux cœurs d'îlots végétalisés.

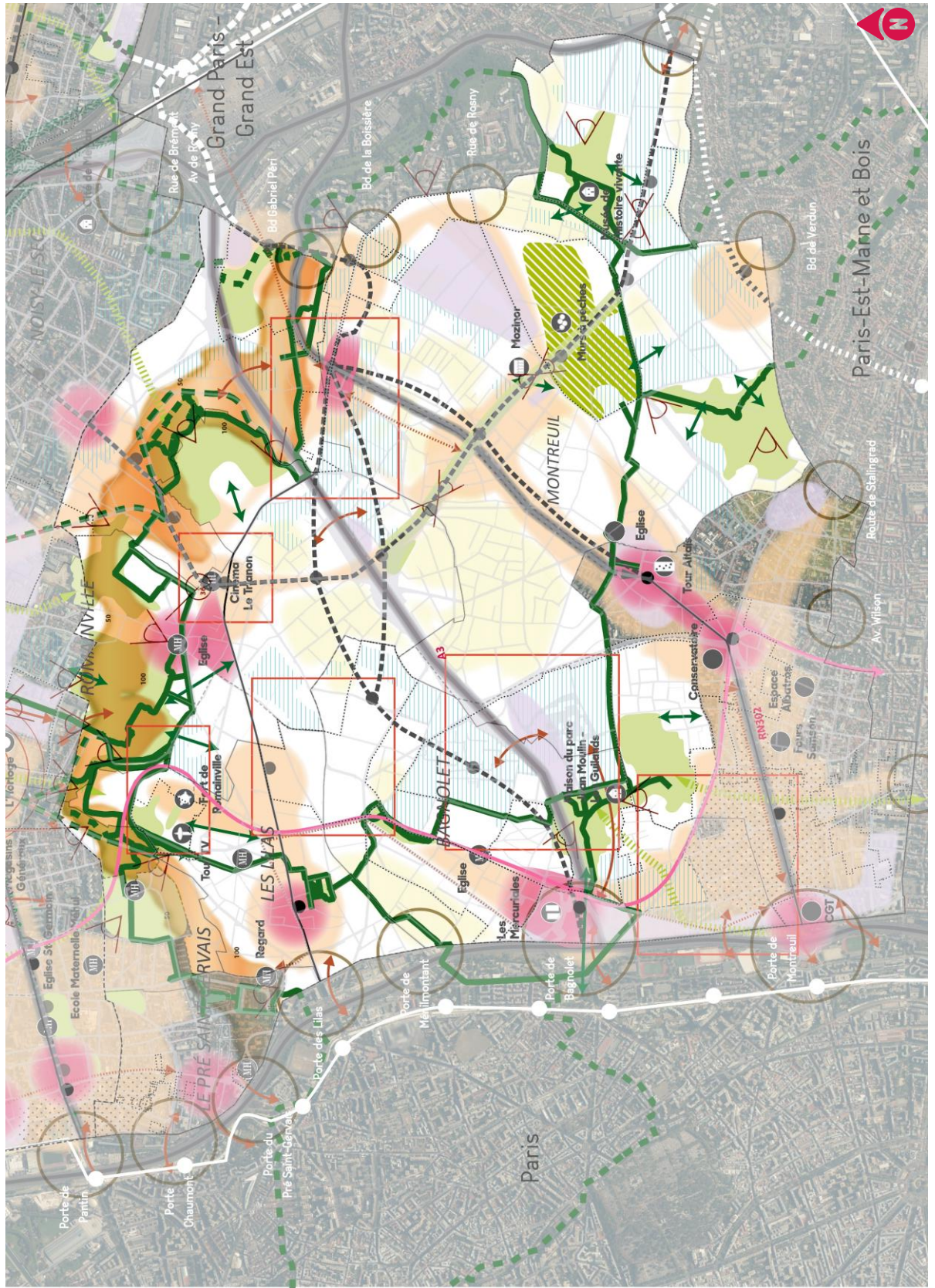
Pour soutenir cette stratégie ambitieuse, l'OAP du Parc des Hauteurs s'appuie sur plusieurs projets d'aménagement structurants : la réalisation d'un projet d'espace public d'envergure, Le Grand Chemin, et l'aménagement des Abords du prolongement du tramway T1, selon la logique du « Planter d'abord, bâtir parfois ».

