

3

Ville du

Perreux-sur-Marne

3. Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Arrêt	Enquête publique	Approbation
PLU arrêté par délibération du 22 octobre 2015	Enquête publique réalisée du 7 mars au 8 avril 2016 inclus	PLU approuvé par délibération du 11 juillet 2016

Plan Local d'Urbanisme – Juillet 2016

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE	4
Rappel du contexte réglementaire	5
Présentation générale des OAP	6
OAP N°1 : ROND-POINT DU GENERAL LECLERC	7
1.1. Contexte	8
1.2. Orientations d'aménagement	10
1.2.1. Déplacements	10
1.2.2. Développement urbain	11
1.2.3. Composition environnementale et paysagère	12
OAP N°2 : BOULEVARD ALSACE LORRAINE	14
2.1. Contexte	15
2.2. Orientations d'aménagement	17
2.2.1. Déplacements	17
2.2.2. Développement urbain	19
2.2.3. Composition environnementale et paysagère	21
OAP N°3 : GARE NOGENT-LE PERREUX	23
2.3. Contexte	24
2.4. Orientations d'aménagement	25
2.4.1. Déplacements	25

2.4.2.	Développement urbain	26
2.4.3.	Composition paysagère et inscription au sein de la trame verte et bleue	28
OAP N° 4 : CENTRE-VILLE / AVENUE DU GENERAL DE GAULLE		30
2.5.	Contexte	31
2.6.	Orientations d'aménagement	32
2.6.1.	Déplacements	32
2.6.2.	Développement urbain	33
2.6.3.	Composition paysagère et paysagère	34

Préambule

Rappel du contexte réglementaire

Conformément aux articles **L151-6** et **L.151-7** du **Code de l'Urbanisme** :

« Les orientations d'aménagement et de programmation comprennent, en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. »

« Les orientations d'aménagement et de programmation peuvent notamment :

1. Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

2. Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

3. Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

4. Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

5. Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

6. Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu aux articles L.151-35 et L. 151-36. »

L'élaboration des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) s'inscrit dans le prolongement des objectifs issus du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et préfigure les prescriptions réglementaires. Etape rendue obligatoire depuis l'adoption des lois portant « Engagement national pour l'environnement » (Grenelle 1 et 2) la définition des OAP permet à la collectivité d'engager une réflexion prospective et opérationnelle, en identifiant des secteurs stratégiques de développement et/ou de renouvellement urbain, potentiellement porteurs de projet.

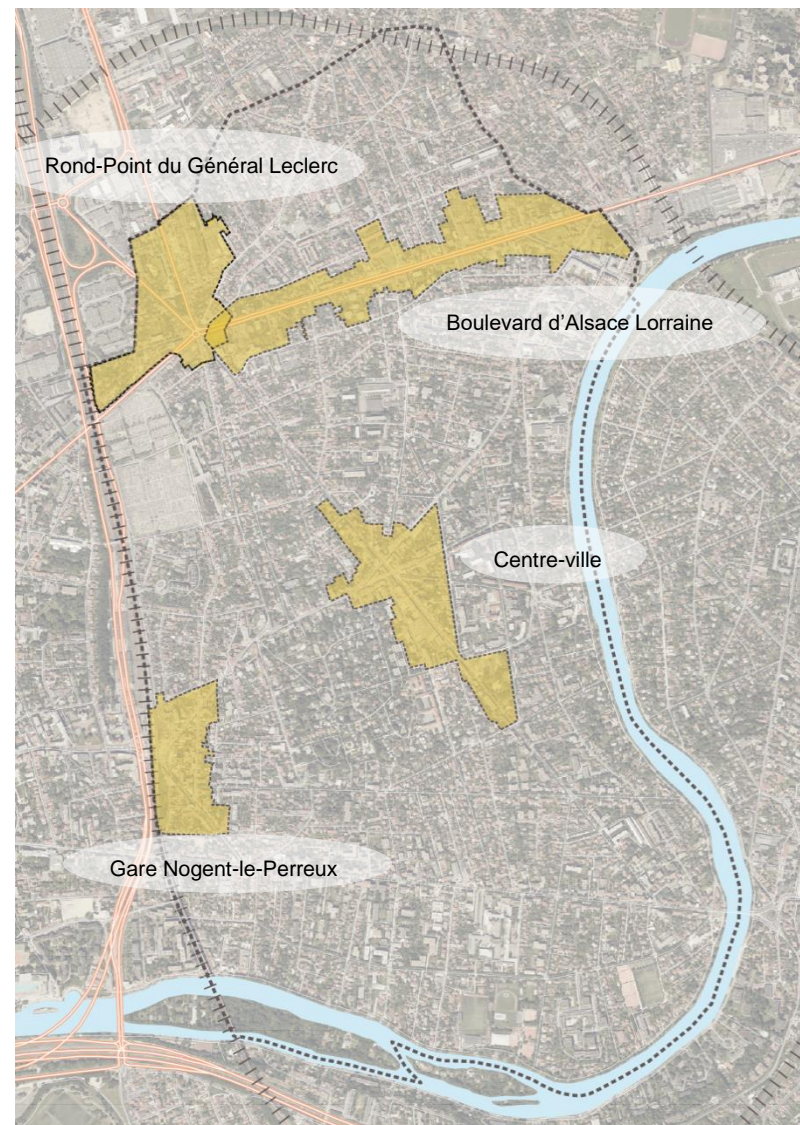
Présentation générale des OAP

Sur le territoire communal, les quatre secteurs d'OAP répondent à la volonté d'assurer une évolution maîtrisée du tissu urbain et font généralement l'objet d'un classement en zone UR «de renouvellement » dans le zonage du PLU.

- Rond-Point du Général Leclerc
- Boulevard d'Alsace Lorraine
- Gare Nogent-Le Perreux
- Centre-ville

Pour chaque secteur, les orientations se déclinent selon les thématiques suivantes :

- Les déplacements
- Le développement urbain
- La composition paysagère et l'inscription au sein de la trame verte et bleue



OAP n°1 : Rond-point du Général Leclerc

1.1. Contexte

Le secteur du rond-point du Général Leclerc dispose d'une localisation stratégique. En effet, il se trouve en lien direct avec le pôle économique de Fontenay-sous-Bois et constitue une entrée de ville fonctionnelle, au nord-ouest de la commune, à proximité des grands axes de l'Est Parisien. Cette entrée de ville donne accès à l'A86, un des axes routiers les plus fréquentés de l'Île-de-France, formant une boucle autour de la capitale, qui longe l'ouest de la commune et croise l'A4, axe Paris-Strasbourg. Il s'agit d'une entrée de ville routière, difficilement lisible pour les piétons.



Le secteur est desservi par deux lignes de bus et se situe à proximité de la gare Val-de-Fontenay, actuellement desservie par le RER E proposant une liaison vers Paris (gare Saint Lazare) à l'ouest et la Seine-et-Marne à l'Est, et le RER A qui traverse la région parisienne d'Est en Ouest, en passant par la Défense, et Marne la Vallée.

Le site présente une organisation morphologique hétérogène. Le tissu urbain existant est mixte et se caractérise par des vocations dominantes

d'espaces d'activités et de logements, individuels et collectifs, dont la hauteur est comprise entre du R+1 et R+5. En outre, des commerces de proximité sont présents sur le secteur mais il n'existe pas d'espace public fédérateur de rencontre. L'implantation des constructions est hétérogène et se fait aussi bien à l'alignement qu'en recul des voies et emprises publiques.

Le secteur est situé au cœur des dynamiques de développement de la Métropole, par sa situation à proximité de la gare de Val-de-Fontenay, qui fait l'objet d'un projet de desserte par la ligne 15 Est du Grand Paris Express. Par ailleurs, le secteur est concerné par les projets de prolongement de la ligne 1 du Métro qui dessert La Défense et du T1 en direction de Bobigny.



