

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

OAP SECTORIELLE N°34

> SECTEUR DE L'AVENUE DE LA DIVISION LECLERC A VILLETANEUSE

Dossier d'approbation – Conseil de territoire du 25 février 2020

Mis en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire le 13 octobre 2020 (MECDU Village Olympique)

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 9 novembre 2021 déclarant d'intérêt général le projet de site unique du ministère de l'intérieur valant mise en compatibilité du document d'urbanisme de plaine commune (MECDU PSU St Ouen)

Mis en compatibilité par 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

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 14 mars 2022 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation du campus hospitalo-universitaire Grand Paris Nord « CHUGPN » et emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial Plaine Commune (MECDU CHUGPN)

Modifié par délibération du Conseil de Territoire le 29 mars 2022 (Modification n°1 du PLUi)

Mis en compatibilité par décret du Conseil d'Etat en date du 30 mars 2022 modifiant le décret no 2016-1566 du 21 novembre 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares de Pont-de-Sèvres et de Saint-Denis Pleyel, dans les départements des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bois Colombes, Courbevoie, Gennevilliers, Nanterre, Rueil-Malmaison, Saint-Cloud et Suresnes et de l'établissement public territorial Plaine Commune (MECDU ligne 15 Ouest)

Mise à Jour N°2 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 16 août 2022

Modifié par délibération du Conseil de Territoire en date du 11 avril 2023 (Modification n°3)

Mise à jour n°3 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 15 mai 2023

Mis en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire du 27 juin 2023 déclarant d'intérêt général le projet de la Tony Parker Academy et emportant mise en compatibilité du PLUi

Modifié par délibération du Conseil de Territoire en date du 18 septembre 2023 (modification simplifiée n°1)

Mise à jour n°4 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 19 décembre 2023

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 2 janvier 2024 approuvant la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de l'établissement public territorial de Plaine Commune pour l'extension des Archives nationales à Pierrefitte-sur-Seine

SOMMAIRE

1 LES SECTEURS DE L'AVENUE DE LA DIVISION LECLERC.....	3
1.1 Contexte et enjeux généraux	3
1.2 Environnement du site.....	4
1.3 Le secteur des franges de la ZAE.....	4
1.3.1 Contexte et enjeux	4
1.3.2 Les orientations.....	5
1.4 Le secteur des franges de l'université	5
1.4.1 Contexte et enjeux	5
1.4.2 Les orientations.....	6
1.5 Le secteur Jean Vilar nord	7
1.5.1 Contexte et enjeux	7
1.5.2 Les orientations.....	7
1.6 Le secteur Henri Wallon – Prosper Gigot.....	8
1.6.1 Contexte et enjeux	8
1.6.2 Les orientations.....	8

1 LES SECTEURS DE L'AVENUE DE LA DIVISION LECLERC

1.1 Contexte et enjeux généraux

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.

