

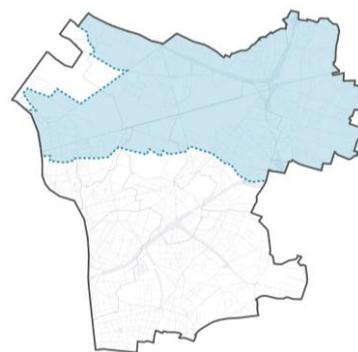
# Plaine de l'Ourcq

*Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy*



La Plaine de l'Ourcq rassemble les territoires communaux situés le long des 10 km du canal de l'Ourcq traversant Est Ensemble d'est en ouest (communes de Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy), en contrebas du Plateau de Romainville. Ils sont donc situés, au sens topographique et géographique, dans la plaine du cours d'eau du canal de l'Ourcq. Cet espace est très marqué par la présence de grandes infrastructures : le canal, le corridor ferroviaire de la gare de l'Est et les autoroutes A3 et A86.

La structuration de la Plaine de l'Ourcq comme espace majeur de développement au cœur de la métropole parisienne date de plus de 10 ans. C'est aujourd'hui un territoire marqué par un grand projet urbain faisant l'objet d'un Contrat d'Intérêt National et du label national EcoCité depuis 2016. Historiquement impactées par le développement d'activités industrielles, artisanales et commerciales le long du double axe ex-RN3 / canal, les collectivités sont aujourd'hui engagées dans la transformation de ces secteurs d'activités qui tendent à périliter, en quartiers de ville mixtes mêlant logements, activités, équipements et services publics, espaces verts et espaces publics favorisant les déplacements doux.



*Localisation du territoire Plaine de l'Ourcq*

*Vue aérienne du site aujourd'hui*



Google, 2018

# Plaine de l'Ourcq

Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy



Hors développement urbain dans le diffus, le grand projet de la Plaine de l'Ourcq prévoit la construction de plus de 8 000 logements et 500 000 m<sup>2</sup> d'activités au sein de 6 Zones d'Aménagement Concertée (ZAC) et 5 Projets de Renouvellement Urbain (PRU) - Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) mêlant développement urbain et économique et résorption des inégalités urbaines et sociales à l'horizon 2030. C'est un secteur privilégié d'Est Ensemble pour la création de nouveaux logements et d'activités en corrélation avec les transports en commun existants et en projet. La concomitance des deux dimensions est la condition pour la création d'un cadre de vie valorisé.

Les objectifs poursuivis dans le développement de la Plaine de l'Ourcq sont les suivants :

- **Préserver et développer les qualités du canal de l'Ourcq qui en font un ensemble paysager exceptionnel dans le Grand Paris** : respecter la Charte du Paysage de 2014 (en annexe du Plan Local d'Urbanisme intercommunal), respecter les contraintes d'aménagement liées à l'infrastructure du canal (propriété de la Ville de Paris), élargir (objectif d'élargissement de 15 m de part et d'autre du canal, sauf pour la gare de Pont de Bondy qui s'implantera avec un retrait de 7 mètres minimum, voir coupe ci-après) et renaturer les berges, préserver et compléter l'alignement d'arbres de haute tige de part et d'autre de la voie d'eau, développer le plus souvent possible les espaces plantés et de pleine terre, utiliser le canal de l'Ourcq et les nouvelles traverses reliant la ville au canal dans le circuit de gestion alternative des eaux pluviales (développer les noues et les bassins paysagers), développer l'agriculture urbaine dans les projets, mettre en œuvre concrètement la trame verte et bleue et la création de liaisons écologiques vers le Parc des Hauteurs.
- **Faire émerger trois nouvelles centralités métropolitaines** le long du canal au croisement des transports en commun existants et projetés. Ces nouveaux quartiers habités ont vocation à abriter des équipements et services rayonnant largement : Raymond Queneau (métro 5, Tzen3), La Folie (métro 5, tramway T11 Express, Tzen3) et Pont de Bondy (tramway T1, ligne 15 Est du Grand Paris Express, Tzen3). Ces trois centralités font l'objet d' Orientations d'Aménagement et de Programmation sectorielles dédiées. Ces trois centralités devront être complémentaires des centralités existantes (Hypercentre de Bobigny, centre-ville de Pantin et de Noisy-le-Sec) et en articulation avec les polarités en cours de renforcement dans les quartiers politique de la ville.
- **Construire beau et sain** : la qualité architecturale est attendue dans l'ensemble des constructions et en particulier lorsqu'elles s'adressent sur le canal. La prise en compte des nuisances atmosphériques et sonores à proximité des infrastructures devra être démontrée dans les projets, la construction avec des matériaux durables doit être recherchée.
- **Favoriser la mixité des fonctions urbaines** : historiquement industriel, le territoire doit rester un territoire d'activités et d'emplois. Les activités au sein des programmes sont recherchées sous toutes les formes ; le canal reste une infrastructure de transport, et à cette fin, la préservation et le développement des ports d'activités et de loisirs sont recherchés, des escales fluviales seront régulièrement aménagées le long du canal.
- **Viser 100% des rez-de-chaussée actifs** : afin d'éviter la constitution d'une ville dortoir et permettre la réalisation d'une ville animée, sécurisante et support de diversité des usages, la construction de logements, en rez-de-chaussée est proscrite au profit de locaux d'activités, locaux d'artisans, d'artistes, de locaux mutualisés pour les logements, locaux commerciaux et locaux de services privés ou publics, les espaces de toiture devront le plus souvent possible être valorisés également (surface plantée, production d'énergie...)

