

Département de la Seine Saint Denis (93)



PLU
Plan Local d'Urbanisme
**MONTFERMEIL
DEMAIN**



Plan Local d'Urbanisme

Pièce n°3. : Orientations d'aménagement

Et de Programmation

Dossier soumis pour avis au Conseil Municipal du 23 février 2017

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de Territoire du 28 février 2017 approuvant le PLU



Sommaire

Présentation de l'outil	4
Le Cœur de Ville	5
Le secteur de la Côte du Change	9

Présentation de l'outil

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) constituent une pièce obligatoire au dossier du Plan Local d'Urbanisme. Elles exposent la manière dont la commune souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager un quartier ou un secteur de son territoire.

Les OAP sont particulièrement utiles pour prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics.

Les orientations d'aménagement doivent être établies en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) qui définit les orientations générales pour la ville et sont complémentaires aux dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique.

Les orientations d'aménagement et de programmation sont régies par les articles L. 151-6 et L. 151-7 du code de l'urbanisme.

Le Cœur de Ville

Contexte

La ville de Montfermeil a créé en 2005 une zone d'aménagement concerté sur plusieurs îlots en friche de son centre-ville. Le projet a pour objectif, par la reconquête de ces espaces, de **recréer un centre-ville dynamique, convivial et au cadre de vie agréable**.

L'accueil d'habitants supplémentaires permettra d'insuffler une dynamique nouvelle au centre-ville, et ainsi renforcer son rôle de centralité.

Une première phase de la ZAC, l'îlot de la Tuilerie (environ 1.5 hectares), s'est achevée en 2015, pour un total de 114 logements livrés.

Une deuxième phase de construction est en cours sur l'îlot au nord de la rue Henri Barbusse. Une dernière phase concerne le secteur principal de la ZAC, au sud de la rue Henri Barbusse.

La présente orientation d'aménagement et de programmation concerne l'ensemble des îlots de la ZAC, hors îlot de la Tuilerie. Son périmètre couvre une superficie d'environ 4.8 hectares. Il s'étend de part et d'autre de la rue Henri Barbusse, qui constitue le cœur du centre-ville.

Le site est directement impacté par l'arrivée du tramway T4 en 2019.

Localisation et périmètre de l'OAP



Le projet, par son positionnement et son rôle moteur dans le développement de Montfermeil, devra de fait proposer une programmation ambitieuse en termes de constructibilité et d'aménagement durable.

Programmation

Le projet municipal sur ce site est de développer un nouveau quartier d'habitat animé dans le prolongement du centre-ville.

Le programme prévisionnel prévoit une enveloppe d'environ 400 logements, répartis entre l'îlot Nord et les îlots au Sud de la rue Henri Barbusse. Une partie de ces logements pourra provenir de la réhabilitation des bâtiments existants à proximité de la place de la Halle.

Les logements seront diversifiés en typologies, en tailles et en financements, en favorisant un bâti plus compact et des densités raisonnées. Cette offre s'effectuera dans un esprit d'équilibre social et intergénérationnel basé sur une politique de mixité et d'intégration sociale.

L'aménagement comprendra une nouvelle offre d'équipements (équipement de halte-jeux notamment envisagé) et de commerce, afin de répondre aux besoins des nouveaux habitants, mais aussi de favoriser l'animation de ce nouveau morceau de centre-ville. L'objectif est d'étirer la centralité de la rue Henri Barbusse et de la faire pénétrer au sein des nouveaux aménagements. La restructuration commerciale de l'îlot accueillant aujourd'hui un supermarché en rez-de-chaussée jouera un rôle de rotule dans ce redéploiement de l'offre commerciale.

Les besoins induits en équipements scolaires seront pris en compte par le biais d'extensions des écoles environnantes.

Le projet prévoit également l'aménagement d'un parking paysager. Cet équipement compensera en partie la suppression du stationnement générée par l'arrivée du T4. L'enjeu est de maintenir une offre à proximité du centre-ville, indispensable à l'attractivité du commerce.

