

## MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE

### PROJET DE ZAC GASTON ROULAUD

---

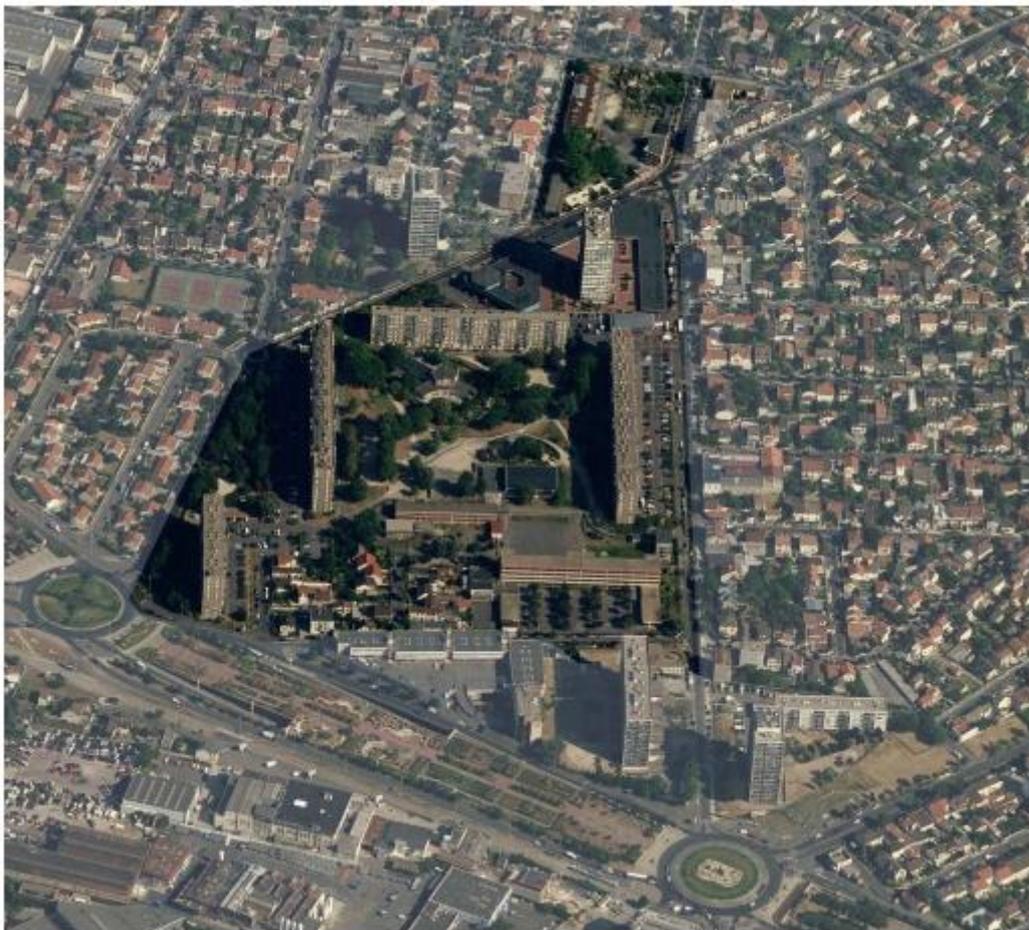
Autorité environnementale désignée : MRAe

Maîtrise-d'ouvrage : OPH de Drancy

Date de la saisine officielle – envoi du dossier d'évaluation environnementale (dont l'étude d'impact) :  
17 Février 2021

Date de réception de l'avis : 16 Avril 2021

L'objet du présent mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale est de développer la manière dont la maîtrise-d'ouvrage (OPH de Drancy) envisage de tenir-compte des remarques formulées. Ainsi, ce mémoire apportera les réponses à chacune des interrogations exprimées par la MRAe. Lorsque l'information est actuellement disponible, la maîtrise-d'ouvrage apportera les réponses à sa disposition. Dans le cas contraire, la maîtrise-d'ouvrage présentera ses engagements, et les dispositions envisagées dans un délai prévu, concernant le sujet en question.



Conformément à la réglementation en vigueur, la mise à jour de l'étude d'impact pourra intervenir lors des saisines officielles à venir.

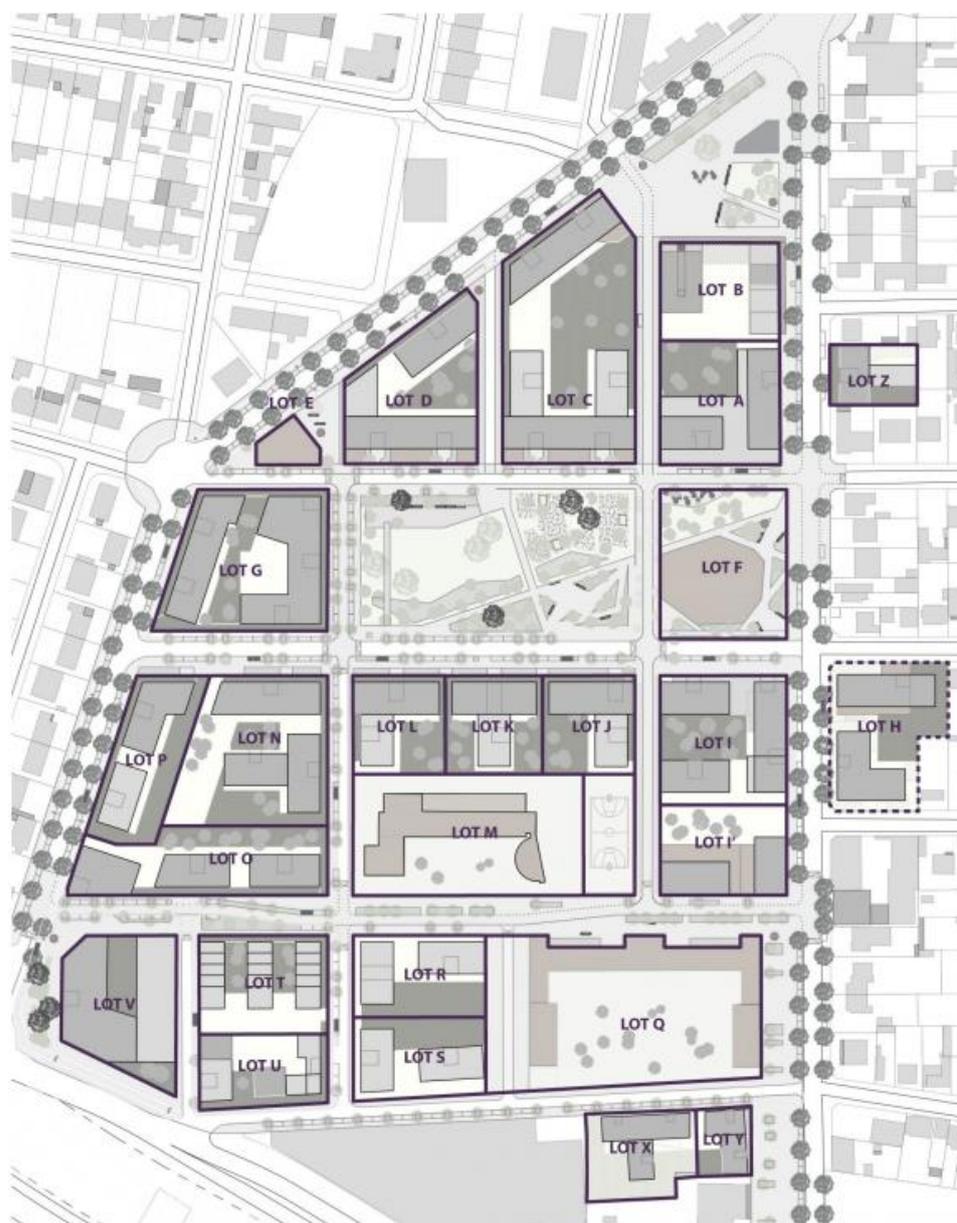
## Table des matières

Sujet n°1 : La MRAe recommande de préciser les surfaces caractéristiques du projet, notamment celles des espaces verts et des surfaces de pleine-terre supprimés et créés.....	3
Sujet n°2 : La MRAe recommande de compléter l'état initial par des photos, des coupes et des croquis notamment de l'espace central, des espaces publics et des logements situés au sud du quartier, et d'annexer à l'étude d'impact l'étude urbaine et paysagère réalisée.....	10
Sujet n°3 : La MRAe recommande d'approfondir l'analyse de l'intégration paysagère du projet afin de mieux établir que les choix d'aménagement retenus, avec notamment la démolition de la majeure partie de l'ensemble immobilier existant, sont nécessaires pour assurer une continuité et une transition optimisée avec le tissu bâti environnant.....	21
Sujet n°4 : La MRAe recommande de préciser le nombre et la répartition des places de stationnement sur le quartier, en l'état actuel et dans le projet, et d'évaluer les incidences de la réalisation de la nouvelle offre de stationnement sur le paysage et le cadre de vie.....	31
Sujet n°5 : La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en incluant dans son périmètre la crèche relocalisée et en recherchant une relocalisation respectant les préconisations de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.....	42
Sujet n°6 : La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des déplacements pour : • évaluer les conditions actuelles de déplacement au voisinage du projet ainsi que le potentiel de report modal en faveur des modes alternatifs à la voiture, • préciser les dispositions envisagées pour développer les mobilités alternatives aux déplacements motorisés individuels, notamment les mobilités actives....	47
Sujet n°7 : La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des effets attendus des mesures envisagées pour réduire l'exposition au bruit.....	56
Sujet n°8 : La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur l'exposition de la population à des pollutions de l'air, et de définir des mesures pour éviter ou réduire ces impacts....	56
Sujet n°9 : La MRAe recommande d'évaluer les surfaces de pleine terre présentes sur le site et celles qui seront imperméabilisées dans le cadre du projet.....	56
Sujet n°10 : La MRAe recommande de présenter un bilan global des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du projet incluant la phase travaux et en particulier les démolitions prévues.....	56
Sujet n°11 : La MRAe recommande de : • préciser la durée et le phasage des travaux réalisés dans le cadre du projet ; • approfondir l'analyse des incidences potentielles du chantier afin de préciser et compléter le cas échéant les mesures visant à éviter et réduire les nuisances pour la population.....	57
ANNEXES.....	64
ANNEXE 1 : Etude urbaine (Phases 1-2-3) – Fabrique Urbaine .....	64
ANNEXE 2 : Cahier des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères (CPAUPE) .....	64
ANNEXE 3 : Etude de perméabilité des sols – SEMOFI.....	64
ANNEXE 4 : Etude mobilités – Grand Paris Express.....	64

Sujet n°1 : La MRAe recommande de préciser les surfaces caractéristiques du projet, notamment celles des espaces verts et des surfaces de pleine-terre supprimés et créés.

L'opération Gaston Roulaud se divise en 25 lots opérationnels, soit une surface de foncier cessible d'environ 62 000 m<sup>2</sup>. Le lot H « ilot crèche » n'entre pas strictement dans le périmètre opérationnel et fait l'objet d'une opération connexe.

A	=	2 407 m <sup>2</sup>
B	=	3 276 m <sup>2</sup>
C	=	4 889 m <sup>2</sup>
D	=	2 555 m <sup>2</sup>
E	=	781 m <sup>2</sup>
F	=	3 058 m <sup>2</sup>
G	=	3 724 m <sup>2</sup>
I	=	2 672 m <sup>2</sup>
I'	=	1 827 m <sup>2</sup>
J	=	1 472 m <sup>2</sup>
K	=	1 549 m <sup>2</sup>
L	=	1 472 m <sup>2</sup>
M	=	5 520 m <sup>2</sup>
N	=	3 450 m <sup>2</sup>
O	=	2 626 m <sup>2</sup>
P	=	1 976 m <sup>2</sup>
Q	=	6 546 m <sup>2</sup>
R	=	1 755 m <sup>2</sup>
S	=	1 719 m <sup>2</sup>
T	=	2 058 m <sup>2</sup>
U	=	1 500 m <sup>2</sup>
V	=	2 423 m <sup>2</sup>
X	=	1 512 m <sup>2</sup>
Y	=	602 m <sup>2</sup>
Z	=	841 m <sup>2</sup>



Le programme de l'opération est une opération à vocation principalement résidentielle.

Le programme immobilier résidentiel de l'opération s'inscrit dans une démarche d'intensification résidentielle et de diversification sociale dans le cadre du NPRU.

Ainsi, le programme développé dans le cadre des discussions avec l'ANRU et repris dans la procédure de ZAC repose sur un programme résidentiel mixte de logements locatifs sociaux, de logements privés locatifs ou en accession, de logements en accession sociale.

L'offre de logements proposée est pour l'essentiel une offre de logements collectifs. Le projet propose ainsi une densification du quartier eu égard à son positionnement et à son potentiel (TC, offre en équipements et services, commerces...).

Une opération de bureaux est imaginée en fin de programme en entrée sud-est du quartier en lien avec les mutations à l'oeuvre dans l'environnement de l'A86 et de la future gare du GPE.

Le programme immobilier résidentiel de l'opération est accompagné par une importante programmation en commerces, services et équipements publics.

Cette programmation participe :

- d'une volonté d'activation de la nouvelle façade du quartier sur la rue Salengro ;
- d'une recherche d'animation du jardin central ;
- d'une volonté de réorganisation d'une polarité scolaire autour du futur mail des écoles.

Le tableau qui suit présente les surfaces caractéristiques du projet, précisées par lot. Ainsi, il permet d'apprécier les évolutions de surfaces, notamment d'espaces verts et de pleine-terre, envisagées par le projet.

En synthèse, la surface perméable actuelle sur l'emprise du projet Gaston Roulaud est de 23 850 m<sup>2</sup>, sur une emprise totale de 112 566 m<sup>2</sup>. Celle-ci comprend les 15 500 m<sup>2</sup> de surface du square actuel.

La surface perméable envisagée dans le cadre du projet est, elle, estimée à 22 952 m<sup>2</sup>, sur une même emprise totale de 112 566 m<sup>2</sup>. Cette surface comprend la réduction de la surface du square central à 6 311 m<sup>2</sup>, pour les besoins du projet.

\*chiffrage estimatif déterminé à partir du plan projet

## SURFACES TOTALES

Emprise totale du projet 112 566 m<sup>2</sup>

PROJET		ACTUELLES		Ilôt crèche (hors ZAC)	2459
Surface totale imperméabilisée	89 614	Surface imperméable (bâtie)	88 716	dont surface végétalisée imperméable	1030
dont Surface totale végétalisée imperméable (sur dalle)	13 009	hors espaces de circulation (trottoirs...) végétalisés		dont surface imperméable (emprise du bâtiment)	1429
Surface végétalisée perméable (pleine-terre)	22 952	Surface perméable	23 850		
Soit, surface végétalisée totale	35 961	Augmentation de surface végétalisée	12 111		
Emprise future du parc	6311	Emprise actuelle du parc	15 500		
SDP totale créée	85728				

## DETAILS DES SURFACES DU PROJET

Lot	Surface imperméable (emprise du bâti)	Surface végétalisée imperméable	Surface perméable	SDP m <sup>2</sup>	Occupation
A	1638	55	715	5003	LLS
B + place Nord	486	4242	0	6754	LLS
C	1884	1224	2098	6630	LIBRE
D	1425	443	1007	4308	LLS
E	361	0	0	648	Arts déco et salle activités
F (conservatoire)	1519	724	667	3221	conservatoire
G	1903	803	838	8217	Action Logement
H	SO	SO	SO	SO	Ilot Crèche
PARC	0	0	6311	SO	Parc
I	1605	473	594	5039	jeunesse
I'	1080	748	0	3891	LLS et gymnase
J	733	140	583	2179	Accession sociale
K	714	173	644	2186	LLS
L	719	198	538	2179	LIBRE
M	5531	0	0	2460	Maternelle
N	1316	649	1485	4718	LIBRE
O	1114	1006	508	4583	LLS
P	845	388	743	2392	LIBRE
Q	6405	0	0	5780	ECOLE
R	679	232	844	1898	LIBRE
S	663	273	783	1720	LIBRE
T	796	20	1243	1816	LIBRE
U	739	10	755	1714	LIBRE
V	984	856	584	2196	Activité tertiaire
X	415	314	748	3014	Action Logement
Y	372	38	177	1548	LIBRE
Z	841	0	0	1634	LIBRE
morceau entre Lots R,S et Q	0	0	1087	SO	espace végétalisé
<b>TOTAL</b>	<b>34767</b>	<b>13009</b>	<b>22952</b>	<b>85728</b>	



Cependant, la réduction de l’emprise du square est compensée par une augmentation des surfaces végétalisées à l’échelle du quartier, dans le cadre du projet. En effet, alors que la surface végétalisée s’élève actuellement à 23 850 m<sup>2</sup>, le projet prévoit lui une augmentation de celle-ci à environ 35 961 m<sup>2</sup>, en additionnant les surfaces de pleine-terre aux surfaces végétalisées sur dalle. En outre, les

espaces végétalisés seront également développés sur les espaces publics, via un système de noues permettant d'offrir des espaces de circulation agréables.

