

Projet Partenarial d'Aménagement

Porte de Bagnolet-Galliéni





Préambule	6
I. AMBITION ET OBJECTIFS DU PPA	8
A. Orientations stratégiques métropolitaines et territoriales : des enjeux territoriaux à consolider	8
1. Orientations métropolitaines.....	8
2. Orientations territoriales d’Est-Ensemble	10
a. <i>Les orientations stratégiques du PLUI</i>	<i>10</i>
b. <i>Les orientations du Contrat de Ville 2024-2030</i>	<i>11</i>
c. <i>L’OAP Faubourg d’Est Ensemble</i>	<i>12</i>
3. Les orientations municipales parisiennes.....	14
a. <i>Le PLU bioclimatique Parisien arrêté le 5 juin 2023</i>	<i>14</i>
b. <i>Les OAP Parisiennes.....</i>	<i>15</i>
4. La réflexion sur l’apaisement des autoroutes.....	16
5. Orientations stratégiques du projet Porte de Bagnolet- Gallieni.	18
a. <i>Concevoir "la Porte" non comme une entrée mais comme une polarité de la Métropole du Grand Paris.....</i>	<i>18</i>
b. <i>En s'appuyant sur le devenir de l'échangeur de l'autoroute A3, envisager une transformation exemplaire en réponse à l'urgence sanitaire</i>	<i>19</i>
c. <i>Face à un secteur aride et imperméabilisé en creux de vallon, représentant un important îlot de chaleur, viser une renaturation forte en retrouvant le sens de la géographie.....</i>	<i>19</i>
d. <i>Repenser l'attractivité du secteur par une programmation urbaine répondant aux enjeux de transformation du site.....</i>	<i>20</i>
B. Objectifs contractuels.....	21
1. Engager les partenaires dans un PPA de préfiguration	21
2. Engager des études d’approfondissement du plan guide issu de la phase préalable	21
3. Se mettre dans la perspective de signer ensuite un PPA opérationnel.....	21
II. LES SIGNATAIRES ET PARTENAIRES DU CONTRAT.....	22
A. Les signataires	22
B. Les partenaires	23
III. LE PROJET DE LA PORTE DE BAGNOLET-GALLIENI	23
A. Le périmètre du projet urbain.....	23
1. Périmètre d’action	23
2. Le périmètre de réflexion élargi.....	24
B. Insertion du projet dans son contexte	25

IV. PRESENTATION DES ACTIONS	26
A. Missions d'AMO et d'études	26
1. Assistance à maîtrise d'ouvrage.....	26
a. <i>La rédaction des cahiers des charges en amont du PPA.....</i>	<i>26</i>
b. <i>L'assistance à maîtrise d'ouvrage des études encadrées par le PPA.....</i>	<i>26</i>
2. Études pré opérationnelles.....	27
a. <i>Etude préliminaire ouvrages d'art - infrastructures routières.....</i>	<i>27</i>
b. <i>Etudes urbaines paysagères, architecturales, de programmation et environnementales visant à l'établissement du plan guide de la transformation urbaine de la Porte de Bagnole</i>	<i>28</i>
c. <i>AMO conseil expertise foncière et juridique / Montage.....</i>	<i>29</i>
d. <i>Etudes spécialisées.....</i>	<i>30</i>
e. <i>Etudes techniques et de diagnostic</i>	<i>30</i>
3. Concertation avec les habitants et acteurs.....	31
4. Actions d'urbanisme transitoire, de préfiguration	31
B. Calendrier des études.....	32
C. Prise en compte d'autres études préalables au PPA.....	32
1. Etudes déjà réalisées ou en cours.....	32
2. L'étude EIS sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris.....	32
V. GOUVERNANCE DU PROJET PARTENARIAL D'AMENAGEMENT	32
A. Pilotage et principes de conduite de projet : Organisation des maîtrises d'ouvrage.....	32
B. Organisation des instances de suivi	33
1. Le comité de pilotage (COPIL).....	33
2. Le comité technique (COTECH).....	33
3. Le comité restreint.....	34
4. Groupes de travail.....	34
C. Suivi et évaluation	36
D. Les référents du PPA	36
VI. ENGAGEMENTS DES PARTIES	37
VII. MISE EN ŒUVRE DU PPA	39
A. Communication autour du projet	39
B. Durée et actualisation du contrat	39
VIII. LISTE DES ANNEXES	40
IX. SIGNATURES.....	41

Préambule

Porte de Bagnolet-Gallieni : une nouvelle ambition pour un secteur stratégique

Le secteur de la Porte de Bagnolet, situé au cœur de la Métropole du Grand Paris, à cheval sur le territoire de la Ville de Paris et de l'EPT Est-Ensemble, revêt un caractère exceptionnel qui interpelle les partenaires publics. L'importance de l'échangeur autoroutier reliant l'autoroute A3 au Boulevard Périphérique avec un trafic routier de 300 000 véhicules par jour (dont 80% de transit), au contact de 35 000 habitants notamment dans deux NPNRU et de 36 000 voyageurs transitant au métro Gallieni), génère des niveaux élevés de nuisances et de pollutions atmosphériques et sonores au-delà des seuils d'alertes de l'OMS. En ce sens, la Porte de Bagnolet-Gallieni porte un véritable enjeu sanitaire au titre de l'intérêt général, compte-tenu des conditions de vie liées au trafic, à la pollution de l'air et aux nuisances sonores. Cette infrastructure routière isole la polarité économique et de transports privant le territoire d'une dynamique métropolitaine pourtant prégnante dans ce secteur.

Conçue à l'ère des trente glorieuses et du tout voiture, pour permettre la liaison entre le nord et le sud parisien, cet échangeur a participé à générer des ruptures dans le tissu bagnoletais et parisien et a renforcé la rupture entre les deux communes.

La Métropole du Grand Paris, l'Etablissement Public territorial Est Ensemble, la commune de Bagnolet et la Ville de Paris portent l'ambition d'inscrire la Porte de Bagnolet-Gallieni dans une dynamique plus urbaine et en phase avec la volonté commune de limiter le trafic routier et de mieux intégrer les infrastructures. De tels projets ont été portés à l'échelle parisienne sur d'autres portes accueillant un débouché d'autoroute (Porte Maillot avec l'A13, Porte de Bercy avec l'A4, Porte de La Chapelle avec l'A1).

Les partenaires reconnaissent ainsi que tout projet de transformation doit nécessairement être ambitieux car les capacités d'évolution du site sont étroitement dépendantes de l'évolution de ce nœud routier et qu'il doit viser un objectif premier de santé publique.

Un partenariat ambitieux et novateur visant une intervention profondément structurante

Du constat partagé d'un manque d'urbanité du pôle Gallieni et du centre commercial Bel Est, en baisse d'attractivité commerciale, d'une difficulté à franchir la barrière que représente le boulevard périphérique et de la nécessité d'améliorer l'insertion urbaine des voies rapides, une démarche partenariale entre l'EPT Est Ensemble, la Ville de Paris et la commune de Bagnolet, s'est mise en place à partir de 2017 sur le secteur de la Porte de Bagnolet pour mener plusieurs études.

Afin de créer plus de porosités avec les NPNRU à proximité immédiate (Python Duvernois porté par la Ville de Paris et La Noue Malassis porté par Est Ensemble) et lever les freins à leur développement (à la demande de l'ANRU) une étude prospective sur les enjeux métropolitains en matière de développement économique et de mobilité de ces territoires a été menée par l'APUR en 2017.

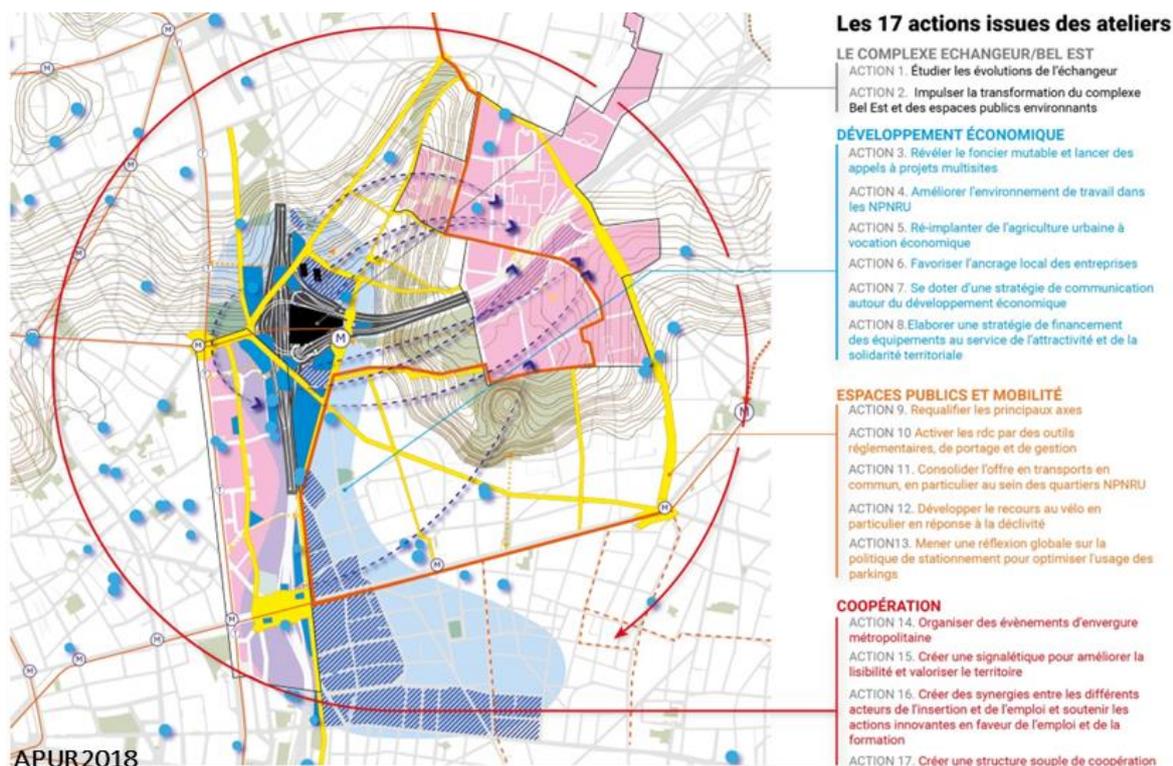


Figure 1 : Cartographie des 17 actions issues des ateliers de l'APUR en 2018

À l'issue de cette étude les partenaires ont validé le caractère stratégique du secteur de la Porte de Bagnole-Gallieni et la nécessité d'une intervention partenariale pour la transformation de l'échangeur autoroutier, de ses abords et du pôle Gallieni. Cette intervention partenariale fait l'objet d'une convention de coopération entre la Ville de Paris et Est Ensemble adoptée en juin 2019 et renouvelée en novembre 2021 portant sur la mutation des portes et du Faubourg d'Est Ensemble entre la porte de la Villette et la Porte de Montreuil. Une gouvernance intégrée a pu être mis en place grâce à cette coopération étroite.

Dans ce cadre, une étude urbaine a été conduite par l'EPT Est Ensemble en copilotage avec la commune de Bagnole et la Ville de Paris entre 2020 et 2023 avec le groupement ZCCS afin d'élaborer un plan-guide de transformation du secteur de la Porte de Bagnole-Gallieni. Des études de trafic, pollution, bruit et santé ont permis d'orienter les choix du scénario urbain. Lors d'un comité de pilotage restreint le 24 janvier 2023, le Préfet de Région a pris acte de l'approfondissement d'un scénario d'enfouissement de l'échangeur porté par les collectivités (Est-Ensemble, Ville de Paris et commune de Bagnole) et demandé d'en sécuriser la faisabilité.

Dans ce cadre d'ensemble, la Métropole du Grand Paris a répondu favorablement à l'interpellation des collectivités et voté la prise en considération du périmètre (conseil métropolitain du 10 octobre 2023) afin d'analyser la pré-faisabilité technique du devenir de l'échangeur, afin d'accompagner la définition d'une programmation urbaine et d'un plan guide. Il s'agira également de sécuriser le montage juridique, foncier, financier, technique et opérationnel de la future opération d'aménagement. Cette

analyse dite d'opportunité visera à déterminer si l'opération peut être déclarée d'intérêt métropolitain.

Eu égard à la complexité de cette opération s'organisant dans une gouvernance partagée notamment entre l'EPT Est Ensemble, la Ville de Paris, la commune de Bagnolet, l'Etat, IDFM, la Métropole du Grand Paris, les partenaires ont convenu de la nécessité de contractualiser un contrat de PPA.

Ce PPA qui se veut « de préfiguration » doit permettre d'organiser la gouvernance et le financement de la mise en œuvre de la phase d'approfondissement des études urbaine et de programmation comme décrit à l'article IV.

Les études sont également calibrées pour permettre une première approche de faisabilité du scénario de devenir de l'échangeur qui viseront à confirmer ou infirmer l'hypothèse d'enfouissement proposée lors du comité de pilotage de janvier 2023 et le cas échéant proposer une solution alternative qui respecte l'exigence en matière de santé environnementale. Au regard de cette exigence, les études exploreront des scénarios d'évolution des trafics routiers et autoroutiers.

I. AMBITION ET OBJECTIFS DU PPA

Les signataires du PPA s'entendent sur l'ambition globale de poursuivre la réflexion de transformation du site de la porte de Bagnolet-Gallieni en menant des études d'approfondissement de manière à définir et consolider un plan guide d'ensemble, une programmation urbaine, un montage opérationnel, foncier et financier tout en conciliant les besoins de mobilité des franciliens.

Cette réflexion générale s'appuie sur des enjeux généraux et des orientations stratégiques définis ci-dessous et que le panel d'études prévu au titre du PPA de préfiguration permettra de préciser dans une visée pré-opérationnelle.

A. Orientations stratégiques métropolitaines et territoriales : des enjeux territoriaux à consolider

1. Orientations métropolitaines

Le projet de restructuration de la Porte de Bagnolet-Gallieni constitue un enjeu métropolitain à consolider dans le cadre des prescriptions du Scot et du PCAEM.

Le SCoT métropolitain, voté le 13 juillet 2023, porte les ambitions suivantes quant au secteur de la Porte de Bagnolet-Galliéni :

- Mise en œuvre des prescriptions relatives à la mobilité et notamment par une intégration urbaine qualitative des autoroutes et des routes nationales structurantes
- Application des prescriptions relatives aux quartiers en difficulté, notamment inscrits « en politique de la ville » en particulier les orientations 65 et 66, à savoir :

- **Rénover les quartiers en difficulté**, et en priorité les quartiers inscrits en géographie prioritaire de la politique de la ville pour améliorer la qualité de vie des habitants, répondre aux enjeux de mixité sociale et fonctionnelle, et promouvoir une nouvelle attractivité résidentielle à travers :
 - La réintégration de ces quartiers dans l’espace urbain qualifié en recréant des relations fortes avec les centres-villes et les autres quartiers proches ;
 - Le réinvestissement de l’espace public, sa requalification et son inscription dans la continuité du réseau des voies publiques, la réalisation de jardins publics, la création de services à la population permettant un accès facile et rapide aux aides, aux services publics, aux équipements :
 - La rénovation thermique des logements pour éradiquer la précarité énergétique et diminuer drastiquement leur coût énergétique, et si nécessaire, en la couplant avec la sortie de l’insalubrité, la rénovation des logements vieillissants, l’adaptation au vieillissement de la population... ;
 - L’anticipation des mutations foncières ;
 - La réhabilitation du parc existant et le cas échéant, des démolitions ciblées ;
 - Le renforcement de la mixité des usages et une transformation du cadre de vie favorisant l’accueil d’activités, de commerces, de services de proximité et d’équipements adaptés aux populations ;
 - La lutte contre les nuisances, pollutions, effets d’îlots de chaleur néfaste à la santé des populations ;
 - La création d’espaces verts – parcs, jardins collectifs, espaces végétalisés, espaces d’agriculture urbaine – participant à la désimperméabilisation de certaines zones.
- **Désenclaver les quartiers isolés** par :
 - Une amélioration de leur desserte en transports collectifs ;
 - La réalisation d’aménagements pour les modes actifs permettant d’accéder aux transports lourds (métro, RER, Grand Paris Express, tramway), aux équipements et aux pôles d’emplois ;
 - La réalisation d’aménagements urbains permettant à l’ensemble des usagers (y compris ceux en situation de handicap) d’accéder plus facilement aux réseaux de transports lourds, aux équipements et aux pôles d’emplois ;
 - La réduction des coupures urbaines.
- Améliorer la qualité de vie des habitants par le développement de nouvelles aménités, répondre aux enjeux de mixité sociale et fonctionnelle et promouvoir une nouvelle attractivité résidentielle,
- Respect des dispositions relatives au développement de la trame verte et la résorption des obstacles aux continuités écologiques : secteur parfaitement identifié sur la carte Trame Verte et Bleue comme séparant potentiellement des continuités écologiques environnantes.
- Dispositions concernant la limitation de l’exposition aux nuisances des populations (bruit, pollutions...) par le biais de transformations urbaines. Le PCAEM (Plan Climat Air Energie Métropolitain) fixe l'objectif d'atteindre en 2030 les recommandations OMS datant de 2005. L'atteinte de de cet objectif passe notamment par la mise en œuvre de la Zone à Faibles

Emissions.

Les grandes thématiques métropolitaines dans lesquelles inscrire le projet sont les suivantes :

- Métropole polycentrique – Mixité fonctionnelle et répartition territoriale équilibrée ;
- Préservation et gestion des paysages, de la TVB et des espaces NAF ;
- Intégration des quartiers en difficultés dans la dynamique métropolitaine ;
- Habitat et hébergement ;
- Accessibilité de tous à tous les lieux / transports en communs, modes actifs / aménagement et franchissement d'infrastructures / quartiers de gare ;
- Economie, attractivité et rayonnement ;
- Economie circulaire et ESS ;
- Transition énergétique ;
- Santé et résilience ;
- Soutenabilité du modèle économique.

Les fondamentaux de projets et les éléments de programmation à porter dans le cadre du plan d'action de ce PPA seront conformes à ces enjeux métropolitains.