Desserte

En termes de desserte, ce nouveau quartier bénéficiera de l'arrivée du Tramway T4 à horizon 2019. Le site accueillera d'ailleurs le terminus du T4 ainsi que la gare routière relocalisée afin de constituer un véritable pôle multimodal à l'échelle de la ville.

Concernant le maillage viaire du quartier, l'objectif est de limiter les traversées, tout en assurant la desserte des îlots de logements.

Un travail important de maillage doux sera réalisé. Le quartier se situant à l'interface entre le centre commerçant et le pôle multimodal terminus T4/gare routière, il devrait concentrer de nombreux flux piétons et cycles. Des liaisons dédiées ou en accompagnement de la voirie seront aménagées. Une attention particulière sera portée à la qualité des aménagements des sites mixtes pour les rendre agréables et sécurisés pour tous.

Qualité paysagère et architecturale

Les prescriptions en matière d'architecture imposent une intégration dans le grand paysage local. L'objectif est d'offrir une forme urbaine et une architecture attractive respectueuse de son environnement direct.

A l'échelle du quartier, les hauteurs seront modulées en fonction de l'environnement urbain proche. Aux abords de la place de la Halle, des hauteurs plus faibles (R+2+C) sont imposées pour respecter le caractère villageois du tissu.

Sur le secteur principal, au sud de la rue Henri Barbusse, les gabarits seront variés (R+3+C à R+4+C) afin de rythmer la composition urbaine, avec des hauteurs plus importantes en front des principales rues existantes et le long de la gare routière, et des hauteurs plus faibles vers l'intérieur de l'îlot.

Le long de la rue Henri Barbusse, un front bâti cadrant le linéaire de voie est souhaité.

Des bâtiments remarquables sont repérés et protégés au sein du périmètre d'OAP. Le projet devra les intégrer pleinement dans sa composition urbaine, et chercher à les valoriser notamment au travers des aménagements d'espaces publics connexes, comme la place de Halle et le parvis de l'Eglise.

Développement durable

La qualité environnementale sera au cœur du projet d'aménagement. Le site doit jouer un rôle dans le renforcement des continuités écologiques à grande échelle.

La trame verte à créer dans le périmètre s'appuiera à l'ouest sur la place de Halle, le parvis de l'Eglise ainsi que sur le futur parking paysager. Dans le secteur central, elle se développera le long des voies principales,

qui devront être plantées ou paysagées, afin de constituer une liaison favorable aux déplacements des espèces animales.

Les cœurs d'îlots, de même que les terrasses végétalisées, constitueront également un maillon dans cette trame verte.

Le projet d'aménagement devra privilégier la plantation d'essences locales, identifiées dans la liste suivante.