De plus, le réaménagement et la densification du quartier n'augmenteront pas les surfaces imperméabilisées sur le quartier. En effet, si actuellement la surface perméable (pleine-terre) est estimée à 23 850 m<sup>2</sup>, le projet envisage 22 952 m<sup>2</sup> de surface perméable à terme. Les surfaces imperméabilisées n'augmenteront pas non plus car, évaluées à environ 88 716 m<sup>2</sup> sur le quartier actuellement, celles-ci sont estimées à 89 614 m<sup>2</sup> dans le cadre du projet.



Ainsi, en plus de ne pas augmenter les surfaces imperméabilisées sur le quartier, le projet de ZAC Gaston Roulaud permettra une augmentation de 12 111 m<sup>2</sup> supplémentaires des surfaces végétalisées

présentes sur le quartier. L'objectif est d'offrir des espaces verts de qualité aux futurs habitants et de réduire notamment les risques liés aux îlots de chaleur.

Ici, on entend par « surfaces perméables » l'ensemble des surfaces de pleine-terre, tandis que les « surfaces imperméabilisées » correspondent à toute surface bâtie (y compris la voirie). Enfin, du fait de l'aménagement de parkings sous-terrain, certains espaces verts (notamment en cœur d'îlot) seront réalisés sur dalle. Ceux-ci sont ces surfaces que l'on définit comme « surfaces végétalisées imperméables ».

Le projet développé prévoit la prise en compte de l'effet d'îlot de chaleur urbain avec :

- d'une part, la valorisation du square historique comme figure paysagère historique déjà porteuse d'un important couvert arboré générateur de fraîcheur pour le quartier. Le maintien de ce jardin permet d'augmenter la part des logements ayant accès à un îlot de fraîcheur en moins de 5 minutes à pied.

- d'autre part, l'exigence de 30% de pleine terre dans les opérations. Une réflexion pourra être menée sur le bilan radiatif du quartier et des opérations avec la prise en compte d'un albédo moyen du quartier ou du lot.

Sujet n°2 : La MRAe recommande de compléter l'état initial par des photos, des coupes et des croquis notamment de l'espace central, des espaces publics et des logements situés au sud du quartier, et d'annexer à l'étude d'impact l'étude urbaine et paysagère réalisée.

Afin de mieux appréhender l'état initial du site du quartier Gaston Roulaud, voici quelques photos qui permettent de mieux visualiser les lieux :

Visuels de l'espace central (square) :

*Photographie du cœur d'îlot :*



L'espace vert central souffre d'un manque d'usage, de qualité et d'accessibilité. Les espaces résiduels constituent la majeure partie de l'aménagement déjà très morcelé par les équipements présents (crèche, gymnase, écoles, ...).





Visuels des autres espaces publics :



*Rue Fernand Péna, en direction du centre administratif*



*Rue Roger Salengro, en direction du carrefour de l'Escadrille-Normandie-Niémen*



*Rue de Stalingrad, depuis le pont*

*Photographies des franges, aujourd'hui déqualifiées :*



*Photographie de la Tour E et des commerces depuis la rue Roger Salengro :*



*Photographies des accès extérieurs, peu visibles et mal dimensionnés :*



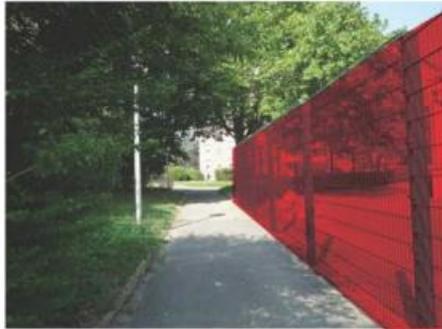
Absence de percée visuelle vers le parc depuis la rue Salengro



Accès à la dalle contraint



Difficulté d'accès par encombrement de voiture



Accès restreint par des clôtures de l'école



Vocabulaire routier de l'entrée au parc

*Photographies d'une accessibilité piétonne complexe :*

Parkings nord, lien aux équipements mais inexploité.



Parking ouest, fondu dans la végétation mais hermétique



Parking est en lien avec l'avenue commerçante



Traversée diagonale de l'îlot peut lisible.



Accès confidentiel au sud mais sollicité



Accès par l'espace commercial au nord



Circulation dans le square sur la frange ouest



## Photographies d'espaces fragmentés, résiduels et sous utilisés :

Espaces non qualifiés, résiduels.



Espaces définis : aire de jeux, city-stade.



La dalle, lieu de rencontre principal en cœur d'îlot, malgré des aménagements sommaires et vétustes.



Le cœur du quartier est difficilement accessible pour le piéton à cause des nombreuses barrières physiques constituées par les bâtiments de logements, le stationnement, etc.

Le cœur de quartier est invisible depuis l'extérieur avec peu de vues directes depuis l'extérieur.

Visuels des logements – Cité Gaston Roulaud :

*Photographies depuis l'extérieur :*



Façades gravillonnées polychromes



*Photographies de l'intérieur des bâtiments :*



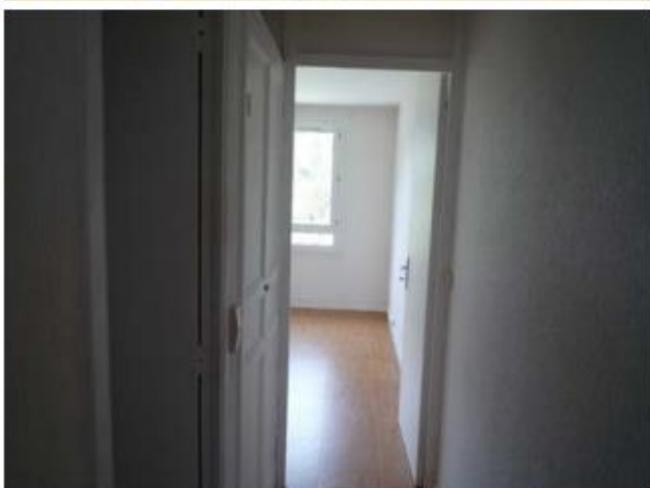
**Accessibilité PMR, avec diverses contraintes aujourd'hui :**

Circulations

Présence de marches isolées consécutives dans chaque hall d'entrée d'immeuble ;  
Ascenseur ne desservant pas la totalité des niveaux (tous ascenseurs) ;  
Interphone placé à une hauteur excessive au droit de chaque entrée d'immeuble

Intérieur des logements

Largeur de porte insuffisante (entrée + pièces de l'unité de vie) ;  
Poignées de porte des portes principales non facilement préhensibles



**Etat des installations de sécurité incendie et protection contre les chutes de personnes**



*Photographies de l'intérieur des logements :*



Les dimensions des pièces et les surfaces totales des logements ne correspondent plus aux normes actuelles.

Par exemple :

Surface actuelle T2 : 35 m<sup>2</sup>

Surface future T2 : 46 m<sup>2</sup>

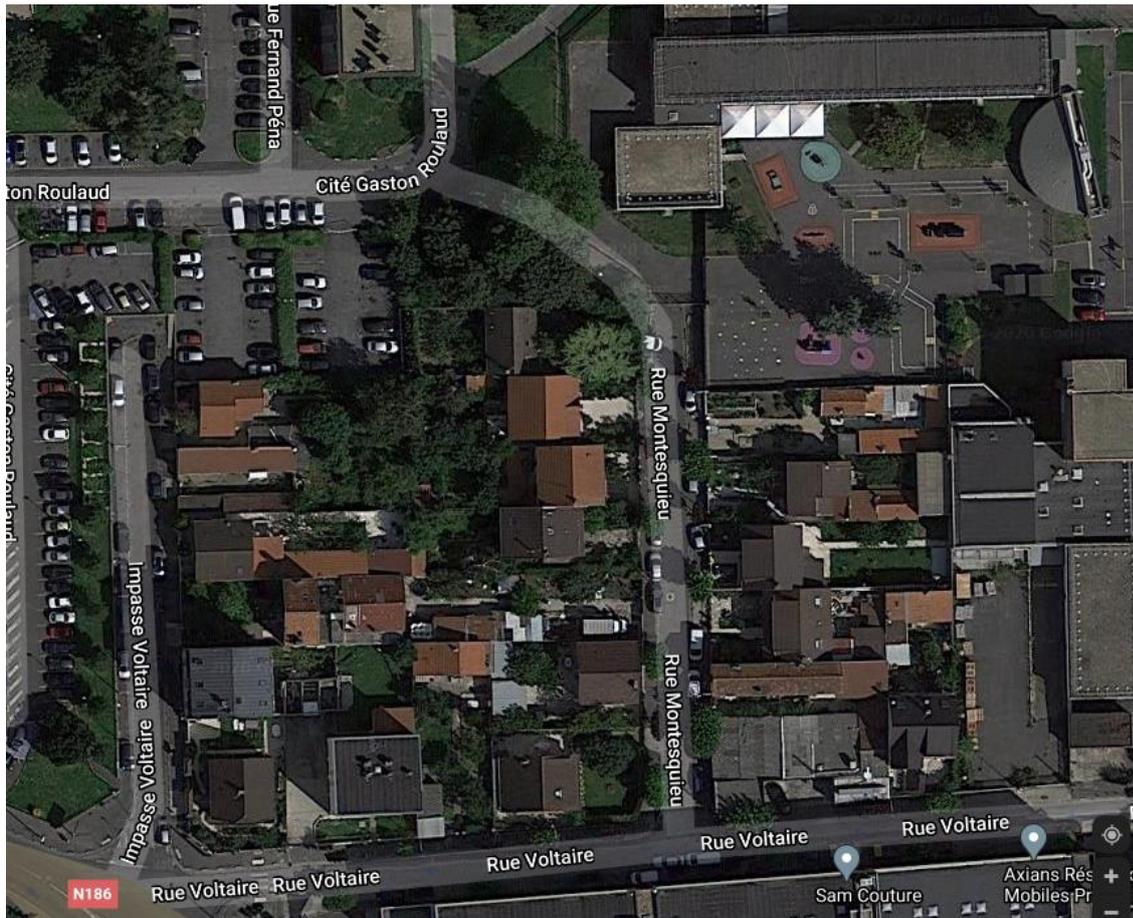
Surface d'un séjour : 16 m<sup>2</sup>

Surface future d'un séjour : entre 20 et 25 m<sup>2</sup>

Visuels des logements au sud du quartier :



Vue aérienne de la bande pavillonnaire concernée par le projet Gaston Roulaud



Photographie des bâtis, rue Montesquieu



*Photographie des bâtis, impasse François Voltaire*



*Photographie des bâtis, rue Voltaire, angle rue Montesquieu*



*Photographie des bâtis à acquérir, rue Voltaire*



L'intervention sur la zone pavillonnaire située au sud du quartier s'inscrit dans une logique de densification du quartier. Il s'agit d'optimiser l'occupation de ce secteur, qui bénéficie d'une localisation idéale à proximité immédiate de l'arrêt Gaston Roulaud du tram 1 et qui profitera directement de l'arrivée de la future gare du Grand Paris Express. La densification passera par la démolition des pavillons et la construction de petits collectifs. Les deux immeubles collectifs déjà présents dans cette zone seront conservés.

Il s'agit également d'assurer une cohérence urbaine et architecturale à l'ensemble du quartier, en intervenant sur un périmètre plus large que celui de la seule cité Gaston Roulaud. L'aménagement du secteur pavillonnaire s'inscrit dans une démarche majeure de restructuration urbaine de la ville de demain, et doit permettre d'offrir un quartier cohérent et qualitatif aux habitants pour les décennies à venir. De plus, l'intégration au projet de la zone pavillonnaire, aujourd'hui en rupture avec le quartier, permettra d'assurer l'intégration et la connexion de ce secteur au reste du quartier et à la ville.

Enfin, densifier cette zone, c'est permettre à de nombreux habitants de bénéficier de la proximité des transports en commun et d'un cadre de vie agréable grâce à un accès facilité au futur quartier.

L'étude urbaine complète, réalisée en 2017, comprenant les phases Diagnostic (1), Orientations (2) et Projet (3) est disponible en annexe (ANNEXE 1).

Sujet n°3 : La MRAe recommande d’approfondir l’analyse de l’intégration paysagère du projet afin de mieux établir que les choix d’aménagement retenus, avec notamment la démolition de la majeure partie de l’ensemble immobilier existant, sont nécessaires pour assurer une continuité et une transition optimisée avec le tissu bâti environnant.

La cité constitue aujourd’hui une pièce urbaine en rupture avec le tissu pavillonnaire adjacent. L’îlot, de 280 m par 350 m, est en rupture avec la trame parcellaire du secteur. Il s’agit de trouver un équilibre entre la mise en place d’une nouvelle trame urbaine et la conservation de marqueurs architecturaux et patrimoniaux. Le NPRU est porteur d’un renouveau très important. La Tour E est conservée au nord du quartier de même que les deux groupes scolaires historiques sont réhabilités et réorganisés sur le ruban des écoles. Ils constituent des bâtiments porteurs d’une identité architecturale et significative pour la mémoire du quartier.

Par ailleurs, le diagnostic architectural réalisé sur le quartier révèle que la structure des bâtiments de la cité Gaston Roulaud ne permet aucune mutation ou modification à l’intérieur de ces constructions. Au-delà donc du problème urbain avec le front urbain généré par ces grands ensembles, ces bâtiments posent un problème d’habitabilité (normes...). Ainsi, ces démolitions apparaissent inévitables afin de répondre aux problèmes urbains et de confort que connaît le quartier, et pour la réalisation du projet.

*Front urbain actuel :*



La démolition de la majeure partie de l’ensemble immobilier existant apparaît donc indispensable afin de :

*Assurer une continuité urbaine et désenclaver ce quartier à fort potentiel, situé en entrée de ville :*

Les démolitions permettent une ouverture du quartier, avec la création de nouvelles voies pour mieux relier le quartier au reste de la ville. Ainsi, de nouveaux lots à construire sont définis. D’emprises plus réduites, ils permettront la réalisation de projets immobiliers à taille humaine d’un niveau R+5+attique maximum, et localisés (comme autour du parc, pour mieux le mettre en valeur). Ainsi, les futures constructions, de gabarits plus réduits, permettront le développement d’un maillage viaire dense au sein du quartier, et ainsi son désenclavement.

Le quartier fait aujourd’hui figure d’enclave urbaine et sociale. Il ne s’inscrit pas dans une continuité de rues permettant de penser ce quartier dans son rapport à la ville, comme inclut dans une logique de ville passante et intégrée.

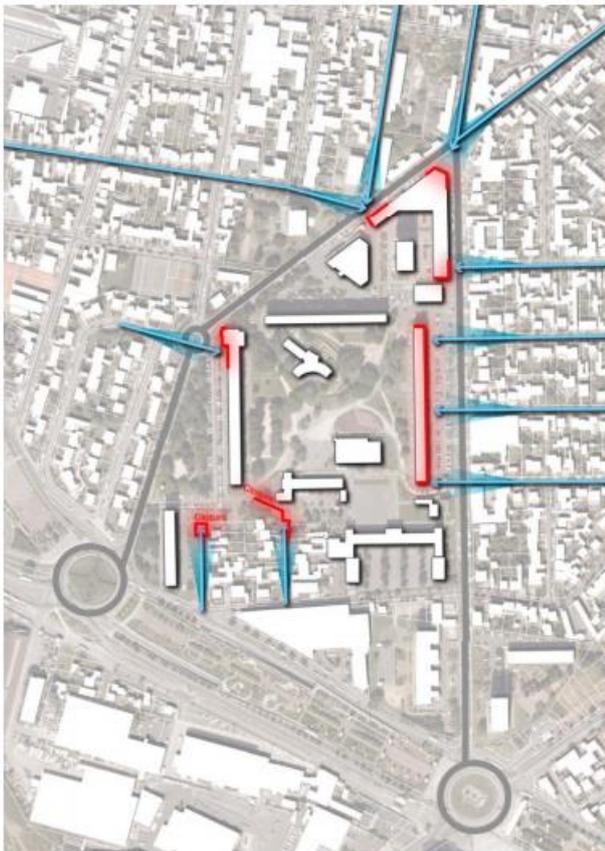
Vue depuis les quartiers Est



Vue depuis les quartiers Ouest



De cette forme urbaine découle plusieurs types de dysfonctionnements urbains, techniques et sociaux.



→ Absence de continuité avec le réseau viaire voisin  
Absence d'échappée depuis le cœur vert

Vue depuis les quartiers Est



Au-delà du tissu déstructuré sur l'axe Roger Salengro, sans ordonnancement sur la rue, les deux rues adjacentes au quartier présentent aujourd'hui plusieurs éléments de déqualification, dont :

- des rdc actifs ou commerciaux (parfois éloignés de la rue) qui souffrent d'un déficit de visibilité, d'accessibilité, et de scénographie ;



Parkings nord, lien aux équipements mais inexploité.



Parking ouest, fondu dans la végétation mais hermétique



Parking est en lien avec l'avenue commerçante



- Un impact du stationnement sur la rue ;



- La présence de plusieurs bâtiments déqualifiés.

### Les places

**La pointe nord** constitue une entrée majeure dans le quartier. Le projet prévoit une réouverture généreuse de cet espace, notamment pour désenclaver le pied de la tour B1 ; plus globalement, pour donner à voir le cœur du quartier depuis la rue Roger Salengro, venant du centre-ville.

Il s'agit de composer un espace plan disponible et ouvert tout en atténuant les nuisances liées aux voiries environnantes. Pour ce faire, les bords de la place pourront être plantés d'arbres, de cépées et d'arbustes selon les contraintes liées à la présence du parking sous terrain de B1.