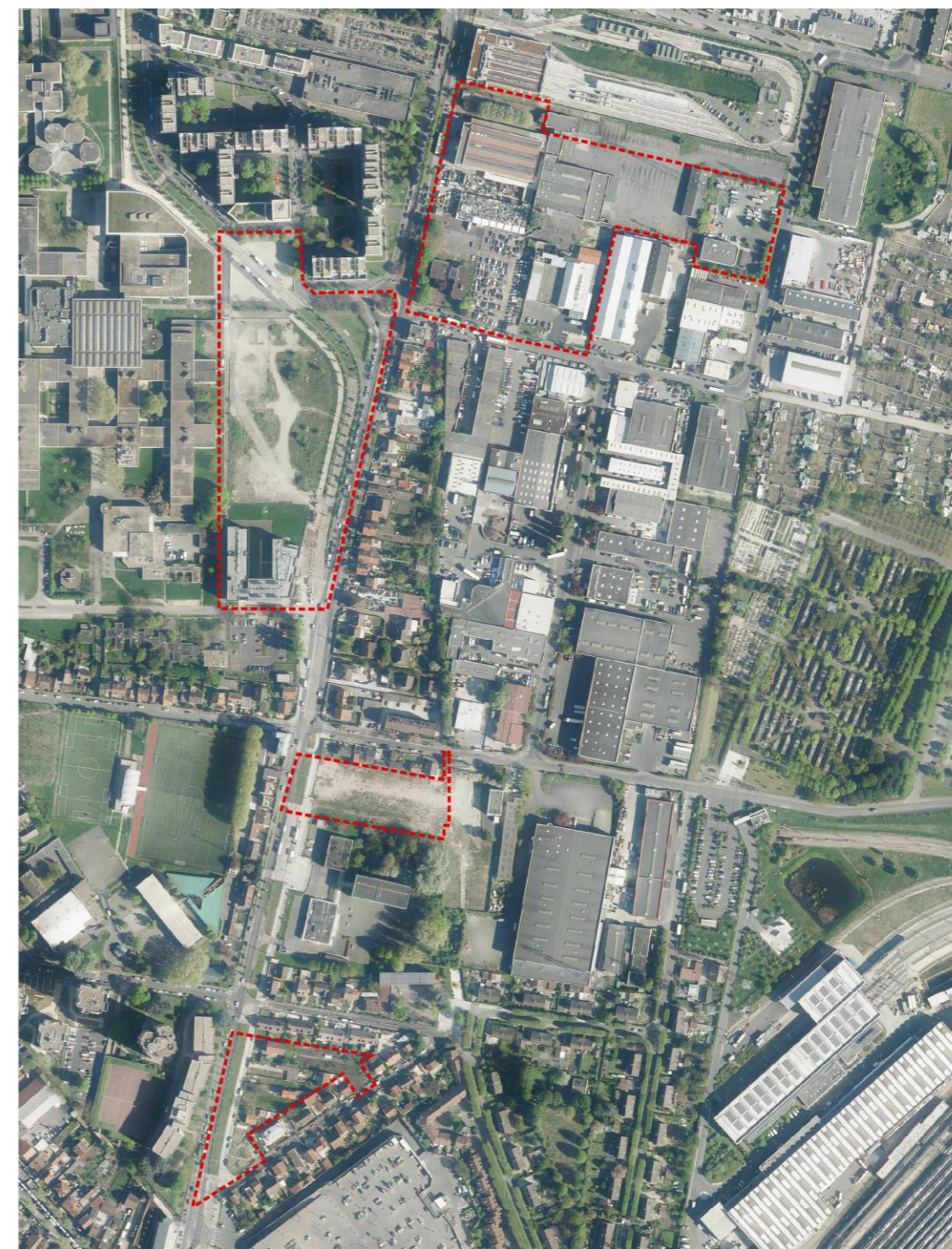
L'arrivée du Tramway, dont le tracé longe l'avenue a engendré de nombreux travaux d'aménagement qui procurent à l'avenue de la Division Leclerc la fonction d'axe multimodal.

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 ;
- l'augmentation de la part des énergies renouvelables par le raccordement au réseau de chaleur géothermique ;
- la préservation de la végétation existante et la renaturation des surfaces artificialisées

Au global, 500 logements étudiants (dont 220 déjà livrés) et environ 280 logements familiaux (dont environ 30 % de locatif social) sont prévus sur ces secteurs qui concentrent environ 70 % de la production de logement prévue à l'horizon 2030.



