

# **Etablissement Public territorial Grand Orly Seine Bièvre**

Commune de L'Hay-les-Roses

## **PROJET**

**DOSSIER DE CREATION DE LA ZAC MULTISITES  
« LALLIER - GARE TROIS COMMUNES »**

### **1. RAPPORT DE PRESENTATION**

# Sommaire

1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION
2. DESCRIPTIF DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT
3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENTS RETENUS
4. PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL DE CONSTRUCTION
5. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS ET LES ORIENTATIONS D'URBANISME

## CONCLUSION



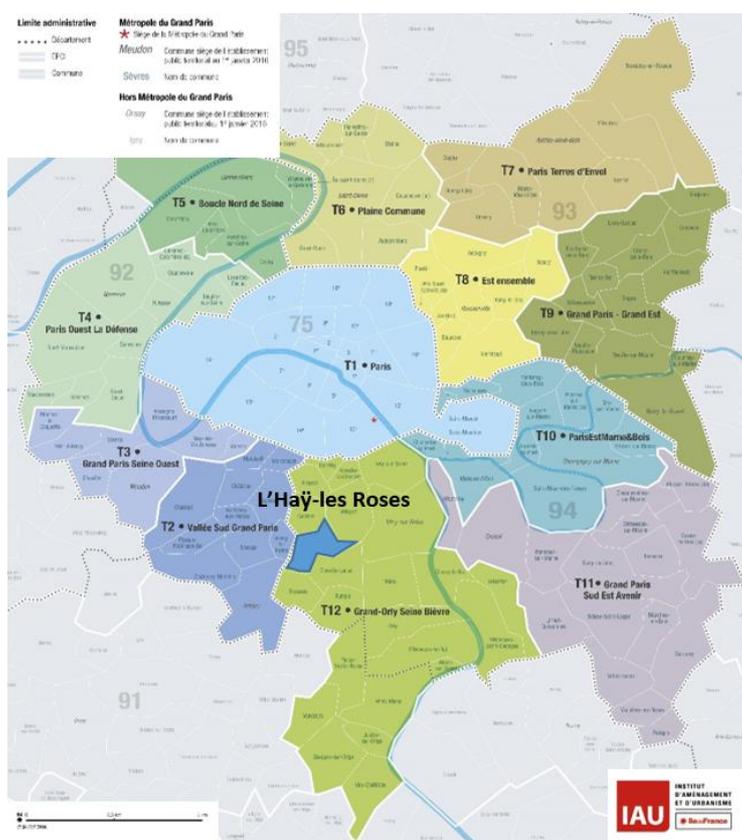
# 1. OBJET ET JUSTIFICATION DE L'OPERATION

## 1-1 Localisation de l'opération

### 1-1-1 La ville de L'Haÿ-les-Roses dans son territoire

Située en région Ile-de-France, sous-préfecture du Val-de-Marne et membre de l'Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre (24 communes, 670 000 habitants), L'Haÿ-les-Roses est une ville principalement résidentielle située à seulement 10 km du centre de Paris.

L'Haÿ-les-Roses, d'une taille de 390 hectares est riveraine des villes de Villejuif, Chevilly-Larue, Fresnes, Cachan, Vitry-sur-Seine et Bourg-la-Reine. Six quartiers composent le territoire : les Blondeaux, le Centre, le Jardin Parisien, Lallier-Bicêtre, le Petit Robinson et la Vallée-aux-Renards.



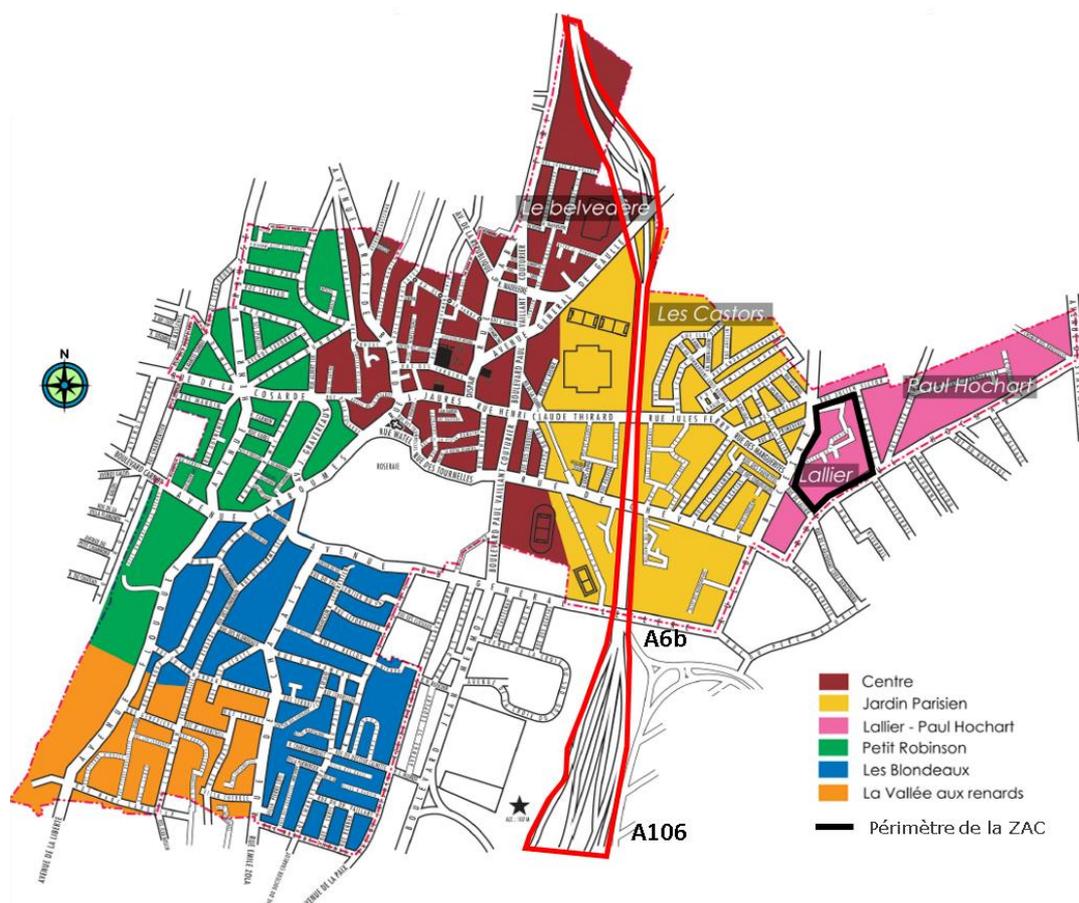
Carte de situation de la ville (Source IAU)

### 1-1-2 Le site du projet

La ZAC «Lallier - Gare Trois Communes » se situe à l'Est du territoire communal, à 4 km au sud des portes de Paris et à 8 km de l'aéroport d'Orly. Elle bénéficie d'une position géographique intéressante à mi-chemin entre ces deux pôles d'emplois majeurs de la région. Elle est séparée du centre-ville par l'autoroute A6 à l'Ouest. La route départementale D7 passe à l'extrémité Est du quartier Hochart. La ZAC est implantée au pied de la future gare « L'Haÿ-Trois communes » de la ligne 14 qui reliera Orly à Paris dès 2024.

### Ce secteur concentre des enjeux urbains importants :

- Désenclaver le quartier pour permettre l'ouverture sur de nouvelles dynamiques métropolitaines.
- Créer une nouvelle centralité urbaine autour de la future gare de la ligne 14 à l'échelle de l'ensemble des quartiers situés à l'Est de l'autoroute A6.
- Développer la mixité fonctionnelle, notamment par le développement d'activités économiques en lien avec la gare (commerces, immobiliers d'entreprises, espaces de co-working).
- Densifier, améliorer la qualité de l'habitat existant et développer la mixité sociale.
- Améliorer le cadre de vie par des espaces publics et collectifs de qualité.
- Offrir des services publics de qualité pour les habitants (nouveau groupe scolaire, gymnase et un équipement public municipal de proximité).



Carte de situation du quartier de Lallier (Source Atelier Choiseul – dossier NPNRU)

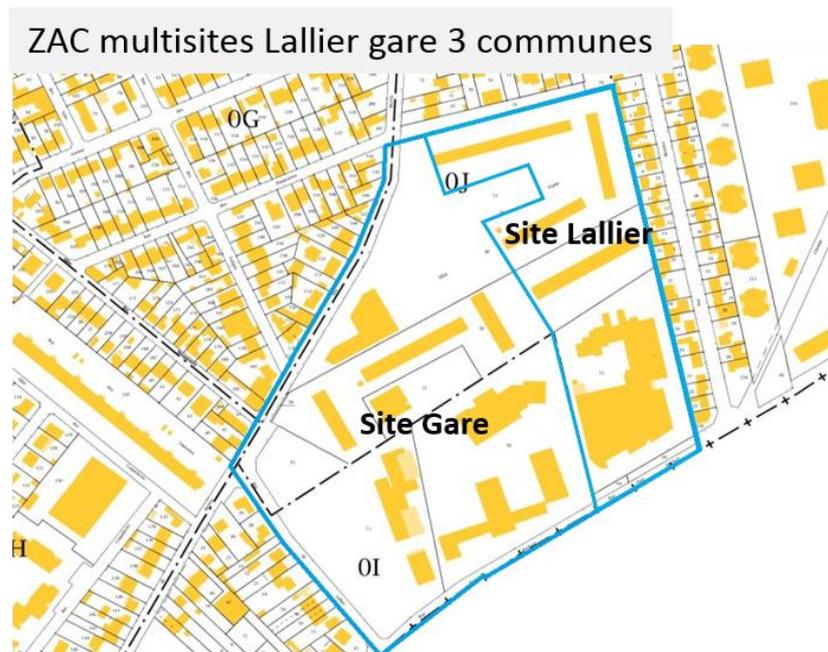
### 1-1-3 Périmètre de la ZAC

La ZAC, d'une superficie totale d'environ 7 hectares, prend la forme d'une ZAC multisites avec 2 sites :

- Le site « Gare » qui sera concédé à un aménageur d'une superficie d'environ 5 hectares,
- Le site « Lallier » qui sera géré en régie par l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre d'une superficie d'environ 2 hectares.



Carte de situation, périmètre de l'ensemble de la ZAC (source Google Maps)



Carte du cadastre, périmètre de la ZAC multisites (Source Géoportail)

### 1-1-4 Situation foncière actuelle

La ZAC, d'une superficie totale de 70032 m<sup>2</sup> est détenue par 4 grands propriétaires :

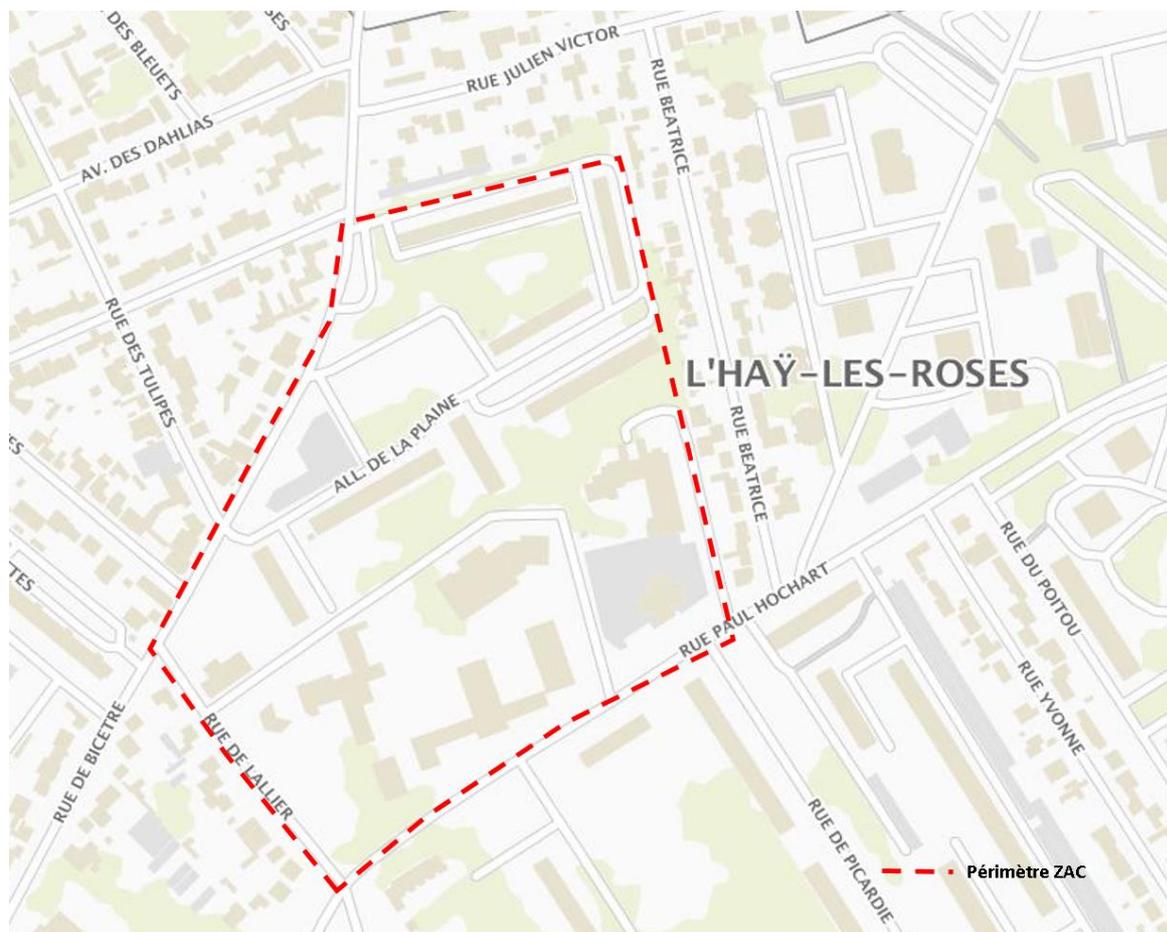
- Le bailleur social I3F avec une parcelle de 33485m<sup>2</sup> soit environ 48% de la superficie de la ZAC.
- Dossier de création de ZAC multisites « Lallier – Gare trois communes »



## 1-2 OBJET DE L'OPERATION

### 1-2-1 La situation actuelle

Le site de la ZAC multisites se trouve à l'est de L'Hay-les-Roses, en limite communale avec Chevilly-Larue, au Sud. Il est délimité par les rues Lallier et Bicêtre à l'ouest et au nord, et la rue Paul Hochart au sud. Des travaux sont d'ores et déjà en cours en vue de la création de la gare « Trois Communes » de la ligne 14 du Grand Paris Express. Cette gare sera établie au sein du site, au croisement de la rue Lallier et de la rue de Bicêtre.