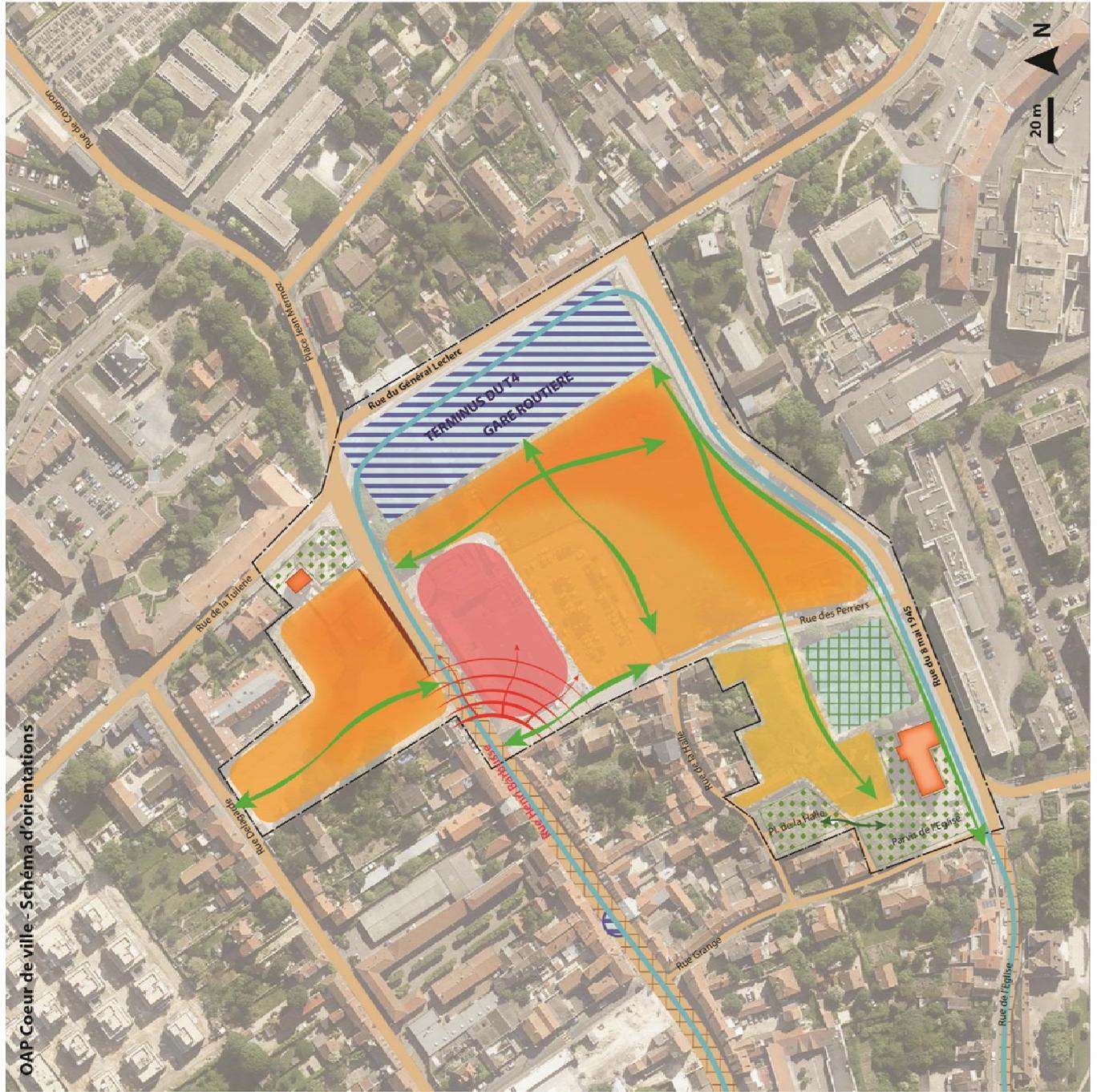
Nom courant	Nom latin	Taille	Diamètre du feuillage	Recommandée pour aires de stationnement, les voiries, les trottoirs
Arbres				
Erable champêtre	<i>Acer campestre</i>	4 à 15 m	3 m	X
Erable plane	<i>Acer platanoides</i>	20 à 25 m	10 à 15m	X
Erable sycomore	<i>Acer pseudoplatanus</i>	12 à 30 m	1.5 à 2 m	
Aulne glutineux	<i>Alnus glutinosa</i>	18 à 30m		
Bouleau commun	<i>Betula pendula</i>	20 à 25m		
Charme commun	<i>Carpinus betulus</i>	15 à 25m		X
Châtaignier	<i>Castanea sativa</i>	20 à 30m		
Hêtre	<i>Fagus sylvatica</i>	30 à 40 m		
Frêne commun	<i>Fraxinus excelsior</i>	30 à 40 m		
Noyer commun	<i>Juglans regia</i>	20 à 30m		
Peuplier blanc	<i>Populus alba</i>	20 à 30m		
Peuplier tremble	<i>Populus tremula</i>	15 à 25 m		
Merisier	<i>Prunus avium</i>	10-15 m		
Cerisier de Sainte-Lucie	<i>Prunus mahaleb</i>	6 -10 m		
Chêne sessile	<i>Quercus petraea</i>	25 à 30m	20m	
Chêne pubescent	<i>Quercus pubescens</i>	8 à 15 m	5- 10 m	
Chêne pédonculé	<i>Quercus robur</i>	25 à 30m	20m	
Saule blanc	<i>Salix alba</i>	20 à 25m		
Tilleul à petites feuilles	<i>Tilia cordata</i>	10 à 40 m		X
Alisier blanc	<i>Sorbus aria</i>	10 à 20m		
Sorbier des oiseleurs	<i>Sorbus aucuparia</i>	10 à 12 m		
Alisier torminal	<i>Sorbus torminalis</i>	10 à 15m		
Orme commun	<i>Ulmus minor</i>	10 à 30m		X
Arbustes				
Cornouiller mâle	<i>Cornus mas</i>	5 à 11m		
Aubépine épineuse	<i>Crataegus laevigata</i>	5 à 8m		
Aubépine monogyne	<i>Crataegus monogyna</i>	6 à 9m		
Noisetier commun	<i>Corylus avellana</i>	2 à 5m		
Bourdaie	<i>Frangula alnus</i>	5 à 6 m	5 à 6m	
Troëne Commun	<i>Ligustrum vulgare</i>	3m		
Prunelier	<i>Prunus spinosa</i>	1-2 à 4m		
Eglantier	<i>Rosa canina</i>	4m		
Sureau noir	<i>Sambucus nigra</i>	2-8m		
Viorne lantane	<i>Viburnum lantana</i>	3-4m		
Viorne obier	<i>Viburnum opulus</i>	2-5m	3m	
Laurier tin	<i>Viburnum tinus</i>	2-4m	2-4m	

