

PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ N°2 DU PLUI

Établissement Public Territorial
Paris Est Marne & Bois

Dossier d'évaluation environnementale : Notice de
présentation



1. Introduction	5
1.1. Le cadre législatif et réglementaire	5
1.1.1. La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de Paris Est Marne & Bois	5
1.1.2. Le périmètre de projet : la concession Val de Fontenay Alouettes	5
1.1.3. La réalisation d'une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi	5
1.2. Le déroulé de la procédure	6
1.2.1. La concertation préalable	6
1.2.2. Saisine de l'Autorité environnementale	6
1.2.3. Réunion d'examen conjoint avec les Personnes Publiques Associées	6
1.2.4. Réalisation d'une enquête publique	6
1.2.5. Adoption de la Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi	7
2. Le contexte de la déclaration de projet	8
2.1. L'EPT Paris Est Marne & Bois	8
2.2. La ville de Fontenay-sous-Bois	10
2.2.1. Démographie et logement	10
2.2.2. Economie	12
2.2.3. Mobilités	13
2.3. Le secteur Val de Fontenay Alouettes	15
2.3.1. Localisation et présentation du site	15
2.3.2. Historique du site	17
2.3.3. Composition architecturale et urbaine	18
2.3.4. Conclusion	22
3. Le projet de la concession VDFA et sa compatibilité avec le cadre réglementaire	23
3.1. Le projet de la concession Val de Fontenay Alouettes	23
3.1.1. Historique du projet	23
3.1.2. Programmation envisagée	26
3.1.3. Le projet urbain	28
3.1.4. Le montage de projet envisagé	47

3.2. La participation du projet à l'intérêt général	50
3.2.1. Renouveler l'offre urbaine du quartier	50
3.2.2. Un projet local pour répondre aux besoins du territoire	52
3.2.3. Faire la démonstration de la ville durable par le projet	54
3.2.4. Conclusion	56
3.3. La compatibilité du projet avec le PLUi de l'EPT Paris Est Marne & Bois	57
3.3.1. Le secteur Val de Fontenay Alouettes dans le PADD du PLUi	57
3.3.2. Le secteur Val de Fontenay Alouettes dans les pièces règlementaires du PLUi	61
4. La mise en compatibilité du PLUi avec le projet	64
4.1. Les modifications projetées du plan de zonage	64
4.1.1. Évolutions de certains emplacements réservés	64
4.1.2. Évolution des prescriptions graphiques en matière de taille des logements	66
4.1.3. Traduire les ambitions liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le règlement graphique en matière de stationnement	67
4.1.4. Évolutions des prescriptions graphiques relatives à l'implantation et à la volumétrie des constructions par rapport aux voies et emprises publiques	68
4.1.5. Evolution du périmètre de l'îlot urbain Auchan Gare	69
4.2. Les modifications projetées des OAP	70
4.2.1. Création d'une OAP de secteur d'aménagement pour le secteur de réhabilitation du Val de Fontenay	70
4.2.2. Traduire les ambitions liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les OAP sectorielles	85
4.2.3. Préciser les intentions d'aménagement du secteur Auchan-Gare	87
4.3. Les modifications projetées du règlement écrit	89
4.3.1. Traduire les ambitions liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le règlement écrit	89
4.3.2. Ajuster les règles relatives à l'habitat	93
4.3.3. Faire évoluer les règles d'implantation et de volumétrie des constructions	94
4.3.4. Clarifier les règles en matière de végétalisation	96

Concédant et maître d'ouvrage de la procédure :

Etablissement Public Territorial Paris Est Marne & Bois

1, place Uranie

94340 Joinville-le-Pont

Concessionnaire et coordonnées des responsables de projet :

Société Publique Locale Marne-au-Bois

11, avenue du Val de Fontenay

94120 Fontenay-sous-Bois

contact@mab-spl.fr

01-45-11-16-55

Commune de Fontenay-sous-Bois

Loïc Ahonlonsou – Directeur du développement urbain

Marine Marcel – Chargée de mission PLUi

EPT Paris Est Marne&Bois :

Laurence Fournel, Directrice de l'urbanisme

1. Introduction

Le PLUi de Paris Est Marne & Bois a été approuvé le 12 décembre 2023. Depuis son approbation, le document a fait l'objet de deux mises à jour, en date du 27 février 2024 et du 5 février 2025 et d'une modification simplifiée, approuvée le 6 mai 2025, puis de deux mises en compatibilité le 4 août et le 14 octobre 2025.

La présente procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi est prévue par l'article L.300-6 du Code de l'Urbanisme.

Cette partie a pour objet d'exposer le cadre législatif dans lequel s'inscrit la procédure et son déroulé prévisionnel.

1.1. Le cadre législatif et réglementaire

1.1.1. La procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi de Paris Est Marne & Bois

La loi du 1^{er} août 2003 d'orientation et de programmation pour la ville a introduit une procédure de déclaration de projet à l'article L.300-6 du Code de l'urbanisme, dont l'objet premier est de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme avec un projet. Cet article prévoit la possibilité, pour les collectivités territoriales, de se prononcer sur l'intérêt général d'une opération. La déclaration de projet permet d'entraîner la mise en compatibilité du document d'urbanisme applicable au périmètre de l'opération, lorsque celle-ci est nécessaire.

La présente procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi est conduite par l'EPT Paris Est Marne & Bois, collectivité compétente en matière d'élaboration et d'évolution de documents d'urbanisme. Le territoire de l'Etablissement Public Territorial Paris Est Marne & Bois est couvert par un Plan Local d'Urbanisme intercommunal approuvé le 12 décembre 2023.

1.1.2. Le périmètre de projet : la concession Val de Fontenay Alouettes

Le projet objet de la présente procédure est situé au nord de l'EPT Paris Est Marne & Bois, au sein de la ville de Fontenay-sous-Bois. Le périmètre de projet objet de la présente procédure correspond à la concession d'aménagement Val de Fontenay Alouettes.

La concession Val de Fontenay Alouettes est un périmètre de projet d'environ 85 hectares dont l'aménagement a été concédé par la Ville de Fontenay-sous-Bois puis par l'EPT Paris Est Marne & Bois à la Société Publique Locale (SPL) Marne-au-Bois. Elle a fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique emportant mise en compatibilité du PLU de Fontenay-sous-Bois, qui a été approuvée le 18 octobre 2023. Une autorisation environnementale est également en cours d'instruction à l'échelle de la concession et a fait l'objet d'une enquête publique du 3 septembre au 3 octobre 2025. La présente procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du document d'urbanisme s'inscrit dans la continuité de la déclaration d'utilité publique, dont elle vient faciliter la mise en œuvre.

1.1.3. La réalisation d'une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLUi

L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme est une démarche favorisant la prise en compte de l'environnement par les documents d'urbanisme qui sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement (de façon directe ou à travers les projets qu'ils permettent).

En application des articles R.104-13 et R.104-14 du code de l'urbanisme, les plans locaux d'urbanisme font donc l'objet d'une évaluation environnementale dès lors qu'il est estimé que l'application du document peut avoir des incidences notables sur l'environnement. L'évaluation environnementale de la présente procédure est réalisée dans les conditions prévues aux articles R.104-19 à R.104-27 du code de l'urbanisme.

1.2. Le déroulé de la procédure

En application de l'article L.300-6 du Code de l'urbanisme, plusieurs étapes doivent être respectées afin de pouvoir déclarer l'intérêt général de l'opération portant sur la concession Val de Fontenay Alouettes.

1.2.1. La concertation préalable

Dans le cadre de la réalisation d'une évaluation environnementale de la procédure, et en application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, la procédure de mise en compatibilité soumise à évaluation environnementale fait l'objet d'une concertation associant habitants, associations locales et les autres personnes concernées. Une délibération définissant les modalités et les objectifs de la concertation préalable a été prise par le Conseil de Territoire de l'EPT Paris Est Marne & Bois en date du 7 juillet 2025.

La concertation préalable s'est déroulée entre le 18 août et le 15 septembre 2025. Deux observations ont été formulées durant le délai de la concertation préalable et ne sont pas de nature à remettre en cause les orientations générales du projet. Suite à la concertation préalable, le Conseil de Territoire de l'EPT Paris Est Marne & Bois en a tiré le bilan en date du 14 octobre 2025.

1.2.2. Saisine de l'Autorité environnementale

En application des articles R.104-13 et R.104-14 du Code de l'urbanisme, la procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi est soumise à évaluation environnementale. Suite à la concertation préalable, l'EPT procède donc à la saisie de l'Autorité environnementale sur l'évaluation environnementale systématique de la procédure. L'Autorité environnementale rend un avis dans les 3 mois suivant sa saisie. Suite au retour de l'Autorité environnementale (la Mission Régionale d'Autorité environnementale en Île-de-France), la collectivité rédige un mémoire en réponse qui est joint au dossier pour la suite de la procédure.

1.2.3. Réunion d'examen conjoint avec les Personnes Publiques Associées

Conformément à l'article L.153-54 du Code de l'urbanisme, le dossier fera l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, et des Personnes Publiques Associées. Cette réunion fait l'objet d'un procès-verbal permettant de consigner les différents avis formulés sur la procédure par les Personnes Publiques Associées et de compléter le dossier qui sera soumis à enquête publique.

1.2.4. Réalisation d'une enquête publique

La réunion d'examen conjoint avec les Personnes Publiques Associées est suivie d'une enquête publique qui porte sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLUi qui en est la conséquence, en application des

dispositions de l'article L.153-54 du Code de l'Urbanisme. Suite à l'enquête publique, le Commissaire enquêteur désigné par le Tribunal Administratif rédige un rapport et émet un avis qui porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLUi. Le rapport est enrichi des réponses de la collectivité aux avis, observations et remarques émis par le public.

1.2.5. Adoption de la Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi

Suite aux différentes consultations organisées, et éventuellement modifiée pour intégrer les différents avis et observations émis, la déclaration de projet est adoptée par le Conseil de territoire et aura pour effet de mettre en compatibilité le PLUi de l'EPT Paris Est Marne & Bois.

2. Le contexte de la déclaration de projet

Cette partie a pour objectif de présenter une synthèse du contexte territorial de la déclaration de projet. La concession Val de Fontenay Alouettes s'inscrit en effet dans un contexte territorial relativement complexe, caractérisé par la superposition de plusieurs périmètres et collectivités.

Le contexte territorial du projet se caractérise par trois périmètres :

- Le territoire de l'EPT Paris Est Marne & Bois ;
- Le territoire de la Ville de Fontenay-sous-Bois ;
- Le périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes.

2.1. L'EPT Paris Est Marne & Bois

Situé dans le Département du Val-de-Marne, Paris Est Marne & Bois est l'un des 12 Établissements Publics Territoriaux de la Métropole du Grand Paris. L'EPT compte 13 communes :

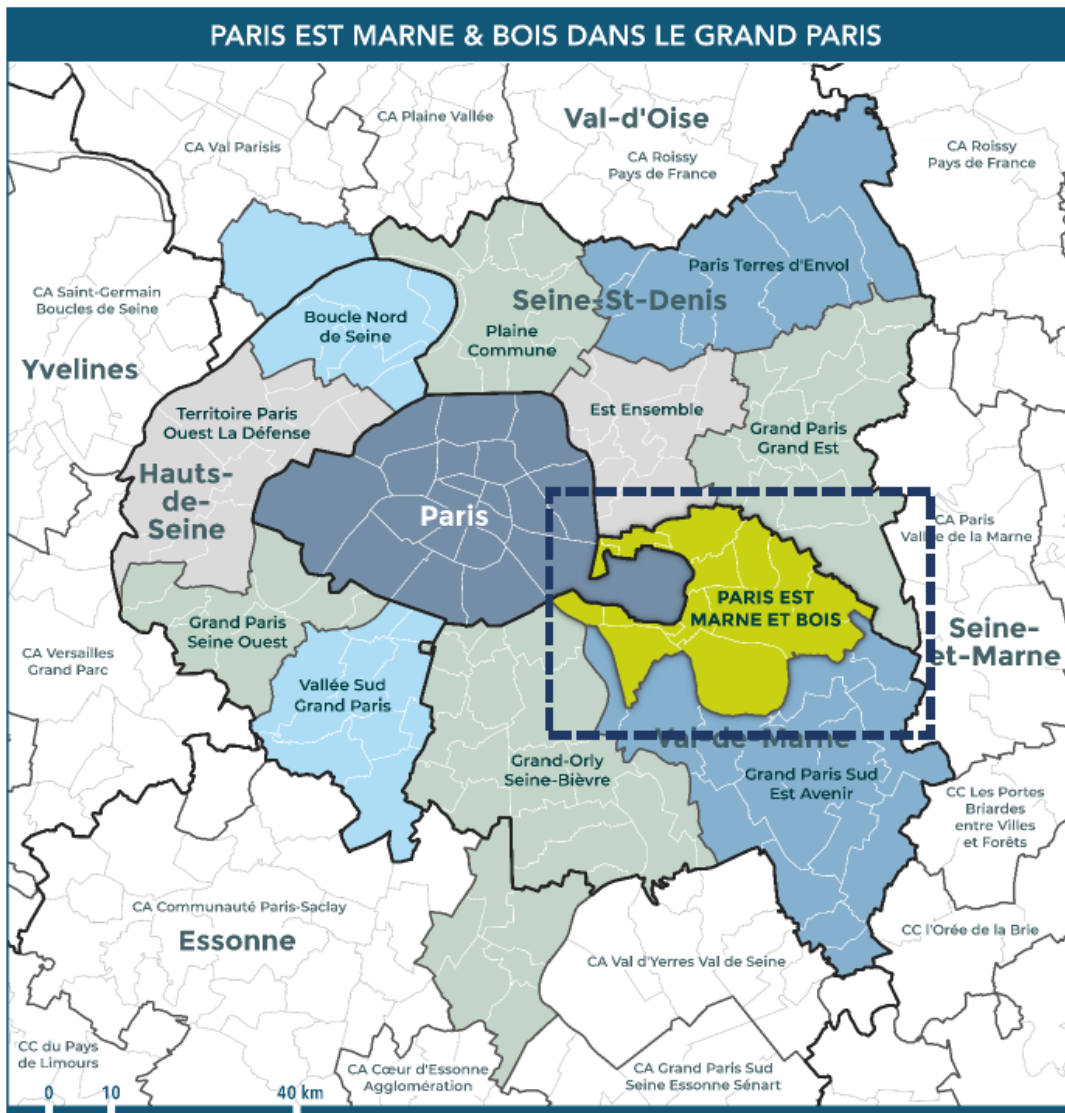
- Bry-sur-Marne ;
- Champigny-sur-Marne ;
- Charenton-le-Pont ;
- Fontenay-sous-Bois ;
- Joinville-le-Pont ;
- Le Perreux-sur-Marne ;
- Maisons-Alfort ;
- Nogent-sur-Marne ;
- Saint-Mandé ;
- Saint-Maur-des Fossés ;
- Saint-Maurice
- Villiers-sur-Marne
- Vincennes.

À l'interface entre Paris et la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, le territoire de Paris Est Marne & Bois bénéficie d'une position stratégique au sein de l'agglomération francilienne.

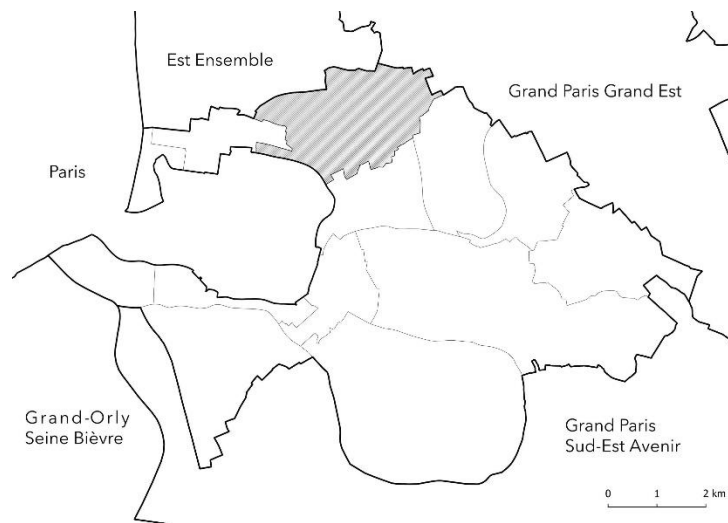
Fortement urbanisé (85% des modes d'occupation des sols en 2017), le territoire se caractérise également par la croissance de sa population (+ 3,3% entre 2007 et 2017). Territoire dont la fonction principale est résidentielle (100 résidents pour 69 emplois en moyenne), ses tissus urbains se démarquent par leur hétérogénéité urbaine et architecturale en matière de typologies, de hauteurs ou encore de densités.

Les tissus du territoire sont également marqués par la présence d'un patrimoine urbain et architectural extrêmement diversifié, qui va des maisons de maître, des cités-jardins aux grands ensembles à des exemples de l'urbanisme sur dalle, à l'image du site objet de la présente procédure.

Du point de vue de l'environnement, le territoire bénéficie de la présence de grandes continuités écologiques formées par les Bois de Vincennes et Saint-Martin ou encore par la confluence entre la Seine et la Marne. Bien que la surface d'espaces naturels accessibles au public soit inférieure à la moyenne métropolitaine, confirmant ainsi que le territoire est densément urbanisé, le maillage dense des jardins privés comme la végétation linéaire qui borde les différentes infrastructures contribuent fortement au couvert végétal du territoire.



2.2. La ville de Fontenay-sous-Bois



Localisation de la Ville de Fontenay-sous-Bois au sein de l'EPT Paris Est Marne & Bois, source : PLUi

La ville de Fontenay-sous-Bois est située à la frontière nord du territoire de Paris Est Marne & Bois. En 2021, la ville compte 52 646 habitants (source : INSEE 2022) pour un territoire d'une superficie de 5,58 km².

À partir de la fin du 19^e siècle, la ville a connu une urbanisation rapide, marquée d'abord par le développement des pratiques de villégiature puis par l'industrialisation et le développement des grands ensembles de logement. L'évolution urbaine de la ville, à partir des années 1970, s'incarne principalement dans l'aménagement des secteurs qui composent aujourd'hui le périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes et la construction de l'A86.

La ville bénéficie aujourd'hui d'une bonne desserte qui se caractérise par :

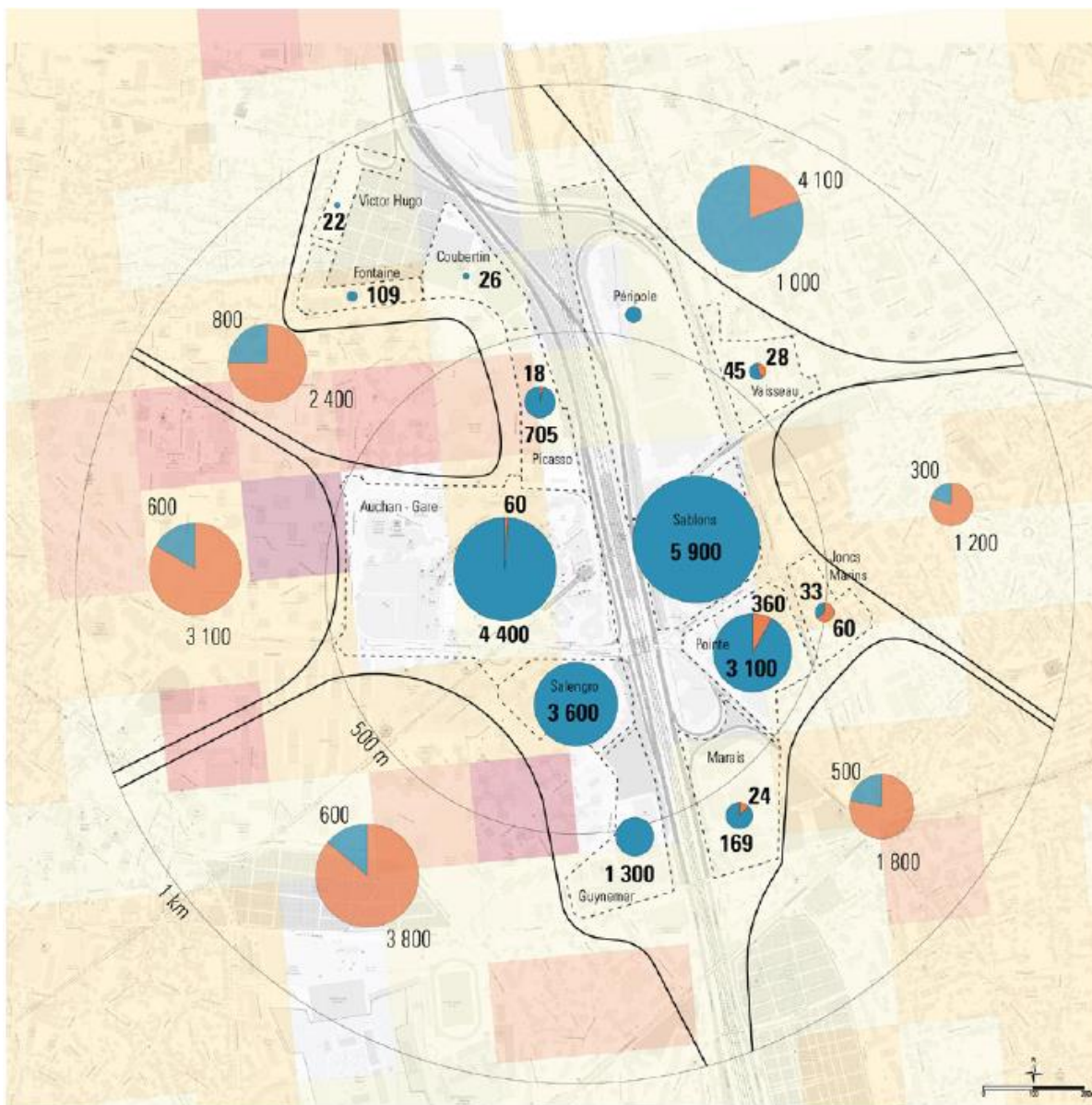
- Deux gares de RER (Fontenay-sous-Bois sur le RER A et Val de Fontenay sur le RER A et E).
- Le passage de l'Autoroute A86, qui constitue par ailleurs une coupure urbaine très importante sur le territoire communal.

De par la proximité du Bois de Vincennes, du parc des Beaumonts à Montreuil, des Coteaux d'Avron à Neuilly-Plaisance ou encore des parcs municipaux (le parc des Carrières, des Epivans et de l'Hôtel de Ville), Fontenay-sous-Bois dispose d'un environnement relativement végétalisé.

2.2.1. Démographie et logement

Après une hausse importante de la population entre 1969 et 1982, l'évolution du nombre d'habitants se caractérise par sa stabilité sur le long terme. On relève cependant une légère baisse de la population (variation annuelle moyenne : - 0,6%) sur la dernière période (2015-2021) principalement due à un solde migratoire négatif. Par ailleurs, la population est majoritairement familiale et active. A cet égard, on peut noter que le solde naturel est quant à lui positif (0,5) et a connu un pic entre 1999 et 2016 (entre 0,7 et 0,8).

En 2022, la population de la commune se caractérise également par sa jeunesse, puisqu'environ 20% de la population a moins de 14 ans et que 58,7 % des habitants ont moins de 44 ans. Au sein de la population, les catégories socio-professionnelles les plus représentées sont les cadres et professions intellectuelles supérieures (22,3 % de la population en 2022) les professions intermédiaires (16,1% de la population) et les employés (15,1%). Dans la commune de Fontenay-sous-Bois, le taux de concentration de l'emploi (soit le rapport entre le nombre d'emploi et le nombre d'actifs ayant un



Nombre d'habitants par carré de 200x200m

< à 300	300 à 600	600 à 1000	1000 à 1300	1300 à 1600
---------	-----------	------------	-------------	-------------

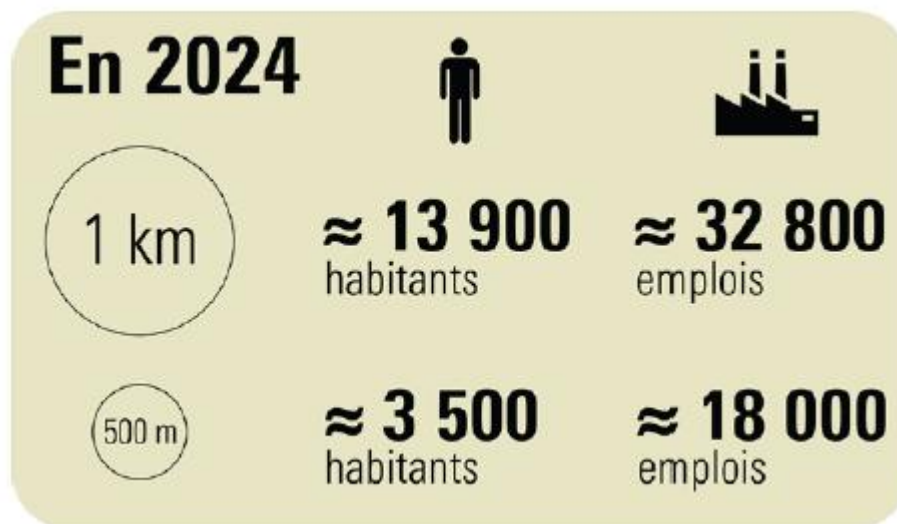
Répartition des habitants, emplois et étudiants par concession (2033)

- Emplois (en nombre, 2020)
- Habitants (en nombre, 2019)
- Secteurs de concession

Comparaison entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois dans la concession Val de Fontenay Alouettes en 2019, source : TVK

emploi) connaît une hausse depuis 2011 et passe de 106,5 à 124,9. Cela fait de la ville et en particulier du quartier Val de Fontenay Alouettes un pôle d'emploi.

A cet égard, la carte ci-dessus représente la répartition des habitants et des emplois au sein du secteur de la concession Val de Fontenay Alouettes. On note que le nombre d'habitants au sein des îlots qui composent le quartier est assez faible et que le rapport entre le nombre d'emplois et d'habitants est très largement en faveur des premiers. Aujourd'hui, plusieurs quartiers de la concession n'accueillent pas d'habitants et se caractérisent par une monofonctionnalité, tournée vers les activités économiques.



Comparaison entre le nombre d'habitants et d'emplois au sein de la concession Val de Fontenay Alouettes à 500 mètres et 1 km du pôle gare Val de Fontenay. Source : TVK

2.2.2. Economie

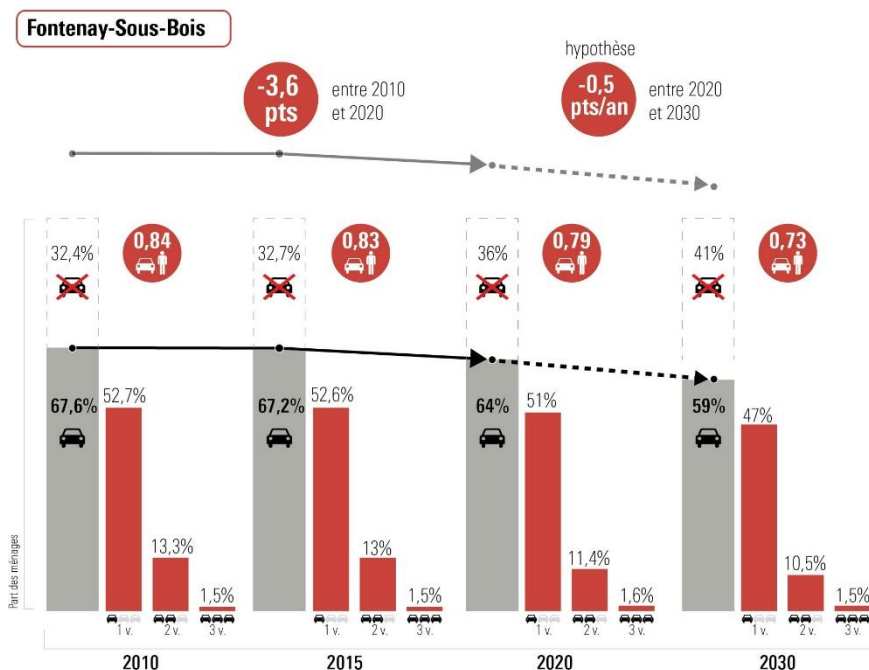
En 2022, la population de Fontenay-sous-Bois compte 78,7 % d'actifs dont 8,5% de chômeurs. Au sein de la Ville de Fontenay-sous-Bois, le quartier de Val de Fontenay Alouettes accueille environ 20 000 emplois soit 15% des emplois du territoire de l'EPT Paris Est Marne & Bois (source : PLUi).

Par comparaison, la ville de Fontenay-sous-Bois compte, en 2022, 30 156 emplois. La majeure partie des emplois situés à Fontenay-sous-Bois relève des groupes socio-professionnels suivants : Cadres (39,9%), professions intermédiaires (24,3%) et employés (22,4%) et du secteur d'activité du commerce, des transports et des services. Cette répartition est cohérente avec le tissu d'activités économiques à dominante tertiaire présent à Val de Fontenay.

Enfin, la zone commerciale de Val de Fontenay représente à elle seule une superficie totale de 36 500m² dont 13 424 m² pour l'hypermarché et 63 commerces et services (source : PLUi). Cette galerie commerciale est aujourd'hui vieillissante.

2.2.3. Mobilités

La ville de Fontenay-sous-Bois bénéficie d'une bonne desserte en transports, via l'A86 et les différents modes de transports en commun proposés. A cet égard, en 2022, les transports en commun représentent le premier mode auquel les habitants ont recours pour se rendre au travail (55,2% de la population). Les véhicules automobiles sont le second mode emprunté avec une part modale de 23,9%.



Évolution et prospective des pratiques de motorisation à Fontenay-sous-Bois, source : RR&A

Comme l'indique le schéma ci-dessus, en 2020, 64% des habitants de la ville ont au moins une voiture. Le taux de motorisation de la population est de 0,79. Depuis 2010, la motorisation des habitants connaît une baisse constante. Ainsi, pour 2030, en cohérence avec les dynamiques récentes, il est attendu une poursuite de cette baisse.

Par ailleurs, le quartier Val de Fontenay Alouettes est marqué par la présence de grandes infrastructures : A86 et voies ferrées du RER. Dans les années à venir, un renforcement de la desserte en transports en commun du secteur Val de Fontenay Alouettes est attendu avec :

- L'arrivée du Tramway T1 (Noisy-le-Sec à Val de Fontenay) qui circulera le long de l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny ;
- Le Bus Bords de Marne (Chelles Gournay RER à Val-de-Fontenay) ;
- La Ligne 15 du Grand Paris Express ;
- Le prolongement éventuel de la ligne 1 du métro parisien à plus long terme ;

Le renforcement du pôle de transport va considérablement accroître les capacités de transports de l'est de la ville en passant d'environ 38 000 personnes transportées à l'heure de pointe du matin à environ 86 000 en 2035 (tous modes confondus, source : RR&A).

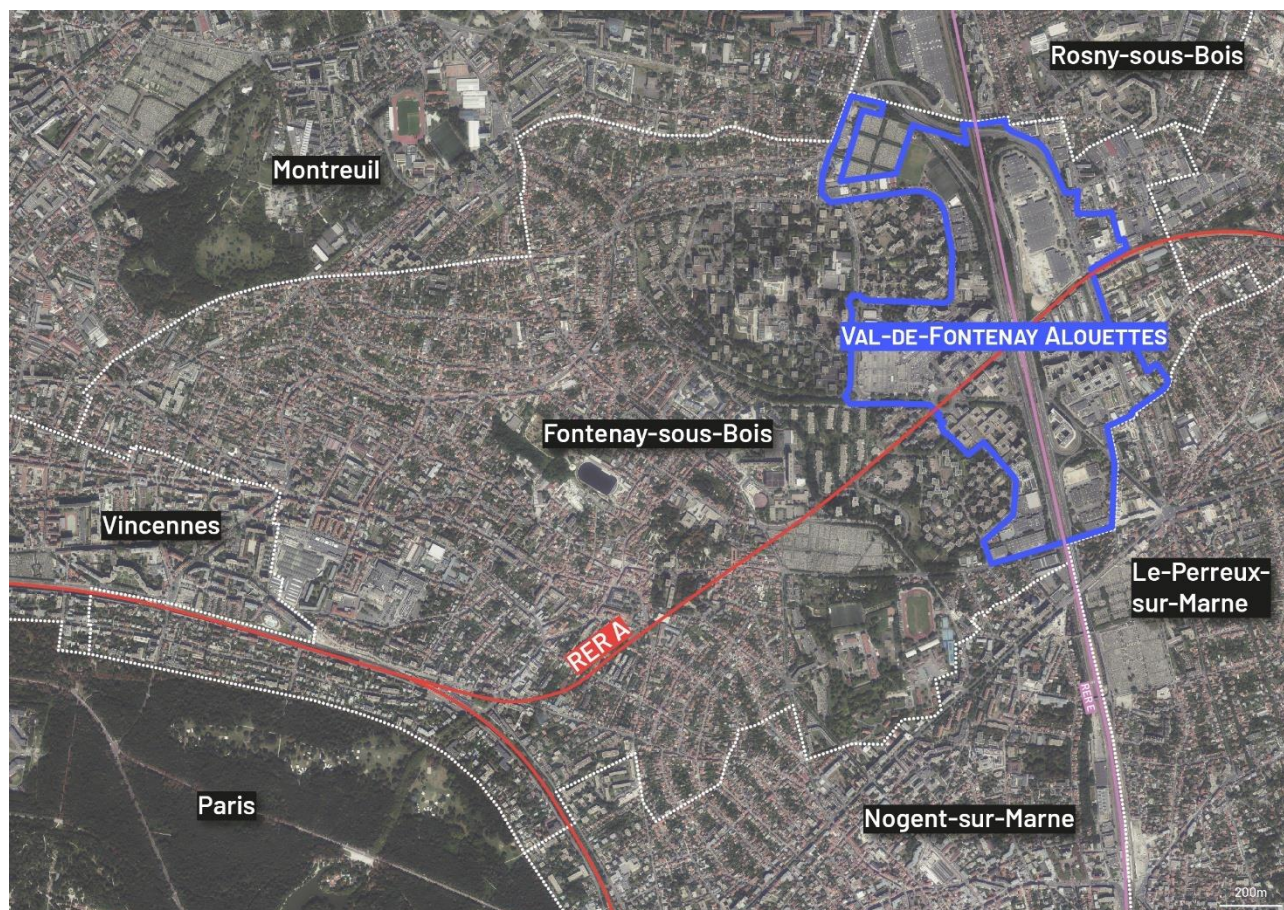


Le réseau de transports en commun projeté en 2030 dans le quartier Val de Fontenay Alouettes, source : RR&A

Ce renforcement fera du secteur Val de Fontenay et du quartier Val de Fontenay Alouettes un des principaux pôles de transports franciliens : aujourd’hui, le pôle de transport voit passer 108 500 voyageurs par jour et il est attendu 195 000 voyageurs par jour en 2030 (hors ligne 1 du métro).