Entrée de ville depuis la RD86A



RD34

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire, l'OAP vise à :

- Engager une stratégie de développement économique afin d'augmenter le ratio habitat/emploi :
- S'inscrire dans la dynamique globale de développement du pôle tertiaire de Fontenay-sous-Bois et développer le tissu économique du Perreux-sur-Marne ;

- Affirmer une mixité fonctionnelle au sein des quartiers ;
- Garantir l'accessibilité piétonne à travers la création d'espace public de qualité ;
- Permettre une liaison avec le nouveau pôle multimodal de la gare de Val-de-Fontenay ;
- Améliorer la qualité urbaine du secteur d'entrée de ville ;
- Valoriser les vues vers la butte de Neuilly Plaisance ainsi que vers la Vallée de la Marne.

1.2. Orientations d'aménagement

1.2.1. Déplacements

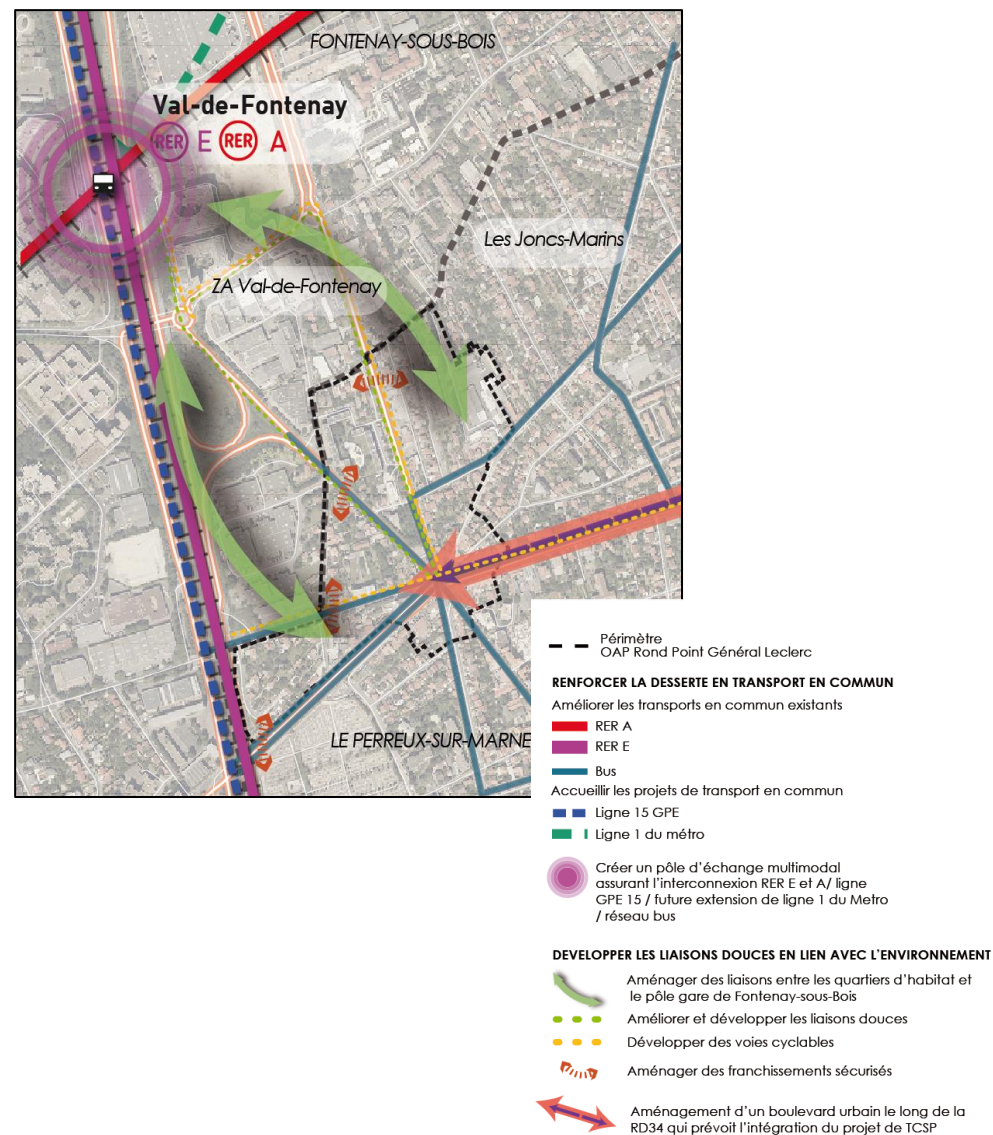
Ce secteur présente un profil très routier, offrant un accès à l'autoroute à valoriser. Le rond-point et les artères principales devront donc faire l'objet de réaménagement favorisant le partage modal de l'espace public : création de bandes cyclables et de parcours sécurisés et de qualité pour les piétons...

Des liaisons douces favorisant les liens entre le quartier des Joncs-Marins et le futur pôle Gare de Val-de-Fontenay seront également aménagées.

Il s'agira aussi de pacifier les axes de circulation et encourager les déplacements cyclables, à travers :

- L'amélioration et le développement de pistes cyclables ;
- La création de franchissements sécurisés sur les principaux axes RD86, RD34, et au niveau du carrefour du Général Leclerc ;
- Le développement de stationnements pour les vélos.

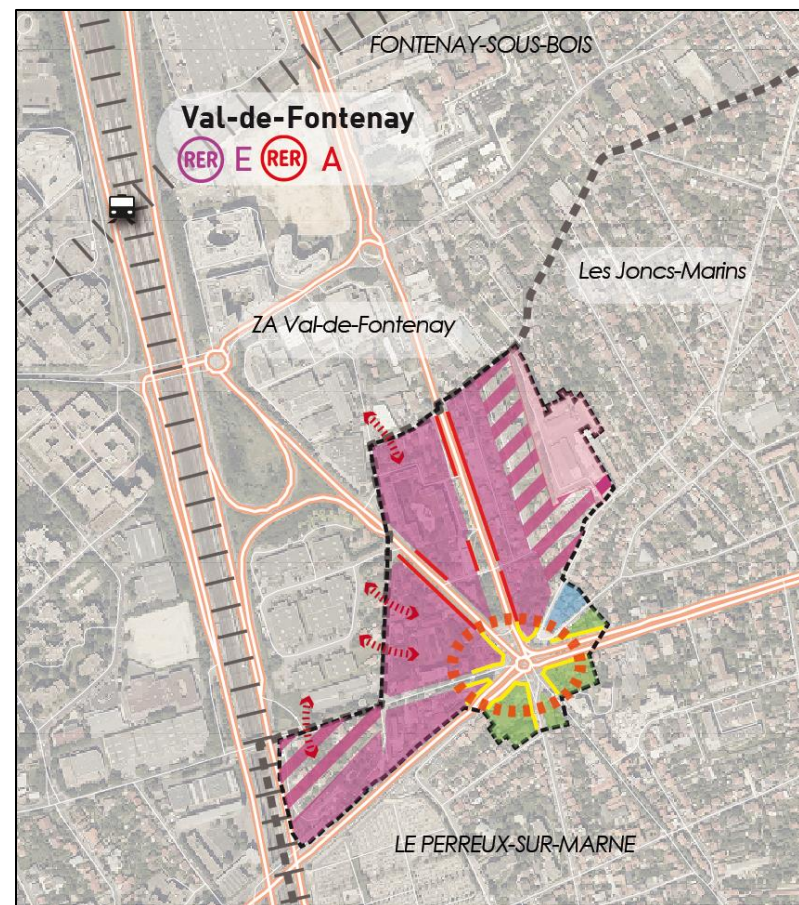
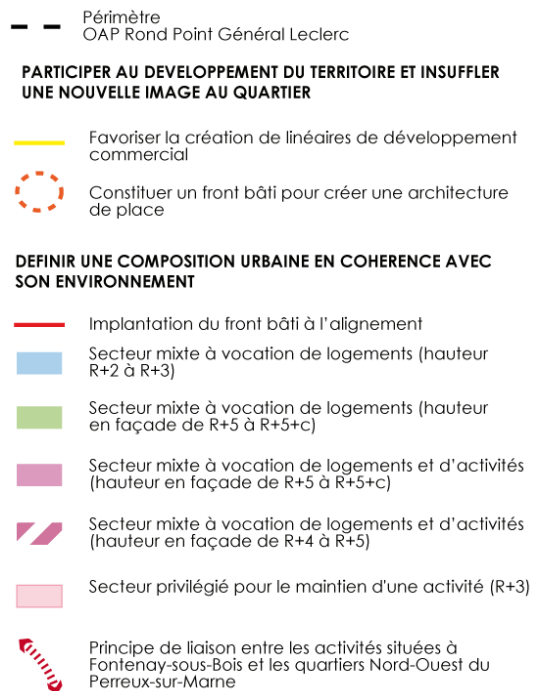
L'aménagement du secteur sera réalisé en lien avec le développement d'un boulevard urbain sur la RD34, qui permettra de contribuer à la pacification des axes et d'améliorer les liaisons entre quartiers.