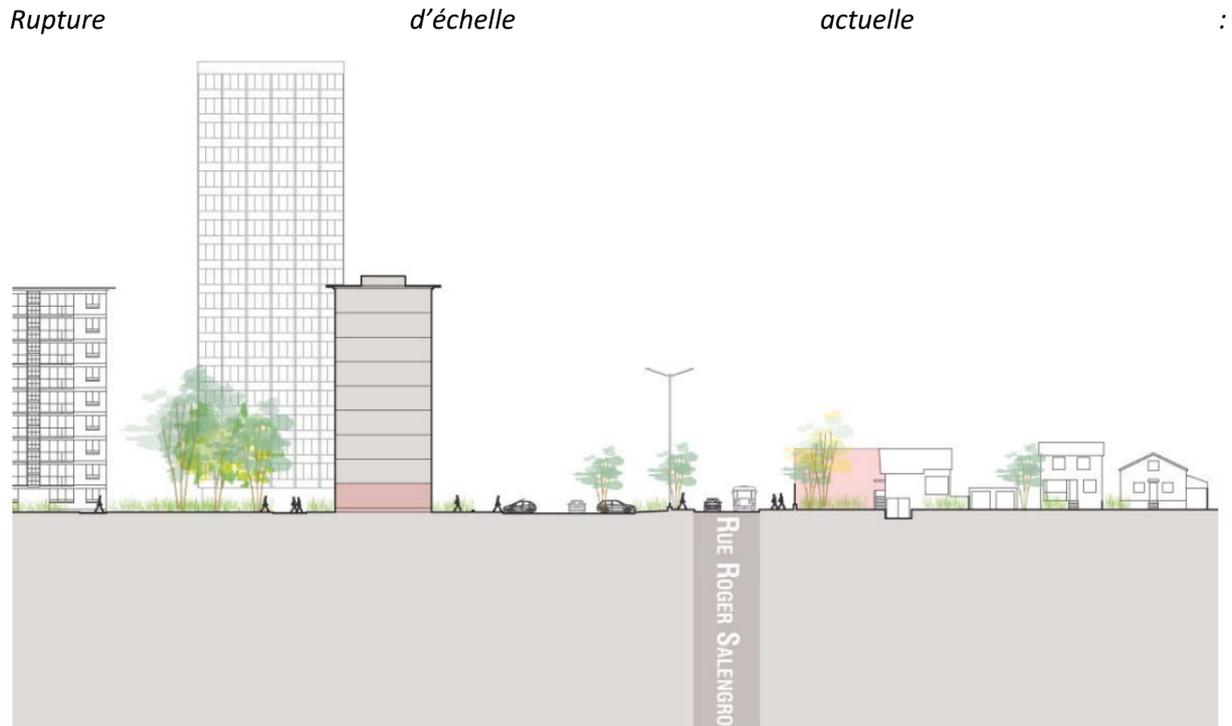
La place se verra amplifiée en son cœur par une installation artistique mettant en avant la thématique de l'eau (fontaine sèche, vaporisateurs, miroir d'eau...) ; l'installation récupérera, autant que faire se peut les eaux pluviales. La place pourra également accueillir des assises, mobiles ou fixes, exposées au soleil et adossées aux plantations.

**Les placettes périphériques** (à l'image de la pointe nord) seront des espaces ouverts à dominante minérale et, sauf contrainte exceptionnelle, seront constituées d'un seul plan topographique tendu. Chacune de ces placettes pourra accueillir une installation « signal » marquant l'entrée dans l'opération : sculptures, totems, colonnes lumineuses... Ces éléments partageront une esthétique commune et chaque placette en figurera une déclinaison.

Les places et placettes secondaires joueront un rôle d'interfaces et d'entrées de ville. Celles-ci participeront à l'ouverture du quartier et à la transition optimisée avec le tissu bâti environnant.

Assurer une transition optimisée avec le tissu bâti environnant, en réduisant les écarts et les ruptures d'échelle :

Le niveau R+5+attique maximum autorisé sur le projet permet d'atténuer les ruptures d'échelle pour une meilleure intégration du quartier à son environnement (plutôt pavillonnaire). L'objectif est d'en finir avec ce front urbain, de rupture, matérialisé par les grands ensembles actuels (de R+8 à R+12).



En effet, la cité est constituée par 5 grands monolithes qui marquent le paysage urbain mais agissent également comme les marqueurs sociaux d'une partie de la population Drancéenne. La rupture morphologique vient en quelque sorte incarner une rupture sociologique entre la ville des propriétaires et la ville des locataires du parc social. Ainsi, les futures constructions, de gabarits plus réduits (R+5+attique au maximum, et localisés), permettront une meilleure insertion paysagère du quartier à son environnement. Enfin, le développement d'un maillage viaire dense au sein du quartier permettra son désenclavement.



La démolition des grands ensembles au profit de constructions à taille humaine, d'envergure plus réduite, permettra une ouverture du quartier à son environnement et la mise en valeur de son cœur vert aujourd'hui sous-utilisé. En effet, le cœur du quartier est difficilement accessible pour le piéton à cause des nombreuses barrières physiques constituées par les bâtiments de logement (trop imposants), le stationnement aérien, etc.

Le cœur du quartier est ainsi invisible depuis l'extérieur avec peu de vues directes depuis l'extérieur.

Ainsi, le projet propose la mise en place d'une nouvelle matrice en espaces publics. Cette nouvelle matrice se matérialise par l'affirmation de nouvelles continuités publiques qui permettent à la fois de désenclaver le quartier et le mettre en relation avec la ville environnante mais aussi permettent de valoriser le foncier, la densification du quartier, et le recyclage foncier d'une partie de la cité.

Le projet prévoit la répartition des hauteurs de constructions suivante :



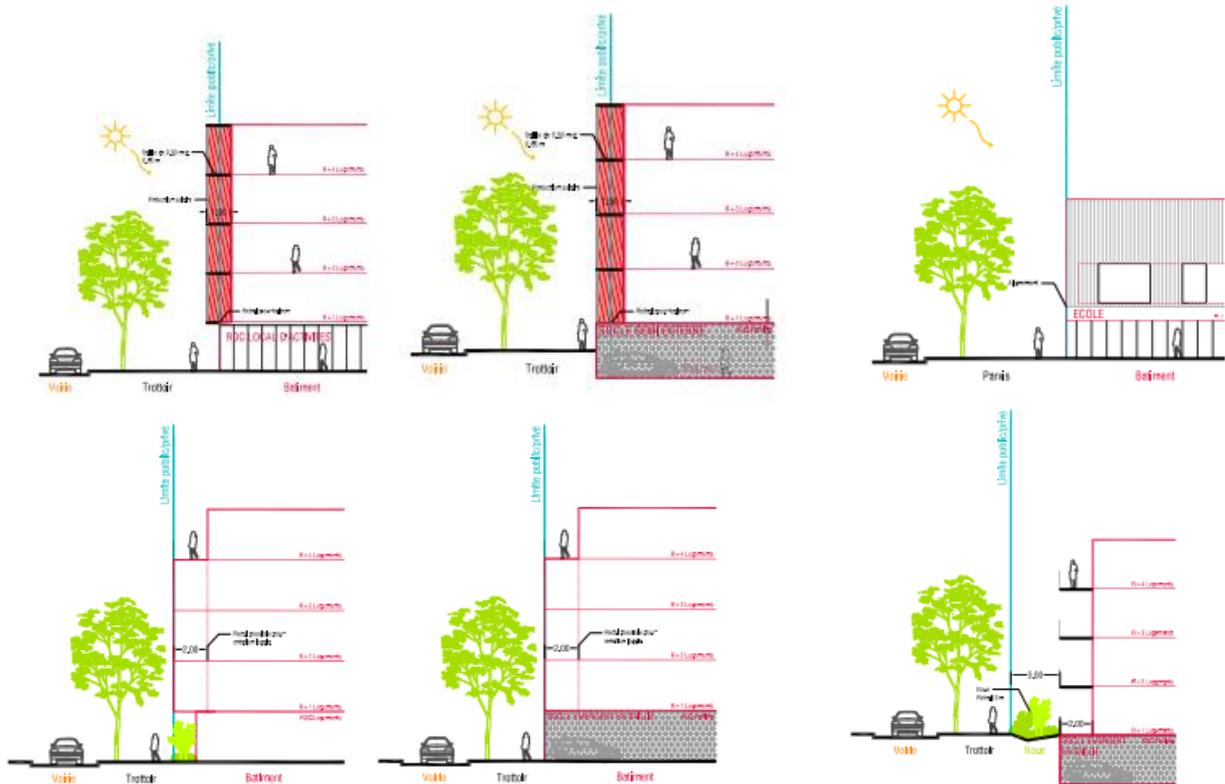
Le travail de composition des gabarits répond aux principes suivants :

- .une fragmentation architecturale (variations de hauteurs, interruptions de linéaires, créations de percées visuelles en cœur d'ilot) permettant de travailler dans le cadre d'un urbanisme d'« ilots ouverts » ;
- .la définition d'un gabarit moyen porté à R+5+attique soit une hauteur maximale de 18 m / à affiner lot par lot en fonction des programmes et de situations particulières (les pointes à R+5 peuvent notamment être autorisées autour du parc).
- .une gestion de la transition typo-morphologique avec le tissu pavillonnaire alentour notamment à l'ouest du quartier par une offre en habitat intermédiaire ;
- .une concentration des bâtiments les plus hauts d'une part autour du jardin central lui conférant ainsi une certaine « tenue » et dans les situations ne présentant pas de contraintes de voisinage ;

.la limitation des vis-à-vis avec une distance minimale de 20 m entre deux bâtiments quel que soit la hauteur considérée.

De plus, le projet urbain prévoit la mise en place de grandes figures paysagères qui permettent d'articuler les espaces, de proposer une diversité d'usage et d'échelles.

*Les alignements et principes d'implantation du bâti/coupes types :*



Enfin, le projet urbain permet la mise en place d'une trame viaire qui permet d'ouvrir le quartier sur son environnement :



Il s'agit en particulier :

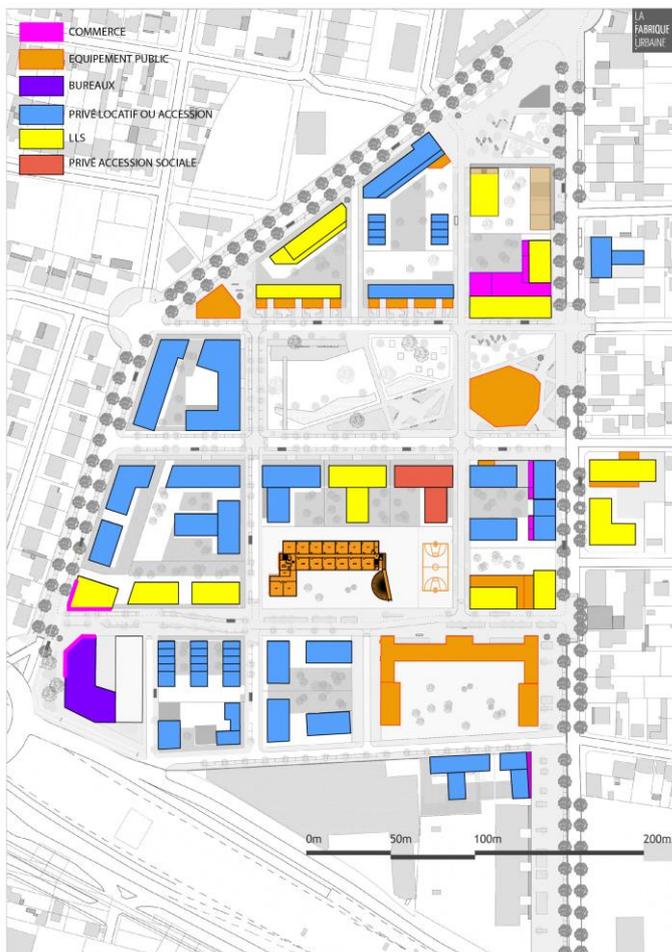
- .de faciliter les traversées est-ouest du quartier par la création de voies en simple sens accompagnées de stationnement résidentiel unilatéral ;
- .de permettre des bouclages autour des îlots;
- .de faciliter les traversées nord-sud du quartier par la création de voies en simple sens accompagnées de stationnement résidentiel unilatéral ;
- .de désenclaver le secteur Voltaire dans le cadre de la mutation de la zone pavillonnaire ;
- .de mettre en place une zone de rencontre ou apaisée à proximité des équipements et de faciliter la gestion des affluences au moment de la dépose et du ramassage des enfants.

La réalisation de cette nouvelle trame viaire nécessite la démolition de l'ensemble des barres d'habitations (A, B, C et D) présentes actuellement sur le site, mais permet de conserver la Tour E.

Plan masse du projet :



Programmation du projet :



Les importantes démolitions prévues dans le cadre du projet sont indispensables afin de permettre la réalisation d'une programmation devant permettre l'essor et le renouveau profond de ce quartier. Ces démolitions sont donc incontournables si l'on veut pouvoir développer un maillage viaire et une nouvelle offre de logements, d'équipements et de commerces au sein du quartier.

Les détails de l'intégration paysagère du projet, et la valorisation des espaces publics avec une forte empreinte végétale, sont précisés dans le CPAUPE transmis en annexe du présent document (ANNEXE 2). Ce document sera actualisé dans le cadre de la mission de l'urbaniste en chef, prochainement sélectionné. Ce nouveau document pourra être mis à disposition du public.

Sujet n°4 : La MRAe recommande de préciser le nombre et la répartition des places de stationnement sur le quartier, en l'état actuel et dans le projet, et d'évaluer les incidences de la réalisation de la nouvelle offre de stationnement sur le paysage et le cadre de vie.

*Le nombre et la répartition des places de stationnement sur le quartier actuellement :*

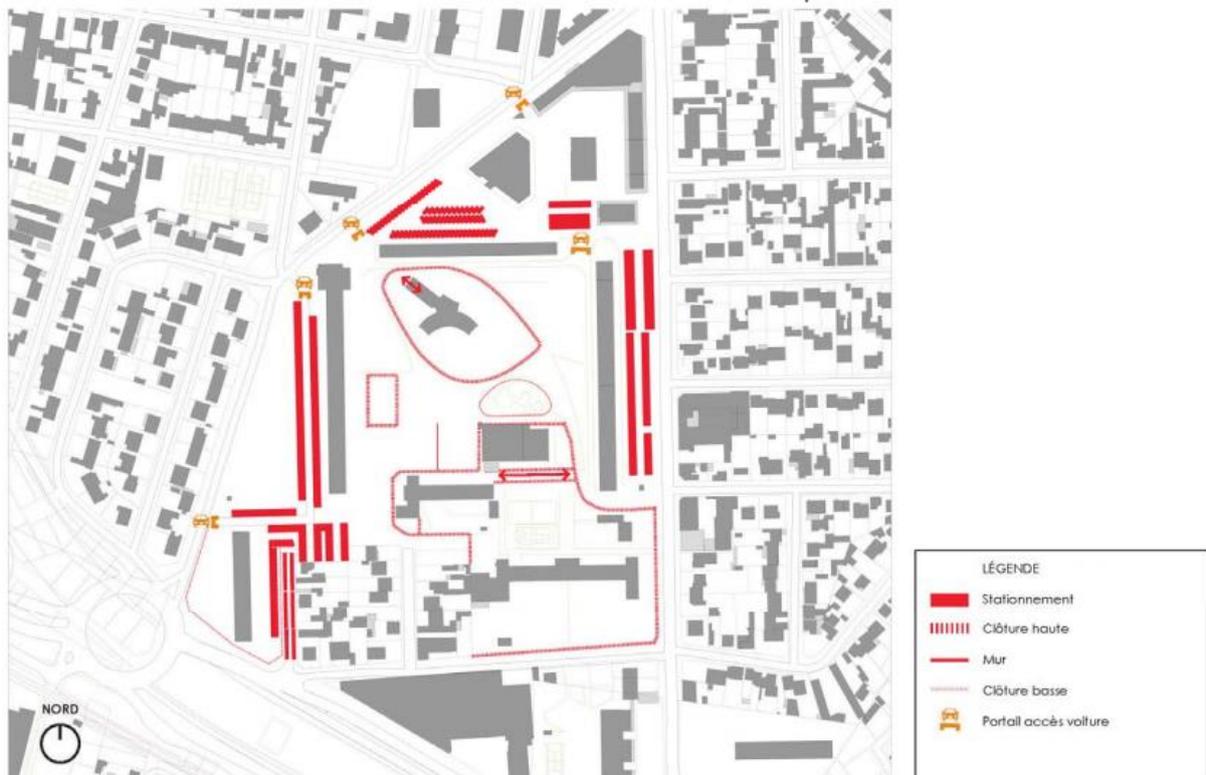


Actuellement, les places de stationnement sont situées en pied d'immeuble, le long des bâtiments d'habitation. Au total, le quartier compte aujourd'hui 588 places, dont 144 places de stationnement enterré (sous la Tour E et la galette commerciale).

L'impact du stationnement de surface sur la rue pose aujourd'hui question dès lors qu'il est également porteur d'enjeu pour :

- les résidents (une offre moyenne de 0.7 place par logement avec 588 places recensées sur la cité) ;
- les besoins générés par la forte présence d'équipements publics fonctionnant en soirée et le week-end (gymnase) et en heure de pointes (écoles, crèches). Besoin de stationnements supplémentaires et d'espaces adaptés à la dépose-minute.