2.3. Le secteur Val de Fontenay Alouettes

2.3.1. Localisation et présentation du site



Localisation de la concession d'aménagement Val de Fontenay Alouettes au sein de la ville de Fontenay-sous-Bois, source : Ville Ouverte

Le périmètre de la concession est situé à l'est de la ville de Fontenay-sous-Bois, immédiatement à proximité des villes de Montreuil, Rosny-sous-Bois, Neuilly-Plaisance, Le Perreux-sur-Marne et Nogent-sur-Marne.

Au sein de la ville de Fontenay-sous-Bois, le périmètre Val de Fontenay Alouettes est délimité de la façon suivante :

- Au nord par le « cimetière nouveau » de Vincennes, l'embranchement de l'autoroute A86 et la route départementale 301 ;
- À l'est par le quartier des Alouettes, secteur mixte accueillant des logements, des entrepôts d'activités et des bureaux ;
- Au sud par la route départementale D244, le quartier mixte des Joncs Marins situé au Perreux-sur-Marne et le quartier du Bois Cadet, construit sur le modèle de la cité-jardin ;
- À l'ouest par le quartier des Larris et le quartier Jean Zay, tous deux des quartiers résidentiels.

Le projet urbain se développe autour des franges paysagères des infrastructures ferrées et routières de l'A86 et du pôle de transports Val de Fontenay. Il se décompose en 7 secteurs à l'Ouest (du Nord au Sud) : Victor Hugo, Fontaine, Coubertin, Picasso, Auchan-Gare, Salengro et Guynemer ; et 6 à l'Est (du Nord au Sud) : Péripole, Vaisseau, Sablons, Joncs Marins et Marais. Le périmètre de la concession est découpé par les infrastructures de transports de l'A86 et du RER. Au sein de ce périmètre, la gare de Val de Fontenay occupe une position centrale.



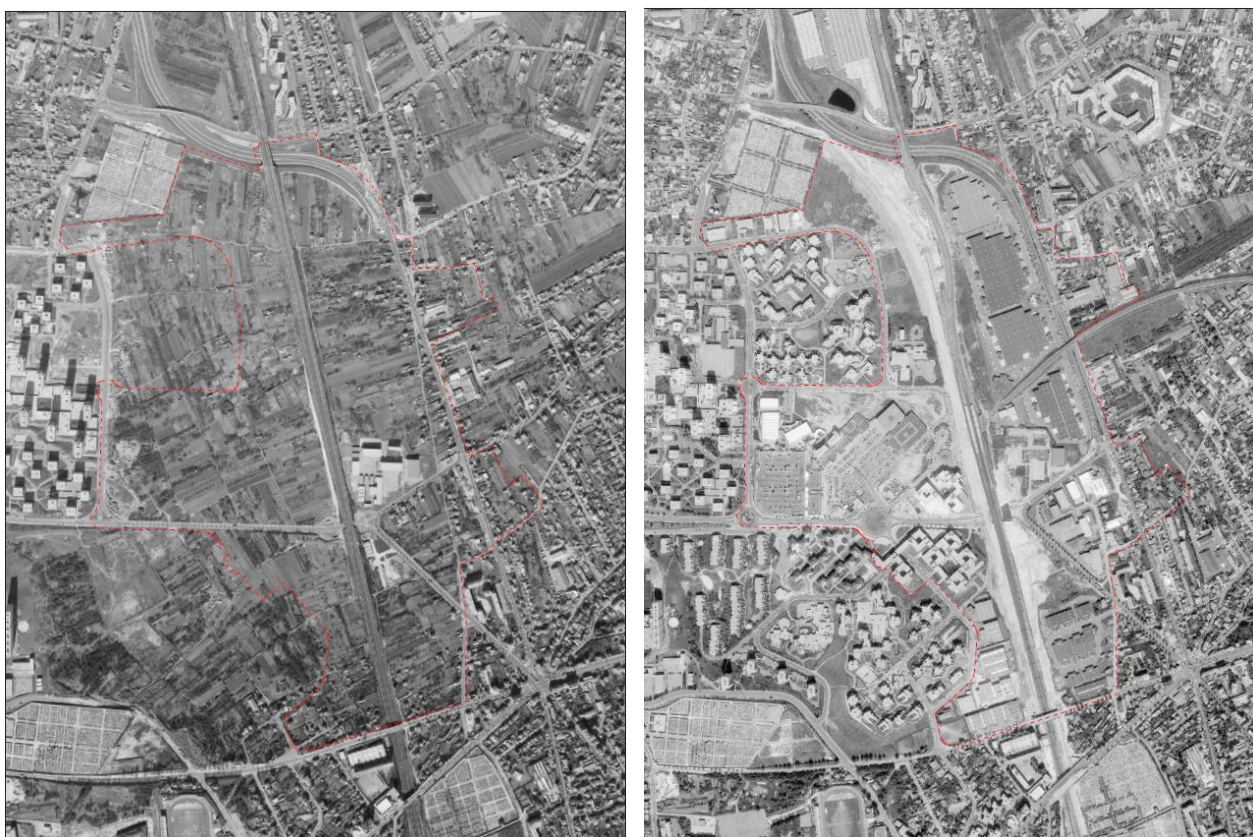
Carte de localisation des différents secteurs de la concession Val de Fontenay Alouettes, source : Ville Ouverte

2.3.2. Historique du site

Les différentes étapes d'évolution du quartier, de l'arrivée de la voie ferrée (1856) à l'ouverture de la gare du Val (1977), de la plaine maraîchère au quartier d'affaires (1977-1992), de l'ouverture de l'autoroute (1971 puis 1987) aux zones d'activités (1980), ont contribué à constituer un patrimoine unique qui forme l'identité du Val.

Aujourd'hui, l'identité la plus visible du quartier est celle des activités tertiaires. En effet, le quartier accueille un ensemble conséquent de projets de bureaux construits entre les années 1970 et 1980 selon des principes d'architectures modernistes. Ce quartier constitue aujourd'hui une partie du patrimoine moderniste fontenaysien en continuité avec le patrimoine hérité de la ZUP du quartier Bois Cadet, du projet Périastre et forme un ensemble cohérent.

Autour de cet ensemble, en lien avec la proximité de l'A86, s'est progressivement constitué un ensemble d'activités de logistique, de commerce, de petite industrie et d'artisanat. On note également la présence d'équipements historiques, comme le cimetière de Fontenay-sous-Bois ou encore le lycée Pablo Picasso.



*Vues aériennes du secteur Val de Fontenay Alouettes dans les années 1970 (à gauche) puis dans les années 1980 (à droite).
Source : Archives municipales de la Ville de Fontenay-sous-Bois.*

Époque de construction des bâtiments

Représentée à la parcelle

- gare
- périmètre 800m

Période majoritaire*

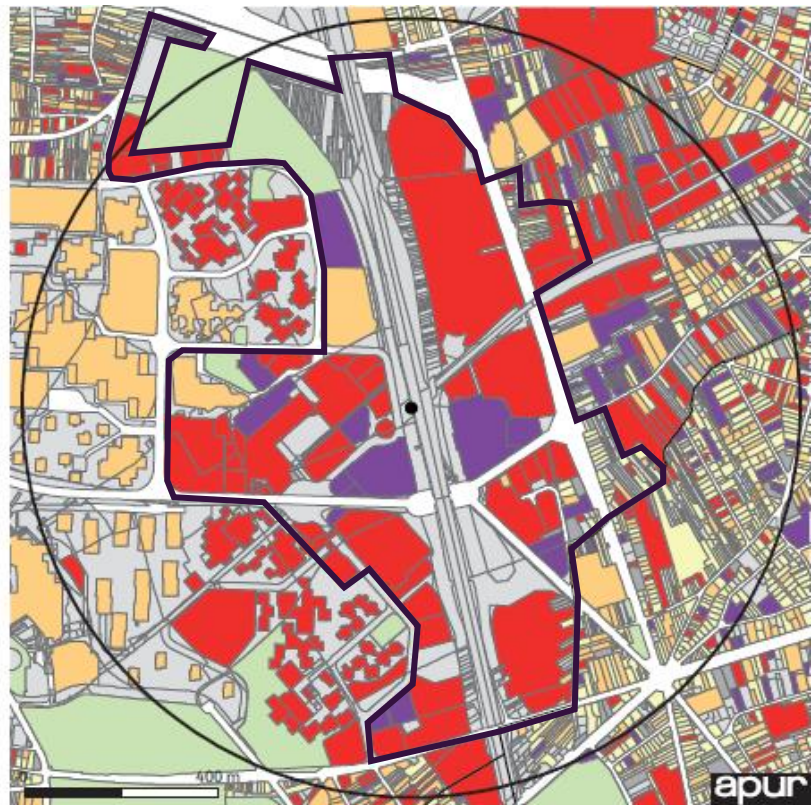
- avant 1949
- 1949-1975
- 1976-2000
- après 2000
- non renseigné

Principaux équipements

- espaces verts
- emprise non bâtie, aire de stockage, voie ferrée...

* définie en prenant en compte l'ensemble des surfaces bâties de logement et d'activité

Source : DGFIP 01/01/2011
Traitement : DRIEA, SCEP, CIG



Source : Monographie du quartier de gare Val de Fontenay Ligne 15 est, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, APUR

Comme l'illustre la carte ci-dessus, la majeure partie des tissus bâtis de la concession Val de Fontenay Alouettes ont été construits entre 1949 et 2000. La période entre 1976 et 2000 a notamment vu la construction du secteur autour de la gare de Val de Fontenay et de l'ensemble de bâtiments d'activités situés dans les secteurs Péripôle, Pointe et Marais. Les aplats violets représentent les îlots et secteurs ayant fait l'objet de constructions après 2000 et sont principalement situés au centre de la concession.

Le quartier Val de Fontenay Alouettes est actuellement un quartier d'affaires qui accueille plusieurs entreprises, parmi les plus gros employeurs du secteur tertiaire : BNP Paribas, AXA, Banque Palatine ou encore Malakoff-Humanis. Néanmoins, le changement des usages liés au travail, le renforcement attendu de la desserte en transports en commun fait que ce quartier à dominante monofonctionnelle ne répond plus aux besoins et attentes de ses usagers comme des habitants de la ville. Le quartier se caractérise également par un phénomène de vacance du tertiaire, en augmentation, du fait de l'obsolescence de ces bureaux construits dans les années 1970, de l'évolution de la réglementation environnementale ou encore de l'évolution des critères de choix des preneurs de ce type d'ensemble. Ce phénomène est globalement cohérent avec la crise immobilière en cours pour ce qui concerne les constructions à vocation tertiaire.

2.3.3. Composition architecturale et urbaine

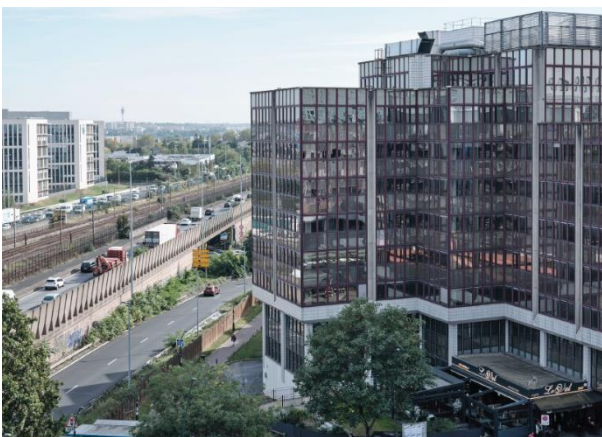
Du point de vue de la forme urbaine, le quartier est en premier lieu marqué par la présence des infrastructures de transport de l'A86 et des voies ferrées du RER. Ces deux infrastructures coupent le quartier Val de Fontenay Alouettes du nord au sud et sont bordées par un talus végétalisé dont le rôle est d'atténuer la présence visuelle et les nuisances associées aux infrastructures. Cette coupure urbaine a également un impact important à l'échelle de la Ville de Fontenay-sous-Bois et du territoire, avec une situation d'enclavement des secteurs situés à l'Est de la concession.



Vue sur les voies du RER et sur l'A86, source : TVK

Les formes bâties qui émaillent le quartier se caractérisent par une relative diversité. On y trouve principalement 3 types de tissus :

- Des témoignages du patrimoine moderniste fontenaysien, principalement localisés autour de la gare de Val-de-Fontenay. Ce type de bâti se caractérise par sa structuration, sous la forme d'ensembles bâtis dont certains sont implantés sur des dalles ;
- Des immeubles à vocation tertiaire récents principalement situés dans l'îlot compris entre la rue Carnot, l'Avenue du Maréchal Lattre de Tassigny et la voie ferrée (Campus Les Dunes, site AXA...) ;
- Des entrepôts et des constructions accueillant des activités commerciales et de services principalement situés au sud du secteur de projet (centre commercial Auchan, secteurs Guynemer, Marais, Pointe, et Péripôle), qui s'assimilent à un tissu de zone d'activité.



Vues sur le secteur du Val de Fontenay : ce secteur est caractérisé par la présence d'un bâti tertiaire caractéristique des années 1970 à 1980.

Les trois types de tissus bâtis qui maillent le quartier Val de Fontenay Alouettes présentent une diversité de formes architecturales. Celles-ci se caractérisent en premier lieu par des hauteurs de constructions différentes. Comme l'illustre la carte ci-dessous, les bâtiments présentant les hauteurs les plus importantes sont situés au centre du quartier, à proximité de la gare de Val de Fontenay. Il s'agit de constructions à vocation tertiaire (témoignages du patrimoine moderniste fontenaysien et ensembles tertiaires récents comme le campus des Dunes). En rouge sur la carte, figurent les bâtiments dont la hauteur est comprise entre 15 et 25 mètres, il s'agit également de bâtiments à vocation tertiaire,

dont la hauteur s’assimile à celle des immeubles de logements des quartiers limitrophes (Les Larris, Jean Zay, Bois Cadet). Enfin les hauteurs les moins importantes sont celles des bâtiments d’activités commerciales, logistiques, d’industrie ou d’artisanat, plus consommatrices d’espaces.

Hauteurs des bâtiments

- gare
- périmètre 800m

Hauteurs des bâtiments

- moins de 7 m
- 7 à 15 m
- 15 à 25 m
- 25 à 37 m
- plus de 37 m

Sources : Apur, photo proche-infrarouge, MNE, MNT 2012, © InterAtlas



Source : Monographie du quartier de gare Val de Fontenay Ligne 15 est, Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris, APUR

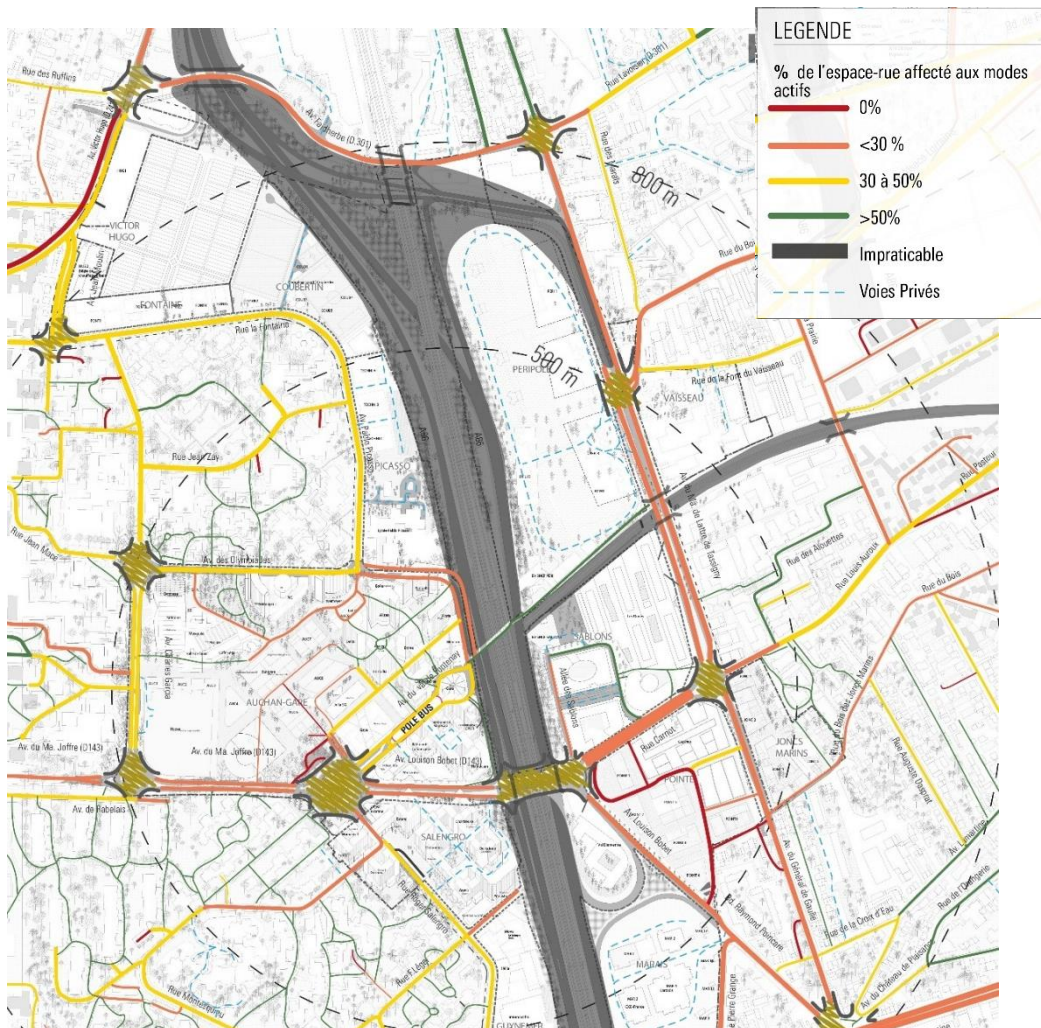
La diversité des formes bâties entre les trois types de tissus urbains identifiés se caractérise également par des densités différentes d’un secteur à l’autre de la concession. Les densités bâties rapportées à la taille des parcelles sont ainsi plus fortes à l’est et à l’ouest de la gare tandis que les parcelles à vocation d’activités logistiques, industrielles et d’artisanat, localisées au nord et au sud du quartier sont moins importantes.

Du fait de la présence de grandes infrastructures de transport, mais également de la juxtaposition d’ensembles bâtis monofonctionnels de différentes époques, l’espace public dans le quartier Val de Fontenay est difficilement lisible pour le piéton, de même que les circulations d’un secteur à l’autre de la concession. Pour les modes actifs, le seul franchissement de l’A86 et des voies ferrées au sein de la concession est situé au centre à proximité de la gare du Val de Fontenay. Dans la concession, l’espace public a été essentiellement pensé pour la voiture et en lien avec l’A86. Les circulations piétonnes se déploient donc en marge des espaces routiers et sur les dalles des ensembles bâtis. Il en résulte des espaces libres fortement minéralisés, peu accueillants.



Les espaces publics au sein de la concession Val de Fontenay Alouettes, source : TVK

A l'exception du secteur qui entoure la gare de Val de Fontenay, le quartier est également dépourvu d'un véritable « rez-de-ville », c'est-à-dire d'activités commerciales, de services, situées en rez-de-chaussée des immeubles et qui contribuent à l'animation des espaces publics.



Carte représentant la part des espaces publics dédiés aux modes actifs dans le secteur de la concession Val de Fontenay Alouettes, source : RR&A.

La composition architecturale et urbaine actuelle du quartier Val de Fontenay Alouettes correspond ainsi plus à la juxtaposition de différents types de tissus urbains sans réels liens les uns avec les autres et implantés du fait de la proximité d'infrastructures de transports structurantes. Cela se traduit par une faible mixité fonctionnelle, par des formes urbaines et architecturales obsolètes et dysfonctionnelles et par des problématiques liées aux espaces publics (circulations des modes actifs, rabattement vers les pôles de transports existants et à venir...).

2.3.4. Conclusion

Avec son emplacement stratégique, Val de Fontenay Alouettes est ainsi un secteur majeur à l'échelle de la ville et du territoire ainsi qu'un pôle tertiaire important de l'Est parisien. Avec une armature de transports en commun déjà présente et en devenir, le secteur constituera à terme une « clé de voute » à l'échelle de l'est parisien.

Paradoxalement, le secteur souffre de nombreux dysfonctionnements urbains, tels qu'une faible mixité fonctionnelle, des nuisances liées à la coupure de l'A86 et des voies ferrées, un manque d'espaces publics et d'espaces végétalisés rendant difficile la lecture et le repérage dans l'espace et les circulations, des formes urbaines et architecturales obsolètes au regard des attentes et des enjeux actuels ... etc.

Territoire engagé pour le logement, la perspective du renforcement de la desserte du pôle d'intermodalité Val de Fontenay constitue ainsi une opportunité pour aménager un quartier plus mixte et ancré dans une démarche de développement durable.

3. Le projet de la concession VDFA et sa compatibilité avec le cadre réglementaire

Cette partie vise à présenter d'une part le projet urbain, architectural et paysager envisagé pour la concession Val de Fontenay Alouettes et d'autre part à analyser la compatibilité de ce projet avec les grands objectifs et les règles fixées dans les documents régissant l'aménagement et l'utilisation des sols sur le territoire.

3.1. Le projet de la concession Val de Fontenay Alouettes

Le projet envisagé sur le secteur de la concession Val de Fontenay Alouettes s'inscrit dans la durée puisqu'il vise à accompagner le quartier sur plus d'une vingtaine d'années. Ainsi, les différentes dimensions du projet, programmatiques, architecturales, urbaines et environnementales s'inscrivent elles aussi dans le temps long et ont vocation à permettre une transformation et un réaménagement progressif des différents secteurs qui composent la concession.

A cet égard, il convient de préciser que les cartes présentées dans la notice et illustrant les volumes bâtis et implantations futures des constructions peuvent être amenées à évoluer, au fur et à mesure de l'évolution du projet urbain. Il est donc possible d'identifier des incohérences entre les différentes illustrations. Il est rappelé que la présente procédure porte sur la mise en compatibilité du PLUi avec le projet et pas sur les caractéristiques urbaines et architecturales du projet en lui-même.

3.1.1. Historique du projet

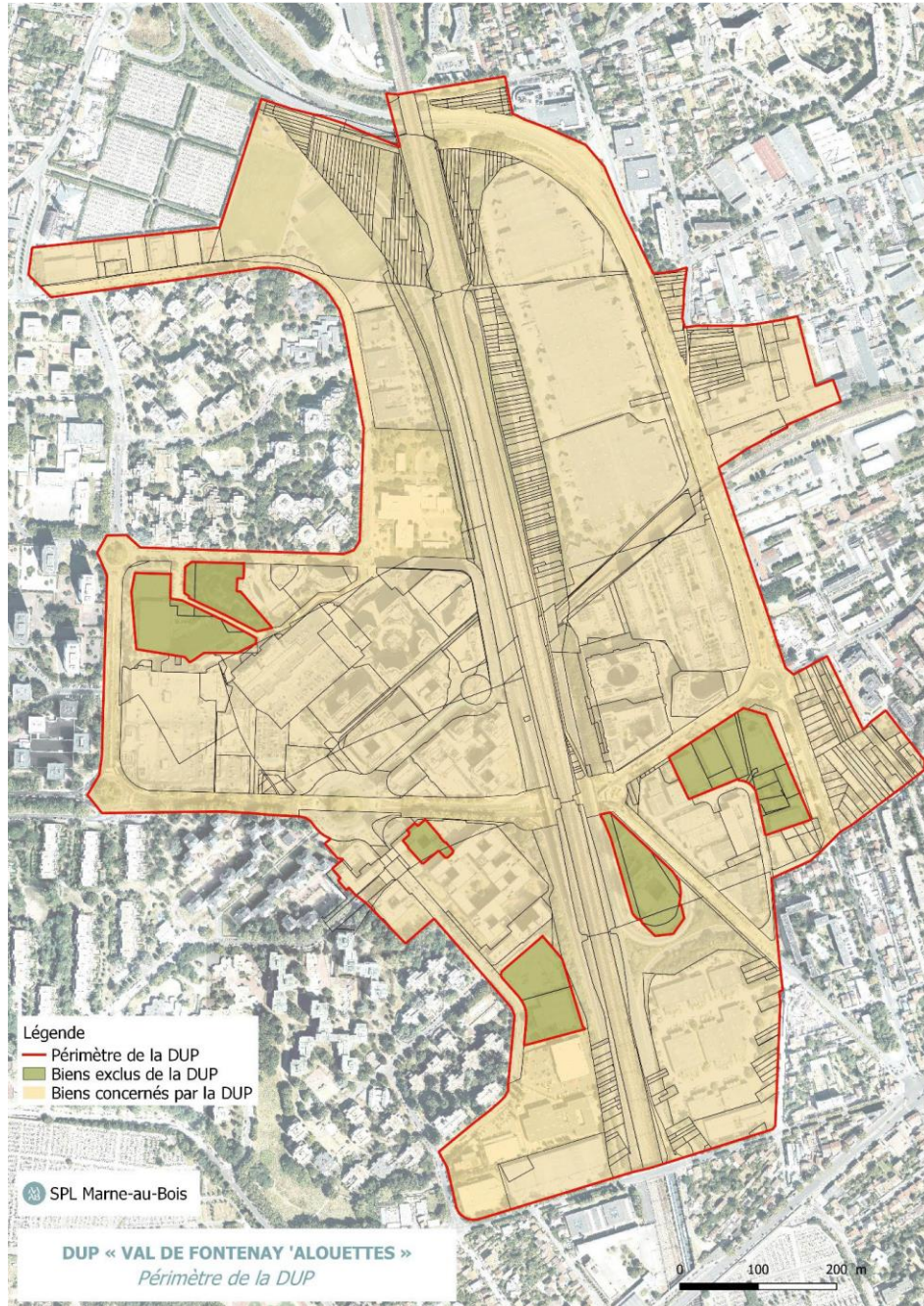
a. Le traité de concession

Un traité de concession d'aménagement a été signé entre la Ville de Fontenay-sous-Bois et la SPL Marne au Bois en octobre 2017, désignant cette dernière comme aménageur de l'opération Val de Fontenay Alouettes. Le périmètre du projet, d'environ 85 hectares aujourd'hui, a évolué au fil du temps afin d'intégrer de nouveaux secteurs stratégiques et de prendre en compte le transfert de la compétence d'aménagement à l'Établissement Public Territorial Paris Est Marne & Bois. Des avenants successifs ont permis d'ajuster les contours du projet, ses modalités de mise en œuvre et ses ambitions en matière de transition écologique, de mixité urbaine et de coordination avec les grandes infrastructures de transport.

b. La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) emportant mise en compatibilité du PLU de Fontenay-sous-Bois

La concession Val de Fontenay Alouettes a fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique emportant mise en compatibilité du PLU de Fontenay-sous-Bois approuvée le 18 octobre 2023. Celle-ci avait pour objectif d'assurer une

meilleure maîtrise sur l'évolution du foncier au sein de la concession afin de permettre la mise en œuvre des objectifs de développement portés par la Ville, l'EPT et la SPL, et a également eu pour effet la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de Fontenay-sous-Bois, avant que ce dernier ne soit remplacé par le PLUi de l'EPT Paris Est Marne & Bois. Le périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique portait exclusivement sur le périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes, qui a depuis évolué légèrement afin d'englober le secteur Victor Hugo au nord.



Périmètre de la Déclaration d'Utilité Publique - 6 décembre 2023

c. La création de Zones d'Aménagement Concerté (ZAC)



Carte de délimitation des Zones d'Aménagement Concerté comprises dans le périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes, source : SPL Marne au Bois

Le secteur Val de Fontenay Alouettes comprend 3 Zones d'Aménagement Concerté (ZAC) :

- La ZAC Auchan Gare ;
- La ZAC Péri-pôle ;
- La ZAC Marais Pointe Joncs Marins.

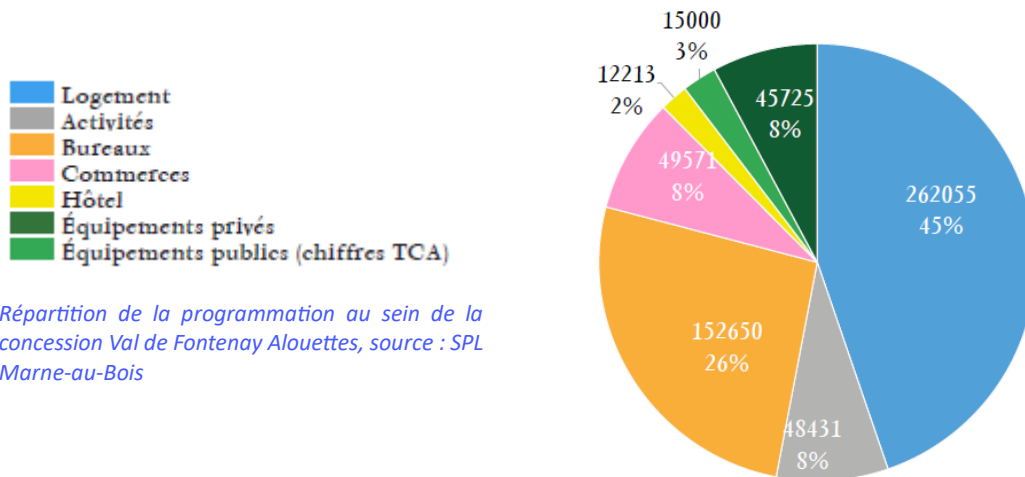
Les trois ZAC ont été créées par délibération du Conseil de Territoire le 15 octobre 2024 et leurs dossiers de réalisation respectifs ont été approuvés par délibération du Conseil de Territoire le 14 octobre 2025. Ces trois ZAC ont été annexées au dossier de PLUi par la mise à jour intervenue le 5 février 2025.

3.1.2. Programmation envisagée

Aujourd’hui, le périmètre de projet est marqué par des frontières urbaines et paysagères constituées d’infrastructures de transport (A86, voies ferrées) et de grandes emprises monofonctionnelles d’activités industrielles, logistiques, commerciales. Le projet développé depuis 2017 vise au développement de liens urbains et sociaux entre le quartier du Val de Fontenay et l’ensemble des tissus urbains et territoires qui l’entourent. En outre, le projet s’inscrit également dans le dispositif « Territoire engagé pour le logement » afin de répondre aux besoins en logements présents et à venir.