1.2.2. Développement urbain

Le réaménagement du secteur doit permettre d'insuffler une nouvelle image au quartier en requalifiant les espaces publics et le tissu urbain, afin de développer un quartier vivant, multifonctionnel. L'amélioration du cadre de vie urbain sera recherchée à travers les objectifs suivants :

- Œuvrer en faveur de la réalisation des objectifs de constructions de 170 logements par an et de 35% de social en moyenne dans les constructions neuves ;
- Marquer l'entrée de ville par une implantation des constructions nouvelles à l'alignement par rapport à la voirie et constituer un front bâti, pour une meilleure lisibilité du tissu urbain ;
- Permettre l'aménagement de zones mixtes (habitat et activité) s'inscrivant en cohérence avec le tissu urbain existant ;
- Faciliter l'implantation de zones d'activités autour du rond-point du Général Leclerc et le long du boulevard d'Alsace Lorraine ;
- Valoriser l'appareil commercial.

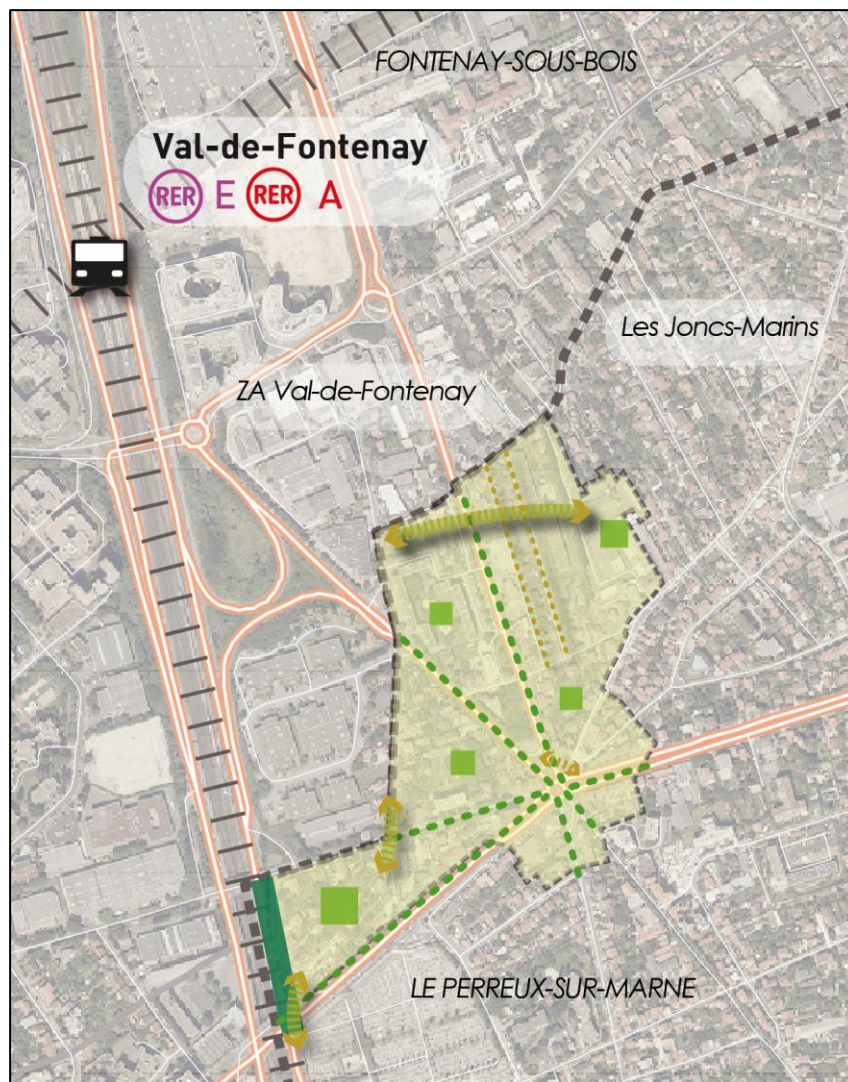


1.2.3. Composition environnementale et paysagère

En termes de traitements paysagers et environnementaux, les aménagements devront, tant que possible :

- Renforcer la trame verte structurante et notamment en :
 - Préservant le corridor écologique lié à la voie ferrée;
 - Conservant les principes d'alignement d'arbres ou de végétalisation dense le long des principaux axes ;
 - Renforçant la trame de cœurs d'îlot verts, participant aux corridors écologiques en pas japonais, notamment dans le quartier des Joncs-Marins et aux abords du cimetière,
 - Développant une végétalisation optimale des liaisons douces, voire du bâti, afin de faire émerger un quartier agréable en entrée de ville
- Valoriser la qualité patrimoniale et architecturale qui caractérise la ville en :
 - Assurant la bonne intégration des futures constructions et le dialogue avec le patrimoine de la ville : matériaux, codes architecturaux... tout en permettant l'expression architecturale contemporaine dans la logique des villas qui ponctuent le paysage urbain perreuxien.
- Favoriser les concepts de la ville durable et notamment en :
 - Appliquant les principes du bioclimatisme dans la conception urbaine : exposition sud de plusieurs îlots à valoriser, effets d'ombres à limiter, simple exposition nord à éviter

- Développant des aménagements de gestion alternative des eaux pluviales, en lien avec les enjeux de trame verte et bleue : noues, bassin, espaces enherbés...



ADOUCCIR L'ENTREE DE VILLE ET EN FAIRE UN QUARTIER AGREABLE

- — Périmètre
OAP Rond Point Général Leclerc
- ▬ PrésERVER le corridor écologique de la voie ferrée
- ⋯ Conserver les principes d'alignements d'arbres
ou de végétalisation dense le long des grands
axes
- PrésERVER la logique de coeurs d'îlots
végétalisés, visibles depuis les espaces publics
- ⋯ Maintenir et optimiser l'usage des liaisons
douces de coeur de quartier
- ➡ Développer une végétalisation optimale le long
de liaisons douces sécurisées et attractives
- Intégrer les principes du bioclimatisme dans la
conception urbaine

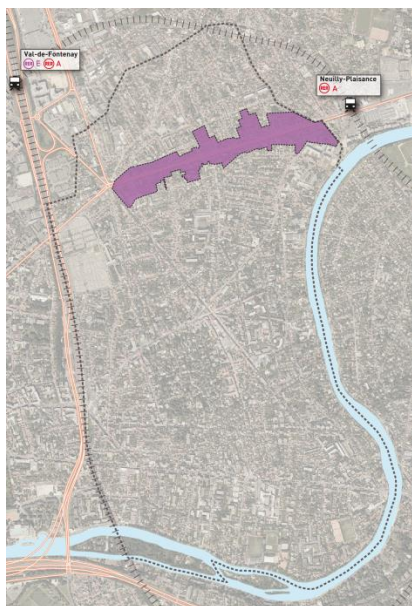
OAP n°2 : Boulevard d'Alsace

Lorraine

2.1. Contexte

Le boulevard d'Alsace Lorraine (RD34), axe traversant la commune d'Est en Ouest au Nord du territoire, accueille un flux de déplacements important, du fait de son profil en deux fois deux voies. C'est néanmoins un axe stratégique de la commune qu'il s'agit de valoriser.