Il est recommandé dans les aires de stationnement, les voiries, les trottoirs de planter certaines essences d'arbres dont le système racinaire de l'arbre ne soulèvera ni les réseaux, ni l'asphalte ou autres matériaux utilisés pour les mêmes fins.

La trame verte mise en place devra favoriser la gestion des eaux de pluie à la parcelle.

LEGENDE

-  Périmètre de l'OAP
-  Principales voies de desserte automobiles existantes
-  Future ligne du Tramway T4
-  Aménagement d'un pôle multimodal : terminus du T4 et gare routière
-  Future station du T4
-  Aménagement de la rue Henri Barbusse et de la rue de l'Eglise en site mixte (tramway, livraison et ayants droit)
-  Principe de maillage doux (piétons et/ou cycles) à développer à l'échelle du coeur de ville (position indicative des liaisons)
-  Ilot à vocation dominante de logements, avec rez-de-chaussées animés
-  Densité dégressive vers l'intérieur de l'ilot
-  Trame viaire paysagère à recomposer
-  Ilot à restructurer à vocation dominante de logements avec réhabilitation possible de certains bâtiments existants
-  Esprit villageois à conserver et renforcer
-  Restructuration commerciale de l'ilot
-  Aménagement d'un parking paysager (position indicative)
-  Animation de la rue Henri Barbusse à diffuser dans le coeur de ville
-  Espaces paysagers (places, jardins, stationnements...) à valoriser
-  Continuité paysagère à renforcer
-  Patrimoine architectural à valoriser et mettre en scène
-  Continuité urbaine de la rue Henri Barbusse à valoriser



Le secteur de la Côte du Change

Contexte

Le secteur pavillonnaire de la Côte du Change s'étend sur une douzaine d'hectare. Il est desservi par le chemin de la Côte du Change, qui dessine une boucle connectée en entrée et sortie sur la rue du Général Leclerc.

Un important cœur d'îlot, composé de terrains non bâtis (environ 0.9 hectare) et de fonds de parcelles, perdue au sein de cette boucle.

La commune souhaite encourager le développement d'un programme d'habitat à forte ambition environnementale sur ce site, sous forme d'une opération d'ensemble, qui concernera à minima les 0.9 hectare de terrains non bâtis et pourrait intégrer également quelques fonds de parcelles selon les opportunités.