# Plaine de l'Ourcq

Pantin, Romainville, Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy



- **Sortir du tout voiture individuelle au profit des transport en commun et des mobilités douces** : le projet prévoit le développement de 8 projets de transport en commun (extension du RER E à La Défense et Nanterre en 2022 connectant directement les gares de Pantin, Noisy-le-Sec et Bondy à la Défense et Nanterre ; TZEN3, bus à haut niveau de service en site propre permettant la requalification de l'ex-RN3 (RD933) en 2023 ; extension du tramway T1 à l'Est en 2023-2024 ; extension du tramway T11 Express du Bourget à Noisy-le-Sec ; réhabilitation de la station métro 5 Raymond Queneau et ajout d'une station de métro « La Folie » sur la ligne M5 ; ligne 15 Est du Grand Paris Express en 2030 ; navette fluviale de passagers) et en fait donc un secteur privilégié du développement des alternatives à la voiture avec la construction de cheminements doux de rabattement vers ces futures offres de transport. La préservation et le rabattement vers l'eurovélo 3, axe cyclable majeur de la métropole le long du canal, sont favorisés, de nouveaux franchissements du canal et une réhabilitation des passerelles et ponts inadaptés aux nouvelles mobilités sont nécessaires. Le développement de la logistique urbaine au sein des programmes de construction et dans les secteurs de grand projet pourra être exploré.
- **Créer une nouvelle destination de tourisme et de loisirs de proximité au cœur de la métropole** : le territoire souhaite se valoriser, se faire connaître et diversifier ses sources d'emploi et d'activité. Classé zone touristique, le développement au sein des programmes de construction d'une offre de services de loisirs, de restauration et d'hôtellerie accessible à toutes les bourses, est recherché
- **Etendre l'offre culturelle du Parc de la Villette jusqu'à Bondy** : les constructions le long du canal et les espaces publics devront favoriser l'implantation des équipements et services culturels, des artistes et le déploiement d'œuvres d'art et d'événements artistiques en plein air, les éléments de patrimoine liés à l'activité fluviale, issus des deux guerres mondiales, de l'industrie et de l'architecture emblématique du XXe siècle devront être mis en valeur.
- **Développer les pratiques sportives au quotidien** : les nouveaux espaces publics devront permettre une pratique facilitée du sport pour les femmes et les hommes, de nouveaux équipements publics sportifs seront construits à destination des populations existantes et nouvelles dans un souci de développement de la santé du quotidien.
- **Utiliser des matériaux biosourcés, recyclés voire réemployés** : le territoire de la Plaine de l'Ourcq souhaite être un site exemplaire de la mise en œuvre de l'économie circulaire, les déconstructions devront être précédées d'inventaires de matériaux, les projets devront chercher à réemployer sur site les matériaux de déconstruction ou identifier un réemploi à proximité, la construction de bâtiments comportant un inventaire des matériaux à réemployer dès la phase de conception est favorisée.

Orientation d'aménagement et de programmation :