2. Orientations territoriales d'Est-Ensemble

a. *Les orientations stratégiques du PLUI*

Le PLUI d'Est Ensemble approuvé en février 2020 décrit dans son PADD les axes stratégiques suivants :

- Vers une ville renaturée et de qualité pour tous (développer et aménagement qualitativement le territoire
 - Affirmer les mixités fonctionnelles et les diversités de forme d'habitat
 - Cultiver une identité économique équilibrée et diversifiée
 - Intégrer la nature en ville et la biodiversité dans la conception urbaine et l'aménagement pour renforcer la résilience du territoire
 - Favoriser à court et moyen termes l'amélioration et la création de transports collectifs
 - Valoriser et développer les qualités architecturales, paysagères et urbaines dans les projets
- L'humain et le vivre ensemble au cœur du projet : répondre aux besoins des habitants et des usagers
 - Répondre qualitativement aux besoins des populations et favoriser leurs mixités
 - Rapprocher la formation et l'emploi
 - Agir pour un environnement vecteur de santé publique
 - Développer et diversifier les moyens de se déplacer
 - Valoriser les pratiques et initiatives citoyennes dans les usages et l'évolution du territoire

- L'héritage, la résilience et la transition écologique comme moteurs d'une évolution maîtrisée : mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel, paysage, mais aussi social, culturel et économique
 - Maîtrise l'évolution du territoire
 - Favoriser et initier l'innovation et l'expérimentation sur le territoire
 - Rendre le territoire résilient face au dérèglement climatique
 - Réduire l'impact des coupures urbaines et améliorer les espaces déqualifiées du territoire
 - Valoriser le patrimoine existant et l'histoire du territoire.

Le PLUI d'Est Ensemble comprend des OAP sectorielles, de territoire (dont celle du Faubourg exposée ci-après) et sur 6 thématiques :

- L'OAP Organisation urbaine, grands projets et temporalités
- L'OAP Habitat (avec un volet mixité sociale et diversification de l'offre de logement et un volet qualité de l'habitat)
- L'OAP Environnement (avec un volet biodiversité, nature et eau en ville, un volet santé, risques et nuisances et un volet énergie et climat)
- L'OAP Economie et commerces (avec un volet dynamique des espaces économiques et un volet organisation de l'armature commerciale)
- L'OAP Mobilités
- L'OAP Patrimoine et Paysages

b. Les orientations du Contrat de Ville 2024-2030

Le nouveau Contrat de ville élaboré par Est Ensemble, en concertation avec l'Etat, les villes, les citoyens et les partenaires, dresse un diagnostic des 20 quartiers prioritaires du territoire et fixe les grandes orientations à suivre pour la période 2024-2030. Huit thématiques sont développées dans ce document :

- Education et jeunesse (favoriser la réussite éducative, assurer la continuité pédagogique, etc.)
- Santé (développer la prévention et la promotion de la santé, renforcer la prise en charge de la santé mentale, etc.)
- Sécurité, tranquillité publique et prévention de la délinquance (prévenir le basculement des jeunes dans la délinquance, apaiser les tensions)
- Lien social et citoyenneté (favoriser l'inclusion par le sport, renforcer le partenariat entre institutions et structure de proximité, etc.)
- Accès au Droit et aux droits sociaux (lutter contre l'exclusion par le numérique, renforcer l'apprentissage de la langue française, etc.)
- Habitat et renouvellement urbain (poursuivre le renouvellement urbain, améliorer le cadre vie, etc.)
- Aménagement, déplacement et environnement (renforcer l'intégration des QPV à l'ensemble du territoire, accompagner la transition écologique des quartiers)

- Emploi et développement économique (adapter les interventions aux spécificités des QPV, favoriser l'implantation d'activités économiques dans les quartiers, etc.)

Trois enjeux transversaux irriguent par ailleurs ces thématiques : égalité femme-homme, lutte contre les discriminations, transition écologique.

c. L'OAP Faubourg d'Est Ensemble

Le secteur de la Porte de Bagnole-Galliéni s'inscrit dans un périmètre plus large de stratégie urbaine portée par Est Ensemble dans le cadre de ses territoires d'entraînement inscrits à l'origine du projet de territoire dans le Contrat de Développement Territorial et le PLUI.

Le Faubourg d'Est Ensemble est caractérisé par une trame urbaine dense et mixte d'habitat et d'activités emblématiques 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. Ce secteur comporte à la fois les quartiers qui se gentrifient le plus au sein du territoire, et ceux dont l'insalubrité est la plus grande. Il constitue une terre d'accueil de nombreux artistes et créateurs, une destination de prédilection pour la jeunesse branchée souhaitant sortir dans des lieux insolites et alternatifs, mais également une porte d'entrée de la métropole pour de nombreuses populations primo-arrivantes.

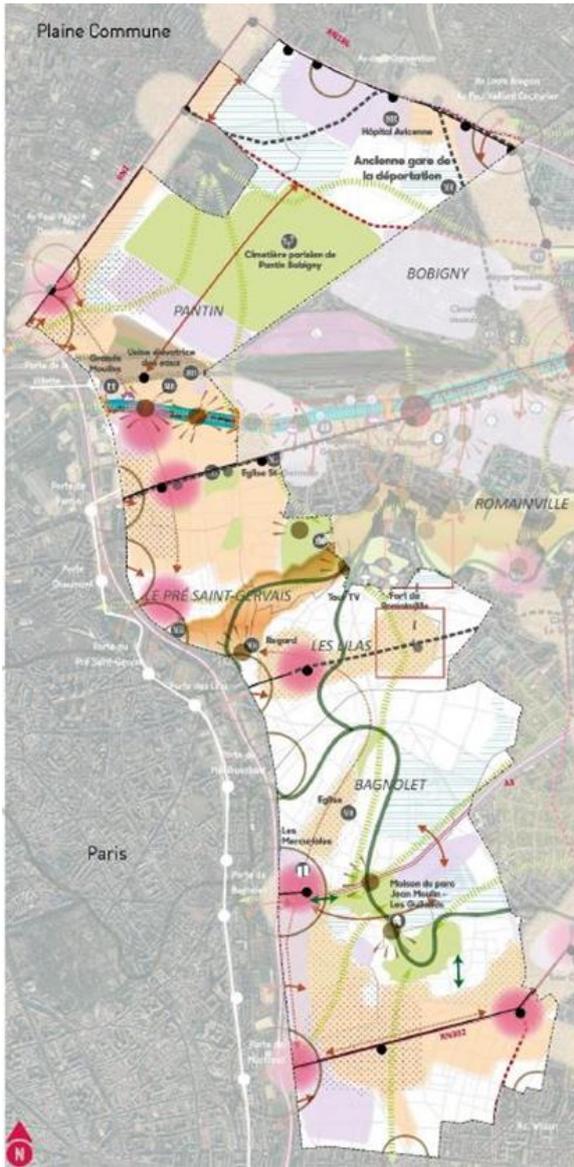


Figure 2 : Carte de l'OAP Faubourg d'Est-Ensemble

LE FAUBOURG EN CHIFFRES

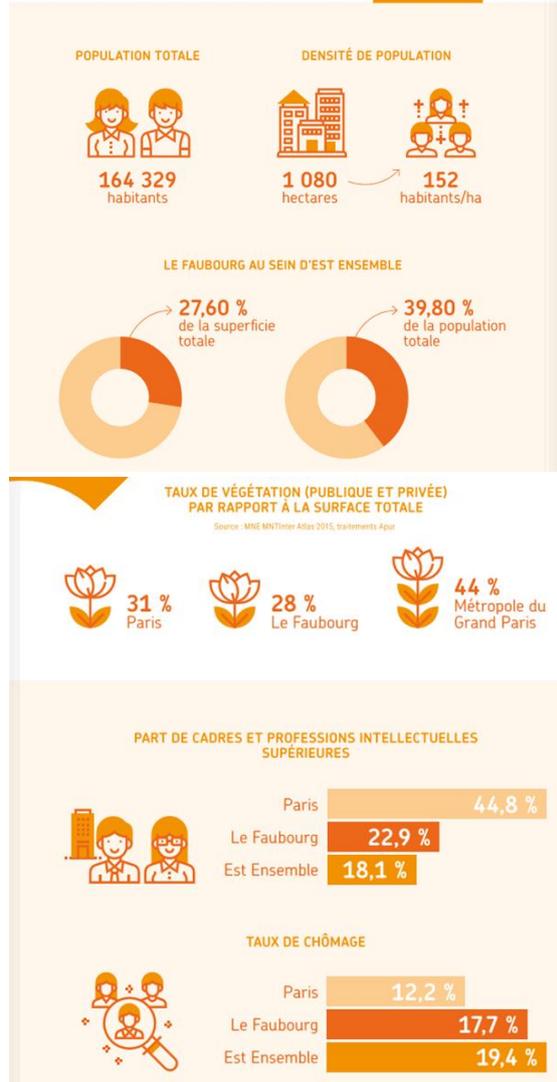


Figure 3 : Infographie OAP Faubourg d'Est-Ensemble

Cette couronne frontalière à Paris n'est pas homogène et représente un territoire de mixité fonctionnelle et sociale composé de quartiers animés, de petites usines, locaux d'activités, d'habitat collectif privé et social, de petites maisons, commerces et restaurants. Certaines ambiances architecturales proches de celles de la capitale cohabitent avec l'architecture faubourienne composée d'habitat collectif ancien. Accompagnant la création du boulevard périphérique dans les années 70, on y trouve également des polarités économiques et d'échange qui accueillent des tours de bureau (Porte de Pantin, Bagnolet et Montreuil) ainsi que des ensembles d'habitat sur dalle (Pré Saint Gervais, Les Lilas) et les grands ensembles d'habitat social ou privé (La Noue-Malassis à Bagnolet-Montreuil).

Ce territoire a une relation ambivalente avec Paris : construit historiquement en relation avec la

capitale, il est aujourd'hui coupé par le boulevard périphérique. Cependant la proximité avec Paris joue un rôle essentiel sur sa dynamique de développement socio-économique (installation d'une population de classe moyenne et supérieure du nord-est parisien, et installation d'entreprises à la recherche d'opportunités immobilières et foncières). Toutefois, cette gentrification apporte de nouvelles ressources fiscales, mais engendre un renchérissement du coût de l'immobilier mettant en difficulté le maintien des populations les moins aisées.

Le Faubourg, subit de nombreuses nuisances (bruit, pollution atmosphérique) issues du boulevard périphérique, ainsi que des grandes radiales sortant de Paris et supportant un trafic important (RD932 et RD 933, autoroute A3 branchée sur le périphérique et la Porte de Bagnole). Ceci d'autant plus que les espaces verts manquent dans ce tissu urbain, malgré la présence du Parc des Guilands au sud du territoire.

Ainsi, les enjeux d'amélioration du Faubourg sont les suivants :

- La réparation des coutures urbaines :
 - La transformation des portes de Paris en places métropolitaines
 - L'atténuation des coupures créées par les grandes radiales (RD932, RD933, A3)
 - L'amélioration du cadre de vie des riverains en atténuant les nuisances sonores et atmosphériques et en créant de nouveaux franchissements.
- La renaturation du Faubourg
- La préservation de l'identité urbaine et sociale du faubourg
- L'amélioration de la desserte du territoire :
 - Amélioration de la liaison nord sud bus
 - Prolongement de la ligne 3

Ces enjeux s'appliquent au secteur de la Porte de Bagnole-Gallieni.

3. Les orientations municipales parisiennes

Le PLU bioclimatique entend promouvoir une nouvelle méthode de conception des projets et étendre le principe du bioclimatisme à tous les champs de l'urbanisme, pour répondre aux défis auxquels la capitale doit faire face, au sein de sa métropole et de sa région. Paris se veut précurseur d'une manière globale de concevoir la ville au service de la transition écologique, à la fois pour transformer et adapter l'existant sans renoncer à l'innovation et à la créativité.

a. *Le PLU bioclimatique Parisien arrêté le 5 juin 2023*

Cette logique correspond aux spécificités de Paris, ville historique et patrimoniale à la forte densité humaine et bâtie, qui attire les entreprises, mais qui ne dispose plus guère de foncier libre ou peu utilisé, et qui doit donc penser ses mutations sur elle-même suivant une perspective renouvelée. C'est ainsi que chaque projet devra être porteur d'externalités positives, au bénéfice de son environnement, à l'échelle de son voisinage proche jusqu'à celle du territoire. Pour cela, l'urbanisme bioclimatique parisien décline quatre lignes directrices, qui sont autant d'ambitions méthodologiques fortes pour

fabriquer la ville de demain : penser Paris dans la métropole, concevoir une ville résiliente face aux défis environnementaux, accompagner les mutations de la société au sein du patrimoine parisien et concevoir la ville avec ses habitants et ses usagers. Ces principes viennent irriguer les trois grandes parties qui structurent le PADD (développées dans la fiche consacrée au PLU bioclimatique parisien, son PADD et ses OAP, en annexe de ce contrat) :

- Une ville en transition vertueuse et résiliente
- Une ville inclusive, productive et solidaire
- Une ville qui considère et valorise ses identités urbaines

b. Les OAP Parisiennes

Le PLU bioclimatique comprend des OAP thématiques et des OAP sectorielles listées ci-dessous. (Ces OAP sont développées dans la fiche consacrée au PLU bioclimatique parisien, son PADD et ses OAP, en annexe de ce contrat)

- **Les OAP thématiques**
 - L'OAP Liens métropolitains
 - L'OAP Espace public
 - L'OAP Quartier du quart d'heure
 - L'OAP Héritage et transformation
 - L'OAP Construction neuve
 - L'OAP Biodiversité et adaptation au changement climatique
 - L'OAP Santé publique et environnementale

Ces OAP thématiques, et notamment la dernière, s'appliquent au secteur de la ceinture verte à proximité de la porte de Bagnole.

- **L'OAP des portes de l'Est**

A proximité de la porte de Bagnole, l'OAP des portes de l'Est Parisien couvre les portes de Bagnole, Montreuil et Vincennes (voir en annexe).

Le territoire des portes de l'Est s'étend de la porte de Bagnole (20ème arrondissement) jusqu'à la porte de Vincennes (12ème arrondissement) et comprend un vaste quartier de renouvellement urbain, le NPNRU des portes du 20ème arrondissement, seul site national parisien.

Plusieurs opérations d'aménagement (Saint-Blaise, ZAC Python-Duvernois, Porte de Montreuil et ZAC Porte de Vincennes) ont enclenché la transformation urbaine en lien avec le tissu existant de la ceinture HBM sur lequel Paris-Habitat et la RIVP mènent des opérations de restructuration.

Le projet des portes de l'Est présente un véritable enjeu sanitaire d'intérêt général. Ce territoire est en effet particulièrement exposé aux nuisances des infrastructures routières et autoroutières qui impliquent des actions d'amélioration de la qualité de l'air et du bruit, de réduction des îlots de chaleur.

Les opérations d'aménagement du secteur, doivent développer un urbanisme favorable à la santé et renforcer les qualités environnementales de ce territoire.

L'ampleur des transformations à venir pour améliorer le cadre de vie nécessite une cohérence des actions d'aménagement, notamment en matière de continuité urbaine avec les communes limitrophes (Bagnolet, Montreuil, Vincennes, Saint-Mandé), la création de nouveaux grands parcs d'envergures parisienne et métropolitaine, de réaménagement des espaces publics entre la ceinture HBM et la ceinture verte, de végétalisation et d'amplification des continuités paysagères sur toute la séquence de la ceinture verte, de programmation économique en lien notamment avec l'économie sociale et solidaire, de mixité sociale pour devenir un territoire inclusif, d'intégration des enjeux de protection de l'environnement et de la biodiversité, d'adaptation au changement climatique et de résilience.

Chaque opération déclinera de manière spécifique ces enjeux communs.

4. La réflexion sur l'apaisement des autoroutes

La réflexion sur la transformation des autoroutes urbaines en Ile-de-France s'est inscrite dans l'agenda francilien depuis 2018 avec la consultation sur « Les Routes du Futur », portée par le Forum Métropolitain.

Cette consultation internationale lancée en 2018 par les collectivités membres du Forum Métropolitain du Grand Paris et notamment la Ville de Paris, la Région Île-de-France, l'État, les collectivités, départements, Établissements publics du Grand Paris, Est Ensemble et la Métropole du Grand Paris sur « Les Routes du Futur » a constitué un premier jalon du questionnement autour de l'évolution des infrastructures au sein du réseau métropolitain, pour améliorer leur fonctionnement et réduire les nuisances associées dans un contexte d'urgence climatique et de santé publique.

- **Transformation du Boulevard Périphérique et de ses abords :**

La réflexion sur l'évolution du Boulevard Périphérique engagée de longue date s'est accélérée grâce à cette consultation internationale.

Ainsi le 13 mai 2019, le rapport émis par la Mission d'Information et d'Évaluation du Conseil de Paris sur le devenir du Périphérique a été présenté et adopté au Conseil de Paris. Cette mission a également lancé la constitution des "Ateliers du Boulevard Périphérique".

Tenus entre 2019 et 2021, ils s'inscrivent dès lors en continuité de ces travaux. Cet espace de dialogue avec l'ensemble de collectivités concernées (communes, EPT, départements, Région, MGP, etc.), a permis d'étendre les enjeux des évolutions sur une bande de 500m de part et d'autre du Boulevard Périphérique, en portant le concept d'une nouvelle Ceinture Verte.

Le "Livre Blanc : Nouvelle ceinture verte et transformations du boulevard Périphérique" publié en mai

2022 par l'APUR, brosse le portrait de cet espace qui concentrent 555 200 habitants dont 17% de ménages pauvres. Il est constaté une disparité territoriale très marquée, avec une concentration d'enjeux sociaux et environnementaux à l'est de Paris. Il formule enfin des grandes orientations basées sur le tryptique "plus de liens, plus de nature, plus de proximités".

Opérationnellement, la voie olympique réservée au covoiturage sera mise en œuvre dès l'été 2024. Une participation du public par voie électronique (PPVE) lancée en 2023, a permis d'établir les modalités de pérennisation de cette voie post-JOP, première marche dans la transformation de la voie la plus empruntée d'Europe. Cette mesure sera couplée avec la réduction de la vitesse à 50km/h sur l'ensemble de l'axe.

En lien avec l'ambition de transformation du Boulevard Périphérique et de ses abords, la Ville de Paris a initié une politique de requalification des "portes en places métropolitaines", inscrite dans le temps long de l'évolution de la ville et dans l'optique d'offrir aux habitants, notamment à ceux des nombreux Quartiers Politique de la Ville, un cadre de vie apaisé et végétalisé.