Avenue de la Division Leclerc, vue satellite et périmètre de l'OAP

0 50 100 150 200

Source : IGN, Ortho HR 2017

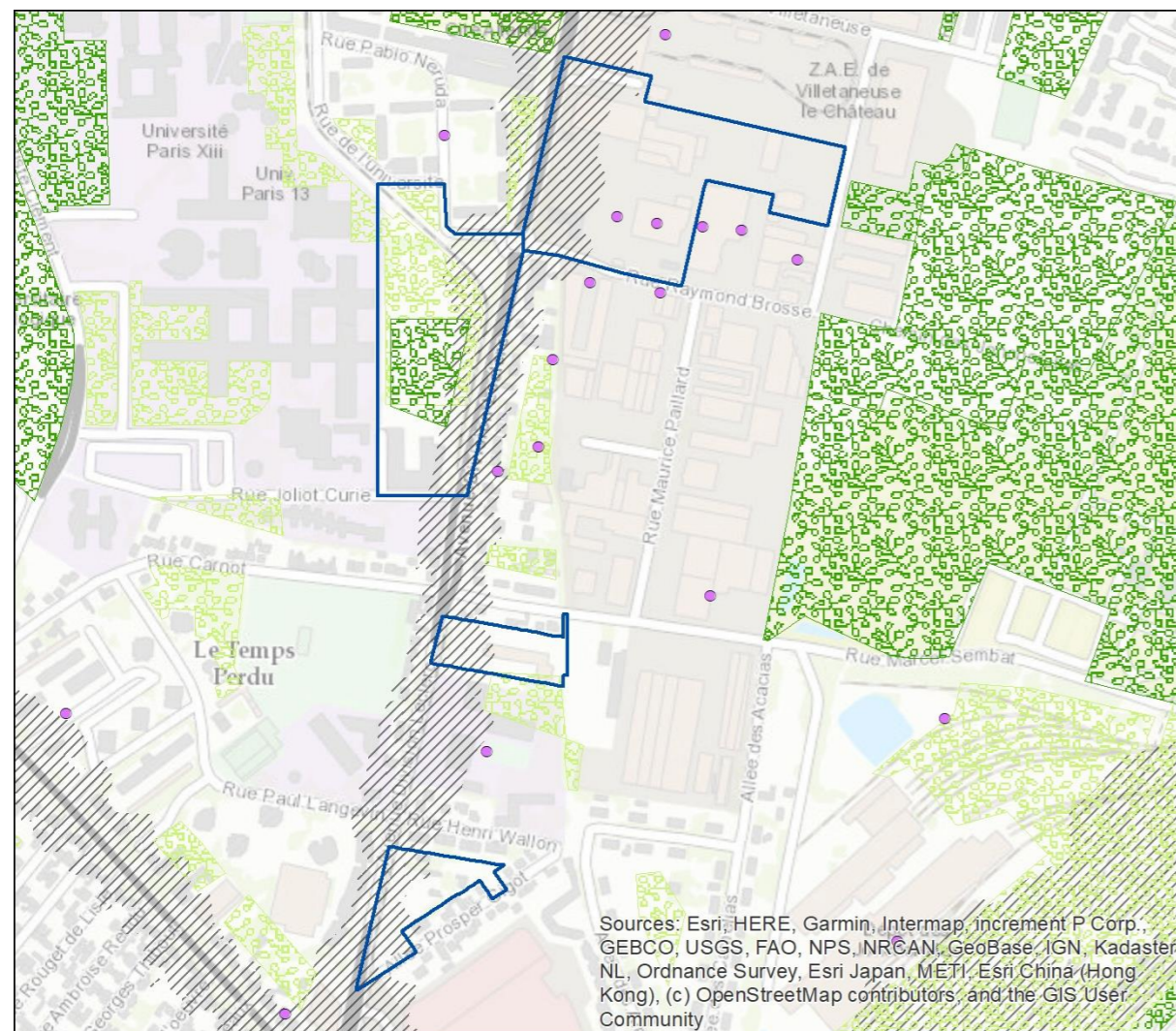
Carte - Contexte environnemental du site d'OAP sectorielle « Division Leclerc ».