Ce secteur est stratégique en termes d'affichage et d'image de la ville (entrée de ville, accès à la gare du RER A, accès au Val de Fontenay, etc.). Le traitement disparate du front bâti conditionne une forte impression de césure et d'axe de transit. Une requalification de l'axe est nécessaire afin de pallier le manque d'organisation urbaine. En outre, le projet de création d'un TCSP porté par le département devrait participer à la dynamique de revalorisation du boulevard.



Le boulevard d'Alsace Lorraine présente diverses discontinuités :

- Une discontinuité de formes urbaines et de hauteurs ;
- Une discontinuité de vocation : des logements individuels, collectifs, commerces et activités se côtoient sans pour autant former de tissu clairement défini ;
- Une discontinuité en termes d'alignement : des pavillons individuels en retrait par rapport à la rue côtoient des fronts bâtis denses alignés sur la rue, etc.

Ces discontinuités sont aujourd'hui porteuses de contrastes forts qui occasionnent un manque concernant la fonction urbaine de cet axe. En effet, l'axe constitue notamment une rupture de la circulation cyclable puisqu'aucun aménagement n'y est dédié contrairement aux rues transversales.

Par ailleurs, des carrefours et nœuds routiers très fréquentés proposent des fronts bâtis plus denses avec des commerces en rez-de-chaussée. Le tissu urbain irrigué par le boulevard s'est densifié par poche depuis les carrefours (R+5, R+6), et l'épannelage diminue rapidement à la fois sur le boulevard et les rues transversales (R+1, R+2), occasionnant des différences de hauteurs importantes.

La mise en valeur de l'image du territoire communal passe notamment par cet axe stratégique en marquant les entrées de ville, optimisant le potentiel foncier notamment à proximité de la gare de Neuilly-Plaisance dans la continuité de la dynamique de la ZAC du Canal.

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire, l'OAP vise à :

- Œuvrer en faveur d'un traitement plus urbain permettant de :
 - reconnecter le quartier des Joncs-Marins avec le reste du territoire communal ;
 - d'améliorer l'image de la ville depuis cet axe très fréquenté ;
- Intégrer l'ensemble des modes de déplacements en vue d'un espace public plus confortable et agréable : bandes cyclables piétonnes, TCSP, organisation des traversées piétonnes sur les carrefours majeurs ;
- Gérer les différences de gabarit et d'échelle afin d'améliorer la qualité du front de rue ;
- Maintenir la présence d'une mixité fonctionnelle.



Des hauteurs du bâti progressives à mesure qu'on s'approche des



Un aménagement fleuri entre deux carrefours redonne une qualité de Boulevard urbain à l'axe



Les alignements d'arbres redonnent une unité aux aménagements

2.2. Orientations d'aménagement

2.2.1. Déplacements

Le maintien et la création de liaisons douces sur le boulevard d'Alsace Lorraine ainsi que sur les rues perpendiculaires permettront de favoriser les liens entre le quartier des Joncs-Marins et le reste de la commune afin de réduire la fracture existante due à cet axe de transit important.

Dans l'idée de pacifier l'axe et de le rendre plus urbain, le boulevard devra faire l'objet de réaménagements favorisant le partage modal de l'espace public : création de bandes cyclables et de parcours sécurisés et de qualité pour les piétons en lien avec la gare RER A Neuilly-Plaisance.

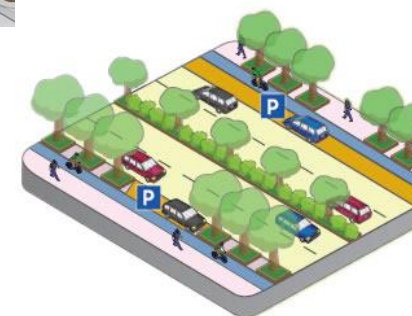
La pacification de l'ensemble de l'axe de circulation, notamment aux abords des carrefours et l'encouragement des déplacements cyclables, pourra se faire à travers :

- L'amélioration et le développement de pistes cyclables ;
- Le développement de stationnements pour les vélos.

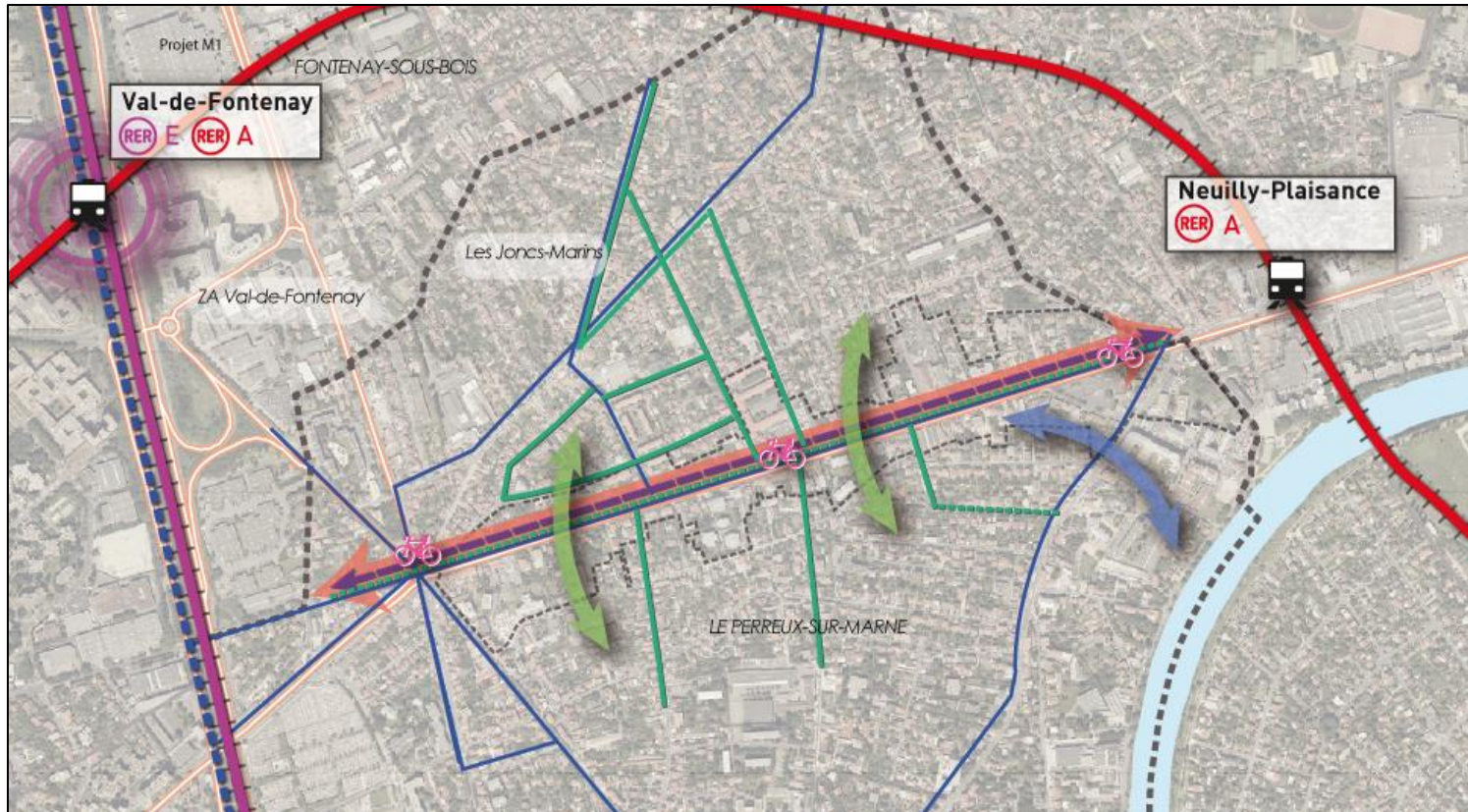
Par ailleurs, une restructuration de la voirie permettra l'implantation du projet de TCSP le long du boulevard d'Alsace Lorraine, projet inscrit au SDRIF et soutenu par le Conseil Départemental.