A horizon 2030, ce seront 22 portes qui seront transformées en place, en cohérence la requalification des grandes radiales et la réflexion sur les franchissements de l'ouvrage, permettant une plus grande porosité entre Paris et la métropole.

La transformation de la Porte de Bagnole s'inscrit pleinement dans cette politique et est appuyé par la création d'une orientation d'aménagement et de programmation "Portes de l'Est" dans le Plan Local d'urbanisme Bioclimatique, présenté ci-avant et qui devrait être approuvé fin 2024.

- **Stratégie d'Est Ensemble pour l'apaisement des autoroutes :**

Dans ce contexte de réflexion globale, Est Ensemble a amorcé sa prise de position en participant à l'étude internationale "Routes du futur" en 2018 et en contribuant au livre blanc sur le boulevard périphérique au printemps 2021. Afin d'anticiper l'obsolescence du modèle de l'autosolisme et ne pas attendre la résolution de la gouvernance des autoroutes, Est Ensemble souhaite s'emparer du sujet et porte une nouvelle vision du rôle et de la forme future des autoroutes sur son territoire.

En effet les autoroutes urbaines (Périphérique, A3, A86) sont sources de nuisances (pollution sonore, atmosphérique et visuelle, coupure urbaine, ambiances dégradées) sur Est Ensemble et notamment pour les 42% d'habitants (180 000 habitants) résidant à 500m de ces infrastructures qui ont 3 fois plus de chance de décéder. A Bagnole, le taux de dioxyde d'azote (NO2) est 8 fois supérieur au seuil annuel à ne pas dépasser selon l'OMS. Les projets urbains du territoire (les NPRU 4 Chemins, Ilot 27-Sept Arpents, Le Londeau, Abreuvoir, Noue Caillet, Le Morillon, les projets de Porte de Bagnole, Pont de Bondy, avenue Gallieni à Bondy, abords du T1) sont contraints par ces autoroutes alors qu'elles pourraient devenir des liens plutôt qu'une fracture.

Une démarche collaborative (élus et techniciens) a démarré en septembre 2022 avec le concours de l'Institut Paris Région et Ville Ouverte, sous forme d'ateliers dont le dernier ouvert aux partenaires extérieurs, afin de construire une vision commune, d'alimenter les documents cadre territoriaux et extra-territoriaux et de renforcer le dialogue avec les acteurs concernés.

Ainsi Est Ensemble propose d'engager une réflexion sur des actions à court, moyen et long terme autour de 5 axes :

- La réalisation des projets des transports en commun (bus, métro, tramway) et du réseau de pistes cyclables afin de garantir une mobilité alternative crédible aux habitants ;
- La baisse progressive des vitesses sur l'A3 et l'A86 ;
- La baisse de trafic sur l'A3 puis l'A86 et le développement de mobilités alternatives à l'autosolisme sur 1 puis progressivement 2 voies dédiées ;
- La réparation des fractures territoriales, d'une part, par le financement des grands nœuds infrastructurels du territoire que sont la Porte de Bagnole-Gallieni et le Pont de Bondy, et d'autre part, par la plantation et la renaturation des abords et des délaissés gagnés sur les autoroutes transformées ;
- L'interpellation des acteurs concernés pour engager une concertation sur l'évolution du réseau magistral à l'échelle de l'Ile-de-France.

5. Orientations stratégiques du projet Porte de Bagnole-Gallieni.

Au regard des ambitions de planification et de stratégie urbaines dans lesquelles s'inscrit la Porte de Bagnole-Gallieni, les principales orientations stratégiques portées pour la transformation du site sont les suivantes :

a. Concevoir "la Porte" non comme une entrée mais comme une polarité de la Métropole du Grand Paris

- **Passer d'un secteur périphérique de Paris, à une centralité du territoire métropolitain du Grand Paris.**

Du fait de sa localisation stratégique aux portes de Paris, entre deux territoires (Paris et la Seine-Saint-Denis), de son accessibilité routière et en transport en commun et de sa programmation actuelle (bureaux, centre commercial, offre hôtelière), le secteur Porte de Bagnole-Gallieni a la capacité de répondre à des enjeux métropolitains de transformation urbaine. La requalification du secteur doit permettre de faire passer la Porte de Bagnole d'une porte périphérique de Paris, à un territoire central de la Métropole du Grand Paris.

- **Passer d'un territoire traversé et fracturé à un secteur de lien et apaisé.**

L'échangeur, avec Bel Est en son centre, génère des ruptures entre Paris et Bagnole et entre le centre-ville de Bagnole et son faubourg. Il est un bloc infranchissable que l'on tangente, contourne au mieux, et dont la fréquentation relève principalement de la présence d'un pôle multimodal structurant pour le territoire. Ces infrastructures conçues à l'ère des Trente Glorieuses, pour et par l'automobile et la vitesse, en permettant de relier le lointain, de faciliter les flux, ont éloigné le proche, généré des ruptures tant dans les typologies qu'au sein des continuités urbaines. En permettant d'accélérer les relations entre le Nord et le Sud de la Métropole, elles ont figé le temps autour de l'échangeur et coupé

Bagnolet en deux, renforcé la distance entre Paris et la première couronne. La requalification de l'infrastructure routière doit permettre d'apaiser le territoire, et de réduire les fractures générées par l'échangeur, tout en permettant de fluidifier les flux d'entrée et de sortie de Paris.

b. En s'appuyant sur le devenir de l'échangeur de l'autoroute A3, envisager une transformation exemplaire en réponse à l'urgence sanitaire

- **Améliorer les conditions de santé environnementale en diminuant la pollution atmosphérique du territoire.**

Le site est soumis à de multiples pollutions (particules fines et dioxyde d'azote) sur l'environnement et faisant peser sur les habitants des risques sanitaires indéniables. Selon l'étude menée en 2020, à proximité de l'échangeur, les concentrations en NO₂ (dioxyde d'azote) s'élèvent à 80 µg/m³ en valeur annuelle moyenne (et peuvent atteindre jusqu'à 140 µg/m³ en hiver), soit le double de ce qui est donné en tant que valeur limite par l'Union Européenne (40 µg/m³), et nettement supérieur à ce que l'OMS fixe comme valeur limite, soit 10 µg/m³ depuis 2021 afin qu'il n'y ait pas d'impact à long terme sur la santé des personnes. Par ailleurs, le PCAEM métropolitain fixe ces seuils à 40 µg/m³, selon les anciens seuils de l'OMS. La situation est d'autant plus critique qu'il existe sur le secteur plusieurs équipements avec des populations dites vulnérables (1 EPHAD, 3 crèches, 5 écoles maternelles). Ce projet partenarial doit permettre d'améliorer la qualité de l'air et réduire la pollution atmosphérique. Ainsi, l'ensemble des orientations opérationnelles doivent être prises dans un souci de réduction de la pollution et d'amélioration de la santé environnementale.

- **Améliorer l'accessibilité aux mobilités douces et aux transports en commun sur un secteur largement dominé par la voiture.**

L'enjeu est de repenser l'accessibilité du secteur dans un enjeu de marchabilité et d'accessibilité à l'ensemble des aménités urbaines présentes autour du site (services publics, transport en commun, espaces verts publics...). Ainsi, le projet doit permettre une meilleure accessibilité piétonne aux transports en commun présents au sein du pôle Gallieni. Cette orientation vise la réduction de la place de la voiture et une amélioration des mobilités douces et des transports en commun, en permettant ainsi une réduction de la des nuisances liées à l'automobile (bruit, pollution atmosphérique). Elle vise également à encourager la marche à pied et les mobilités douces, ayant un impact positif sur la santé physique des usagers qui ne pourront se faire sans l'évolution vers un quartier plus apaisé et plus franchissable. A ce jour, dans ce secteur, l'impact visuel et physiques des voiries et la forte présence de tours élevées, n'incitent nullement les habitants à se déplacer à pied ou à vélo par manque de visibilité.

c. Face à un secteur aride et imperméabilisé en creux de vallon, représentant un important îlot de chaleur, viser une renaturation forte en retrouvant le sens de la géographie

- **Un territoire aride à désimpermeabiliser.**

Les sols sont aujourd'hui fortement imperméabilisés par la présence d'argile et par la densité de

l'urbanisation. Le paysage du pôle Gallieni et plus largement de Bagnole se caractérise donc par une sur-minéralisation des surfaces et une transformation profonde du cycle naturel de l'eau. Sur le pôle Gallieni, on observe 85% d'imperméabilité des sols et 13 % d'espaces en pleine terre. La végétalisation du projet doit permettre la réduction de l'îlot de chaleur urbain, d'améliorer la perméabilité des sols, et retrouver le sens de la géographie de ce secteur vallonné.

- **Travailler à l'appropriation d'un paysage singulier aux portes du pôle Gallieni en reliant les espaces verts environnants.**

Le croisement des deux séquences paysagères du Grand Chemin et de la ceinture verte se traduit par la présence de nombreux espaces verts publics en bordure immédiate du pôle Gallieni : le parc départemental Jean Moulin - Les Guilands sur les communes de Bagnole et Montreuil, le Square Schnarbach à Bagnole et les Squares Emmanuel Fleury et Séverine à Paris 20ème. Ils offrent aux usagers et habitants du secteur près de 32 ha d'espaces verts appropriables, riches en équipements ludiques et sportifs à moins de 500 m du pôle à vol d'oiseau. La requalification du secteur doit permettre d'améliorer la connectivité entre ces espaces verts par une trame verte. La végétalisation de l'ensemble du secteur doit être pensée dans un souci de réduction de l'îlot de chaleur urbain, d'amélioration de la qualité paysagère et d'amélioration de la continuité écologique des espaces verts environnants.

d. Repenser l'attractivité du secteur par une programmation urbaine répondant aux enjeux de transformation du site

- **Faire face à l'évolution des mobilités et de la vision urbaine en faisant évoluer un échangeur désuet.**

L'échangeur de la Porte de Bagnole est le témoin d'une époque du « tout voiture » remise largement en question au XXIe siècle. De plus, sa prédominance dans l'espace urbain rend anxiogène la traversée du secteur. La place prise par la mobilité automobile rend complexe, voire dangereux, le recours à d'autres formes de mobilités plus douces. Sa transformation doit permettre d'anticiper les évolutions sociétales liées à la mobilité, mais également à la consommation, au travail et au désir de vivre dans un environnement plus sain et hospitalier.

- **Contre les méfaits de l'urbanisme sur dalle.**

Le secteur des Mercuriales peut être qualifié d'urbanisme de dalle. Cette dernière est un frein à la perméabilité des sols, et crée des discontinuités urbaines. Les réflexions sur la requalification du secteur doivent permettre de réduire les méfaits de l'urbanisme de dalle, à savoir le déclin commercial, la baisse de la qualité paysagère, la création de discontinuités urbaines, et l'accroissement de l'îlot de chaleur urbain.

- **Résoudre la perte d'attractivité économique du site**

Destiné à être la « Défense de l'Est » avec notamment l'édification des Mercuriales au milieu des

années 70, le pôle Gallieni n'a jamais réussi à confirmer une attractivité concurrentielle avec les pôles économiques métropolitains. Il s'est constitué par accumulation de densité au fil des années dans une certaine forme de cohabitation mais qui aujourd'hui manque de liant, d'identité et d'attractivité. Ce dernier présente un fort taux de vacance des bâtiments hôteliers (Mercuriales), des cellules commerciales (Auchan et le centre-commercial Bel-Est), et une forte sous-occupation des parkings. Ce déclin peut être évité en travaillant sur des orientations programmatiques plus diversifiées visant à définir des usages types (commerces, équipements, activités, logistique, résidentiel) dans un enjeu de cohérence avec le projet de territoire et l'attractivité métropolitaine du secteur. Il s'agit également de redonner la place aux habitants et notamment ceux habitant les NPNRU ainsi qu'une nouvelle dynamique au pôle autour de la ville fabricante, contributive et solidaire en rompant avec les modèles du passé.

B. Objectifs contractuels

1. Engager les partenaires dans un PPA de préfiguration

À travers le présent contrat PPA, les signataires s'engagent à :

- Contractualiser sur la mise en place d'une gouvernance partagée pour la mise en œuvre d'un projet complexe ;
- Partager les mêmes ambitions stratégiques et environnementales et s'engager dans une réflexion commune pour le devenir du secteur de la Porte de Bagnolet-Gallieni en définissant un projet d'aménagement partagé ;
- Permettre la bonne coordination des projets en cours et à venir en veillant au partage des informations et à la concertation des signataires préalablement aux décisions déterminantes ;
- Mutualiser les outils et les moyens financiers dont ils disposent pour accompagner la réalisation des différentes actions du PPA.

2. Engager des études d'approfondissement du plan guide issu de la phase préalable

Les signataires du projet partenarial d'aménagement de préfiguration s'engagent à enclencher les actions et les études prévues suivant les modalités décrites au point IV. L'objectif final du PPA de préfiguration étant de parvenir à l'approfondissement du plan guide qui décline, dans le respect des objectifs stratégiques définis, le programme opérationnel à engager et les conditions de réalisation. Les actions du présent PPA visent également à confirmer le montage technique, foncier et financier du projet d'ensemble. Il s'agira enfin de permettre d'engager des premiers échanges sur les conditions techniques du projet de restructuration de l'échangeur autoroutier.

3. Se mettre dans la perspective de signer ensuite un PPA opérationnel

A l'issue du PPA de préfiguration et de la validation des études de programmation, du plan guide et de son montage, par l'ensemble des signataires, les partenaires impliqués dans la poursuite du projet s'accorderont sur la mise en place d'un PPA opérationnel afin de préciser les modalités de mise en œuvre des opérations définies en conclusion du PPA de préfiguration.

II. LES SIGNATAIRES ET PARTENAIRES DU CONTRAT

A. Les signataires

Le présent contrat de PPA de préfiguration rassemble dans un premier temps les partenaires institutionnels initiateurs du projet, déjà engagés dans les projets en cours et les instances de travail pour la redynamisation du quartier.

Les signataires sont :

- L'État, représenté par le Préfet de Région M. Marc GUILLAUME
- La Métropole du Grand Paris, représentée par son président M. Patrick OLLIER ;
- L'EPT Est Ensemble représenté par son président M. Patrice BESSAC
- La Ville Paris, représentée par sa Maire Mme Anne HIDALGO
- La commune de Bagnolet, représentée par son Maire M. Tony DI MARTINO
- L'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France, représenté par son directeur général, M. Gilles BOUVELOT ;
- L'ANRU, représentée par sa directrice générale Mme Anne-Claire Mailot ;

Les signataires sont membres de droit des instances de gouvernance du PPA.

La liste des signataires pourra être élargie par voie d'avenant afin d'associer largement toutes les parties prenantes du projet en fonction de l'avancement des études et de la stratégie d'intervention qui pourra se dessiner dans le temps du PPA de préfiguration.

Pourront-être ajoutés par voie d'avenant et selon leurs domaines d'intervention et de compétences, pour apporter leur concours technique sur tout sujet nécessaire, les signataires suivants :

- Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis ;
- La Région Ile de France ;
- Ile de France Mobilités ;
- La Banque des Territoire ;
- ...

B. Les partenaires

Le PPA pourra associer par ailleurs, dans ses instances de gouvernance, des partenaires non-signataires, dont une liste non exhaustive, et soumise à évolution, est présentée ci-après :

- Auchan ;
- Unibail ;
- Les hôteliers : Campanile – Louvre Hôtel, Novotel, Ibis ;
- Bain Capital / Hémisphère (Mercuriales) ;
- Le gestionnaire des différentes structures de gestion : parties communes, parking (Accessite) ;
- ...

La liste des partenaires associés pourra être élargie afin d'associer largement toutes les parties prenantes du projet en fonction l'avancement des études et de la stratégie d'intervention.

III. LE PROJET DE LA PORTE DE BAGNOLET-GALLIENI

A. Le périmètre du projet urbain

1. Périmètre d'action

Le périmètre d'action du PPA a été défini selon les grands enjeux urbains découlant des études et constats réalisés jusqu'alors, et reposant sur les atouts et contraintes du site. Ainsi, il comprend en son centre l'échangeur, le centre Bel Est et Gallieni.

Il s'étend au nord jusqu'à la place de la Mairie, afin de répondre aux souhaits de créer des liaisons et désenclaver le secteur de l'échangeur avec le centre-ville de Bagnolet. Ainsi, le périmètre englobe les Mercuriales et les hôtels situés entre le centre-ville et l'échangeur, pour répondre aux enjeux de forte vacance, et aux besoins de créer des animations de rez-de-ville.

A l'est, le périmètre comprend l'espace vert Schnarbach et le Parc départemental Jean Moulin – Les Guilands, afin de permettre la création de liaisons entre ces deux espaces verts, et consolider leur accessibilité. De plus, le périmètre s'étend jusqu'à la dalle de couverture de l'A3 pour prendre en compte l'incidence potentielle de l'enfouissement de l'A3.

Au sud, le périmètre englobe les bâtiments hôteliers également impactés par une vacance structurelle, ainsi que les espaces publics impactés par le futur projet urbain.

A l'ouest, le périmètre intègre les espaces publics et les voiries du territoire parisien qu'il conviendra d'intégrer dans le projet global impacté par les aménagements de l'échangeur.