Située sur les franges, l'offre de stationnement est insuffisante car ouverte à tous. De plus, sa localisation constitue une barrière physique à l'accessibilité piétonne du quartier et contribue à son enclavement.



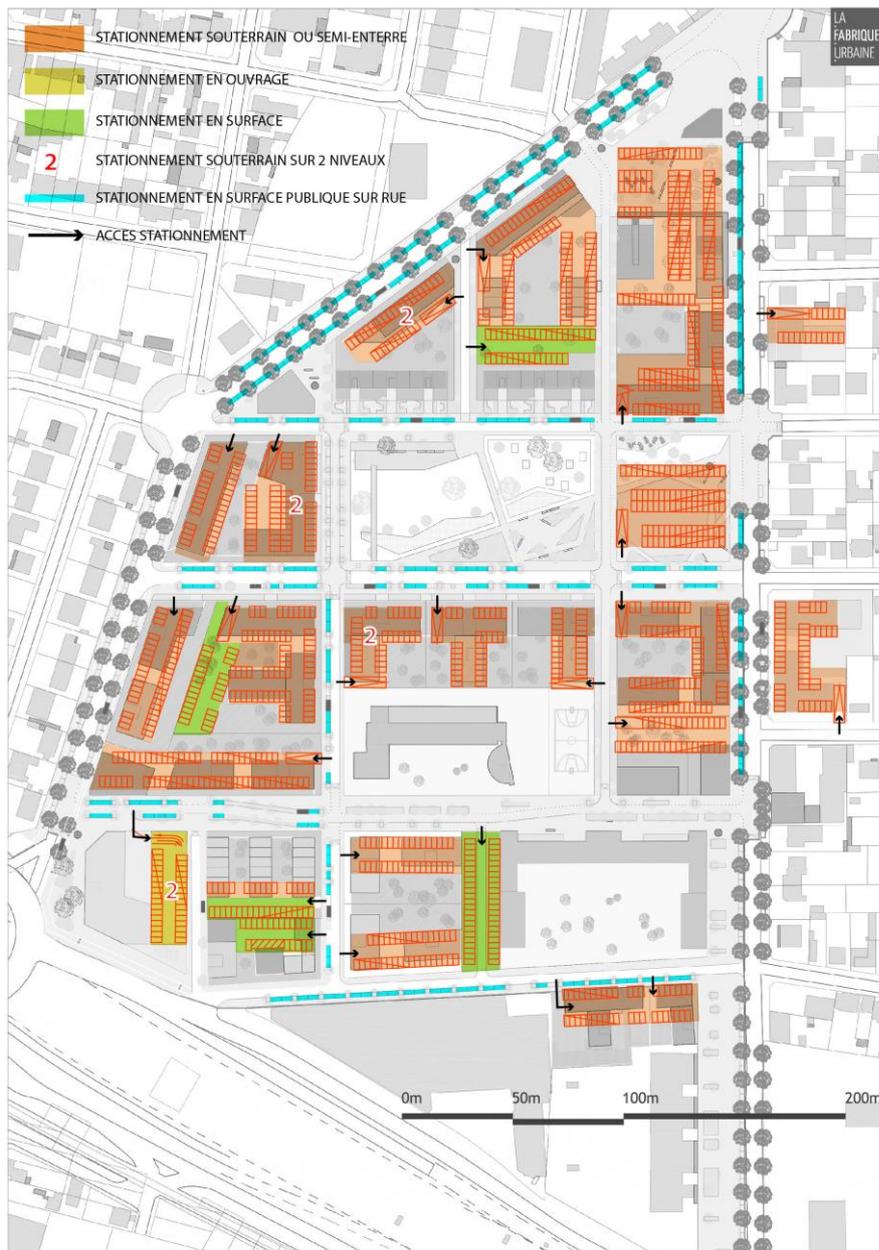
Concernant l'accessibilité PMR, diverses contraintes sont identifiées :

Parking : Insuffisance de places de stationnement adaptées pour les occupants ainsi que pour les visiteurs

Accès extérieurs : Présence de ressauts de hauteur excessive au droit de chaque entrée d'immeuble

*Le nombre et la répartition des places de stationnement sur le quartier dans le projet :*

Dans le cadre du travail de composition morphologique du futur projet, le parti pris typologique met l'accent sur la construction d'une majorité de logements collectifs avec stationnement souterrain (sur un ou deux niveaux).



Le nombre de places de stationnement pour chaque opération a été pré-dimensionné selon un principe de dimensionnement conforme au PLU de la commune. A terme, pour l'ensemble des lots, ceux sont environ 1270 places de stationnement qui seront créées (chiffre prévisionnel).

Pour rappel, le quartier comptera à terme 1090 logements, dont 380 logements sociaux (et 710 logements libres).

Ainsi, sur le futur quartier il est envisagé de proposer :

- une offre de stationnement aérien public le long des voiries
- un espace de stationnement en ouvrage pour le bâtiment d'activité économique
- des stationnements en sous-terrain pour les logements, sur un ou deux niveaux en fonction des besoins (avec une offre complémentaire en aérien pour certains îlots). Le dimensionnement du stationnement devra à minima respecter le règlement du plan local d'urbanisme. Le projet de

renouvellement urbain nécessite de revoir l'emprise du parking souterrain existant. En effet, dans le projet, la démolition de la galette commerciale laisse place à des espaces appartenant au domaine public (création d'un parvis et de ses espaces verts). La superposition d'espaces publics en surface et espaces privés en sous-sol n'est pas envisageable au vu des nombreuses problématiques possibles. **C'est pourquoi il convient de redessiner le parking existant.**

Le détail des places de stationnement figure dans le tableau ci-dessous :

Lot	Lot Surface (m <sup>2</sup> )
-----	-------------------------------

A	2 407

B	3 276

C	4889

D	2 555

E	781

F	3058

G	3724

I	2672

I'	1827

J	1472

K	1549

L	1472

stationnement en plan
-----------------------

65
1,0

107
1,0

126
1,0

73
1,0

sur voirie

84
----

150
0,9

68
0,8

33
0,8

21
0,5

30
0,8

45
1,1

Lot	Lot Surface (m <sup>2</sup> )
-----	-------------------------------

M	5520

N	3450

O	2626

P	1976

Q	6546

R	1755

S	1719

T	2058

U	1500

V	2423

X	1512

Y	602

Z	841

stationnement en plan
-----------------------

88
1,0

60
0,8

46
1,0

28
0,8

35
1,1

35
1,0

25
0,8

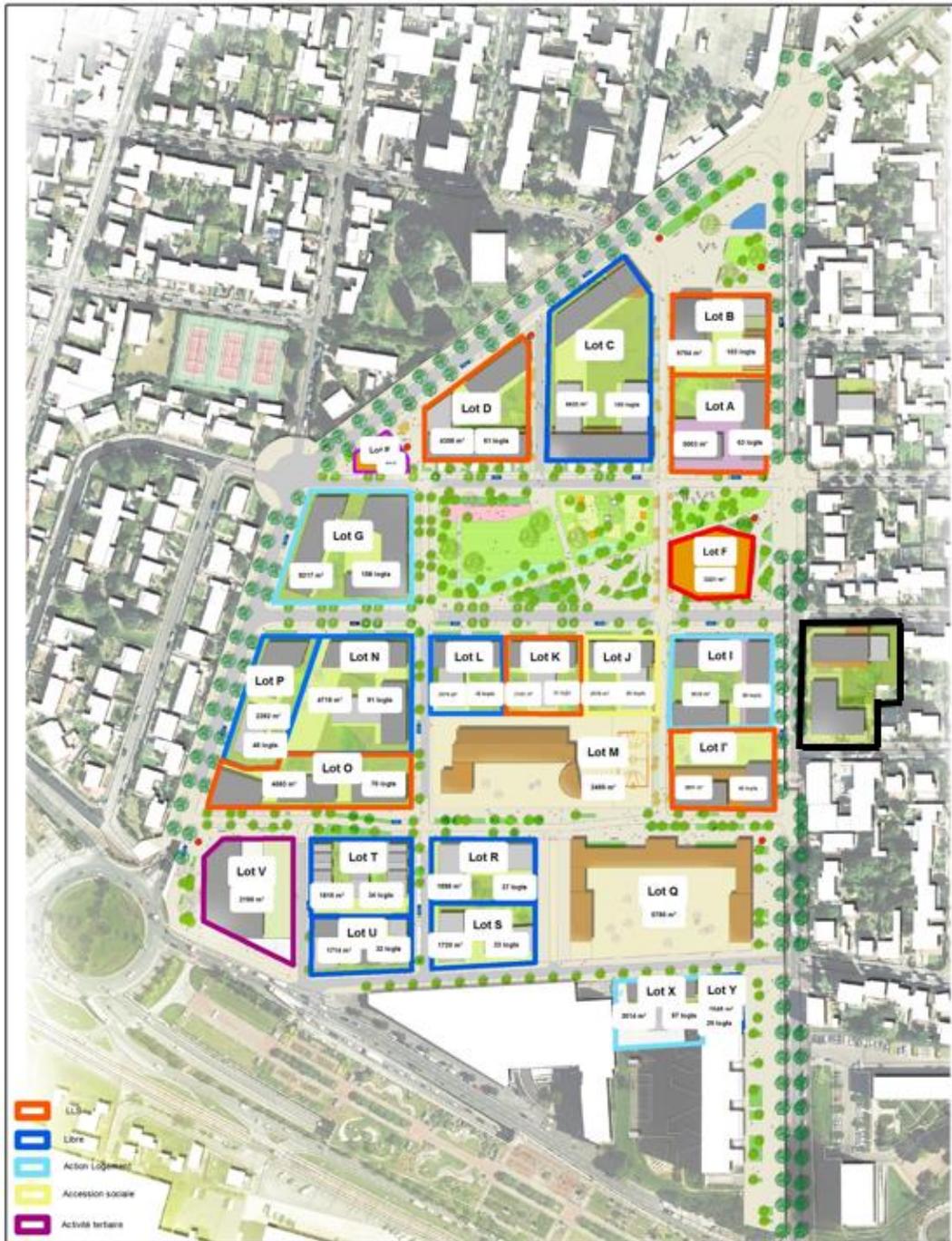
36
1 place pour 60m <sup>2</sup>

52
0,9

28
1,0

36
1,2

## Plan de répartition du foncier (Septembre 2020)



*Evaluation des incidences de la réalisation de la nouvelle offre de stationnement sur le paysage et le cadre de vie :*

Les accès aux parkings seront positionnés sur les rues secondaires intérieures du quartier. Leur positionnement ne devra pas dégrader la qualité des rdc actifs, la qualité des accès résidentiels (hall...) et le traitement des espaces publics (en étroite coordination avec l'architecte de la ZAC et le maître d'œuvre des espaces publics).

Les espaces dévolus au stationnement seront organisés pour permettre de dégager des espaces de pleine-terre en cœur d'îlot et ainsi respecter les coefficients de pleine-terre et de biotope souhaités.

### Stationnement souterrain

Le stationnement des nouvelles opérations de logement sera majoritairement intégré dans un seul niveau de parking souterrain sous les nouvelles opérations.

Pour les opérations n'intégrant pas de commerces, services ou équipements en rdc, une réflexion pourra être conduite sur la mise en œuvre de stationnements semi-enterrés permettant :

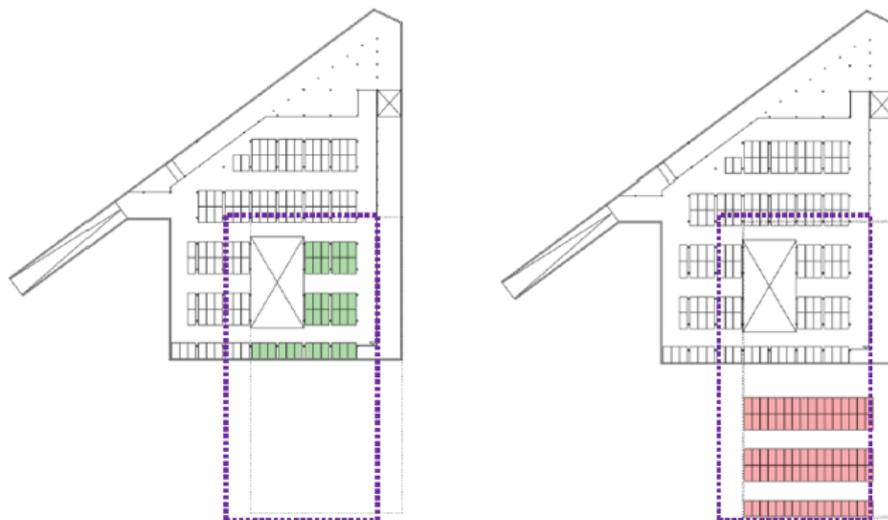
- de décoller et protéger le premier niveau habité de la rue ;
- d'apporter de la lumière naturelle dans le niveau de stationnement ;

Concernant la résidentialisation de la Tour E et l'intervention sur la dalle, les ambitions programmatiques et constats ont conclu au programme de travaux suivant (y compris sur le stationnement) :

- Démolition de la galette commerciale et création d'un parvis végétalisé à l'emplacement actuel de la pointe Nord ;
- **Suppression d'une partie du parking existant, déplacement de la rampe d'accès en vue de la création de la nouvelle (au pied de la tour E) ;**
- Déplacement des sorties de secours ;
- Ouverture sur le parking souterrain mitoyen à créer ;
- Confortement des structures poteaux.

La nouvelle délimitation envisagée du parking correspond à l'emprise du nouvel îlot, soit environ 3 800 m<sup>2</sup> (hors emprise de la tour E de 475 m<sup>2</sup>). Celle-ci permettrait de conserver 36 places de l'actuel parking (en vert). Dans l'hypothèse où la nouvelle rampe d'accès se positionnerait à l'emplacement des actuels locaux commerciaux, il serait envisageable d'implanter 80 nouvelles places de stationnement (en rouge). Cette disposition purement quantitative ne prend pas en compte l'implantation d'issues de secours. Une organisation du parking répondant aux normes et notamment à la réglementation « incendie » serait donc encore plus contraignante.

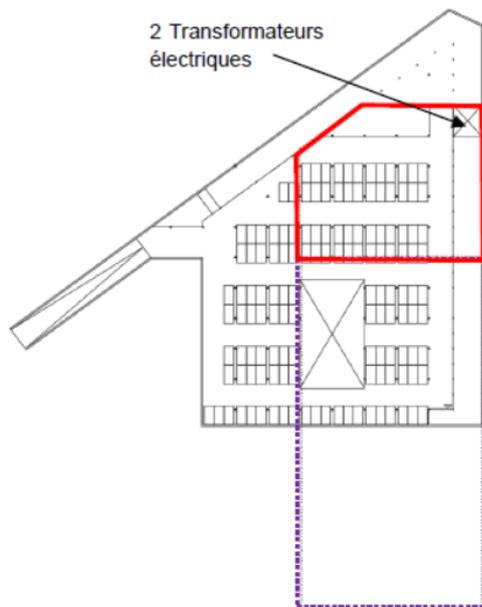
**Ainsi, l'offre de stationnement envisagée par le projet devrait permettre de répondre aux besoins futurs du quartier et résoudre les difficultés actuelles (parking actuel sous dimensionné).**



Places actuelles et futures (Etude de résidentialisation)

Au vu du projet urbain et de l'infrastructure existante, il est proposé d'étendre la surface du futur parking d'environ 1 750 m<sup>2</sup> sur l'emprise du parking existant. Ceci implique le fait que ces 1 750 m<sup>2</sup> soit en dessous d'une emprise publique. Néanmoins, le projet urbain prévoit l'implantation d'un parvis et d'espaces végétalisés sur cette emprise, et non de voiries pouvant causer des problématiques structurelles.

Il conviendra donc de coordonner les travaux d'aménagement du parking souterrain avec ceux de la placette publique.



Surface nécessaire du parking au vu des besoins (Etude de résidentialisation)

### *Stationnement en ouvrage*

Une réflexion particulière pourra être menée sur la gestion du stationnement de l'opération de bureaux et activité (lot V) située au sud-ouest de l'opération en fonction de son modèle économique.

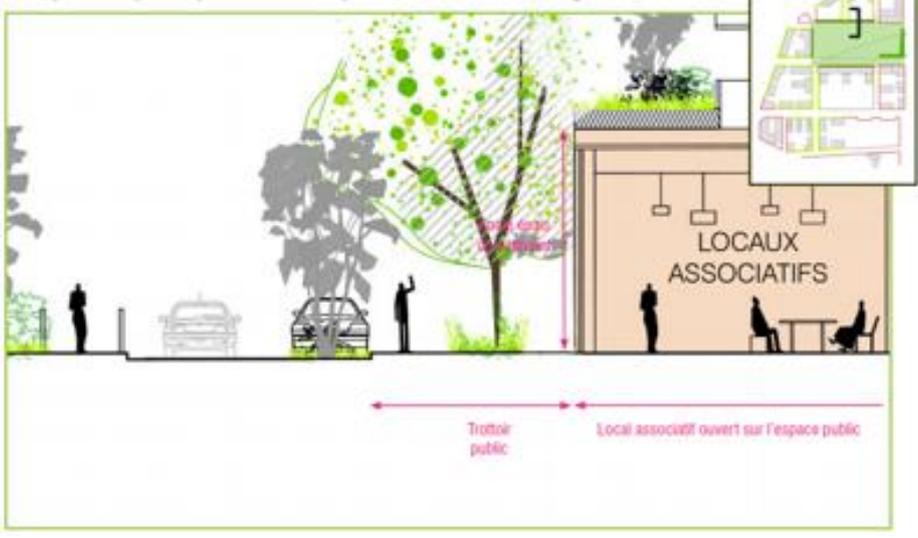
### *Stationnement en surface*

Il pourra être accepté une gestion du stationnement en rdc et/ou en surface des plus petites opérations de logement intermédiaire des lots T et U qui doivent s'articuler avec les deux petits immeubles de logement présents sur la rue Voltaire.