Exemples d'aménagement en boulevard urbain (Nantes)



Exemples d'aménagement de voies de circulation douce



- Périmètre OAP Boulevard d'Alsace Lorraine
- Création d'un boulevard urbain
- Liaisons douces existantes
- ⋯ Liaisons douces à créer
- Traitement de la voirie pour passage du TCSP
- Lignes de bus
- 🚲 Création de stationnement vélo
- RER A
- RER E
- GPE
- ↔ Principe de liaison entre le quartier des Joncs Marins et le reste de la commune
- ↔ Principe de liaison avec les berges de la Marne

2.2.2. Développement urbain

La requalification de l'image de la ville, passe par une requalification du tissu urbain de ce secteur. Ainsi, sera-t-il important de :

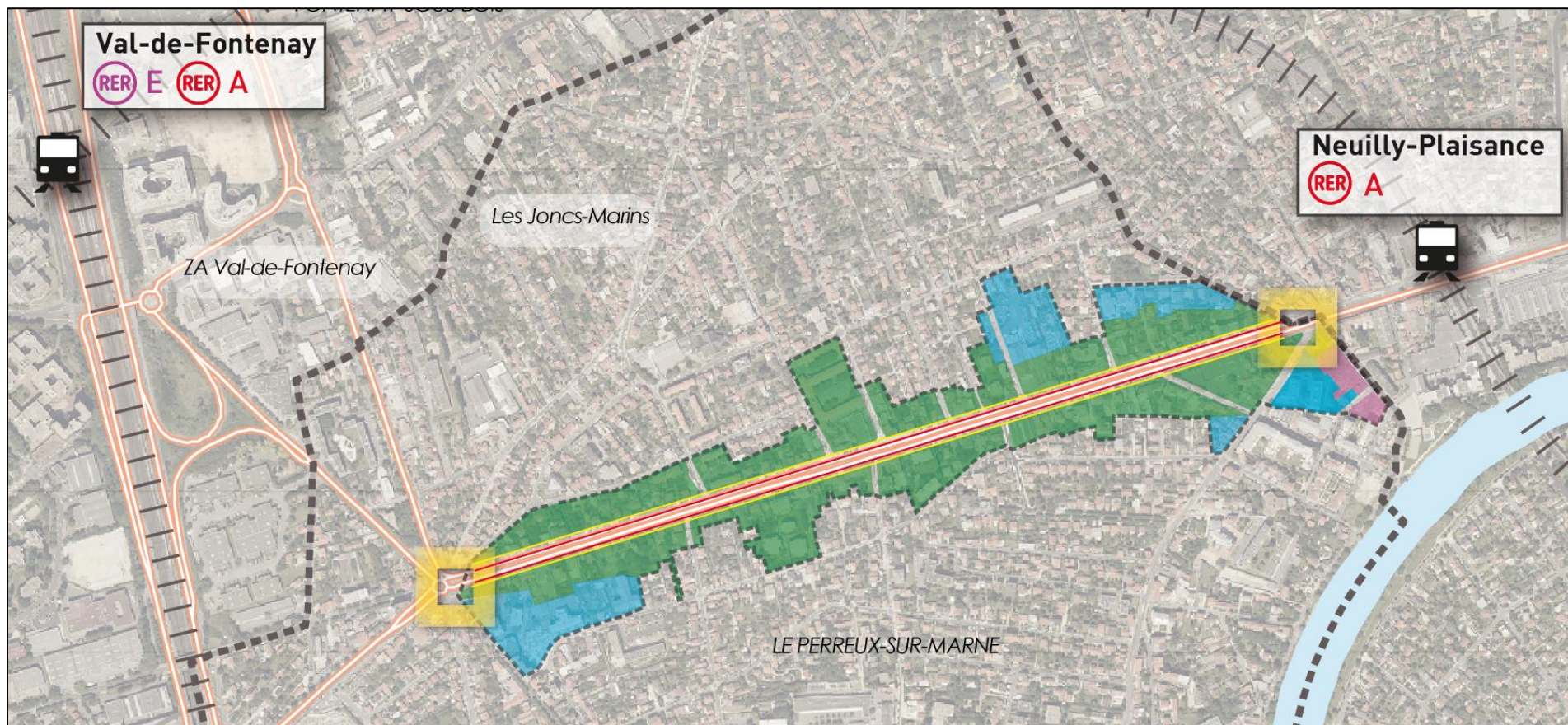
- Requalifier les espaces publics et le tissu urbain en lien avec des constructions de R+5+c en front de rue et un épandage des hauteurs en second rang ;
- Œuvrer en **faveur de la réalisation des objectifs de construction** de 170 logements par an et **de 35% de social en moyenne** dans les constructions neuves ;
- Favoriser une **implantation des bâtiments à l'alignement** le long du boulevard ;
- **Faciliter l'implantation d'activités économiques** (bureaux pour l'accueil de PME/TPE ou espaces de coworking) au sein des séquences situées à proximité du Rond-Point du Général Leclerc et de la gare RER A Neuilly-Plaisance ;
- Valoriser l'appareil commercial, afin de créer une atmosphère de boulevard urbain.



Rennes (Ille-et-Vilaine)



Avignon (Vaucluse)



--- Périmètre
OAP Boulevard d'Alsace Lorraine

PERMETTRE L'AMENAGEMENT D'UN BOULEVARD URBAIN

- Front bâti urbain à créer (alignement des constructions par rapport à la voirie)
- Secteur mixte à vocation dominante de logements à R+5+c en front de rue avec commerces / activités en rez-de-chaussée
- Permettre le développement des commerces en rez-de-chaussée
- Secteur mixte à dominante de logements de R+3 à R+4
- Entrées de ville à requalifier
- Secteur de diversité des fonctions