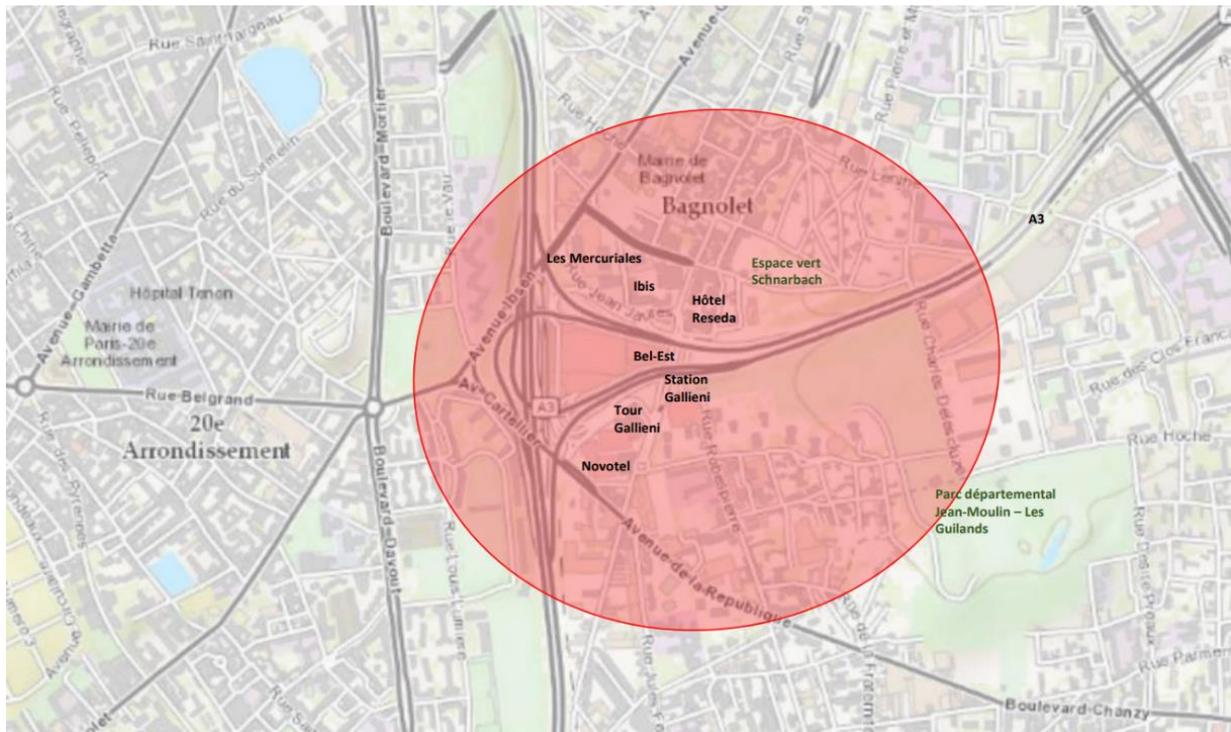


Figure 4 : Le périmètre d'action du PPA

2. Le périmètre de réflexion élargi

Le périmètre de réflexion élargi dans lequel s'inscrit le projet permet une mise en cohérence du projet avec son territoire, et un élargissement de la réflexion dans le cadre des études à mener lorsque nécessaire. Ce périmètre élargi tient compte de l'ensemble des projets et démarches (ZAC, PRU, périmètres d'étude) depuis la Porte des Lilas jusqu'à la porte de Vincennes.

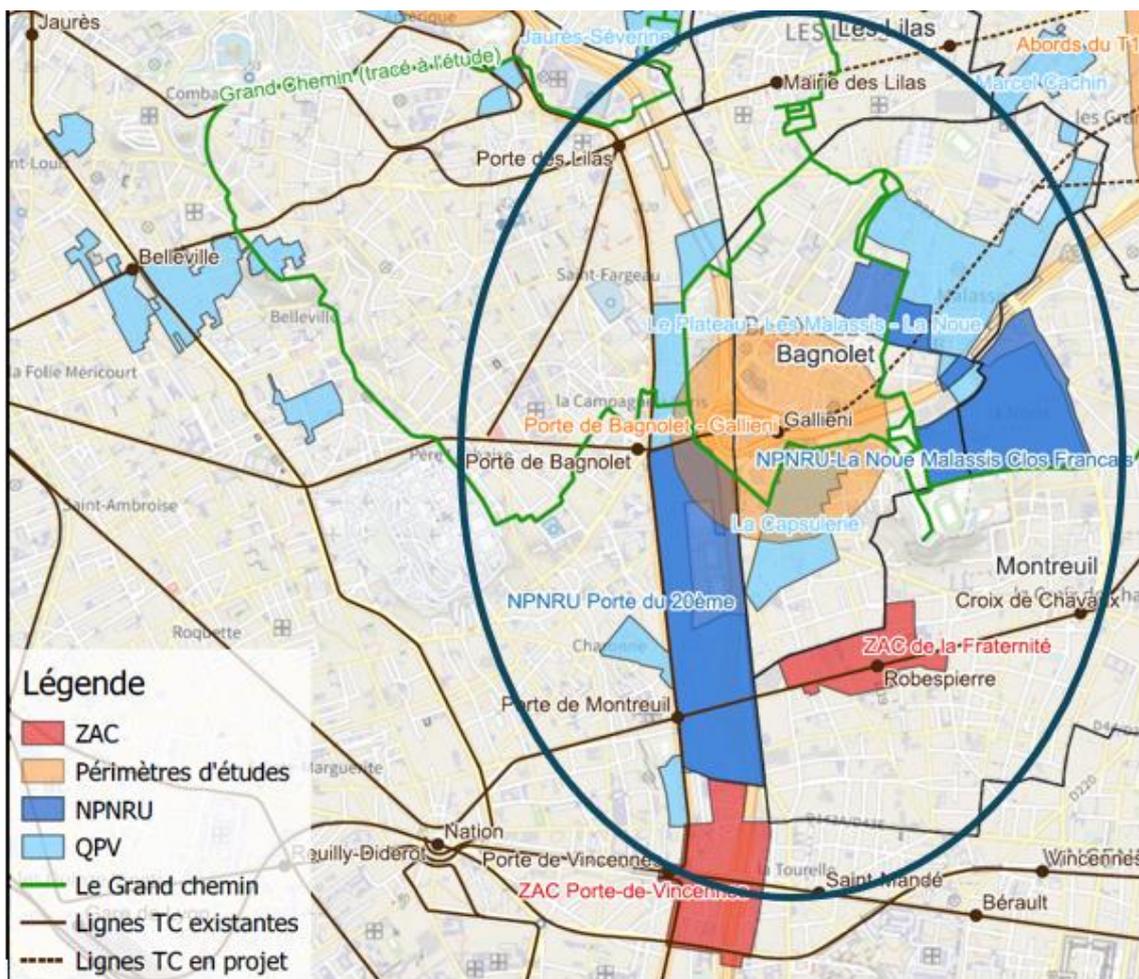


Figure 5 : périmètres de réflexion élargis des études du PPA

Le périmètre de l'étude d'impact sur le trafic devra être apprécié à l'échelle pertinente au vu de l'interconnexion du réseau magistral francilien et au regard des incidences directes et indirectes du projet sur l'environnement et la santé.

B. Insertion du projet dans son contexte

Plusieurs projets territoriaux créant une dynamique urbaine autour de la Porte de Bagnole sont à prendre en compte dans les réflexions menées dans le cadre des études du PPA. La prise en compte de ces dynamiques urbaines permettra d'intégrer au mieux le projet dans son contexte territorial. Ces dynamiques urbaines sont les suivantes, et sont développées dans des fiches projets en annexe de ce document :

- Le Quartier Python-Duvernois (Fiche projet n°1)
- Le PNRQAD Montreuil-Bagnole (Fiche projet n°2)
- Le NPNRU La Noue-Malassis (Fiche projet n°3)

- Les dynamiques urbaines de Bagnolet (Fiche projet n°4)

IV. PRESENTATION DES ACTIONS

Le plan d'action vise à confirmer le montage technique, foncier et financier du projet d'ensemble pour le secteur Porte de Bagnolet-Gallieni. Il s'agira enfin de permettre d'engager des premiers échanges sur les conditions techniques du projet de restructuration de l'échangeur autoroutier.

A. Missions d'AMO et d'études

Quatre grandes catégories de missions à mener dans le cadre du PPA se dégagent :

- Les missions d'assistant à maîtrise d'ouvrage
- Les études pré-opérationnelles
- Les actions d'urbanisme transitoire
- La concertation avec les habitants et acteurs du secteur

Ces missions doivent prendre en compte les études déjà réalisées sur le secteur, ainsi que l'étude Evaluation d'Impacts sur la Santé sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris qui se déroulera en 2024-2025

1. Assistance à maîtrise d'ouvrage

a. *La rédaction des cahiers des charges en amont du PPA*

Une première mission a été confiée par la Métropole du Grand Paris à Paris et Métropole Aménagement en amont de la signature du PPA afin de permettre la rédaction des cahiers des charges des études à mener dans le cadre de ce PPA. Cette première mission de 6 mois fait l'objet d'un co-financement de la part de la MGP, Ville de Paris et Est-Ensemble.

b. *L'assistance à maîtrise d'ouvrage des études encadrées par le PPA*

Le PPA doit permettre la poursuite de cette mission en confiant à Paris et Métropole Aménagement l'assistance à maîtrise d'ouvrage des études à mener, en assurant la désignation des candidats, la conduite et le suivi de ces études, pour une durée de 24 mois.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">• Maîtrise d'ouvrage : Métropole du Grand Paris• Partenaires associés : Ville de Paris, commune de Bagnolet, Est-Ensemble• Co-financeurs : Métropole du Grand Paris, Etat, Ville de Paris, Est-Ensemble |
|--|

Ainsi, le PPA doit permettre la réalisation des missions suivantes :

2. Études pré opérationnelles

Les études à mener dans le cadre de ce PPA consistent à approfondir la faisabilité d'un réaménagement du secteur de la Porte de Bagnolet. Elles visent donc à mettre au point un projet d'aménagement, ses grands équilibres économiques et programmatiques en vue de sa mise en œuvre opérationnelle. Elles visent également à définir le montage du projet et à développer plusieurs thématiques au travers des différentes études listée ci-après.

Un tableau synthétique des études à engager et de la répartition de leur prise en charge par les signataires est présenté en Annexe 1.

Les études à réaliser sont les suivantes :

a. *Etude préliminaire ouvrages d'art - infrastructures routières*

Cette mission vise à produire une expertise technique approfondie de l'hypothèse d'enfouissement de l'échangeur, comprenant :

- La définition des ouvrages, basée notamment sur les référentiels de conception de l'Etat et de tout autre document cadre, la stabilisation de leurs caractéristiques géométriques, les ouvrages nécessaires à la sécurité et à la gestion des ouvrages, la zone d'impact des travaux ;
- Les grands principes et enjeux de phasage, incluant la démolition des existants, la construction des ouvrages, les sujétions de maintien des fonctionnalités de l'A3, et les travaux connexes à réaliser sur les ouvrages liés (centre commercial, parking...) ;
- Les différentes méthodologies de réalisation des ouvrages envisageables et leurs incidences ;
- Le chiffrage général des travaux, comprenant l'ensemble des sujétions associées.

Elle fournira un appui indispensable à la mise au point du scénario de transformation de l'échangeur en itération étroite avec la mission d'études urbaines, et contribuera à alimenter celle-ci en étant force de proposition pour l'étude de toutes les mises au point et/ou adaptations liées à l'intégration urbaine des ouvrages et à leur faisabilité technique et financière.

Plan de Prévention des Risques Naturels, liés aux mouvements de terrain (PPRN) de Bagnolet :

En outre, le territoire de la commune de Bagnolet étant soumis à des risques de mouvements de terrain liés à l'existence de nombreuses carrières souterraines abandonnées, un Plan de Prévention des Risques Naturels, liés aux mouvements de terrain (PPRN) est en cours d'élaboration. Il sera édité par l'Etat au cours de l'année 2024, suivi d'une enquête publique à la fin de l'année 2024. La mission devra prendre en compte les prescriptions de ce PPRMT.

Cette mission se décomposera en une première phase, qui visera à définir les grandes caractéristiques géométriques et techniques de ces ouvrages et leur chiffrage, afin de conforter ces hypothèses, et les

ajuster si besoin, avant d'engager une phase d'étude plus détaillée.

Cette mission sera également menée en relation avec l'étude foncier/montage, afin d'intégrer les enjeux fonciers et juridiques relevant de ce scénario d'enfouissement, et d'en estimer l'ensemble des conséquences (procédures, délais, financier...).

- **Maîtrise d'ouvrage** : Métropole du Grand Paris
- **Partenaires associés** : Ville de Paris, commune de Bagnolet, Est-Ensemble, l'Etat (L'État participera au suivi de ces études, avec notamment une implication indispensable de la DIRIF du fait de sa compétence sur la question de l'infrastructure routière)
- **Co-financeurs** : Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Est-Ensemble

b. Etudes urbaines paysagères, architecturales, de programmation et environnementales visant à l'établissement du plan guide de la transformation urbaine de la Porte de Bagnolet

Les études viseront à produire une vision consolidée du devenir du site en termes de fonctionnalités urbaines, de topographie, de programmation, de conditions d'intervention, de prise en compte et de relations aux existants, de transition écologique et de qualité de vie qui réponde à l'enjeu d'attractivité locale et métropolitaine pour la requalification de la Porte de Bagnolet.

Elles s'attacheront à conforter une stratégie de transformation globale intégrant l'insertion et le devenir de l'échangeur de l'A3 dans le territoire de la Porte de Bagnolet, répondant aux grands enjeux de santé (air, bruit...) et de transition écologique (sobriété, renaturation, recyclage...), ainsi qu'à la notion de paysage dans ses différentes échelles (locale/quartier/métropolitaine). Cette réflexion sera guidée par le souci de maîtrise des nuisances et de l'ensemble des incidences sur les fonctionnalités du quartier en phase provisoire et définitive, au travers d'une articulation permanente entre une vision opérationnelle de court/moyen terme et une vision stratégique de long terme.

Dans ce cadre, l'équipe en charge de cette mission travaillera en dialogue et en partenariat avec l'ensemble des acteurs du site ainsi qu'avec toutes les parties prenantes, pour approfondir, affiner, et réorienter si besoin les hypothèses de transformation urbaine, dans l'objectif d'aboutir à une faisabilité vérifiée et partagée à l'issue du PPA de préfiguration.

Afin d'aboutir à ce plan guide, la mission comprendra notamment :

- L'approfondissement et la consolidation des orientations urbaines, programmatiques (devenir des locaux vacants, programme des constructions nouvelles potentiellement développées sur la base de la stratégie économique et urbaine de l'étude urbaine préalable) et paysagères, avec l'identification des invariants et des axes d'approfondissement, à travers une méthodologie de travail itérative et fédératrice ;
- L'intégration, en relation avec le prestataire spécialisé, des résultats de l'étude « ouvrage d'art » et des conditions de sa faisabilité ainsi que l'analyse globale des incidences et risques afin de fiabiliser les hypothèses de transformation de l'échangeur et sa prise en compte dans les études urbaines ;

- L'établissement d'une stratégie environnementale basée sur une vision stratégique et prospective, incluant une priorisation des enjeux spécifiques à la Porte de Bagnole, et mettant en exergue les grandes dimensions du projet afin de produire une aide à la décision pour la consolidation du plan guide ;
- L'approfondissement du potentiel de transformation du pôle commercial/Parking Inter-Régional Gallieni : devenir de ses fonctions commerciales, évolution et repositionnement programmatique, devenir du Parking Inter-Régional... Cet élément de mission prendra en compte la relation aux infrastructures, et pourra comprendre une étude de la faisabilité technique, architecturale et financière de la transformation de cet ensemble, en concertation avec l'AMO montage.
- Le positionnement programmatique global du site, prenant en compte les possibilités d'évolution et de mutation de l'existant, en coordination avec l'étude réalisée par l'AMO foncier/montage ;
- La stabilisation des principes de transformation urbaine associée à une stratégie d'intervention suivant différentes temporalités, en fonction des conditions d'intervention possibles ;
- L'identification d'un premier périmètre opérationnel, incluant la requalification des espaces publics autour du métro Gallieni en lien avec l'étude de pôle IDFM, les études à venir sur le prolongement de la ligne 3 du métro, le lien Parc des Guilands/Paris (avenues Ibsen et Cartelier, rue des Champeaux, rue Jean Jaurès) et la transformation des bretelles d'accès au Parking Inter-Régional, avec la réalisation d'études de faisabilité visant à engager de premières études de maîtrise d'œuvre à l'issue du PPA pour répondre à l'enjeu d'amélioration rapide du secteur ;
- La stabilisation du plan guide, comprenant les grands éléments de chiffrage, de constructibilité, et de phasage.

La stabilisation du plan guide sera confortée par une analyse réglementaire du PLUi, en vue de préparer son éventuelle mise en compatibilité. Des actions de concertation pourront également être menées vers les habitants et les usagers du quartier.

Cette mission sera articulée à la définition des modes opératoires et des montages opérationnels nécessaires à la réalisation du projet d'aménagement, en fonction des périmètres d'intervention, en relation notamment avec l'AMO expertise foncière/montage.

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Maîtrise d'ouvrage : Métropole du Grand Paris • Partenaires associés : Etat, Ville de Paris, commune de Bagnole, Est-Ensemble, EPFIF. • Co-financeurs : Etat, Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Est-Ensemble, EPFIF. |
|---|

c. AMO conseil expertise foncière et juridique / Montage

Cette mission visera à assurer :

- Le recollement et la complétude des données foncières et volumétriques existantes (propriétaires, classification, état d'occupation, incertitudes / risques administratifs, ...) ;
- L'analyse des conditions d'intervention sur les existants et de ses potentiels de transformation

programmatisques : ouvrages d'infrastructure (échangeur, bretelles...), Pôle commercial Gallieni, Parking Inter-Régional, offre tertiaire et hôtelière existante et problématique de vacance..., y compris analyse des intervenants (structures de gestion, conditions juridiques et financières d'évolution des activités existantes), de leurs potentiels de mutation, des modèles économiques envisageables, en vue d'établir une stratégie de transformation globale du positionnement économique de la Porte de Bagnole ;

- La définition des modalités et du calendrier opérationnels de réalisation de l'opération d'aménagement (ZACs, permis d'aménager, étude d'impact...) et d'une stratégie foncière associée.

Cette mission sera menée en relation étroite avec la mission d'études urbaines, compte-tenu des interactions importantes entre les deux études, en particulier au regard de la complexité de l'ensemble Gallieni Bel-Est, et notamment de l'articulation entre les acteurs en place (Auchan etc.) avec les enjeux de redynamisation économique général du site.

- **Maîtrise d'ouvrage** : Métropole du Grand Paris
- **Partenaires associés** : Etat, Ville de Paris, commune de Bagnole, Est-Ensemble, EPFIF
- **Co-financeurs** : Etat, Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Est-Ensemble, EPFIF (volet foncier)

d. Etudes spécialisées

Afin d'accompagner la stabilisation du plan guide, des études trafic seront réalisées, en fonction des besoins, pour évaluer les différentes phases intermédiaires ou pour accompagner une évolution des hypothèses et le travail sur des scénarios alternatifs. Des mises à jour des études acoustiques et pollution pourront également être réalisées.