1.2 Environnement du site

Cet ensemble est composé de 4 secteurs totalisant 7,9 ha structurés autour du parcours du tramway T8, qui leur confère une bonne accessibilité, entre le centre commercial Bienvenu et le site de l'Université. Ses espaces verts constituent des noyaux secondaires et des zones-relais de la trame verte locale, entre le cimetière intercommunal à l'est et le parc de l'Université à l'ouest. Le secteur comporte notamment une mare, qui accueille des amphibiens. Ponctuellement, certains terrains peuvent avoir accueilli des activités susceptibles d'avoir pollué leurs sols.

Imperméabilisation	Îlots de chaleur	Énergie	Espèces	TVB	Risques	Pollutions	Nuisances
Fort	Fort	Faible	Fort	Fort	Faible	Faible	Faible

Tableau - Enjeux environnementaux du site d'OAP sectorielle « Division Leclerc ».



- | | | | |
|---------------------|------------------------------------|-----------------------------|--------------------------|
| PPRI (aléas) | /// Bruit moyen sur 24h ≥ 65 dB(A) | Trame verte et bleue | Réseau de chaleur |
| Très fort | ● Site BASOL | Noyau primaire | ● Chaufferie |
| Fort | ● Site BASIAS | Noyau secondaire | ● Sous-station |
| Autres | Zone humide effective | Zone relai | — Réseau de distribution |