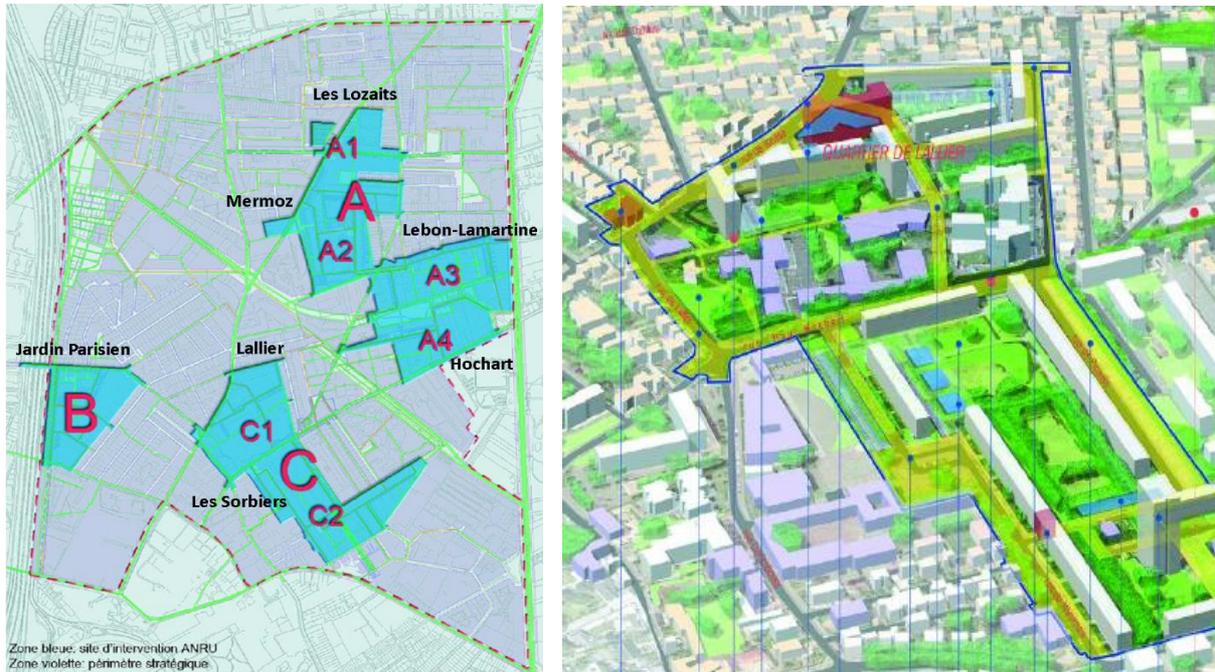


Carte plan du quartier (Source Géoportail)

### 1-2-2 Historique des intentions : le fruit d'une dynamique de territoire enclenchée dès 2005

Le projet d'aménagement du quartier Lallier est né en 2005 avec un projet global de renouvellement urbain entre les villes de Villejuif (quartiers Lebon-Lamartine, les Lozaites et Mermoz), L'Hay-les-Roses (quartiers Lallier, Jardin Parisien et Hochart) et Chevilly-Larue (quartier Les sorbiers). Il a donné lieu à un dossier de candidature non retenu au titre du premier programme de renouvellement urbain initié par l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU).

Pour le quartier de Lallier, le projet prévoyait la démolition de la barre de logements située au 110 rue de Bicêtre, la reconstitution sur site de 76 logements, la requalification de la voirie, des espaces publics et des pieds d'immeuble et l'ouverture d'une nouvelle voie de desserte vers la rue Paul Hochart.

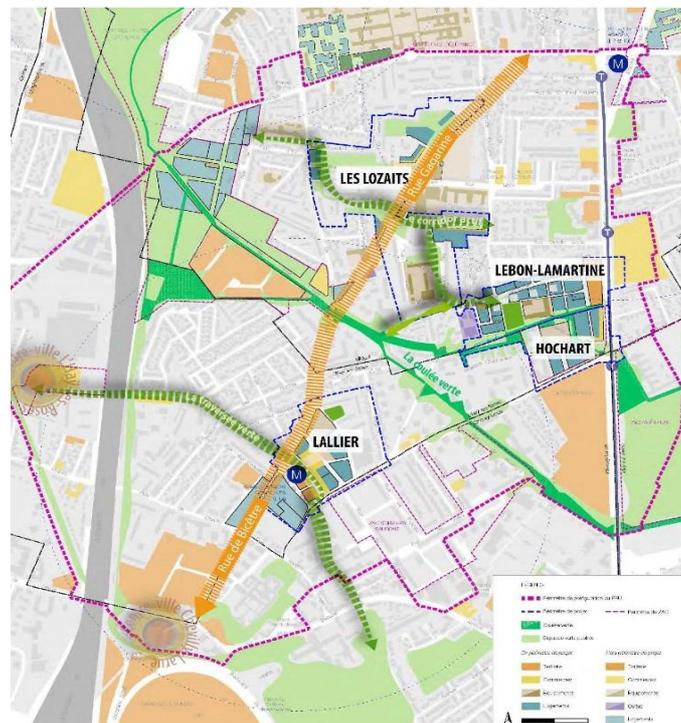


Carte des quartiers en projet et carte du projet Lallier (Source dossier de candidature ANRU de 2005)

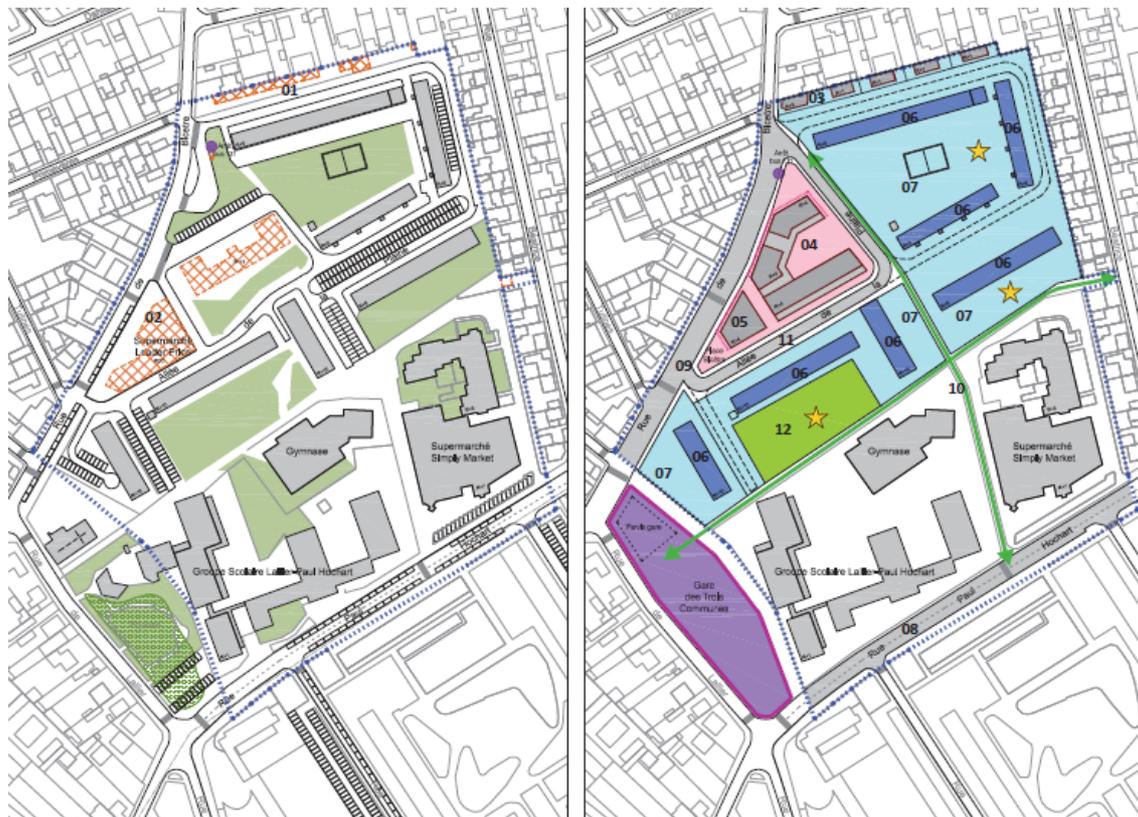
En 2013, la Communauté d'Agglomération Val de Bièvre et les villes de L'Haÿ-les-Roses et Villejuif candidatent à nouveau auprès de l'ANRU au titre du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine d'intérêt national et sont retenues en décembre 2014.

Trois quartiers sont cette fois-ci concernés : Lallier (L'Haÿ-les-Roses), Lozaitz Sud et Mermoz (Villejuif) et Lebon-Lamartine-Hochart (L'Haÿ-les-Roses et Villejuif).

Le premier projet présenté mi 2013 prévoyait la démolition de l'immeuble du 110 rue de Bicêtre et de la galette commerciale attenante, permettant de libérer du foncier pour construire 91 logements avec un rez-de-chaussé-commercial animé autour d'une place. Le patrimoine d'I3F est réhabilité et résidentialisé. Les espaces publics sont aménagés et restructurés et les cheminements piétons à l'intérieur du quartier sont renforcés.



Les différents secteurs du projet NPNRU (Source Atelier Choiseul – dossier NPNRU)



Cartes des démolitions et carte du projet quartier Lallier (Source dossier NPNRU de 2013)

Depuis 2014, le projet urbain s'est étoffé. En effet, la Ville et l'EPT, accompagnés de l'ANRU, ont souhaité renforcer l'ambition de ce projet urbain afin de répondre pleinement aux enjeux suivants :

- La volonté de développer une nouvelle polarité à l'échelle de la ville en lien avec l'arrivée de la gare de la ligne 14.
- La restructuration complète du quartier grâce à la démolition de 3 barres d'immeubles supplémentaires permettant la création d'un pôle multimodal en lien avec la gare, d'un vaste mail piéton à l'intérieur du quartier et de désenclaver le quartier grâce à la création d'une nouvelle trame viaire.
- Le développement de la mixité fonctionnelle avec de nouvelles activités économiques et des commerces en pieds d'immeuble.
- Le développement d'une plus grande mixité sociale au travers d'une nouvelle programmation en accession libre.
- La démolition puis la reconstruction du groupe scolaire et du gymnase qui étaient devenus vétustes, la construction d'un nouveau parking public et d'un nouvel équipement de quartier.

## 1-3 JUSTIFICATION DE L'OPERATION

### 1-3-1 Les dysfonctionnements urbains

On constate plusieurs types de dysfonctionnements urbains :

- Un habitat trop spécialisé, presque totalement constitué de logements sociaux qui représentent 84% des logements.
- Un quartier enclavé, refermé sur lui-même, avec des circulations internes difficiles et peu lisibles.
- Une délimitation entre espaces publics et espaces privés peu claire qui limite la possibilité de valoriser et hiérarchiser les espaces extérieurs.
- Une offre commerciale peu qualitative et limitée.
- Un quartier à forte dominante résidentielle avec néanmoins la présence d'une polarité commerciale, de plusieurs équipements publics (école, gymnase, équipement de quartier) et d'une chapelle. La galette commerciale, le groupe scolaire et le gymnase sont aujourd'hui vieillissants et ne répondent plus entièrement aux besoins de la population et aux enjeux d'un futur quartier de gare.
- Une situation d'insécurité.

Ces dysfonctionnements sociaux et urbains ont conduit à l'inscription du quartier dans le Nouveau Programme de Rénovation Urbaine (NPNRU). Celui-ci vise à les résorber, notamment en profitant de la future gare du Grand Paris comme levier de développement pour une nouvelle attractivité du quartier.



Photos actuelles du quartier (Source dossier de candidature NPNRU)

### 1-3-2 Les grands enjeux du projet de rénovation urbaine

- Créer une nouvelle centralité urbaine autour de la future gare de la ligne 14 à l'échelle de l'ensemble des quartiers situés à l'Est de l'autoroute A6.
- Désenclaver le quartier grâce à la création d'une nouvelle trame viaire à l'intérieur du quartier avec de nouvelles voies et permettre l'ouverture sur les dynamiques métropolitaines.