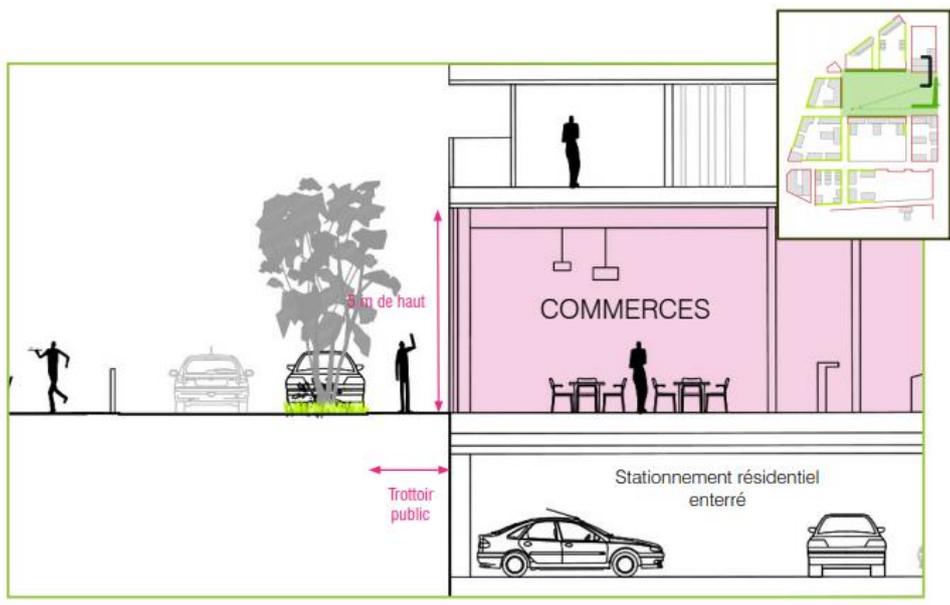
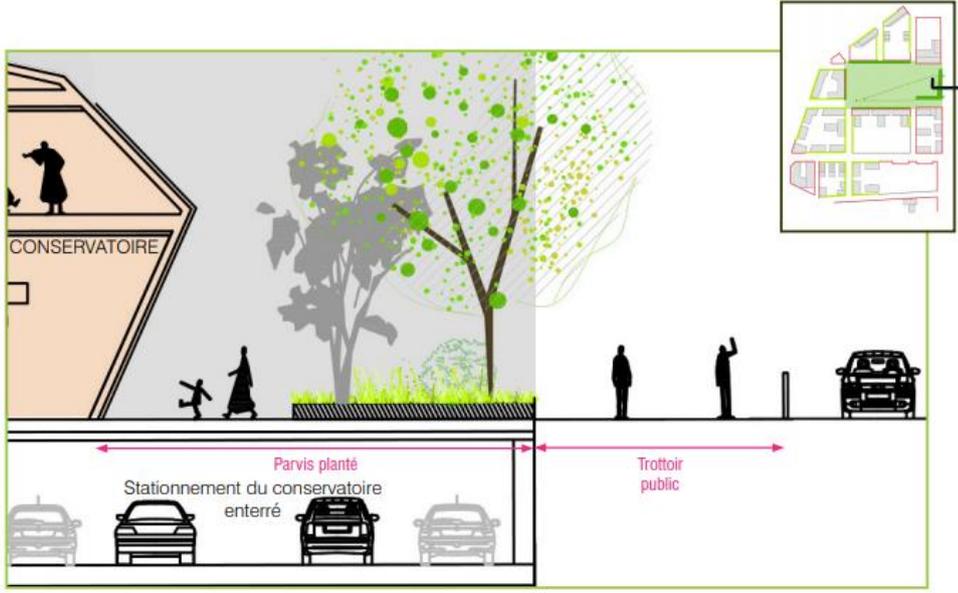
Une attention particulière devra être portée :

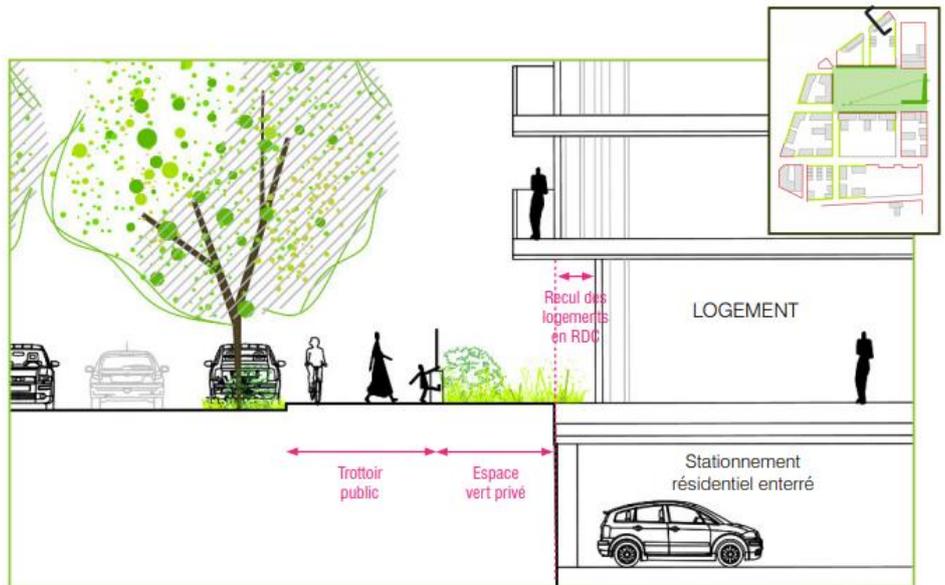
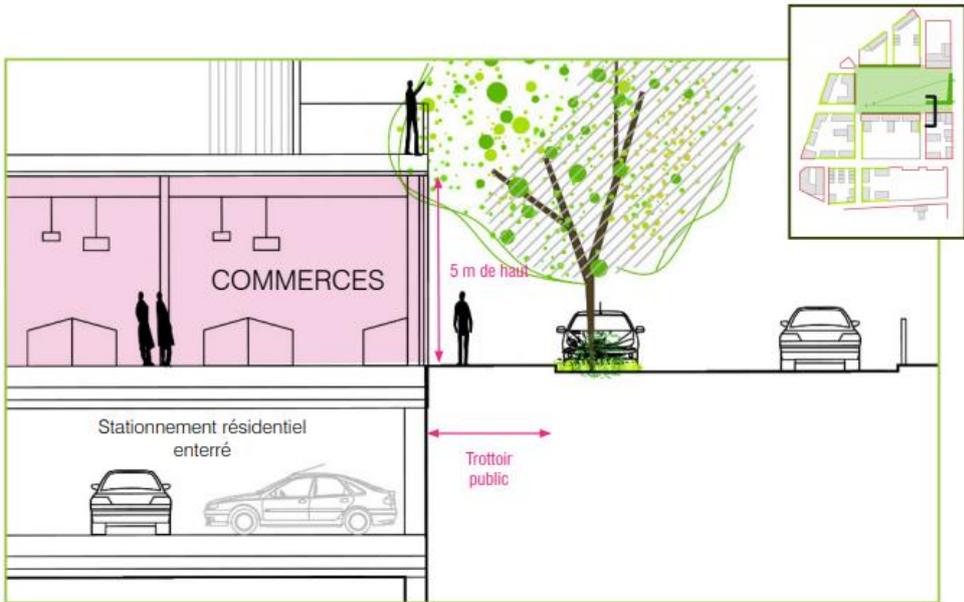
- au traitement des accès qui devront s'inscrire dans le plan de la façade et ne pas constituer de recoins;
- à l'intégration des rampes et le nivellement de ces dernières en lien avec le nivellement général des espaces publics ;
- aux parties émergentes des socles de stationnement non enterrés, perçues depuis l'espace public qui devront faire l'objet d'un traitement architectural soigné.

Implantation du stationnement sur le domaine public

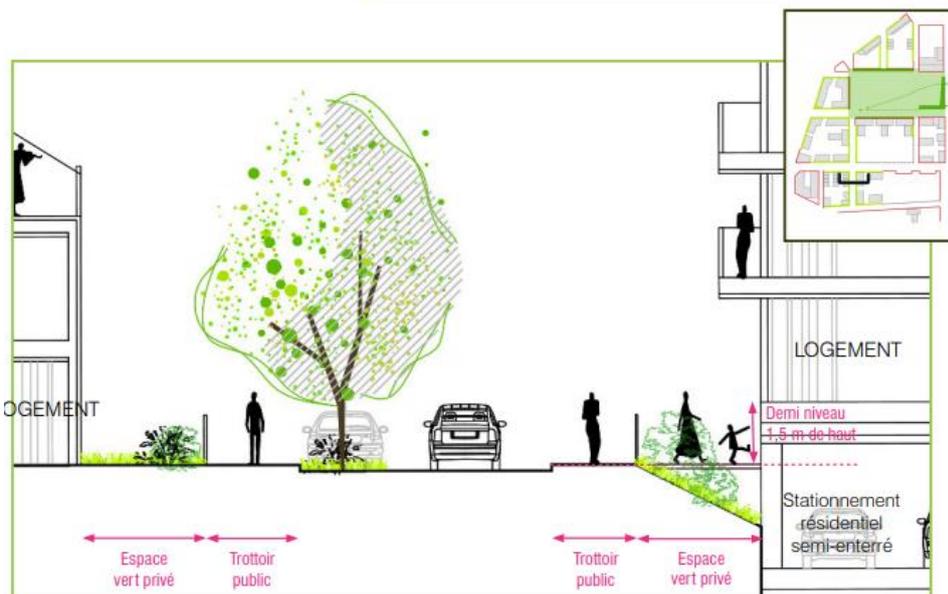
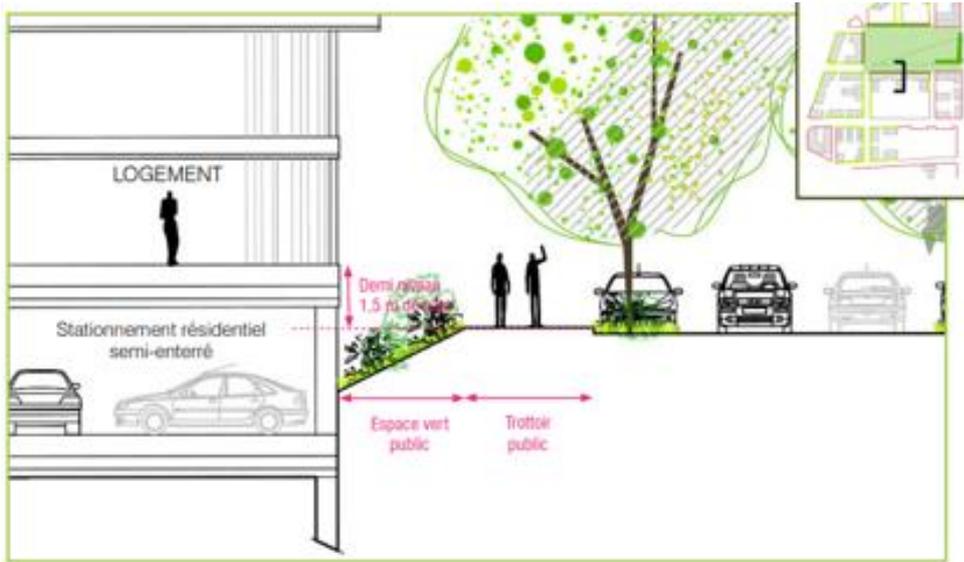


Implantation du stationnement souterrain





# Implantation du stationnement semi-enterré



Sujet n°5 : La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact en incluant dans son périmètre la crèche relocalisée et en recherchant une relocalisation respectant les préconisations de la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

*L'étude d'impact inclue dans son périmètre la crèche relocalisée :*

La crèche est évidemment intégrée dans la réflexion globale du projet, bien qu'elle n'entre strictement dans le périmètre opérationnel de la ZAC.

En effet, comme rappelé dans l'étude d'impact, elle est directement liée au projet. D'une part, sa relocalisation aux abords du périmètre de ZAC résulte de sa démolition sur le quartier, dans le cadre du projet. D'autre part, cette crèche sera à destination directe des habitants de la ZAC (substitution à la crèche existante).

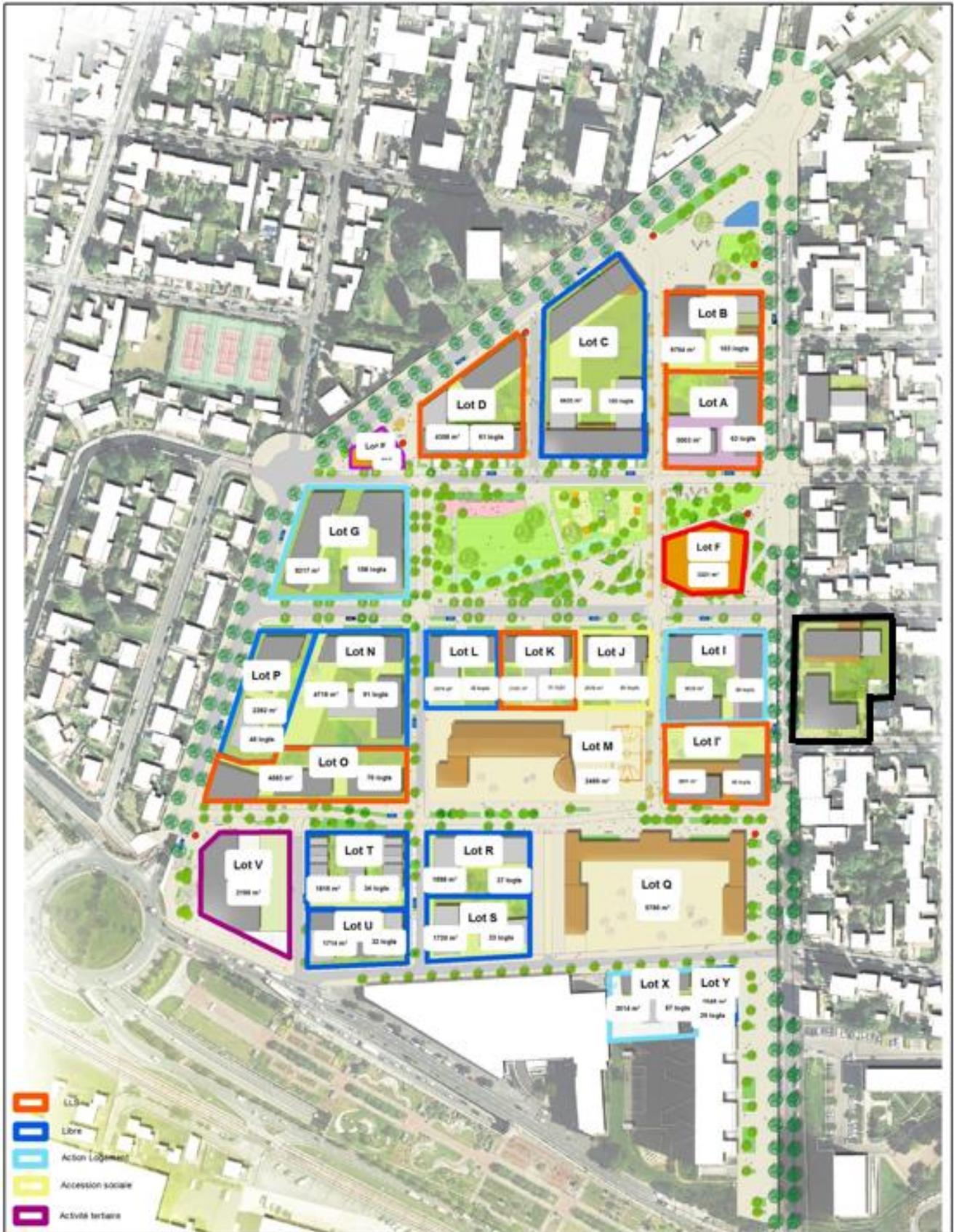
*Avantages de l'emplacement retenu, et impossibilité de relocalisation ailleurs :*

Suite aux différentes recherches de relocalisation, l'emplacement de la future crèche départementale a été décidé à l'emplacement indiqué pour les raisons suivantes :

- Le remplacement de la crèche départementale actuellement sur site et prévue à la démolition dans le cadre du projet Gaston Roulaud. L'objectif est de pouvoir conserver ce service public sur le quartier ;
- La ville de Drancy et l'EPT Paris Terres d'Envol disposent de la maîtrise foncière ;
- L'emplacement offre une visibilité importante sur l'axe rue Roger Salengro ;
- L'emplacement permet une proximité avec le groupe scolaire (écoles et maternelle), pour faciliter la dépose des enfants par les parents. L'emplacement répond donc à une logique programmatique, avec l'essentiel des équipements liés à l'enfance et la petite enfance regroupés à proximité.
- Sa localisation à proximité directe du périmètre de ZAC (proche de l'emprise du projet) permet d'assurer la continuité de service, sans modifier les habitudes des usagers ;
- Respect de la demande spécifique du Département de conserver la crèche sur le quartier Gaston Roulaud ;
- L'inscription de la future crèche dans une opération mixte (logements et équipement) permet une économie foncière et financière, ainsi qu'une mixité fonctionnelle au sein d'un même bâtiment ;
- La crèche existante consomme beaucoup d'emprise foncière, réduisant le potentiel de densification du quartier ;
- La crèche existante est complètement enclavée, avec des difficultés d'accès et de signalétique (reconnaissance du bâtiment).