Ces deux ambitions se conjuguent dans l’objectif de développer la mixité urbaine au sein du quartier tout en maintenant la dominante d’activités tertiaires. A ce jour, la programmation envisagée dans le projet Val de Fontenay Alouettes se décompose donc de la façon suivante :

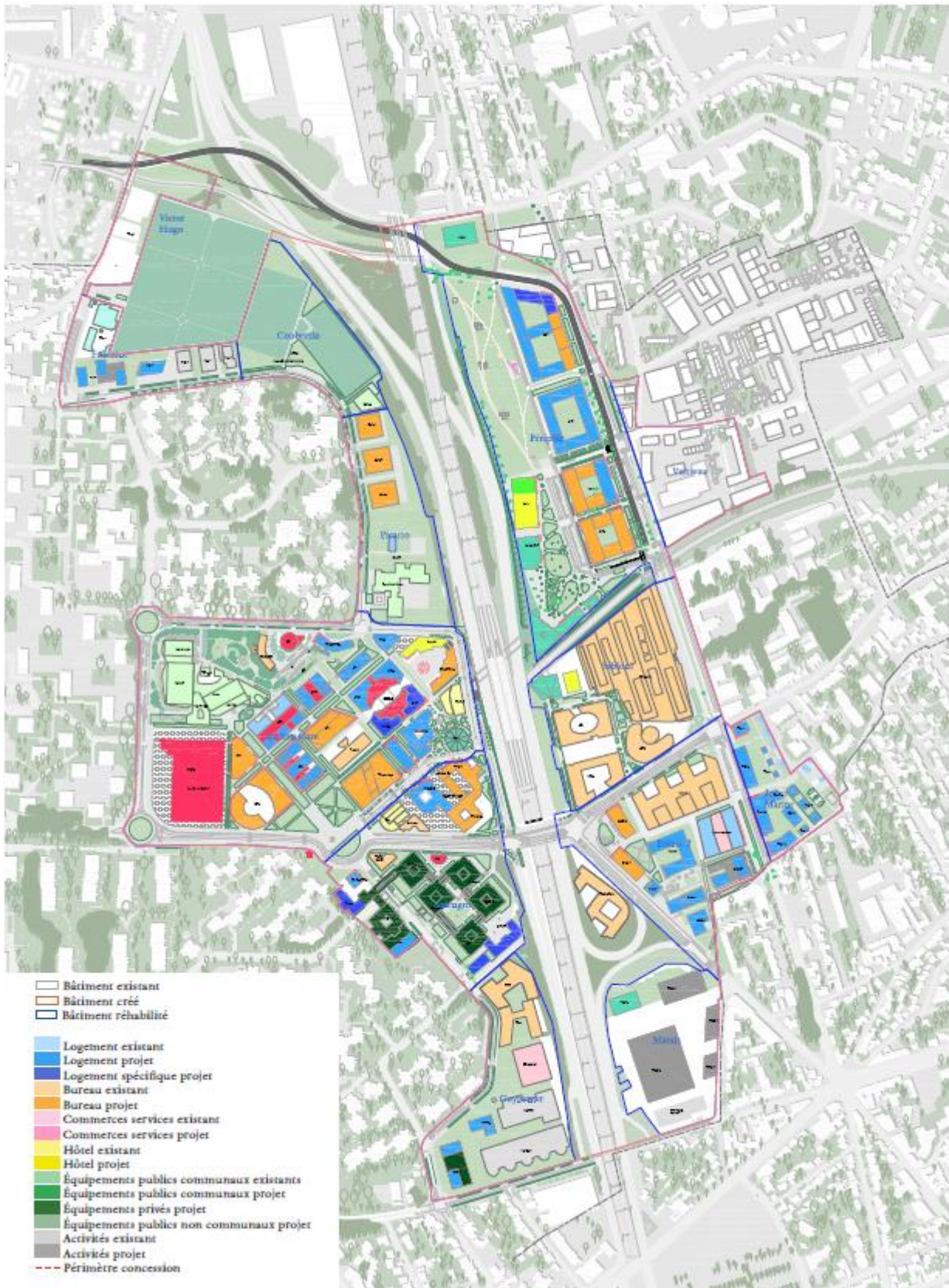
- 262 000 m² de logements ;
- 155 000 m² de bureaux ;
- 15 000 m² de surfaces hôtelières ;
- 50 000 m² d'activités ;
- 50 000 m² de commerces.
- 45 000 m² 'équipements privés



Répartition de la programmation au sein de la concession Val de Fontenay Alouettes, source : SPL Marne-au-Bois

Il est à noter que la programmation présentée ci-dessus n’intègre pas les surfaces existantes qui ne seront pas modifiées dans le cadre du projet, soit environ 14 700 m² de logements, 27 400 m² d’activités, 298 950 m² de bureaux, 38 700 m² de commerces, 4 900 m² d’hôtel, 13 450 m² d’équipements publics, et 7 650 m² d’équipements privés. Ainsi, à terme, la concession Val de Fontenay Alouettes accueillera toujours une dominante d’activités tertiaires tout en proposant une mixité urbaine largement plus importante.

La répartition envisagée de la programmation au sein de la concession est la suivante :



Répartition envisagée de la programmation au sein de la concession Val de Fontenay Alouettes, source : SPL Marne-au-Bois. Cette carte a été produite en juillet 2024, pour la production du plan guide de la concession. Les volumes bâtis et implantations représentés sont susceptibles d'évoluer, au fur et à mesure de l'avancement du projet.

3.1.3. Le projet urbain

Le projet urbain envisagé pour la concession Val de Fontenay Alouettes repose sur 3 axes principaux qui définissent la vision partagée du projet autour de l'importance du sol, de la gestion du matériel et des pratiques du quotidien :

- **La ville-parc** : le projet prend appui sur le paysage des grandes infrastructures métropolitaines, celui des talus de l'autoroute (A86) et de la voie ferrée. L'enjeu est de renforcer en épaississant cette vallée plantée autour d'un système qui fait parc afin de retisser du lien entre les quartiers existants de la ZUP de Fontenay-sous-Bois et les quartiers pavillonnaires de l'est du Val.
- **Capital matériel** : l'héritage est à la fois une valeur économique, un coût carbone et un repère urbain. Sa reconnaissance et sa mise en projet est le point de départ de la gestion sobre, responsable et délicate vis-à-vis des fontenaysiens et de leur histoire. Le projet s'insère dans des quartiers constitués qu'il s'agit d'adapter aux besoins actuels et à venir. Cela questionne la capacité des espaces ouverts et des édifices à pouvoir être transformés plutôt que démolis entièrement. L'enjeu est de construire l'identité du Val autour de ces 13 secteurs et des icônes qui forgent leur identité.
- **La vie du Val** : avec une forte régularité de passage et une capacité de desserte importante, les différents modes de transports mis en place sur le futur pôle du Val de Fontenay doivent s'accompagner d'un changement des pratiques encore dominées par l'usage de la voiture.

a. Les enjeux du projet, identifiés par secteur

Les 13 secteurs de la concession Val de Fontenay Alouettes disposent d'un héritage architectural, infrastructurel et paysager unique, jeune, en pleine croissance et méconnu. Il doit pouvoir continuer à évoluer pour s'adapter aux besoins actuels et à venir. Dans cette perspective, chacun des secteurs fait l'objet d'une approche spécifique permettant de traiter les enjeux locaux identifiés :



Carte de la concession représentant l'ensemble des secteurs qui la composent, source : Ville Ouverte, 2025

Victor Hugo



VICTOR HUGO
Équipements publics . 100%

L'enjeu de ce secteur est d'accompagner sa vocation de quartier servant en complétant la régie de chauffage urbain réalisée en 1970 par une chaufferie bois et un puits de géothermie. Il s'agira également d'aménager les espaces publics afin de rendre accessible aux quartiers environnants l'arrêt de tramway du T1 Victor Hugo.

Fontaine



FONTAINE
Logement social 15%.
Logement accession . . . 30%.
Commerces/services. . . . 3%.
Équipements privés 8%.
Activités. 44%.

Situé entre le *nouveau cimetière de Vincennes* (1828), l'équipement sportif Coubertin (1983) et le quartier de Jean Zay (1977), le secteur voit le jour dans les années 70 pour accueillir des activités. En s'appuyant sur son éloignement de l'autoroute et son lien avec le paysage, l'enjeu est de pouvoir développer autour d'un maillage d'espaces publics apaisés une programmation résidentielle.

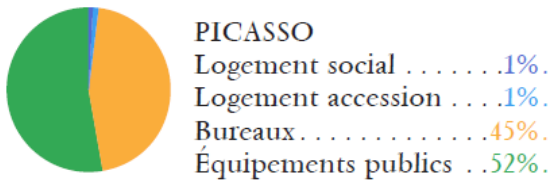
Coubertin



COUBERTIN
Équipements publics . 100%.

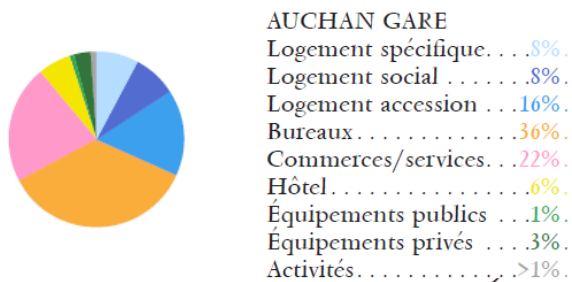
Il dispose d'un équipement, le stade sportif Pierre de Coubertin (1983) composé de 2 terrains de foot (un en pleine terre, le second imperméabilisé) et le boulodrome de la commune (1989) récemment réaménagé (2020). L'enjeu de ce secteur est d'intégrer cet équipement existant dans le système de parcs pour qu'il devienne un parc sportif paysagé maximisant la pleine terre pour planter et appartenir au réseau apaisé des espaces publics.

Picasso



Ce secteur comprend le lycée Pablo Picasso (1977) et ses logements de fonction et 3 bâtiments de bureaux (1987). L'enjeu de ce secteur se trouve dans le projet d'un nouveau sol maximisant la pleine terre, support de diffusion du paysage du système de parcs.

Auchan-Gare



Quartier d'affaires construit dans les années 70, le secteur Auchan comprend un grand nombre de bâtiments de bureaux sur dalle (parking en sous-sol) obsolètes et vacants, un centre commercial périlissant, un pôle d'équipement sportif communal et la Gare de Val-de-Fontenay. L'enjeu de ce quartier est de désimperméabiliser, planter, désenclaver en développant un nouveau maillage d'espace public et restructurer les bâtiments de bureaux vacants et leurs parkings.

Salengro



SALENGRO

Logement social7%.
 Logement accession . . .14%.
 Bureaux6%.
 Commerces/services. . . .1%.
 Équipements publics . . .2%.
 Équipements privés . . .70%.

Nappe de plots de bureaux réalisée dans les années 70 à 90 aujourd’hui vacants, le secteur va connaître une importante restructuration pour se transformer en campus universitaire aux franges habitées. Cette programmation permettra de donner une nouvelle identité au Val autour des champs de la connaissance et de l’enseignement.

Gynemer



GUYNEMER

Bureaux47%.
 Commerces/services. . .16%.
 Activités.38%.

L'enjeu de ce secteur est de diversifier par une programmation résidentielle autour de RDC actifs et de désimperméabiliser pour planter.

Péripôle



PÉRIPÔLE

Logement social	19%.
Logement accession . . .	38%.
Bureaux	30%.
Commerces/services. . .	9%.
Équipements publics . .	1%.
Équipements privés . . .	1%.
Activités	2%.

Ancienne zone d'activités d'une surface de 9 ha conçue en 1981 connectée à l'autoroute, le site se transforme pour devenir un quartier mixte habité prenant place dans un grand parc. L'arrivée de transports publics va modifier fortement l'ensemble du quartier : le maillage de l'espace public sera apaisé et le quartier des Alouettes reconnecté au reste de la ville.

Vaisseau



VAISSEAU

Logement social	8%.
Logement accession . . .	15%.
Bureaux	12%.
Commerces/services. . .	4%.
Hôtel	6%.
Équipements privés . . .	12%.
Activités	49%.

Constitué d'un tissu pavillonnaire hétérogène inscrit dans un parcellaire contraignant, l'enjeu local de Vaisseau est de devenir un trait d'union entre le futur pôle gare, Péripole et Alouettes Est, tout en accueillant une offre de logements et d'espaces publics plus généreux et qualitatifs.

Sablons



SABLONS
Bureaux100%.

Les Sablons sont un quartier d'affaires conçu entre 2010 et 2016. L'enjeu de ce quartier est de réaménager l'espace public autour de rez-de-chaussée actifs en lien avec le projet de gare et ouvert sur le paysage.

Pointe



POINTE
Logement social10%.
Logement accession . . .19%.
Bureaux68%.
Commerces/services. . . .2%.
Activités2%.

Secteur dédié à l'activité, il a été conçu en lien avec le domaine de l'autoroute et est actuellement un véritable échangeur routier. Il a subi un nouvel aménagement en 2020 avec l'arrivée du projet Pointe 1 accueillant du bureau et du logement. L'enjeu de ce secteur est de couper son lien avec l'autoroute par un nouvelle trame d'espaces publics et de proposer une nouvelle programmation plus mixte autour de formes urbaines disposées dans un parc.

Joncs Marins



JONCS-MARINS

Logement social30%.

Logement accession . . .60%.

Activités10%.

Secteur hétéroclite composé d’habitat diffus et de petites activités, l’enjeu du secteur Joncs-Marins est de proposer un aménagement prenant en compte le parcellaire historique en lanière et de développer une nouvelle façade sur l’avenue De Lattre de Tassigny apaisée par l’arrivée du bus bord de Marne, avec un épannelage dégressif vers les quartiers pavillonnaires de Neuilly-Plaisance.

Marais



MARAIS

Logement social4%.

Logement accession . . .9%.

Bureaux12%.

Équipements privés . . .3%.

Activités7%.

Zone industrielle à proximité immédiate de l’A86, Marais porte un enjeu de maintien de l’activité, d’ouverture sur la ville environnante et d’intégration du secteur dans le système de parcs.

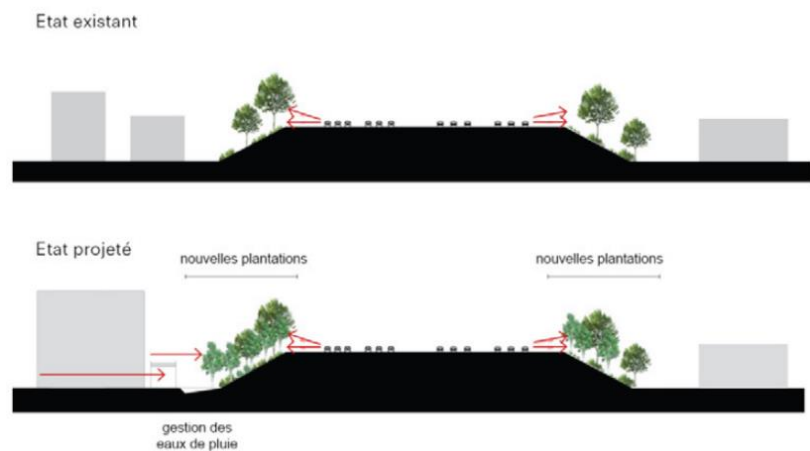
b. Déployer la ville-parc

Le projet prend appui sur trois paysages existants, la ville-parc (le parc habité est le projet municipal historique de la ZUP de Fontenay-sous-Bois), le talus autoroutier et le val de la Marne. L'objectif du projet est de les réunir par une figure paysagère et urbaine porteuse de liens : le système de parcs afin de retisser des continuités végétales et paysagères à l'échelle du quartier et de la ville.

Le système de parc s'organise autour de cinq types d'espaces :



- La lisière forestière : il s'agit d'offrir un aménagement qualitatif et de distribuer les services écologiques de la végétalisation du talus autoroutier d'une épaisseur variant entre 16 et 34 mètres à l'ensemble du site ;



Coupe transversale : le talus autoroutier, source : TVK



- Les Parcs : quatre secteurs sont identifiés, d'une surface allant de 1500 m² à 2 Ha. Il s'agit du parc des Olympiades augmenté, du parc Coubertin, du grand parc Péripôle et du parc de la Pointe-Joncs Marins. Ces secteurs ont vocation à constituer des entités majeures de la trame verte et bleue au sein du quartier et à faire l'objet d'aménagements faisant varier les milieux et permettant la gestion des eaux pluviales. Ces parcs sont reliés entre eux par d'autres entités du système de parc (allées arborées, avenues jardins).

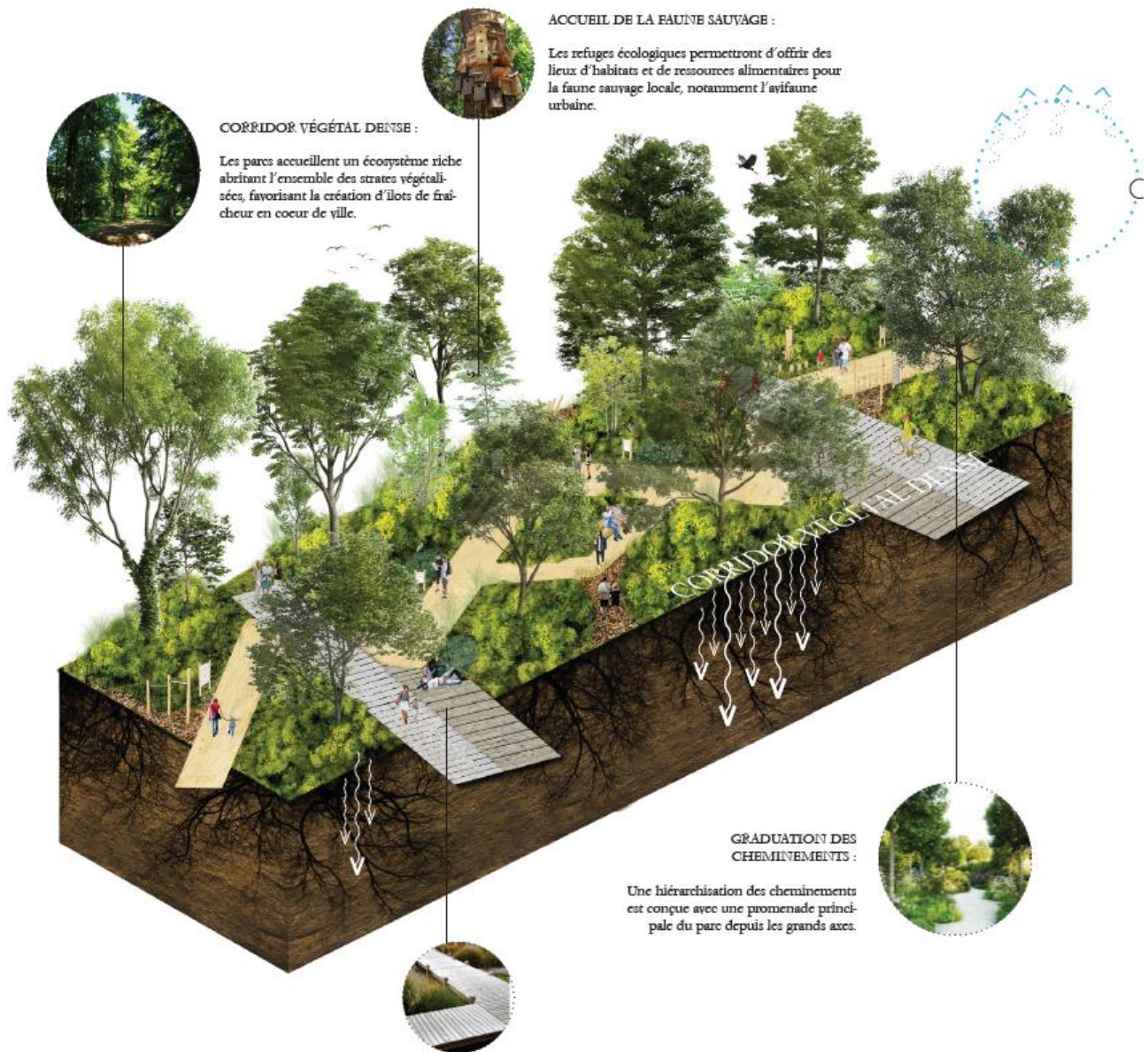


Schéma de principes des aménagements des parcs, source : TVK



- **Les allées arborées :** Les allées arborées sont un réseau d'espaces publics ayant pour objectif de diffuser le paysage de la lisière forestière et des parcs vers les quartiers. Elles intègrent une circulation douce, des plantations et du mobilier. Les espaces plantés gèrent les eaux pluviales. Les allées disposent d'une largeur entre 16 m à 26 m. L'espace est donné en priorité aux piétons.

- Les places à vocation métropolitaine autour de la gare (Auchan, Sablons et Péripole) et la place de l'Égalité.



Schéma de principes des aménagements des places, source : TVK



- Les avenues jardins : Voies départementales, les avenues jardin sont des voies historiques au caractère paysager. Elles font parties du réseau principal intégrant les modes doux et les transports en commun en les différenciant par un espace dédié. Ces voies historiques ont une identité urbaine et paysagère constituée intégrant un traitement des eaux ruisselantes. On compte 5 avenues jardin : l'avenue Louison Bobet, l'avenue De Lattre de Tassigny, l'avenue Carnot, l'avenue de Neuilly et hors secteur l'avenue Faidherbe

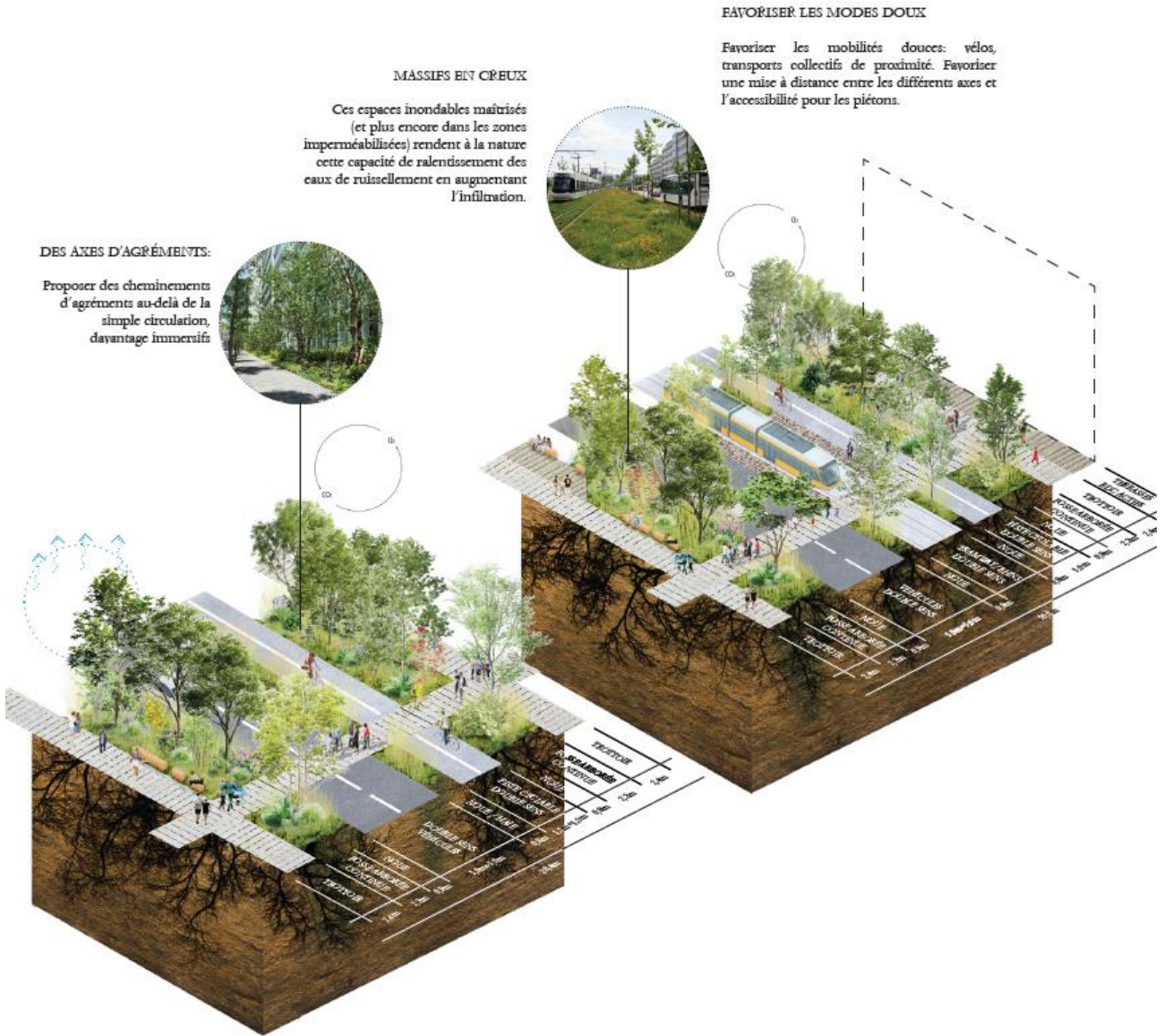
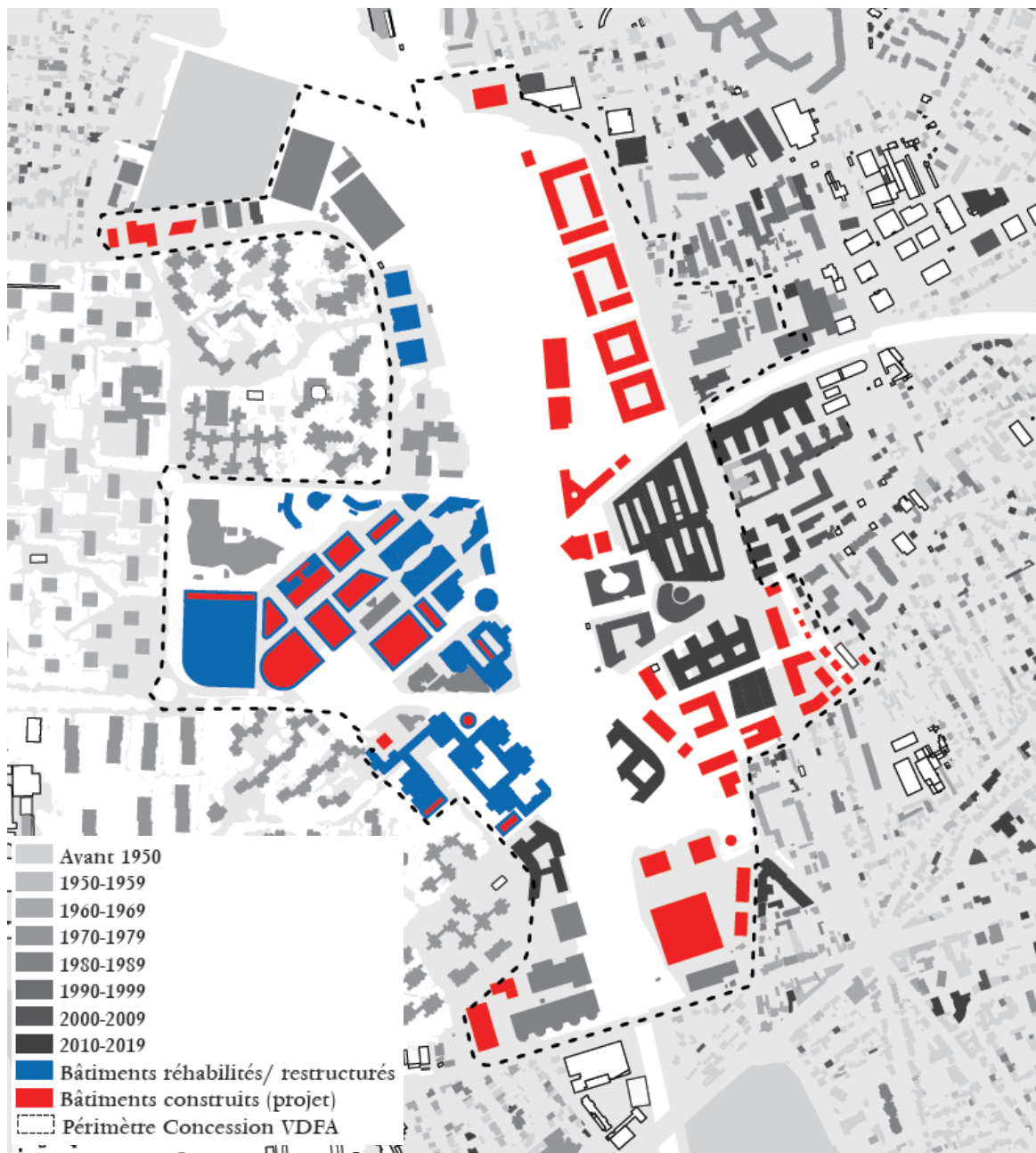


Schéma de principe des aménagements des "avenues-jardins", source : TVK

c. Faire avec le capital matériel

Dans un contexte imminent d'épuisement des ressources, faire avec l'existant devient une réflexion urgente et indispensable pour penser l'aménagement durablement. De manière générale, le secteur de projet accueille un ensemble de potentiels existants qu'il s'agit de conserver et de valoriser pour limiter la consommation des ressources et favoriser l'inscription du projet dans son site : patrimoine arboré, revêtements de sols, terres, matières... La volonté de faire avec l'existant s'appuie sur cinq orientations de projet transversales :

- Reconnaître le patrimoine de demain : le projet cherche à éviter la démolition et préconise la transformation des constructions et des structures végétales existantes. Pour cela, il s'appuie sur une stratégie de réhabilitation forte avec la réhabilitation d'environ 30% des constructions existantes. La carte ci-dessous représente les ensembles bâtis qu'il est envisagé de transformer d'une part et les ensembles bâtis à créer d'autre part. Parmi les constructions à réhabiliter, certaines constituent de véritables repères patrimoniaux tels que l'ensemble bâti dessiné par Oscar Niemeyer, la régie de chauffage urbain (1985), l'ensemble Salengro (1977) ou encore les ensembles de logements de la ZUP (1976).
- Réemployer et recycler les matériaux : le projet s'appuie sur un schéma directeur du réemploi afin de réaliser



Les bâtiments réhabilités dans le cadre du projet et les ensembles bâtis à créer, source : TVK, date : septembre 2025. Les bâtiments construits (projet) représentés sur la carte ci-dessus, sont susceptibles d'évoluer, dans leurs implantations comme dans leurs volumes bâtis, dans le cadre de l'avancement du projet.

un inventaire du potentiel de réemploi des matériaux issus des bâtiments et des espaces publics et de réutiliser plus tard les matières récoltées dans le cadre des projets. Le principe du réemploi s'applique également aux

sols du secteur afin de limiter les déblais et les remblais, mais également de dépolluer, de recycler et de fertiliser les sols.

- Valoriser et adapter l'ouest de la concession : dans l'ouest du secteur de projet, l'objectif est de maximiser les projets de réhabilitation et de restructuration des constructions (à hauteur de 50% des constructions existantes) afin de s'aligner avec la Trajectoire Nationale bas carbone. La réhabilitation et la transformation de ces constructions s'accompagnera également de leur connexion au réseau de chaleur urbain afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre pendant la vie des bâtiments réhabilités.
- Créer une ville capable de se renouveler à l'est : dans l'est du secteur de projet, qui accueillera la majorité des constructions neuves, l'accent sera mis sur la qualité et les performances environnementales des constructions par la création de bâtiments aux usages évolutifs, en visant un temps d'avance sur la réglementation environnementale en vigueur et en favorisant le recours à des matériaux biosourcés.
- Décarboner les consommations d'énergie et réduire les besoins : le projet vise à diminuer les consommations



Le réseau de chaleur urbain alimentera l'ensemble des secteurs du projet, source : TVK

d'énergie par la conception de bâtiments performants, plus résilients face aux écarts de températures et connecter au réseau de chaleur urbain local (à l'exception du secteur Vaisseau). Ce dernier est actuellement en phase de restructuration et d'augmentation considérable de sa part d'Énergie naturelle et Renouvelable.

d. Transformer la vie du Val

A terme, le quartier a vocation à accueillir 1 habitant pour 3 actifs alors qu'il est aujourd'hui presque entièrement dédié à l'activité. Le rééquilibrage de la programmation vers une ville où les actifs côtoient plus d'habitants, dans un environnement animé à la fois par des activités existantes, des services et de nouvelles polarités commerciales et d'équipements passe par la programmation de morceaux de ville différents mais complémentaires, caractérisés chacun par des intensités et des degrés de mixité propres à chaque contexte :

- Les quartiers de gare : il s'agit des secteurs Auchan Gare (où se trouve la gare Val de Fontenay) et des secteurs Péripôle et Sablons qui ont vocation à accueillir la ligne 15 du GPE et le tramway. Proche des transports en commun, ces quartiers bénéficient déjà d'une forte accessibilité et accueillent des grands groupes comme des institutions. Conservant cette vocation dominante, ils s'adapteront afin de répondre aux objectifs d'une ville mixte : en assurant un équilibre entre programmation future de bureaux et de logements, afin de permettre l'émergence de services et commerces de rez-de-chaussée.