Le projet cherchera à s'inscrire dans les exigences du label « Eco quartier ».

Localisation et périmètre de l'OAP



Programmation

Le projet d'aménagement de ce cœur d'îlot est destiné au développement de l'habitat. La consommation d'espaces non bâtis s'accompagne nécessairement d'une recherche de compacité. Cette exigence, couplée à l'environnement pavillonnaire du site, milite pour une juste densité. Ainsi, le projet devra respecter un objectif d'environ 30 logements à l'hectare. Les typologies « pavillonnaire dense » et « habitat intermédiaire » seront privilégiées.

Desserte

Le cœur d'îlot est aujourd'hui accessible au travers des sentiers des Combarts et des Sablons. Des emplacements réservés sont identifiés pour prévoir leur élargissement et ainsi assurer la desserte du site.

L'aménagement interne du cœur d'îlot devra être réalisé en limitant au maximum la création de voirie nouvelle. Au sein du nouveau quartier, la priorité sera donnée aux circulations douces.

L'aménagement devra en outre permettre la création d'une nouvelle liaison douce de la rue du Général Leclerc jusqu'au moulin en passant par le sentier de la Côte du Change.

Qualité paysagère et architecturale

L'urbanisation de ce cœur d'îlot se voudra respectueuse de son environnement pavillonnaire. Il s'agira de concevoir une composition urbaine qui se fonde au maximum dans le paysage établi.

Notamment, les constructions chercheront à s'inscrire dans la pente douce du site. La création de rez-de-chaussée semi-enterrée pourra être mise en œuvre de manière à diminuer l'impact visuel des nouveaux logements.

L'implantation des constructions dans la pente favorisera également l'orientation au Sud des logements, offrant ainsi le meilleur compromis entre apports de chaleur et apports de lumières en toute saison. La gradation des hauteurs générées par la pente limitera les effets de masque occasionnés par les ombres portées des bâtiments.

Une attention particulière devra être portée à la qualité constructive du bâti, au choix des matériaux, notamment au regard de leur pérennité. L'usage de matériaux naturels tels que la pierre et le bois est encouragé.

Images de référence pour des typologies « pavillonnaire dense », « habitat intermédiaire » intégrés à la pente



ARBOR&SENS



Curtelin Architecte



K-HUT | BOCCARA + GIACOMONI | ARCHITECTES

Développement durable

Le quartier préservera une part importante d'espaces verts de pleine terre. Cette trame verte devra favoriser la gestion des eaux de pluie à la parcelle.