L'emplacement de la future crèche se situe au lot H du projet global de renouvellement urbain du quartier, mais n'est pas inclus au périmètre opérationnel de ZAC (encadré noir) :

## Plan de répartition du foncier (Septembre 2020)



*Rappel du projet « Ilot crèche » - extrait de l'étude d'impact :*

Un projet de construction d'un ensemble immobilier contenant des logements sociaux et une partie « équipements publics/services », contenant une crèche, est envisagé aux abords de la future ZAC Gaston Roulaud.

Le projet est piloté sous maîtrise-d'ouvrage de l'OPH de Drancy. En effet, la construction de l'ensemble immobilier visé permettra de reconstituer une offre de logements sociaux et de service public (une crèche) démolie dans le cadre du renouvellement urbain du quartier Gaston Roulaud, projet porté par l'EPT Paris Terres d'Envol.

Ce projet est donc en lien direct avec celui objet de la présente étude d'impact sur l'environnement.

L'îlot concerné, d'une superficie d'environ 2 450 m<sup>2</sup>, est délimité par les rues Roger Salengro, Germain Pilon et Alphonse Daudet. Il est situé à proximité immédiate de la cité Gaston Roulaud/Salengro, au sud de la Ville. Actuellement, environ 75% du foncier de cette îlot est détenu par la ville de Drancy. La totalité de la maîtrise foncière est détenue entre la Ville et l'EPT Paris Terres d'Envol. Un peu plus de 65% de cet îlot est occupé par des locaux industriels/commerciaux avec du logement en étage, n'abritant aucune activité ni locataire.



*Plan prévisionnel du rdc*

Le programme prévisionnel de l'opération comprend d'une part la démolition de l'ensemble des bâtiments présents actuellement dans le périmètre. D'autre part, il prévoit la reconstruction d'un ensemble immobilier composé de :

- Une partie « logements », dont la surface habitable peut-être estimée de manière indicative et prévisionnelle entre 4 600 et 4 950 m<sup>2</sup>, et qui correspondrait à environ 70 logements. Il s'agira de logements sociaux ;
- Une partie « équipements publics-services » dont la surface utile peut-être estimée de manière indicative et prévisionnelle entre 790 et 1 100 m<sup>2</sup>. Elle contiendra une crèche d'une soixantaine de berceaux environ, dotée d'une cour. Cet équipement devrait être détenu et géré par le conseil départemental de Seine-Saint-Denis ;
- En sous-sol, sur un seul niveau, un parking comprenant des places privées dédiées aux habitants, employés ou usagers des futurs bâtiments de l'îlot, et dont le nombre global peut-être estimé de manière indicative et prévisionnelle à environ 50.

Cet ensemble immobilier devrait être construit sur 7 niveaux (R+6), en plus du parking souterrain.

Le projet prévoit également la réalisation d'un « dépose minute » et d'une aire de livraison donnant sur rue, pour améliorer le fonctionnement de la crèche.

**Le projet permettra ainsi notamment de :**

- **Reconstituer une partie de l'offre de logements sociaux démolie dans le cadre du projet de renouvellement urbain du quartier Gaston Roulaud/Salengro, et participer ainsi à l'atteinte des objectifs locaux en matière d'habitat ;**
- **Reconstruire la crèche départementale actuellement située sur le quartier Gaston Roulaud/Salengro et dont la démolition est prévue dans la perspective du renouvellement urbain dudit quartier.**

*Conclusion « Ilot crèche » :*

La démolition / reconstruction de la crèche départementale est envisagée dans un phasage permettant la continuité de service. L'équipement étant actuellement situé au cœur du parc, sa démolition est nécessaire pour permettre la création d'une voirie et l'aménagement du parc restructuré. Ce service sera relocalisé en dehors du périmètre opérationnel du projet, à proximité immédiate de la ZAC.

Ainsi, ce projet est ainsi intimement lié à la réalisation du projet de renouvellement urbain. Il découle des aménagements qui seront effectués dans le cadre de celui-ci.

De plus, du fait de la relocalisation de la future crèche sur une actuelle friche industrielle, et comme rappelé dans l'étude d'impact, le maître-d'ouvrage anticipe et s'engage à réaliser toutes les mesures nécessaires, telles que :

- Une étude de sol est prévue dans le cadre des études d'architecture afin de connaître le type de fondation à mettre en œuvre (à transmettre ultérieurement) ;
- Une étude de pollution est prévue dans le cadre du projet d'architecture (à transmettre ultérieurement) ;
- Les surcoûts liés aux travaux de dépollution seront pris en charge dans le projet

Dès lors, selon le projet d'architecture, des jardins en « terrasse » plutôt qu'en pleine terre seront certainement privilégiés. De plus, un niveau de sous-sol est prévu sous la future crèche. Dans le cas de constatation de pollutions, des travaux de dépollution seront réalisés conformément à la réglementation en vigueur relative à la construction d'habitation ou d'équipement public, et à la circulaire du 8 février 2007 relative à l'implantation sur des sols pollués d'établissements accueillant des populations sensibles.

Celles-ci précise d'ailleurs que « *compte-tenu de contraintes urbanistiques ou sociales, il peut advenir d'un site alternatif non pollué ne puisse être choisi. Une telle impossibilité mérite donc d'être étayée par un bilan des avantages et inconvénients des différentes options de localisation* ». La liste des avantages est précisée plus haut et les inconvénients, relatifs aux pollutions éventuelles, sont anticipés par le maître-d'ouvrage avec l'engagement de mener les actions nécessaires à la qualité du site (rappelé plus haut également).

**Enfin, la future crèche est prise en compte dans le projet, et les préconisations relatives à son implantation seront appliquées, quel qu'en soit son positionnement géographique (et malgré qu'elle sorte du périmètre opérationnel de ZAC). Toutes les études (sols, Evaluation Quantitative des Risques Sanitaires) et travaux (dépollution) nécessaires, le cas échéant, seront engagés afin d'assurer le meilleur service aux futurs usagers.**

Les études d'architecture seront lancées en 2021 (deuxième trimestre), pour un démarrage prévu des chantiers en 2023 (deuxième trimestre). Les études de pollution et de sols seront lancées, en collaboration avec le MOE retenu, autour du second semestre 2022.

Sujet n°6 : La MRAe recommande d’approfondir l’analyse des déplacements pour :

- évaluer les conditions actuelles de déplacement au voisinage du projet ainsi que le potentiel de report modal en faveur des modes alternatifs à la voiture,
- préciser les dispositions envisagées pour développer les mobilités alternatives aux déplacements motorisés individuels, notamment les mobilités actives.

*Evaluation des conditions actuelles de déplacement au voisinage du projet ainsi que le potentiel de report modal en faveur des modes alternatifs à la voiture :*

Les éléments présents dans l’étude d’impact, et l’étude sur les mobilités, réalisée en 2017 disponible en annexe du présent document (ANNEXE 4), présentent les conditions actuelles de déplacement sur le quartier et ses abords.

*Dispositions envisagées pour développer les mobilités alternatives aux déplacements motorisés individuels, notamment les mobilités actives :*



Le projet propose de valoriser l’offre en transports collectifs par la mise en place d’une desserte bus intérieure au nouveau quartier et par la mise en place d’une traversabilité du quartier qui permet notamment de faciliter les liens piétons vers la future gare du Grand Paris Express et du Tramway.

La place accordée aux modes doux sur l’espace public est également prise en compte avec notamment la mise en place d’une piste cyclable en site propre sur les avenues Fernand Péna et Roger Salengro permettant de faciliter les liens entre la gare du Grand Paris et le centre-ville en passant par le futur quartier Gaston Roulaud.

La place des vélos et autres modes de déplacements doux notamment électrique devra être considérée : surface de stockage, qualité d'implantation en rdc de l'opération.

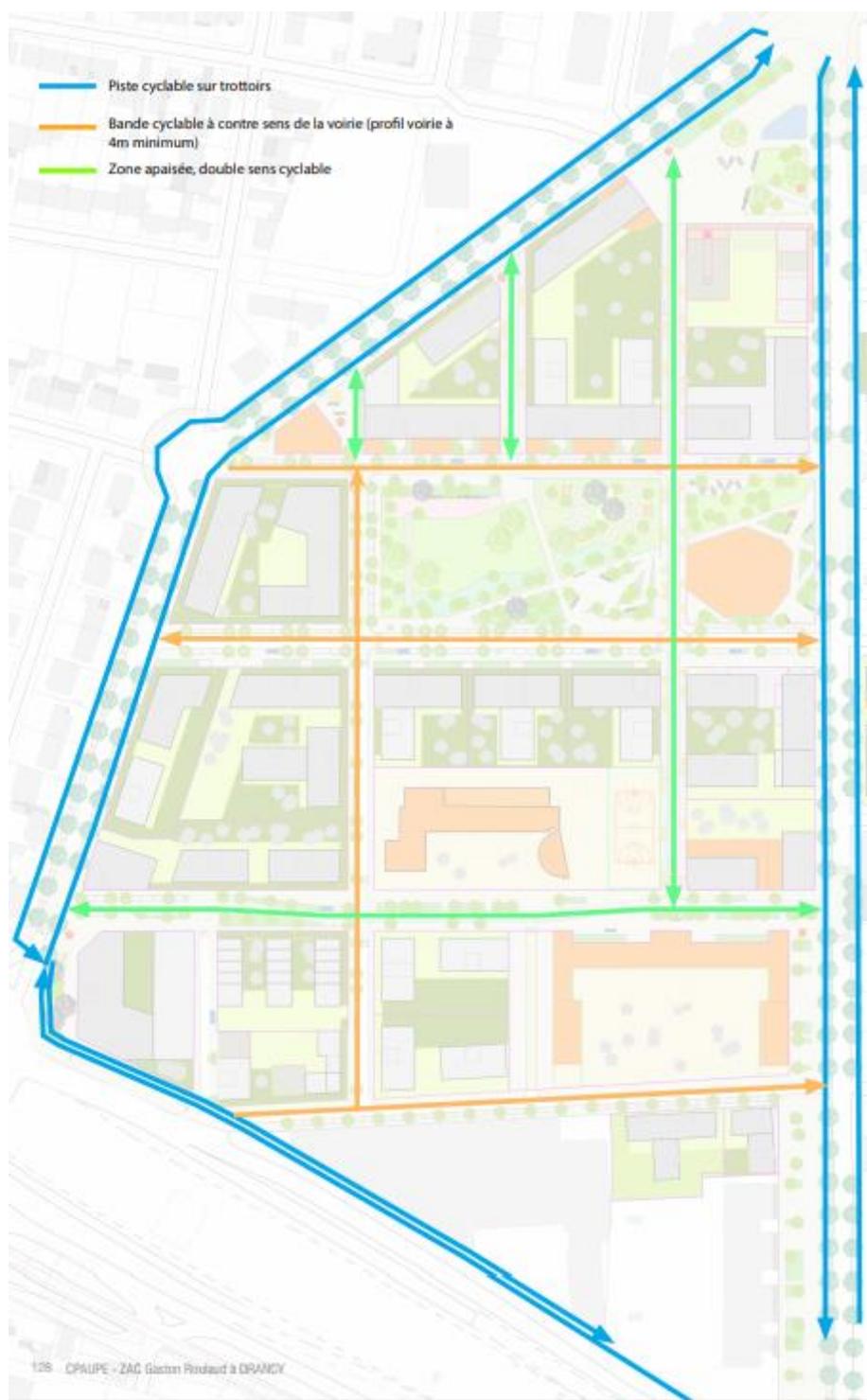
Ainsi, afin de favoriser la mobilité des habitants et l'accès aux transports en commun, le projet prévoit :

- Mise en place d'une trame viaire maillant le quartier d'Est en Ouest ou du Nord au Sud permettant d'ouvrir le quartier sur son environnement, notamment par le prolongement des rues Germain Pilon et Nieupart
- Mise en place d'une trame douce (piétons, cycles, zone 30) permettant les parcours piétons et cyclistes au sein du quartier et des cheminements facilités vers les équipements publics. Prévoir des espaces dédiés au stationnement des vélos.
- Adapter le gabarit des futures voies et l'organisation de la trame urbaine pour permettre le passage du bus à l'intérieur du quartier.
- Création d'un espace public fédérateur dénommé « ruban actif », irrigant le quartier d'Est en Ouest, desservant les deux écoles et constituant une voie apaisée et adaptée aux mobilités douces
- Création d'une piste cyclable le long des rues Fernand Péna et Roger Salengro
- Intégration du stationnement résidentiels en sous-sol des opérations immobilières et réalisations de stationnement « visiteur » sur le domaine public.

Par ailleurs, en marge du projet (sur la frange sud et hors du périmètre de ZAC), une opération est prévue en lien avec la future gare du Grand Paris Drancy-Bobigny. Portée par le Département, et ayant fait l'objet de l'étude mobilités transmise en *ANNEXE 4*, ce projet devra être réalisé à l'issue de l'étude pôle Gare Drancy-Bobigny. Il consiste en :

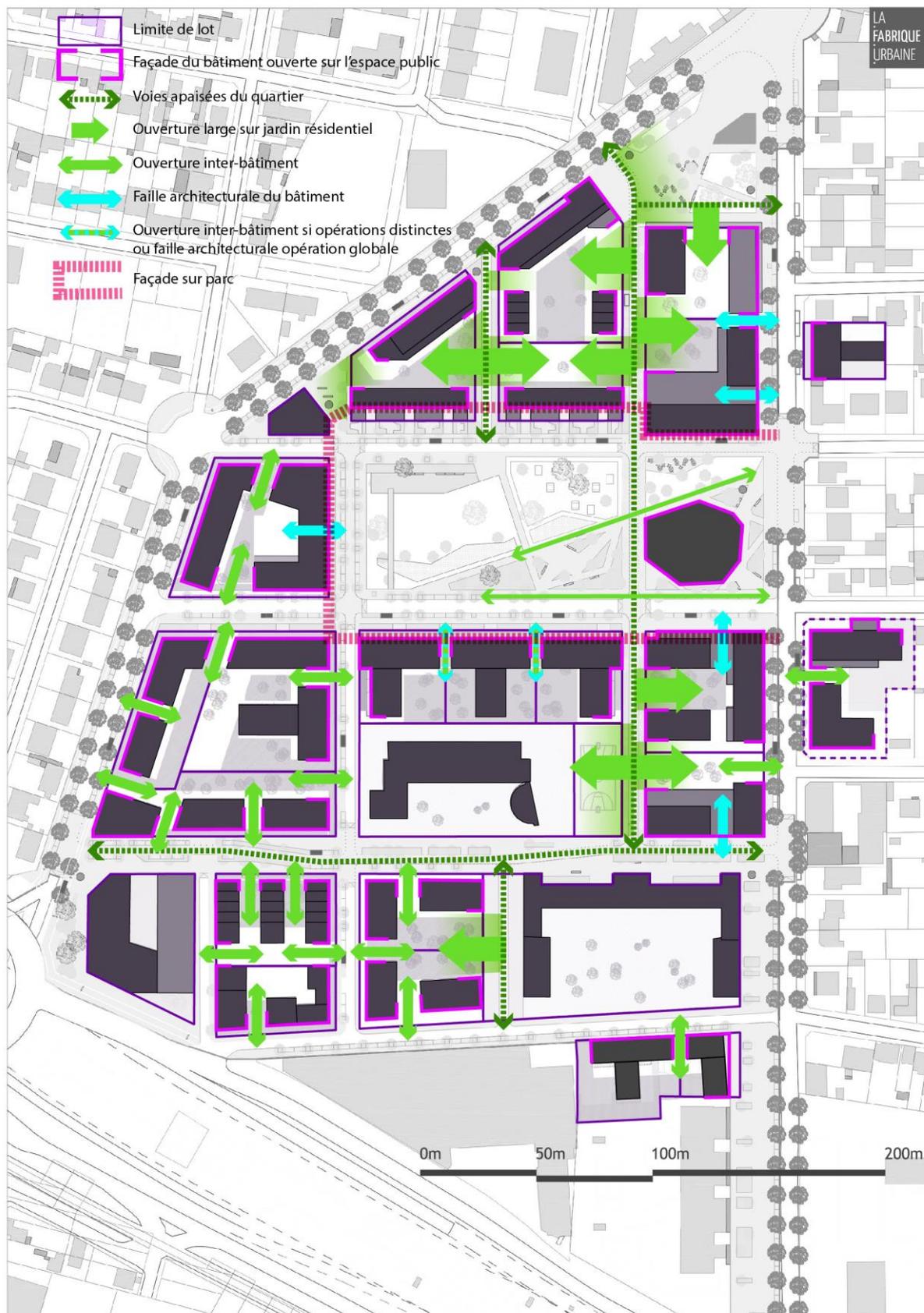
- Elargissement de la rue de Stalingrad au sud du quartier pour permettre l'aménagement d'une piste cyclable et d'une voie de bus, et aménagement du rond-point Repiquet pour offrir un espace piéton plus généreux qui facilite les cheminements vers la future gare du Grand Paris Drancy-Bobigny.

