

## ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP) OAP

### SECTORIELLE N°35

#### > SECTEUR DU POLE GARE VILLETANEUSE-UNIVERSITE 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-Sevres 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)



## SOMMAIRE

|   |                             |   |
|---|-----------------------------|---|
| 1 | CONTEXTE ET ENJEUX .....    | 3 |
| 2 | ENVIRONNEMENT DU SITE ..... | 4 |
| 3 | LES ORIENTATIONS.....       | 4 |



## 1 CONTEXTE ET ENJEUX

La construction d'environ 200 logements dont 60 % de locatif social est prévu sur le secteur, qui concentre 18 % de la production communale de logement prévue à l'horizon 2030.



Pôle gare, vue satellite et périmètre de l'OAP

Source : IGN, Ortho HR 2017

0 50 100 150 200 250

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 11 du tramway (T11 Express) 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 :

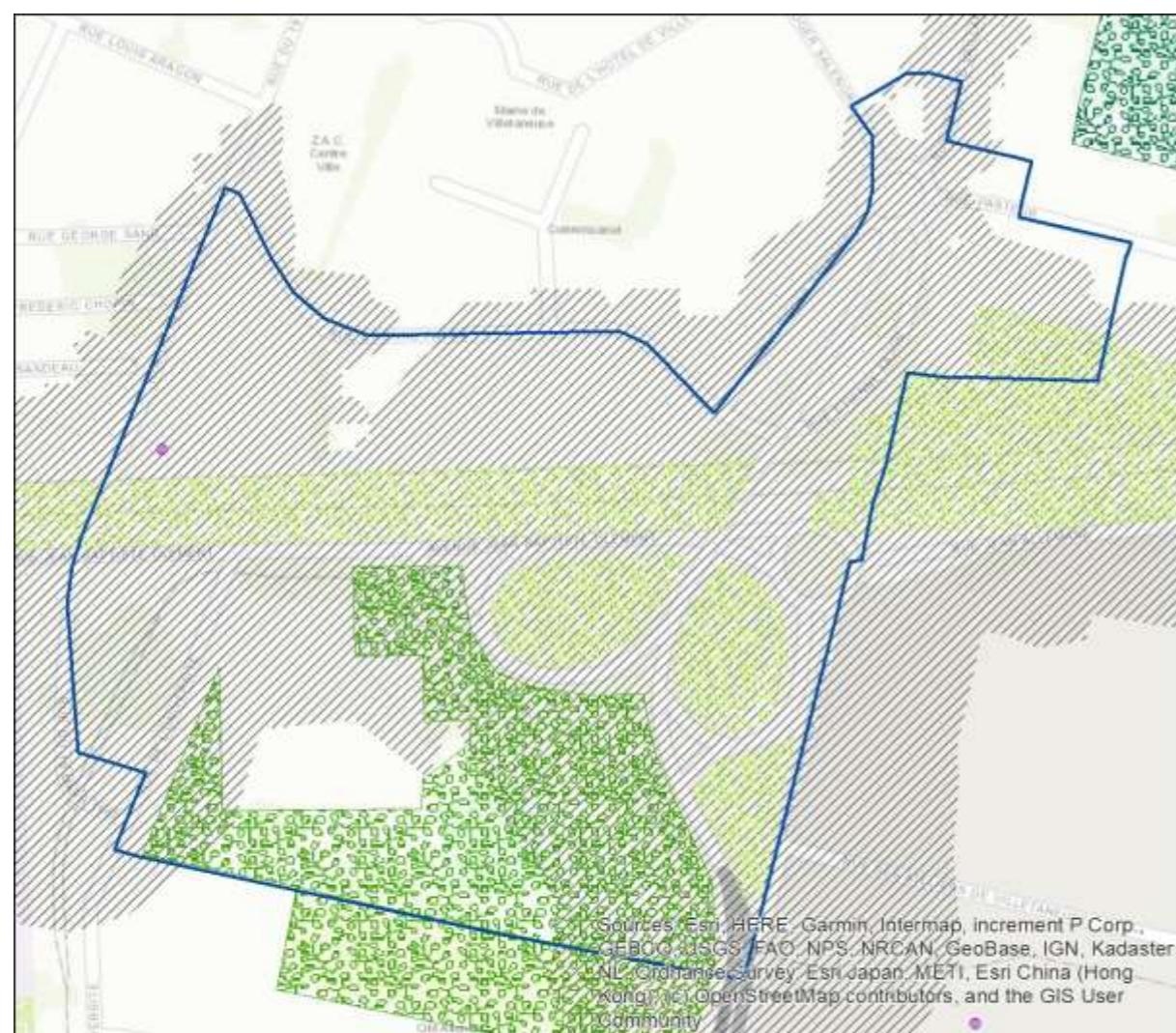
- Créer des espaces de convivialité et de rencontre à la jonction de la gare, de la ville, de la ZAE et de l'université et en renforçant la porosité du tissu ainsi que les liaisons avec les alentours ;
- Développer les fonctions de centralité diversifiées avec une offre de logements renforcée, des équipements, du commerce, ...
- Renforcer et améliorer les qualités écologiques du secteur par la création d'espaces paysagers et végétalisés

## 2 ENVIRONNEMENT DU SITE

Ce secteur de 6,8 ha autour du pôle gare de Villetaneuse-Université bénéficie d'une excellente accessibilité par les tramways T8 et T11 Express. Les espaces arborés autour de l'ancienne piscine, qui constitue un noyau secondaire de la trame verte locale, articulent les espaces de la butte Pinson au nord avec les espaces végétalisés des secteurs de la Division Leclerc au sud. Un terrain est susceptible d'avoir accueilli une activité polluante.

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

Tableau - Enjeux environnementaux du site d'OAP sectorielle « Pôle gare Villetaneuse-Université ».



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

Carte - Contexte environnemental du site d'OAP sectorielle « Pôle gare Villetaneuse-Université ».

## 3 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 assurera 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 a pour objectif 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 pourra 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 qui permettront 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'accompagnera 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.

Les aménagements paysagers veilleront à développer les qualités écologiques des espaces végétalisés (Pleine terre, stratification de la végétation), en lien avec les orientations de l'OAP thématique Environnement et Santé (document n°3-2-1 du dossier de PLUi) Une attention particulière sera portée à la proximité des espaces végétalisés existants (terre-plein, cimetière) afin de favoriser les continuités écologiques.

**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.

Les aménagements paysagers veilleront à développer des qualités écologiques (Pleine terre, stratification de la végétation).

Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur



|  |  |
|--|--|
| <p><b>ELÉMENTS DE SITUATION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Transilien</li> <li> Gare Villetaneuse-Université</li> <li> Tramway et station</li> <li> Passerelle</li> <li> Cimetière</li> </ul> | <p><b>PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Espace public</li> <li> Localisation d'équipement</li> <li> Implantation des constructions structurant la voie</li> <li> Principe d'ouverture visuelle</li> <li> Espace paysager</li> </ul> |
| <p><b>PRINCIPE DE DESTINATIONS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Dominante habitat</li> <li> Mixité habitat /commerce/artisanat</li> <li> Dominante habitat avec traitement paysager</li> </ul>  | <p><b>PRINCIPE DE DÉPLACEMENTS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Voie nouvelle (tracé de principe)</li> <li> Principe de simplification de l'échangeur</li> </ul>  |

*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.*