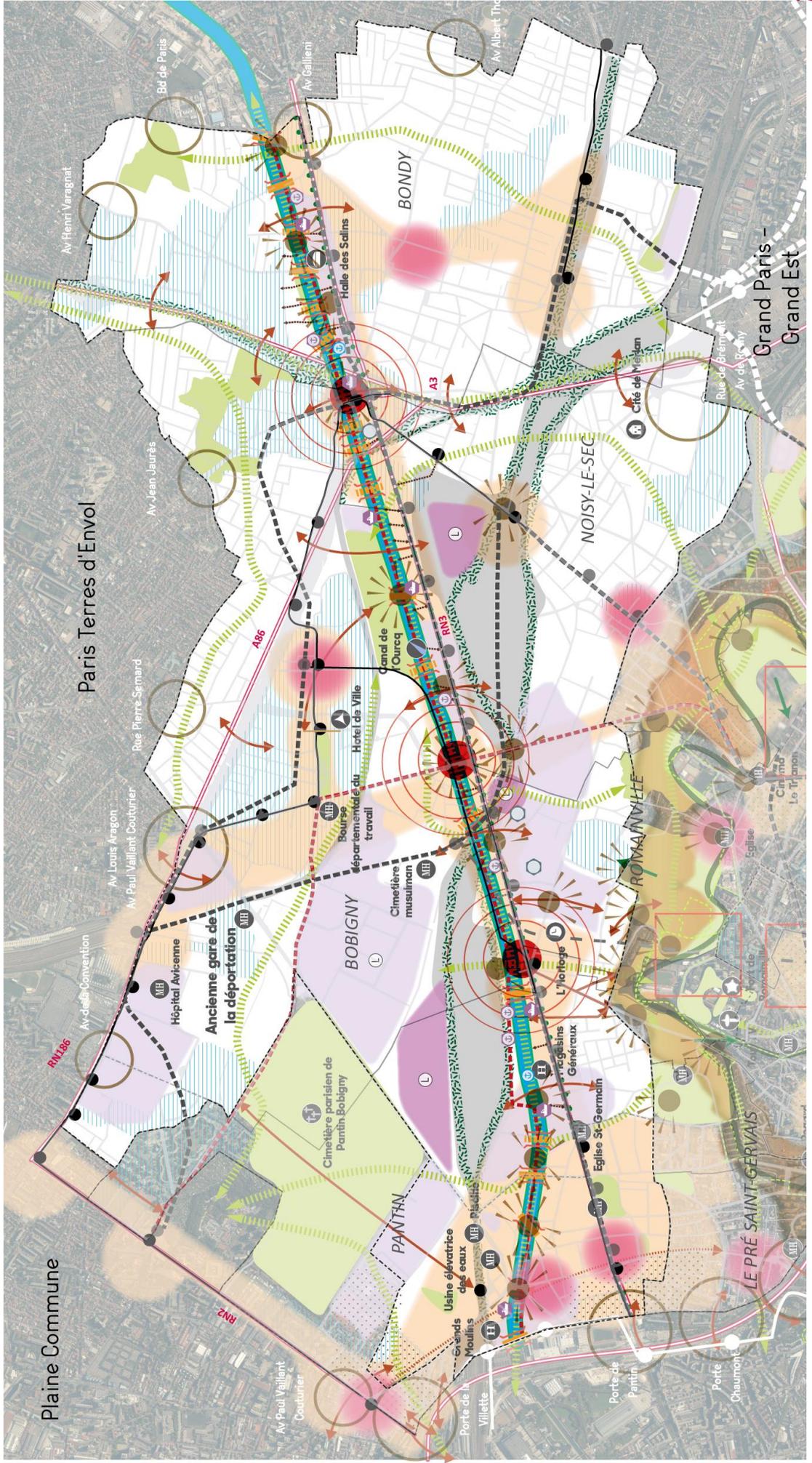
# Plaine de l'Ourcq

**Cartographie de l'OAP :**

## Éléments de repérage communs à toutes les cartes

- Transports collectifs existants
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et ayant fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projets de transports collectifs inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France mais n'ayant pas encore fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique
- Projets de transports collectifs non inscrits au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et en cours de réflexion

- Transports collectifs structurants sur les territoires limitrophes
- ▬ Principaux axes routiers
- ▬ Périmètre OAP



# Plaine de l'Ourcq

## Parti d'aménagement :

### Populations Logements Equipements Densités



#### Equipements :

- Grands équipements et services
- Ports de plaisance et de loisirs à créer
- Port d'activité existant à préserver et créer
- Escapes pour péniches à préserver

#### Densités / projets :

Secteurs préférentiels de développement mixte

Renforcer les liaisons intercommunales et entre les quartiers (notamment pour les Quartiers « Politique de la Ville »).  
Requalifier les quartiers inscrits dans le Programme de Renouvellement Urbain et les inscrire dans une démarche d'intégration complète au reste du territoire

### Economie Emplois commerces



#### Commerces :

Logistique urbaine à préserver ou à créer

Renforcer les principales centralités de centre-ville et conforter leurs dimensions commerciales, artisanales, et de services

Maintenir et conforter la dimension économique des secteurs présentant une forte densité d'emplois, d'activités et de bureaux

### Paysages Patrimoine Citoyenneté



#### Paysage :

Préserver les cônes de vue, depuis et sur les lieux identifiés et créer des effets belvédères permettant de multiplier les points de vue sur le grand paysage tout en limitant au maximum le nombre d'arbres coupés et en compensant ces coupes d'arbres par des arbres replantés dans le cadre du projet "Parc des Hauteurs"

#### Patrimoine

Valoriser et mettre en scène les « totems » du Territoire  
MH : *Monuments historiques*

### Mobilités Coupoles urbaines



#### Desserte et liaisons :

Traverses RN3/Canal à créer, à améliorer à travers la végétalisation, les mobilités douces et la gestion alternative des eaux de pluie