## Pistes cyclables



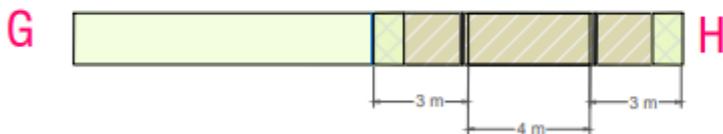
- 1 piste mono directionnelle sur chaque trottoir de la rue Fernand Péna.
- 1 piste mono directionnelle sur chaque trottoir de la rue Roger Salengro.
- Bandes cyclables sur voirie, à contre sens de la circulation pour les rues intérieures à l'opération.
- Ruban actif et agrafes vertes en zone de rencontre, double sens cyclable non marqué au sol.

## Chemins piétons, aménagés et confortables



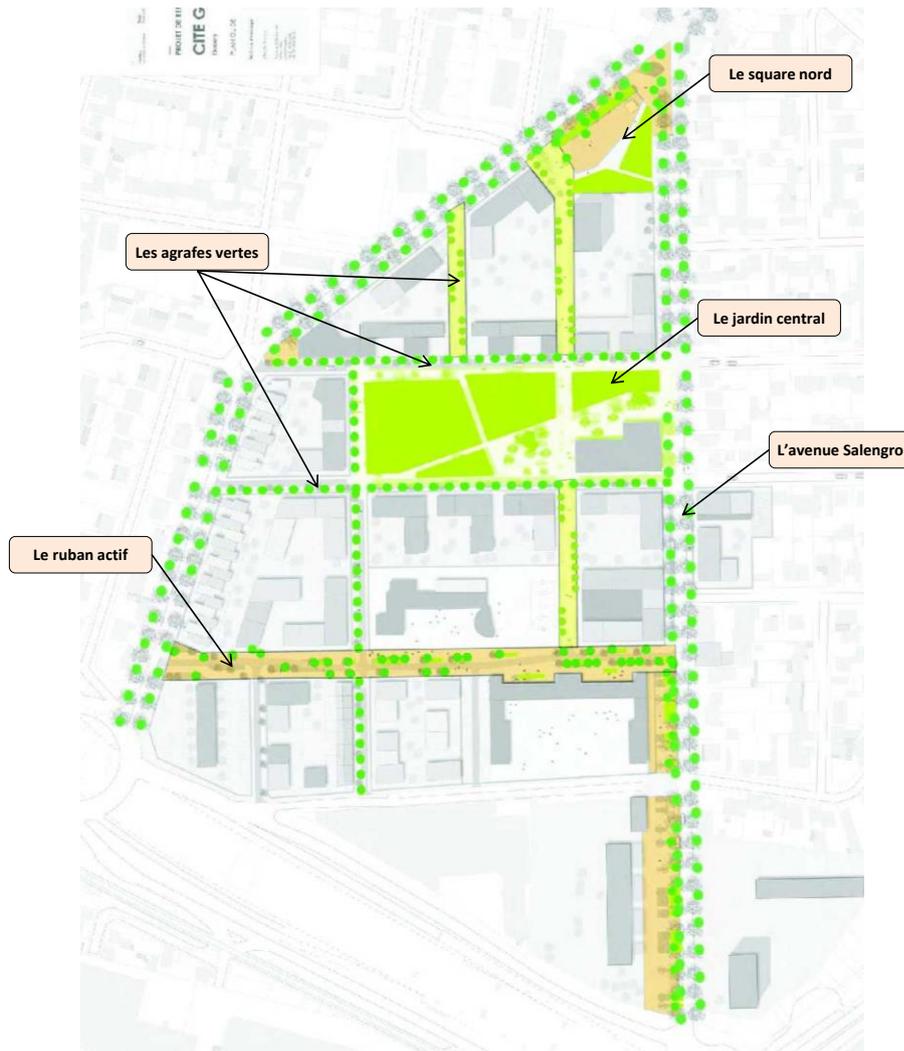
## Les agrafes vertes

Les agrafes vertes adopteront elle aussi le statut de « zone de rencontre », les circulations véhicules y seront autorisées (20km/h max). Sur une largeur de 4.00m, un même revêtement de sol qualitatif sans découvert de bordure est mis en place entre les parcelles pour indiquer le caractère apaisé de la voie. A l'extérieur de cette voie, une largeur de 3m en mélange terre-pierre, evergreen ou pavés à joints engazonnés affirme l'ambiance végétale de la voie. La voie sera également plantée de cépées et d'arbres tiges qui prolongeront la couverture arborée des jardins privés. Des accès « côté jardin » proposeront aux nouveaux habitants un parcours alternatif à la voirie.



Coupe de principe - les agrafes vertes- Échelle: 1/250





**Ruban actif (zone de partage, larges trottoirs, 10 ou 30 km/h)**

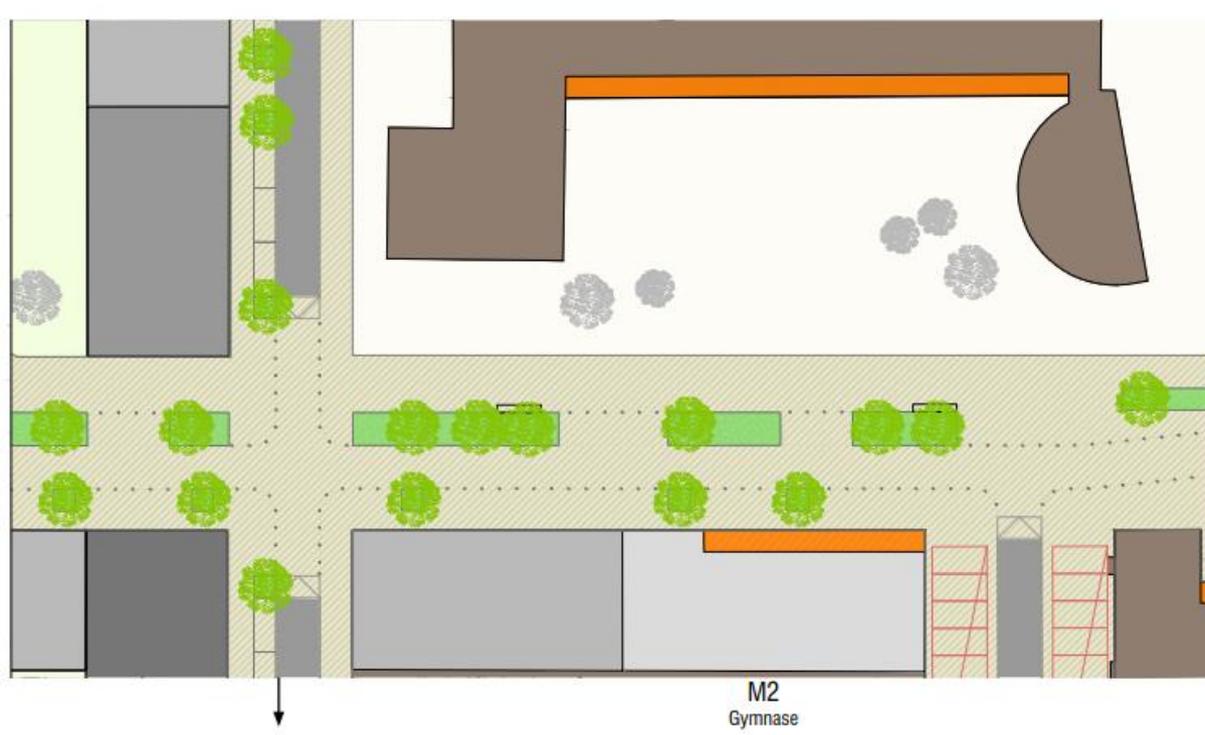
Le ruban actif adoptera ici le statut de « zone de rencontre », les circulations véicules y seront autorisées (20km/h max) mais ce sont les circulations piétonnes qui seront prioritaires en tous lieux. Un même revêtement de sol qualitatif sans découvert de bordure sera mis en place de façade à façade pour indiquer le caractère apaisé de la voie. De larges massifs plantés donneront une ambiance toute particulière à la voie, ils seront placés de manière à ne pas permettre des circulations rectilignes aux voitures et inciter ainsi à limiter leur vitesse. Ces massifs plantés seront en particulier situés en face des parvis des écoles pour en sécuriser davantage les déambulations des enfants. Cette voie constituera aux heures d'entrée et de sortie un vaste espace de dépose minute pour les parents motorisés. Il n'y aura pas de stationnement autorisé sauf pour les PMR et les livraisons afin de préserver à la voie un caractère jardiné et confortable pour les piétons.



Coupe de principe sur le ruban actif - Échelle: 1/250

DM : Dépose-minute

PMR : Stationnement PMR



### **Principes de la trame viaire**

Le projet s'intègre complètement à la trame urbaine de la commune selon une trame en îlots. De nouvelles rues sont créées en continuité avec la trame viaire du tissu pavillonnaire périphérique. Le square se trouve inscrit au sein d'une trame urbaine qui garantit son fonctionnement élargi et son attractivité.

**Le projet urbain permet la mise en place d'une trame viaire, composée de voiries aux typologies différenciées, qui permet d'ouvrir le quartier sur son environnement.**

Il s'agit en particulier :

- De faciliter les traversées est-ouest et nord-sud du quartier par la création de voies en simple sens accompagnées de stationnement résidentiel unilatéral ;
- De proposer des voies apaisées et des espaces publics favorisant les mobilités douces
- De mettre en place une zone de rencontre ou apaisée à proximité des équipements et de faciliter la gestion des affluences au moment de la dépose et du ramassage des enfants.
- De permettre des bouclages autour des îlots ;
- D'améliorer l'accessibilité du secteur Voltaire dans le cadre de la mutation de la zone pavillonnaire ;
- Une réflexion sur les sens de circulation, en favorisant le sens unique, et les formes de voiries permettra d'offrir aux piétons un cadre apaisé, en limitant notamment les flux de véhicules pour favoriser les modes actifs.

## Typologies d'espaces publics\*



## Transports collectifs

Si la réalisation du futur pôle gare Drancy-Bobigny (ligne 15 Est du GPE, station T1, T11 express) constituera un atout majeur à l'attractivité du quartier mais aussi à l'accessibilité au bassin d'emploi, il soulève néanmoins des réflexions quant à l'amélioration des connexions entre ces 2 espaces.

Ainsi, dès 2016, une étude portant sur l'accessibilité du pôle gare depuis le quartier Gaston Roulaud laquelle mettait en évidence la nécessité d'améliorer les conditions et la qualité des aménagements entre les réseaux ferrés et l'espace public environnant.

**L'avenue Salengro** sera plantée d'un double alignement d'arbres de hautes tiges mono spécifique lui donnant ainsi un caractère de voie structurante communale. De part et d'autre de la voie, du stationnement longitudinal est installé autant que faire se peut, en dehors des carrefours traités en plateau ralentisseur, de la place nord et du parvis du conservatoire et du square. Un ou deux quais bus sont à réinstaller sur les accès stratégiques du quartier (place nord et/ou conservatoire et ou bande des équipements).

Par ailleurs, en marge du projet et situé hors du périmètre de ZAC, une opération sera menée, par le Département, en lien avec l'arrivée de la future gare du Grand Paris Express Drancy-Bobigny :

- Extrêmement routier, et ne ménageant que très peu d'espace sécurisé aux piétons et cyclistes, le Rond-point Repiquet sera réaménagé afin d'offrir des trottoirs généreux et une trame piétonne lisible

et sécurise depuis le quartier Gaston Roulaud notamment, des pistes cyclables en direction du pôle gare dont le maillage se développera en direction du centre-ville de Drancy, en connexion avec la cité, mais aussi depuis le rond-Point Normandie Niemen, ainsi que l'aménagement d'une ligne de bus en site propre, favorisant la fluidité du trafic et l'amélioration des conditions de rabattements de Drancéens vers le futur pôle. Cette réflexion sera menée dans le cadre de l'étude Pôle Gare Drancy-Bobigny.

Afin de compléter l'analyse des conditions actuelles et futures de déplacement sur le quartier, le maître-d'ouvrage réalisera, sous les conseils de l'AMO développement durable retenu (fin 2021), une nouvelle étude quantitative de ces déplacements. Cet AMO nous accompagnera afin de définir le planning de réalisation des études à mener.

**En complément de la réalisation des pistes cyclables, les actions en faveur du développement durable sont distillées dans chacun des grands thèmes, y compris le volet urbain :**

- En favorisant la diversité des fonctions, le projet présente un quartier « de courts distances » ;
- En favorisant les mobilités douces circulations douces piétonnes et cyclables au sein du quartier à travers l'aménagement d'agrafes vertes et d'un ruban actif à vitesse de circulation limitée. Il propose également des aires de stockage et de stationnement des vélos et anticipe les points de recharge de véhicules électriques ;
- En considérant l'environnement atmosphérique et acoustique du site dans la conception de la trame urbaine et dans la composition de sa programmation ;
- En favorisant la biodiversité, le projet propose le maintien et la mise en valeur d'une partie du jardin central ; partie la plus fortement arborée. Une charte de gestion O phyto liée notamment au rôle hydraulique du jardin et à la présence à proximité de publics fortement vulnérables (enfants) devra être mise en place. Les préconisations de l'étude d'impact seront d'ailleurs prises en compte pour compenser les éventuels effets ;
- En se souciant de la gestion de l'eau, le projet urbain propose la mise en place d'une stratégie de gestion alternative des eaux pluviales à l'échelle du quartier. Le long des nouvelles voies projetées, il sera créé un réseau de canalisation où seront implantées des grilles pluviales permettant de récupérer les eaux de surfaces. Chaque nouvel îlot disposera d'un branchement EP sur domaine public, permettant de se raccorder sur le réseau principal. Par ailleurs, les eaux pluviales qui transiteront par les agrafes vertes seront gérées via des noues, larges et de faibles profondeurs. Les noues seront plantées permettant d'assurer une phyto-épuration ;
- En favorisant le tri sélectif par l'implantation de bornes enterrées et en accompagnant les locataires vers un changement d'usage.

Les détails de la programmation sont précisés dans l'étude urbaine transmise en annexe du présent document (ANNEXE 1).

Sujet n°7 : La MRAe recommande de compléter l'étude d'impact par une évaluation des effets attendus des mesures envisagées pour réduire l'exposition au bruit.

*Evaluation des effets attendus des mesures envisagées pour réduire l'exposition au bruit :*

En complément de l'étude acoustique déjà transmise avec l'étude d'impact (réalisée en 2017 par SIXENSE Environnement), le maître-d'ouvrage réalisera, sous les conseils de l'AMO développement durable retenu (fin 2021), une nouvelle étude permettant d'évaluer les effets attendus des mesures envisagées pour réduire l'exposition au bruit. L'objectif est de s'assurer que l'ouverture du quartier ne causera pas de nuisances sonores excessives, afin de ne pas troubler le calme actuel du cœur d'ilot. Cette démarche s'illustre avec la volonté d'accentuer les mobilités douces (transports en commun, sens unique des voies, espaces publics confortable...). Cet AMO nous accompagnera afin de définir le planning de réalisation des études à mener.

Pour rappel, l'étude acoustique transmise présentent les éléments suivants :

- Réalisation du diagnostic initial :

. Sur le terrain : comptages de trafic routier et mesures sonométriques.

. Réalisation d'une modélisation informatique acoustique du site en situation actuelle et projetée sans modifications.

- Recherche des impacts du projet et dimensionnement des solutions :

. Lors de la phase chantier : proposition d'actions.

. En situation projetée modifiée par le projet : modélisation et proposition de mesures de réduction.

Sujet n°8 : La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur l'exposition de la population à des pollutions de l'air, et de définir des mesures pour éviter ou réduire ces impacts.

En complément des éléments transmis dans l'étude d'impact, le maître-d'ouvrage réalisera, sous les conseils de l'AMO développement durable retenu (fin 2021), une nouvelle étude permettant d'approfondir l'analyse des impacts du projet sur l'exposition de la population à des pollutions de l'air, et de définir des mesures pour éviter ou réduire ces impacts. Cet AMO nous accompagnera afin de définir le planning de réalisation des études à mener.

Sujet n°9 : La MRAe recommande d'évaluer les surfaces de pleine terre présentes sur le site et celles qui seront imperméabilisées dans le cadre du projet.

Les éléments sur ce sujet sont apportés plus haut, en réponse au Sujet n°1. De plus, une étude réalisée par SEMOFI en 2017 indique que, naturellement, les sols de ce site ne sont que peu perméables. Elle est disponible en annexe du présent document (ANNEXE 3).

Sujet n°10 : La MRAe recommande de présenter un bilan global des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du projet incluant la phase travaux et en particulier les démolitions prévues.

En complément des éléments transmis dans l'étude d'impact, dont l'étude de 2017 réalisée par E3C (sur le potentiel de développement des énergies renouvelables pour le quartier Gaston Roulaud), le maître-d'ouvrage réalisera, sous les conseils de l'AMO développement durable retenu (fin 2021), une nouvelle étude permettant de présenter un bilan global des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre du projet incluant la phase travaux et en particulier les démolitions

prévues. Celle-ci permettra de déterminer la consommation énergétique actuelle et future du quartier. Cet AMO nous accompagnera afin de définir le planning de réalisation des études à mener.