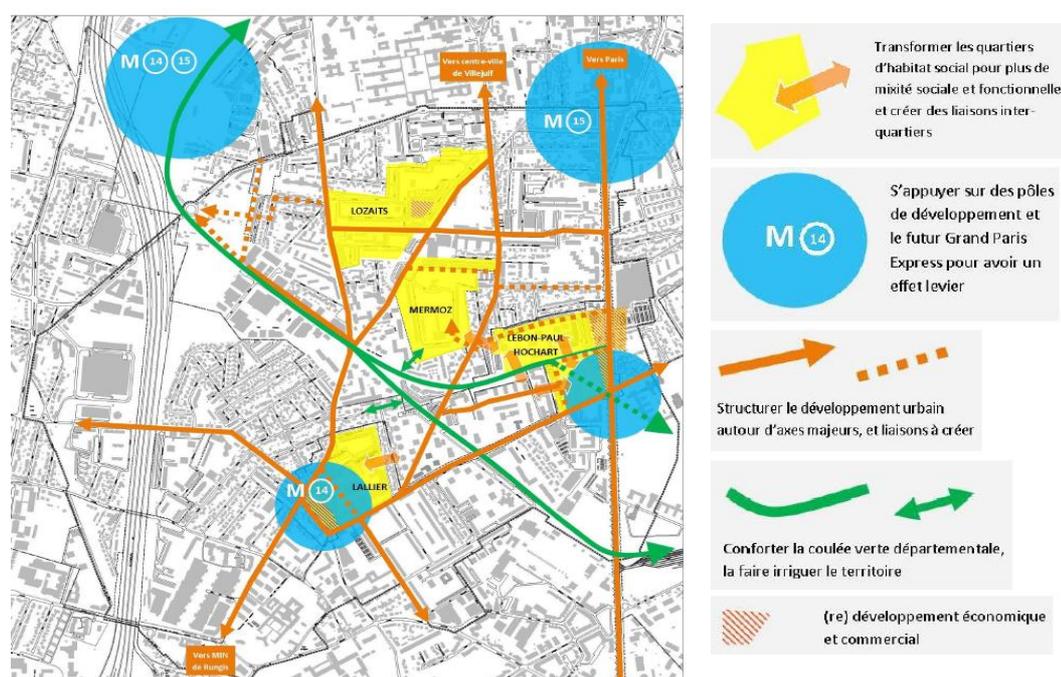
- Développer la mixité fonctionnelle notamment par le développement d'activités économiques et de commerces en pieds d'immeuble.
- Améliorer la qualité de l'habitat existant et développer la mixité sociale au travers d'une nouvelle programmation en accession libre.
- Améliorer le cadre de vie avec la création de nouveaux espaces publics avec notamment la réalisation d'un square, d'une place publique et d'un mail dédié aux mobilités actives et aux transports en commun (voies bus). Ces nouveaux espaces publics permettront de relier les principaux lieux de vie et équipements publics du quartier : le pôle multimodal de la gare avec les commerces, le groupe scolaire, l'équipement sportif et le square public.
- Réaliser de nouveaux équipements publics répondant aux besoins actuels de la population et aux besoins futurs avec : un groupe scolaire, un gymnase, un parking public et un équipement de quartier qui accueillera l'actuel relais mairie Lallier avec son relais bibliothèque, l'antenne jeunesse de la rue Paul Hochart et la maison de quartier.

### 1-3-3 Un secteur intégré dans le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain Villejuif-L'Haÿ-les-Roses

Le secteur Lallier a été inscrit dans la nouvelle géographie des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Compte tenu des dysfonctionnements urbains observés, le site a été retenu par l'ANRU en décembre 2014 pour bénéficier d'aides tendant à la requalification de ce secteur. La nécessité d'agir pour rénover ces quartiers est donc reconnue par l'Etat.

Les objectifs du protocole de préfiguration, signé en novembre 2017, ont permis de finaliser l'ensemble des études visant la réorganisation significative de la trame urbaine, l'aménagement d'espaces publics de qualité et la reconnexion de l'ensemble du secteur avec les quartiers environnants.

Les grands principes du projet ont été validés par l'ANRU et ses partenaires lors du comité national d'engagement du 24 juin 2019, permettant de préparer la convention de site. Cette dernière vise à définir les enjeux et les objectifs pour le développement du quartier et fixe la programmation urbaine et l'ensemble des subventions versées aux maîtrises d'ouvrage par l'ANRU et ses partenaires. La convention est signée par l'ensemble des partenaires à savoir, l'Etat, les villes de L'Haÿ-les-Roses et Villejuif, les bailleurs (OPH de Villejuif, Batigère, Coallia Habitat, I3F), la région Ile-de-France, le département du Val-de-Marne, l'Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre et la Caisse des Dépôts et Consignation). Sa signature est prévue pour le second semestre 2020.



Carte des orientations d'aménagement sur le territoire de référence (Source Atelier Choiseul – dossier NPNRU)

## 2. L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET SON ENVIRONNEMENT

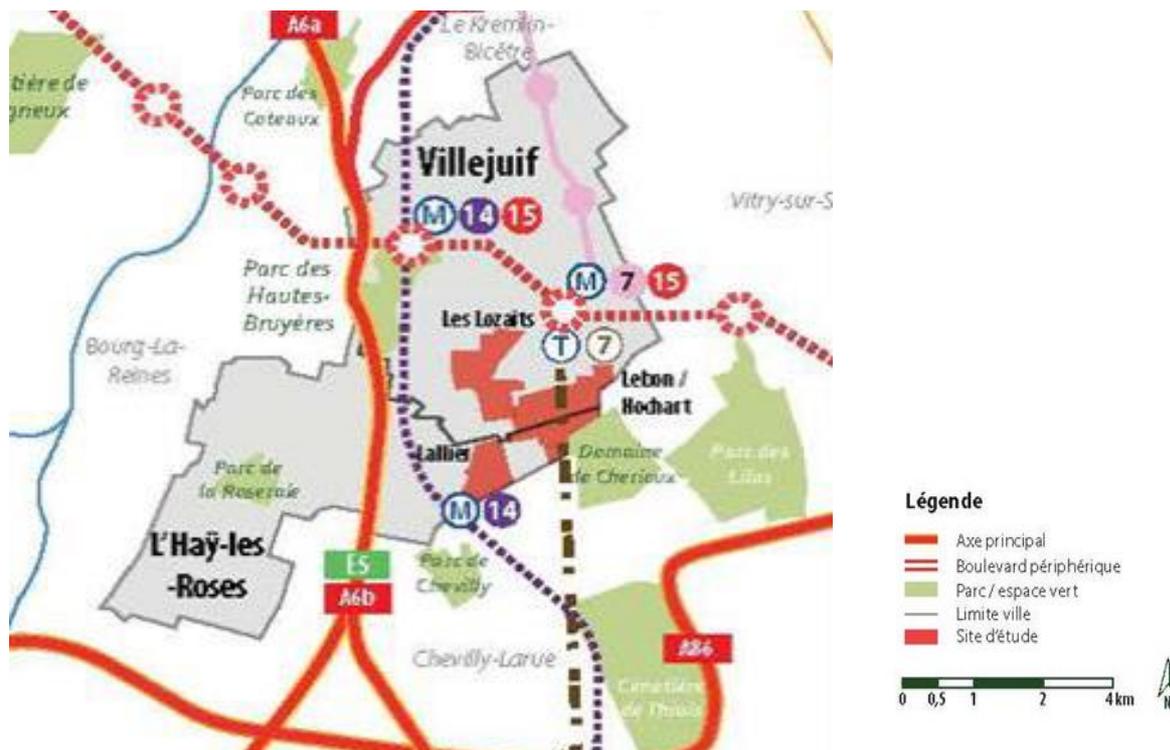
### 2-1 Accès et desserte

#### 2-1-1 Les grands axes et accès

Le territoire se trouve au cœur d'un réseau de circulations important. La commune est traversée par l'A6 et est bordée par de grands axes régionaux ou nationaux tel que la RD 7 et la RD 20 pour les axes Nord-Sud et l'A86 pour l'axe Est-Ouest.

Le site se situe à l'Est de l'A6 et à l'Ouest de la RD7. Une station de tramway se situe sur la RD 7 à 800 mètres du site. Il existe une sortie et une entrée de l'autoroute A6 à Chevilly-Larue, alimentant L'Haÿ-les-Roses. Par ailleurs, trois franchissements de l'autoroute permettent de relier l'Ouest de la ville (notamment le centre-ville) aux quartiers situés à l'Est.

La géométrie trapézoïdale particulière de la ZAC est formée au nord par la rue de Bicêtre, au sud par la rue Paul Hochart, à l'Ouest par la rue de Lallier et à l'Est avec la rue Béatrice. Pour rejoindre le centre de L'Haÿ-les-Roses, les déplacements sont cadrés par les rues résidentielles des Tulipes et des Marguerites. Les principaux accès à l'intérieur du quartier se font par la rue de Bicêtre et la rue Paul Hochart. Aucun axe primaire ne traverse aujourd'hui ce quartier ce qui renforce son enclavement.



Carte du réseau de transport existant et en projet (Source Atelier Choiseul, dossier NPNRU)

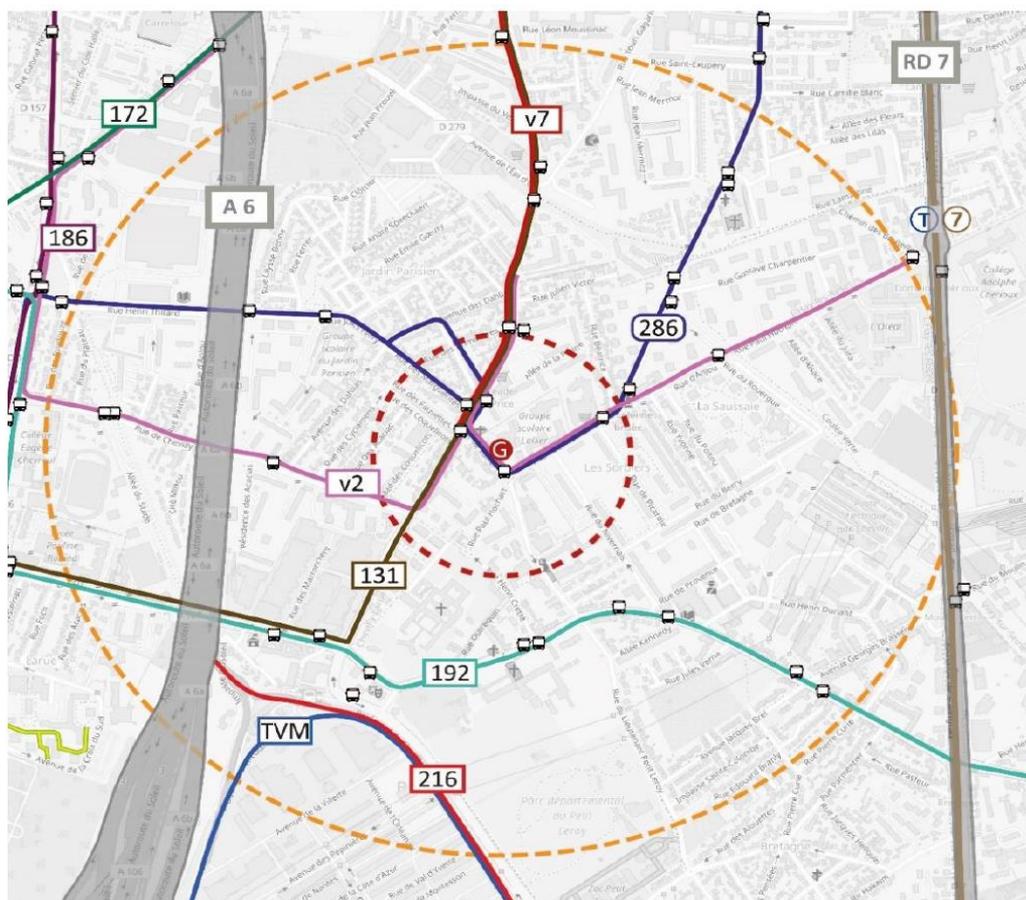
## 2-1-2 Les modes doux

En lien avec les forts dénivelés présents sur la Ville, le quartier et plus globalement la commune de L'Haÿ-les-Roses disposent de peu d'infrastructures et d'aménagements dédiés au vélo. De même, il existe une absence de continuité d'itinéraires piétons à proximité du site. Les trottoirs sont étroits et localement dégradés, notamment sur les rues de Bicêtre et Paul Hochart. La coulée verte Bièvre-Lilas qui traverse le département, principale voie piétonne à proximité, se trouve à environ 800m du site mais son accès depuis le quartier est peu aisé.

## 2-1-3 la desserte du site en transport en commun

Le quartier est desservi par 4 lignes de bus (286, 131, v2 et v7) qui permettent, pour 3 d'entre-elles, de rejoindre le Tram T7 et/ou la ligne de métro M7 qui se situent tous deux à l'Est de L'Haÿ-les-Roses. Le quartier n'est pas desservi par une ligne de transport lourd, toutefois, le tramway de la ligne 7 se situe à l'Est du site, à 800m. La ligne de métro la plus proche est la ligne 7, l'arrêt Villejuif-Louis Aragon étant à 2km. La gare de Bourg-la-Reine du RER B se situe à 3,5 km. Ces deux stations sont accessibles en bus depuis le quartier.

Le site accueillera la gare « L'Haÿ - trois communes » de la ligne 14 du Grand Paris Express d'ici 2024, qui permettra de rallier par exemple la Gare de Lyon en 16 minutes, contre 43 minutes aujourd'hui. Un nouveau réseau de bus sera également mis en place afin d'optimiser l'intermodalité vers la nouvelle gare. Il permettra de créer une nouvelle liaison Est/Ouest pour relier les quartiers Est de la ville au centre-ville.