Favoriser les modes actifs en s'appuyant sur les grands tracés internationaux (eurovélo 3) et la dimension événementielle (JO 2024)

Améliorer les traversées existantes du canal

Créer des nouvelles traversées du canal

#### Polarités:

Conforter les 3 centralités habitées complémentaires aux polarités de centre-ville : Raymond Queneau, La Folie et Pont de Bondy en développant des services à rayonnement métropolitain et la mixité urbaine

#### Transports:

Développer les transports collectifs structurants pour permettre les circulations intra et extra territoriales

Soutenir l'amélioration de l'offre de transport existante

#### Liens et coupures :

Entrées de ville/territoire à valoriser, développer ou qualifier

Atténuer les coupures naturelles ou d'infrastructures de transport en favorisant les franchissements

### Environnement Santé Energie



#### Trame verte :

Préserver, améliorer et valoriser les réservoirs de biodiversité majeurs ou en devenir et le patrimoine vert (Espace de nature ouvert au public)

Maintenir et renforcer les habitats faunistiques et les continuités écologiques

Végétaliser et gérer de manière différenciée aux abords du faisceau ferroviaire, des autoroutes et de leurs abords

Préserver et développer/compléter l'alignement d'arbres le long de la RN3

#### Trame bleue:

Aménager le canal (voir la coupe ci-après) :

- Créer ou préserver des alignements d'arbres de haute tige
- Élargir les berges (10 à 15m de part et d'autre du canal), les végétaliser et les utiliser pour la gestion alternative des eaux pluviales
- Permettre la circulation technique du service des canaux sur 4 m
- Permettre la circulation piétonne et cycle sur les deux berges

#### Santé:

S'éloigner le plus possible et se protéger des sources de bruit, de vibrations et de pollution de l'air (notamment pour les équipements les plus sensibles ainsi que les logements) et renforcer la végétalisation de ces zones bruyantes