En amont et tout au long des opérations d'aménagement, une attention particulière est portée aux dispositifs de concertation et d'enquête publique afin de construire avec toutes les parties prenantes les compromis urbains et paysagers respectueux des objectifs d'évolution harmonieuse du territoire.

Orientation d'aménagement et de programmation :

Parc des Hauteurs

Cartographie de l'OAP :



Parc des Hauteurs

Parti d'aménagement :

Mobilités Coupsures urbaines



Général :

Relier les polarités structurantes

Atténuer les coupures naturelles ou d'infrastructures de transport en favorisant les franchissements

Transports:

Développer les transports collectifs structurants pour permettre les circulations intra et extra territoriales (prolongement des lignes de métro 3 et 9, pas encore actés ni financés). Maîtriser les flux de circulation et les capacités de stationnement à proximité des nouvelles stations de la ligne 11 du métro et de la ligne 1 du tramway et réfléchir à l'implantation éventuelle d'un parc de stationnement sur les secteurs les plus tendus en bout de ligne de métro

Soutenir l'amélioration de l'offre de transport existante

Développer des liaisons bus

Liens et coupures :

Entrées de ville/territoire à valoriser, développer ou qualifier

Environnement Santé Energie



Trame verte :

Préserver, améliorer et valoriser les réservoirs de biodiversité majeurs et le patrimoine naturel, forestier, et agricole et notamment les sites emblématiques du Parc des Hauteurs (Murs à Pêches, Corniche des Forts, parcs des Beaumonts, des Gullands et futur parc de la Libre Pensée), du Faubourg (cimetière de Pantin, parc des Gullands) et de la Plaine de l'Ourcq.

Tracé du projet Grand Chemin (définitif)

Tracé du projet Grand Chemin (à l'étude)

Cordon vert

Améliorer l'accessibilité des espaces verts, leur visibilité, leurs connexions et leur insertion dans la ville et s'appuyer sur les espaces verts existants, à créer ainsi que sur le Grand Chemin pour augmenter le ratio en m² par habitant d'espaces verts accessibles.

Renforcer la biodiversité des Murs à Pêches pour en faire un noyau primaire

En l'absence de dispositifs d'isolation des voies autoroutières et de leur couverture, s'éloigner le plus possible et se protéger des sources de bruit, de vibrations 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

Voie ferrée
Axes routiers

Améliorer l'insertion urbaine et réduire l'effet coupure de ces infrastructures

Pour les autoroutes, mettre en place une stratégie d'apaisement

Rechercher l'intégration de volumes pouvant assurer des fonctions de tampons thermiques et sonores (vérandas, jardin d'hiver, double peau...) sur les façades les plus exposées aux infrastructures autoroutières

Populations Logements Equipements Densités



Densités / projets :

Secteurs stratégiques de développement et de requalification dans une logique de mixité urbaine et de haute qualité environnementale

Requalifier les quartiers inscrits dans le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain et les inscrire dans une démarche d'intégration complète au reste du territoire et en renforçant les liaisons intercommunales et entre les quartiers.

Préserver et revitaliser les caractéristiques des tissus pavillonnaires

Veiller à l'harmonie des évolutions urbaines, paysagères et naturelles dans les OAP Sectorielles intercommunales (Pièce n°4.3).



Paysages Patrimoine Citoyenneté

Paysage :

Préserver les cônes de vue, depuis et sur les lieux identifiés et créer des effets belvédères permettant de multiplier les points de vue sur le grand paysage

Limiter les hauteurs de bâti sur les coteaux pour préserver la qualité des vues depuis le haut et le bas du plateau

Patrimoine

Valoriser et mettre en scène les « totems » du Territoire

MH : Monuments historiques

Citoyenneté

Veiller par des dispositifs de concertation en amont des opérations et en continu, à construire des compromis respectueux des objectifs écologiques et des usages sociaux dans les espaces verts publics

Economie Emplois commerces



Activités :

Maintenir et conforter la dimension économique des principaux quartiers (majoritairement mixtes au niveau fonctionnel) présentant une forte densité d'emplois, d'activités et de bureaux

Polarités :

Renforcer et conforter les principaux axes et polarités de commerces, de services et d'artisanat et viser l'accessibilité pour tous les habitants du territoire à une offre diversifiée de commerces et de services de proximité de centre-ville