Transports en communs existant aux abords du site (Source étude SYSTRA)

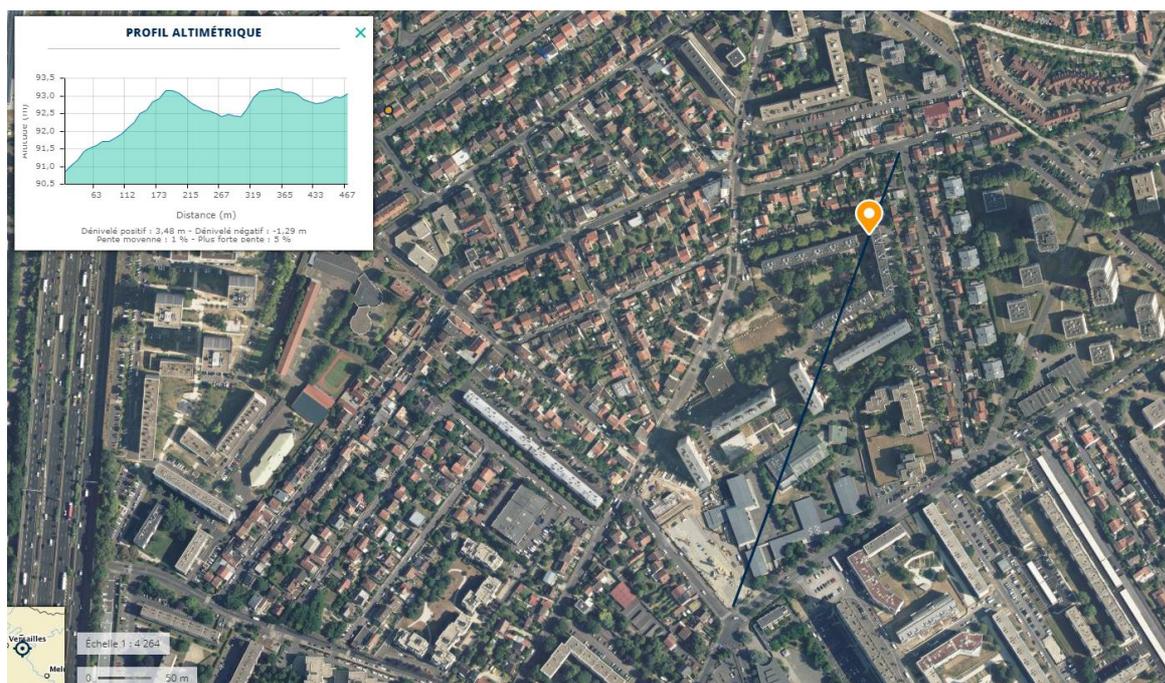
## 2-2 ENVIRONNEMENT PHYSIQUE, NATUREL ET BATI

### 2-2-1 Le milieu physique

#### 2-2-1-1 La topographie

La topographie communale est structurée à partir de la vallée de la Bièvre (45m d'altitude), puis par des coteaux pentus et enfin par le plateau de Longboyau à l'est dont les altitudes moyennes sont comprises entre 90 et 110m.

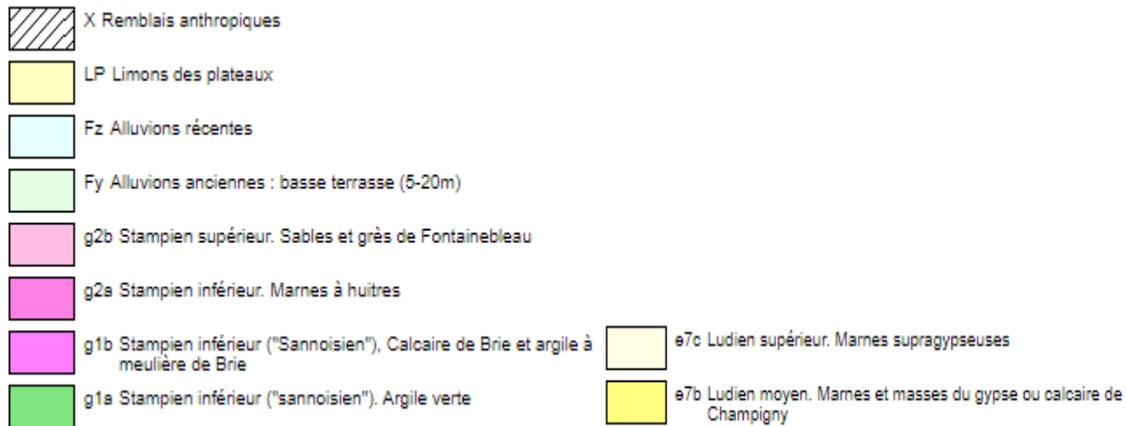
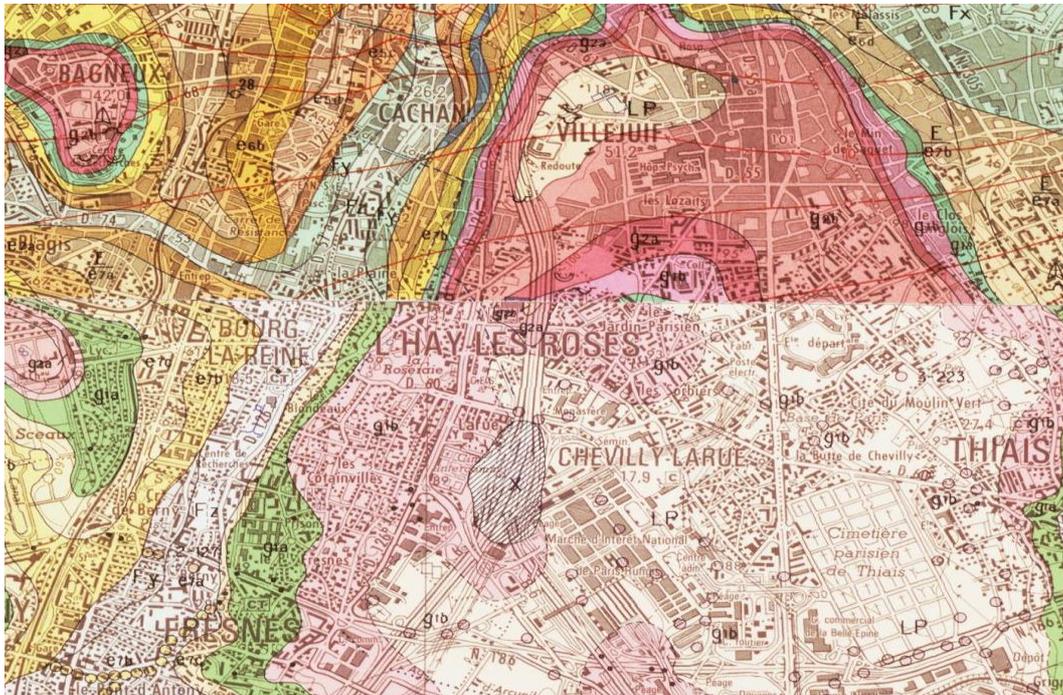
Le site s'inscrit dans la partie plateau de la commune et présente une grande homogénéité topographique qui n'entraîne pas de difficultés particulières d'aménagement.



(Profil altimétrique du site – Source Géoportail)

#### 2-2-2-2 La géologie

L'Haÿ-les-Roses se situe au cœur du Bassin Parisien, dans une zone marquée par l'étagement quasi-complet, de l'ensemble des séries sédimentaires qui composent l'ossature du Bassin, des Meulières de Montmorency qui chapeautent les buttes, jusqu'aux calcaires Lutétien et argiles du Sparnacien que l'on rencontre en fond de vallée. L'érosion quaternaire, post-glaciaire, a dégagé ces différents ensembles qui apparaissent à l'affleurement le long des flancs de la vallée de la Bièvre, et révèle ainsi l'agencement tabulaire des différentes couches. La commune se localise sur la nappe des sables de Fontainebleau. Cette nappe s'appuie sur l'horizon imperméable des marnes vertes et supra gypseuses qui constituent un front de nappe (sources de déversement) en flanc de coteau. Plus à l'Ouest, dans la vallée de la Bièvre, le sol repose sur la nappe des calcaires éocènes. Les calcaires de Saint-Ouen, le niveau de marnes et caillasses et les calcaires du lutétien sont autant de niveaux aquifères qui constituent le substratum de la vallée.



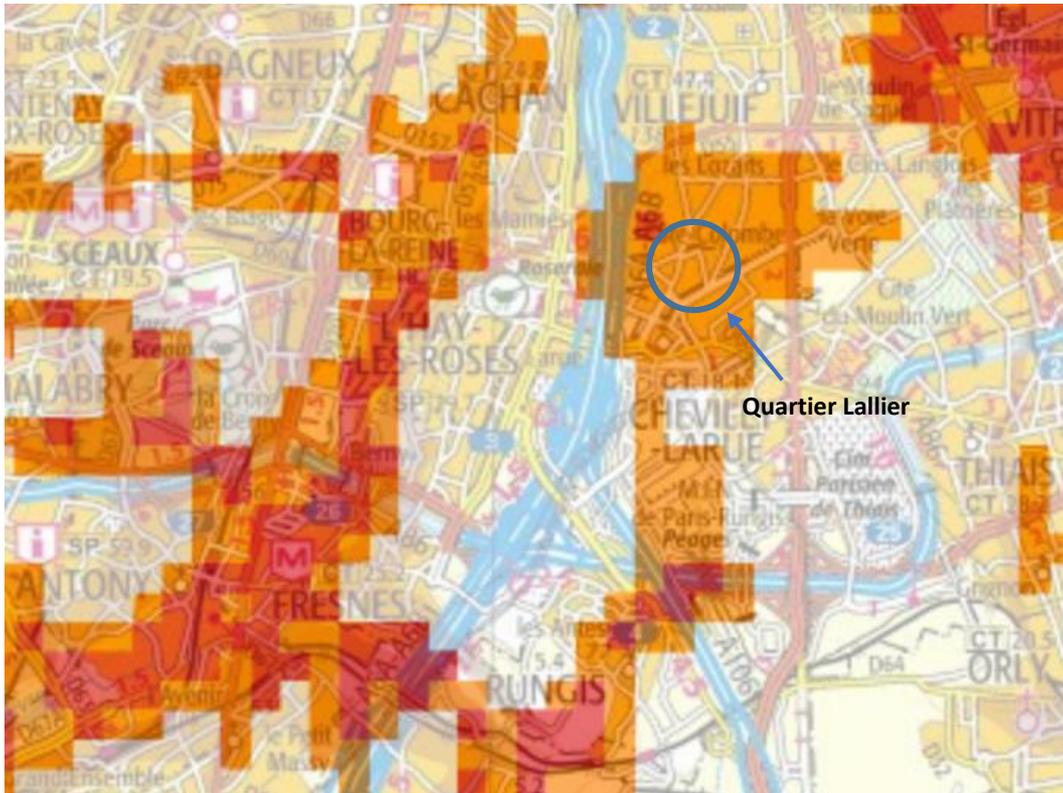
Carte géologique (Source BRGM – Feuille Paris 183 & Feuille Corbeil-Essonnes 219)

### 2-2-2-3 L'hydrologie et l'hydrogéologie

La commune est à cheval sur deux bassins versants (Seine et Bièvre). Le site, situé sur le plateau, n'est pas traversé par un cours d'eau, la Seine se trouve à plus de 4 kilomètres du site et la Bièvre se situe à 2km en passant à l'Ouest de L'Haÿ-les-Roses. Elle a été enterrée au début des années 1950 et a été remise au jour en 2016 sur 600 m dans le parc de la Bièvre.

Le site n'est pas concerné par des zones de protection des captages d'eau potable.

La carte des inondations par remontées de nappes concernant la commune de L'Haÿ-les-Roses nous indique que le site est situé dans une zone potentiellement sujette aux inondations de cave.