Voie ferrée

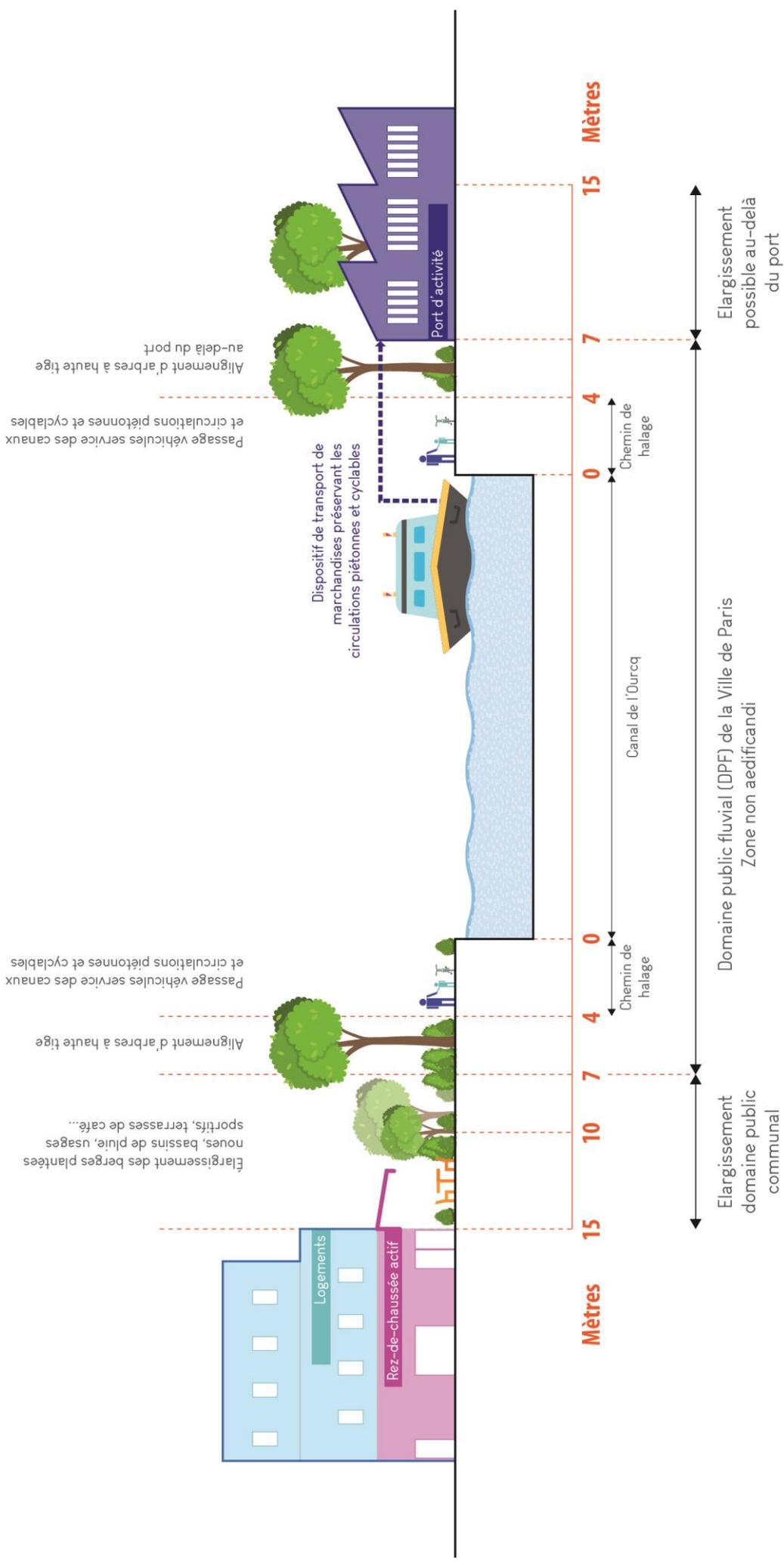
Axes routiers

Orientation d'aménagement et de programmation :

# Plaine de l'Ourcq

## Cartographie de l'OAP :

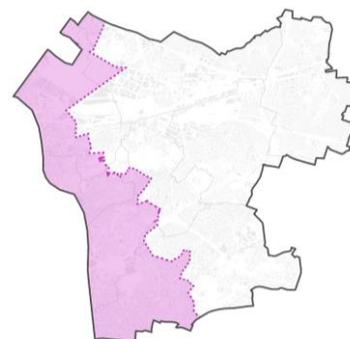
La coupe présente le principe de l'élargissement des berges du canal attendu jusqu'à 15 mètres en fonction de la configuration des lieux et du tracé des emplacements réservés du règlement.



# Faubourg



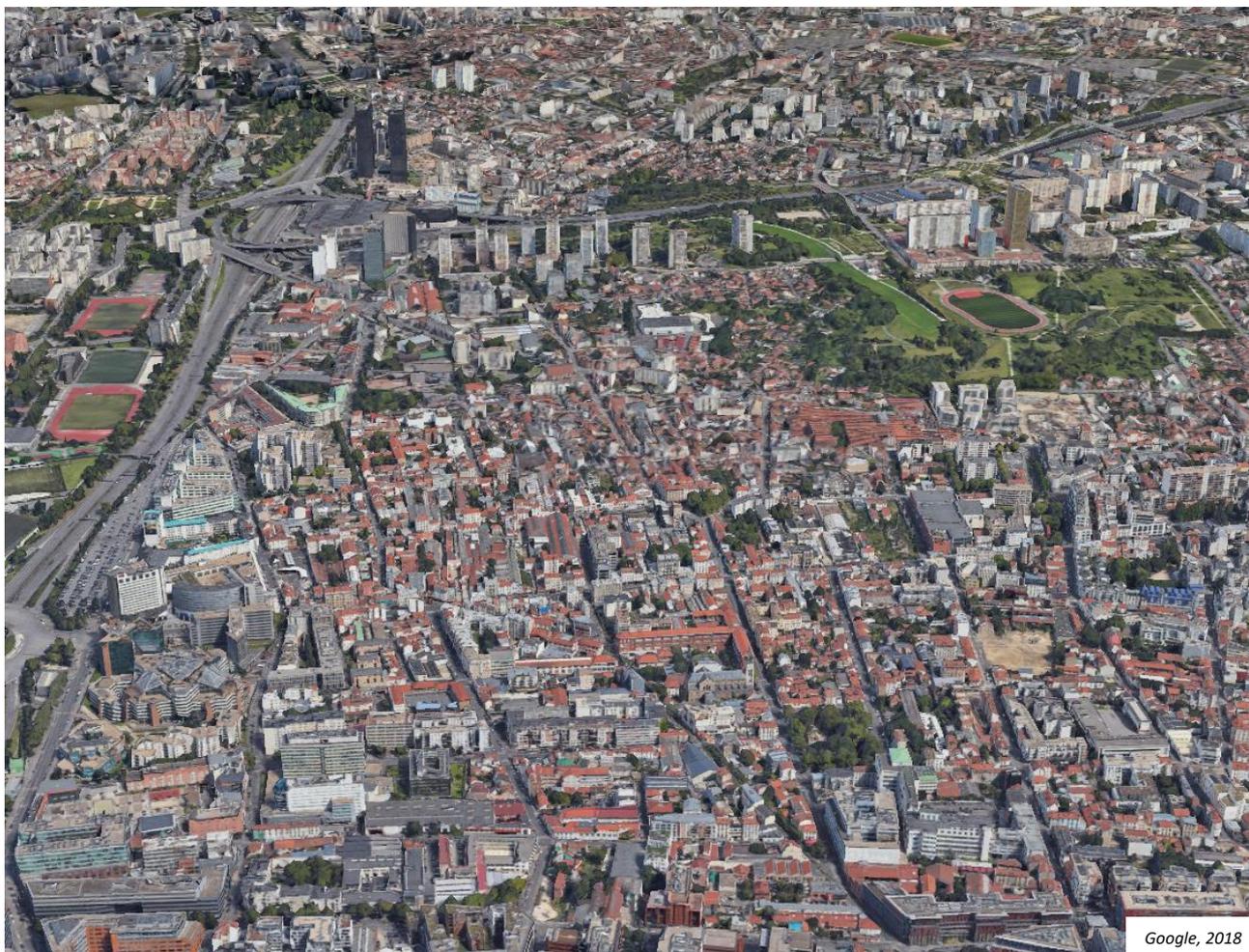
Le territoire Faubourg d'Est Ensemble est caractérisé par une trame urbaine dense et mixte d'habitat et d'activité emblématique du tissu faubourien et un positionnement géographique privilégié aux franges de la capitale. C'est au sein de ce territoire que la dynamique métropolitaine percole et enclenche la mutation d'Est Ensemble. Espace de contrastes on y trouve à la fois les quartiers qui se gentrifient le plus dans le Territoire, et ceux où l'insalubrité est la plus grande. Il constitue à la fois une terre d'accueil de nombreux artistes ou créateurs, une destination de prédilection pour la population souhaitant sortir dans des lieux insolites et alternatifs en dehors des sentiers battus de la capitale, mais également la porte d'entrée de la métropole pour de nombreuses populations primo-arrivantes.