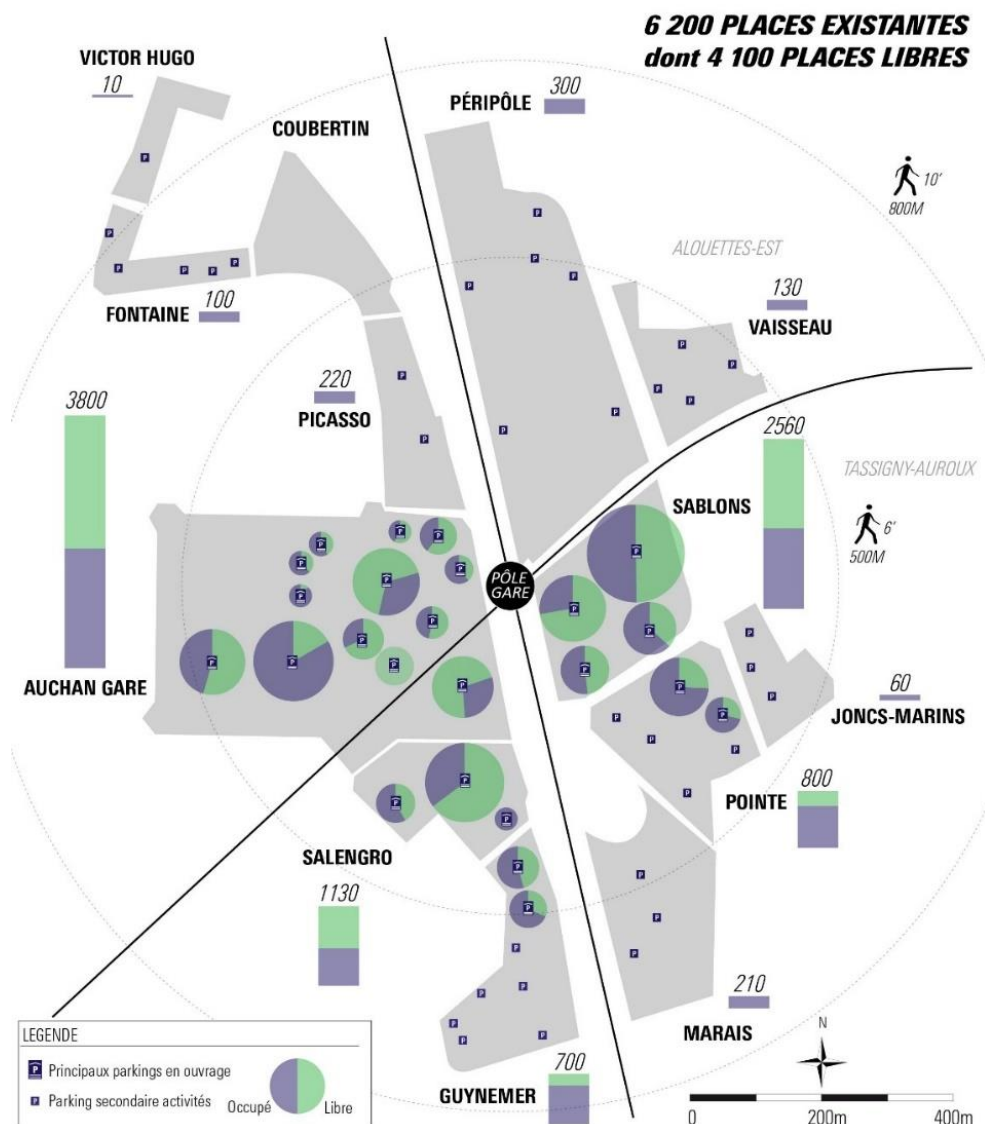
Vues de la gare du Val de Fontenay et du quartier Sablons, source : TVK.

- Les quartiers productifs : il s'agit des secteurs Marais et de la Pointe. Ces secteurs sont aujourd'hui marqués par un tissu industriel et d'activités, ainsi que par la proximité de l'autoroute. Dans le futur, ces secteurs accueilleront des programmes hybrides de tertiaire de plus petit gabarit cohabitant avec de petites activités afin de favoriser le maintien d'une activité productive dans le quartier, organisée plus densément qu'actuellement.
- Entre quartiers résidentiels et tertiaires : il s'agit des secteurs Salengro, Victor Hugo, Joncs Marins, Fontaine et Vaisseau. Ils accueilleront une mixité programmatique forte. Des possibilités de traversées seront ménagées pour favoriser les parcours piétons tandis que la programmation du rez-de-chaussée favorisera l'émergence de lieux de destination et d'usages mixtes :

Afin de permettre la mise en œuvre de ces grands objectifs programmatiques, le projet vise à :

- Programmer le rez-de-ville : le rééquilibrage de la vocation du quartier implique aussi de repenser en profondeur la programmation du rez-de-ville, au regard des besoins, des usages et des parcours des futurs habitants et usagers. En premier lieu, il s'agira d'apporter des aménités et services dans les secteurs à l'est de l'A86 où l'offre commerciale est aujourd'hui très faible. Par ailleurs, à l'échelle du quartier, il s'agira de diversifier l'offre commerciale, aujourd'hui principalement structurée par la galerie commerciale, via l'apport de commerces de proximité et le déploiement de l'offre de lieux de rencontre (cafés, sorties...).

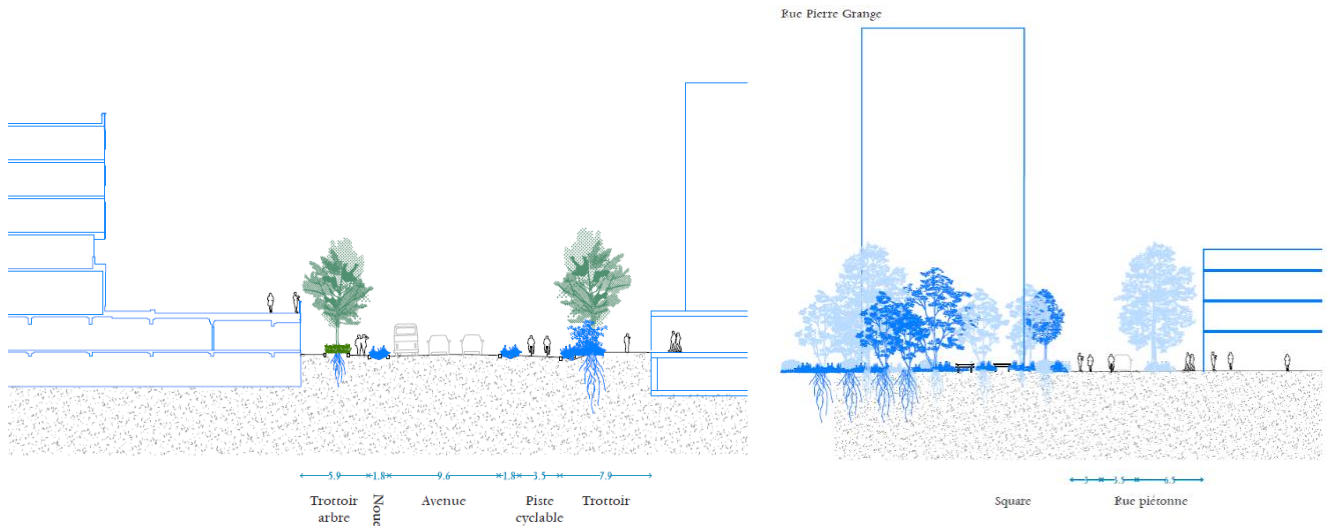
- Vivre dehors, pratiquer la ville, faire du sport : le développement de la mixité fonctionnelle au sein du quartier nécessitera de renforcer l'offre d'équipements, particulièrement à l'est de la concession. La programmation des espaces publics comprendra une part de cet effort en proposant des espaces publics « augmentés » c'est-à-dire aménagés pour différentes pratiques sportives et pour des parcours d'espaces végétalisés.
- Organiser et renforcer la place du piéton et du vélo : l'aménagement des espaces publics visera à rééquilibrer les parts modales au sein afin de viser un partage où les fonctions de circulation et de stationnement des véhicules motorisés ne dépasse pas 50%. Le réseau viaire (Avenues jardins, réseau de places, allées arborées) sera tourné prioritairement vers les modes actifs afin de favoriser leur développement et le rabattement vers le pôle multimodal plutôt que le recours à la voiture.
- Organiser le stationnement : le stationnement privé, comme public, est un levier permettant de limiter les



Occupation des espaces de stationnement privés existants dans la concession Val de Fontenay Alouettes, source : RR&A

émissions de gaz à effet de serre mais également pour favoriser le report modal vers les transports en commun. Le projet s'appuiera en priorité sur la mobilisation des espaces de stationnement existants dans les espaces de stationnement privés. Les espaces publics seront aménagés de façon à développer les modes actifs tandis que les opérations devront mettre à disposition des espaces de stationnement pour les vélos afin de favoriser le recours à ce mode de transport.

- Réorganiser le réseau viaire pour un partage de l'espace public : le projet vise à poser les conditions d'une mobilité durable pour les futurs habitants et usagers du quartier tout en respectant les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine de la mobilité. Le réseau viaire du quartier sera en conséquence réorganisé en parallèle du développement des nouvelles infrastructures de transports. Il s'appuiera sur trois types d'axes : le réseau principal (les avenues-jardins), un réseau local apaisé (allées arborées) et un réseau dédié aux modes doux (allées arborées sans voitures).



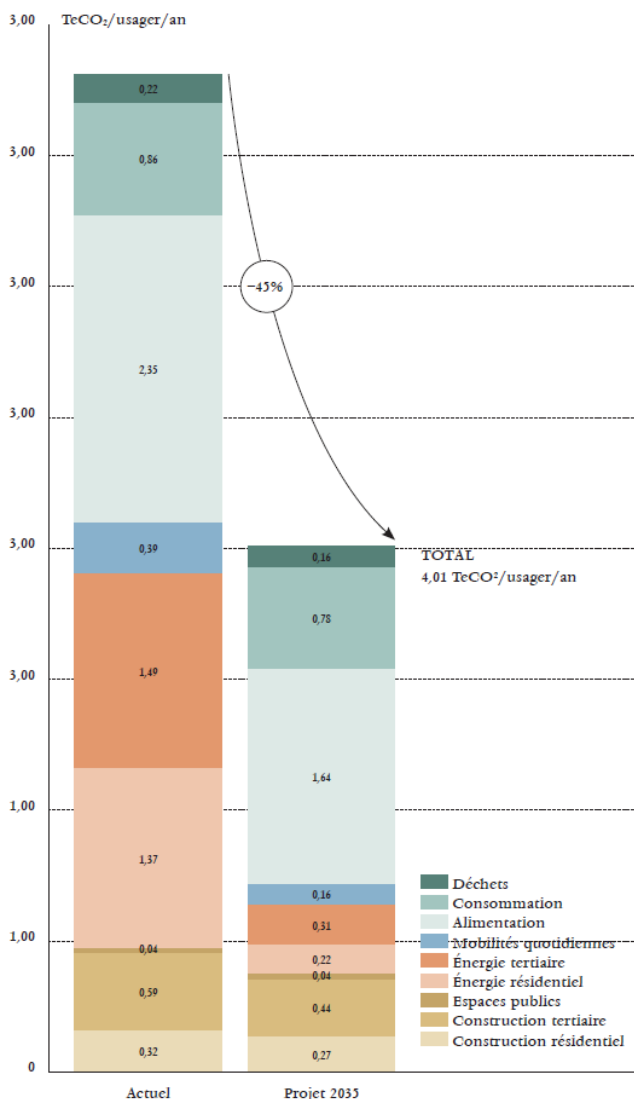
Coupe schématique de l'Avenue Louison Bobet (Avenue Jardin), et de la rue Pierre Grange (allée arborée), source : TVK

- Façonner une identité nocturne : le projet vise enfin à accompagner le secteur à différents moments de la journée, en tenant compte du renforcement de la mixité fonctionnelle et des attentes des habitants et usagers. Il s'agira d'améliorer le confort nocturne du quartier, de rendre visibles et lisibles les parcours nocturnes mais également de préserver la biodiversité par des dispositifs d'illumination adaptés.

e. La boussole carbone

Le développement du projet s'appuie sur la mise en place d'un outil d'aide à la décision et d'évaluation nommé la boussole carbone. Celui-ci permet de définir des budgets maximums d'émissions carbone par secteur géographique d'aménagement et par poste d'émissions de gaz à effet de serre (EGES). La réalisation de l'outil permet de suivre et de garantir à l'échelle de l'ensemble de l'opération la bonne réalisation de la rénovation urbaine dans le respect des ambitions de la SNBC en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

Ces ambitions sont déclinées à différentes échelles dans les documents cadres régionaux, communaux et intercommunaux, et en particulier dans les Plans Climat Air Energie Territoriaux. Regroupant les secteurs de la construction, de l'énergie, de la mobilité et ayant une influence forte sur les modes de vie, l'aménagement génère près de trois quarts des émissions de GES territoriales, d'abord pendant la phase de transformation du quartier mais aussi dans le temps long puisqu'il définit le cadre de vie qui influencera les comportements de ses futurs usagers. Il est crucial de le repenser pour tenir les objectifs de l'Accord de Paris.



Objectifs de diminution des émissions de GES par poste du projet urbain Source : ZEFECO

La boussole fixe donc des "budgets carbone" par citoyen sur les différents postes d'émission concernés par le périmètre d'influence de l'aménagement : la construction des bâtiments et infrastructures urbaines, les consommations d'énergie prévisionnelles, les déplacements quotidiens des usagers et la consommation liée à leur mode de vie.

Décarboner le secteur de la concession Val de Fontenay Alouettes implique de repenser la manière de construire, de se déplacer, d'habiter et de consommer afin de respecter les ambitions de la trajectoire nationale bas carbone. Le projet urbain est une opération manifeste de l'aménagement « bas carbone » visant à pousser au maximum les efforts de décarbonation auprès de l'ensemble des acteurs de la transformation urbaine. Le reste des édifices créés est exemplaire et remplace des bâtiments dont l'état, la structure, la typologie ne permet pas la réhabilitation.

L'objectif de décarbonation est fixé à date de la fin de concession d'aménagement en 2038 avec pour ambition d'avoir acquis un premier palier de limitation de l'empreinte environnementale sur les postes précités et permettant la poursuite de celle-ci par des actions à d'autres échelles jusqu'à 2050.

La boussole carbone représente une première étape de réduction des EGES pour 2030 (fin de l'opération d'aménagement). Concernant les constructions, l'objectif 2038 est le même que l'objectif 2050 (pas d'évolution supplémentaire à prévoir). Concernant les usages (alimentation, consommation, mobilité...), c'est un premier jalon qui doit permettre de passer de 7,62 T/usager/ an en 2012 (sur les postes considérés, car liés au projet d'aménagement) à 2 T en 2050.

Les budgets de la boussole carbone sont définis par usager et/ou m² programmatique, avec une déclinaison à l'échelle de chaque lot immobilier. La tenue des ambitions est suivie dans le temps, à toutes les échelles (concession, secteurs géographiques, lots immobiliers).

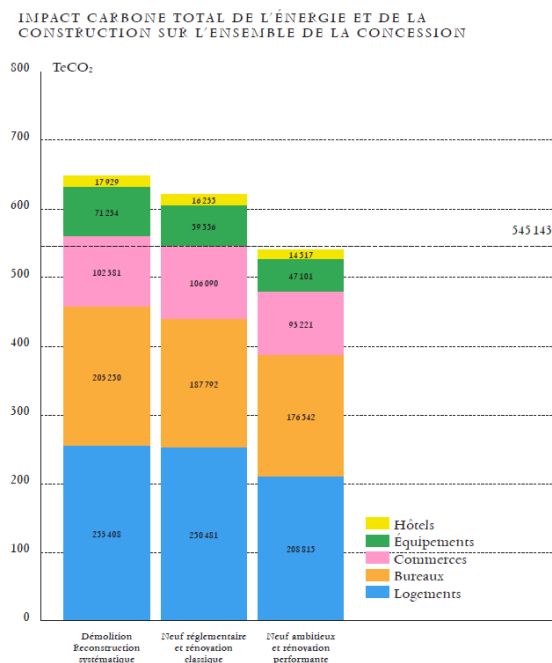
Ce travail par secteur permet une logique de péréquation géographique, afin que les secteurs les plus « favorisés » d'un point de vue projet (par la possibilité de rénovation et le coût du foncier lié à la proximité du pôle gare notamment) absorbent une part des objectifs qui seraient trop ambitieux pour d'autres secteurs.

En plus de construire des bâtiments neufs performants il est indispensable de réhabiliter le patrimoine bâti hérité du site de manière qualitative afin de tenir les ambitions fixées. La boussole a ainsi orienté le projet vers la réhabilitation de 30% des bâtiments initialement fléchés en démolition-reconstruction. Pour tenir les ambitions, il est nécessaire de

raccorder à minima tous les bâtiments réhabilités tout en poussant la stratégie de verdissement du mix énergétique du RCU (90% d'EnR à horizon 2030).

Ce choix s'inscrit dans une logique globale de sobriété carbone, associant également la limitation des constructions en infrastructure (notamment l'absence de nouveaux parkings souterrains), la renaturation des sols par la désimperméabilisation et la végétalisation, ainsi que le réemploi des ressources issues des déconstructions. L'ensemble de ces leviers concourent à une transformation urbaine ambitieuse, capable de conjuguer performance environnementale, résilience territoriale et exemplarité en matière de transition écologique.

Scénario fil de l'eau : tous les bâtiments existants concernés par l'opération sont détruits puis reconstruits (donc soumis aux exigences de la RE)
Scénario rénovation conventionnelle : 30% de réhabilitations à l'échelle du projet urbain, les bâtiments réhabilités ne sont pas connectés au RCU
Scénario rénovation et connexion RCU : 30% de réhabilitations à l'échelle du projet urbain, les bâtiments rénovés sont connectés au RCU



Impact carbone total de l'énergie et de la construction sur l'ensemble de la concession. Les scénarios mobilisés sont explicités au-dessus, source ZEFECO.

3.1.4. Le montage de projet envisagé

Les travaux d'aménagement de l'opération Val de Fontenay Alouettes sont organisés par secteur et s'échelonnent entre 2024 et 2038 environ. Le phasage envisagé est le suivant :

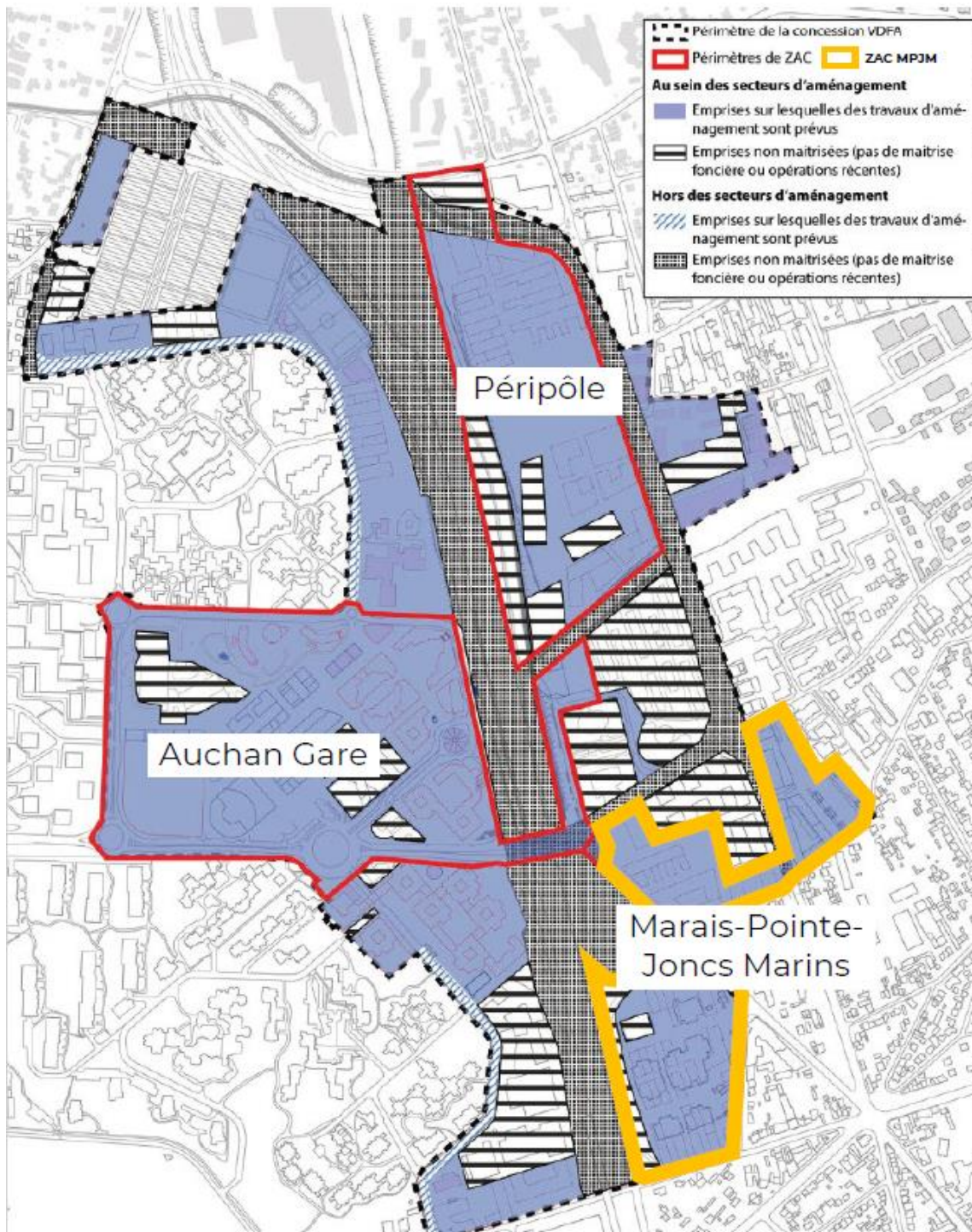


Plan du phasage prévisionnel du projet Val de Fontenay Alouettes, source : SPL, 2023.

Le phasage mis en œuvre sur la concession Val de Fontenay Alouettes révèle une stratégie de transformation progressive et maîtrisée, structurée par grandes séquences territoriales. Ces grandes séquences territoriales coïncident avec les secteurs de projet identifiés.

L'enjeu est d'organiser le développement du projet selon une temporalité réaliste, en s'appuyant sur les secteurs les plus matures en termes de maîtrise foncière et de conditions opérationnelles et en tenant compte du renforcement à venir du pôle de transports en commun. Ce séquençage permet de calibrer les interventions, d'optimiser les ressources, et de garantir un déploiement cohérent dans le temps.

La conduite du projet repose sur une capacité d’action différenciée selon les situations foncières et les cadres juridiques disponibles. L’enjeu est d’articuler les leviers d’intervention – ZAC, conventions, maîtrise foncière directe – en fonction de la complexité spécifique à chaque secteur ou projet.



Les procédures et le montage de projet envisagé par secteur de la concession, source : dossier d’évaluation environnementale de la ZAC Marais Pointe Joncs Marins, Citadia

L’analyse des emprises maîtrisées, en cours de maîtrise ou non maîtrisées permet d’identifier les marges de manœuvre du projet à court et moyen terme. La coexistence d’outils opérationnels permet une stratégie de pilotage souple, adaptée à la diversité des contextes rencontrés sur le territoire.

Par ailleurs, chaque secteur inclus dans la concession fait l'objet de fiches de lots, permettant de décliner la mise en œuvre du projet urbain et les prescriptions architecturales. Ces fiches de lot complètent les dispositions du PLUi à une échelle fine.

3.2. La participation du projet à l'intérêt général

L'ordonnance du 5 janvier 2012 portant clarification et simplification des procédures d'élaboration, de modification et de révision des documents d'urbanisme a fait de la déclaration de projet une procédure permettant à des projets ne nécessitant pas d'expropriation de bénéficier d'une reconnaissance de leur caractère d'intérêt général pour obtenir une évolution sur-mesure des règles applicables.

Ainsi, la notion d'intérêt général constitue une condition *sine qua none* de mise en œuvre de la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Paris Est Marne & Bois par une déclaration de projet.

Jusqu'alors, le quartier Val de Fontenay Alouettes constituait exclusivement un quartier à vocation économique, regroupant une large offre tertiaire et d'activités à proximité d'infrastructures de transport, sans réel ancrage dans le territoire sur lequel il prend place. Or, dans un contexte de renforcement de l'offre de transports, d'augmentation programmée des besoins en logements, d'enjeux environnementaux, de gestion des nuisances, ce projet monofonctionnel, qui multiplie les dysfonctionnements, ne correspond plus aux besoins ou aux attentes de la collectivité.

Ainsi, le projet urbain de Val de Fontenay Alouettes s'inscrit dans une démarche d'intérêt général de plusieurs façons :

- En proposant de renouveler l'offre urbaine sur un périmètre de plus de 85 hectares et de transformer un quartier d'affaires en un quartier ancré dans son territoire, habité et vécu au quotidien ;
- En répondant aux besoins locaux et régionaux en matière de logements, d'espaces de nature, d'équipements et d'activités ;
- En faisant la démonstration d'un projet exemplaire sur un plan environnemental, répondant aux objectifs de réduction des gaz à effet de serre.

3.2.1. Renouveler l'offre urbaine du quartier

Le périmètre de projet de Val de Fontenay Alouettes s'étend sur une superficie de 85 hectares à l'interface de plusieurs villes et infrastructures majeures de l'est parisien et s'apprête à accueillir une offre renforcée de transports en commun. Pourtant, il cumule les dysfonctionnements : monofonctionnalité, nuisances, forte imperméabilisation, coupures urbaines...

Le projet urbain, architectural et paysager vise donc en premier lieu à renforcer l'appartenance métropolitaine du quartier en lui conférant la totalité des caractéristiques d'une centralité, mais également à en faire un quartier véritablement vécu et habité et enfin à retisser des liens entre le quartier et le territoire dans lequel il s'inscrit.

a. Objectif n°1 : Une appartenance métropolitaine renforcée

Le projet de territoire de l'EPT Paris Est Marne & Bois, énoncé dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUi vise notamment à « articuler la ville métropole et la ville de la proximité, c'est-à-dire permettre d'accompagner et de maîtriser, à l'échelle des quartiers de gare, les dynamiques d'insertion métropolitaine en fonction des contextes communaux ». Autour de la gare du Val de Fontenay, se déploie aujourd'hui un quartier d'affaires et

d'activités économiques, métropolitain uniquement par la desserte ferroviaire et autoroutière dont il bénéficie et les activités tertiaires qu'il accueille.

L'imminence du renforcement du pôle de transports constitue une opportunité de repenser le rôle et la place de ce quartier dans l'est parisien, dont il constitue déjà un des principaux nœuds de transport. La maîtrise de l'évolution du quartier est assurée par plusieurs dispositifs de projet déjà en place sur le secteur qui permettent d'envisager une évolution encadrée, répondant aux besoins du territoire comme des habitants et des activités qui s'y trouvent.

Ainsi, il s'agit de prendre appui sur le quartier de gare à venir pour conforter la polarité existante et lui conférer de nouveaux atouts : mixité urbaine et sociale, interconnexions avec la desserte locale, espaces végétalisés, offre de logements et de commerces de proximité, équipements ...etc. L'objectif du projet est de renforcer l'appartenance métropolitaine du quartier de Val de Fontenay Alouettes en renouvelant et en diversifiant l'offre urbaine qu'on y trouve afin d'accueillir de nouveaux habitants confortablement et de renouveler l'attractivité du quartier pour les usagers, comme pour les activités qui y sont implantées.

La mise en œuvre du projet contribuera à rapprocher habitants et usagers, à nouer des liens avec les territoires environnants et à faire du quartier Val de Fontenay Alouettes à la fois un lieu de destination à l'échelle métropolitaine et locale mais également un nœud d'interconnexions à l'échelle du quartier et de la ville.

b. Objectif n°2 : Un quartier habité et vécu

La programmation envisagée dans le projet, à la fois pour les constructions (logements, commerces, activités) et pour les espaces publics contribuera à développer la mixité urbaine et sociale au sein du quartier pour transformer un quartier d'affaires monofonctionnel en perte de vitesse et en faire un territoire habité et vécu. La mixité urbaine se matérialisera par le développement d'une offre de logements au sein du quartier mais également de l'ensemble des fonctions nécessaires pour répondre aux besoins des futurs habitants : offre commerciale de proximité, équipements, espaces de nature.

Tenant compte du caractère métropolitain du pôle d'emploi existant et de la volonté de conforter cette polarité, le projet comportera à terme environ 3 500 logements familiaux. L'offre tertiaire restera la fonction dominante du quartier mais sera mitigée par un ratio d'environ 1 habitant pour 3 actifs. Ce rééquilibrage permettra de créer les conditions d'émergence d'une ville animée de jour comme de nuit, la semaine et le week-end.

Ce rééquilibrage se traduira de façon différente selon les secteurs concernés au sein du périmètre de projet afin de préserver l'économie productive déjà existante. La mixité programmatique sera donc implantée en tenant compte du « déjà-là ». Les secteurs autour du pôle de transport (Auchan-Gare, Péripôle, Sablons) ont vocation à conserver la coloration de « quartier d'affaire » préexistante. L'implantation d'une offre de logements permettra de favoriser le développement de services et de commerces en rez-de-chaussée tandis que l'aménagement d'espaces verts à proximité et d'espaces publics permettront d'animer la ville par différents usages (sport, pause, détente, rencontres). Dans les quartiers ayant aujourd'hui une vocation d'activités (Pointe, Marais), situés à proximité de l'autoroute, l'objectif est de maintenir l'économie productive, en favorisant la diversification et la densification des activités présentes. Enfin, dans les secteurs Salengro, Victor Hugo, Joncs Marins, Fontaine ou encore Vaisseau, l'objectif est de développer une mixité programmatique forte, maillée par des commerces, services et équipements répondant aux besoins des futurs habitants.

Par ailleurs, la mixité programmatique se traduira particulièrement dans l'attention portée aux rez-de-ville du quartier afin de favoriser une diversité de pratiques et d'usages quotidiens, au service des usagers comme des habitants. A l'Est de l'A86, il s'agira d'apporter des aménités et services, aujourd'hui absents. Dans l'ensemble du quartier, il s'agira de développer de la diversité commerciale avec une offre de lieux de rencontres et de loisirs tout en tenant compte des offres existantes et de compléter au fur et à mesure du projet des linéaires existants.

L'objectif du développement de la mixité urbaine au sein du quartier est à la fois de rompre avec le quartier monofonctionnel qui vit au rythme des horaires de bureaux et de répondre aux besoins des futurs habitants tout en améliorant le cadre de vie des usagers déjà là. Le renforcement de la mixité urbaine s'accompagnera également d'un travail sur les liens entre le quartier et le territoire dans lequel il s'inscrit afin de compléter le tissu existant et de ne pas créer un nouvel objet urbain « hors-sol ».

c. Objectif n°3 : Ancrer le projet dans son territoire

Pour ancrer le projet urbain dans son territoire, il s'agit en premier lieu de recréer des liens physiques favorisant les mobilités de proximité entre le quartier de Val de Fontenay Alouettes et les quartiers environnants, en particulier à travers le prolongement du système de parcs.

Au-delà des grandes infrastructures, le prolongement du tramway, le Bus bords de Marne et le renforcement du réseau de bus local constituent une opportunité de renforcer les liens de proximité. Dans le cadre du projet, la trame viaire favorisera le développement des modes actifs (marche et vélo) à la fois en rabattement vers le pôle de transports, la gare RER d'un côté et la gare de la ligne 15 et l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (tramway et Bus bords de Marne) de l'autre, et en connexion avec les quartiers environnants.

Le développement de ces trames figure déjà dans le PLUi, au sein de l'OAP sectorielle portant sur la concession Val de Fontenay Alouettes et de l'OAP thématique sur les quartiers de gare. De plus, le développement de cette trame viaire répond à l'enjeu identifié dans l'OAP thématique portant sur les quartiers de gare d'adapter les interconnexions aux nouvelles fréquentations induites par les nouvelles dessertes.

Par ailleurs, l'ancrage du projet dans son territoire sera également travaillé par le biais des formes urbaines et architecturales en proposant des formes de transition avec les tissus urbains environnants (implantation, volumétrie des constructions...) et en mettant en œuvre les principes d'aménagement de la ville-parc au sein du futur quartier.

Ainsi, le projet d'aménagement du quartier Val de Fontenay Alouettes vise à renouveler l'offre urbaine du quartier en renforçant son appartenance métropolitaine en même temps qu'il ancre le quartier dans son territoire afin d'en faire un quartier habité et vécu par ses futurs habitants comme par ses usagers actuels. Ce projet contribuera au repositionnement du quartier dans un territoire élargi, à le réinsérer dans une trame urbaine territoriale contribuant à l'écosystème de la région.

3.2.2. Un projet local pour répondre aux besoins du territoire

Le projet déployé sur le territoire de Val de Fontenay Alouettes est également une réponse aux besoins de la population du territoire dans lequel il s'inscrit. Par le développement d'une offre de logements, inclusive, évolutive et durable, par le développement d'équipements et d'espaces nature et par le maintien des activités économiques présentes, il ambitionne de fournir à la population une réponse à la forte tension du marché immobilier en première couronne francilienne dans un cadre urbain et paysager de qualité tout en maintenant en première couronne un écosystème économique productif.

a. Par le développement d'une offre de logement inclusive, évolutive et durable

Le projet Val de Fontenay Alouettes s'inscrit dans un dispositif contractuel national comprenant 22 opérations d'aménagement réparties sur tout le territoire français dont l'objectif est d'accélérer la production de logements dans des secteurs marqués par une forte tension immobilière, accueillant un quartier de gare et des activités économiques d'envergure. Le projet Val de Fontenay Alouettes répond à l'ensemble de ces critères et contribue à la volonté du territoire de s'engager afin de répondre aux besoins urgents en matière de logements.