2.2.3. Composition environnementale et paysagère

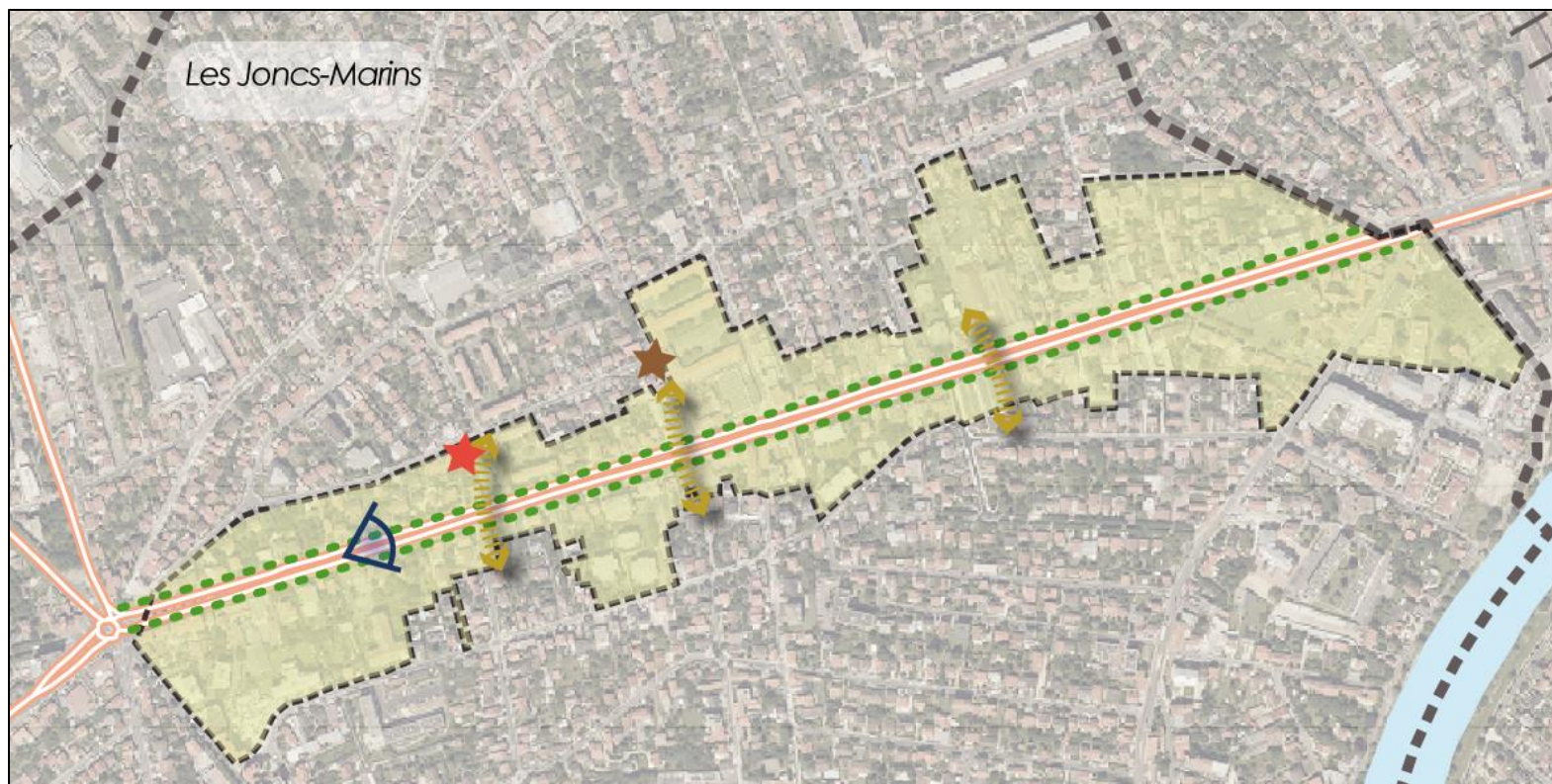
Le boulevard d'Alsace Lorraine s'inscrit dans un environnement paysager hétérogène. La trame verte est peu présente, à l'exception d'alignements d'arbres le long de l'axe et sur le terre-plein central dans certains secteurs.

La création d'un boulevard urbain sur cette artère majeure **est l'opportunité de structurer la morphologie urbaine et paysagère générale de l'axe** tout en affirmant la présence de la Trame Verte et Bleue, et en maîtrisant les nuisances sur cet axe de transit.

Il s'agira donc de :

- **Renforcer la trame verte structurante et notamment en :**
 - Conservant les principes d'alignement d'arbres de part et d'autre du boulevard d'Alsace Lorraine et la végétalisation, dans la mesure du possible de la partie centrale de l'axe. Si la réalisation de certains projets de part et d'autre de la voie devait entraîner la suppression de certains sujets, le principe de végétalisation des axes devra être retrouvé par la suite ;
 - Renforçant la trame de cœurs d'îlot verts, participant aux corridors écologiques en pas japonais et constituant des zones de calme, à l'arrière des îlots bordant le boulevard ;
 - Développant une végétalisation optimale des liaisons douces à créer entre le quartier des Joncs-Marins et les quartiers sud.

- **Valoriser la qualité paysagère et architecturale qui caractérise la ville en :**
 - Préservant et en valorisant la vue vers la Butte de Neuilly-Plaisance (Coteau d'Avron),
 - En favorisant dans la mesure du possible l'ouverture de nouvelles perspectives depuis cet axe important, vers le Beffroi, qui constitue un élément repère perreuxien,
 - Préservant les éléments de patrimoine (bâtiment remarquable situé au 26 rue Cristino Garcia),
 - Assurant la bonne intégration des futures constructions et le dialogue avec le patrimoine de la ville : matériaux, codes architecturaux... tout en permettant l'expression architecturale contemporaine dans la logique des villas qui ponctuent le paysage urbain perreuxien.
- **Concevoir des aménagements en faveur de la ville durable et notamment en :**
 - Appliquant les principes du bioclimatisme dans la conception urbaine : exposition sud de plusieurs îlots à valoriser, effets d'ombres à limiter, simple exposition nord à éviter
 - Développant des aménagements de gestion alternative des eaux pluviales, en lien avec les enjeux de trame verte et bleue : noues, bassin, espaces enherbés...



AMENAGER UN BOULEVARD URBAIN VEGETALISE

- Périmètre
OAP Boulevard d'Alsace Lorraine

- Conserver les principes d'alignements d'arbres ou de
végétalisation dense le long des grands axes

- Optimiser les perspectives vers la butte de Neuilly
Plaisance

- Développer une végétalisation optimale le long de
liaisons douces sécurisées et attractives

- Intégrer les principes du bioclimatisme dans la
conception urbaine

- Beffroi

- Patrimoine remarquable

OAP n°3 : Gare Nogent-Le Perreux

2.3. Contexte

La gare de Nogent-le Perreux, qui sera desservie par la ligne 15 Est du Grand Paris Express, est identifiée comme un lieu stratégique de développement urbain et économique de la ville.

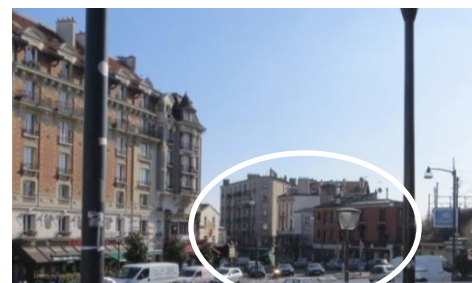


La morphologie urbaine dans ce secteur offre des opportunités d'évolution du bâti à travers sa restructuration et sa densification. En effet, des différences de hauteur sont remarquables et façonnent des dents creuses au sein du tissu.

Déjà support de nombreux commerces et services, le secteur présente un fort potentiel de développement économique du fait de la dynamique liée à la forte accessibilité offerte par la présence de la gare. La mise en place d'un outil opérationnel pourrait permettre à la commune de travailler notamment sur la constitution d'une enveloppe foncière cohérente pour l'élaboration d'un projet d'envergure.

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire, l'OAP vise à :

- Optimiser le potentiel foncier de ce pôle stratégique et du fait de son attractivité renforcée
- Participer à l'équilibre emploi/habitat
- Anticiper l'accueil de populations nouvelles liées au développement de transports en commun métropolitains, à travers la construction de logements adaptés
- Offrir un espace public de qualité, structurant le secteur et marquant l'image d'entrée de ville