Localisation du territoire Faubourg

Cette couronne frontalière de Paris n'est pas homogène. Territoire de mixité fonctionnelle et sociale par excellence, il est composé de quartiers animés, mélangés, combinant petites usines, locaux d'activités, habitat collectif privé et social, et de petites maisons, commerces, restaurants... Au niveau architectural, certaines ambiances, proches de celles de la capitale dominent comme l'architecture faubourienne composée de petit habitat collectif ancien. Entre ces quartiers témoin d'une urbanisation plus récente accompagnant la création du boulevard périphérique dans les années 70, on trouve également des polarités économiques et d'échange qui accueillent des tours de bureau, notamment aux portes de Pantin, Bagnole et Montreuil, ainsi que des ensembles d'habitat sur dalles (Pré Saint Gervais, Les Lilas) et des grands ensembles d'habitat social ou privé (La Noue-Malassis à Bagnole-Montreuil).

Vue aérienne du site aujourd'hui



Google, 2018

# Faubourg

*Pantin, Bobigny, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Bagnolet, Montreuil, Romainville*



Ce territoire a une relation ambivalente avec Paris : construit historiquement en relation très forte avec la capitale, il en est physiquement coupé par le boulevard périphérique. La proximité avec Paris joue un rôle essentiel dans sa dynamique de développement socioéconomique, autant par l'apport démographique de population appartenant à la classe moyenne et supérieure du nord est parisien, que par l'implantation d'entreprises recherchant des opportunités immobilières et foncières. Pour autant la gentrification, si elle apporte de nouvelles ressources fiscales engendre un renchérissement du coût de l'immobilier mettant en difficulté le maintien des populations moins aisées. Ces secteurs à forte pression foncière contrastent avec les poches d'habitat ancien dégradé occupées par les populations les plus pauvres. Par ailleurs le territoire est attractif et de nombreux gros sièges sociaux d'entreprise s'y sont implantés. Des dispositifs existent pour favoriser l'emploi local mais il s'agit de les renforcer et les généraliser.

Le Faubourg subit également les nuisances de cette proximité avec Paris, d'une part avec la présence bruyante et polluante du périphérique, et d'autre part avec les grandes radiales sortant de Paris et supportant un trafic important notamment l'ex RN2 et RN3 à Pantin ou encore l'autoroute A3 branchée sur le périphérique à la Porte de Bagnolet et coupant la ville en deux. C'est d'autant plus le cas que les espaces verts manquent cruellement dans ce tissu urbain dense même si certains équipements emblématiques existent comme le parc des Guilands au sud du Territoire.

## **Les enjeux d'amélioration du Faubourg pour Est Ensemble :**

### 1/ La préservation de la diversité fonctionnelle et sociale

Pour cela plusieurs objectifs non limitatifs peuvent être poursuivis. Il s'agit de créer une vraie mixité fonctionnelle à l'échelle de l'îlot en tenant compte des nuisances induites par l'immobilier économique productif et en veillant à la qualité de son insertion urbaine. Plus spécifiquement, le pôle tertiaire de Gallieni doit être accompagné afin de favoriser son ancrage local tant par sa forme urbaine en favorisant les rez-de-chaussée actifs que par la production d'emploi local. De manière plus générale, le développement de l'activité économique, en lien avec Paris et les autres territoires membres de l'Arc de l'Innovation, est un objectif fort de ce territoire, avec notamment le maintien des activités économiques et productives.