En outre, nous confirmons que **la solution retenue pour l'alimentation en chauffage est le réseau de géothermie. Les travaux de raccordement sont d'ailleurs terminés aujourd'hui.**

Sujet n°11 : La MRAe recommande de : • préciser la durée et le phasage des travaux réalisés dans le cadre du projet ; • approfondir l'analyse des incidences potentielles du chantier afin de préciser et compléter le cas échéant les mesures visant à éviter et réduire les nuisances pour la population.

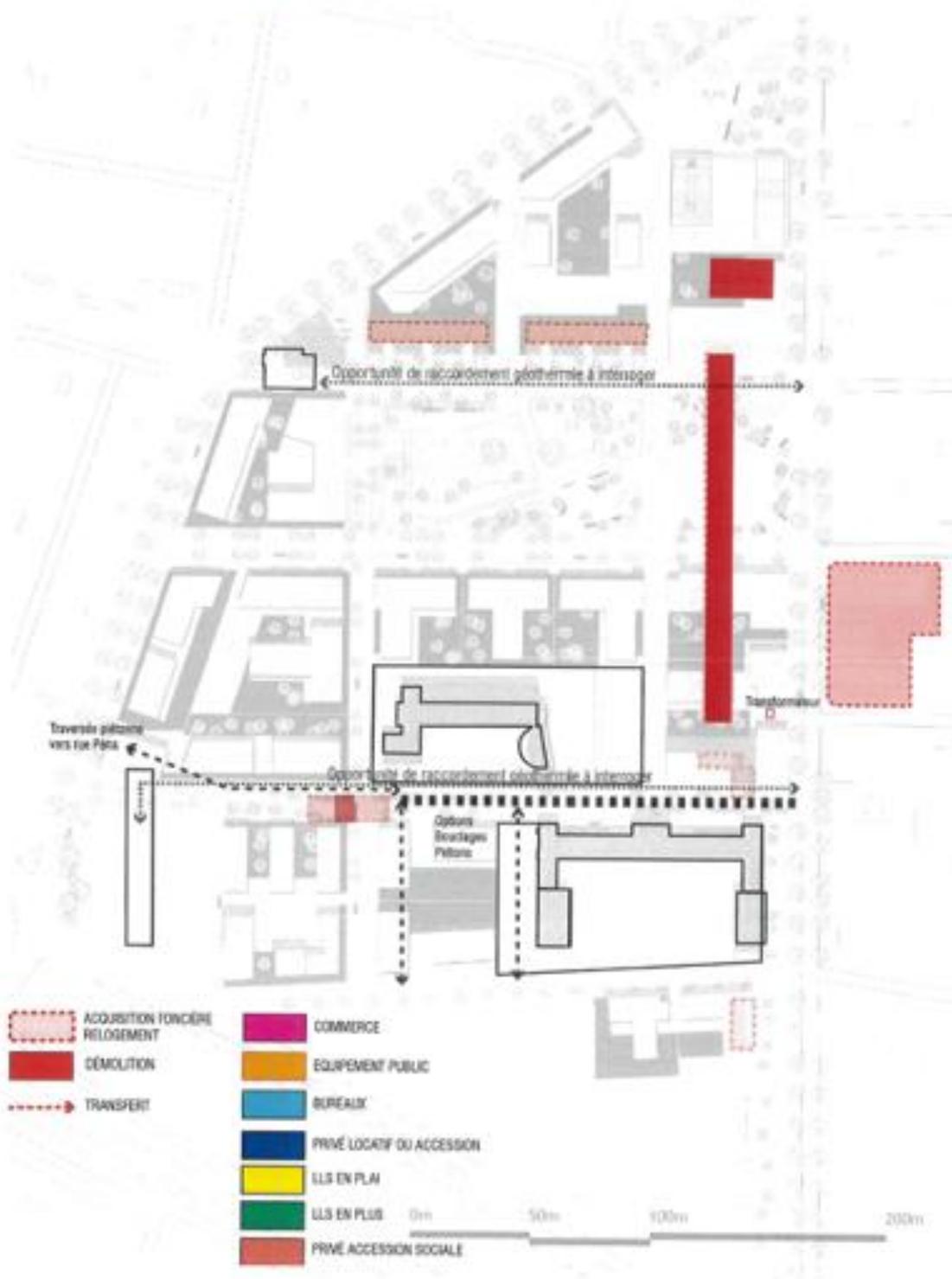
Concernant l'analyse des « incidences potentielles du chantier afin de préciser et compléter le cas échéant les mesures visant à éviter et réduire les nuisances pour la population », le maître-d'ouvrage s'engage à mener une étude pour approfondir le sujet et atténuer au maximum les incidences potentielles du chantier.

Vous trouverez ci-dessous les plans-phasage prévisionnels de l'opération :

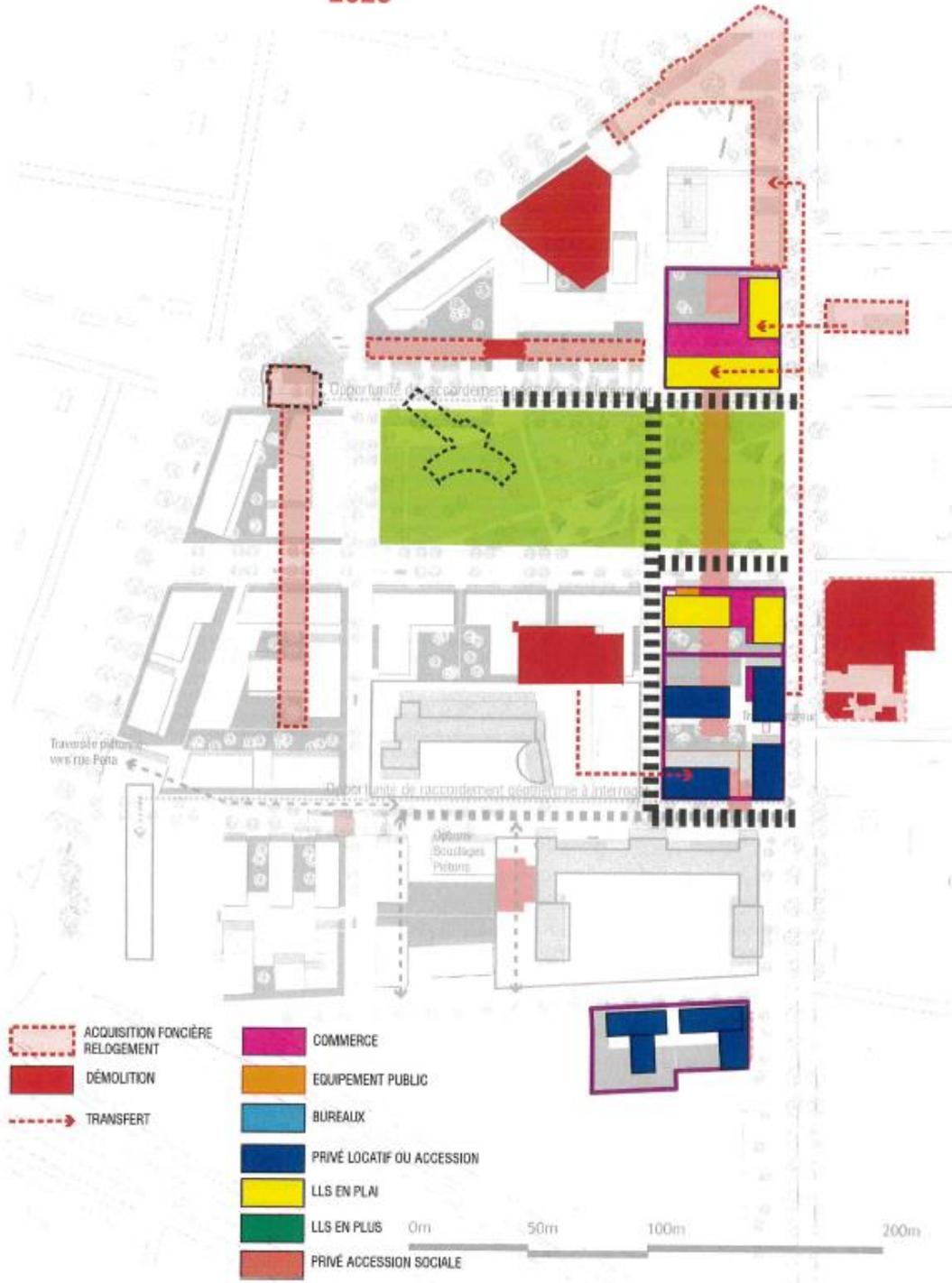
Les dates présentées seront mises à jour dans le cadre des travaux de l'OPCIC (ordonnancement-planification-coordination inter-chantiers), qui doit être retenu au second semestre 2021.

De plus, la maître-d'ouvrage sera accompagné de l'OPCIC, mais aussi d'un AMO économie circulaire et d'un AMO développement durable, dont les missions devront permettre d'optimiser la gestion des chantiers (emprises chantiers, circulations, réemploi...) afin d'en réduire au maximum les impacts et nuisances, pour les habitants comme pour l'environnement.

2022



2022  
2023

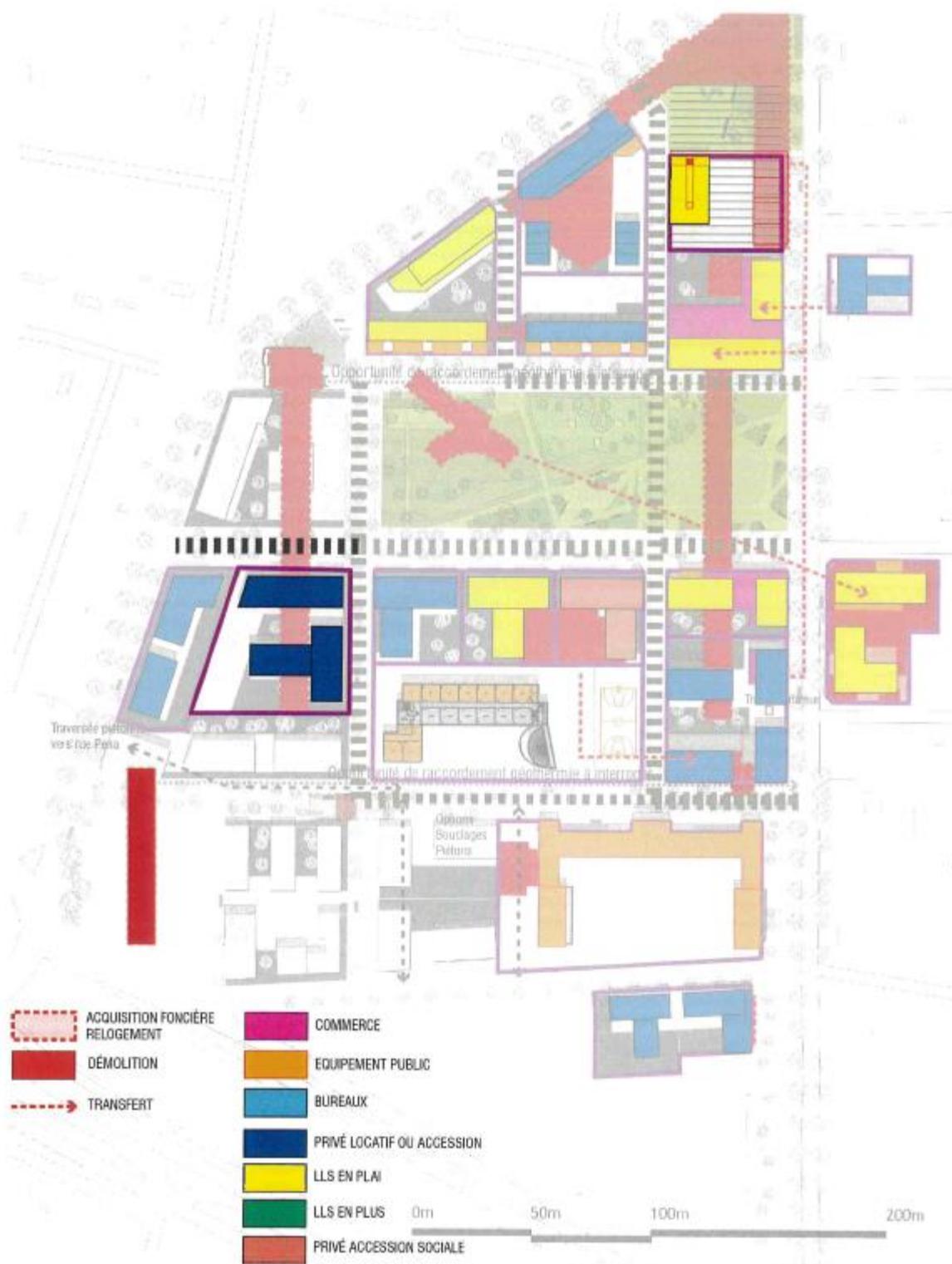




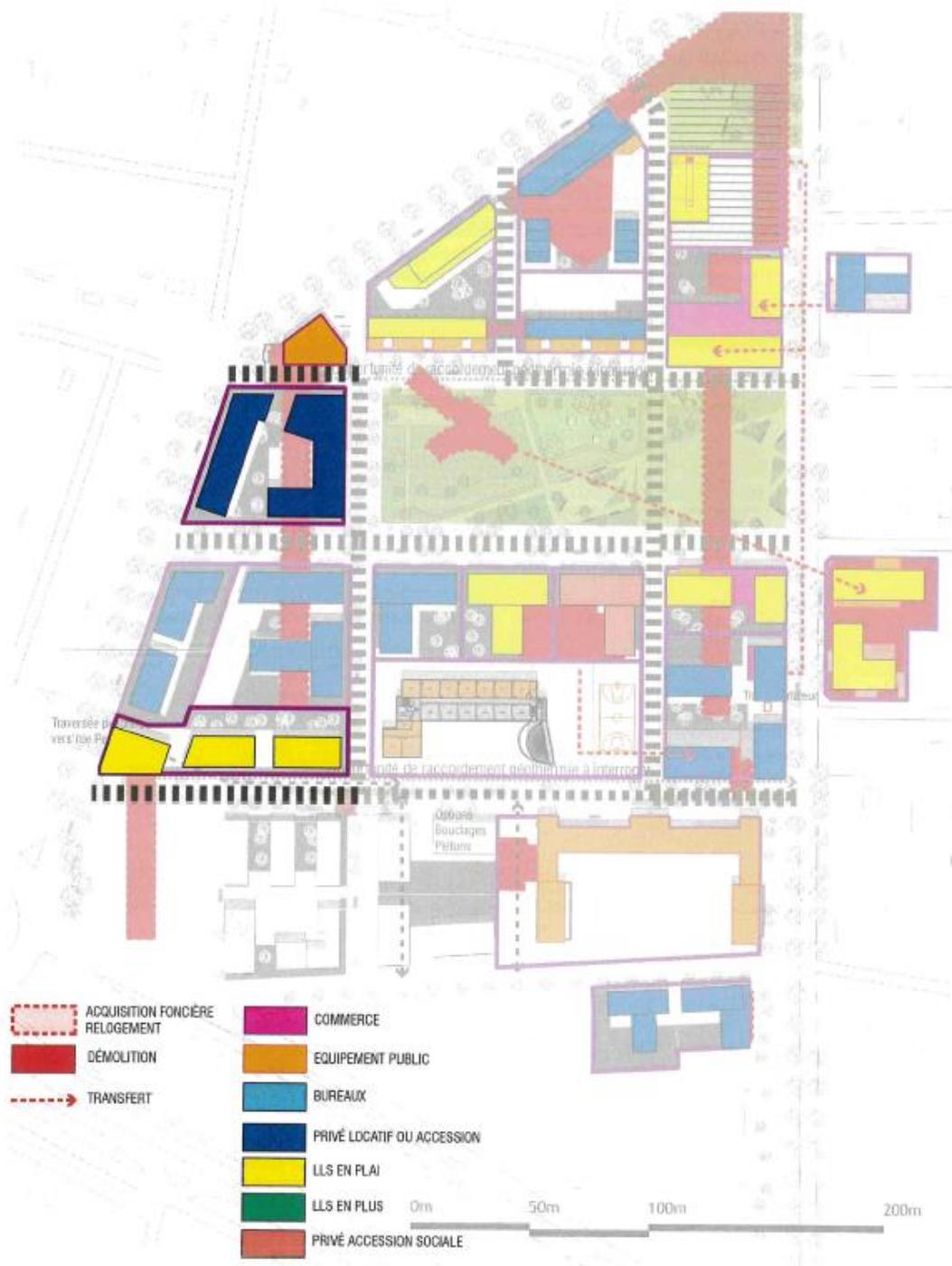
2024  
2025



2025  
2026



2026  
20XX



# ANNEXES

ANNEXE 1 : Etude urbaine (Phases 1-2-3) – Fabrique Urbaine

ANNEXE 2 : Cahier des prescriptions architecturales, urbaines et paysagères (CPAUPE)

ANNEXE 3 : Etude de perméabilité des sols – SEMOFI

ANNEXE 4 : Etude mobilités – Grand Paris Express