1.3 Le secteur des franges de la ZAE

1.3.1 Contexte et enjeux



Ce secteur d'une superficie de 3 hectares environ se situe à l'angle de l'avenue de la Division Leclerc et de la rue Raymond Brosse. Dans 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.

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 ;
- à l'est, des entreprises spécialisées dans les activités liées au bâtiment (Chanet Peinture, Mercier réseaux) et un terrain appartenant à Veolia
- 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.

1.3.2 Les orientations

La vocation de cet îlot 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, à condition qu'elles ne soient pas génératrices ni de nuisances ni de pollutions. La hauteur maximale est 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 feront l'objet d'un traitement paysager végétal et/ou minéral.

L'accès automobile aux stationnements se fera depuis la rue Raymond Brosse, au sud et à l'est. 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 les activités présentes en cœur d'îlot.

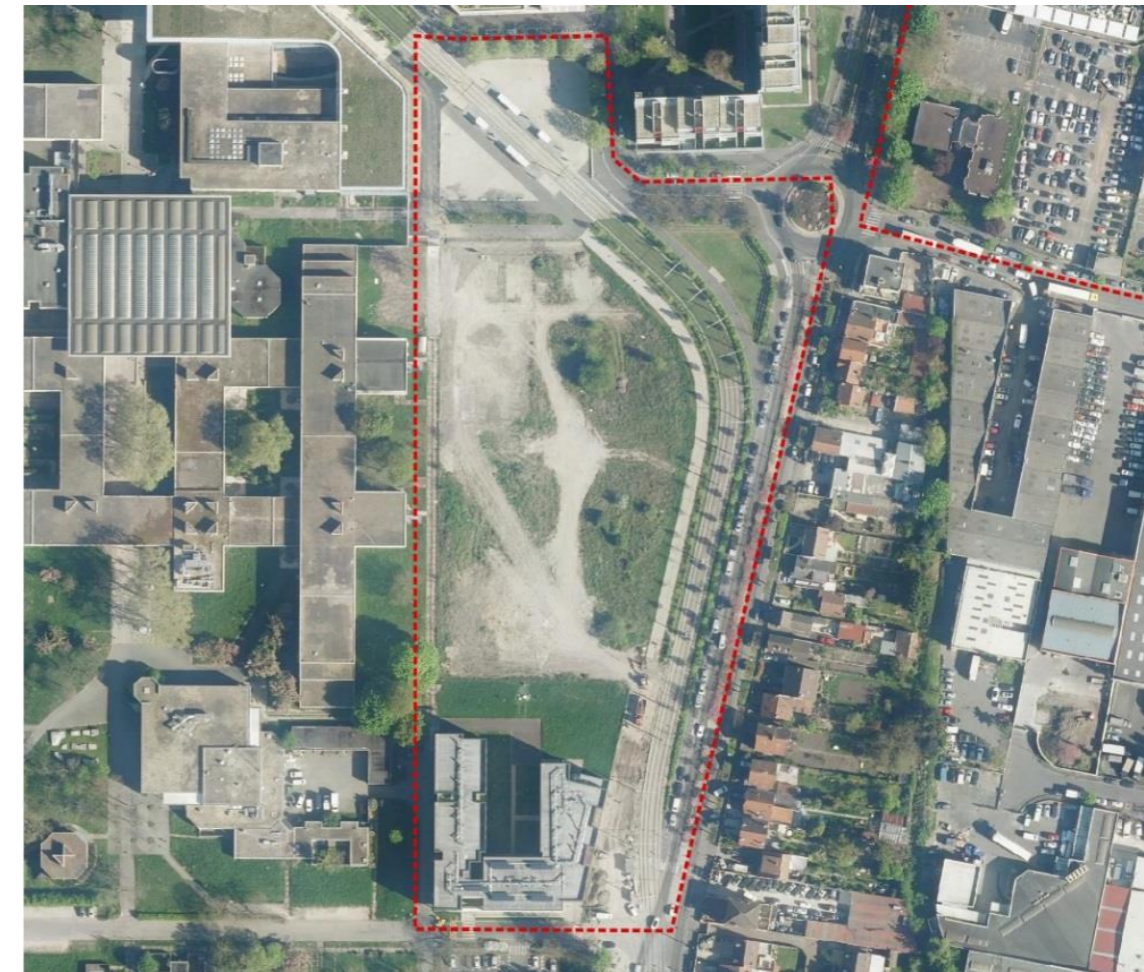
L'ensemble des constructions se raccorderont, sauf impossibilité technique justifiée, au réseau de chaleur géothermique.



Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur

1.4 Le secteur des franges de l'université

1.4.1 Contexte et enjeux



Ce secteur d'une superficie de 3 hectares environ se situe en frange est 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.

1.4.2 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 Villetaneusiens. Dans cette optique d'interface entre la ville et l'université, le cœur d'îlot végétalisé pourra accueillir des aménagements récréatifs, de plein air endossant le rôle de lieux fédérateurs, dont la programmation reste à définir. Les aménagements paysagers et la végétalisation veilleront à développer les qualités écologiques de ces espaces (pleine terre, stratification de la végétation, zone refuge).

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.

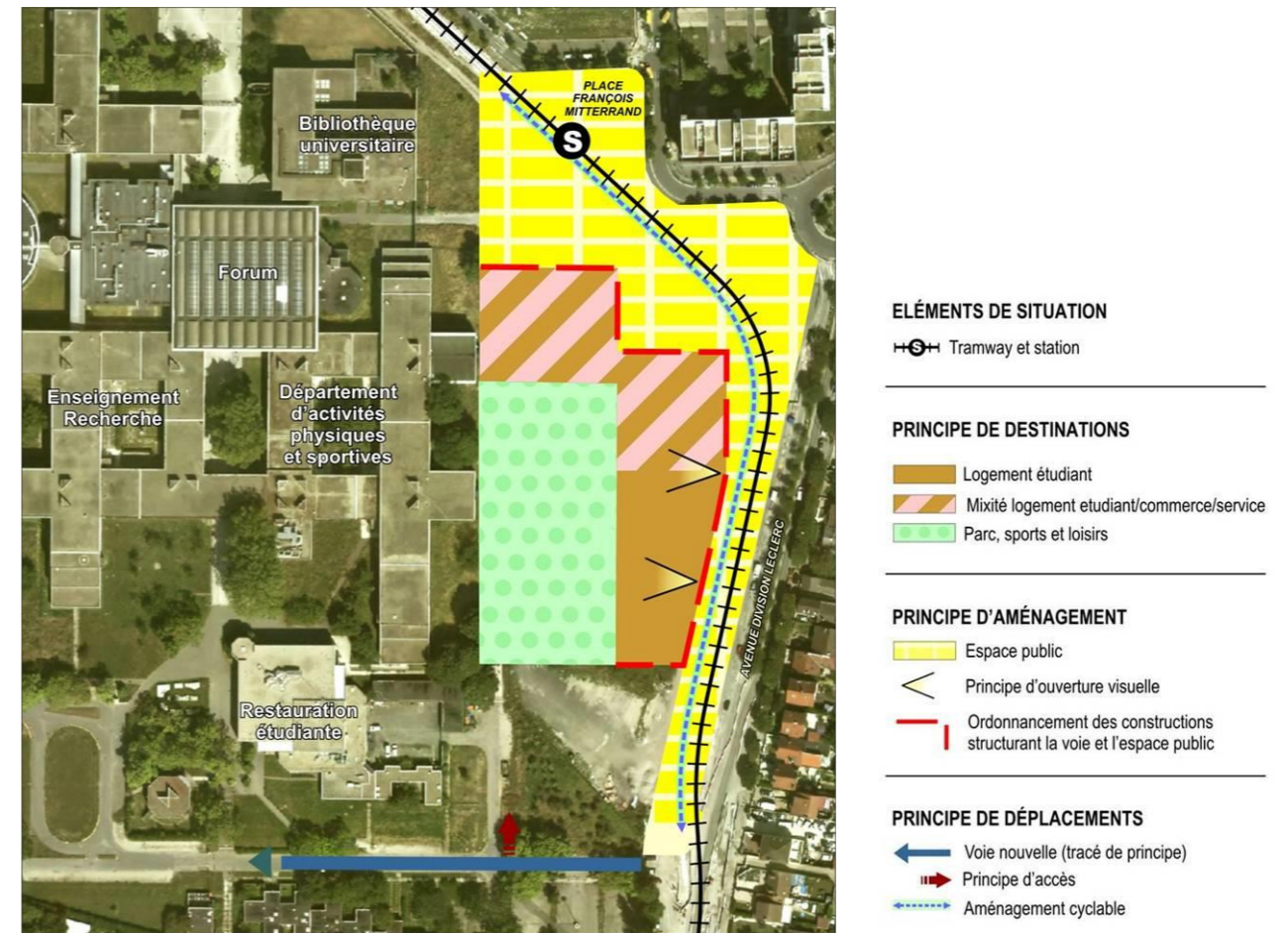
Une voie nouvelle sera créée en limite sud de ce site, cette transversale est-ouest permettra, à terme, de rejoindre la rue du Maroc après la traversée de l'avenue Jean Baptiste Clément. Cette liaison constituerait donc à terme une liaison vers la gare Epinay-Villetaneuse.

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 Villetaneuse-Université au centre commercial Bienvenu.

L'ensemble des constructions se raccorderont, sauf contraintes techniques justifiées, au réseau de chaleur géothermique.

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



1.5 Le secteur Jean Vilar nord

1.5.1 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.

1.5.2 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 en retrait des limites foncières au nord. L'espace libre créé devra bénéficier d'un traitement paysager. Les aménagements veilleront à développer les qualités écologiques de ces espaces. (Pleine terre, stratification de la végétation, zone refuge).
- auront une hauteur n'excédant pas celle du bâtiment le plus haut du collège, soit 4 niveaux (R+3).

L'ensemble des constructions se raccorderont, sauf contraintes techniques justifiées, au réseau de chaleur géothermique.

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



1.6 Le secteur Henri Wallon – Prosper Gigot

1.6.1 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.

1.6.2 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. Les aménagements veilleront à développer les qualités écologiques de ces espaces. (Pleine terre, stratification de la végétation, zone refuge). 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.