- **Maîtrise d'ouvrage** : Métropole du Grand Paris
- **Partenaires associés** : Etat, Ville de Paris, commune de Bagnole, EPT Est-Ensemble, la DIRIF.
- **Co-financeurs** : Etat, Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Est-Ensemble

e. Etudes techniques et de diagnostic

La réalisation d'études techniques a pour but d'alimenter le plan guide afin de conforter les études et leur chiffrage. Deux types de missions seront réalisées :

- Etudes documentaires :
 - Etude historique pollution
 - Etude géotechnique
 - Réseaux (recollement des DT)
- Diagnostics de site :

- Levés topographique
- Etudes géotechniques
- Etudes de pollution
- Etudes de réseaux (relevés, géo-détection...)
- Diagnostics amiante/plomb (ouvrages, voirie)
- Diagnostics structurels

Les diagnostics de site seront réalisés sur la base des besoins identifiés par les missions d'urbaniste et d'étude « ouvrage d'art », qui contribueront à l'élaboration des cahiers des charges de ces diagnostics, au suivi de leur bonne réalisation le cas échéant, et à l'exploitation des résultats.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Maîtrise d'ouvrage : Métropole du Grand Paris ● Partenaires associés : Ville de Paris, commune de Bagnolet, Est-Ensemble ● Co-financeurs : Etat, Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Est-Ensemble |
|--|

3. Concertation avec les habitants et acteurs

Le PPA doit permettre la mise en place de temps et d'outils de concertation avec les habitants et les acteurs du territoire afin d'appuyer la cohérence des préconisations. Cette concertation doit se faire de façon continue pendant la durée du PPA.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Maîtrise d'ouvrage : Est-Ensemble ● Partenaires associés : Ville de Paris, commune de Bagnolet, Métropole du Grand Paris ● Co-financeurs : Etat, Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Est-Ensemble |
|--|

4. Actions d'urbanisme transitoire, de préfiguration

Une étude sur la stratégie d'urbanisme transitoire a été réalisée sous Maîtrise d'Ouvrage d'Est Ensemble sur le secteur de la Porte de Bagnolet-Gallieni fin 2022-2023. Cette stratégie, validée en comité de pilotage Est Ensemble/ Bagnolet en février 2023 propose une saisonnalité et un panel d'actions. Les objectifs arbitrés pour la première saison sont : répondre avant tout aux demandes d'intervention sur l'espace public-, produire une action qui se maintienne et se voit dans le temps (plutôt qu'un format événementiel), concentrer les actions sur le pôle Gallieni. Ainsi en 2023-2024 il a été choisi de réaliser une action de végétalisation. En 2024-2025, la commune de Bagnolet souhaite mettre en place une action de mise en lumière.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Maîtrise d'ouvrage : Est-Ensemble ● Partenaires associés : Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, commune de Bagnolet ● Co-financeurs : Etat, Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Est-Ensemble |
|--|

B. Calendrier des études

Le calendrier en annexe 2 présente le principe de phasage des études du PPA de préfiguration ainsi que les points d'étape identifiés. Il pourra être adapté par les signataires selon les besoins du projet.

C. Prise en compte d'autres études préalables au PPA

1. Etudes déjà réalisées ou en cours

Pour mémoire, plusieurs études préalables au PPA ont été réalisées. Les études à réaliser dans le cadre de ce PPA doivent les prendre en compte.

Ces études sont les suivantes :

- Etude stratégique sur les enjeux de développement économique et de déplacement des NPNRU Python-Duvernois et La Noue Malassis. (2017-2018)
- Etude urbaine Porte de Bagnole-Galliéni (2020-2023) dont étude trafic
- Etude air et étude bruit (2021-2022)
- Analyse UFS (Urbanisme Favorable à la Santé) (2022)
- Etude EIS (Etude d'Impacts sur la Santé) lancée par Paris (en cours)
- Etude d'intermodalité du PEM de Galliéni (en cours)
- Plus globalement, prendre en compte les études réalisées dans le cadre de la préfiguration des NPNRU à proximité.

2. L'étude EIS sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Paris

Un marché d'étude d'Evaluation d'Impacts sur la Santé a été lancée au T3 2023 par la Ville de Paris, pour lequel un bureau d'étude a été désigné en février 2024. Le bureau d'étude doit livrer son évaluation début 2025. Les futures études réalisées doivent prendre en compte cette EIS et intégrer les données relevées dans les analyses et réflexions.

V. GOUVERNANCE DU PROJET PARTENARIAL D'AMENAGEMENT

A. Pilotage et principes de conduite de projet : Organisation des maîtrises d'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage de la quasi-totalité des études est assurée par la Métropole du Grand Paris.

Eu égard aux différents enjeux de gouvernance croisés de ce PPA de préfiguration, une co-animation de contrat est mise en place entre la Métropole, l'EPT Est-Ensemble, la Ville de Paris et la commune de Bagnole. La Métropole, l'EPT Est-Ensemble, la Ville de Paris, la commune de Bagnole ainsi que

32

l'Etat valideront conjointement et en concertation étroite les livrables et les conclusions qui découleront des différentes études portées par le PPA.

B. Organisation des instances de suivi

Le contrat PPA permet de fixer la gouvernance autour du projet en instaurant les instances chargées du suivi.

1. Le comité de pilotage (COPIL)

Les comités de pilotage seront co-présidés par le Préfet de Région Ile-de-France, le Président de la Métropole du Grand Paris, le Président d'Est Ensemble, la Maire de Paris et le Maire de Bagnole. Il réunira également les autres partenaires signataires du contrat que sont la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilité, le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, l'Etablissement public Foncier de la Région Ile-de-France et la Banque des Territoires.

Le secrétariat de l'animation du contrat étant partagée entre la Métropole, Est-Ensemble et la Ville de Paris, chacun assurera à tour de rôle l'organisation administrative de l'instance (convocation et compte-rendu) en lien avec les services de l'Etat et de la commune de Bagnole. Les collectivités en charge du secrétariat de l'animation assureront également l'organisation du comité de pilotage en étroite collaboration avec la commune de Bagnole et l'Etat.

Ces comités de pilotage se réuniront à minima 2 fois par an.

Ils auront pour mission d'assurer le suivi stratégique de l'exécution du contrat PPA, en particulier pour :

- Piloter l'ensemble des actions et s'assurer de la cohérence globale du projet ;
- Prendre les décisions nécessaires à la suite des propositions d'arbitrages et d'orientations nouvelles formulées par le comité technique ;
- Acter le déclenchement des phases successives d'études pour donner suite aux points d'étapes prévus ;
- Décider de la mise en place d'avenants éventuels au présent contrat, notamment pour mettre en œuvre les orientations et actions nouvelles, intégrer de nouveaux signataires ou partenaires, ou revoir les modalités de gouvernance.

2. Le comité technique (COTECH)

Les comités techniques seront composés des référents PPA des signataires du contrat, de leurs collaborateurs jugés utiles en fonction de l'ordre du jour et, au besoin, d'autres acteurs non-

signataires.

Le secrétariat de l'animation du contrat étant partagée entre la Métropole, Est-Ensemble et la Ville de Paris, chacun assurera à tour de rôle l'organisation administrative de l'instance (convocation et compte-rendu) en lien avec les services de l'Etat et de la commune de Bagnole.

Ces comités techniques se réuniront à minima 4 fois par an.

Ils auront pour mission d'assurer le suivi de l'exécution du contrat PPA, en particulier pour :

- Préparer les COPIL ;
- Assurer le suivi du projet et son bon déroulement ;
- Tirer le bilan des études engagées et s'assurer la cohérence globale et notamment la coordination entre les groupes de travail ;
- Rechercher les solutions et propositions nécessaires en vue de la bonne poursuite du projet ;
- Proposer en ce sens les arbitrages nécessaires à soumettre en COPIL ;
- S'accorder sur les modalités de mise en œuvre des études et actions à engager (maîtrise d'ouvrage, financements) dans le respect des engagements pris au titre du présent contrat.

3. Le comité restreint

Les comités restreints réuniront les partenaires signataires et seront responsables de l'animation du PPA et de la coordination opérationnelle de l'ensemble des actions nécessaires.

Ils se réuniront autant que nécessaire et seront chargés de suivre l'avancement et le bon déroulement des actions prévues par le PPA.

4. Groupes de travail

Les groupes de travail sont composés des techniciens de la Métropole du Grand Paris, d'Est-Ensemble, de la Ville de Paris, de la commune de Bagnole et de Paris et Métropole Aménagement, et des autres partenaires signataires du PPA suivant leurs domaines de compétences. Ils se réunissent autant que nécessaire pour évoquer les avancées et points bloquants relatifs à la conduite du PPA. Les groupes de travail traitent notamment des problématiques de l'infrastructure, du cadre de vie, de l'environnement et de santé. Ils peuvent-être sollicités pour participer à la rédaction de cahiers des charges ou interagir en cours d'étude avec les AMO pour alimenter les réflexions, en fonction des compétences de chaque partenaire. Leur participation peut également permettre d'alimenter les livrables des bureaux d'études.

Les différents groupes de travaux et leurs compositions sont les suivants :

Groupe de travail	Infrastructure
Piloté par :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris / DIRIF
Composé de :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris • La DIRIF • Est-Ensemble • La Ville de Paris • La commune de Bagnole • IDFM • Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

Groupe de travail	Cadre de vie/Programmation
Piloté par :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris
Composé de :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris • La Ville de Paris • Est-Ensemble • La commune de Bagnole • L'Etat • La DRIHL • L'ANRU • A mobiliser au besoin en fonction de l'ordre du jour : Les partenaires non-signataires du PPA : Auchan, Unibail, Mercuriales (Hémisphère/Bain Capital)

Groupe de travail	Foncier
Piloté par :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris
Composé de :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris • La Ville de Paris • Est-Ensemble • La commune de Bagnole • L'EPFIF • L'Etat (DIRIF au titre de sa propriété de l'infrastructure) • IDFM • Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis • Les partenaires non-signataires du PPA : (ex : Accessite)

Groupe de travail	Santé environnementale/Biodiversité
Piloté par :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris
Composé de :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris • La Ville de Paris • Est-Ensemble

	<ul style="list-style-type: none"> • La commune de Bagnolet • L'Etat • Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
--	---

Groupe de travail :	Mobilité/Déplacements
Piloté par :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris
Composé de :	<ul style="list-style-type: none"> • La Métropole du Grand Paris • La Ville de Paris • Est-Ensemble • La commune de Bagnolet • IDFM • L'Etat • Le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis • La RATP

C. Suivi et évaluation

Les modalités seront à définir dans la période de mise en œuvre de premières actions du PPA : indicateurs de suivi à identifier, outils de pilotage à établir, groupe de travail dédié à mettre en place.

D. Les référents du PPA

Chaque signataire du contrat PPA désigne au sein de ses services un référent PPA dont le rôle est notamment de mobiliser les expertises et ressources de sa structure selon les besoins du projet.

Les référents désignés sont :

- L'État : département aménagement opérationnel et foncier (DRIEAT IF), service Planification et Aménagement du Territoire (DRIEAT- UD93 et UD75), DIRIF
- La Métropole du Grand Paris : la Direction de l'Aménagement Métropolitain
- L'EPT Est Ensemble : la Direction de l'Aménagement et des Déplacements
- La Ville Paris : la Direction de l'Urbanisme et la Délégation Générale au Grand Paris
- La commune de Bagnolet : la Direction du Développement Territorial
- L'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France : la Direction Stratégie, Partenariats et Expertises

VI. ENGAGEMENTS DES PARTIES

L'ensemble des signataires s'engage à :

- Participer à la gouvernance du PPA ;
- Élaborer et mettre en œuvre la stratégie définie dans le cadre du PPA ;
- Mettre en commun les données à leur disposition concernant les sujets traités dans le cadre du PPA ;
- Partager les conclusions des études et des démarches sur des sujets liés au PPA, que celles-ci soient réalisées ou à mener et qu'elles soient menées dans le cadre du PPA ou en dehors ;
- Accompagner le financement des études pour lesquelles ils sont identifiés comme financeurs dans le tableau présenté en annexe 1.

L'État s'engage à :

- Assurer avec l'EPT Est Ensemble, la Ville de Paris, la commune de Bagnolet et la Métropole du Grand Paris l'animation du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotage, comités techniques) ;
- Contribuer au financement des actions et études décrites en annexe 1 et sur lesquelles sa participation ne pourra excéder 50%. Des financements complémentaires pourront être décidés par voie d'avenant. Les financements feront l'objet de décisions attributives de subvention au fur et à mesure de l'avancement des actions, considérant que le présent contrat constitue une convention-cadre valant demande de subvention.
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire mais notamment sur la question de la transformation de l'infrastructure routière que représente l'échangeur autoroutier du fait de sa compétence et de sa propriété foncière ;
- Veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat ainsi qu'à la cohérence des projets avec les politiques de l'État, notamment les orientations stratégiques qui guident le pilotage des crédits dédiés au PPA contractualisés au titre du volet aménagement du CPER 2021-2027 (BOP 135)
- Contribuer à la communication commune.

La Métropole du Grand Paris s'engage à :

- Assurer la maîtrise d'ouvrage des actions et études selon la répartition prévue en annexe 1 et contribuer à leur financement ;
- Assurer avec l'EPT Est Ensemble, la Ville de Paris et la commune de Bagnolet, l'animation et le pilotage du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotage, comités techniques) ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

L'EPT Est Ensemble s'engage à :

- Assurer avec la Ville de Paris, la Métropole du Grand Paris et la commune de Bagnolet l'animation et le pilotage du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotage, comités techniques) ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

La Ville de Paris s'engage à :

- Assurer avec l'EPT Est Ensemble, la Métropole du Grand Paris et la commune de Bagnolet l'animation et le pilotage du dispositif de gouvernance du PPA (comités de pilotage, comités techniques) ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.

La commune de Bagnolet s'engage à :

- Participer auprès de la Métropole du Grand Paris, de l'EPT Est Ensemble et de la Ville de Paris à l'animation et au pilotage du dispositif
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire ;
- De manière générale, veiller au respect des orientations communes énoncées dans le présent contrat.
- Apporter son concours technique sur tout sujet nécessaire.

L'Établissement Public Foncier d'Ile-de-France s'engage à :

- Contribuer au financement de l'étude urbaine et de l'étude foncière ;
- Participer aux comités de pilotage ;
- Participer aux comités techniques, ainsi qu'aux réunions de conduite des différentes études prévues au PPA et aux groupes de travail qui correspondent à ses domaines d'intervention ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet nécessaire, et de façon plus approfondie sur les études co-financées par l'EPFIF.

L'Agence Nationale de Rénovation Urbaine s'engage à :

- Participer aux comités de pilotage ;

- Participer aux comités techniques, ainsi qu'aux réunions de conduite des différentes études prévues au PPA qui correspondent à ses domaines d'intervention ;
- Apporter son concours technique aux actions et études prévues dans le présent PPA sur tout sujet concernant la mise en cohérence des projets de renouvellement urbain concernés par le périmètre d'action du PPA ;
- Prendre en compte les secteurs de la Politique de la Ville qui seraient impactés par les actions du PPA dans les réflexions engagées sur le futur du renouvellement urbain.

VII. MISE EN ŒUVRE DU PPA

A. Communication autour du projet

Dans le cadre du PPA une communication commune sera mise en place lors des principales étapes du projet. Est Ensemble est désigné chef de file de cette communication. Les signataires s'engagent à afficher les logos des autres partenaires dans toute parution ou communication ayant trait au présent PPA.

B. Durée et actualisation du contrat

La durée de contrat de PPA de préfiguration est d'une durée prévisionnelle de 2 ans à compter de sa signature, reconductible tacitement jusqu'à la fin des actions prévues. Celle-ci correspond à la durée estimée de réalisation des études en vue d'aboutir à l'approfondissement du Plan Guide qui permettra d'enclencher la signature d'un PPA opérationnel.

Le présent PPA pourra être modifié par voie d'avenant. Tout avenant devra être présenté en comité de pilotage et validé par l'ensemble des signataires.

Sont notamment considérées comme substantielles et devront faire l'objet d'un tel avenant les modifications portant sur :

- L'ajout d'un nouveau partenaire et/ou signataire ;
- L'ajustement substantiel des concours financiers des études et actions prévus dans le présent contrat ;
- La modification des engagements pris par les signataires ;
- L'intégration de nouvelles études et/ou actions, notamment à la suite des points d'étapes ;
- Toute modification du périmètre initial ;
- La prolongation du présent contrat, passé le délai contractuel des 2 ans.