▼ Zones sensibles aux remontées de nappes

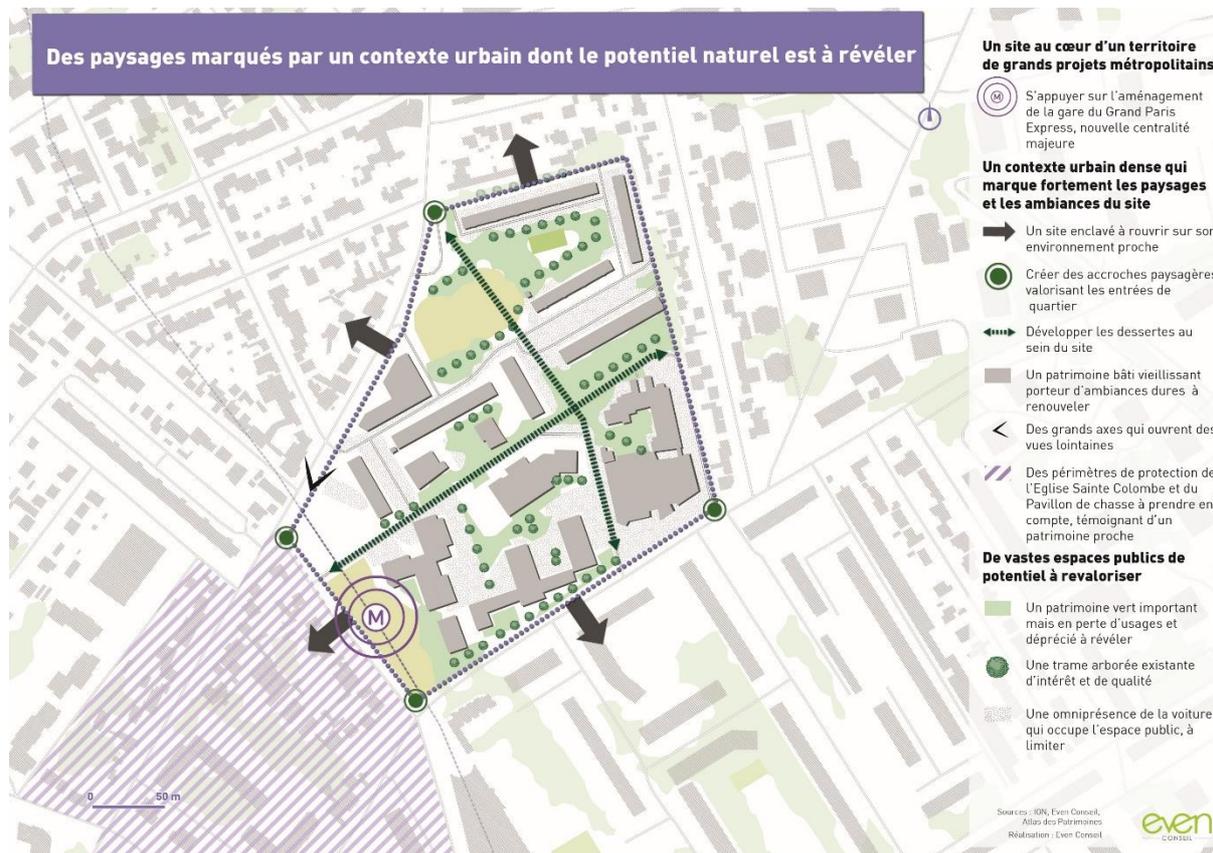
- Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe
- Zones potentiellement sujettes aux inondations de cave
- Pas de débordement de nappe ni d'inondation de cave

Carte de sensibilité vis-à-vis des remontées de nappes (Source BRGM)

### 2-2-2 L'environnement naturel

Le site bénéficie d'une armature verte relativement développée, formée d'alignements d'arbres de part et d'autre de la voirie dans la rue Paul Hochart, d'alignements allée de la Plaine, ainsi que de cœurs d'îlots verts. La végétation contribue à atténuer les ruptures d'échelles en créant des transitions douces entre l'espace public et le bâti.

Bien que les arbres soient nombreux, certains espaces verts apparaissent dégradés (nombreux déchets et encombrants) ou vieillissants avec bien souvent un manque de diversification dans les strates végétales (peu de plantations basses). L'aspect délaissé des espaces verts est aussi accentué par les nombreuses zones de travaux présentes sur le site. Il y a ainsi peu d'espaces verts fédérateurs ou de convivialité au cœur du site car les nombreuses zones végétales du site sont globalement dépréciées.



Carte du maillage des espaces verts du site (Source étude d'impact)

## 2-2-3 L'environnement urbain et bâti

### 2-2-3-1 L'occupation actuel du site

Le site est composé des bâtiments suivants :

- Au sud, rue Paul Hochart, plusieurs bâtiments appartenant au groupe scolaire avec un gymnase ainsi qu'un immeuble d'habitation occupé par des commerces en rez-de-chaussée.
- A l'ouest, rue de Lallier, le chantier de la gare du Grand Paris Express.
- Au nord, un ensemble de 7 barres d'habitation.
- Rue de Bicêtre, une galerie commerciale.
- Au centre du quartier, 2 bâtiments provisoires : une chapelle et un équipement de quartier municipal.



Carte de l'occupation actuel du site 2018 (Source Ville de L'Haÿ-les-Roses)

<span style="color: red;">■</span> Immeubles I3F	<span style="color: magenta;">■</span> Maison de quartier provisoire	<span style="color: brown;">■</span> Centre commercial I3F	<span style="color: purple;">■</span> Chantier gare SGP
<span style="color: green;">■</span> Chapelle provisoire	<span style="color: yellow;">■</span> Groupe scolaire	<span style="color: blue;">■</span> Copropriété	<span style="color: grey;">■</span> Friche (ancien immeuble I3F)
<span style="color: red;">- - -</span> Périmètre ZAC			

### 2-2-3-2 L'habitat

Le quartier se caractérise par sa dominante résidentielle, plus particulièrement de logements sociaux en forme de barres, construit dans les années 1960. En 2016, avant la démolition du 110 rue de Bicêtre, on comptait 603 logements ainsi répartis :

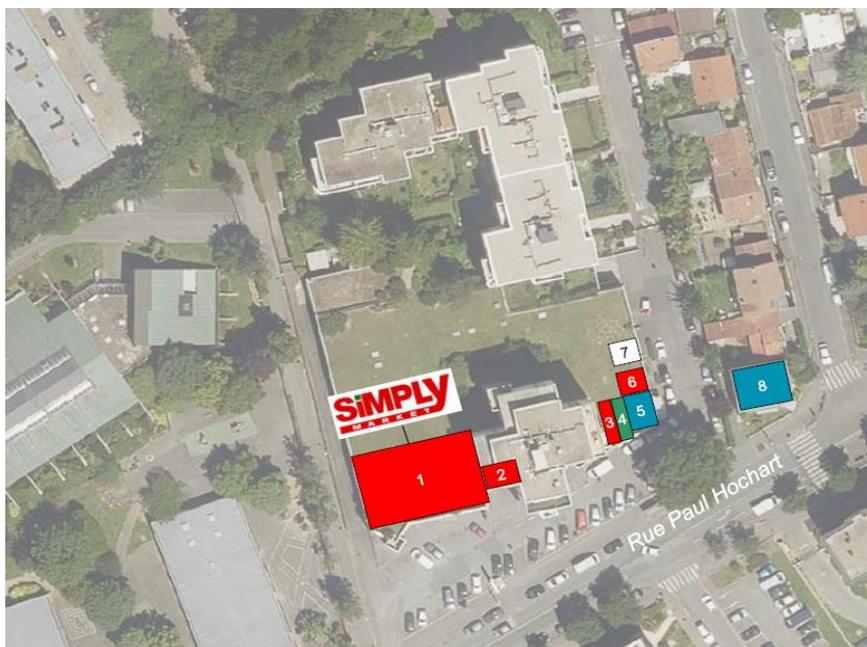
- 506 logements sociaux, propriété exclusive de I3F répartis dans 7 barres :
  - Un premier ensemble composé de 5 barres : 110 rue de Bicêtre (116 logements démolis en 2016), bâtiment A (50 logements), bâtiment B (60 logements), bâtiment C (80 logements) et bâtiment D (60 logements).
  - Un second ensemble récemment réhabilité de 140 logements.
- Une copropriété composée de 97 logements.

### 2-2-3-3 Les équipements publics

La partie sud du quartier est composée d'équipements publics avec un groupe scolaire de 30 classes (12 classes de maternelle et 18 classes d'élémentaire), un gymnase pour l'école et les associations locales, ainsi qu'une chapelle et une maison de quartier (démolies et reconstituées provisoirement au sein du quartier).

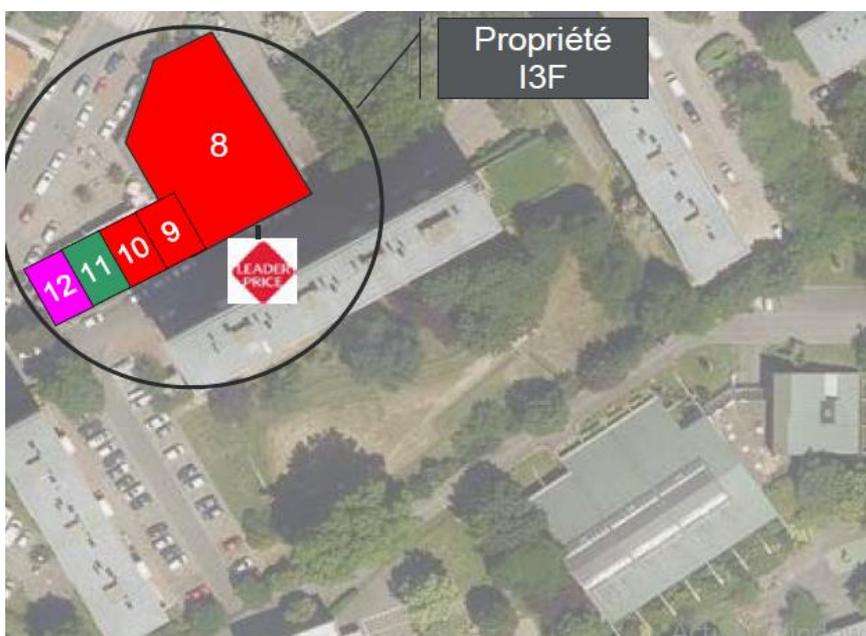
## 2-2-3-4 Les commerces

On note la présence de 2 polarités commerciales dans le quartier : la première, rue de Bicêtre composée d'un Leader Price et de 4 petits commerces et la seconde, rue Paul Hochart, composée d'un supermarché Auchan (anciennement Simply Market) et de 7 petits commerces ou activités.



- Rue Hochart**
1. Simply Market
  2. Sun Primeur
  3. Exo Market
  4. Lyca Mobile
  5. L'Hay Coiffure
  6. Boucherie
  7. Cabinet médical
  8. Pharmacie

Carte localisation commerces rue Paul Hochart (Source extrait étude économique et de programmation immobilier commerciale et d'entreprise, Cushman et Wakefield, 2017)



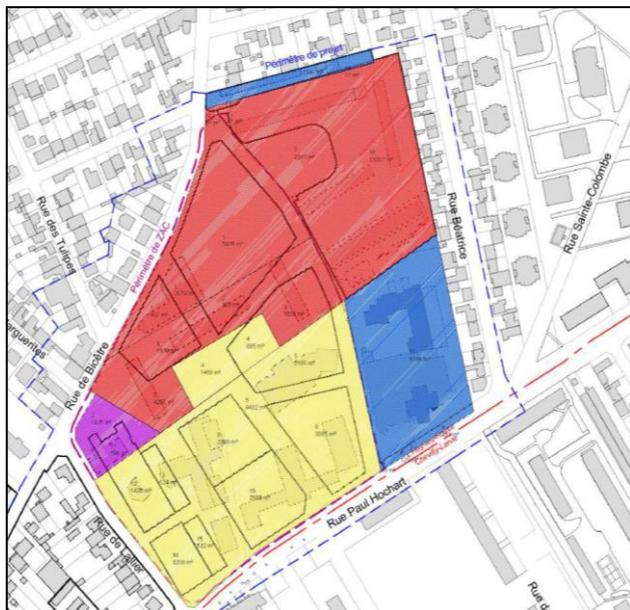
- Rue de Bicêtre (propriété I3F)**
8. Leader Price
  9. Primeur
  10. Boucherie des Trois Frères
  11. Laverie
  12. Tabac/Presse

Carte localisation commerces galerie commerciale Lallier (Source extrait étude économique et de programmation immobilier commerciale et d'entreprise, Cushman et Wakefield, 2017)

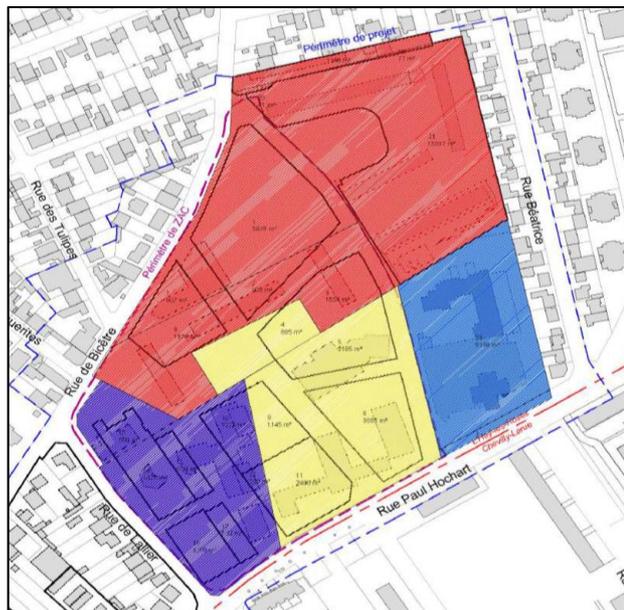
## 2-2-3 Foncier et environnement bâti

### 2-2-3-1 Foncier avant démolition

Foncier initial (avant le projet Grand Paris Express)



Foncier actuel (après acquisition des terrains par la SGP)

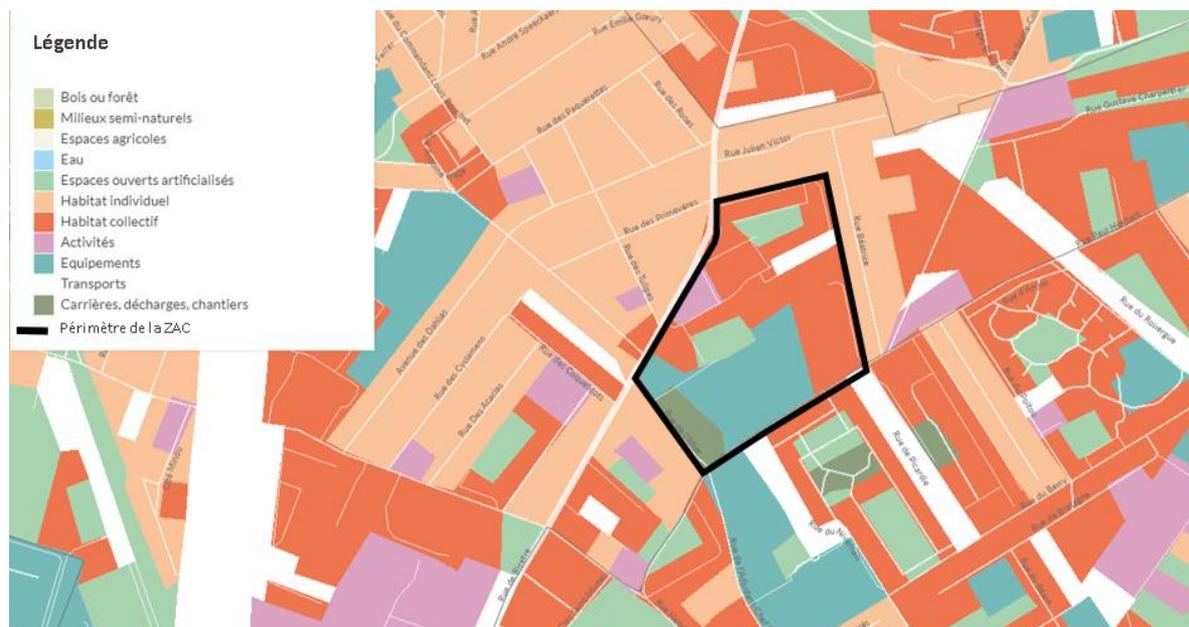


Carte du foncier (Source Atelier Choiseul – dossier NPNRU)



### 2-2-3-2 L'environnement urbain et bâti

Le site est bordé au nord par la rue de Bicêtre avec un tissu pavillonnaire. Au sud, la rue Hochart le sépare de Chevilly-Larue et de la ZAC Sorbier Saussaie, tissu de grands ensembles des années soixante. Côté rue de Lallier, il est limité par un tissu mixte de pavillons et d'immeubles discontinus, avec une partie en mutation. A l'ouest, on trouve un ensemble de pavillons rue Béatrice, suivi par un ensemble de tours de logements.