Au niveau de l'habitat, il s'agit de maintenir le parc locatif privé, résorber celui qui est dégradé et insalubre et créer du locatif intermédiaire et de l'accession sociale à la propriété. En effet ce territoire concentre un parc privé ancien, parfois dégradé, de manière concentrée sur certains quartiers (4 chemins à Pantin, 7 Arpents à Pantin et au Pré Saint-Gervais, quartier des Coutures à Bagnolet, du Bas Montreuil et de la Croix de Chavaux à Montreuil), ou plus diffuse, à l'échelle de l'immeuble. Certaines copropriétés sont très désorganisées et nécessitent des interventions des pouvoirs publics, afin de prévenir leur déqualification et leur dégradation, malgré un marché immobilier dynamique et plutôt tendu.

Certains quartiers, particulièrement paupérisés, font aujourd'hui l'objet d'interventions de restructuration urbaine profonde dans le cadre du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (Pantin – 4 chemins, Pantin/Le Pré Saint-Gervais – 7 arpents, Bagnolet / Montreuil - le Plateau / les Malassis / la Noue) ou du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (Fraternité à Montreuil et Coutures à Bagnolet).

L'enjeu est également de rechercher des solutions d'habitat adaptées aux populations les plus pauvres et les plus précaires

### 2/ La réparation du lien urbain de part et d'autre du boulevard périphérique et de part et d'autre des grands axes magistraux

Pour y répondre, Est Ensemble doit activer ses propres outils stratégiques et réglementaires et instaurer une dynamique partenariale spécifique autour des Portes.

Ainsi certaines exigences architecturales et urbaines vont pouvoir contribuer à recoudre le lien urbain : des percées visuelles, des porosités, des interfaces entre des immeubles qui ne doivent plus se tourner le dos, la conception évolutive des nouvelles constructions pouvant à terme se transformer en logement, tout cela en lien avec le rythme de transformation des grandes infrastructures routières en voies urbaines. En attendant cette transformation, l'atténuation des nuisances sonores et atmosphériques et le développement de la végétalisation doivent permettre d'améliorer le cadre de vie des riverains actuels.

Réparer le lien urbain c'est également favoriser la circulation dans une optique de bassin de vie métropolitain, en créant de nouveaux franchissements piétons ou en réhabilitant les franchissements existants et en réaménageant les pénétrantes à la faveur des modes actifs. .

Enfin la rénovation des Portes de Paris doit faire l'objet d'une coordination des acteurs et des projets. Une gouvernance partagée Est Ensemble / Paris doit permettre de travailler ces futurs pôles d'échange ou places métropolitaine au-delà des limites administratives. Certains aménagements ont été initiés de longue date par Paris, comme la Porte des Lilas. Il s'agit aujourd'hui d'associer étroitement le territoire d'Est Ensemble au devenir des Portes. Certains projets sont en phase pré opérationnelle : la Porte de la Villette fait l'objet d'une étude de maîtrise d'œuvre urbaine côté Paris qui doit s'articuler avec le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) Villette Quatre Chemins d'Est Ensemble, la réhabilitation du marché Magenta par Pantin et la réhabilitation de l'ex RN2 par le Département ; la Porte de Montreuil fait l'objet d'une restructuration de son infrastructure routière et d'un appel à projet C40 sur des terrains parisiens à l'Est du périphérique et qui jouxtent Bagnolet et Montreuil.

# Faubourg

*Pantin, Bobigny, Le Pré Saint-Gervais, Les Lilas, Bagnolet, Montreuil, Romainville*



D'autres projets sont à construire mutuellement comme celui de la requalification de la Porte de Bagnolet en lien avec le pôle Gallieni et l'opération de renouvellement urbain "Python Duvernois" ainsi que le secteur Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) d'intérêt national "Portes du 20ème", couvrant l'aire urbaine parisienne de la Porte de Montreuil à la Porte de Bagnolet. Ce secteur a une dimension particulière en raison de la présence de l'échangeur autoroutier entre l'A3 et le boulevard périphérique et de l'impact et de l'imbrication de ces deux infrastructures l'une sur l'autre, mais également d'une polarité économique et de transport d'échelle métropolitaine.

### 3/ La renaturation du Faubourg

Le territoire Faubourg souffre d'un manque criant d'espaces verts même si des équipements majeurs existent comme le parc des Guilands à Bagnolet et Montreuil.

Ainsi il apparaît essentiel, dans un territoire dynamique et où la pression immobilière est importante d'avoir une exigence plus forte en termes d'espaces de pleine terre et d'obligation de plantation d'arbres dans tous les nouveaux projets, sauf pour les ouvrages techniques nécessaires au fonctionnement des projets de transports collectifs souterrains, qui feront néanmoins l'objet d'un traitement paysager qualitatif.