VIII. LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Tableau de financements

Annexe 2 : Calendrier des études du PPA

Annexe 3 : Le Quartier Python-Duvernois (Fiche projet n°1)

Annexe 4 : Le PNRQAD Montreuil-Bagnolet (Fiche projet n°2)

Annexe 5 : Le NPNRU La Noue-Malassis (Fiche projet n°3)

Annexe 6 : Les dynamiques urbaines de Bagnolet (Fiche projet n°4)

Annexe 7 : Fiche PLU bioclimatique parisien, son PADD et ses OAP (PLU arrêté le 5 juin 2023)

IX. SIGNATURES



Marc GUILLAUME
Préfet de Région



Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris



Anne HIDALGO
Maire de la Ville de Paris



Tony DI MARTINO
Maire de la commune de Bagnolet



Patrice BESSAC
Président d'Est-Ensemble



Gilles BOUVELOT
*Directeur Général de l'Établissement
Public Foncier d'Île de France*



Anne-Claire MAILLOT
*Directrice Générale de l'Agence Nationale de
Rénovation Urbaine*

15 OCT. 2024

ANNEXE 1

Maquette financière du PPA Porte de Bagnolet-Gallièni

				TOTAL											
Maîtrise d'ouvrage	Etudes d'approfondissement préopérationnel	HT	TTC	Etat (PPA)		MGP		Ville de Paris		Est Ensemble		EPFIF		Autre	
				%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant
Métropole	Architecte urbaniste coordonnateur (orientations urbaines et programmatiques, stratégie environnementale, plan guide, faisabilité première phase opérationnelle)	800 000 €	960 000 €	70 %	560 000 €	12 %	96 000 €	7,2 %	57 200 €	7,1 %	56 800 €	3,8 %	30 000 €		
	Etude préliminaire génie civil/ouvrage d'art sur les infrastructures routières (pré-faisabilité et faisabilité : modalités travaux, impact réseaux, phasage)	250 000 €	300 000 €			70 %	175 000 €	15 %	37 500 €	15 %	37 500 €				
	ETUDES SPECIALISEES														
	Etude trafic (mise à jour)	180 000 €	216 000 €			70 %	126 000 €	15 %	27 000 €	15 %	27 000 €				
	Etude spécialisée : Etude acoustique (mise à jour)	60 000 €	72 000 €			70 %	42 000 €	15 %	9 000 €	15 %	9 000 €				
	Etudes Air (mise à jour)	80 000 €	96 000 €			70 %	56 000 €	15 %	12 000 €	15 %	12 000 €				
	Etude Faune et Flore	30 000 €	36 000 €			70 %	21 000 €	15 %	4 500 €	15 %	4 500 €				
	AMO conseil - Expertise Foncière et juridique (recollement et complétude des données foncières et volumétriques ; analyse des conditions d'intervention : ouvrages d'infrastructure, pôle commercial Gallièni, PIR, structures de gestion, conditions juridiques et financières d'évolution, modalités opérationnelles de réalisation de l'opération d'aménagement)	150 000 €	180 000 €			40 %	60 000 €	27 %	40 500 €	3,2 %	4 750 €	3,2 %	4 750 €	26,7 %	40 000 €
	ETUDES SOLS / DIAGNOSTICS														
	Etude topographique	200 000 €	240 000 €			50 %	100 000 €	20 %	40 000 €	15 %	30 000 €	15 %	30 000 €		
	Etude géotechnique (Etude documentaire : étude de site G1 E5)	40 000 €	48 000 €					70 %	28 000 €	15 %	6 000 €	15 %	6 000 €		
	Etude géotechnique (sondages et G2AVP)	200 000 €	240 000 €					70 %	140 000 €	15 %	30 000 €	15 %	30 000 €		
	Etude pollution (étude documentaire et historique de la pollution des sols)	40 000 €	48 000 €					70 %	28 000 €	15 %	6 000 €	15 %	6 000 €		
	Etude pollution (sondages)	120 000 €	144 000 €					70 %	84 000 €	15 %	18 000 €	15 %	18 000 €		
	Diagnostic amiante / plomb (ouvrage, voirie)	80 000 €	96 000 €					70 %	56 000 €	15 %	12 000 €	15 %	12 000 €		
	Diagnostic structure (bretelles, intervention sur les ouvrages existants)	120 000 €	144 000 €					70 %	84 000 €	15 %	18 000 €	15 %	18 000 €		
	ETUDES RESEAUX : recollement DT et relevés complémentaires d'ouvrage enterrées + géodétection	200 000 €	240 000 €					70 %	140 000 €	15 %	30 000 €	15 %	30 000 €		
	Etude d'impact (état initial)	50 000 €	60 000 €					70 %	35 000 €	15 %	7 500 €	15 %	7 500 €		
	AMO (rédaction du cahier des charges, lancement et suivi des marchés) 18 mois * à ajuster sur 2 ans	574 000 €	688 800 €			68 %	390 320 €	14 %	80 360 €	9 %	51 660 €	9 %	51 660 €		
	Concertation / Communication	80 000 €	96 000 €			49 %	39 200 €	16 %	12 800 €	15 %	12 000 €	20 %	16 000 €		
Urbanisme transitoire (étude et travaux)	300 000 €	360 000 €			50 %	150 000 €	15 %	45 000 €	15 %	45 000 €	20 %	60 000 €			
TOTAL HT	3 554 000 €	4 264 800 €			36,6 %	1 299 520 €	37,4 %	1 329 660 €	11,8 %	418 110 €	12,3 %	436 710 €	2 %	70 000 €	

ANNEXE 3

Fiche projet n°	1
Projet	Python-Duvernois

Secteur d'aménagement entre la porte de Montreuil et la porte de Bagnolet, entre le boulevard périphérique et le boulevard des Maréchaux, sur la ceinture verte et la ceinture HBM, l'opération Python-Duvernois de 17ha fait partie du NPNRU des Portes du 20^{ème}. Enclavé entre les boulevards des Maréchaux, le boulevard périphérique et les infrastructures autoroutières, ce territoire est composé d'ensembles urbains déconnectés entre eux, n'ayant pas bénéficié des nombreuses dynamiques en marche sur les secteurs limitrophes (métamorphose au Nord du quartier de la Porte des Lilas, à l'Ouest avec les premières transformations du quartier Saint-Blaise, tous deux en GPRU). Compte tenu des difficultés sociales, économiques et urbaines, ce territoire a été sélectionné parmi les 200 sites nationaux. Il s'agit d'un territoire à grands enjeux sur lequel se développent de façon concomitante deux projets d'aménagement : Python-Duvernois et Porte de Montreuil. L'aménagement du secteur Python-Duvernois tiendra un rôle charnière dans l'aménagement de la ceinture verte entre les Portes de Bagnolet et de Montreuil et dans son intégration aux différentes trames vertes existantes à petite et grande échelle vers le Nord, le parc des Guilands à l'Est et le père Lachaise à l'Ouest.

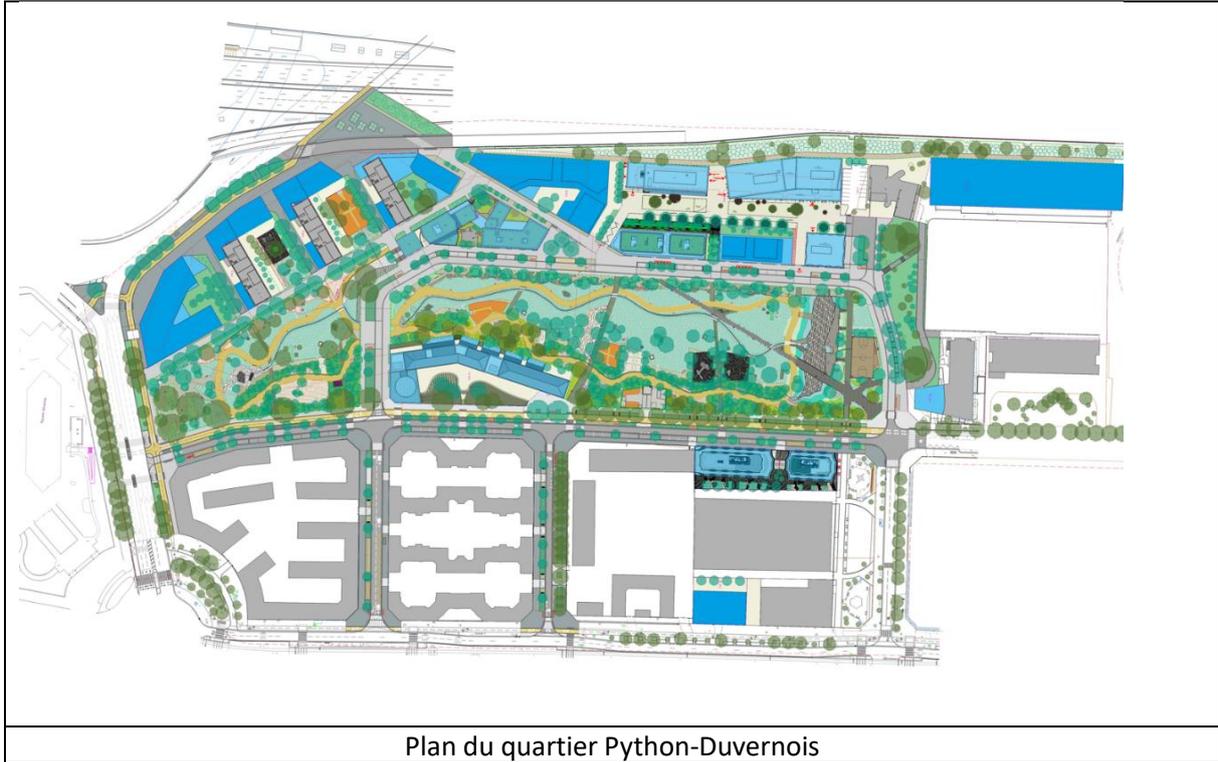
Le dossier de création et de réalisation de la ZAC a été voté en décembre 2019. La SEMAPA est titulaire de la concession d'aménagement et les travaux ont démarré. Les principaux objectifs sont :

- Améliorer la qualité urbaine et limiter l'exposition aux nuisances environnementales en démolissant les logements les plus exposés aux nuisances environnementales et réhabilitant les autres de manière ambitieuse en valorisant un patrimoine architectural des années 50
- Viser l'excellence environnementale pour adapter le quartier aux défis climatiques
- Renforcer la ceinture verte parisienne et développer la mixité d'usages de ce secteur d'aménagement en créant notamment un parc paysager et sportif de 3ha et poursuivre le décloisonnement des différents espaces en créant des continuités urbaines
- Rendre le quartier attractif en introduisant de la mixité sociale par la création de logements en accession BRS et en locatif libre (Action logement), en plus de logements sociaux en reconstitution le long du parc et de la mixité fonctionnelle par l'introduction d'activités économiques diversifiées, de commerces et de programmes d'enseignement sur le secteur
- Créer des équipements publics, notamment un équipement multi sports de 10 000 m², un équipement d'accueil petite enfance, des équipements de santé
- Requalifier, apaiser et végétaliser la trame viaire du secteur
- Désimperméabiliser les sols et planter des arbres de manière à doubler la canopée à terme

Ainsi, s'il y a Aujourd'hui : 455 arbres, en 2028, il y en aura environ 1100 arbres

Les relogements sont engagés depuis 2021. Les premiers chantiers de logements et d'activités économiques seront livrés entre fin 2025 et mi 2026. La première phase du parc sera livrée mi 2024. Les deux autres phases le seront respectivement en 2025 et 2026.

ANNEXE 3



Plan du quartier Python-Duvernois

ANNEXE 4

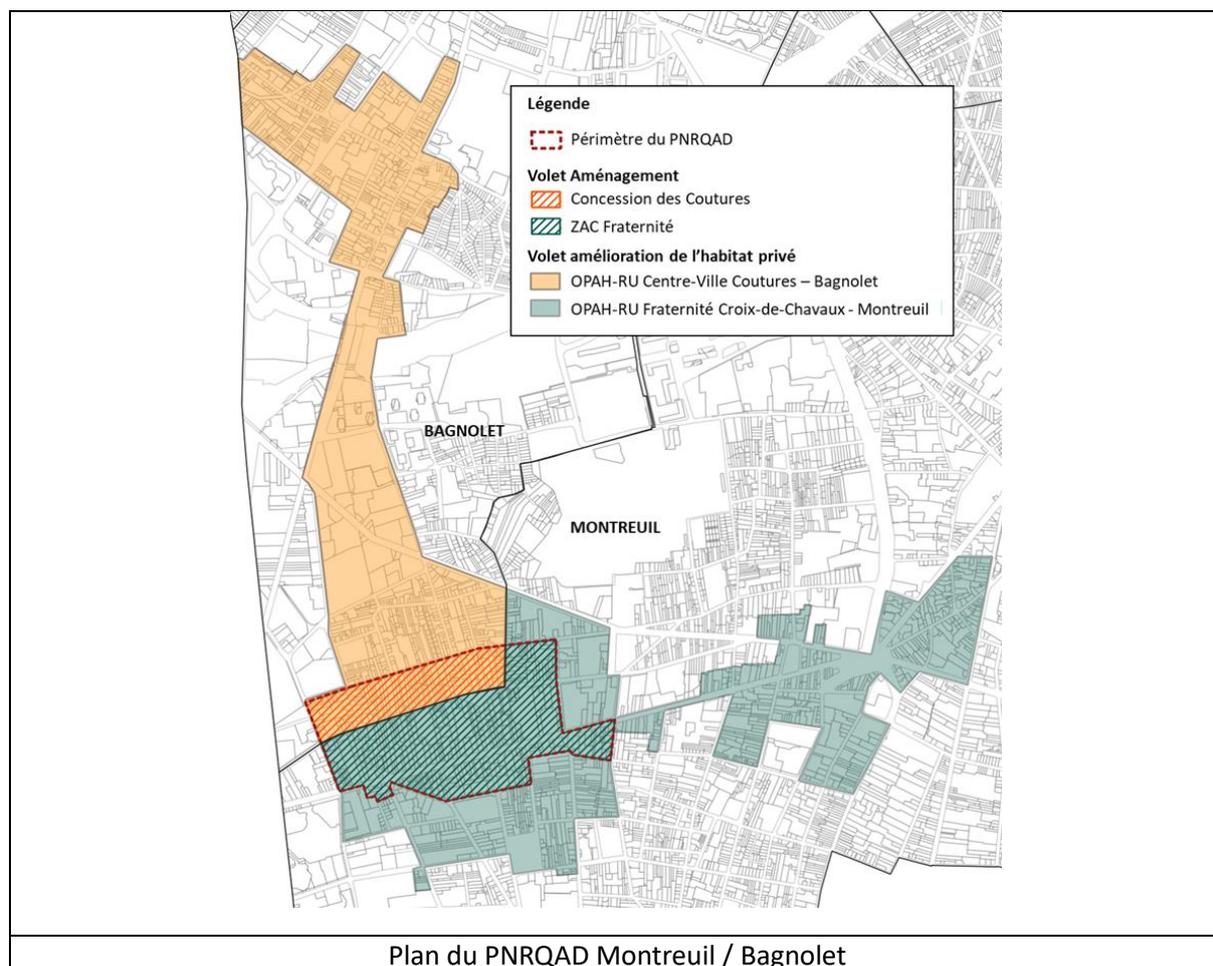
Fiche projet n°	2
Projet	PNRQAD Montreuil / Bagnolet

Le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD) Montreuil-Bagnolet a été lancé en 2013 par Est Ensemble, la Ville de Montreuil et celle de Bagnolet, en partenariat avec l'ANRU et l'ANAH, afin de rénover les quartiers du Bas Montreuil et des Coutures à Bagnolet. Dans le cadre du PNRQAD, plusieurs objectifs ont été définis pour répondre aux enjeux identifiés sur ce secteur de faubourg :

- Lutter contre l'habitat dégradé et indigne
- Renouveler et diversifier l'offre de logements
- Rénover l'espace public et développer des équipements publics
- Favoriser l'évolution du commerce et des activités artisanales

Le projet de requalification du quartier se traduit par plusieurs opérations, menées par la Société de Requalification des Quartiers Anciens (SOREQA) :

- 2 Opérations d'aménagement qui ont pour objectif de requalifier en profondeur le tissu urbain très dégradé et/ou insalubre : 1 Zone d'Aménagement Concerté (ZAC Fraternité) à Montreuil et 1 Concession d'aménagement (Concession des Coutures) à Bagnolet
- 2 Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat – Renouvellement Urbain (OPAH-RU) qui ont pour but d'inciter les propriétaires privés à réhabiliter leur immeuble et à améliorer leurs logements : OPAH-RU Fraternité Croix-de-Chavaux à Montreuil 2021-2026) et l'OPAH-RU Centre-Ville Coutures à Bagnolet 2022-2027



ANNEXE 5

Fiche projet n°	3
Projet	NPNRU La Noue-Malassis

Le quartier de La Noue est situé sur le plateau de Romainville, sur un belvédère qui surplombe la métropole. Bien que relativement proche des centres-villes de Bagnolet et de Montreuil, desservis par le métro, il est relativement enclavé, enserré entre l'A3 et le parc Jean Moulin-Les Guilands, et positionné sur les hauteurs.

Le quartier se compose en réalité de deux, voire trois quartiers vécus, la Noue Bagnolet, La Noue Montreuil et le Clos Français. Il héberge près de 11 000 habitants, résidant dans plus de 3000 logements. Le quartier a été édifié dans les années 70 sur des terres maraichères et pavillonnaires, dans un grand plan d'urbanisme mené par la SONACOTRA, suite à la réalisation de l'autoroute A3, qui l'a coupé des Malassis.

L'omniprésence des dalles témoigne de cette époque, avec comme héritage des formes architecturales et des objets juridiques complexes (dalle de la Noue, parkings de l'AFUL, galerie commerciale), à la source de dysfonctionnements urbains. La résidence du Clos Français, elle, a été édifiée plus tôt, dans les années 50.

Il s'agit d'un quartier mixte, regroupant des fonctions économiques (entrepôts sous la dalle, zone d'activité Jean Lolive) et commerciales (galerie de La Noue, pôle du Clos Français) et des équipements très vieillissants.