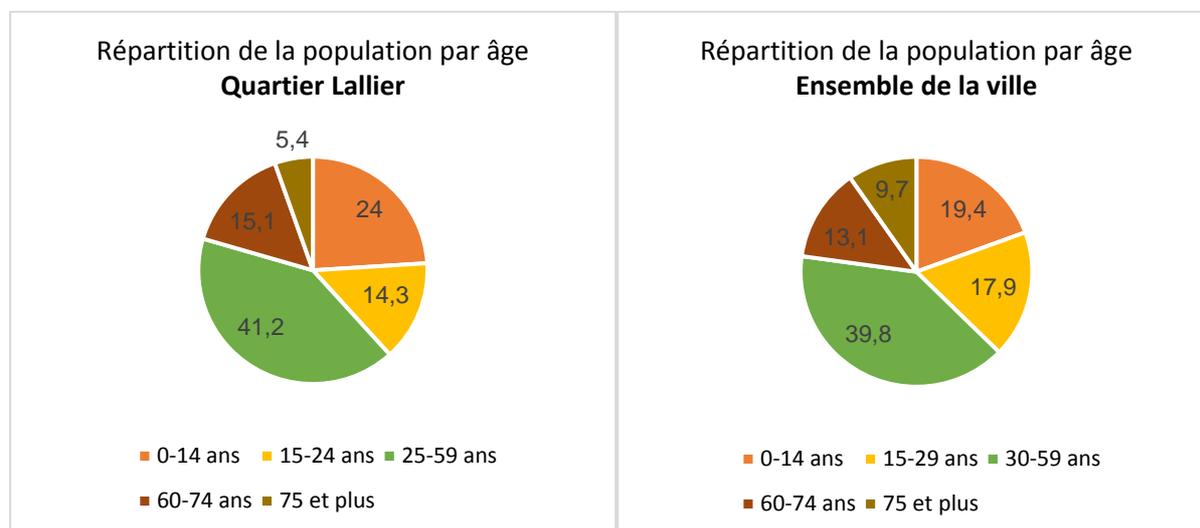


Carte de l'occupation des sols (Source Institut Paris Région)

## 2-3 ENVIRONNEMENT SOCIO-ECONOMIQUE

### 2-3-1 Les tendances démographiques du secteur

Le quartier Lallier, classé au titre de la politique de la ville, correspond en totalité au périmètre de la ZAC. Il compte 1 491 habitants en 2013 (source INSEE), soit 5 % de la population totale de la commune.



Source INSEE, 2015

L'indice de jeunesse, (moins de 20 ans divisé par le nombre de 60 ans et plus) est de 1,6 pour Lallier contre 1,1 pour l'ensemble de la commune.

La part des familles monoparentales parmi les bénéficiaires de la CAF est de 29,7% contre 19,5% à l'échelle de la commune en 2017 (Cnaf, fichiers des allocataires des CAF).

26,9% de la population du quartier est étrangère en 2015 contre 12,6% à l'échelle de la commune (la part des étrangers dans la population du quartier était de 17,9% pour le quartier et 11,8% pour la commune en 2011.)

De plus, 2 ans après la troisième, seulement 21,3% des enfants de Lallier sont en 1<sup>ère</sup> générale contre 41,2% des enfants pour l'ensemble de la commune (Ministère de l'éducation nationale, 2015).

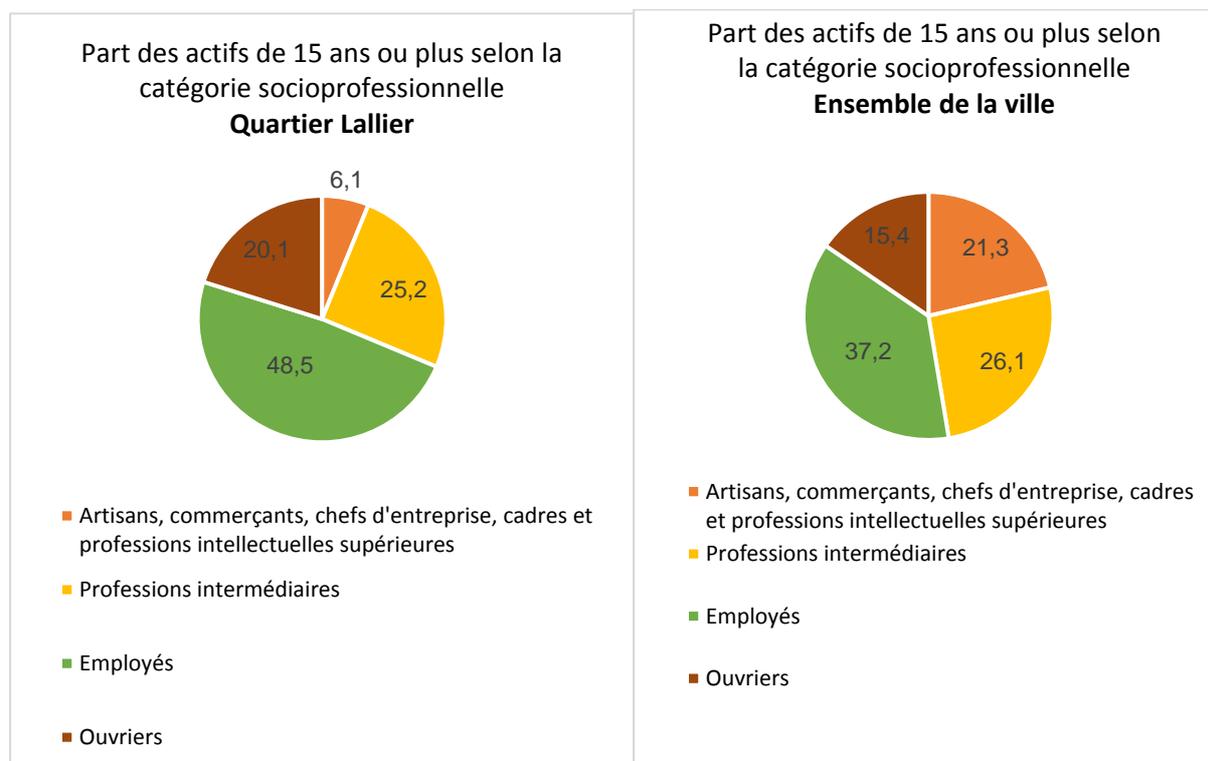
Le groupe scolaire est classé en Réseau d'Education Prioritaire (REP). Plusieurs dispositifs issus de la politique de la ville existent afin d'aider les enfants les plus fragiles : le Programme de Réussite Educative, Le Contrat Local d'Accompagnement à la Scolarité ou encore les clubs coup de pouce. De plus, le contrat de ville finance plusieurs associations du quartier avec des missions de lien social, d'animation du quartier avec le développement d'actions culturelles et de loisirs par exemple.

### 2-3-2 Les données économiques

Pour les habitants du quartier, en 2014, la médiane du revenu mensuel disponible (par unité de consommation) était de 1 328€ contre 1 865€ à l'échelle de la ville. De plus, le taux de pauvreté était de 35,3% contre 15,4% pour la commune. C'est cet indicateur qui a permis le classement du quartier en politique de la ville.

Le taux d'emploi de 59% de la population du quartier en 2015 est inférieur à celui de la ville qui est de 66,2% (INSEE, 2015). Le niveau de formation des habitants de Lallier est inférieur à celui du reste de la commune. Ainsi 34,2% des habitants de Lallier ont un diplôme de niveau bac ou supérieur contre 54,5% pour l'ensemble de la ville en 2017 (Pôle emploi, Dares, 2017). La part des emplois précaires parmi les emplois est de 18,1% à Lallier contre 9,5% pour le reste de la ville. (INSEE, 2015)

La ville de L'Haÿ-les-Roses travaille avec de nombreux partenaires de l'emploi (missions locale Bièvre Val-deMarne, Pôle Emploi ou encore l'association Action Emploi et Formation 94) afin d'améliorer l'accès à l'emploi des habitants du quartier.



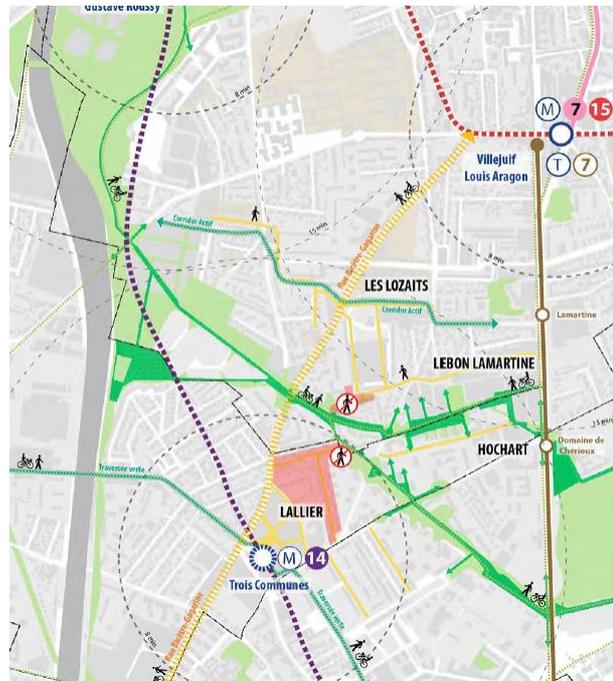
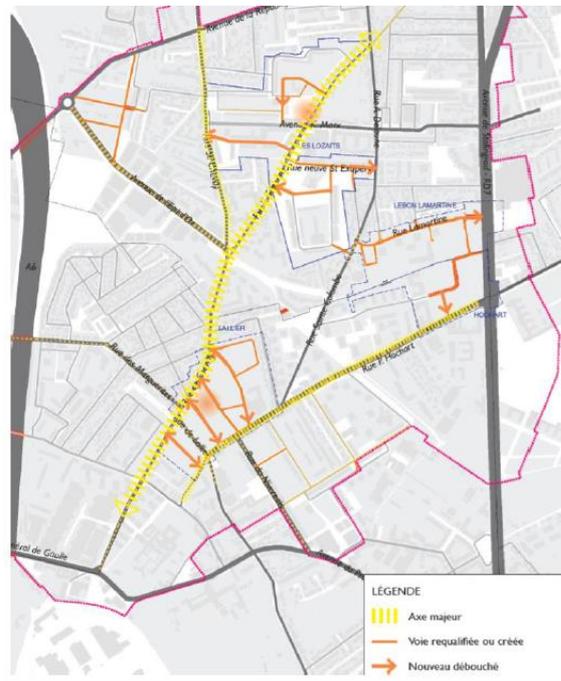
### 3. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT RETENUS

#### 3-1 Un projet élaboré dans le cadre institutionnel du NPNRU et porté par une puissance publique dans le cadre de la ZAC

Le projet urbain du quartier Lallier a été conduit dans le cadre des projets du Nouveau Programme de Rénovation Urbaine initié par l'Agence Nationale du Renouvellement Urbain (ANRU) et lancé à partir de 2003. Les grandes orientations du projet ont été inscrites dans le protocole de préfiguration signé en novembre 2017. Le projet validé par l'ANRU et ses partenaires fera l'objet d'une contractualisation dans le cadre d'une convention de site signée au second semestre 2020. Le projet a été développé en collaboration étroite avec les services de l'Etat. Sa mise en œuvre et le respect des engagements (financement ANRU, contrepartie en faveur d'action logement) nécessitent donc un contrôle des collectivités (EPT et commune). La ZAC présente donc l'intérêt d'être d'initiative publique et garantie le contrôle des collectivités sur la réalisation du programme.

Elle a entre autre l'avantage d'offrir un outil très adapté au remembrement foncier nécessaire à l'évolution du secteur.





Carte de la trame viaire et carte des liaisons douces (Source Atelier Choiseul - dossier NPNRU)

### 3-2-2 Une restructuration et une clarification de l'espace public

Le projet prévoit la réalisation d'une place publique face à la gare, d'un square face à l'école ainsi que la création de quatre nouvelles voies maillant le quartier.