La dimension d'espace public et d'espace vert doit également être intégrée dans les projets de traitement de l'habitat ancien dégradé, touchant notamment la restructuration d'un îlot entier.

### 4/ L'amélioration de la desserte Nord-Sud du territoire

La desserte en transport en commun pour rejoindre Paris est assurée par les lignes 5, 11, 3 et 9 du métro et par le RER E à Pantin. Ainsi le territoire Faubourg bénéficie de cette desserte en radiale. Pour autant, dans le prolongement du Plan Local de Déplacements d'Est Ensemble, il faudrait réfléchir à une liaison bus Nord – Sud améliorée qui puisse desservir les zones grises d'insuffisance de desserte efficace comme par exemple entre le plateau La Noue – Malassis et le métro Gallieni.



# Faubourg

## Parti d'aménagement :



### Populations Logements Equipements Densités

#### Equipements :

- Escalles pour péniche à préserver

#### Densités / projets :

- Secteurs préférentiels de développement et de requalification dans une logique de mixité urbaine : avoir une exigence sur le maintien de la mixité sociale et fonctionnelle, de la qualité urbaine et de la renaturation de la ville
- Secteurs préférentiels de développement à haute ambition architecturale, environnementale et végétale
- Requalifier les quartiers inscrits dans le Programme de Renouvellement Urbain et les inscrire dans une démarche d'intégration complète au reste du territoire
- Résorber l'habitat dégradé et insalubre
- Veiller à la cohérence des évolutions urbaines, paysagères et naturelles dans les secteurs intercommunaux



### Economie Emplois commerces

#### Commerces :

- Renforcer et conforter les principaux axes et polarités de commerces, de services et d'artisanat de centre-ville
- Maintenir et conforter la dimension économique des secteurs présentant une forte densité d'emploi, d'activité et de bureaux



### Mobilités Coupsures urbaines

#### Desserte et liaisons :

- Atténuer les coupures naturelles ou d'infrastructures de transport en favorisant les franchissements
- Relier les polarités structurantes par des espaces publics de qualité et une animation urbaine des rez-de-chaussée
- Favoriser les modes actifs en s'appuyant sur les grands tracés internationaux (eurovélo 3) et la dimension événementielle (JO 2024)
- Améliorer les traversées existantes du canal

#### Transports:

- Développer les transports collectifs structurants pour permettre les circulations intra et extra territoriales
- Soutenir l'amélioration de l'offre de transport existante

#### Liens et coupures :

- Entrées de ville/territoire à valoriser, développer ou qualifier



### Paysages Patrimoine Citoyenneté

#### Paysage :

- Préserver les cônes de vue, depuis et sur les lieux identifiés et créer des effets belvédères permettant de multiplier les points de vue sur le grand paysage tout en limitant au maximum le nombre d'arbres coupés et en compensant ces coupes d'arbres par des arbres replantés dans le cadre du projet "Parc des Hauteurs"
- Limiter les hauteurs de bâti sur les coteaux pour préserver la qualité des vues depuis le haut et le bas du plateau

#### Patrimoine

- Valoriser et mettre en scène les « totems » du Territoire  
*MH : Monuments historiques*



### Environnement Santé Energie

#### Trame verte :

- Préserver, améliorer et valoriser les réservoirs de biodiversité majeurs et le patrimoine vert
- Maintenir et renforcer les habitats faunistiques et les continuités écologiques
- Végétaliser et gérer de manière différenciée aux abords du faisceau ferroviaire, des autoroutes et de leurs abords
- Préserver et développer/compléter l'alignement d'arbres le long de la RN3
- Créer et valoriser la Promenade des Hauteurs sur l'espace public, support de biodiversité et de mobilités actives, lien structurant entre les espaces verts, équipement métropolitain support de loisirs et d'usages divers, valorisant le grand paysage et axe identitaire du Parc des Hauteurs
- Améliorer l'accessibilité des espaces verts, leur visibilité et leur insertion dans la ville et s'appuyer sur les espaces verts existants et à créer, ainsi que sur la Promenade des Hauteurs, pour augmenter le ratio en m<sup>2</sup> par habitant d'espaces verts accessibles (objectif de 10 m<sup>2</sup> d'espaces verts accessibles par habitant sur EE à horizon 2030)
- Tracé de la Promenade des hauteurs

#### Trame bleue:

- Créer ou préserver des alignements d'arbres de haute tige
- Élargir les berges (domaine public fluvial de la Ville de Paris), les végétaliser et les utiliser pour la gestion alternative des eaux pluviales
- Permettre la circulation technique du service des canaux sur 4 m

#### Santé:

- S'éloigner le plus possible et se protéger des sources de bruit, de vibrations et de pollution de l'air (notamment pour les équipements les plus sensibles ainsi que les logements) et renforcer la végétalisation de ces zones bruyantes
- Voie ferrée*
- Axes routiers*