En outre, dans un contexte urbain fortement contraint par la proximité des nuisances et pollutions associées aux infrastructures de transport, le projet, comme le PLUi, mettent en place les conditions de l'émergence d'une offre de logements :

- Inclusive avec une part minimale de 33% de logements sociaux par opération, en conformité avec les dispositions existantes du PLUi. En outre, le PLUi encadre également les typologies et la taille des logements, afin de garantir le confort d'habiter pour tous et de répondre en premier lieu aux besoins de la population du territoire. Des résidences spécifiques s'intégreront également dans le projet afin de répondre aux besoins des publics étudiants, de personnes âgées ... ;

- Evolutive : pour les constructions neuves, le projet encadre la capacité des logements à évoluer en même temps que les besoins de leurs habitants par la largeur du bâti et de solutions de flexibilité comme l'intégration ou la suppression de cloisons entre les pièces principales, la possibilité de fermer les espaces extérieurs des logements ;
- Durable : le PLUi encadre la qualité environnementale des réhabilitations comme des constructions neuves afin de proposer des logements aux performances environnementales et énergétiques exemplaires, de sorte à garantir la qualité de vie des habitants dans le temps. Pour les constructions neuves, le PLUi préconise le respect d'un temps d'avance sur la réglementation environnementale en vigueur sur plusieurs postes tandis que les constructions neuves devront respecter les critères associés à une labellisation environnementale. Ce type d'encadrement s'accompagnera nécessairement d'un recours à des matériaux biosourcés.

Le projet, comme les dispositions qu'il est envisagé d'intégrer au PLUi dans le cadre de la présente procédure visent donc à permettre la mise en œuvre d'un dispositif national de construction de logements de qualité pour répondre aux besoins du territoire.

b. Par le développement d'espaces de nature et d'équipements dans un contexte fortement contraint

Le projet Val de Fontenay Alouettes est un projet de renouvellement urbain qui répond à la volonté du territoire d'améliorer le cadre de vie pour les usagers comme pour les habitants du secteur. Le projet s'accompagne donc nécessairement du développement d'équipements au service de la population des quartiers limitrophes comme des futurs habitants du quartier : équipements sportifs, de mobilité, d'enseignement trouveront leur place en particulier au sein du système de parcs, comme dans le grand Parc Péripole, sur les lisières végétalisées ou encore au sein du Parc Augmenté.

Le renforcement de l'offre d'équipements s'appuiera en premier lieu sur l'offre existante afin de répondre aux besoins des quartiers environnants en même temps qu'aux futurs habitants. En outre, du fait des formes urbaines, architecturales et des activités qu'on y trouve, le quartier est aujourd'hui fortement imperméabilisé. En période de fortes chaleurs, le quartier souffre à plein de l'effet d'îlot de chaleur urbain, qui n'est mitigé ni par la présence d'espaces de nature ni par la présence de l'eau. Afin de proposer un cadre de vie de qualité aux usagers comme aux habitants et de prendre en compte les enjeux liés aux changements climatiques, le projet vise donc à développer la présence d'espaces de nature au sein de parcs comme dans les espaces publics permettant de rafraîchir le quartier et de favoriser une gestion durable des eaux pluviales et de ruissellement.

Quatre grands espaces de nature seront aménagés au sein du quartier, dans les différents secteurs : le grand parc de Péripole (2 Ha), le Parc Augmenté (extension du Parc des Olympiades), le parc-stade Coubertin, le square et la Place de la Pointe. En outre, afin de mettre en œuvre les principes de la Ville-parc, le projet urbain s'appuie sur la végétalisation des espaces publics et des trames viaires au sein du quartier. Les « avenues-jardins » et les « allées arborées » accueilleront des espaces dédiés à une végétalisation multi-strates et à la gestion des eaux pluviales. Enfin, le talus autoroutier, véritable lisière paysagère dans le quartier, fera l'objet d'une végétalisation et d'aménagements favorisant plusieurs types d'usages. Certains secteurs du talus autoroutiers seront inaccessibles au public afin de développer des réserves favorables à la biodiversité et des espaces en eau préservés.

Le projet vise donc à répondre aux besoins futurs de la population et du territoire en matière d'équipements et d'espaces de nature tout en tenant compte du contexte du quartier et des besoins locaux. Il vise à y répondre en prenant en compte les enjeux environnementaux et sociaux, comme l'effet de chaleur urbain, les nuisances et pollutions induites par la proximité des infrastructures de transport ...

c. Par le maintien de la vocation économique du quartier

Enfin, le projet vise à maintenir la vocation économique première du quartier. A l'échelle du périmètre de Val de Fontenay, en juin 2024, 30% des surfaces tertiaires sont inoccupées, ce qui représente plus de 133 500m² de locaux vacants (sur les 440 000 m² existants). Il n'en demeure pas moins que le quartier constitue un des principaux pôles

d'emploi de l'est parisien avec environ 30 000 emplois. Le projet de territoire de l'EPT Paris Est Marne & Bois vise à renouveler les surfaces d'activités économiques du quartier tout en confortant la vocation économique majeure du quartier. Les réhabilitations comme les constructions neuves à vocation tertiaire seront encadrées afin de viser des performances environnementales et énergétiques à même d'assurer la durabilité de ce type de surface et d'en renouveler l'attractivité auprès des entreprises.

Pôle d'emploi tertiaire majeur de l'est parisien, le quartier est également marqué par la présence d'un tissu industriel, artisanal et logistique que la pression foncière et immobilière tend à exclure de la première couronne francilienne. Les secteurs Pointe, Marais et Guynemer conserveront ainsi leur vocation d'accueil de ce type d'activités au sein de programmes hybrides comportant de petits programmes de bureaux, des activités artisanales et de logistique de proximité, en s'organisant selon un modèle plus dense que l'existant.

Ainsi, le projet Val de Fontenay Alouettes vise à contribuer à la réponse aux besoins du territoire élargi en maintenant la vocation économique première du quartier et répondant aux besoins en logements. A l'échelle locale, le projet vise à répondre aux besoins de la ville en matière d'offre d'équipements et d'hébergement. Enfin, à l'échelle du quartier, le projet vise à répondre aux enjeux environnementaux et aux besoins d'espaces végétalisés. Le développement d'une trame verte et bleue et la résorption des ruptures de continuités écologiques dans le projet s'inscrit plus globalement dans la volonté de réaliser un projet d'aménagement en phase avec les enjeux de la fabrique de la ville contemporaine et avec les problématiques d'émissions de gaz à effet de serre dont le secteur du Bâtiment est le premier contributeur en France.

3.2.3. Faire la démonstration de la ville durable par le projet

Dans un contexte où le scénario "+4°C" semble devenir le scénario de référence pour la hausse des températures mondiales, le projet de renouvellement urbain du Val de Fontenay s'appuie sur le constat que la hausse des températures futures dépendra des émissions futures de gaz à effet de serre. Or, le secteur du bâtiment et plus largement de l'aménagement constitue un des plus gros contributeurs en émissions de gaz à effet de serre.

Afin de contribuer à la réponse aux objectifs franciliens tout en répondant aux enjeux locaux, le projet Val de Fontenay Alouettes s'est fixé pour ambition de diminuer de 45% environ les émissions de gaz à effet de serre nécessaires à la fois pour la mise en œuvre du projet (démolitions, reconstructions, réhabilitations, aménagement des espaces publics) mais également pour la vie du projet (approvisionnement en énergie, mobilités, alimentation, déchets...) en s'appuyant sur une boussole des émissions de gaz à effet de serre, outil permettant d'orienter l'ensemble des réflexions sur la conception du projet. Ces objectifs s'inscrivent dans la mise en œuvre des Accords de Paris, de la Stratégie Nationale Bas Carbone et du Plan Climat Air et Energie de la Métropole du Grand Paris.

Ces ambitions doivent atterrir de plusieurs façons afin de contribuer à la fois à l'amélioration du cadre de vie des habitants et usagers et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre :

- En désimperméabilisant et en végétalisant le quartier pour le rafraîchir, favoriser une gestion de la ressource en eau plus durable et pour traiter une partie des enjeux de nuisance et de pollution ;
- En privilégiant la transformation d'environ 30% du parc bâti du quartier plutôt que la démolition/reconstruction, source majeure d'émission de gaz à effet de serre ;
- En visant la diminution des émissions de gaz à effet de serre sur 3 postes principaux : la construction, l'énergie et les mobilités et en s'appuyant sur le PLUi afin d'encadrer les efforts à produire.

a. Déployer un « système de parc »

La Zone d'Urbanisation Prioritaire (ZUP) de Fontenay-sous-Bois a été réalisée en empruntant les principes de la ville-parc qui consiste à implanter des ensembles de logements dans des espaces densément plantés et végétalisés. Ces principes ont notamment été mis en œuvre dans le quartier des Larris, limitrophe du secteur de projet de Val de

Fontenay Alouettes. Un des principes dominant du projet de Val de Fontenay Alouettes consiste ainsi à déployer ces principes d'aménagement au sein de la concession afin de répondre au besoin de rafraîchissement du quartier et de prolonger ce paysage urbain vert pour retisser des liens urbains et paysagers entre ces deux morceaux de ville, ainsi qu'avec les tissus pavillonnaires à l'est du Val.

Ce projet s'accompagne d'une stratégie de désimperméabilisation et de végétalisation à l'échelle du quartier, qui se traduit à la fois dans la création d'espaces de nature et dans la végétalisation des différents niveaux de la trame viaire et des espaces publics. Dans les espaces privés, le PLUi comprend déjà des dispositions permettant d'encadrer des objectifs de pleine terre et d'espaces végétalisés, tout en tenant compte des contraintes de secteurs de projet dont certains comportent un urbanisme sur dalle.

Ainsi, le projet vise, dès que possible, à relier habitants et usagers aux sols de sorte à favoriser la biodiversité, rafraîchir le quartier et offrir une gestion plus durable de la ressource en eau. Dans un quartier intensément imperméabilisé et marqué par l'effet d'îlot de chaleur urbain, cette stratégie doit permettre d'offrir un cadre de vie confortable et durable aux habitants comme aux usagers tout en contribuant à l'effort métropolitain de rétablissement des continuités écologiques régionales.

b. Transformer plutôt que démolir

Le quartier se caractérise aujourd'hui par le caractère exceptionnel de son urbanisme, de son paysage et de son architecture. Les infrastructures comme un certain nombre d'ensembles bâtis témoignent d'un projet urbain, paysager et architectural développé dans la seconde moitié du 20^e siècle. Le renouvellement du Val s'appuie donc sur une stratégie de réhabilitation forte (à hauteur d'environ 30%) afin de profiter de la qualité du patrimoine et de le pérenniser.

Cet objectif se traduit en particulier par l'intégration d'une OAP règlementaire portant sur le secteur de réhabilitation autour de la gare du Val de Fontenay dans le dispositif du PLUi. En effet, il s'agit du secteur accueillant le plus de constructions à réhabiliter, qui sont autant de témoignages du patrimoine moderniste de la ville. L'OAP a vocation à privilégier la réhabilitation dès que possible, en autorisant et en encadrant les transformations nécessaires du bâti pour les adapter à des attentes et usages contemporains.

En outre, depuis 2023, la SPL est accompagnée par un assistant de maîtrise d'ouvrage afin de réaliser un inventaire complet du potentiel de réemploi de matériaux issus de sites voués à la déconstruction ou à la réhabilitation lourde. Un schéma directeur pour le déploiement du réemploi identifie la chaîne de valeur des matériaux, de leur dépose au stockage et à la repose, accompagné d'un bilan financier. Une plateforme de stockage sera implantée dans le périmètre du projet afin d'entreposer les matériaux récupérés avant leur mise à disposition dans de nouveaux projets. Ce projet vise à systématiser le réemploi de matériaux à l'échelle du projet lorsque c'est possible où les filières de recyclage ou d'évacuation à mobiliser. A terme, l'objectif est de contribuer à l'écosystème circulaire de réemploi à une échelle extérieure au quartier.

Faire avec l'existant et le déjà-là et proposer de nouveaux usages vise à la fois à reconnaître la valeur patrimoniale de l'héritage urbain du quartier et à le pérenniser mais permet aussi de diminuer drastiquement les émissions de gaz à effet de serre issues du projet.

c. Diminuer le poids carbone du projet et ses émissions de gaz à effet de serre

Le projet urbain est une opération manifeste de l'aménagement « bas carbone » visant à pousser au maximum les efforts de décarbonation auprès de l'ensemble des acteurs de la transformation urbaine. L'objectif de diminuer les émissions de gaz à effet de serre liés au projet s'incarne dans les postes de la construction, de l'approvisionnement en énergie et des mobilités.

Concernant le domaine de la construction, la diminution des émissions de gaz à effet de serre dans le projet s'obtient en limitant les démolitions et en favorisant des réhabilitations performantes d'un point de vue environnemental et énergétique. Les constructions neuves doivent elles aussi viser des niveaux de performances énergétiques et environnementales afin de compenser les émissions réalisées pour les construire.

Concernant le domaine de l’approvisionnement en énergie, le quartier et la Ville de Fontenay-sous-Bois, est déjà doté d’un réseau de chaleur urbain de 25 km dont la chaufferie est située dans le périmètre de projet. Le réseau de chaleur urbain est en cours redéveloppement pour augmenter le taux d’énergie renouvelable et de récupération (actuellement à 20%) à environ 80% du mix énergétique du réseau de chaleur. A terme, le réseau sera alimenté par deux chaudières biomasse et de la géothermie. L’ensemble des constructions comme des réhabilitations dans le projet Val de Fontenay Alouettes devront mettre en place les conditions pour se raccorder au réseau de chaleur urbain (ou mettre en place un mix énergétique équivalent) de telle sorte à limiter les émissions carbonees liées à l’approvisionnement en énergie.

Enfin, concernant le domaine des mobilités, le projet urbain Val de Fontenay Alouettes vise à diminuer le recours à des véhicules carbonés en s’appuyant sur le renforcement de la desserte en transports en commun et sur les mobilités douces.

Ainsi, le projet vise à contribuer à la rénovation globale du patrimoine français prévue par la Stratégie Nationale Bas Carbone d’ici 2050, rôle essentiel des projets urbains contemporains, mais également à diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées à la construction, à l’approvisionnement en énergie et aux mobilités. Le projet comprend enfin une stratégie de désimperméabilisation et de végétalisation afin de proposer un cadre de vie végétalisé aux futurs habitants et usagers.

3.2.4. Conclusion

En premier lieu, le projet de Val de Fontenay Alouettes vise à faire émerger un quartier à la fois vécu au quotidien par ses usagers et habité afin de conférer à ce territoire de nouvelles caractéristiques de centralité, en cohérence avec son niveau de desserte actuel et projeté.

Le projet repose principalement sur l’apport d’une offre équilibrée de logements, d’équipements, de services et de commerces et sur le réaménagement des espaces publics afin de contribuer à la qualité du cadre de vie au sein du quartier et de répondre aux besoins locaux et métropolitains.

Enfin, le projet vise à atteindre des performances énergétiques et environnementales à même de contribuer à l’effort de réduction des émissions de gaz à effet de serre, tout en anticipant les enjeux de la ville de demain pour ses habitants et ses usagers.

Dans un objectif premier de réalisation des orientations prévues par la collectivité pour l’aménagement du quartier Val de Fontenay Alouettes, le projet proposé et sa traduction règlementaire dans le PLUi de Paris Est Marne & Bois contribuent donc à l’intérêt général.

3.3. La compatibilité du projet avec le PLUi de l'EPT Paris Est Marne & Bois

Le quartier Val de Fontenay Alouettes, objet de la présente procédure de déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLUi, est couvert par un Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi). Le PLUi de l'Etablissement Public Territorial Paris Est Marne & Bois comprend des objectifs, des orientations et des règles qui permettent de décliner le projet de territoire (PADD) sur l'ensemble du territoire et notamment sur le secteur Val de Fontenay Alouettes.

3.3.1. Le secteur Val de Fontenay Alouettes dans le PADD du PLUi

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUi de l'EPT Paris Est Marne & Bois comprend quatre volets, déclinés en grandes orientations permettant d'exprimer le projet de territoire à moyen terme. Le projet de Val de Fontenay Alouettes est abordé dans le volet I et dans le volet IV du PADD.

- **Volet I, Le positionnement métropolitain :**

- S'affirmer dans la Métropole du Grand Paris : conforter les pôles majeurs et valoriser les atouts du territoire ;
 - Le secteur de Val de Fontenay est mentionné comme un pôle gare et un secteur de projet qui va être renforcé par le développement de l'offre de transports en commun. A cet égard, le PADD précise que l'aménagement du pôle gare devra veiller à conserver un équilibre entre les surfaces dédiées au logement, à l'activité économique et à la biodiversité.
 - Le réaménagement du pôle gare sera également accompagné par la création de deux nouveaux passages souterrains, un sous l'A86 et l'autre sous le RER.
 - En outre, il est précisé que le territoire encouragera la programmation permettant de développer l'offre d'activités dans ces secteurs, notamment tertiaire. Plus bas, le PADD prévoit pour le secteur Val de Fontenay Alouettes de « rompre avec les secteurs monofonctionnels en engageant, quand cela est possible, leur requalification et leur désenclavement ».
- Penser le fonctionnement métropolitain du territoire en articulation avec les tissus urbains de proximité ;
 - Concernant le pôle commercial, le PADD indique que le secteur de Val de Fontenay fera l'objet d'un « réaménagement urbain (...) avec la reconversion de la zone commerciale en linéaire marchand ».
 - Le PADD prévoit la prise en compte et le suivi des projets de développement des pôles de transports en commun et d'anticiper les interconnexions entre les différents types de transports, en l'occurrence entre les nouvelles infrastructures de transports (T1, bus Bords de Marne) et les infrastructures existantes (RER).
- Inscrire pleinement le territoire dans les métabolismes métropolitains
 - Le pôle d'emploi de Val de Fontenay est mentionné, dans le contexte du renforcement de la desserte en transports en commun afin de constituer un levier en faveur de l'emploi local.

Le projet comme la présente procédure de mise en compatibilité ne remettent pas en cause ces orientations. En effet, le projet confortera la vocation dominante tertiaire du quartier, sa fonction de polarité au sein du territoire, tout en y développant une offre résidentielle, commerciale et d'équipements, permettant de contribuer à une plus grande mixité fonctionnelle et à faire de Val de Fontenay Alouettes, un véritable « quartier à vivre ».

- **Volet II : Le paysage et le patrimoine**

- Révéler et mettre en valeur l'ensemble des éléments composant la charpente paysagère du territoire ;
- S'adapter aux enjeux de chaque entité paysagère ;

Le secteur n'est pas mentionné dans ce volet du PADD. Le projet contribue néanmoins à la mise en œuvre de ces orientations en visant à révéler les qualités patrimoniales, architecturales et paysagères du secteur de Val de Fontenay Alouettes, en particulier le patrimoine moderniste de Fontenay-sous-Bois et les qualités paysagères et écologiques de la ville-parc.

- **Volet III : Les défis environnementaux**

- Protéger et conforter les trames écologiques, révéler et valoriser les corridors environnementaux ;
- Développer un environnement urbain de qualité, adapter le territoire au changement climatique

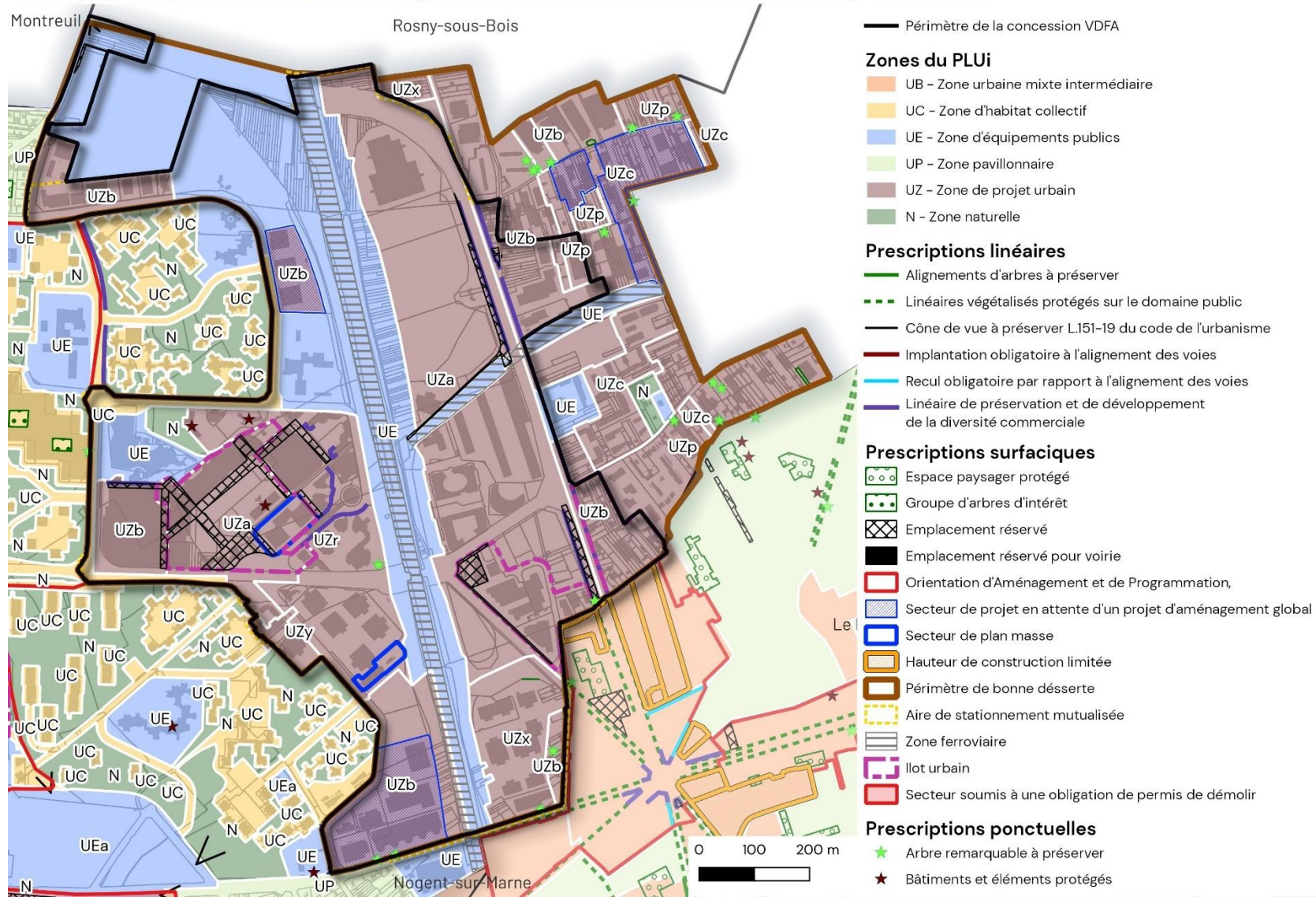
Le projet de Val de Fontenay Alouettes et la mise en compatibilité du PLUi contribuent à la mise en œuvre des objectifs listés dans ce volet du PADD. En particulier, le projet vise à développer des continuités écologiques au sein du quartier en s'appuyant sur la trame végétale du talus autoroutier, sur les futurs axes qui mailleront le quartier et sur la création d'espaces verts publics qui mailleront le quartier (Stade Coubertin, Parc Augmenté, Square de la Pointe Joncs Marins, grand parc du Péripôle). Ces espaces végétalisés accessibles à tous seront associés à des normes permettant de renforcer les espaces végétalisés dans les espaces privés et ont également vocation à rafraîchir le quartier et à permettre la gestion des eaux pluviales.

- **Volet IV : La qualité de l'offre urbaine**

- Conforter les centralités et anticiper celles à venir
 - La zone commerciale de Val de Fontenay est mentionnée en vue de son réaménagement en rue commerçante. Ce réaménagement est considéré comme prioritaire « avec pour objectif une meilleure intégration urbaine (...) en rez-de-chaussée d'espaces urbains repensés, proposant une plus grande diversité de fonctions ».
- Optimiser l'offre de logements qualitativement
- Optimiser et équilibrer l'offre en équipements
- Développer les modes actifs et la desserte de proximité au sein des quartiers
 - Le renforcement de la desserte en transports en commun du secteur Val de Fontenay Alouettes est visé afin d'anticiper l'arrivée de ces infrastructures en transport structurantes et de les interconnecter avec la desserte locale et territoriale.

Le projet et la mise en compatibilité du PLUi permettent la mise en œuvre de ces orientations. Concernant la zone commerciale, le projet de réaménagement de la galerie commerciale en linéaire marchand permettra de renouveler l'attractivité de l'offre et de requalifier les espaces libres en entrée du quartier. Le renforcement de la desserte en transports en commun du quartier s'accompagne d'une réflexion sur l'interconnexion avec la desserte locale et territoriale. Le déploiement du tramway et du Bus Bords de Marne sera connecté à la gare du Val de Fontenay afin de faciliter les interconnexions. Le maillage du quartier a également été conçu afin de faciliter les rabattements vers les pôles de transports.

Les dispositions du Plan de zonage sur la Concession Val de Fontenay Alouettes



Le périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes, (en noir gras) et les dispositions du plan de zonage du PLUi, source : Ville Ouverte

3.3.2. Le secteur Val de Fontenay Alouettes dans les pièces règlementaires du PLUi

a. Le plan de zonage et le règlement écrit

Le périmètre comprend des secteurs situés dans les zones suivantes du plan de zonage du PLUi :

- Naturelle (N) : la zone naturelle correspond aux espaces naturels existants sur le territoire et à maintenir en raison de leurs qualités environnementales et paysagères. L'objectif est de sanctuariser les espaces de nature dans leur diversité et de limiter fortement la possibilité de les aménager, même faiblement.
- UZ : La zone UZ rassemble les secteurs de projet du territoire, à des stades plus ou moins avancés (en réflexion, en phase d'études, phase opérationnelle) et qu'ils soient ou non encadrés par des procédures de ZAC ou autres. L'objectif de cette zone est de permettre la mise en œuvre des projets de développement et d'assurer leur qualité urbaine, paysagère et environnementale dans la réglementation. La zone UZ comprend plusieurs secteurs qui correspondent à des périmètres de projet présentant des spécificités.
- UE : La zone UE correspond aux équipements publics de toute nature et aux installations nécessaires à un service public ;

La zone UZ recouvre la majeure partie de la concession Val de Fontenay Alouettes. Cette zone comprend actuellement plusieurs secteurs dont les règles encadrent l'aménagement de la concession :

- UZa, qui correspond au secteur de développement le plus important à proximité de la gare de Val de Fontenay, à vocation de mixité fonctionnelle ;
- UZb, qui correspond au secteur de transition entre les espaces de développement et les espaces résidentiels ;
- UZc, qui correspond au secteur urbain mixte à vocation économique à renforcer ;
- UZr, qui correspond au secteur de réhabilitation des constructions existantes, pouvant accueillir ponctuellement des constructions nouvelles ;
- UZp, qui correspond au secteur pavillonnaire à maintenir ;
- UZx, qui correspond au secteur d'activités à maintenir.

S'y ajoutent des prescriptions graphiques, également appelées éléments de sur-zonage :

- Des emplacements réservés, principalement destinés à l'aménagement d'espaces publics, de voirie et de cheminements piétons ;
- Des secteurs de plan-masse dont le secteur de plan-masse Périastre et le secteur de plan-masse Avenue du Val de Fontenay ;
- Des périmètres de projet dans l'attente d'un projet d'aménagement global (PAPAG), dans le secteur Guynemer et Picasso ;
- Des éléments de patrimoine bâti ou naturel à protéger dont plusieurs arbres et groupes d'arbres d'intérêt ainsi que des ensembles bâtis remarquables comme les immeubles Niemeyer ;
- Des périmètres d'îlot urbain encadrant l'emprise au sol et la part de végétalisation dans plusieurs secteurs de la concession ;

- Une aire de stationnement mutualisée englobant l'ensemble de la concession.

b. Les Orientations d'Aménagement et de Programmation

L'ensemble de la concession est inclus dans une OAP sectorielle dénommée « Fontenay Est : Val de Fontenay et quartier des Alouettes » traitant plusieurs « zooms » : Secteur Auchan Gare ; Salengro ; La Pointe Joncs Marins et Alouettes Est. Cette OAP porte plusieurs principes d'aménagement : conserver une partie de l'héritage bâti, architectural et urbain du secteur, s'appuyer sur les qualités urbaines existantes pour diversifier les fonctions présentes, adopter une stratégie d'atténuation et d'adaptation afin de réduire l'impact environnemental du projet.

L'ensemble de la concession est également concerné par plusieurs OAP thématiques parmi lesquelles l'OAP Marne et Coteaux, l'OAP Construction Durable et l'OAP Quartiers de Gare. Ces OAP portent sur des thématiques spécifiques que sont la préservation des qualités paysagères du territoire, la qualité environnementale des constructions ou encore l'aménagement du quartier autour du pôle de transports métropolitain du Val de Fontenay. Ces OAP visent à accompagner les projets et à prendre en compte les enjeux associés à ces différentes thématiques.

Périmètres et phasage

- Périmètre d'OAP
- Emplacement réservé
- Phasage
- Emprise de projet

Accès et desserte

- Voie à aménager / requalifier / à créer
- Accès depuis voirie existante / à créer
- Principe de liaison douce à requalifier / à créer
- Voie cyclable à aménager / à créer
- Cheminement doux à aménager / à valoriser / à créer
- Infrastructure à intégrer
- Stationnement vélo à aménager
- Parking relais à aménager
- Stationnement existant à conserver
- Stationnement à créer
- Voie ferrée de transport en commun
- Pôle majeur de transport en commun

Diversité de l'habitat et des usages

- Secteur à vocation mixte
- Secteur à vocation première d'habitat
- Secteur à vocation agricole
- Espace public qualitatif aménagé
- Secteur d'équipement public
- Secteur à vocation première économique
- Secteur à vocation d'enseignement, de formation, d'événementiel, de tourisme
- Commerces et services en rez-de-chaussée
- Offre commerciale à maintenir / développer
- Principe d'espace de convivialité / détente à positionner
- Espace public à requalifier
- Principe d'espace et/ou d'équipement public structurant de qualité à positionner

Insertion architecturale et urbaine

- Alignement d'arbres existant à valoriser
- Continuité végétale à créer
- Vues à préserver/créer
- Espace paysager à valoriser
- Principe de structuration du front bâti
- Principe de retrait par rapport aux limites séparatives
- Traitement des franges paysagères
- Hauteurs maximale à respecter
- Études, création ou relocalisation d'un équipement d'intérêt collectif
- Bâtiment existant à mettre en valeur
- Bâtiment abandonné à démolir
- Prise en compte du caractère résidentiel de l'existant
- Prise en compte du caractère industriel de l'existant
- Principe d'émergence
- Repère visuel ou élément patrimonial
- Périmètre des abords des monuments historiques

Qualité environnementale et prévention des risques

- Hydrographie
- Réservoir de biodiversité à préserver
- Corridor de biodiversité à valoriser
- Principe de cœur d'îlot ou d'espace vert à positionner
- Limiter les îlots de chaleur urbain
- Risque fort PPRI
- Écoulement des eaux
- Récupération / gestion des eaux



Schéma de composition globale de l'OAP sectorielle Val de Fontenay Alouettes, source : PLUI

4. La mise en compatibilité du PLUi avec le projet

La mise en compatibilité du PLUi avec le projet portant sur la concession Val de Fontenay nécessite la modification des pièces opposables suivantes :

- Le plan de zonage ;
- Le règlement écrit ;
- Les orientations d'aménagement et de programmation.

Ces évolutions sont circonscrites au périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes et ont vocation à permettre la réalisation du projet urbain en cohérence avec les orientations fixées par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUi et de la concession d'aménagement.

4.1. Les modifications projetées du plan de zonage

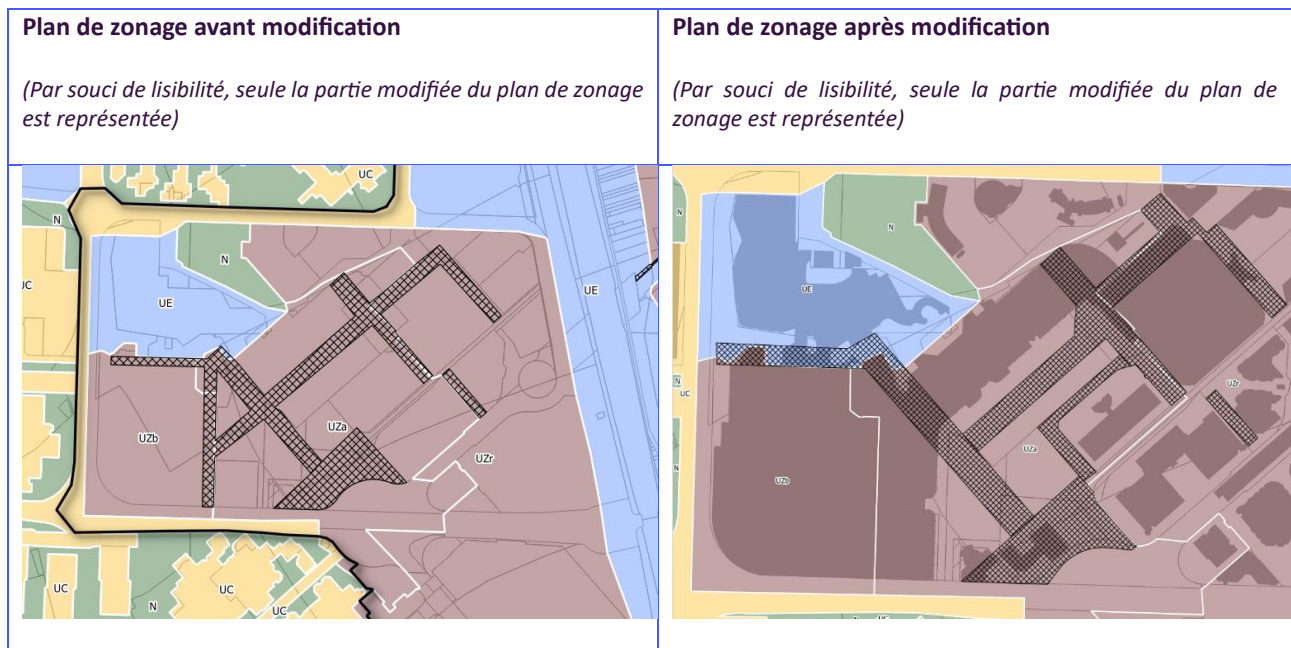
Les évolutions projetées du plan de zonage concernent le périmètre des secteurs de la zone urbaine et les prescriptions graphiques.