Les espaces publics du quartier doivent être totalement restructuré et passer d'une gestion privée du bailleur à une gestion publique. Les espaces résidentiels privés et les espaces publics seront distingués, permettant ainsi de garantir une identification claire des gestionnaires en charge de l'entretien et d'éviter les conflits d'usages que l'on retrouve aujourd'hui.

#### 3-2-2-1 La place de la gare

Cette place d'environ 3000m<sup>2</sup> intégrera une part importante de plantations en pleine terre, afin de répondre à l'enjeu de végétalisation. La place aura vocation à lier autour d'un même espace le pôle gare des Trois Communes et les rez-de-chaussée actifs des nouvelles constructions (commerces et équipement de quartier).

La place donnera également sur le mail de la gare. Ce dernier sera le support des circulations bus, en liaison directe avec le pôle gare. Il proposera une voie cyclable en double sens et des trottoirs généreux pour créer un mail qualitatif.

#### 3-2-2-2 L'allée de la Plaine

Cette nouvelle rue, principalement dédiée aux modes doux, intègre le parvis du groupe scolaire et du gymnase. Elle sera plantée de manière généreuse, afin de créer une continuité verte de la place de la gare au square Lallier.

#### 3-2-2-3 Le square Lallier

Situé sur une emprise I3F rétrocedée à la ville d'environ 1500m<sup>2</sup>, l'actuel square public doit être complètement restructuré. Les espaces extérieurs de la résidence I3F qui jouxte le square, feront l'objet d'un traitement en accord avec le projet du square public.

### 3-2-3 Une prise en compte des enjeux environnementaux

Une approche environnementale et paysagère est intégrée dans le projet urbain.

La végétalisation des voies sera généralisée avec la plantation d'arbres sur la place de la gare, en pleine terre. Un urbanisme en îlot permet de favoriser la création de cœurs d'îlots verts avec un minimum de 20% de pleine terre. Le traitement paysager et la création de cœur d'îlot devra permettre d'apporter des continuités vertes, des espaces de respiration, d'apaisement et de fraîcheur au quartier. De plus, toutes les nouvelles constructions respecteront la nouvelle réglementation environnementale des bâtiments neufs, la « RE2020 », prévue par la loi ELAN. Son enjeu majeur est de diminuer significativement les émissions de carbone du bâtiment, réduire les consommations d'énergie et mieux prendre en compte le confort d'été.



Carte de la présence du végétal dans le projet (Source Atelier Choiseul – dossier NPNRU)



#### 4-2-1 Une programmation habitat en faveur d'une nouvelle mixité sociale

Le renouvellement urbain et la libération importante de foncier permettent de développer une offre nouvelle de logements qui doit répondre aux enjeux de diversification de l'habitat, dans un objectif de mixité sociale et d'amélioration des conditions d'habiter.

##### 4-2-1-1 Le projet prévoit la démolition de 200 logements sociaux I3F



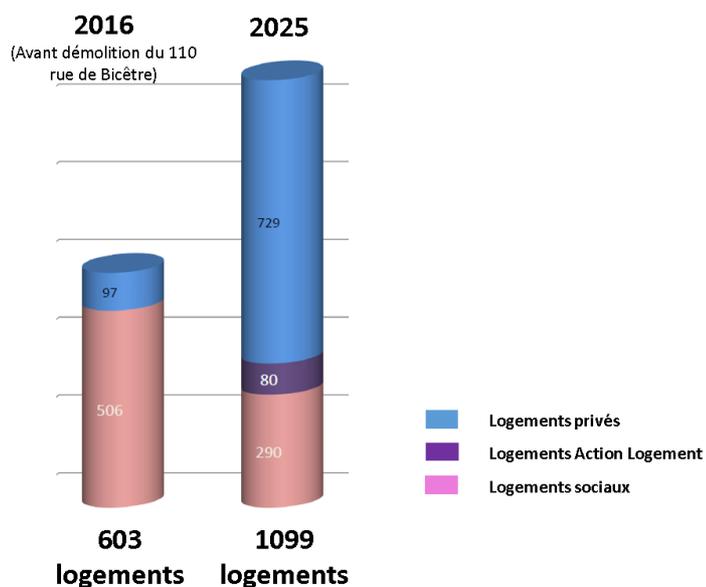
Carte des démolitions prévues (source Ville de l'Haÿ-les-Roses)

Bâtiment	Nombre de logements démolis
102-106 rue de Bicêtre (bâtiment D)	60
2-8 allée de la Plaine (bâtiment C)	80
10-14 allée de la Plaine (bâtiment B)	60
<b>TOTAL</b>	<b>200</b>

La ville a demandé et obtenu une dérogation auprès de l'ANRU afin de pouvoir reconstituer 100 logements sociaux à Lallier. Les 100 autres logements démolis seront reconstitués pour moitié à la pointe Hochart et l'autre moitié dans les autres quartiers de la ville.

##### 4-2-1-2 Construction d'une nouvelle offre de logements en accession et restructuration de l'offre existante

- 54 000 m<sup>2</sup> de SDP : 812 logements dont 586 logements en accession, 46 logements des lots SGP, 80 logements Action Logement et 100 logements sociaux au titre de la reconstitution des 200 logements démolis, soit une production nette de 612 logements.
- Réhabilitation de 50 logements sociaux appartenant au bailleur social I3F (bâtiment A).
- Résidentialisation des 4 barres d'immeuble du bailleur I3F, situées au Nord du quartier.

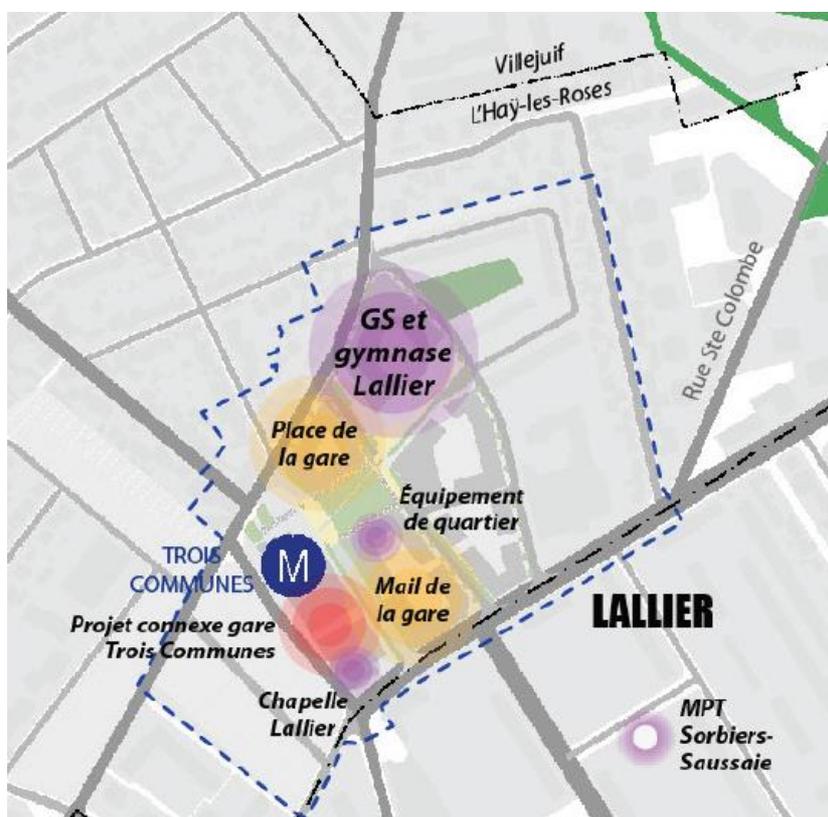


- À la fin de l'opération, le quartier Lallier accueillera 496 logements en plus par rapport à 2016.
- 84% de logements sociaux en 2016 → 26% de logements sociaux en 2025

Graphique de la répartition des différents types de logements (Source dossier NPNRU)

#### 4-2-2 Un nouveau pôle à l'Est de la ville autour de la gare de métro

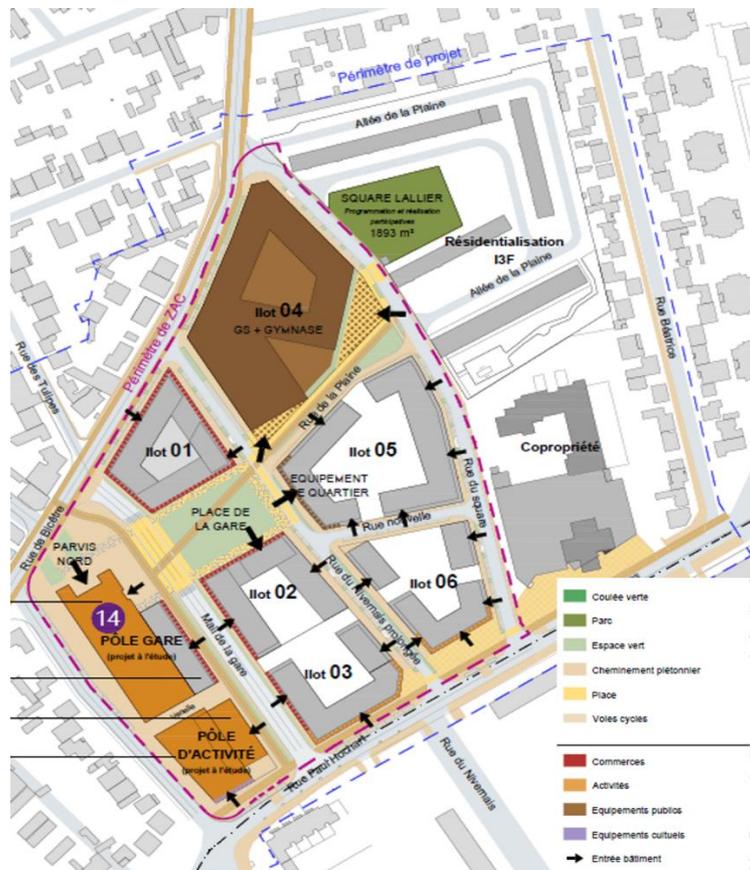
Autour de la future gare de métro issue du prolongement de la ligne 14 vers l'aéroport d'Orly, doit émerger une nouvelle polarité à l'Est de l'autoroute A6 grâce à la présence de nouveaux commerces et équipements publics. L'attractivité du nouvel aménagement dépasse largement les limites du quartier et s'étendra à l'ensemble des secteurs de la ville situés à l'Est de l'autoroute A6.



Carte du quartier Lallier comme nouveau pôle pour les quartiers de l'Est de la ville (Source Atelier Choiseuil dossier NPNRU)

### Une nouvelle mixité fonctionnelle pour le quartier :

- 3785 m<sup>2</sup> de commerces en RDC actif, situés autour de la place et du mail de la gare.
- 3000 m<sup>2</sup> pour une offre d'immobilier de bureaux (coworking, immobiliers de bureaux...).



Carte de la programmation des commerces et activités du projet (Source Atelier Choiseul – dossier NPNRU)

### **4-2-3 Programmation équipements**

Plusieurs équipements publics sont prévus afin de répondre aux nouveaux besoins de la population à venir, au besoin de moderniser les équipements existants et au besoin de reconstituer les équipements démolis (chapelle et maison de quartier). Le nouveau groupe scolaire « Lallier » s'articule avec celui prévu sur le secteur Hochart en remplacement de l'actuel groupe qui compte 30 classes et est réparti (sur un même site) en 2 écoles maternelles et 2 écoles élémentaires.

La volonté est de reconstituer les 30 classes actuelles et de pourvoir aux besoins générés par les futures constructions sur les deux sites de rénovation urbaine. Les besoins ont été estimés à 50 classes scindées en deux groupes scolaires de 25 classes chacun.

### Les équipements publics prévus :

- Un parking public de 200 places sur le lot 4 à destination des usagers des commerces et équipements publics.
- Un groupe scolaire de 25 classes localisé sur le lot 4.
- Un gymnase sur le même îlot que l'école avec une salle omnisports et une salle de danse/gymnastique. Cet équipement sera à destination des scolaires et des associations sportives et permettra l'organisation de compétitions.