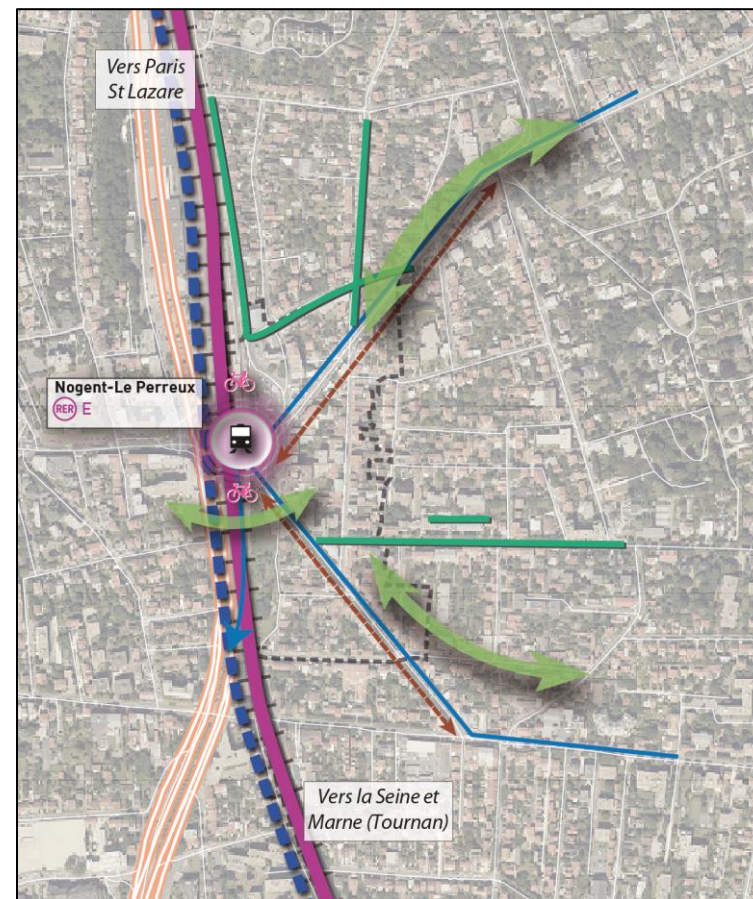
Des opportunités foncières dues à des différences de hauteurs importantes

2.4. Orientations d'aménagement

2.4.1. Déplacements

La présence de la gare de RER E Nogent-Le Perreux et l'arrivée de la future gare du Grand Paris Express (GPE) font du secteur un nœud urbain stratégique, dont l'aménagement devra permettre de répondre à plusieurs enjeux :

- Accueillir la future gare Nogent-Le Perreux de la ligne 15 Est du Grand Paris Express ;
- Réaliser un pôle multimodal d'échanges, assurant l'interconnexion RER E, GPE, réseau de bus, liaisons douces ;
- Favoriser les liens entre le pôle gare Nogent-le-Perreux et le centre-ville du Perreux-sur-Marne, à travers la création de voies partagées sur l'avenue Ledru Rollin ;
- Favoriser le partage modal de l'espace public : création de bandes cyclables et de parcours sécurisés et de qualité pour les piétons sur l'espace public faisant face à la gare mais également en lien avec le centre-ville du Perreux et la commune de Nogent-sur-Marne ;
- Encourager les déplacements cyclables, à travers:
 - L'amélioration et le développement de pistes cyclables,
 - La création de stationnements vélo à proximité des gares ;
- Optimisation de l'espace de stationnement.



2.4.2. Développement urbain

L'arrivée de la future gare du GPE, en interconnexion avec la gare du RER E représente une véritable opportunité pour le développement du Perreux-sur-Marne.

Le secteur de la Gare Nogent-Le Perreux devra répondre à de nombreux enjeux en termes de développement urbain :

- Œuvrer en faveur de la réalisation des objectifs de construction de 170 logements par an et assurer un taux de 35% de social en moyenne dans les constructions neuves ;
- Maintenir une implantation des constructions à l'alignement des voies pour structurer l'espace public ;
- Privilégier l'architecture type immeuble de rapport en R+6, autour de la place Robert Belvaux;
- Définir un épannelage qui s'inscrive en cohérence avec le tissu environnant ;
- Faciliter l'implantation d'activités économiques (bureaux pour l'accueil de PME/TPE ou espaces de co working) au sein des îlots situés à proximité direct de la voie ferrée afin de créer des zones tampons;
- Favoriser l'évolutivité et la diversité des fonctions le long de la voie ferrée ;
- Valoriser l'appareil commercial, afin de créer une atmosphère de quartier pour les habitants et actifs du secteur ;
- Valoriser l'espace public, parvis du pôle multimodal de la future gare de Nogent-Le Perreux, fédérateur de rencontres ;
- Créer une véritable centralité autour de la place de la gare, grâce à l'accueil d'une diversité de fonctions, vecteur d'animations.



— — Périmètre
OAP Gare de Nogent-Le Perreux

MARQUER L'ENTREE DE VILLE PIETONNE PAR UN TRAITEMENT ARCHITECTURAL GLOBAL

- Front urbain bâti à entretenir ou à créer
- Front urbain bâti à entretenir ou à créer avec un linéaire commercial en rez-de-chaussée
- Espace public à restructurer
- — Front bâti qui privilégie les immeubles de rapport avec une hauteur de R+6 en façade
- Secteur mixte à vocation de logements (R+2 à R+3)
- Secteur mixte à vocation dominante de logements (R+3 à R+4)
- Secteur mixte à vocation dominante de logements (R+4 à R+5)
- Secteur mixte à vocation de logements et d'activités économiques (R+5 à R+5+c)

2.4.3. Composition paysagère et inscription au sein de la trame verte et bleue

Le secteur de la gare de Nogent-Le Perreux, entrée de ville piétonne, s'inscrit au sein d'un environnement très urbain, mais qui révèle une certaine qualité paysagère et environnementale, notamment grâce au corridor de la voie ferrée ou des alignements d'arbres, aujourd'hui non mise en valeur. Le réaménagement de ce secteur stratégique sera l'occasion de :








- **Renforcer la trame verte structurante et notamment en :**
 - Renforçant les principes d'alignement d'arbres ou de végétalisation dense des axes boulevard de la Liberté et avenue Gabriel Péri, tout en développant la végétalisation des autres axes ;
 - Renforçant la trame de cœurs d'îlot verts, participant aux corridors écologiques en pas japonais, notamment aux abords du corridor écologique de la voie ferrée et à proximité des vignes ;
 - Renforçant la qualité paysagère de l'espace public au niveau de la gare
- **Valoriser la qualité patrimoniale et architecturale qui caractérise la ville en :**
 - Préservant les éléments de patrimoine remarquables (6, 8 et 10 place Robert Belvaux)
 - Signalant la présence de la butte paysagée au niveau du viaduc (vignes, ...) et en améliorant son accessibilité

- Assurant la bonne intégration des futures constructions et le dialogue avec le patrimoine de la ville : matériaux, codes architecturaux... tout en permettant l'expression architecturale contemporaine dans la logique des villas qui ponctuent le paysage urbain perreuxien.
- **Concevoir des aménagements en faveur de la ville durable et notamment en :**
 - Appliquant les principes du bioclimatisme dans la conception urbaine : exposition sud de plusieurs îlots à valoriser, effets d'ombres à limiter, simple exposition nord à éviter



- — Périimètre
OAP Gare de Nogent-Le Perreux

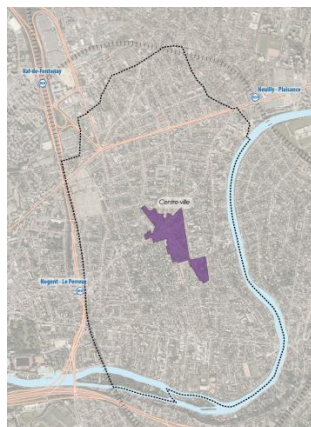
VALORISER LE POLE MULTIMODAL NOGENT-LE PERREUX PAR UN TRAITEMENT PAYSAGER

-  Préserver le corridor écologique de la voie ferrée
-  Conserver les principes d'alignements d'arbres ou de végétalisation dense le long des grands axes
-  Préserver la logique de coeurs d'îlots végétalisés, visibles depuis les espaces publics
-  Développer une végétalisation optimale le long de liaisons douces sécurisées et attractives
-  Développer des espaces publics de qualité, à forte valeur paysagère
-  Intégrer les principes du bioclimatisme dans la conception urbaine
-  Patrimoine remarquable

OAP n° 4 : Centre-ville / Avenue du Général de Gaulle

2.5. Contexte

Le centre-ville du Perreux-sur-Marne est formé par le croisement des principales artères de la ville et est particulièrement accessible en transport en commun.



Situé au centre du territoire, ce secteur est caractérisé par une implantation du bâti à l'alignement ainsi qu'une ambiance très urbaine, contrastant avec les quartiers pavillonnaires avoisinants. Bien que le tissu soit dense, des opportunités de surélévations du bâti sont présentes, du fait d'une différence de hauteurs des bâtiments assez marquée. Des études de densification ont d'ailleurs déjà été menées à travers la requalification d'une partie du secteur.