4.1.1. Évolutions de certains emplacements réservés

Le projet de réaménagement des espaces publics et de renforcement du pôle de transports ayant évolué, il est nécessaire d'ajuster le tracé de certains emplacements réservés existants dans le périmètre de l'opération Val de Fontenay Alouettes. Ces évolutions n'impactent pas le projet dans sa globalité et permettent uniquement de tenir compte de l'avancement des études engagées sur le réaménagement de certains espaces publics du quartier.

a. Les emplacements réservés du secteur Auchan Gare

Dans le secteur Auchan Gare, les études engagées concernant le tracé des futurs espaces publics ont permis de préciser leur enveloppe et les surfaces nécessaires. La surface précédemment délimitée des emplacements réservés n°15 et n°17 est donc ajustée tandis que les axes maintenus sont élargis. Le bénéficiaire de l'emplacement réservé n'est pas modifié. La surface de l'emplacement réservé, de même que les parcelles concernées, seront ajustées dans la pièce n°5.12.2 du PLUi, la liste des emplacements réservés et des périmètres d'attente de projet d'aménagement global (PAPAG). Par souci de cohérence, le nouveau dessin de ces emplacements réservés est également reporté dans le schéma d'aménagement « Zoom Auchan Gare » de l'OAP Val de Fontenay Alouettes.


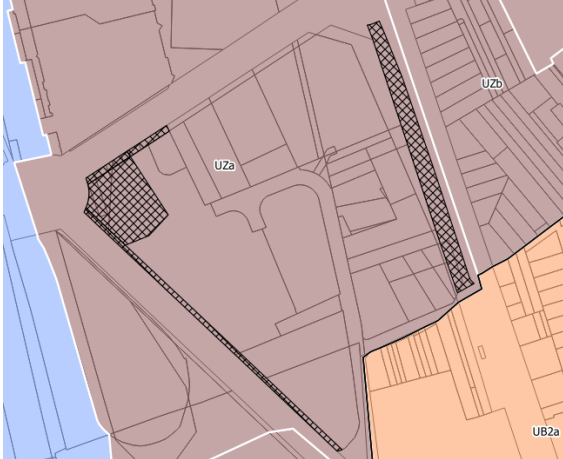


Extrait du tableau issu de la pièce 5.12.2 « Liste des emplacements réservés et des périmètres d’attente de projet global (PAPAG) pour la ville de Fontenay-sous-Bois.

Numéro de l’emplacement réservé	Bénéficiaire	Désignation	Vocation-destination	Parcelles	Surface (M ²)
15	Commune	Sentier du Bois de l’Aulnay	Aménagement d’un cheminement structurant	<p>AH340, AH366, AI413, AI366, AI414, AI412, AI269, AI377, AI281, AI402, AI266, AI270, AI232, AI273, AI265, AI284, AI416, AI285, AI410, AI359, AI395, AI380, AP802, AP805</p> <p>J308, AH333, AH365, AH317, AH366, AH367, AH313, AI359, AI410, AI366, AI406, AI413, AI414, AI284, AI285, AI270, AI266, AI377, AI281, AI273, AI269, AI402, AI265, AI232</p>	<p>5-535</p> <p>14 195,6m²</p>
17	Commune	Place du Général de Gaulle	Aménagement d’un espace public structurant	<p>AH366, AH340, AI359, AI410, AI366, AI413, AI414, AI284, AI285, AI416, AI412, AI380, AI270, AI266, AI377, AI281, AI273, AI269, AI402, AI265, AI232, AP805, AP802</p> <p>AI416, AI412, AI344, AI253, AI411, AI398, AI397, AI415, AJ251, AJ257, AJ276, AJ262, AJ275, AJ315, AJ314, AP1; AP692</p>	<p>5-308</p> <p>4 152,12 m²</p>

b. Les emplacements réservés du secteur de la Pointe

Dans le secteur de la Pointe, les études concernant l'aménagement d'un espace public d'entrée de quartier ont permis de préciser le tracé de l'emplacement réservé. Celui-ci doit être rétréci afin de tenir compte du tracé précisé du futur espace public. Les emplacements réservés nécessaires à l'élargissement des voies publiques pour la réalisation du tracé du Bus Bords de Marne ne sont pas modifiés de même que le bénéficiaire de l'emplacement réservé. La surface de l'emplacement réservé, sera ajustée dans la pièce n°5.12.2 du PLUi, la liste des emplacements réservés et des périmètres d'attente de projet d'aménagement global (PAPAG). Par souci de cohérence, le nouveau dessin de ces emplacements réservés est également reporté dans le schéma d'aménagement « Pointe Joncs-Marins » de l'OAP Val de Fontenay Alouettes.

Plan de zonage avant modification <i>(Par souci de lisibilité, seule la partie modifiée du plan de zonage est représentée)</i>	Plan de zonage après modification <i>(Par souci de lisibilité, seule la partie modifiée du plan de zonage est représentée)</i>
	


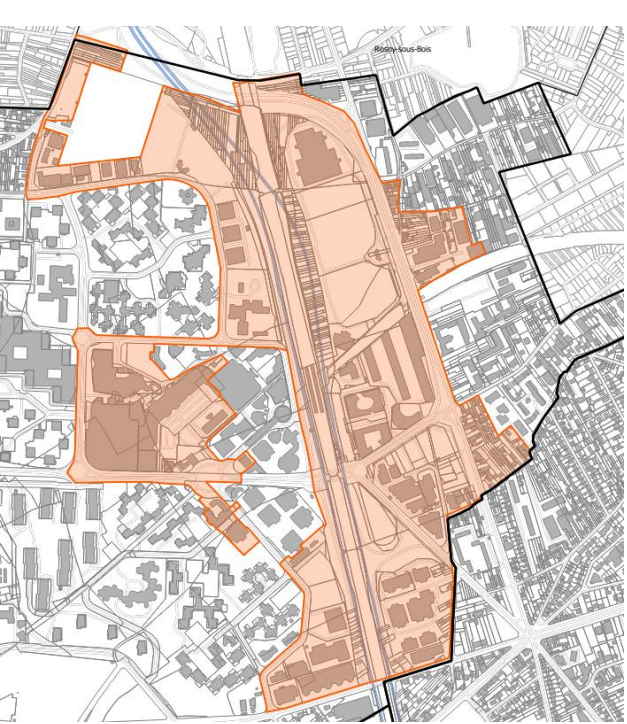
Extrait du tableau issu de la pièce 5.12.2 « Liste des emplacements réservés et des périmètres d'attente de projet global (PAPAG) pour la ville de Fontenay-sous-Bois.

Numéro de l'emplacement réservé	Bénéficiaire	Désignation	Vocation-destination	Parcelles	Surface (M ²)
14	Commune	Angle Carnot/Bobet	Aménagement d'un parvis Carnot/Bobet	AM463, AM330, AM328, AM48, AM332	2 072 1 919 m ²

4.1.2. Évolution des prescriptions graphiques en matière de taille des logements

La zone UZ du règlement écrit, dans laquelle le périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes est compris, réglemente la taille minimale des logements au titre de l'article L.151-14 du Code de l'Urbanisme. Dans le cadre de la présente procédure, afin de tenir compte des besoins des habitants, il est nécessaire de définir, dans le plan de zonage, un secteur réglementant la taille et le volume de grands logements à construire au sein du futur quartier. Cette règle a pour objectif de permettre la mise en œuvre de la programmation d'habitat envisagée et de répondre aux besoins des

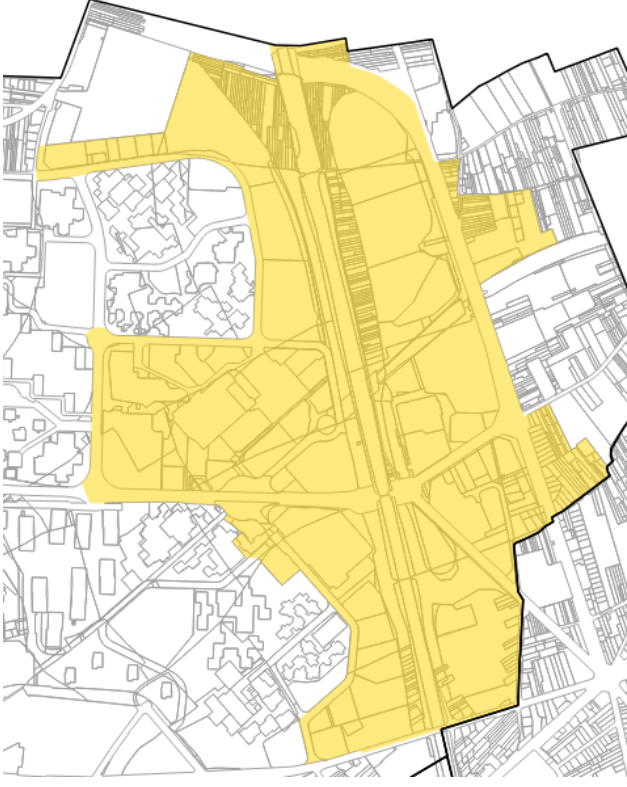
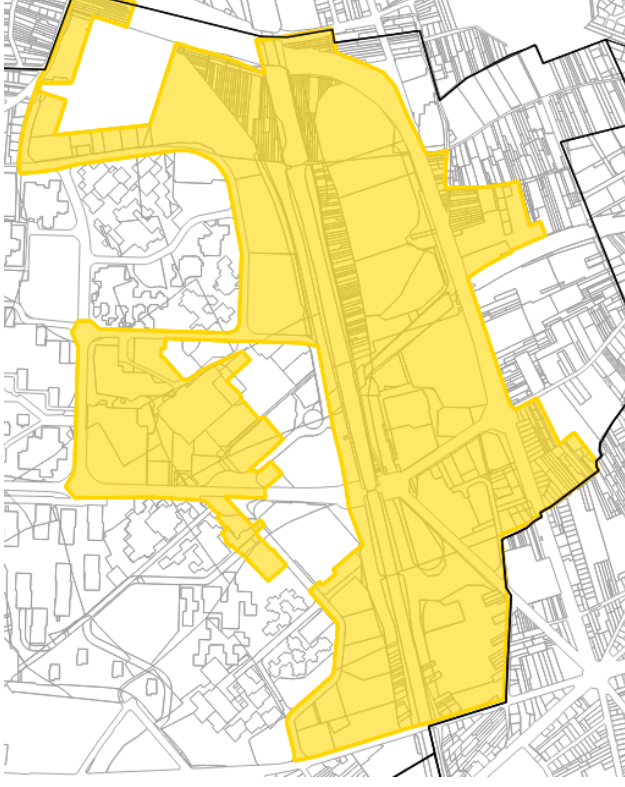
habitants du territoire. Cette modification concerne la pièce 4.7 du dossier de PLUi « Plan des secteurs de taille minimale des logements ».

<p>Plan de zonage avant modification</p> <p><i>(Par souci de lisibilité, seule la partie modifiée du plan de zonage est représentée)</i></p>	<p>Plan de zonage après modification</p> <p><i>(Par souci de lisibilité, seule la partie modifiée du plan de zonage est représentée. En outre les prescriptions créées et modifiées sont représentées avec un seul périmètre.)</i></p>
 <p>The image shows a technical urban planning map of a city district. It features a complex network of streets and building footprints. A specific area in the center-right is outlined with a thick black line, indicating the zone of interest for the modification. The map is rendered in black and white with fine lines.</p>	 <p>This image shows the same urban planning map as the previous one, but with a significant change. The area previously outlined in black is now filled with a solid orange color. This orange area represents the updated zoning plan, including any new or modified prescriptions. The rest of the map remains in black and white.</p>

4.1.3. Traduire les ambitions liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le règlement graphique en matière de stationnement

Attention, dans la partie suivante, les prescriptions créées ou modifiées sur le plan de zonage en matière de stationnement et d’implantation par rapport aux voies et emprises publiques sont représentées avec le même périmètre. L’objectif est de faciliter la lisibilité du plan de zonage et de ne pas multiplier les représentations à y faire figurer. Il s’agit cependant de règles distinctes, qui sont chacune associées à des dispositions différentes dans le règlement écrit.


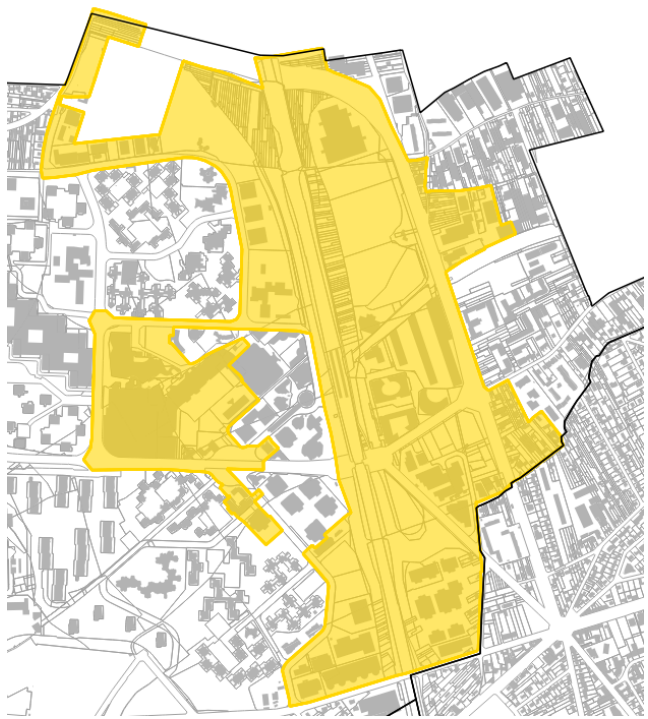
Le plan de zonage du PLUi comprend une « Aire de stationnement mutualisé » identifiée en application de l’article R.151-45 du Code de l’Urbanisme. Afin de mettre en cohérence cette règle avec le périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes, il est nécessaire d’agrandir le périmètre de l’aire de stationnement mutualisé. En outre, le périmètre de cette prescription est détournée sur le périmètre de l’OAP du secteur de réhabilitation du Val de Fontenay. En effet, ce périmètre est couvert par une OAP de secteur d’aménagement (OAP dites « réglementaires » dans le PLUi de Paris Est Marne & Bois) qui comprend ses propres dispositions en matière de mutualisation du stationnement.

<p>Plan de zonage avant modification</p> <p><i>(Par souci de lisibilité, seule la prescription modifiée du plan de zonage est représentée.)</i></p>	<p>Plan de zonage après modification</p> <p><i>(Par souci de lisibilité, seule la prescription modifiée du plan de zonage est représentée.)</i></p>
	

Les règles associées à la prescription d'aire de stationnement mutualisée sont également modifiées dans le règlement écrit du PLUi. Sur le plan de zonage modifié, cette prescription est représentée par un périmètre tireté jaune et intitulée « Secteur de la concession Val de Fontenay Alouettes dans lequel des prescriptions spécifiques s’appliquent : aire de stationnement mutualisée, secteur d’implantation spécifique des constructions par rapport aux voies et emprises publiques. »

4.1.4. Évolutions des prescriptions graphiques relatives à l’implantation et à la volumétrie des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

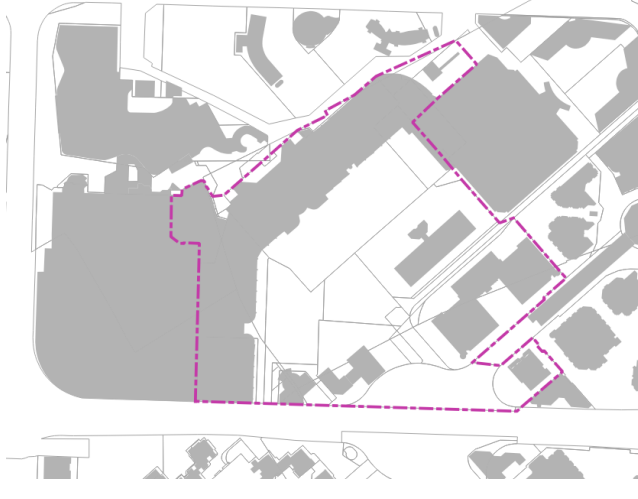
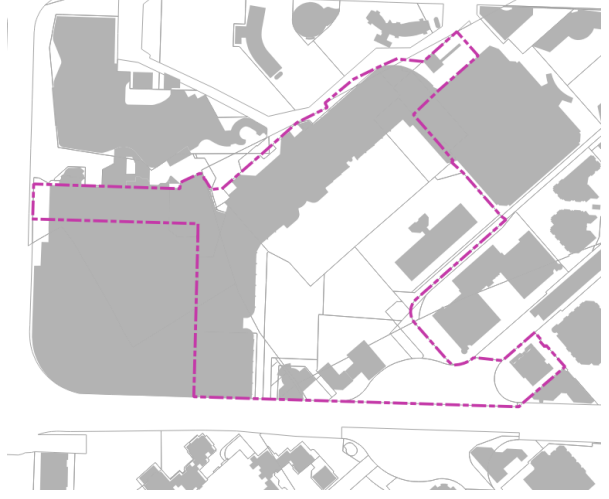
Au sein du périmètre de la concession, afin de tenir compte de la réhabilitation de constructions existantes et de la recherche d'implantations harmonieuses pour les constructions neuves projetées, il est nécessaire de modifier les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques. A cet effet, une prescription graphique est délimitée, en application de l'article L.151-17 du Code de l'urbanisme. Le règlement écrit est également modifié pour intégrer de nouvelles règles applicables uniquement au sein du périmètre délimité sur le plan de zonage.

<p>Plan de zonage avant modification</p> <p><i>(Par souci de lisibilité, seule la partie modifiée du plan de zonage est représentée)</i></p>	<p>Plan de zonage après modification</p> <p><i>(Par souci de lisibilité, seule la partie modifiée du plan de zonage est représentée. En outre les prescriptions créées et modifiées sont représentées avec un seul périmètre.)</i></p>
 <p>The image shows a technical urban planning map of a city block. It features a complex network of streets and building footprints. A specific area in the center-right of the block is outlined with a thin black line, indicating the area of modification.</p>	 <p>The image shows the same urban planning map as the previous one, but with a large, irregular area highlighted in a semi-transparent yellow. This yellow area encompasses the previously outlined area and extends to include several surrounding blocks, representing the new, unified perimeter for the modified zoning prescriptions.</p>

Sur le plan de zonage modifié, cette prescription est représentée par un périmètre tireté jaune et intitulée « Secteur de la concession Val de Fontenay Alouettes dans lequel des prescriptions spécifiques s’appliquent : aire de stationnement mutualisée, secteur d’implantation spécifique des constructions par rapport aux voies et emprises publiques. »

4.1.5. Evolution du périmètre de l’îlot urbain Auchan Gare

Afin de favoriser la création d'espaces de pleine terre dans le cadre des projets, il est nécessaire d'ajuster le tracé de l'îlot urbain dénommé "Auchan-Gare". En effet, l'îlot urbain, dans lequel il est prévu de créer des espaces de pleine terre comprend aujourd'hui de petits tronçons de voiries, qui n'ont pas vocation à accueillir d'espaces végétalisés mais qui ont vocation à demeurer des voies de circulation au sein du futur quartier. En outre, le développement d'un projet sur le nord de l'hypermarché Auchan nécessite également l'extension de ce dispositif. Le périmètre de l'îlot urbain est donc ajusté sur sa limite nord et ouest.

Plan de zonage avant modification <i>(Par souci de lisibilité, seule la partie modifiée du plan de zonage est représentée)</i>	Plan de zonage après modification <i>(Par souci de lisibilité, seule la partie modifiée du plan de zonage est représentée)</i>
	

4.2. Les modifications projetées des OAP

Dans le cadre de la procédure de mise en compatibilité du PLUi avec le projet Val de Fontenay Alouettes, il est nécessaire de modifier les orientations d'aménagement et de programmation (OAP). Les modifications envisagées concernent à la fois l'OAP sectorielle portant sur le secteur du Val de Fontenay et sur la création d'une OAP de secteur d'aménagement.

4.2.1. Création d'une OAP de secteur d'aménagement pour le secteur de réhabilitation du Val de Fontenay

Les dispositions actuellement en vigueur au sein du secteur Uzr, qui recouvrent le secteur de réhabilitation du projet Val de Fontenay Alouettes, ne permettent pas la réalisation du projet urbain envisagé. En effet, le secteur comme le projet se traduisent par plusieurs spécificités qui n'en permettent pas une traduction réglementaire optimale dans le PLUi actuellement en vigueur :

- Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre induites par la démolition-reconstruction, le projet pour ce secteur porte majoritairement sur la réhabilitation et la transformation de constructions existantes. Des constructions nouvelles peuvent très ponctuellement accompagner ces projets de réhabilitation.
- Afin de limiter les émissions de gaz à effet de serre, il est également envisagé de remobiliser les espaces de stationnement existants sous les dalles dans ce secteur ;
- Enfin, il est envisagé de conserver les dalles existantes, afin d'en éviter la démolition et de sauvegarder le témoignage urbain du patrimoine moderniste de Fontenay-sous-Bois tout en les transformant, notamment par la végétalisation.

Tout en maintenant les principales orientations du projet, il est donc envisagé de créer une OAP de secteur d'aménagement (OAP dites « réglementaires » dans le PLUi de Paris Est Marne & Bois). En zone urbaine ou à urbaniser,

le code de l'urbanisme ouvre la possibilité de concevoir des OAP dont les dispositions s'appliquent en l'absence de prescriptions règlementaires dans le secteur. Ces OAP sont appelées OAP « règlementaires » ou OAP de secteurs d'aménagement. Elles définissent à elles seules les conditions d'aménagement des secteurs concernés.

a. Objectifs de l'OAP

Aujourd'hui, le secteur se compose en majorité de bureaux accueillant des activités tertiaires (principalement des activités bancaires et d'assurance). Néanmoins, l'évolution des pratiques de travail, la vacance des bureaux et l'obsolescence des immeubles du secteur ainsi que le renforcement programmé du pôle gare de Val-de-Fontenay nécessitent de reconsidérer la vocation de ce quartier et ses usages.

Ce secteur a vocation à accueillir une mixité de fonctions, incluant notamment un renforcement de l'offre de logements et des équipements, des commerces et des autres activités répondant aux besoins des habitants et usagers du territoire.

Le secteur d'OAP constitue le « cœur battant » de la concession Val de Fontenay Alouettes, à l'interface entre les quartiers d'habitation du sud de la ZUP et l'est de la concession.

L'enjeu principal de l'OAP est d'y favoriser la réhabilitation de l'ensemble architectural et urbain remarquable tout en autorisant des constructions nouvelles ponctuelles permettant d'assurer la pérennité de ces constructions et de créer de nouveaux usages. Il s'agit également de repenser le rapport à l'espace public et de végétaliser le quartier, aujourd'hui très artificialisé, tout en composant avec l'urbanisme de dalle et en réemployant les espaces de stationnement souterrain existants.

b. Dispositions écrites de l'OAP

Les dispositions de l'OAP couvrent l'ensemble des thématiques imposées par le Code de l'Urbanisme :

- Qualité de l'insertion architecturale, urbaine et paysagère
- Mixité fonctionnelle et sociale
- Qualité environnementale et prévention des risques
- Les besoins en matière de stationnement
- La desserte en transports en commun
- La desserte des terrains par les voies et réseaux

Le tableau ci-dessous présente en vis-à-vis les dispositions de l'OAP et les justifications des choix retenus ainsi que la compatibilité avec le PADD du PLUi de l'EPT Paris Est Marne & Bois.

Insertion architecturale et paysagère

Ce secteur se compose majoritairement d'ensembles de bureaux construits dans la seconde moitié du 20^e siècle sur des dalles de parkings. Le projet vise à permettre la réhabilitation et la transformation des constructions existantes et accueillir ponctuellement des constructions neuves. En tirant parti de l'urbanisme « proliférant » des dalles et en tenant compte des contraintes qu'il génère, il s'agit également de prolonger et d'étirer au sein du futur quartier la ville-parc mise en œuvre dans la ZUP.

Dispositions de l'OAP	Justifications des choix retenus et compatibilité avec le PADD du PLUi
<p><u>Insertion architecturale et urbaine, aspect des constructions</u></p> <p>Le principe dominant de l'aménagement de ce secteur d'OAP est la réhabilitation, la restructuration et la transformation des constructions existantes.</p> <p>Pour les constructions existantes, la réhabilitation, la restructuration et la transformation des ensembles bâtis est privilégiée afin d'adapter ces ensembles aux usages projetés. La démolition complète de constructions existantes est proscrite.</p> <p>Plusieurs constructions à caractère patrimonial sont identifiées sur le schéma d'aménagement et ont vocation à être conservées et mises en valeur.</p> <p>Des constructions nouvelles et annexes peuvent néanmoins être envisagées dès lors que l'opération reste à dominante de réhabilitation et qu'elles s'insèrent de façon harmonieuse dans l'environnement paysager urbain.</p> <p>Dans tous les cas, les projets de réhabilitation comme de construction neuve sont conçus pour permettre une intégration harmonieuse au sein du secteur au regard des caractéristiques architecturales et urbaines des ensembles existants.</p> <p>La conception des projets s'inscrira en particulier dans la continuité des principes fondateurs de la « ville-parc », modèle qui a présidé à l'aménagement de la ZUP de Fontenay-sous-Bois. Il s'agira donc pour les porteurs de projet de chercher des déclinaisons formelles de ce qui peut constituer des façons d'habiter la ville-parc à l'échelle du secteur de projet et des différentes opérations. En particulier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans la préservation et la mise en valeur des spécificités urbaines du secteurs tels que les cœurs d'îlots aménagés sur dalle et la trame viaire quadrillée entre les îlots ; - Dans la réflexion sur les limites et la suppression des clôtures pour favoriser les porosités à l'échelle du secteur ; - Dans la conception des circulations à l'échelle des opérations et l'aménagement de percées et de continuités piétonnes afin d'éviter la fermeture des îlots ; 	<p>En cohérence avec les orientations du PADD, l'OAP réglementaire vise à prioriser la réhabilitation des constructions existantes au sein du secteur. A cet égard, l'OAP identifie plusieurs constructions présentant un caractère patrimonial particulier devant être préservées et mises en valeur.</p> <p>Néanmoins, l'OAP tient également compte des contraintes du projet et de la nécessité de permettre des nouvelles constructions afin de développer la mixité fonctionnelle au sein du secteur. Ces dernières sont circonscrites et font l'objet de prescriptions de hauteur, d'implantation, etc.</p> <p>Sur le plan urbain et paysager, le principe de l'OAP est de faire avec l'existant d'un quartier sur dalle tout en déployant les formes urbaines et paysagères de la ZUP de Fontenay-sous-Bois, à savoir la ville-parc.</p> <p>Ces objectifs sont compatibles avec les orientations du PADD relatives au positionnement métropolitain du territoire, à la préservation et à la mise en valeur des paysages et du patrimoine et à la qualité de l'offre urbaine. En effet, l'orientation vise à la restructuration d'une polarité du territoire, le secteur de la gare de Val de Fontenay, d'en améliorer le fonctionnement tout en révélant et en mettant en valeur le caractère patrimonial et paysager de cet ensemble bâti.</p>

<p>- Dans l'aménagement et le traitement paysager des espaces libres, en offrant de multiples strates végétales et en recréant un véritable socle paysager.</p> <p>L'implantation des constructions réhabilitées comme des constructions neuves par rapport aux espaces publics comme aux limites séparatives visera à assurer une intégration harmonieuse de l'ensemble bâti, en tenant compte des retraits des constructions environnantes et des enjeux de végétalisation des espaces publics comme privés.</p> <p>Sur une même unité foncière, des retraits adaptés aux usages projetés seront recherchés entre les constructions neuves et les constructions existantes au regard des hauteurs et des vis-à-vis créés (environ 8 mètres minimum lorsqu'une ou les deux façades comportent des baies).</p> <p><u>Principes de volumétrie des constructions</u></p> <p>Pour les constructions existantes, les projets de surélévation s'inscriront dans les hauteurs moyennes des constructions existantes environnantes en limitant la surélévation à 1 ou 2 niveaux supplémentaires.</p> <p>Des agrandissements des constructions existantes pourront également être envisagés dans la limite de la hauteur de la construction existante après surélévation.</p> <p>La hauteur des constructions neuves visera en premier lieu à favoriser leur intégration harmonieuse dans l'environnement et ne dépassera pas une hauteur d'environ 35 mètres.</p>	
--	--

Diversité de l'habitat et des usages

Le quartier a vocation à accueillir une mixité de fonctions importante, adaptée à la proximité du pôle gare et aux besoins des habitants et usagers actuels et futurs du site.

Dispositions de l'OAP	Justifications des choix retenus et compatibilité avec le PADD du PLUi
<p><u>La mixité fonctionnelle et l'animation du quartier</u></p> <p>Dans le secteur de la gare du Val de Fontenay, l'objectif est de renforcer la mixité fonctionnelle par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le renforcement de l'offre de logements ; - Le développement de l'offre d'équipements ; - Le maintien des activités économiques ; 	<p>L'OAP a vocation à développer la mixité fonctionnelle au sein du secteur de réhabilitation du Val de Fontenay. Pour autant, elle demeure compatible avec les orientations du PADD (qui identifient la concession comme un pôle tertiaire majeure du territoire) dans la mesure où elle permet de « rompre avec les secteurs monofonctionnels en engageant, quand cela est possible, leur requalification et leur désenclavement ». Par ailleurs, le quartier conservera une vocation dominante d'activités,</p>

<p>- Le renouvellement de l'offre commerciale et de services à destination des habitants et usagers.</p> <p>Ces orientations se traduisent par :</p> <p>- Plusieurs linéaires commerciaux et de services destinés à la population matérialisés sur le schéma d'aménagement (dans l'ensemble Oscar Niemeyer, le long de l'Avenue du Val de Fontenay ...);</p> <p>- des orientations portant sur la diversité de l'habitat.</p> <p>En outre, toutes les activités incompatibles avec le voisinage de l'habitat, entraînant des nuisances ou des risques pour la santé humaine sont à proscrire, tels que les ICPE qui ne sont pas nécessaires au fonctionnement des équipements d'intérêt collectif ou qui sont incompatibles avec le voisinage. Les affouillements et exhaussements de sols sont à limiter aux cas où ils sont nécessaires à la réalisation d'ouvrages, constructions ou aménagements autorisés par le caractère de la zone.</p> <p>Pour rappel, les dispositions dites «d'ordre public» du règlement national d'urbanisme restent applicables au sein du périmètre d'OAP (articles R.111-2 ; 4, 26 et 27 du Code de l'urbanisme).</p> <p><u>Les objectifs pour l'habitat</u></p> <p>En matière de mixité sociale, les programmes comprenant des logements familiaux tendront vers les objectifs suivants :</p> <p>- Un seuil minimum d'environ 10 logements familiaux locatifs sociaux ou accession sociale maîtrisée ;</p> <p>- Environ 33% minimum des logements familiaux affectés à des catégories de logements familiaux locatifs sociaux ou en accession sociale maîtrisée ;</p> <p>Enfin, on recherchera dans chaque programme comportant du logement familial des typologies de logements diversifiées.</p>	<p>en particulier à proximité des infrastructures génératrices de nuisances et de pollutions atmosphériques.</p> <p>En outre, l'OAP s'inscrit dans la continuité des orientations portées par le territoire en matière de développement de la mixité sociale. En particulier, elle comporte des dispositions pour favoriser la production de logements sociaux et de typologies adaptées aux besoins de la population. Ces orientations sont compatibles avec les orientations du PADD qui visent au développement de l'offre de logements à proximité des pôles de transports en commun et à produire des typologies de logements adaptées aux besoins actuels et futurs des ménages.</p> <p>Du point de vue des activités commerciales, l'OAP vise au développement d'activités commerciales adaptées à une mixité fonctionnelle plus importante et cohérente avec les besoins des futurs usagers et habitants du quartier. Ces orientations sont compatibles avec les objectifs développés pour ce secteur dans le PADD. En particulier, le PADD mentionne que la zone commerciale du secteur du Val de Fontenay fera l'objet d'un « réaménagement urbain (...) avec la reconversion de la zone commerciale en linéaire marchand ». La présente OAP contribuera au déploiement de ce linéaire en identifiant les façades des îlots qui accueilleront commerces et services.</p>
--	--

La qualité environnementale et la prévention des risques

Dispositions de l'OAP	Justifications des choix retenus et compatibilité avec le PADD du PLUi
<u>Qualité environnementale des espaces libres et gestion des risques</u>	Pour le traitement des espaces libres autour des constructions, l'OAP vise à tenir compte des contraintes existantes et qui seront maintenues dans le projet, à

Le secteur est composé de constructions dont la majorité sont implantées sur des dalles recouvrant de vastes espaces de stationnement. L'objectif du projet d'aménagement de ce secteur est de limiter les émissions carbone induites par les projets de démolition-reconstruction en favorisant la réhabilitation, la réutilisation et la transformation des constructions existantes, y compris les dalles et espaces de stationnement souterrains.