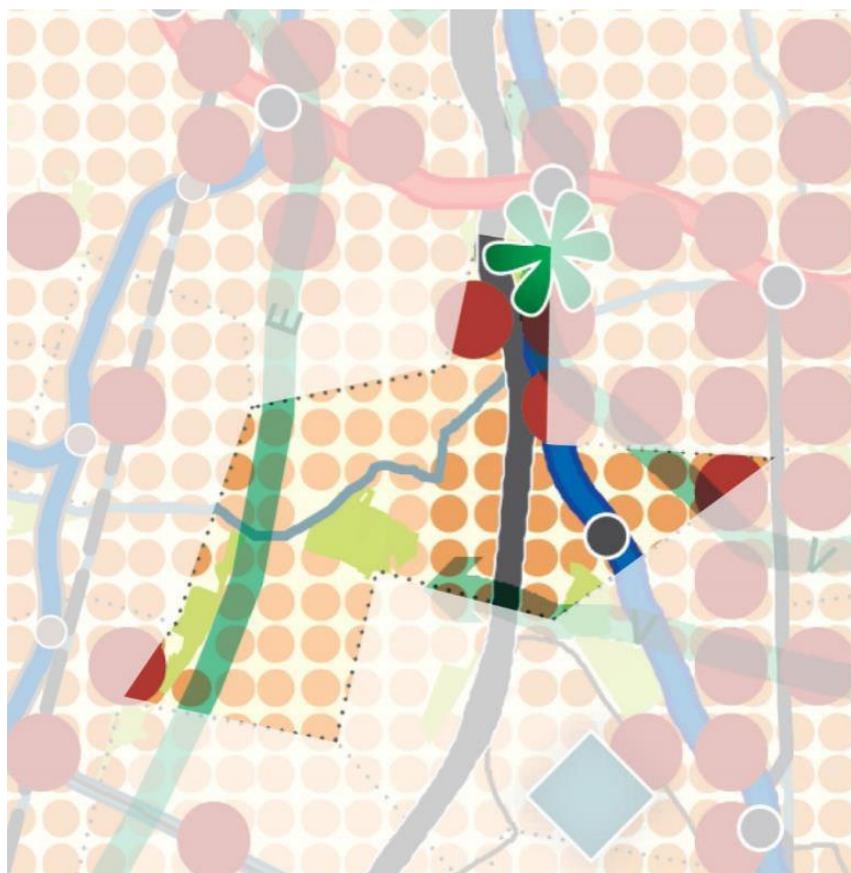
Déplacements	Hiérarchiser le réseau viaire, favoriser l'intermodalité et créer un maillage des modes doux à l'intérieur du quartier, en lien avec la gare.	La présence d'une gare de métro, le développement des aménagements favorables aux modes doux, la création de nouvelles voies et la création d'un parking de 200 places répondent à ces enjeux. Concernant la circulation et le stationnement généré par le projet, une étude circulation a été réalisée sur la base de modélisations prenant en compte les projets alentours.
Paysage, patrimoine et formes urbaines	Désenclaver le site en tissant des liens avec les quartiers aux alentours, réduire la place de la voiture dans l'espace public, diversifier les espaces de nature et structurer les perspectives visuelles.	La nouvelle trame viaire vient désenclaver le quartier et créer de nouvelles vues. Il est prévu un urbanisme d'îlot avec des cœurs d'îlot paysagers, des espaces publics généreux avec une nouvelle végétation diversifiée. Ces espaces verts contribueront à la création d'îlot de fraîcheur. Abattage d'arbres : Les études phytosanitaires et habitats ainsi que l'étude faune-flore 4 saisons permettront d'identifier les arbres présentant un fort enjeu.
Milieux naturels, trame verte et bleue	Développer le potentiel écologique du site et la capacité d'accueil de la biodiversité du bâti.	Les espaces verts seront davantage diversifiés en biodiversité et l'aménageur devra être accompagné d'un écologue afin de permettre la création d'habitat naturel favorables et adaptés.
Risques naturels, pollutions des sols, lutte contre le changement climatique et gestion de l'eau	Gérer de manière alternative les eaux pluviales, limiter les îlots de chaleur et limiter les émissions de gaz à effet de serre.	Une étude géotechnique a été réalisée afin de préciser la qualité des sols et le niveau de la nappe souterraine. Développement d'une gestion alternative des eaux pluviales, conception bioclimatique des bâtiments et lutte contre les îlots de chaleur urbains avec des cœurs d'îlot verts, 50% des toits végétalisés, et un minimum de 20% de pleine terre. Le quartier sera desservi par la géothermie et les logements construits selon les dernières normes énergétiques et environnementales en vigueur.
Nuisances sonores	Préserver l'ambiance calme du quartier.	Une étude acoustique a été menée, incluant les prévisions de trafic généré par le projet Lallier ainsi que les projets alentours. Les logements seront construits selon les dernières normes phoniques et les pièces de vie orientées côté cœur d'îlot. La charte chantiers participera à la limitation des nuisances sonores lors de la phase chantier.
Qualité de l'air	Favoriser la pratique des modes doux et l'usage des transports en commun et préserver le groupe scolaire.	Une étude a été menée afin de mesurer le niveau de pollution actuel et futur. Une place importante est laissée dans le projet pour le développement des modes doux et la nouvelle gare permettra d'encourager l'usage des transports en commun. Le groupe scolaire est préserver des flux automobiles les plus importants.

## 5. LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS ET LES ORIENTATIONS D'URBANISME

### 5-1 Le SDRIF

#### 5-1-1 Un quartier de gare à densifier

Le quartier de Lallier, futur quartier de gare avec l'ouverture d'une gare issue du prolongement de la ligne 14 en 2024, est identifié comme un secteur à fort potentiel de densification au SDRIF de 2013. Le projet présenté dans le dossier de création de ZAC, qui densifie ce secteur de la commune, est compatible avec cet objectif.



**Secteur à densifier à proximité d'une gare**

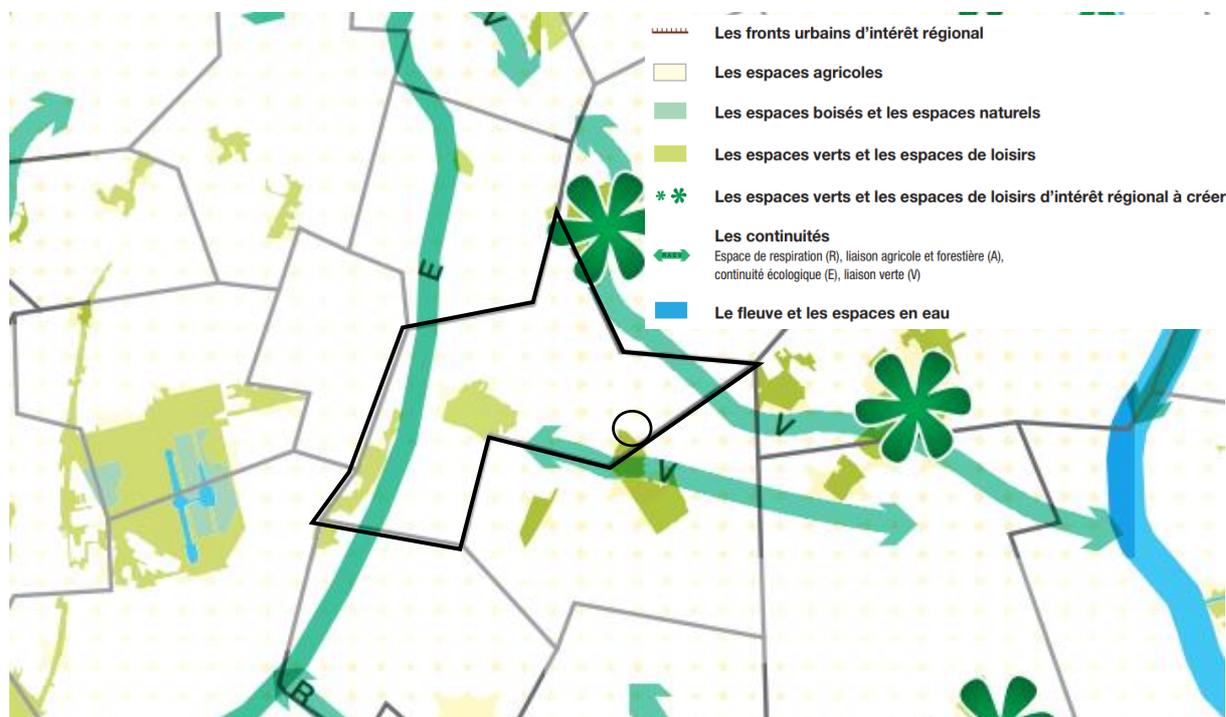
Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (Source SDRIF)

#### 5-1-2 Les objectifs du SDRIF sur la mise en valeur des paysages

Le SDRIF 2030 prévoit des objectifs en matière de mise en valeur des paysages. De manière générale, il fixe comme grands objectifs pour les espaces naturels :

- Protéger et valoriser les espaces naturels et mieux faire connaître les services écosystémiques qu'ils rendent à la ville et aux habitants.
- Valoriser les grands paysages d'Ile-de-France, notamment les reliefs (buttes, coteaux) qui seront aménagés pour préserver et valoriser ces belvédères naturels qui offrent une vue sur la région.

- Considérer la nature en ville comme un « partenaire » de développement et non une variable d'ajustement de l'extension urbaine.
- Favoriser le développement de jardins partagés et familiaux.
- Faire entrer la nature en ville (« Favoriser la présence d'espaces ouverts urbains : espaces verts et boisés publics mais aussi jardins, cœur d'îlot... »).



Extrait de la carte de destination « préserver et valoriser » du SDRIF (Source SDRIF, 1/150 000ème)

Comme vu précédemment, le SDRIF d'île de France identifie également ces deux continuités comme des liaisons vertes reliant des espaces verts d'intérêts.

**Le projet urbain qui prévoit notamment la création d'un square, d'une place arborée et des cœurs d'îlots paysagers, permet de répondre à ces objectifs.**

## 5-2 Le PLU

Le Plan Local d'urbanisme de L'Haÿ-les-Roses a été révisé en 2016 et fixe les objectifs prioritaires pour l'aménagement de la commune.

Il dispose d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui concerne directement le secteur du projet puisqu'il s'agit du réaménagement du quartier de la future gare du Grand Paris Express dans lequel se situe le secteur de l'étude.

Les objectifs de cet OAP portent notamment sur :

- La création de la gare et l'aménagement de ses abords (futur parvis).
- La construction de logements et d'activités tertiaires et de commerces.
- La rénovation du parc de logements collectifs.
- La résidentialisation et la requalification des bâtiments au nord du quartier.
- La reconstruction du groupe scolaire Lallier et de l'équipement sportif.



Carte de l'OAP de la future gare du Grand Paris Express à L'Haÿ-les-Roses (Source révision du PLU de L'Haÿ-les-Roses)

**Le projet proposé est conforme aux orientations de cette OAP.**

Le secteur est intégré à la zone UG du règlement du PLU. Cette zone est spécifique à l'aménagement de ce secteur de la future gare du Grand Paris Express. Il s'agit d'une zone principalement destinée à l'aménagement d'une gare du GPE, à la construction de logements, de locaux tertiaires et d'activités, aux commerces et à la construction d'équipements publics ou privés.

### 5-3 Les dispositions en matière d'habitat et de diversité des fonctions urbaines

#### 5-3-1 La programmation de l'habitat

Jusqu'en 2017, la commune était soumise au Programme Local de l'Habitat de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre qui lui fixait un objectif de construction de 157 logements neufs par an. Le rythme de construction affiché dans le PADD est d'environ 150 à 160 nouveaux logements par an à l'horizon 2025.

Aujourd'hui, la commune s'inscrit, comme toutes les autres communes de l'Etablissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre, dans le projet de Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH). Les logements neufs prévus sur la ZAC (environ 800 logements) contribueront à l'effort de la commune pour tendre vers l'objectif de production de 38 000 logements par an à l'échelle de la métropole du Grand Paris fixé par le Schéma régional de l'Habitat et de l'Hébergement adopté en 2016.

### **5-3-2 La prise en compte de la diversité de l'habitat**

La programmation en logements neufs proposée, avec environ 700 logements en accession et 100 logements sociaux apportera une nouvelle mixité sociale dans un secteur de la ville largement dominé par le logement social (Immeubles I3F, résidences In'li et quartier des Saussaies et des Sorbiers à Chevilly-Larue).

### **5-3-3 La diversité des fonctions urbaines**

Le programme de la ZAC prévoit la réalisation d'équipements publics (groupe scolaire de 25 classes, équipement sportif et équipement public de quartier) au cœur du projet. Autour du mail et au pied de la gare sont prévus des locaux d'activité et de commerces qui animeront la vie de quartier.

## **5-4 Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France**

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France a été approuvé le 19 juin 2014 et fixe les objectifs et le cadre des politiques de déplacement à l'échelle de la région à l'horizon 2020.

Il fixe 3 grands objectifs (croissance de 20% des déplacements en transports collectifs, croissance de 10% des déplacements en mode actifs, diminution de 2% des déplacements en voiture) qui se décline en 9 défis à relever (notamment construire une ville plus favorable aux déplacements doux, rendre les transports collectifs plus attractifs...)

Le projet d'aménagement se situe au pied d'une future gare du Grand Paris Express, prolongement de la ligne 14 jusqu'à l'aéroport d'Orly. Il est prévu par Ile-de-France Mobilités un rabattement de 75% en modes actifs vers la gare. La desserte nouvelle du quartier par un mode de transport lourd devrait encourager très fortement l'utilisation des transports en commun.

De nouveaux aménagements piétons et cyclistes à l'intérieur et autour du quartier vont permettre d'encourager le développement des modes doux avec notamment des liaisons renforcées vers la RD7 et vers le centre-ville de L'Haÿ-les-Roses.

**Ces nouveaux aménagements répondent pleinement aux objectifs fixés par le PDU.**

## **CONCLUSION**

La création de la ZAC « Lallier – gare 3 communes » va permettre la naissance d'ici 10 ans d'un nouveau quartier renouvelé sur lui-même. Le quartier Lallier présente des dysfonctionnements que l'on retrouve habituellement dans les quartiers d'habitat social des années 1960 : un habitat vieillissant spécialisé, composé majoritairement de logements sociaux, sans activité économique hormis une offre commerciale peu qualitative. Il présente également la vision d'un quartier refermé sur lui-même avec une trame viaire et une séparation entre espace public et privé peu lisible et des équipements publics vieillissants.

L'arrivée d'une nouvelle gare de métro et l'intégration du quartier au titre des projets du NPNRU sont des leviers essentiels à la transformation du quartier. Le projet urbain présenté permet de créer une nouvelle centralité urbaine autour de la gare pour les quartiers Est de L'Haÿ-les-Roses, de désenclaver le quartier avec la création d'une nouvelle trame viaire, de développer la mixité sociale et fonctionnelle en créant un nouveau pôle d'activité, d'améliorer le cadre de vie avec des nouveaux espaces publics totalement reconfigurés et de réaliser de nouveaux équipements publics en remplacement de locaux anciens et vétustes.