Espace stratégique de développement économique et d'attractivité de la commune, le centre-ville présente un intérêt particulier dans la gestion de son aménagement.

Dans le respect des orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du territoire, l'OAP vise à :

- Maintenir l'attractivité et l'accessibilité du centre-ville ;
- Impulser une nouvelle dynamique de construction de logements en cœur de ville ;
- Harmoniser les fronts bâtis le long de l'avenue du Général de Gaulle ;
- Affirmer les portes du cœur de ville ;
- Préserver le dynamisme commercial.



Des opportunités de densification en centre-ville

2.6. Orientations d'aménagement

2.6.1. Déplacements

Point central du territoire communal, le secteur du centre-ville et de l'avenue du Général de Gaulle doit répondre à de nombreux enjeux :

- Assurer le maintien d'une desserte en transports en commun de qualité (ligne 114, 116, 210) ;
- Favoriser les liens à travers la création de liaisons douces :
 - Entre le centre-ville et le pôle gare Nogent-Le Perreux, sur l'avenue Ledru Rollin;
 - Entre le centre-ville et le rond-point Leclerc, sur l'avenue du Général de Gaulle,
 - Entre le centre-ville et les Bords de Marne, sur la rue de la Marne,
 - Entre le centre-ville et le RER A, en gare de Neuilly-Plaisance sur l'avenue Ledru Rollin / 8 mai 1945,
- Maintenir des trottoirs larges et accessibles aux PMR ;
- Favoriser le partage modal de l'espace public : création de bandes cyclables et de parcours sécurisés sur l'ensemble de l'avenue du Général de Gaulle ;
- Encourager les déplacements cyclables, à travers :
 - L'amélioration et le développement de pistes cyclables,
 - Le développement de stationnements vélo notamment à proximité de la mairie.



- Périmètre OAP Centre-ville
- VALORISER UN CENTRE VILLE APAISE**
- Liaisons douces existantes
- - Liaisons douces en projet
- Réseau de bus
- - - Améliorer et développer les liaisons douces
- Créer une zone de déplacement apaisée pour les modes doux à travers l'aménagement du partage modal de la voirie
- Renforcer la liaison entre la place de la mairie et le croisement de l'avenue du Général-de-gaulle et l'avenue Ledru Rollin

2.6.2. Développement urbain

La redynamisation du cœur de ville doit répondre à différents enjeux :

- Valoriser l'appareil commercial et maintenir les commerces de proximité en rez-de-chaussée, afin de soutenir l'esprit de centre-ville de proximité pour l'ensemble des habitants du territoire communal ;
- Œuvrer en faveur de la réalisation des objectifs de construction de 170 logements par an et assurer un taux de 35% de social en moyenne dans les constructions neuves ;
- Permettre la densification par surélévation des constructions existantes en deuxième rang, déclinaison des hauteurs entre R+3 à R+5 ;
- Maintenir une implantation des constructions à l'alignement des voies pour structurer l'espace public, hauteurs de R+5+c en front de rue ;
- Créer une véritable centralité autour de la place de la Mairie, grâce à l'accueil d'une diversité de fonctions.

— — Périmètre
OAP Centre-ville

VALORISER LE CENTRE-VILLE PAR LA PRESERVATION DE SON UNITÉ ARCHITECTURALE

↔ Axe à restructurer par un traitement global
d'alignement des bâtiments par rapport
à la voirie et d'harmonisation des hauteurs

— Maintenir et renforcer le linéaire commercial



Traiter de manière qualitative les carrefours



Secteur mixte à densifier (R+5)



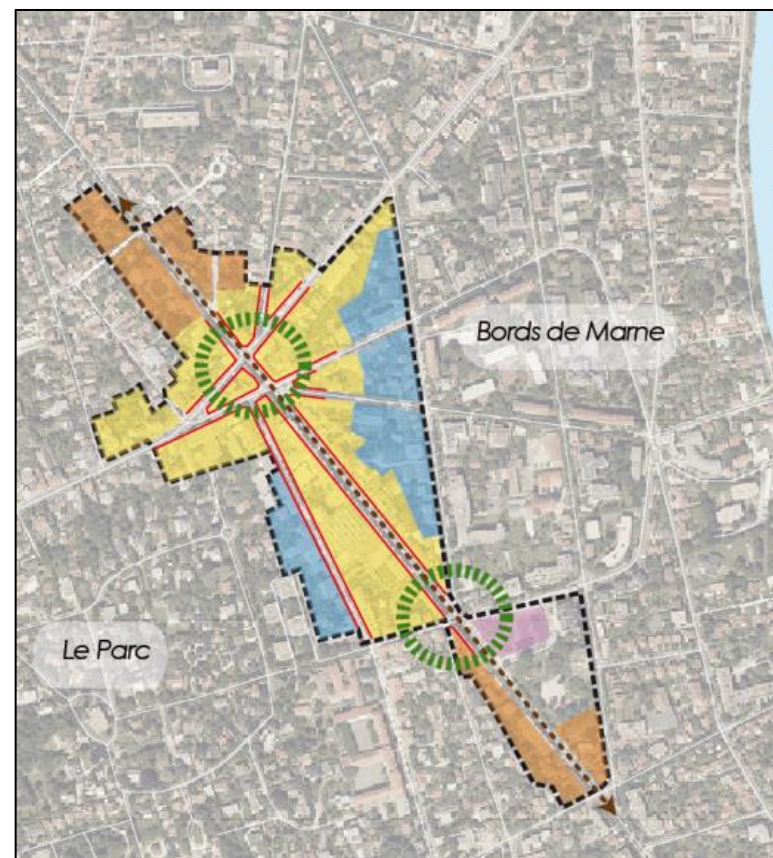
Secteur mixte à densifier (R+4 à R+5)



Secteur mixte à vocation de logements
(R+3 à R+4)



Maintenir la qualité de l'espace public



2.6.3. Composition paysagère et paysagère

Le secteur du centre-ville s'inscrit au sein d'un environnement très urbain, mais qui révèle de grandes qualités paysagères, patrimoniales et environnementales que le futur aménagement devra s'attacher à prendre en compte :

Il s'agira de :

- **Renforcer la trame verte structurante et notamment en :**
 - Renforçant les principes d'alignement d'arbres ou de végétalisation dense dans la continuité de l'avenue du Général de Gaulle ;
 - Valorisant le Parc des Cités Unies et l'esplanade végétalisée devant la mairie.
- **Valoriser la qualité patrimoniale et architecturale qui caractérise la ville en :**
 - Assurant la bonne intégration des futures constructions et le dialogue avec le patrimoine de la ville : matériaux, codes architecturaux... tout en permettant l'expression architecturale contemporaine dans la logique des villas qui ponctuent le paysage urbaine perreuxien.
- **Concevoir des aménagements en faveur de la ville durable et notamment en :**
 - Appliquant les principes du bioclimatisme dans la conception urbaine : exposition sud de plusieurs îlots à







valoriser, effets d'ombres à limiter, simple exposition nord à éviter

- Développant des aménagements de gestion alternative des eaux pluviales, en lien avec les enjeux de trame verte et bleue : noues, bassin, espaces enherbés...



— — Périmètre
OAP Centre-ville

AFFIRMER LA QUALITE PAYSAGERE DU CENTRE-VILLE

-  Permettre la végétalisation de l'axe principal, avenue Général de Gaulle
-  Conserver les principes d'alignements d'arbres ou de végétalisation dense le long des grands axes
-  Maintenir des espaces publics de qualité, à forte valeur paysagère
-  Intégrer les principes du bioclimatisme dans la conception urbaine
-  Maintenir la perspective visuelle remarquable vers la Marne
-  Maintenir l'ouverture visuelle vers la Mairie