Toutefois, les projets d'aménagement porteront une attention particulière au maintien et au développement d'espaces de pleine terre, indispensables au rafraîchissement du quartier, pour l'heure en majeure partie artificialisé, en particulier dans les cas où les dalles et les espaces de stationnement souterrains sont supprimés.

Les projets d'aménagement viseront au maintien et à la création d'espaces végétalisés ou de pleine terre d'un seul tenant, en continuité d'espaces végétalisés situés dans d'autres opérations. Dès que possible, les surfaces seront désartificialisées et/ou végétalisées avec un traitement de qualité comprenant plusieurs strates de végétation.

Compte-tenu des enjeux de rafraîchissement et de rétention des eaux pluviales du secteur, les projets comprendront une réflexion pour l'implantation d'arbres de haute tige associés à des fosses permettant de garantir leur pérennité. Ces fosses pourront notamment être créées en supprimant des espaces de stationnement dans les parkings souterrains.

Dans les opérations d'aménagement, on cherchera donc à atteindre une augmentation de 10% minimum de la superficie existante des espaces végétalisés rapportée à la superficie du terrain.

En outre, les espaces publics du secteur seront également garants de la végétalisation et du rafraîchissement du futur quartier. Ils ont vocation à constituer plusieurs trames végétales au sein du quartier, permettant de relier le Parc des Olympiades (au Nord) et la Place du Général de Gaulle aux espaces végétalisés de la ZUP (au Sud) en passant par le talus autoroutier de l'A86. Ces espaces publics végétalisés sont de plusieurs types :

- Les surfaces du talus de l'A86. Ces espaces végétalisés constituent la lisière paysagère du projet. Cet « ourlet forestier » permettra d'atténuer les nuisances sonores et paysagères liées aux infrastructures de transport et contribuer au rafraîchissement du quartier. Ces espaces ont également vocation à accueillir des réserves, interdites d'accès, favorables à la biodiversité et

savoir la présence de dalles recouvrant des espaces de stationnement souterrain.

Afin de proposer une offre de stationnement au sein du futur quartier et de préserver la forme urbaine et architecturale caractéristique du quartier, l'OAP vise donc à renforcer la qualité du traitement végétal des dalles. Considérant les contraintes du quartier, il n'est pas imposé une part de pleine terre. Néanmoins, il est imposé de rechercher, dès que possible, à maintenir et développer ce type d'espaces.

Par ailleurs, l'OAP comporte des prescriptions pour végétaliser les espaces libres et désartificialiser dès que possible. A cet égard, une amélioration de la part d'espaces végétalisés est à rechercher dans chaque projet.

Par ailleurs, les espaces publics feront l'objet d'un traitement végétalisé. Ces orientations sont compatibles avec le point 3.1.2 du PADD (« Consolider les composantes de la trame verte, affirmer la présence et la diversité du végétal dans la ville ») dans la mesure où elle vise à développer les « espaces urbains supports de végétation comme relais de la trame naturelle », en particulier dans les espaces publics. En outre, l'OAP, en cohérence avec le PADD, identifie des alignements d'arbres à protéger (objectif 76 du PADD).

De même, l'OAP s'inscrit en compatibilité avec l'objectif 78 du PADD « S'engager dans une réduction de l'imperméabilisation et préserver au maximum les espaces de pleine terre ». En effet, le projet porte sur le renouvellement urbain et la désimperméabilisation d'un quartier aujourd'hui fortement imperméabilisé et soumis à l'aléa d'îlot de chaleur urbain. Conformément aux objectifs du PADD, dans la mesure où il est prévu de maintenir la majeure partie des dalles existantes, l'OAP prévoit que les surfaces bâties soient support de différents traitements végétalisés.

Enfin, l'OAP vise également à tenir compte de l'aléa lié aux îlots de chaleur urbain, très présent dans le secteur de la concession. En compatibilité avec l'objectif n° 82 du PADD, l'OAP intègre des orientations pour une approche bioclimatique dans l'aménagement des nouvelles constructions.

une diversité de milieux (dont milieux en eaux). D'autres usages (loisirs, sports, cheminements) pourraient y être implantés ;

- Avenues Jardins (Avenue du Maréchal Joffre). Ces avenues intègrent, dans des espaces dédiés, des aménagements favorables aux modes actifs et des infrastructures de transports en commun. Elles font l'objet d'un traitement paysager qui favorisent une végétalisation dense et accueillent des dispositifs de gestion des eaux pluviales ;

- Les « continuités végétales » ou allées arborées : elles intègrent en priorité des aménagements favorables aux modes actifs, des plantations et du mobilier. Elles ont vocation à diffuser le paysage de la lisière forestière et des parcs vers les quartiers. Elles font l'objet d'un traitement végétal et accueillent des dispositifs de gestion des eaux pluviales.

Qualité environnementale des constructions

Les projets de réhabilitation, comme les projets comprenant des constructions neuves viseront à renforcer la qualité environnementale des constructions. En matière de qualité environnementale des constructions, les projets chercheront à atteindre les objectifs suivants :

Proposer des logements qui bénéficient, dans la mesure du possible, d'orientations multiples afin de favoriser les vues dégagées et d'assurer la ventilation naturelle des logements.

- Proposer des logements conçus en s'appuyant sur des principes de conception Bioclimatique ;

- Mettre en œuvre des solutions et matériaux pérennes, garantissant la santé des futurs habitants : qualité de l'air intérieur, essences végétales non allergènes, dispositif d'occultation et de protection solaire, dispositifs de rafraîchissement de type brasseurs d'air ;

- Recourir à des énergies naturelles et renouvelables ;

- Les toitures-terrasses pourront être végétalisées et/ou accueillir des dispositifs de production d'énergie ainsi que d'autres types d'usages lorsqu'elles sont accessibles.

L'OAP traduit les objectifs retenus dans le dispositif de la « Boussole carbone » pour renforcer la qualité environnementale et énergétique des constructions au sein du secteur de projet. Ces prescriptions visent à mettre en œuvre un temps d'avance sur la réglementation environnementale et à porter des ambitions de sobriété dans les projets de réhabilitation. Ces orientations sont compatibles avec l'objectif n°80 du PADD « Inciter et favoriser la rénovation énergétique et la sobriété des nouvelles constructions ». En particulier, le projet contribue complètement à l'objectif de favoriser le renouvellement urbain plutôt que la démolition-reconstruction, à viser des performances environnementales innovantes et à procurer aux futurs usagers et habitants un meilleur confort d'été et d'hiver.

En matière de performance environnementale des constructions, pour les constructions soumises à la Réglementation Environnementale (RE2020), les projets tendront vers les objectifs suivants :

- Le respect d'un temps d'avance sur l'indicateur d'impact sur le changement climatique des constructions (Ic, construction maximum moyen) par rapport au seuil en vigueur à l'année de dépôt du permis de construire ;
- Le respect d'un temps d'avance sur l'indicateur d'impact sur le changement climatique de l'énergie (Ic, énergie maximum moyen) par rapport au seuil en vigueur à l'année du dépôt du permis de construire.

Pour les constructions nouvelles non encore soumises à la Réglementation environnementale (RE2020), tant que cette dernière ne s'applique pas, l'objectif de la labellisation BBCA V3.2 sera visé.

Pour les constructions existantes dont le projet de réhabilitation répond aux critères de l'article 1 de l'arrêté du 13 juin 2008, les projets tendront vers les objectifs de la labellisation BBCA Rénovation V1.1.

Gestion des risques et prise en compte des nuisances

Le secteur de réhabilitation du Val de Fontenay est situé à proximité d'infrastructures de transport sources de nuisances sonores et de pollution atmosphérique.

Les projets veilleront donc à mettre en œuvre les mesures suivantes, destinées à mitiger l'impact des pollutions et nuisances sur la santé humaine :

- Adapter l'isolement acoustique des constructions réhabilitées comme des constructions neuves ;
- Moduler les hauteurs des constructions afin de favoriser l'effet écran ;
- Porter une attention particulière à la conception intérieure des constructions : dispositions des pièces de vie éloignées par rapport aux sources de bruit, ventilation des bâtiments en fixant des apports d'air extérieur à l'opposé des sources de pollution, choix de matériaux de construction permettant d'assurer une qualité optimale de l'air intérieur.

L'implantation de logements familiaux et d'équipements accueillant des publics sensibles dans les secteurs affectés par des dépassements des valeurs seuils de l'OMS concernant les nuisances sonores et les polluants atmosphériques sont à proscrire.

Le secteur de projet étant situé à proximité immédiate des voies de l'A86 et du RER, il fait l'objet de nuisances sonores et de dépassement des seuils de pollution atmosphérique.

L'OAP intègre donc des dispositions permettant de mitiger l'impact des nuisances et de la pollution sur les futurs habitants et usagers du secteur. En particulier, l'OAP vise à limiter l'implantation de logements familiaux à proximité de l'A86 et des voies du RER et d'y favoriser le maintien d'activités tertiaires existantes et d'autres types d'activités.

Pour l'ensemble des constructions, des prescriptions complètent ce dispositif pour mitiger les impacts attendus. En cela, l'OAP s'inscrit en compatibilité et en accord avec l'objectif n°79 du PADD qui vise à « diminuer les flux de transit issus des grandes infrastructures de transport afin d'améliorer la qualité de l'air ». Cette orientation du PADD vise à diminuer la place de la voiture en ville, à développer des formes urbaines adaptées aux nuisances sonores, et à solliciter la baisse de la vitesse autorisée sur les portions de voies rapides qui traversent

	le territoire. L'OAP participe de la mise en œuvre de l'ensemble de ces objectifs.
--	--

Les mobilités et les espaces publics

Aujourd'hui, le quartier est marqué par la juxtaposition de différents ensembles urbains reliés les uns aux autres par des circulations difficilement lisibles et aménagées en premier lieu pour la circulation automobile.

Il bénéficie néanmoins d'une excellente desserte en transports en commun puisque la gare du Val de Fontenay est aujourd'hui desservie par les RER A et E et, à terme, par l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express ainsi que potentiellement, le prolongement de la ligne 1 du métro à plus long terme.

La desserte en transports en commun va également être renforcée par l'arrivée du Tramway T1 (Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny) et du Bus Bords de Marne.

L'objectif de l'OAP est donc de créer des continuités accessibles pour les piétons et les modes actifs permettant de rejoindre le pôle-gare. Les espaces publics ont également vocation à être végétalisés, afin de contribuer à la désimperméabilisation et au rafraîchissement du quartier.

Dispositions de l'OAP	Justifications des choix retenus et compatibilité avec le PADD du PLUi
<p><u>Principes d'aménagement des espaces publics et de structuration viaire</u></p> <p>Dans le secteur d'OAP, les trames viaires sont hiérarchisées selon deux catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les « avenues jardins », soit l'Avenue du Maréchal Joffre, grande traversante et voie principale de desserte du secteur ; - Les « allées arborées », soit la rue de la Mare à Guillaume, le sentier du Bois de l'Aulnay ou encore l'Avenue du Val de Fontenay. <p>L'aménagement des voies tiendra compte du niveau de desserte attendue et des enjeux de cohabitation entre les différents modes de transports. Ainsi, sur les avenues jardins, il sera prévu des espaces dédiés à la circulation des transports en commun et des modes actifs.</p> <p>Les projets veilleront à ce que les accès créés ou utilisés dans le cadre de l'opération soient adaptés à leur nature, aux usages envisagés et aux normes de sécurité applicables, de telle sorte à apporter la moindre gêne à la circulation publique.</p> <p>Concernant les voies nouvelles aménagées, celles-ci seront réalisées de telle sorte à s'intégrer dans le maillage viaire environnant, assurer une bonne desserte du</p>	<p>L'OAP vise à traduire, à l'échelle du secteur de réhabilitation du Val de Fontenay, les grandes orientations du projet urbain en matière de structuration de la trame viaire et des espaces publics.</p> <p>En effet, le projet urbain comporte un réaménagement de l'ensemble des axes et des espaces publics, en lien avec le renforcement du pôle de transports et pour favoriser le développement des modes actifs au détriment du recours à des mobilités carbonées.</p> <p>Ces objectifs visent à la mise en œuvre directe des orientations du PADD en la matière et en particulier du point n°4 du volet IV du PADD : « Développer les modes actifs et la desserte de proximité au sein des quartiers ». En s'appuyant sur le renforcement de la desserte en transports en commun, l'OAP vise à offrir une meilleure connexion interquartiers (objectif n°100), en incluant notamment un traitement des franchissements piétons et cycles de l'A86 et des voies ferrées (objectif n°103). En outre, l'OAP comprend des dispositions pour adapter le stationnement autour d'une gare du GPE (objectif n°101) en visant au réemploi des espaces de stationnement existant et à organiser le rabattement vers le pôle de transport. En outre, l'OAP vise à limiter l'offre de stationnement en mettant en place des normes de stationnement moins importantes que celles prévues au sein de la zone UZ du PLUi.</p>

<p>quartier et à permettre la circulation et si besoin le retournement des véhicules de services publics.</p> <p>Les futures voies seront ponctuées par des espaces publics végétalisés structurants, dont certains sont partiellement ou entièrement compris dans le périmètre de la présente OAP :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Parc Augmenté ; - La Place du Général de Gaulle - Le Parvis de l'ensemble Péripolis / Xylo - Le parvis de la Gare du Val de Fontenay. <p><u>Les besoins en stationnement pour les véhicules motorisés</u></p> <p>Le quartier dispose d'un nombre de places de stationnement existantes très important, principalement localisées en sous-sol, dans des espaces privés. L'objectif principal de cette OAP est de favoriser prioritairement la réutilisation de ces espaces afin de répondre aux besoins de stationnement futurs et de ne pas créer de nouveaux espaces de stationnement.</p> <p>L'offre de stationnement sera déterminée selon les besoins des opérations et en prenant en compte la destination, le type d'affectation et la fréquentation attendue.</p> <p>Dans les projets, il s'agira de répondre aux besoins de stationnement en s'appuyant sur l'offre existante sur l'emprise du terrain ou à défaut dans un terrain à proximité immédiate, en recourant à des solutions de mutualisation, de foisonnement ou de banalisation et en visant un objectif minimal de 0,5 place de stationnement par logement (y compris logements familiaux et logements sociaux).</p> <p>Pour les autres destinations, il s'agira de tendre vers les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Constructions à destination d'hébergement : 1 place pour 10 unités ; - Bureaux : pas plus d'1 place pour 300 m² ; - Commerces et artisanat : au-delà de 200 m² de surface de vente ou d'activités : 1 place par tranche de 150 m² ; 	<p>Enfin, l'OAP comprend, dans ses dispositions écrites comme dans son schéma d'aménagement, des orientations visant au développement des modes actifs au sein du quartier en prévoyant les conditions de mise en place d'infrastructures cyclables et d'une ville marchable, adaptée aux besoins des piétons.</p> <p>Les normes en matière de stationnement des vélos, visent à développer massivement une offre de stationnement sécurisée au sein des projets de toute nature, afin de favoriser le recours à ce mode de transport, en complément ou en remplacement de modes de transport structurant.</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> - Hébergements hôteliers : 1 place pour 20 unités. - EICSP : selon les besoins du projet. <p>Dans la mesure du possible, des espaces de stationnement seront maintenus sur l’emprise de chaque opération afin de répondre à des besoins ponctuels (visiteurs, usagers quotidiens, personnes en situation de handicap) en conformité avec les normes applicables en la matière. Les activités prévoient des aires de livraison internes.</p> <p><u>Les besoins en stationnement pour les véhicules non motorisés</u></p> <p>Afin de favoriser l’usage du vélo au quotidien, l’OAP comporte des orientations favorisant l’aménagement des espaces publics comme la prise en compte des contraintes dans les projets privés. Outre le respect des dispositions du Code de la Construction et de l’habitation, les objectifs suivants seront à prendre en compte dans la conception des projets :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les locaux de stationnement pour les vélos seront sécurisés et intégrés au bâti, positionnés dès que possible au rez-de-chaussée, si besoin en sous-sol ou en étage ; - Les locaux de stationnement pour les vélos comprendront également des espaces de stationnement pour les vélos spéciaux (de type vélo-cargo). 	
--	--

Equipements et réseaux

Dispositions de l’OAP	Justifications des choix retenus et compatibilité avec le PADD du PLUi
<p>Afin que l’ensemble des constructions nouvelles ou réhabilitées soient desservies par les services urbains (eau potable, réseau collectif d’assainissement) les projets comprendront le raccordement aux réseaux publics existants ou à créer. Les règlements territoriaux et départementaux de gestion des eaux et des autres réseaux s’appliquent à l’ensemble des projets.</p> <p>Les projets inclus dans le périmètre de l’autorisation environnementale au titre de la Loi sur l’eau devront intégrer les mesures prévues à ce titre.</p>	<p>L’OAP comporte des dispositions sur le raccordement des constructions neuves et existantes aux réseaux (eau, assainissement, RCU).</p> <p>Sur la gestion de l’eau, l’OAP renvoie vers les dispositions du dossier Loi sur l’eau. Compte-tenu des contraintes d’imperméabilisation du secteur de projet, l’OAP reprend les dispositions du dossier Loi sur l’eau qui visent à développer la gestion des eaux pluviales à la parcelle.</p> <p>En complément des ambitions en matière de qualité environnementale et énergétique des constructions, le déploiement du Réseau de chaleur urbain constitue un</p>

De même, les projets veilleront, dans la mesure du possible, à préserver et à développer les capacités d'infiltration et de gestion des eaux pluviales à la parcelle, en limitant les rejets au réseau et en recherchant une déconnexion des pluies courantes. La désimperméabilisation des sites devra permettre de rechercher une neutralité hydraulique pour les pluies fortes jusqu'à la trentennale.

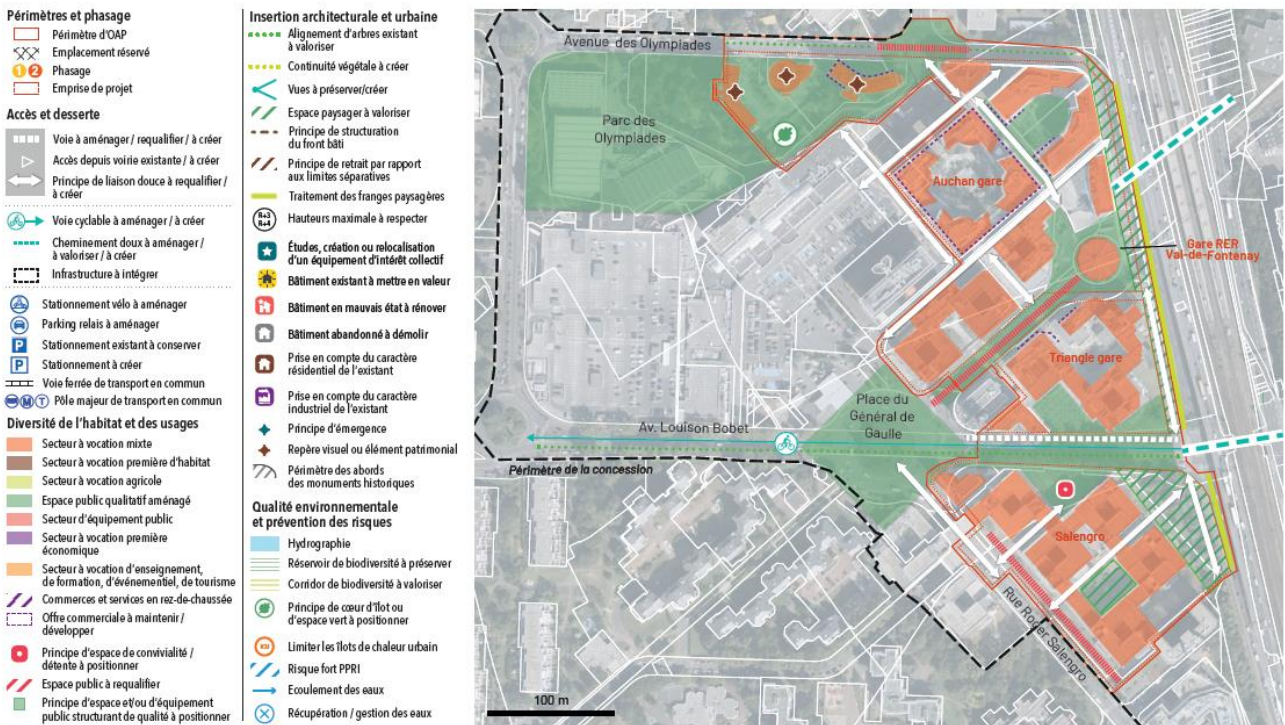
Dans le respect des législations applicables en la matière, les projets pourront notamment comporter une réflexion sur la récupération et la réutilisation des eaux pluviales.

Le raccordement des constructions neuves comme des constructions existantes implantées au droit du Réseau de Chaleur Urbain sera anticipé dès la conception du projet comme un objectif à atteindre (chauffage collectif hydraulique, local dédié à la sous-station...).

des grands objectifs du projet d'aménagement. Celui-ci est donc inclus dans l'OAP à la fois pour les constructions neuves et les constructions existantes dès lors que cela est possible. Cette orientation est compatible avec l'objectif n°81 du PADD : « Encourager et faciliter le déploiement des énergies renouvelables et de récupération ».

c. Schéma d'aménagement de l'OAP

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation dites de secteur d'aménagement font obligatoirement l'objet d'un schéma matérialisant la traduction spatiale des orientations retenues.



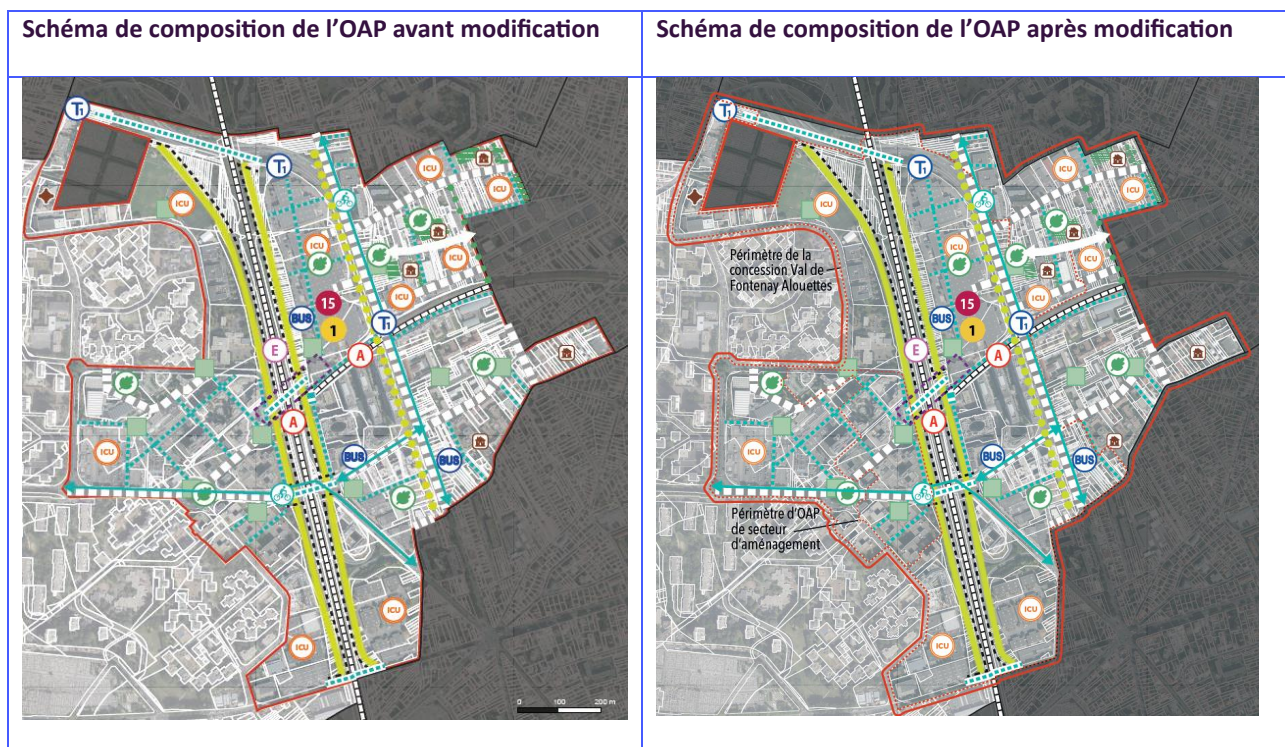
d. Autres modifications du PLUi induites par la création d'une OAP de secteur d'aménagement

La création d'une OAP de secteur d'aménagement, qui vient s'insérer dans le dispositif réglementaire existant, nécessite d'opérer des ajustements d'autres pièces du PLUi comprenant des dispositions applicables au même secteur. En effet, plusieurs de ces dispositions ne peuvent plus s'appliquer au sein du périmètre d'une OAP de secteur d'aménagement

La modification de l'OAP portant sur le secteur Val de Fontenay Alouettes et ses « zooms »

La création d'une OAP de secteur d'aménagement induit plusieurs modifications nécessaires de pièces du PLUi afin de les mettre en cohérence avec ce nouveau dispositif réglementaire. Ces modifications sont :

- Dans l'OAP portant sur le secteur de Val de Fontenay Alouettes, il est nécessaire de modifier le schéma général de l'OAP sectorielle existante ainsi que les « zooms » portant sur le secteur Auchan Gare et le secteur Salengro afin d'en retirer les dispositions portant sur le secteur de réhabilitation du Val de Fontenay et d'y matérialiser le périmètre de l'OAP de secteur d'aménagement (OAP dite « réglementaire »).



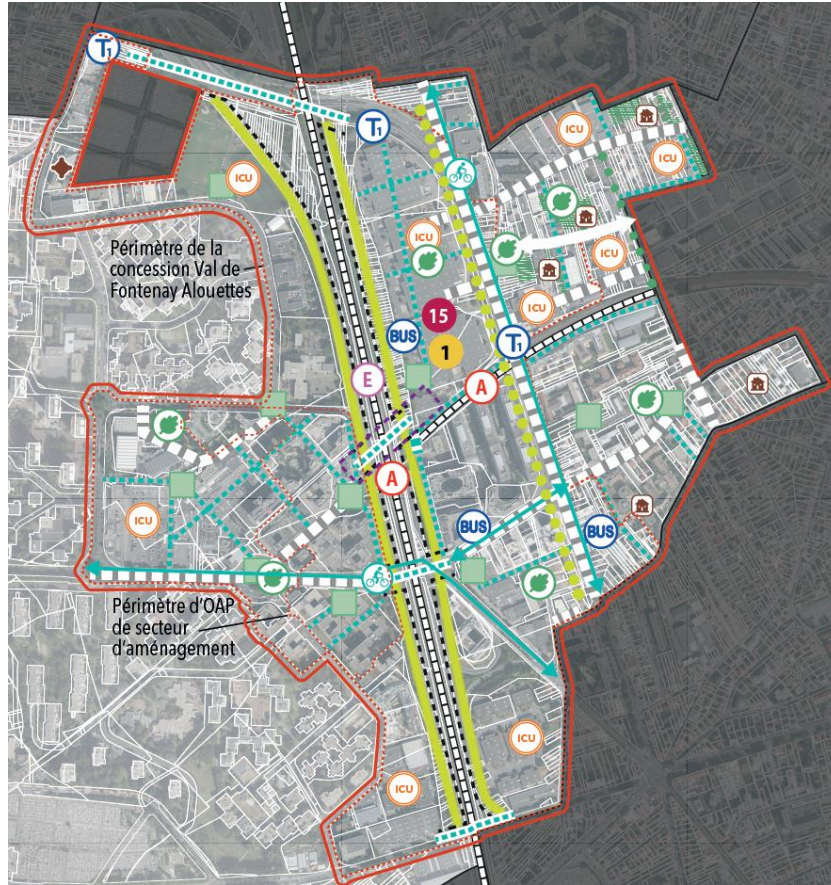
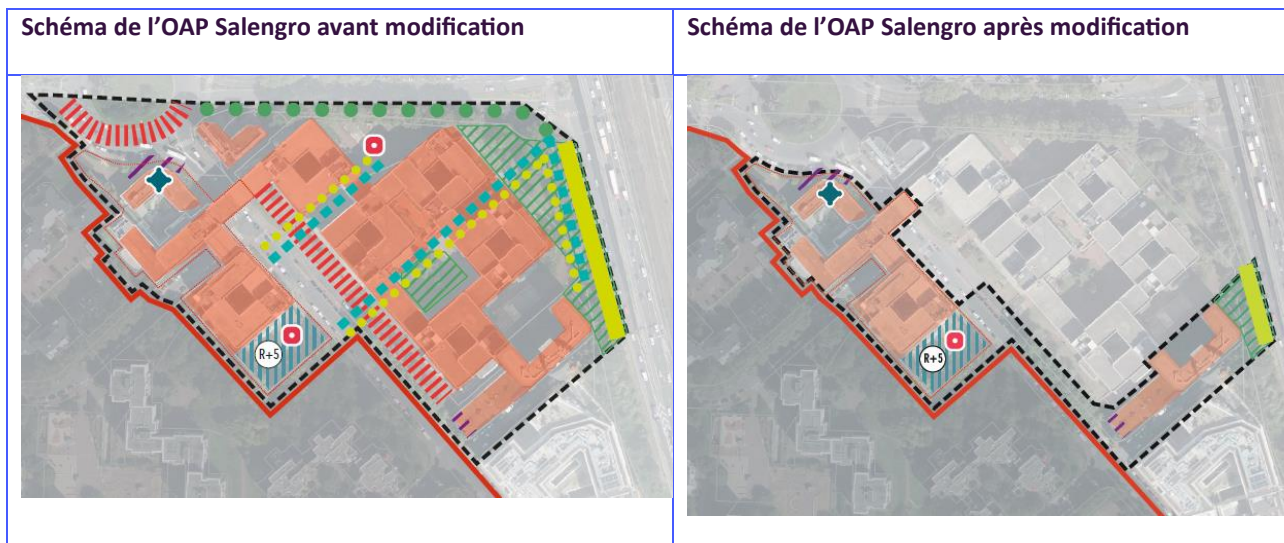


Schéma de composition de l'OAP Val de Fontenay Alouettes, après modification, source : Ville Ouverte

- Il est nécessaire d'actualiser le schéma de l'OAP Auchan Gare en supprimant les dispositions applicables au périmètre qui fait l'objet d'une OAP de secteur d'aménagement (dite OAP « réglementaire ») ;

Schéma de l'OAP Auchan Gare avant modification	Schéma de l'OAP Auchan Gare après modification

- Il est enfin nécessaire d'actualiser le schéma de l'OAP Salengro pour retirer la partie du périmètre désormais inclus dans l'OAP de secteur d'aménagement (dite OAP « réglementaire »).



Suppression du secteur de plan masse « Avenue du Val de Fontenay »

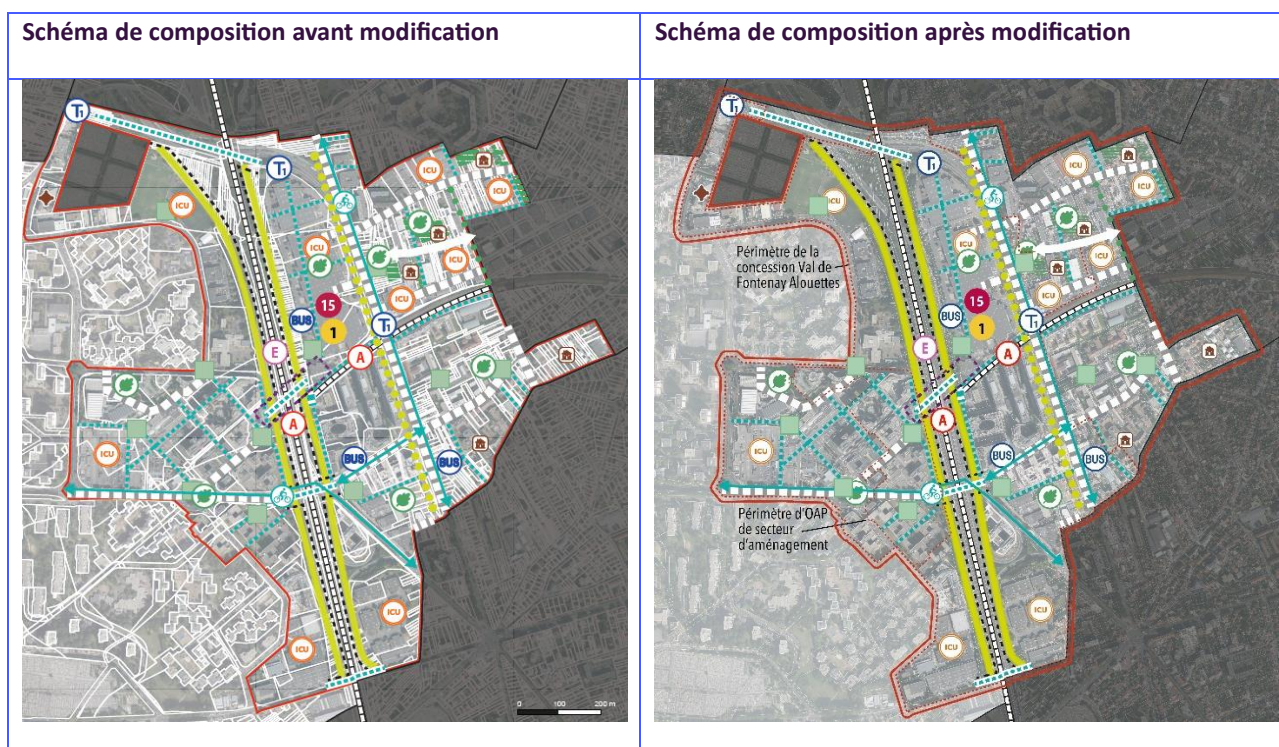
En outre, sur le plan de zonage et dans le plan des secteurs de projets (pièce n°4.2 du dossier de PLUi) ainsi que dans la pièce n°5.12.3 du dossier de PLUi, il est également nécessaire de supprimer le secteur de plan-masse dénommé « Avenue du Val de Fontenay » et les dispositions qui lui sont applicables. En effet, le secteur concerné est inclus au sein du périmètre de l'OAP du secteur de réhabilitation du Val de Fontenay et le secteur de plan masse ne trouve donc plus s'y appliquer.