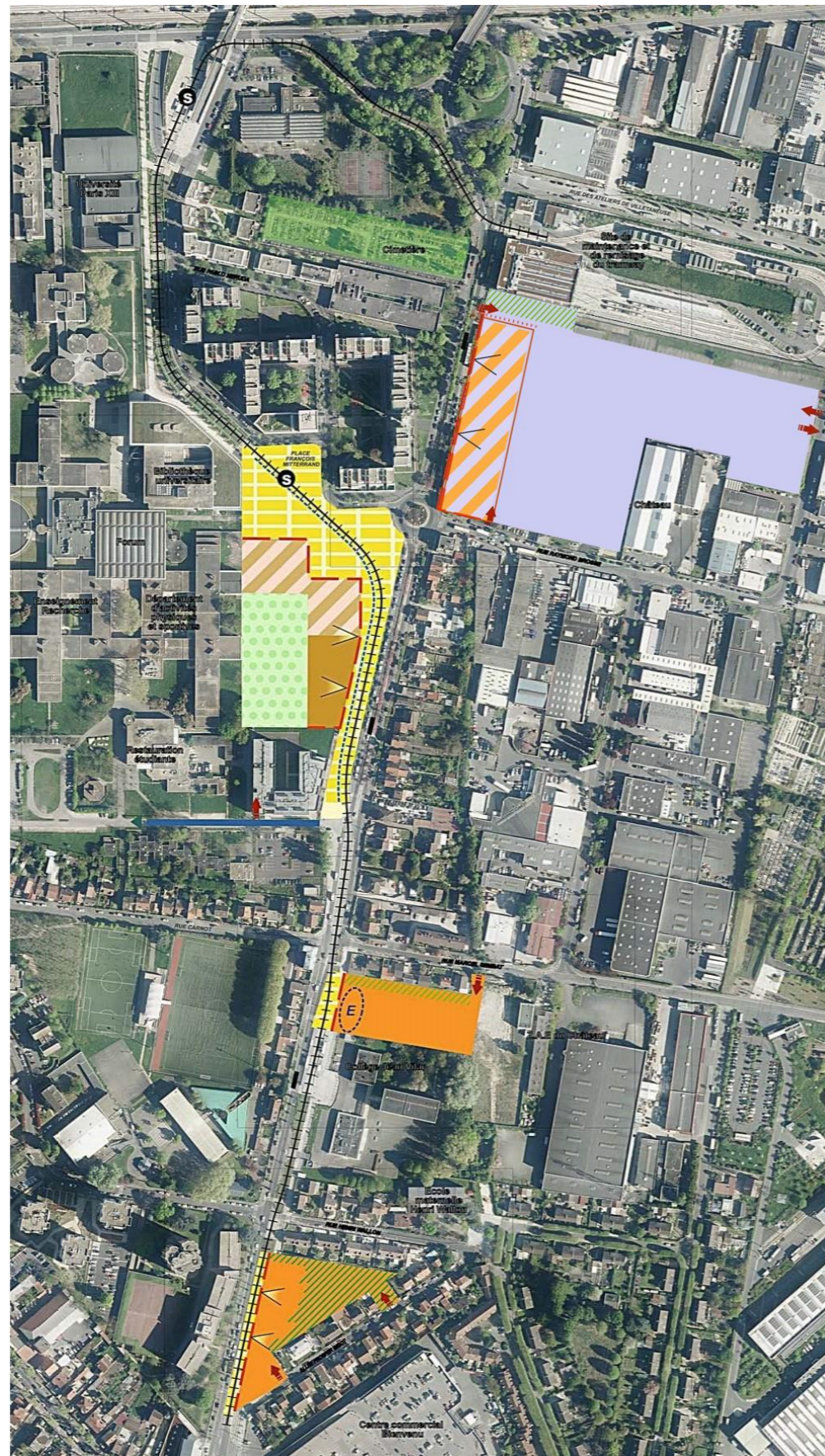
La hauteur des constructions sera de l'ordre de 4 niveaux (R+3) pour ne pas créer de ruptures dans le paysage urbain.

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
- Ordonnancement des constructions structurant la voie et l'espace public
- Périmètre de densification du front urbain hauteurs maximales R+7

PRINCIPE DE DÉPLACEMENTS

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