

# 4

Ville de Romainville | Plan Local d'Urbanisme |

## ORIENTATION D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Modification n°11 du PLU approuvée par  
délibération du  
Conseil de Territoire Est Ensemble  
En date du 28 février 2017

transmis en Préfecture  
en date du



## **1. Objet des orientations d'aménagement et de programmation**

Les « orientations d'aménagement et de programmation » (OAP) constituent un élément spécifique du dossier de Plan Local d'Urbanisme.

Définies à l'article L 151-7 du code de l'urbanisme, elles peuvent, dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, « *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.*

*Elles peuvent 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.*

*Elles peuvent comporter un échancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.*

*Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.*

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

*Elles peuvent 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 ».*

## **2. Portée juridique des OAP**

Contrairement au PADD, la loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 a rendu les orientations d'aménagement et de programmation opposables aux autorisations de droit des sols.

Conformément à l'article L 152-1 du code de l'urbanisme, « *l'exécution par toute personne publique ou privée de tous travaux, constructions, aménagements, plantations, affouillements ou exhaussements des sols, et ouverture d'installations classées appartenant aux catégories déterminées dans le plan sont conformes au règlement et à ses documents graphiques.*

*Ces travaux ou opérations sont, en outre, compatibles, lorsqu'elles existent, avec les orientations d'aménagement et de programmation. »*

Les opérations de construction ou d'aménagement réalisées dans les secteurs couverts par une orientation d'aménagement et de programmation devront donc être compatibles avec les orientations définies par cette dernière.

## **3. Secteur concerné à Romainville**

### **Contexte et caractéristiques**

La parcelle concernée par le projet objet de la modification, traversante entre la rue de Benfleet et la rue des mares, est située en plein centre-ville de Romainville à proximité immédiate de commerces, d'écoles et d'équipements publics.

Le quartier environnant est constitué d'un tissu urbain principalement à vocation de logement collectif, dont les hauteurs (cité des mares, logements OGIF) varient entre 3 et 6 niveaux (10 à 18 mètres). Il sera par ailleurs, prochainement desservi à proximité immédiate par le Tramway T1 (horizon 2020) et par le métro (M11, station place Carnot, horizon 2022).

L'ancienne usine « Panotel » s'étendait sur cette parcelle de 10 000 m<sup>2</sup> comprenant un local d'activité (d'environ 6 300m<sup>2</sup>) et un parking. Suite à sa fermeture, et compte tenu de sa situation privilégiée en centre-ville à proximité des transports en commun en projet, la Ville a souhaité y développer un programme de logement collectif.

### **Objectifs**

Les orientations formulées pour ce secteur de projet s'inscrivent dans un objectif de développement de l'habitat dans une zone de centralité. Elles sont conformes avec le PADD qui situe ce secteur dans un périmètre élargi du centre-ville, et prévoit comme orientation issue de son Projet de Ville « d'identifier et structurer les secteurs potentiels de développement de l'habitat, notamment en lien avec les grands projets et avec les axes majeurs définis par le plan de déplacements. »

Positionné à proximité immédiate du boulevard Henri Barbusse qui est identifié comme un axe de développement, le secteur est aussi classé en zone UB, dont la vocation énoncé dans le règlement est d'être « le support principal du développement de la commune. »

Les commerces et les équipements publics à proximité permettent d'envisager une mixité des fonctions urbaines, synonyme d'animation et d'imbrication des fonctions urbaines. Cette mixité, en plus de la proximité des transports collectifs existants et en projet, contribue à aller dans le sens d'une réduction des déplacements automobiles et à une ville plus durable

En accord avec ces orientations la mise en place de cette OAP permettra d'encadrer la résorption de cette friche industrielle et l'intégration d'un nouveau morceau de quartier dans le tissu urbain existant, en lien avec la revalorisation d'un square de proximité dans le cadre de l'arrivée du tramway sur le boulevard Barbusse.

### **Principe d'aménagement**

#### **➔ Programme**

Le secteur pourrait accueillir un programme de logements, dont une partie de logements sociaux.

Une liaison entre la rue de Benfleet et la rue des Mares contribuera à améliorer les connexions inter-quartiers et favorisera les modes doux de déplacement.

La présence du square des Mares au nord du périmètre de projet, requalifié lors des travaux du tramway T1, constitue une trace de nature en ville notable dont le projet devra tenir compte.

#### **➔ Compositions urbaine et paysagère**

Le secteur de projet est situé dans un quartier à la morphologie urbaine hétérogène. Les bâtiments alentours ont des gabarits allant du R+2 au R+5, sans réelle continuité le long des voies. A la parcelle cependant des typologies particulières marquent le paysage urbain, entre la résidence OGIF au nord du secteur (en R+5) et la cité des Mares plus basse au sud. La composition du projet devra donc tenir compte de ces différentes morphologies et intégrer des gabarits faisant le lien entre celles-ci tout en possédant son identité propre. Un épannelage des hauteurs devra être mis en place afin de tenir compte des constructions voisines, notamment du côté de la cité des Mares. Compte tenu de sa dimension structurante à l'échelle du quartier et de la ville, une hauteur plus importante pourra toutefois être envisagée le long de la rue de Benfleet.

Le secteur de projet représente une emprise et une longueur de terrain conséquentes – un hectare pour 160m environ. L'aménagement de la liaison entre la rue de Benfleet et la rue des Mares devra

donc proposer une intégration paysagère des bâtiments et une place laissée à la végétalisation des espaces, en lien notamment avec le square des Mares.