4.2.2. Traduire les ambitions liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les OAP sectorielles

Afin de traduire les ambitions liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, il est nécessaire de modifier les Orientations d'aménagement et de programmation sectorielles qui se rapportent à la concession Val de Fontenay Alouettes. Ces modifications concernent les performances énergétiques et environnementales des constructions et ont trait aussi bien au schéma d'aménagement de l'OAP sectorielle qu'à sa rédaction.

a. Modification du schéma d'aménagement de l'OAP sectorielle

Dans le schéma de composition de l'OAP, il s'agit d'ajouter un périmètre « Emprise de projet » recouvrant la totalité de la concession Val de Fontenay Alouettes (nommé « périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes »), pour ensuite lui associer des prescriptions spécifiques en matière de performances environnementales et énergétiques.



b. Modification de la rédaction

Dans la partie rédigée de l'OAP, il s'agit d'intégrer les dispositions s'appliquant aux constructions en matière de performances énergétiques et environnementales.

Rédaction de l'OAP avant modification	Rédaction de l'OAP après modification
<p><u>Stratégie bas carbone ré-emploi</u></p> <p>Certains des quartiers de Fontenay Est sont hérités d'une façon de faire la ville que nous ne reproduirions pas aujourd'hui. Mais la trajectoire à prendre pour réduire les émissions carbone enjoint à privilégier la</p>	<p><u>Stratégie bas carbone ré-emploi</u></p> <p>Certains des quartiers de Fontenay Est sont hérités d'une façon de faire la ville que nous ne reproduirions pas aujourd'hui. Mais la trajectoire à prendre pour réduire les émissions carbone enjoint à privilégier la</p>

<p>réhabilitation, le réemploi des matériaux et la désartificialisation des sols.</p> <p>C'est ainsi que les différents secteurs opérationnels de Fontenay Est sont travaillés dans un respect de l'existant, une attention au contexte et un souci de faire muter les ensembles bâtis en partant de leurs qualités.</p> <p>Les projets portant sur le quartier des Alouettes s'appuient sur le parcellaire existant, support d'une ville-jardin et d'une sédimentation qui permet la cohabitation de densités faibles et moyennes ainsi qu'une mixité fonctionnelle.</p> <p>Dans le quartier de Val de Fontenay, aux lisières de la ZUP historique conçue comme une « ville-parc », les bâtiments tertiaires ont été repérés pour leur potentiel de réhabilitation. La création d'un secteur spécifique dédié à la réhabilitation permettra de créer les conditions au déploiement de la stratégie bas carbone dans ses différentes dimensions.</p>	<p>réhabilitation, le réemploi des matériaux et la désartificialisation des sols.</p> <p>C'est ainsi que les différents secteurs opérationnels de Fontenay Est sont travaillés dans un respect de l'existant, une attention au contexte et un souci de faire muter les ensembles bâtis en partant de leurs qualités.</p> <p>Les projets portant sur le quartier des Alouettes s'appuient sur le parcellaire existant, support d'une ville-jardin et d'une sédimentation qui permet la cohabitation de densités faibles et moyennes ainsi qu'une mixité fonctionnelle.</p> <p>Dans le quartier de Val de Fontenay, aux lisières de la ZUP historique conçue comme une « ville-parc », les bâtiments tertiaires ont été repérés pour leur potentiel de réhabilitation. La création d'un secteur spécifique dédié à la réhabilitation permettra de créer les conditions au déploiement de la stratégie bas carbone dans ses différentes dimensions.</p> <p>En outre, afin de favoriser la réhabilitation, au sein du périmètre « Emprise de projet » indiqué sur le schéma général de l'OAP sectorielle Val de Fontenay Alouettes et matérialisant le périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes, il s'agira pour les projets concernant des constructions existantes, d'atteindre le niveau de labellisation BBCA Rénovation V1.1.</p> <p>Cet objectif s'appliquera aux travaux correspondant aux critères de l'article 1 de l'arrêté du 13 juin 2008 : des travaux de réhabilitation portant sur l'enveloppe, les installations de chauffage, de production d'eau chaude, de refroidissement, de ventilation, d'éclairage ou les équipements utilisant les énergies renouvelables d'un bâtiment, pour un coût total supérieur à 25% de la valeur du bâtiment concerné.</p> <p>Pour les constructions neuves, des normes de performances environnementales et énergétiques renforcées sont exigées, comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les constructions soumises à la Règlementation Environnementale, il est attendu : <ul style="list-style-type: none"> o Le respect d'un temps d'avance sur l'indicateur d'impact sur le changement climatique des constructions (Ic, construction maximum moyen) par rapport au seuil en vigueur à l'année de dépôt du permis de construire. Pour les constructions à destination d'habitation de la 4e famille ou pour les constructions à destination de bureaux dont la hauteur est supérieure ou égale à R+8, le temps d'avance n'est pas exigé mais constitue un objectif ;
--	--

	<p>o Le respect d'un temps d'avance sur l'indicateur d'impact sur le changement climatique de l'énergie (Ic, énergie maximum moyen) par rapport au seuil en vigueur à l'année de dépôt du permis de construire.</p> <p>- Pour les constructions nouvelles non encore soumises à la Règlementation Environnementale, tant que cette dernière ne s'applique pas, les exigences de la labellisation BBCA V3.2 sont attendues.</p> <p>Le raccordement des constructions neuves et existantes implantées au droit du Réseau de Chaleur Urbain est obligatoire et doit être anticipé dès la conception du projet (chauffage collectif hydraulique, local dédié à la sous-station...).</p>
--	---

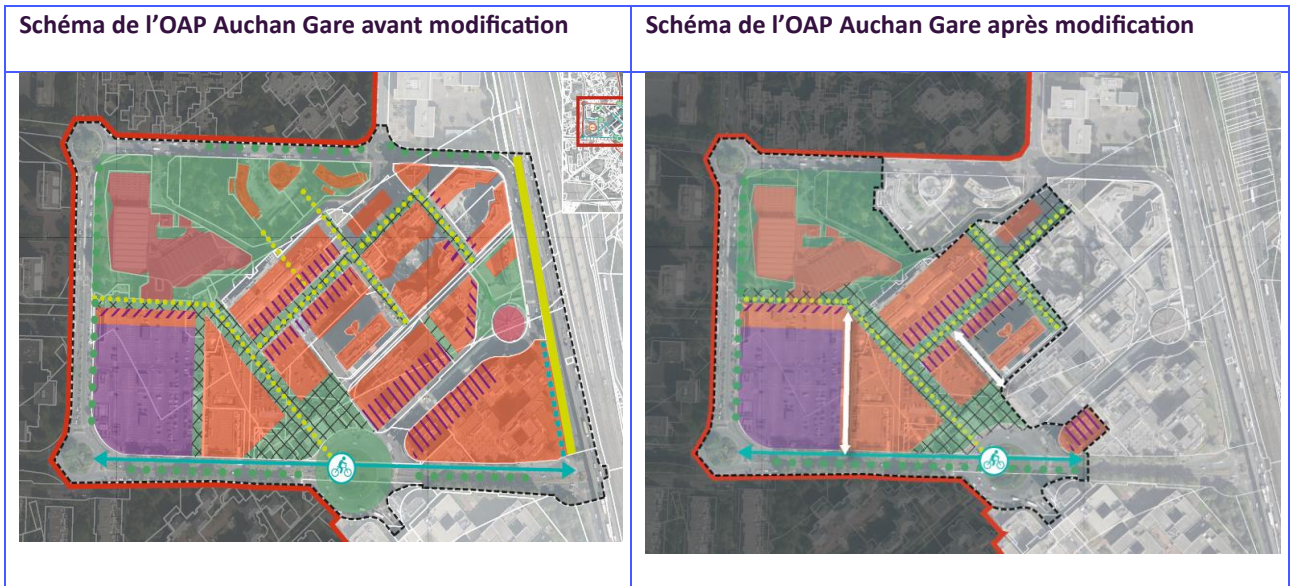
4.2.3. Préciser les intentions d'aménagement du secteur Auchan-Gare

L'avancement des études urbaines sur le secteur Auchan-gare nécessite de préciser les intentions d'aménagement sur ce secteur de la concession. Celles-ci concernent la trame des futurs espaces publics et privés de circulation au sein du quartier ainsi que le périmètre des secteurs ayant vocation à accueillir des constructions.

a. Modification du schéma d'aménagement

Les modifications visent d'une part à mettre en cohérence le schéma d'OAP sectorielle avec l'évolution des emplacements réservés sur le secteur et d'autre part à préciser les intentions d'aménagements :

- En ajoutant deux « principes de liaison douce à requalifier/créer » pour affirmer les traversantes du secteur et en mettant à jour les emplacements réservés qui figurent sur le plan de zonage ;
- En ajustant les périmètres des « secteurs à vocation mixte » sur lesquels des constructions pourront être implantés, afin de tenir compte de l'évolution du projet urbain.



4.3. Les modifications projetées du règlement écrit

4.3.1. Traduire les ambitions liées à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le règlement écrit

a. En matière de stationnement pour les véhicules motorisés

La boussole carbone a pu mettre en exergue l'impact fort des mobilités individuelles et en particulier du stationnement avec un double effet. D'une part, la construction de places de parking représente une dépense de matériaux et d'énergie, et d'autant plus si elle est réalisée en sous-sol de bâtiment (nécessité de creuser et renforcement structurel en béton de la construction en superstructure). D'autre part, le nombre de stationnements et la distance au stationnement est directement corrélée aux parts modales et donc aux consommations de carburant et émissions de GES directes et indirectes associées. Pour tenir les ambitions de l'Accord de Paris, il est donc indispensable d'éviter la création de nouvelles places de stationnement et de se servir des infrastructures déjà existantes (mutualisation, foisonnement).

Modifications envisagées en matière de mutualisation, de foisonnement et de banalisation

Il s'agit en premier lieu de clarifier les dispositions applicables pour la mutualisation, la banalisation et le foisonnement du stationnement.

En s'appuyant sur le périmètre de l'Aire de stationnement mutualisée, matérialisée sur le plan de zonage et adaptée au périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes, de nouvelles dispositions de mutualisation, de banalisation et de foisonnement sont prévues tandis que les dispositions des secteurs non concernés par cette prescription sont maintenues. Le périmètre dans lequel la mutualisation du stationnement est possible est mis en cohérence avec les dispositions figurant au 17-2 du règlement écrit.

En outre, les dispositions relatives aux cas où il est impossible de réaliser du stationnement étant redondantes et contradictoires avec l'article 17-2 du règlement écrit, elles sont supprimées.

Ainsi, il est projeté d'apporter les modifications suivantes au règlement écrit :

Rédaction de l'article UZ17 avant modification	Rédaction de l'article UZ17 après modification
<p>UZ 17-1</p> <p>2) Mutualisation, foisonnement et banalisation des aires de stationnement</p> <p>- En secteurs UZa uniquement :</p> <p>- La mutualisation de stationnements communs à plusieurs opérations de construction est uniquement admise, à la condition que le nouveau parc de stationnement cumule les critères ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> En cas de construction nouvelle, obtention d'un permis purgé de tout recours du parc de stationnement 	<p>UZ 17-1</p> <p>2) Mutualisation, foisonnement et banalisation des aires de stationnement</p> <p>- En secteur UZa et au sein de l'Aire de stationnement mutualisée prévue au titre de l'article R.151-45 du Code de l'Urbanisme, identifiée sur le plan de zonage uniquement ;</p> <p>- La mutualisation de stationnements communs à plusieurs opérations de construction est uniquement admise, à la condition que le nouveau parc de stationnement concerné cumule les critères ci-dessous :</p>

<p>mutualisé, à la date de la délivrance du permis de construire de l'opération de construction ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dispose d'une capacité suffisante pour absorber le nombre de places inscrites du permis de l'opération de construction ; • Localisé à moins de 450 mètres de la ou des constructions desservies ; <p>Le foisonnement et la banalisation sont admis uniquement dans les parcs de stationnement mutualisés (« Aire de stationnement mutualisée au titre de l'article R.151-45 du code de l'urbanisme » inscrite au plan graphique 4-1).</p> <p>Les conditions cumulatives à respecter sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les opérations portent sur une ou des constructions ayant au moins deux destinations différentes et deux occupations alternatives dans la journée ou la semaine de la ou des constructions ; • La minoration devra être justifiée dans le permis et ne pourra dépasser 70% maximum du nombre total de places initialement prévues dans le ou les opérations en question ; <p>La non-réalisation sur l'unité foncière de l'opération du nombre total ou partiel de stationnements du permis est également admise, à la condition que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le pétitionnaire justifie de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant localisé à moins de 450 mètres de la ou des constructions desservies ; • Ou que le pétitionnaire justifie de l'obtention d'une concession d'au minimum 10 ans dans un parc de stationnement existant localisé à moins de 450 mètres de la ou des constructions desservies. <p>En secteurs UZb, UZc, UZx et UZr uniquement :</p> <p>- La mutualisation de stationnements communs à plusieurs opérations de construction est uniquement admise, à la condition que le nouveau parc de stationnement cumule les critères ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obtention d'un permis purgé de tout recours du parc de stationnement mutualisé, à la date de la délivrance du permis de construire de l'opération de construction ; 	<ul style="list-style-type: none"> • En cas de construction nouvelle, obtention d'un permis purgé de tout recours du parc de stationnement mutualisé, à la date de la délivrance du permis de construire de l'opération de construction ; • Dispose d'une capacité suffisante pour absorber le nombre de places inscrites du permis de l'opération de construction ; • Localisé à moins de 450 500 mètres de la ou des constructions desservies ; <p>Le foisonnement et la banalisation sont admis uniquement dans les parcs de stationnement mutualisés (« Aire de stationnement mutualisée au titre de l'article R.151-45 du code de l'urbanisme » inscrite au plan graphique 4-1).</p> <p>Le foisonnement et la banalisation sont admis sous réserve du respect des conditions cumulatives à respecter sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les opérations portent sur une ou des constructions ayant au moins deux destinations différentes et deux occupations alternatives dans la journée ou la semaine de la ou des constructions ; • La minoration devra être justifiée dans le permis et ne pourra dépasser 30% 70% maximum du nombre total de places initialement prévues dans la ou les opérations en question ; <p>La non-réalisation sur l'unité foncière de l'opération du nombre total ou partiel de stationnements du permis est également admise, à la condition que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le pétitionnaire justifie de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant localisé à moins de 450 mètres de la ou des constructions desservies ; • Ou que le pétitionnaire justifie de l'obtention d'une concession d'au minimum 10 ans dans un parc de stationnement existant localisé à moins de 450 mètres de la ou des constructions desservies. <p>En secteurs UZb, UZc, UZx UZy et UZr uniquement, hors Aire de stationnement mutualisée identifiée sur le plan de zonage :</p> <p>- La mutualisation de stationnements communs à plusieurs opérations de construction est uniquement admise, à la condition que le nouveau parc de stationnement cumule les critères ci-dessous :</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Dispose d'une capacité suffisante pour absorber le nombre de places inscrites du permis de l'opération de construction ; • Localisé à moins de 250 mètres de la ou des constructions desservies ; <p>Le foisonnement et la banalisation sont admis uniquement dans les parcs de stationnement mutualisés (« Aire de stationnement mutualisée au titre de l'article R.151-45 du code de l'urbanisme » inscrite au plan graphique 4-1).</p> <p>Les conditions cumulatives à respecter sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le ou les opérations portent sur une ou des constructions ayant au moins deux destinations différentes et deux occupations alternatives dans la journée ou la semaine de la ou des constructions : • La minoration devra être justifiée dans le permis et ne pourra dépasser 30% maximum du nombre total de places initialement prévues dans le ou les opérations en question ; <p>La non-réalisation sur l'unité foncière de l'opération du nombre total ou partiel de stationnements du permis est également admise, à la condition que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le pétitionnaire justifie de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant localisé à moins de 250 mètres de la ou des constructions desservies ; • Ou que le pétitionnaire justifie de l'obtention d'une concession d'au minimum 10 ans dans un parc de stationnement existant localisé à moins de 250 mètres de la ou des constructions desservies. 	<ul style="list-style-type: none"> • Obtention d'un permis purgé de tout recours du parc de stationnement mutualisé, à la date de la délivrance du permis de construire de l'opération de construction ; • Dispose d'une capacité suffisante pour absorber le nombre de places inscrites du permis de l'opération de construction ; • Localisé à moins de 250 mètres de la ou des constructions desservies ; <p>Le foisonnement et la banalisation sont admis uniquement dans les parcs de stationnement mutualisés (« Aire de stationnement mutualisée au titre de l'article R.151-45 du code de l'urbanisme » inscrite au plan graphique 4-1).</p> <p>Les conditions cumulatives à respecter sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le ou les opérations portent sur une ou des constructions ayant au moins deux destinations différentes et deux occupations alternatives dans la journée ou la semaine de la ou des constructions : • La minoration devra être justifiée dans le permis et ne pourra dépasser 30% maximum du nombre total de places initialement prévues dans le ou les opérations en question ; <p>La non-réalisation sur l'unité foncière de l'opération du nombre total ou partiel de stationnements du permis est également admise, à la condition que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le pétitionnaire justifie de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant localisé à moins de 250 mètres de la ou des constructions desservies ; • Ou que le pétitionnaire justifie de l'obtention d'une concession d'au minimum 10 ans dans un parc de stationnement existant localisé à moins de 250 mètres de la ou des constructions desservies.
--	---

Modifications envisagées « en cas d'impossibilité d'aménager le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement »

Il s'agit ensuite de clarifier les dispositions applicables en cas d'impossibilité d'aménager le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement. Celles-ci sont mises en cohérence avec les objectifs de déployer une offre de stationnement mutualisé au sein de la concession Val de Fontenay Alouettes.

Rédaction de l'article UZ17 avant modification	Rédaction de l'article UZ17 après modification
<p>UZ17-2 En cas d'impossibilité d'aménager le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement</p> <p>En cas d'impossibilité d'aménager le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement sur le terrain d'assiette de l'opération, ou sur un autre terrain situé dans son environnement immédiat, le constructeur peut se dégager de ses obligations s'il opte pour une des deux solutions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit en acquérant sur un autre terrain ou dans un parc privé existant ou en cours de réalisation les emplacements de stationnement qui lui font défaut ; - soit en obtenant une concession à long terme (minimum 15 ans) dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation. <p>Pour la commune de Fontenay-sous-Bois :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ces solutions s'appliquent dans un rayon de 250 mètres (en secteur UZb, UZc, UZx et UZr) et 450 mètres (en secteur UZa), autour du terrain. 	<p>UZ17-2 En cas d'impossibilité d'aménager le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement</p> <p>En cas d'impossibilité d'aménager le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement sur le terrain d'assiette de l'opération, ou sur un autre terrain situé dans son environnement immédiat, le constructeur peut se dégager de ses obligations s'il opte pour une des deux solutions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - soit en acquérant sur un autre terrain ou dans un parc privé existant ou en cours de réalisation les emplacements de stationnement qui lui font défaut ; - soit en obtenant une concession à long terme (minimum 15 ans) dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation. <p>Pour la commune de Fontenay-sous-Bois :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ces solutions s'appliquent dans un rayon de 250 mètres (en secteur UZb, UZc, UZx et UZr) et 450 mètres (en secteur UZa), autour du terrain • En secteur UZa et au sein de l'Aire de stationnement mutualisée identifiée sur le plan de zonage, ces solutions s'appliquent dans un rayon de 500 mètres autour du terrain. • Hors de l'aire de stationnement mutualisé, ces solutions s'appliquent dans un rayon de 250 mètres (en secteur UZb, UZc, UZx, UZy et UZr) autour du terrain.

Modification des normes de stationnement pour les véhicules motorisés

Enfin, il s'agit de diminuer les normes de stationnement pour les véhicules motorisés au sein du périmètre de la concession Val de Fontenay Alouettes, afin de mettre en cohérence le document réglementaire avec les objectifs fixés dans le projet de réduire la place de voiture, en tenant compte du renforcement à venir de l'offre de transports structurants et des modes actifs.

Rédaction de l'article UZ17 avant modification	Rédaction de l'article UZ17 après modification
<p>UZ 17-6 Normes de stationnement pour les constructions et installations nouvelles</p> <p>Constructions à destination d'habitat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0.5 place par logement locatif social bénéficiant d'un prêt aidé de l'État - 0.5 place par logement locatif intermédiaire 	<p>UZ 17-6 Normes de stationnement pour les constructions et installations nouvelles</p> <p>Constructions à destination d'habitat :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 0.5 place par logement locatif social bénéficiant d'un prêt aidé de l'État - 0.5 place par logement locatif intermédiaire

<p>- 1 place de stationnement au minimum par logement familial</p> <p>Particularité : tout projet comportant du logement familial doit atteindre un ratio minimum de 0.75 place de stationnement par logement</p>	<p>- 1 place de stationnement au minimum par logement familial</p> <p>Particularité : tout projet comportant du logement familial doit atteindre un ratio minimum de 0.75 place de stationnement par logement</p> <p>Pour les constructions à destination de logement situées dans l'Aire de stationnement mutualisée, identifiée sur le règlement graphique :</p> <p>- 0.5 place par logement.</p>
---	---

4.3.2. Ajuster les règles relatives à l'habitat

Afin de mettre en œuvre la programmation envisagée dans le projet urbain, il est nécessaire d'ajuster les règles qui encadrent la taille minimale et la superficie des logements. Est donc créée une prescription graphique permettant de déroger, dans le périmètre de projet uniquement, aux règles de la zone UZ actuellement en vigueur. Les nouvelles règles mises en place permettent de tenir compte de l'évolution des besoins de la population en matière de grands logements.

Rédaction de l'article UZ3 avant modification	Rédaction de l'article UZ3 après modification
<p>UZ 3 Proportion de logements d'une taille minimale dans les programmes de logements</p> <p>Pour l'ensemble des secteurs, sauf UZr :</p> <p>La surface minimale d'un logement ne peut être inférieure à 18 m² shab.</p> <p>Dans les constructions comprenant 3 logements ou plus, et desservies par une entrée commune :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 65% des logements minimum devront être composés de T3 et plus. - 65% des logements minimum avoir une surface minimale de 65m² shab. - La répartition de l'ensemble de l'offre des logements devra être équilibrée. <p>Lorsque le résultat du calcul du nombre de logements devant avoir une surface minimale de 65 m² shab aboutit à un nombre comportant une décimale, un logement est comptabilisé dès lors que la décimale est supérieure à 5.</p> <p>Cet article ne s'applique pas au secteur de plan masse Périastre.</p>	<p>UZ 3 Proportion de logements d'une taille minimale dans les programmes de logements</p> <p>Pour l'ensemble des secteurs, sauf UZr :</p> <p>La surface minimale d'un logement ne peut être inférieure à 18 m² shab.</p> <p>Pour l'ensemble des secteurs, sauf UZr, UZy et le secteur de taille minimale des logements identifié sur le plan de zonage (4.7 Plan des secteurs de taille minimale des logements) :</p> <p>Dans les constructions comprenant 3 logements ou plus, et desservies par une entrée commune :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 65% des logements minimum devront être composés de T3 et plus. - 65% des logements minimum avoir une surface minimale de 65m² shab. - La répartition de l'ensemble de l'offre des logements devra être équilibrée. <p>Lorsque le résultat du calcul du nombre de logements devant avoir une surface minimale de 65 m² shab aboutit</p>

	<p>à un nombre comportant une décimale, un logement est comptabilisé dès lors que la décimale est supérieure à 5.</p> <p>Au sein du secteur de taille minimale des logements identifié sur le plan de zonage (4.7 Plan des secteurs de taille minimale des logements) :</p> <p>Dans les constructions comprenant 3 logements ou plus, et desservies par une entrée commune : 50% minimum des logements devront être composés de T3 et plus et avoir une surface minimale de 62 m².</p> <p>Lorsque le résultat du calcul du nombre de logements devant avoir une surface minimale de 62 m² aboutit à un nombre comportant une décimale, un logement est comptabilisé dès lors que la décimale est supérieure à 5.</p> <p>Cet article ne s'applique pas au secteur de plan masse Périastre.</p>
--	--

4.3.3. Faire évoluer les règles d'implantation et de volumétrie des constructions

a. Hauteur maximale des constructions

Secteur Marais

Au sein de la concession Val de Fontenay Alouettes, le secteur UZx concerne le secteur « Marais ». Afin de maintenir la vocation productive de ce secteur, il est projeté la création d'un hôtel d'activités qui accueillera de petites activités productives, artisanales et de petites surfaces tertiaires.

Rédaction de l'article UZ10 avant modification	Rédaction de l'article UZ10 après modification
<p>UZ 10 Hauteur maximale des constructions</p> <p>Dispositions générales :</p> <p>1 – Hauteur maximale</p> <p>En secteur UZx, la hauteur maximale est fixée à 18 mètres.</p>	<p>UZ 10 Hauteur maximale des constructions</p> <p>Dispositions générales :</p> <p>1 – Hauteur maximale</p> <p>En secteur UZx, la hauteur maximale est fixée à 18 mètres.</p> <p>En secteur UZx, le long de l'Avenue Louison Bobet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La hauteur maximale des constructions est fixée à 30 mètres dans une bande de 90 mètres à partir de l'alignement actuel ou futur de l'Avenue Louison Bobet ; - Au-delà de cette bande, la hauteur est limitée à 25 mètres.

	<ul style="list-style-type: none"> - Pour toute nouvelle construction ou extension à proximité du secteur UZb, hors Equipements d'intérêt collectif et de services publics, un épannelage des hauteurs devra être prévu dans les 15 derniers mètres à partir de la limite de zone.
--	---

Secteur Auchan Gare

Au sein du secteur UZb, au nord de l'actuel Hypermarché Auchan, il est nécessaire d'ajuster les hauteurs maximales autorisées afin de permettre l'implantation de nouvelles constructions uniquement le long de la rue de la Mare à Guillaume.

Rédaction de l'article UZ10 avant modification	Rédaction de l'article UZ10 après modification
<p>UZ 10 Hauteur maximale des constructions</p> <p>Dispositions générales :</p> <p>1 – Hauteur maximale</p> <p>En secteur UZb, le long l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, la hauteur maximale des constructions est fixée à 25 mètres. Dans les autres secteurs UZb, la hauteur maximale des constructions est fixée à 22 mètres.</p> <p>En secteur UZb, le long de la rue de la Fontaine, si l'insertion architecturale et paysagère le permet, la hauteur maximale des constructions est fixée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A 27 mètres, en cas d'implantation en retrait de 4 à 6 mètres ; - A 22 mètres, en cas d'implantation à l'alignement. 	<p>UZ 10 Hauteur maximale des constructions</p> <p>Dispositions générales :</p> <p>1 – Hauteur maximale</p> <p>En secteur UZb, le long de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et de la rue de la Mare à Guillaume, la hauteur maximale des constructions est fixée à 25 mètres. Dans les autres secteurs UZb, la hauteur maximale des constructions est fixée à 22 mètres.</p> <p>En secteur UZb, le long de la rue de la Fontaine, si l'insertion architecturale et paysagère le permet, la hauteur maximale des constructions est fixée :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A 27 mètres, en cas d'implantation en retrait de 4 à 6 mètres ; - A 22 mètres, en cas d'implantation à l'alignement.

b. Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Au sein de la concession Val de Fontenay Alouettes, il est nécessaire de préciser les règles d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques afin de tenir compte des constructions qui s'implanteraient partiellement en retrait et à l'alignement. De même, il est nécessaire de supprimer les règles applicables en cas de retrait afin de permettre des décrochés supérieurs à 6 mètres des constructions ou des parties de constructions par rapport aux voies et emprises publiques.

Rédaction de l'article UZ6 avant modification	Rédaction de l'article UZ6 après modification
<p>UZ 6 Implantations par rapport aux voies et emprises publiques</p> <p>Dispositions générales :</p> <p>1 – Le secteur UZr n'est pas réglementé. Pour les autres secteurs, les constructions pourront s'implanter à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique, ou en retrait.</p> <p>2 - En cas de retrait, la façade sur rue des constructions ne pourra excéder une marge de retrait comprise entre 4 mètres et 6 mètres.</p>	<p>UZ 6 Implantations par rapport aux voies et emprises publiques</p> <p>Dispositions générales :</p> <p>1 – Le secteur UZr n'est pas réglementé. Pour les autres secteurs, les constructions pourront s'implanter à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique, ou en retrait.</p> <p>2 – Pour les secteurs UZb, UZc, UZx et UZp hors secteur d'implantation spécifique, en cas de retrait, la façade sur rue des constructions ne pourra excéder une marge de retrait comprise entre 4 mètres et 6 mètres par rapport aux voies et emprises publiques.</p> <p>3 – Au sein du « secteur d'implantation spécifique par rapport aux voies et emprises publiques » matérialisé sur le plan de zonage, les constructions pourront s'implanter partiellement ou en totalité à l'alignement actuel ou futur des voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique ou en retrait.</p>

4.3.4. Clarifier les règles en matière de végétalisation

a. Clarifier les règles applicables aux îlots urbains identifiés sur le plan de zonage

Il est nécessaire de clarifier et de préciser la règle applicable au sein de la prescription graphique dénommée "îlots urbains" identifiée sur le plan de zonage. En effet, la règle actuelle est difficilement compréhensible et applicable. La clarification de la règle s'accompagne d'un renforcement des normes applicables.

Rédaction de l'article UZ14 avant modification	Rédaction de l'article UZ14 après modification
<p>UZ 14 Part minimale des surfaces perméables ou éco-aménageables</p> <p>En secteur UZa, pour les 3 « îlots urbains » inscrits sur le plan des secteurs de projet (4-2) :</p> <p>1 - Les obligations en matière de pleine terre seront mutualisables à l'échelle de l'îlot urbain, y compris sur les emprises publiques actuelles ou à créer, à hauteur de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • n°1 Auchan-Gare : 15% minimum • n°2 Joncs-Marins : 20% minimum • n°3 Pointe : 30% minimum 	<p>UZ 14 Part minimale des surfaces perméables ou éco-aménageables</p> <p>En secteur UZa, et UZb pour les 3 « îlots urbains » inscrits sur le plan des secteurs de projet (4-2) :</p> <p>1 - Les obligations en matière de pleine terre seront mutualisables à l'échelle de l'îlot urbain, y compris sur les emprises publiques actuelles ou à créer, à hauteur de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • n°1 Auchan-Gare : 15% minimum • n°2 Joncs-Marins : 20 30% minimum • n°3 Pointe : 30% minimum

<p>2 - Les obligations en matière d'espaces végétalisés seront à respecter à l'échelle de l'unité foncière à hauteur de 60% minimum.</p> <p>3 - Dans le cas d'une toiture-terrasse, les conditions suivantes sont à respecter :</p> <ul style="list-style-type: none">- Pour les bâtiments neufs de hauteur inférieure ou égale à R+7 : 60cm minimum de substrat devront être respectés,- Pour les bâtiments neufs de hauteur supérieure à R+7 : 30cm minimum de substrat devront être respectés,- Pour les bâtiments neufs en structure bois : 20cm minimum de substrat devront être respectés.	<p>2 - Les obligations en matière d'espaces végétalisés seront à respecter à l'échelle de l'unité foncière à hauteur de 60% minimum.</p> <p>3 - Dans le cas d'une toiture-terrasse, les conditions suivantes sont à respecter :</p> <ul style="list-style-type: none">- Pour les bâtiments neufs de hauteur inférieure ou égale à R+7 : 60cm minimum de substrat devront être respectés,- Pour les bâtiments neufs de hauteur supérieure à R+7 : 30cm minimum de substrat devront être respectés,- Pour les bâtiments neufs en structure bois : 20cm minimum de substrat devront être respectés.
--	--