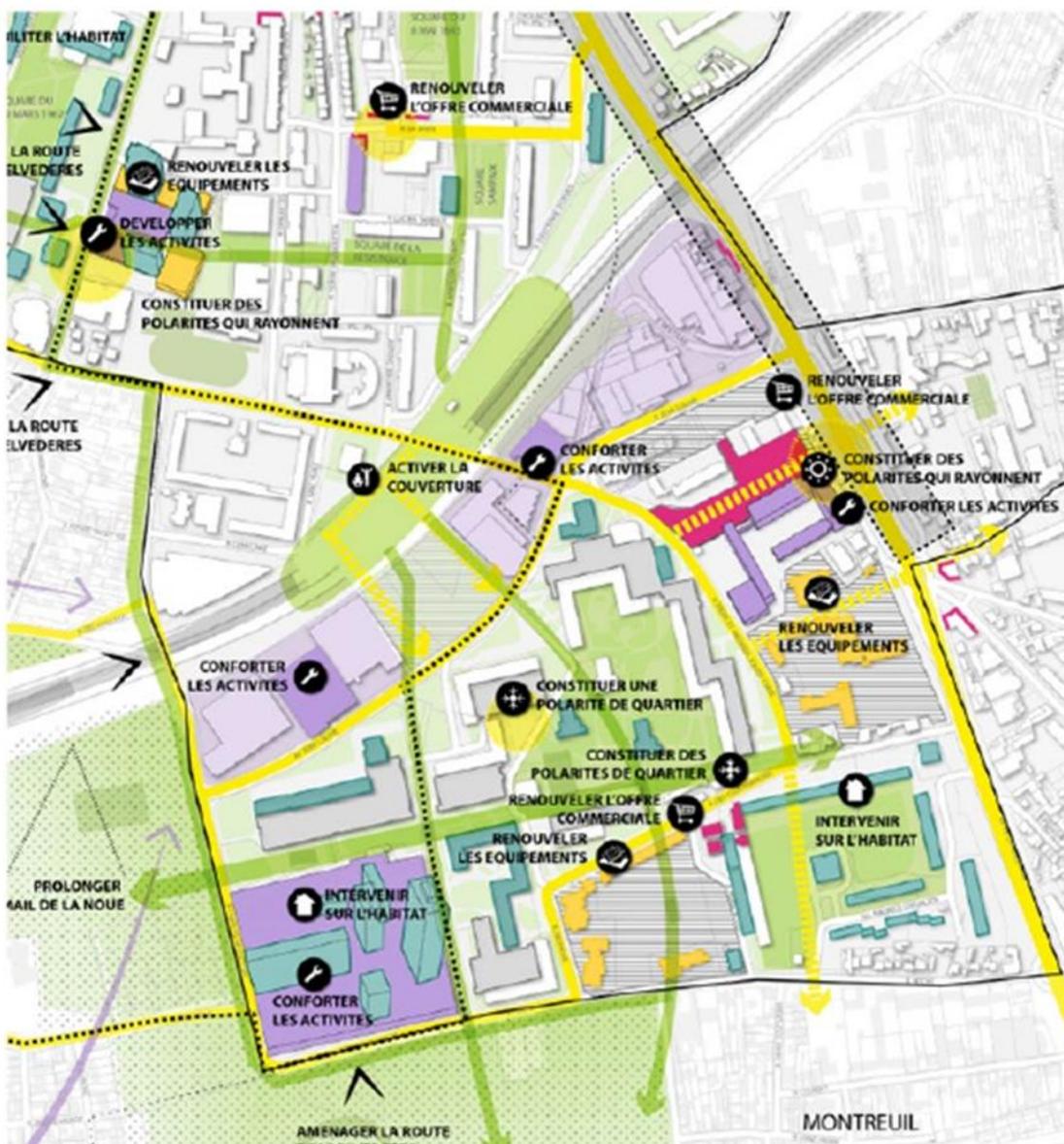
Le NPNRU doit permettre d'éviter le décrochage de ces quartiers. Il s'agit de préserver et de conforter une mixité sociale déjà présente sur le quartier de La Noue Montreuil et Bagnolet. La restauration de l'attractivité du quartier passe par une intervention forte sur les espaces publics et les dalles, afin de résoudre les dysfonctionnements urbains et de raccrocher le quartier aux polarités des centres villes. Il s'agit aussi de préserver leur mixité fonctionnelle, qui nécessite la restructuration de l'ensemble des programmes (logements, commerces, équipements et soutien des activités économiques).

1. Les objectifs urbains inscrits dans la convention de renouvellement urbain sont les suivants :

1. Renforcer les liens et la mobilité piétonne à l'intérieur des quartiers, entre Montreuil et Bagnolet
2. Valoriser les espaces verts existants et renforcer la trame verte à l'intérieur du quartier en les reliant aux parcs (Parc Jean Moulin les Guiland et projet du Grand Chemin)
3. Préserver la mixité fonctionnelle en confortant les activités économiques (ZA Jean Lolive, Dalle de La Noue), en renouvelant le commerce et en améliorant la visibilité et la qualité des équipements rayonnant et des équipements de proximité
4. Restaurer l'attractivité résidentielle par la montée en qualité de l'offre de logement
5. Améliorer la gestion et l'organisation du stationnement : résidentialiser pour une meilleure gestion des espaces et des parkings

ANNEXE 5

Vers une ouverture du quartier vers la ville par le renouvellement des franges du quartier



Enjeux urbains identifiés sur le secteur de La Nous (Montreuil et Bagnolet)

Source : Rapport de présentation du NPNRU La Noue Malassis, Est-Ensemble, 2020

ANNEXE 6

Fiche projet n°	4
Projet	Les dynamiques urbaines à Bagnolet

Les dynamiques urbaines sont multiples sur le territoire bagnoletais, et notamment près de la Porte de Bagnolet et du Pôle Gallieni.

Parmi les opérations en cours ou à venir, les Mercuriales font l'objet d'un projet de requalification dont l'objet est de compléter la destination d'activités tertiaires et de services avec une destination autorisant les résidences. La végétalisation prévue aux pieds des tours vise une amélioration du paysage urbain. Les autres projets situés dans l'environnement proche du centre commercial Bel Est soulignent la recherche de mutations des bâtis existants et d'une bifurcation en cours vers la diversification des usages. Les projets IMGP1 et IMGP2 de Bagnolet, qui prévoyaient l'émergence en majorité d'immeubles de bureaux, se sont achevés sans concrétisation des opérations, au profit de projets en cours d'élaboration avec des promoteurs comprenant une diversité de destinations. De son côté, la Tour Gallieni 2 est également susceptible d'accueillir un projet de requalification qui serait de la même ampleur que celui des Mercuriales. Enfin, depuis le déménagement de La Poste, l'immeuble appartenant à La Poste Immobilier accueille des associations dans le cadre d'une démarche d'urbanisme transitoire.

L'îlot au sud de l'avenue de la République, situé entre l'avenue Gallieni et la rue Jules Ferry, est un secteur en renouvellement urbain dont le but est de compléter la diversification des activités alentours par :

- Le développement de nouveaux logements,
- La vitalisation commerciale des rez-de-chaussée,
- L'implantation d'éventuels nouveaux équipements publics,
- La création d'une venelle constituant une percée piétonne entre l'est et l'ouest du « triangle » Gallieni.

À proximité du Pôle Gallieni, le foyer de travailleurs migrants d'Adoma situé dans le quartier de la Capsulerie fait l'objet d'un projet de restructuration en vue de devenir une résidence sociale. Il est prévu que les 395 chambres de 9m² de l'actuel bâtiment situé rue Robespierre soient restructurées en 233 logements. Un site de compensation pouvant accueillir une centaine des places démolies est identifié dans un îlot à l'angle des rues Édouard Vaillant et Lieutenant Thomas.

Visant le renforcement de l'attractivité commerciale du centre-ville, une étude de jalonnement piéton et cyclable a démarré en 2023, afin d'améliorer les liaisons douces vis-à-vis du Pôle Gallieni. L'objectif est :

- D'optimiser le flux des modes doux en direction du centre-ville à partir du Pôle Gallieni, en particulier pour les piétons,
- De renforcer la complémentarité des différentes signalisations en place (jalonnement routier départemental et local, signalisation d'information locale, jalonnement piéton, jalonnement cyclable...),
- De contribuer à la lisibilité des différents espaces de vie de la ville,
- De permettre l'adéquation entre les itinéraires proposés et le plan de circulation de la ville.

En matière de mobilité, Île-de-France Mobilité réalise une étude de pôle dont l'objectif est d'acter le schéma d'aménagement d'une nouvelle écostation bus (ESB) en lieu et place de la gare RATP actuelle du Pôle Gallieni. Les premières phases de l'étude ont acté le déplacement de quelques mètres vers le nord-est de la future ESB afin de créer un parvis autour de la station de métro Gallieni et dans le but d'accorder plus de place au piéton. Les grandes intentions du schéma d'aménagement en cours d'élaboration sont de :

- Redessiner l'espace public afin qu'il soit plus accueillant aux piétons,
- Optimiser la place du bus et faciliter l'intermodalité,

ANNEXE 6

- Redonner de la place à la nature en ville en reconstituant un lien avec le parc des Guilands,
- Augmenter la pratique du vélo par l'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles,
- Contribuer à l'amélioration de la santé environnementale.

La future écostation bus poursuit aussi l'objectif global de renforcer l'interconnexion des quartiers Centre-ville et Coutures de Bagnolet, qui subissent une rupture paysagère et urbaine du fait du passage de l'autoroute A3, ce qui impacte leur fonctionnement de vie de quartier.

Le Plan Vélo de Bagnolet adopté par le conseil municipal du 9 juin 2023 inscrit des orientations qui appuient l'évolution de l'aménagement de la ville vers une mobilité plus douce. Le Plan Vélo prévoit notamment un plan de circulation et stationnement adapté aux modes doux.

ANNEXE 7

PLU bioclimatique parisien, son PADD et ses OAP

I - Le PLU bioclimatique Parisien arrêté le 5 juin 2023	1
II – Les grands principes du PADD.....	2
III – Les OAP Parisiennes	4
a. Les OAP thématiques	4
b. Les OAP sectorielles - Portes de l’Est-parisien (12e – 20e).....	6
1. Secteur Porte de Vincennes	7
2. Secteur Porte de Montreuil	8
3. Le secteur Python-Duvernois	9
4. Secteur Saint-Blaise.....	10

I - Le PLU bioclimatique Parisien arrêté le 5 juin 2023

La logique de ce document correspond aux spécificités de Paris, ville historique et patrimoniale à la forte densité humaine et bâtie, qui attire les entreprises, mais qui ne dispose plus guère de foncier libre ou peu utilisé, et qui doit donc penser ses mutations sur elle-même suivant une perspective renouvelée. C’est ainsi que chaque projet devra être porteur d’externalités positives, au bénéfice de son environnement, à l’échelle de son voisinage proche jusqu’à celle du territoire. Pour cela, l’urbanisme bioclimatique parisien décline quatre lignes directrices, qui sont autant d’ambitions méthodologiques fortes pour fabriquer la ville de demain : penser Paris dans la métropole, concevoir une ville résiliente face aux défis environnementaux, accompagner les mutations de la société au sein du patrimoine parisien et concevoir la ville avec ses habitants et ses usagers.

- **Penser Paris en lien avec la métropole**

L’intégration des enjeux métropolitains permet de mettre en cohérence les évolutions de Paris avec son territoire et de garantir ainsi le juste équilibre et les intérêts de tous les échelons territoriaux. En tant que ville-centre de la métropole et capitale, Paris a une responsabilité particulière d’exemplarité et se doit d’être le moteur des transformations et de l’intégration métropolitaines. Elle doit aussi proposer un aménagement qui recrée du lien, physique et urbain, avec les collectivités voisines.

- **Concevoir une ville résiliente face aux défis environnementaux**

Le dérèglement climatique implique un double objectif de réduction de l’impact carbone de la ville et d’adaptation de cette dernière aux effets du dérèglement climatique. Cet objectif se décline à toutes les étapes de la fabrique de la ville : gestion et développement des espaces naturels et des énergies, constructions et transformations du bâti, rénovation thermique, répartition des fonctions urbaines dans l’espace, mobilités intra et extra muros, typologies de fonctions et d’activités implantées dans la ville, etc.

- **Accompagner les mutations de la société au sein du patrimoine parisien**

ANNEXE 7

Malgré son héritage patrimonial exceptionnel, Paris est une ville en mouvement et qui doit le rester. L'urbanisme bioclimatique s'attache donc à définir les conditions de ces mutations tout en étendant les champs des protections patrimoniales. La priorité donnée à la transformation permettra de résoudre une telle équation en incitant à la sobriété des aménagements, au développement de la multifonctionnalité et de la réversibilité et en intégrant plus finement les conditions d'implantation spécifiques des projets.

- **Concevoir la ville avec ses habitantes et habitants et ses usagères et usagers**

Ces défis climatiques sont aussi des défis démocratiques par les changements sociaux qu'ils impliquent. Par ailleurs l'inclusion des publics dans la fabrique de la ville permet de la faire évoluer en accord avec les intérêts multiples qui s'y croisent voire s'y opposent et de garantir ainsi la pertinence et la pérennité de ses évolutions. Alors que chaque projet doit contribuer à l'amélioration de la qualité de vie, il est essentiel d'intégrer les publics concernés dès la phase de conception du fait urbain.

II – Les grands principes du PADD

Ces principes viennent irriguer les trois grandes parties qui structurent le PADD

- **Une ville en transition vertueuse et résiliente**

La capacité de la ville à mener à bien les nécessaires transitions est au centre de la première partie du PADD, axée autour de trois grands principes : la nature en ville, atout majeur du cadre de vie et de l'adaptation au changement ; la réduction de l'empreinte carbone de la ville ; la santé environnementale, enjeu majeur de la résilience. Elle comporte 16 orientations générales qui précisent :

Les orientations visant à donner sa place à la nature en ville et à faire du sol, du végétal et de l'eau des éléments structurants du cadre urbain. Plusieurs encadrés territoriaux précisent des orientations spécifiques sur les bois parisiens et sur la Seine, les canaux et la Bièvre, qui représentent des enjeux forts en matière de biodiversité et de préservation des ressources.

Les orientations devant mener à la décarbonation des deux sources principales d'émissions de gaz à effet de serre : le bâti et les mobilités. Cette partie contient également deux encadrés territoriaux sur les toits parisiens, dont le potentiel de transformation en faveur de la végétalisation et de la transition énergétique est précisé, et sur le boulevard périphérique et ses abords, qui constituent un territoire à fort enjeu environnemental et de santé publique auquel doit répondre la transformation du boulevard lui-même et l'aménagement de ses abords.

Comment penser une ville pour la santé et le bien-être des habitantes et habitants, de façon adaptée à l'évolution des modes de vies ? Cette sous-partie décrit également les orientations permettant de mettre en œuvre une démarche de prévention des risques et d'atténuation des pollutions pour favoriser l'amélioration de la qualité de vie.

- **Une ville inclusive, productive et solidaire**

La transition écologique ne vaut que si elle est porteuse de plus d'égalité et d'équité, et d'une inclusion sociale plus grande et d'une meilleure redistribution des richesses produites par une ville plus résiliente, à même de produire davantage les biens et les services dont elle a besoin. Cette deuxième partie est structurée autour de cet enjeu central, selon quatre axes : le logement, premier moteur de

ANNEXE 7

l'inclusion ; la centralité de Paris au service de ses habitants et de la métropole ; maintenir et faire revenir les activités de fabrication dans la ville ; le « quartier du quart d'heure », la proximité au cœur de l'aménagement urbain.

Les orientations du PADD visent à offrir à tous les publics un accès à l'hébergement et à un logement digne, abordable et adapté et à développer un parc de logements qualitatif et non excluant. Les objectifs de rééquilibrage de la mixité sociale principalement entre l'ouest et l'est de la capitale, ainsi que l'ambition d'atteindre 40 % de logements publics, dont 30 % de logements sociaux d'ici 2035 sont réaffirmés, pour lutter contre les processus d'exclusion que génèrent les tensions sur les marchés immobiliers. Par ailleurs, l'objectif d'une baisse de la superficie de bureaux à Paris est proposé, notamment pour contribuer au rééquilibrage des usages et fonctions à l'échelle de la métropole. Cette sous-partie consacre également un encadré territorial aux quartiers politique de la ville, pour conforter et renforcer les démarches spécifiques qu'appellent ces quartiers qui concentrent les difficultés d'ordre économique, social et urbain.

La deuxième sous-partie est consacrée au défi de l'économie de la connaissance et à la volonté de mettre au service de toutes et tous le rayonnement de Paris en France et dans le monde. Paris doit notamment continuer de jouer un rôle central dans l'enseignement supérieur et la recherche, et contribuer à une transition numérique plus responsable et source de mieux vivre.

Le PADD invite ensuite à mettre le dynamisme économique parisien au service de l'emploi et de la société, à considérer les activités de production comme un patrimoine et un socle pour l'emploi de demain, à réduire et valoriser les déchets avec l'économie circulaire et à promouvoir prioritairement les deux axes importants que sont l'économie sociale et solidaire et le développement d'une agriculture urbaine durable.

Enfin, le PADD déploie dans cet axe des orientations visant à mieux prendre en compte les enjeux de genre, d'âge et de handicap dans la ville et l'espace public, à considérer les équipements publics comme des socles de la vie de quartier et à protéger les commerces de proximité. La notion de quartier du quart d'heure y est rappelée et déclinée en termes d'orientations, pour permettre à chaque Parisienne et Parisien de disposer à proximité de son domicile d'une offre de services et d'équipements qui contribuent à la qualité de vie, à la convivialité et au vivre ensemble, tout en permettant de bénéficier des services essentiels pour la santé, l'alimentation, la culture, etc. L'enjeu de renforcer l'usage des équipements publics, en travaillant à la mutualisation des fonctions et à leurs horaires d'ouverture est également rappelé, de même que le PLU doit concourir à l'amélioration de l'offre sur l'ensemble du territoire parisien.

- **Une ville qui considère et valorise ses identités urbaines**

Le troisième axe du PADD traduit la convergence des deux axes précédents autour des questions de la forme de la ville souhaitable pour mener à bien l'ensemble des transitions nécessaires. Il précise les orientations d'une ville de la transformation et du « déjà-là ». Il comporte ainsi deux grands volets : valoriser le grand paysage et l'identité de quartier ; la transformation du tissu urbain pour concilier préservation patrimoniale, transition écologique et inclusion sociale.

Le grand paysage parisien est le vecteur d'une identité exceptionnelle, connue dans le monde entier. La préservation des multiples identités de Paris, la valorisation de son patrimoine urbain et l'intégration du paradigme de la nature comme un patrimoine intégré dans le paysage parisien participent d'une démarche de transition qu'explique ce chapitre du PADD. Pour répondre aux enjeux de sobriété, le PLU bioclimatique inscrit la mutation de la capitale dans son plafond historique de

ANNEXE 7

hauteur de 37 mètres. En outre, cet axe contient également un encadré territorial sur les quartiers centraux de Paris, dont la beauté et la valeur historique ne doivent pas masquer les tensions qui les caractérisent, du fait du sur-tourisme et de marchés immobiliers particulièrement porteurs d'exclusion et auxquels le PLU bioclimatique doit contribuer à apporter des réponses.

Le PADD décline enfin des orientations précisant le principe de transformer et adapter plutôt que démolir et reconstruire, l'ambition de faire évoluer les projets urbains et leur conception dans une approche bioclimatique et de promouvoir une approche transversale et globale de l'espace public, en lien avec les démarches du Manifeste de la beauté pour Paris menées depuis le début du présent mandat municipal.

Si Paris a engagé ces dernières années les réflexions et les opérations d'aménagement sur les dernières grandes emprises mutables, ces secteurs demeurent des contributeurs essentiels à la création de logements ainsi que d'équipements publics, d'espaces publics et d'espaces verts. Un encadré territorial sur les secteurs d'aménagement vient préciser l'ambition toujours prépondérante de cette fabrique de la ville.