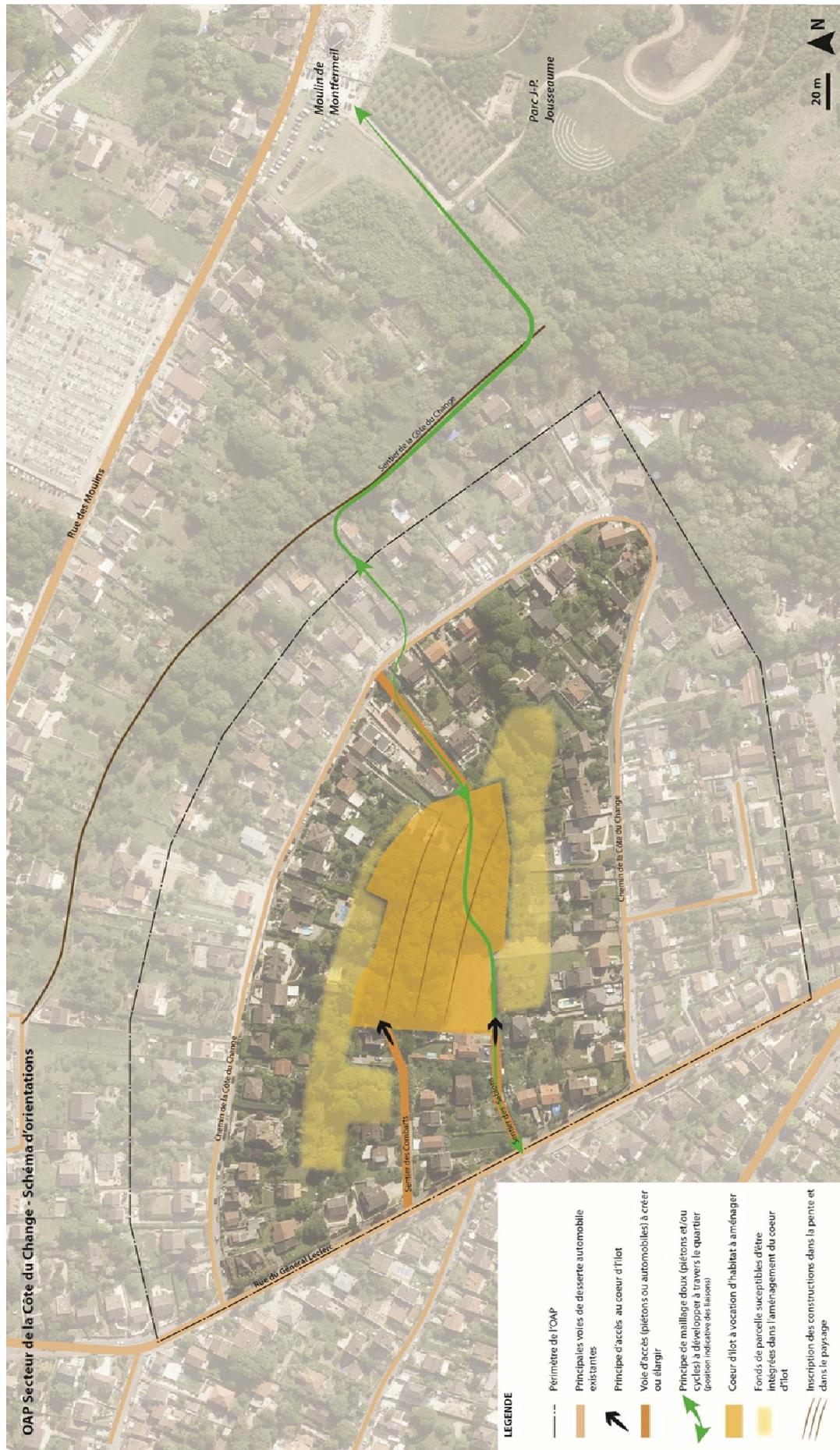
Pour les surfaces des espaces de cheminement, des trottoirs et des stationnements, l'utilisation de matériaux drainants sera privilégiée. De plus, l'aménagement de toitures terrasses végétalisées est recommandée.

Le plan de composition préservera des bandes de pleine terre plantées en pied de façade afin d'éviter l'accumulation de chaleur des sols minéraux et la réverbération solaire.

Les nouveaux bâtiments devront être exemplaires sur le plan de la performance environnementale. Le projet favorisera l'utilisation de dispositifs de production d'énergie renouvelable, notamment solaire.

Le bâti sera également conçu pour assurer une gestion de l'eau optimisée (système de récupération des eaux de pluies pour l'arrosage des jardins par exemple).

En ce qui concerne la gestion des déchets, le projet favorisera la mise en place d'une aire de compostage des déchets verts à l'échelle du site, intégrée dans le paysage.



OAP Sector de la Côte du Change - Schéma d'orientations

LEGENDE

- Périmètre de l'OAP
- Principales voies de desserte automobile existantes
- ➔ Principe d'accès au cœur d'îlot
- Voie d'accès (piétons ou automobiles) à créer ou élargir
- ➔ Principe de maillage doux (piétons et/ou cycles) à développer à travers le quartier (position indicative des liaisons)
- Cœur d'îlot à vocation d'habitat à aménager
- Fonds de parcelle susceptibles d'être intégrées dans l'aménagement du cœur d'îlot
- /// Inscription des constructions dans la pente et dans le paysage