III – Les OAP Parisiennes

Le PLU bioclimatique comprend des OAP thématiques et des OAP sectorielles.

a. Les OAP thématiques

- **L'OAP Liens métropolitains**

Cette OAP prévoit le renforcement des liens entre Paris et la Métropole du Grand Paris. Elle repose sur quatre objectifs principaux : lutter contre les grandes sources de nuisances et réduire les risques liés aux grandes infrastructures ; renforcer la continuité et la lisibilité des parcours en s'appuyant sur les continuités paysagères métropolitaines ; renforcer les porosités avec les communes limitrophes ; requalifier les fonctions urbaines et la diversification des usages. L'OAP déploie ces objectifs par rapport au contexte de cinq secteurs :

- Le boulevard périphérique et ses abords ;
- La Seine et ses berges ;
- Les bois et leurs lisières ;
- Les canaux et leurs berges ;
- La vallée de la Bièvre.

- **L'OAP Espace public**

L'OAP Espace public vise à guider la conception et l'évolution de l'espace public parisien en vue d'accélérer son adaptation face au dérèglement climatique, à l'érosion de la biodiversité, et aux nouveaux usages. Cette OAP vise également à renforcer la place de la nature partout où cela est possible et notamment sur les espaces jusqu'ici dévolus à la voiture, et de favoriser son caractère

ANNEXE 7

accueillant, confortable et accessible à tous les publics. Elle est structurée selon quatre grandes parties :

- Intégrer les enjeux du dérèglement climatique et de l'érosion de la biodiversité dans l'aménagement de l'espace public notamment grâce à une politique de débitumisation et de végétalisation au maximum du potentiel de chaque site ;
- Rendre l'espace public accessible et accueillant pour le plus grand nombre ;
- Valoriser la dimension patrimoniale de l'espace public parisien et tout particulièrement du mobilier historique ;
- Faire cohabiter les différents usages de l'espace public.

- **L'OAP Quartier du quart d'heure**

Avec cette OAP, le PLU bioclimatique entend promouvoir une nouvelle manière de concevoir les espaces publics afin d'améliorer le cadre de vie des habitantes et des habitants en offrant un socle de services, d'équipements, de commerces de proximité, tout en répondant aux besoins d'un développement productif local et en limitant les déplacements polluants. Ces objectifs sont déclinés dans trois parties qui composent cette OAP :

- Une ville des proximités intégrant les enjeux de santé de ses habitantes, habitants, usagers et usagères ;
- Des quartiers pourvus des centralités et aménités nécessaires à la vie quotidienne ;
- Une ville productive et décarbonée.

- **L'OAP Héritage et transformation**

Cette OAP est complémentaire des dispositions du règlement en matière d'intervention sur le bâti, de réhabilitation et de transformation des constructions. En particulier, elle précise les modalités d'intervention vertueuses et les méthodes à déployer lors d'interventions sur l'existant. Elle déploie cinq orientations :

- S'appuyer sur l'existant en priorité ;
- Mettre en valeur les qualités bioclimatiques, urbaines et architecturales des constructions existantes ;
- Réaliser des transformations sobres et pérennes ;
- Améliorer les qualités d'usage ;
- Contribuer à la biodiversité.

- **L'OAP Construction neuve**

Pendant de l'OAP Héritage et transformation, cette OAP est complémentaire des dispositions du règlement relatives aux constructions neuves et décline des orientations, principes et méthodes permettant d'envisager des constructions neuves vertueuses. Ces orientations sont les suivantes :

- Développer une architecture bioclimatique et contextuelle ;
- Réaliser des constructions sobres, pérennes et réversibles ;
- Promouvoir une haute qualité d'usage ;
- Contribuer à la biodiversité.

- **L'OAP Biodiversité et adaptation au changement climatique**

ANNEXE 7

Cette OAP propose des orientations en matière de renforcement de la place de la nature en ville, notamment de la place des arbres, de biodiversité et de facilitation du fonctionnement des écosystèmes. Elle comporte :

- Des orientations générales valables pour l'ensemble du territoire de la capitale : préservation des sols naturels et désimperméabilisation ; développement et qualification du végétal ; végétalisation des constructions ; gestion de déchets organiques in situ ; développement de la trame nocturne ; adaptation de l'espace public au dérèglement climatique.
 - Des orientations localisées applicables à certains projets parmi lesquels les trames verte et bleue, les secteurs les plus exposés à l'effet d'îlots de chaleur urbains, les secteurs carencés en espaces verts ouverts au public et les espaces publics particulièrement vulnérables aux épisodes de fortes chaleur.
- **L'OAP Santé publique et environnementale**

Cette OAP regroupe les principales dispositions des autres OAP qui traitent de la santé afin de donner plus de visibilité à cette thématique centrale. Elle comporte :

- Un rappel des orientations des autres OAP thématiques en relation avec la santé : renforcer l'accès à l'offre de prévention et de soin ; renforcer la végétalisation et rafraîchir la ville ; promouvoir une alimentation durable ; concevoir des projets favorables à la santé des habitantes et des habitants et offrant des conditions d'habitabilité adaptées au dérèglement climatique ; faire évoluer les mobilités et l'espace public pour réduire les pollutions et favoriser l'activité physique.
- Des orientations relatives à certains secteurs spécifiques : la Seine et ses berges, les bois et leurs lisières, les canaux et leurs berges, les grandes infrastructures et le boulevard périphérique, s'agissant notamment des nuisances spécifiques liées à ces derniers équipements (bruit et qualité de l'air).
- Des orientations complémentaires applicables dans le secteur de la ceinture verte et sportive : préserver et renforcer la végétalisation ; accélérer l'adaptation au changement climatique des espaces publics et des espaces sportifs et de loisirs ; adapter la conception des projets de construction et projets d'aménagement aux nuisances spécifiques de ces secteurs.

Ces OAP thématiques notamment la dernière s'appliquent au secteur de la ceinture verte a proximité de la porte de Bagnolet.

b. Les OAP sectorielles - Portes de l'Est-parisien (12e – 20e)

Dans la continuité du précédent PLU, le PLU bioclimatique instaure des OAP sectorielles. Ces dernières sont constituées de dispositions écrites qui les décrivent et en définissent les objectifs ainsi que d'un schéma d'aménagement qui en délimite le périmètre et spatialise les conditions d'aménagement propres.

A proximité de la porte de Bagnolet, l'OAP des portes de l'Est Parisien couvre les portes de Bagnolet, Montreuil et Vincennes.

ANNEXE 7

Le territoire des portes de l'Est s'étend de la porte de Bagnole (20ème arrondissement) jusqu'à la porte de Vincennes (12ème arrondissement). Engagé depuis 2002 avec le GPRU et le PNRU dans des transformations urbaines, paysagères et de cohésion sociale de grande ampleur (GPRU Saint-Blaise, avenue de la porte de Vincennes), il comprend désormais un vaste quartier de renouvellement urbain, le NPNRU des portes du 20ème arrondissement, seul site national parisien.

Plusieurs opérations d'aménagement (Saint-Blaise, ZAC Python-Duvernois, Porte de Montreuil et ZAC Porte de Vincennes) ont enclenché la transformation urbaine en lien avec le tissu existant de la ceinture HBM sur lequel Paris-Habitat et la RIVP mènent des opérations de restructuration. Une étude de transformation de l'échangeur de la porte de Bagnole et de transformation du pôle Gallieni est par ailleurs en cours et permettra, à plus grande échelle de renforcer les continuités paysagères avec le Parc des Hauteurs.

Le projet des portes de l'Est présente un véritable enjeu sanitaire d'intérêt général. Ce territoire est en effet particulièrement exposé aux nuisances des infrastructures routières et autoroutières qui impliquent des actions d'amélioration de la qualité de l'air et du bruit, de réduction des îlots de chaleur urbains. Les opérations d'aménagement du secteur, doivent développer un urbanisme favorable à la santé et renforcer les qualités environnementales de ce territoire.

L'ampleur des transformations à venir pour améliorer le cadre de vie nécessite une cohérence des actions d'aménagement, notamment en matière de continuité urbaine avec les communes limitrophes (Bagnole, Montreuil, Vincennes, Saint-Mandé), la création de nouveaux grands parcs d'envergure parisienne et métropolitaine, de réaménagement des espaces publics entre la ceinture HBM et la ceinture verte, de végétalisation et d'amplification des continuités paysagères sur toute la séquence de la ceinture verte, de programmation économique en lien notamment avec l'économie sociale et solidaire, de mixité sociale pour devenir un territoire inclusif, d'intégration des enjeux de protection de l'environnement et de la biodiversité, d'adaptation au changement climatique et de résilience.

Les opérations d'aménagement des portes de l'Est et les transformations du parc HBM menées par les bailleurs tendent également à rénover et diversifier le parc de logements afin de favoriser la mixité sociale (faciliter les rencontres entre populations nouvelles et plus anciennes, et de catégories sociales différentes, favoriser les parcours résidentiels), et à proposer une offre nouvelle d'équipements répondant à la demande locale. Par ailleurs, les secteurs d'opérations partagent des enjeux de renforcement des activités économiques (poursuite de l'implantation des activités d'innovation, de fabrication, d'agriculture urbaine et plus largement d'alimentation durable et d'ouverture des rez-de-chaussée sur l'espace public).

Chaque opération déclinera de manière spécifique ces enjeux communs.

1. Secteur Porte de Vincennes

Ce site à dominante de logements sociaux connaît des difficultés d'ordre urbain et social importantes, notamment en raison de l'impact du boulevard périphérique et de la présence des infrastructures routières.

Il possède toutefois des atouts urbains majeurs (composition urbaine d'ensemble, monumentalité du cours de Vincennes, situation géographique sur un axe historique, présence végétale...) qui peuvent

ANNEXE 7

lui permettre de développer un projet global d'aménagement et de renouvellement urbain associant requalification de l'habitat, développement d'équipements et services à la population et amélioration de la qualité de vie des habitants en s'appuyant sur les potentialités du site.

Le projet de renouvellement urbain sur ce site décline l'ensemble des orientations de l'OAP Portes de l'Est parisien, plus particulièrement autour de la réduction de la place de l'automobile au profit des mobilités actives, la requalification et la végétalisation des espaces publics, la continuité des liaisons douces entre les quartiers parisiens et ceux des communes voisines, la création des équipements publics et collectifs nécessaires à la vie de quartier et la mixité du secteur.

Dispositions relatives aux espaces libres et à leurs caractéristiques :

Dans le secteur Porte de Vincennes, l'application de la règle des espaces libres est mutualisée à l'échelle du secteur de projet délimité dans le schéma d'aménagement. La surface d'espaces libres ne peut être inférieure à 50 % de la surface du secteur de projet. Les espaces libres désignent les parties du secteur libres de toute construction en élévation comme en sous-sol, à l'exception des réseaux et des ouvrages d'infrastructure nécessaires à leur fonctionnement. Ces espaces libres sont aménagés en pleine terre et végétalisés sauf impossibilités techniques ou liées à un usage de circulation publique, de pratique sportive ou récréative.

2. Secteur Porte de Montreuil

Le projet d'aménagement de la Porte de Montreuil vise à constituer un espace public de qualité équivalente aux autres grandes portes parisiennes qui puisse assurer une liaison de qualité de part et d'autre du boulevard périphérique.

Le projet propose de réorganiser les mobilités en faveur des mobilités actives, avec un nouveau franchissement du boulevard périphérique dédié aux cheminements piétons et cyclistes et des rues adjacentes apaisées, sécurisées et végétalisées. La réalisation de programmes créateurs d'emplois et d'animation locale permettra de créer un lieu de destination, des continuités urbaines et une vie locale qui font actuellement défaut : le marché aux puces sera pérennisé et rénové afin d'offrir de meilleures conditions d'accueil à ses commerces et clients, et l'offre de services et de commerces de proximité pour les habitants sera renforcée.

En conformité avec les orientations générales de l'OAP, une promenade plantée est créée le long des avenues Frachon et Gaumont pour créer une trame verte de la porte de Montreuil au Bois de Vincennes, développant ainsi massivement, en fonction des contraintes techniques du site, la végétalisation et la biodiversité.

En lien avec la reconquête de la Porte, le projet prévoit un programme ambitieux inscrit dans le NPNRU des Portes du 20ème, portant sur la rénovation du parc de logements pour améliorer le confort des habitants et lutter contre la précarité énergétique ainsi que sur une stratégie scolaire et éducative pour rompre avec les phénomènes d'évitement.

Au nord de la porte, au-delà de la rue Lucien Lambeau, sera étudié l'intérêt d'un franchissement du boulevard périphérique réservé aux circulations douces permettant de relier les quartiers situés de part et d'autre du boulevard, et en tout état de cause la passerelle existante sera rénovée.

ANNEXE 7

Dispositions relatives aux espaces libres et à leurs caractéristiques :

Dans le secteur Porte de Montreuil, l'application de la règle des espaces libres est mutualisée à l'échelle du périmètre du secteur de projet délimité dans le schéma d'aménagement. La surface d'espaces libres ne peut être inférieure à 50% de la surface du secteur de projet. Les espaces libres désignent les parties du secteur libres de toute construction en élévation comme en sous-sol, à l'exception des réseaux et des ouvrages d'infrastructure nécessaires à leur fonctionnement. Ces espaces libres sont aménagés en pleine terre et végétalisés sauf impossibilités techniques ou liées à un usage de circulation publique active d'agrément et de détente.

Le secteur fait l'objet de dispositions particulières mentionnées à l'article I.2, au 5° de l'article UG.3.1.1 et au 4° de l'article UG.3.2.1.

3. Le secteur Python-Duvernois

La Ville a engagé la réalisation d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), afin de transformer le secteur en portant une stratégie environnementale forte. La mise en valeur de la ceinture verte et de la nature en ville, l'adaptation au changement climatique et la réduction des îlots de chaleur, favorisent la résilience du quartier aux événements climatiques extrêmes comme les canicules, sécheresses, fortes pluies ... L'organisation du secteur témoigne d'une approche paysagère, écologique et fonctionnelle, pour répondre aux enjeux de renforcement de la biodiversité, de la pleine terre, du couvert végétal et de mise en relation des différents espaces verts alentours. Un parc sportif, arboré et récréatif aménagé en cœur de quartier offre une nouvelle situation urbaine aux logements existants et favorise la déclinaison des ambitions du plan climat

Le projet urbain prévoit de dédier environ 25 000 m² de la programmation aux logements dont entre 35 et 40% de logements locatifs sociaux, entre 40 et 45% de logements en accession via l'OFS, et entre 15 et 20% de logements Action Logement. Plusieurs équipements publics seront réalisés pour renforcer l'offre actuelle notamment un équipement multisports, une crèche, deux équipements de santé dont un public dédié à la prévention et un associatif dédié aux soins, des activités économiques créatrices d'emplois. Au sein de la ZAC se développeront également de l'agriculture urbaine, des activités tertiaires et productrices notamment en faveur de l'économie sociale et solidaire. Les pieds d'immeubles favoriseront ainsi la mise en place de locaux d'activités et de commerces. En outre, des usages temporaires seront proposés dans le cadre d'une démarche d'urbanisme transitoire dans l'attente de la réalisation des projets définitifs.

Le désenclavement du quartier est renforcé par une trame viaire plus structurante qui privilégie les mobilités actives, composée notamment de la rue Duvernois dont le tracé a été adapté pour s'inscrire dans le prolongement du parc, dans la continuité de la rue Ganne et desservir les nouveaux programmes, avec une largeur d'environ 12 m, et avec un cheminement piéton se prolongeant d'au moins deux mètres dans le parc, d'aménagements ponctuels sous forme de placette, de la rue en pied des tours et de la rue en diagonale entre la rue Duvernois (reconfigurée entre 8 et 10 mètres) et l'avenue Cartelier. Ces nouveaux espaces publics et ceux qui sont réaménagés, pacifiés et largement végétalisés, tissent des liens entre Paris et Bagnolet, et entre ce nouveau quartier et les HBM du boulevard Davout. Les logements construits le long du parc et ceux réhabilités dans les tours permettent une habitabilité nouvelle adaptée aux exigences climatiques et source de bien-être. Ces

ANNEXE 7

logements majoritairement tournés vers le parc sont situés à distance du boulevard périphérique et sont par ailleurs protégés de ses nuisances par des bâtiments faisant écran. Dans cet objectif de désenclavement, sera étudiée la possibilité de franchir le périphérique dans le prolongement de la rue Serpolet.

Dispositions relatives aux espaces libres et à leurs caractéristiques :

L'application de la règle des espaces libres est mutualisée à l'échelle du périmètre du secteur de projet délimité dans le schéma d'aménagement. La surface d'espaces libres ne peut être inférieure à 55% de la surface du secteur de projet. Les espaces libres désignent les parties du secteur libres de toute construction en élévation comme en sous-sol, à l'exception des réseaux et des ouvrages d'infrastructure nécessaires à leur fonctionnement. Ces espaces libres sont aménagés en pleine terre et végétalisés sauf impossibilités techniques ou liées à un usage de circulation publique, de pratique sportive ou récréative.

Le secteur fait l'objet de dispositions particulières mentionnées au 6° de l'article UG.3.2.4.

4. Secteur Saint-Blaise

Le secteur de Saint Blaise a fait l'objet d'un projet de renouvellement urbain qui porte des ambitions de restructuration urbaine et de reconquête économique et sociale depuis 2002. L'arrivée du tramway en 2012 a été déterminante sur le désenclavement du site. La mutation du secteur Cardeurs Vitruve est sur le point de s'achever. Le secteur de la Salamandre a fait l'objet d'une ambitieuse rénovation Plan-climat et du réaménagement du square de la Salamandre. Il s'agit désormais d'ouvrir l'îlot du Clos au reste de la Ville afin qu'il s'inscrive dans la dynamique de développement urbain engagé. Les aménagements prévus sont les suivants :

Ouvrir cet îlot, notamment par la création d'une voie depuis la rue du Clos jusqu'à la rue des Orteaux ;

Unifier et valoriser le traitement des espaces publics qui seront végétalisés ;

Redéfinir les cœurs d'îlot et réorganiser l'école maternelle une fois l'école élémentaire relogée dans le nouvel équipement en construction boulevard Davout ;

Revitaliser les fonctions économiques et commerciales, en réaffectant des surfaces disponibles, notamment en lien avec le devenir de la galerie commerciale.

ANNEXE 7

