



DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE
VILLE DE LOGNES

PLAN LOCAL D'URBANISME

Reconversion du site du lycée provisoire

Déclaration de projet emportant mise en compatibilité du PLU

2.A – Orientations d'Aménagement et de Programmation secteur UCc



Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal en date du 15/12/2025 approuvant la mise en compatibilité n°2 du Plan Local d'Urbanisme

Nicolas Delaunay
Maire de Lognes

Approbation :
14 mai 2007

Modifications :
Modification n°1 – 22 novembre 2010
Modification n°2 – 17 décembre 2012
Modification n°3 – 8 avril 2019
Modification n°4 – 30 septembre 2018

Mise en compatibilité :
Déclaration de projet secteur Centrex – 29 mai 2017

Mises à jour :

Mise à jour n°1 – 21 janvier 2011
Mise à jour n°2 – 10 décembre 2012
Mise à jour n°3 – 21 septembre 2016
Mise à jour n°4 – 20 décembre 2019
Mise à jour n°5 – 17 décembre 2021
Mise à jour n°6 – 8 juin 2022
Mise à jour n°7 – 23 mars 2023
Mise à jour n°8 – 19 juillet 2024
Mise à jour n°9 – 30 janvier 2025
Mise à jour n°10 – 23 septembre 2025

Présentation du site et du contexte urbain

Le secteur d'orientation d'aménagement et de programmation du site de l'ancien lycée provisoire est délimité :

- Au sud, par la voie ferrée du RER A,
- À l'ouest, par la rue Gabriel,
- Au nord, par le mail Le Corbusier,
- À l'est, par l'impasse Jules Saulnier.

Il est situé au cœur d'un quartier résidentiel composé en majorité de maisons individuelles en bande, les immeubles collectifs étant implantés en périphérie le long des plans d'eau. La rue Gabriel largement plantée à l'ouest et la voie du RER A au sud viennent fermer l'ilot qui s'ouvre vers le mail Le Corbusier et les équipements publics (groupe scolaire et plateau sportif) situés au nord et à l'est.



Figure 1 - Photo du site avec l'ancien lycée provisoire



Figure 2- Photo de l'état actuel du site, après démolition de l'ancien lycée provisoire

Le terrain a accueilli entre 2000 et 2019 les installations de l'ancien lycée provisoire. Après l'ouverture du lycée définitif Emiliy Brontë à la rentrée 2019, les bâtiments préfabriqués ainsi que la cour et les espaces de circulation en enrobé ont été démolis, transformant le site en une friche pionnière, dont le sol est en partie recouvert de gravats et d'espèces exotiques envahissantes d'un intérêt écologique limité.

Les grands objectifs du projet

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ci-après doivent permettre la réalisation du projet selon les grands objectifs définis par la commune et l'EpaMarne, propriétaire du terrain, et partagés avec les habitants dans le cadre d'une concertation ayant menée à la rédaction d'un Cahier des Charges Citoyen :

- Promouvoir un développement urbain maîtrisé, qui permette de répondre aux besoins de logements des Lognots tout en préservant un cadre de vie de qualité qui participe pleinement de l'attractivité du territoire.
- Réaliser une opération de logements facilitant les parcours résidentiels des habitants, en particulier des primo-accédants et des familles avec enfants, tout en maîtrisant les coûts de l'immobilier.
- Réaliser une opération écologiquement exemplaire, autour d'une démarche environnementale ambitieuse qui prenne en compte les enjeux spécifiques du site (proximité de la ligne du RER, désimperméabilisation des sols, préservation de la végétation existante...).
- Inscrire le projet dans le respect de la Charte de Qualité Urbaine et du Cahier des Charges Citoyen, co-construits avec les habitants dans le cadre d'ateliers citoyens.

La programmation : concevoir un projet au service de la qualité urbaine et du « bien habiter »

La programmation doit permettre de fluidifier les parcours résidentiels en proposant des logements garants de la mixité sociale de Lognes, ciment du bien vivre ensemble de la commune.

Le projet immobilier comprend :

- 160 logements familiaux dont 75% en accession à la propriété et 25% en BRS (Bail Réel Solidaire), avec un niveau de sous-sol,
- 1 espace partagé réservé aux habitants de l'opération et intégré à l'ensemble immobilier.

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) doivent compléter le règlement du secteur UCc du PLU de Lognes et encadrer la mutation de cet ilot afin de :

- Proposer des formes urbaines diversifiées et des hauteurs de bâtiments adaptées au site et à ses environs,
- Prendre pleinement en compte la question des nuisances sonores et visuelles de la voie ferrée à travers la composition même du projet et l'implantation des bâtiments,
- Encourager les continuités paysagères et créer des espaces de dialogue (espaces verts, percées visuelles...) entre la future opération et le quartier,
- Proposer des logements agréables à vivre, bien orientés, bien ensoleillés,
- Limiter les effets d'ilot de chaleur urbain.

Réaliser une opération d'environ 160 logements dont 25% en BRS

Le bâtiment au sein de ce polygone fera écran vis – à vis de la voie ferrée et sera le plus élevé de l'opération pour créer un îlot apaisé et calme

Afin de répondre à la demande d'espaces communs favorables aux modes de vie participatifs :

- Créer un espace partagé réservé aux habitants de la résidence

Partager un cœur d'îlot calme et paysager, favorable à la biodiversité et facilement appropriable par les habitants

Créer des porosités visuelles vers le cœur d'îlot

Valoriser et renforcer la végétation existante pour conserver un écrin paysagé et assurer une protection vis – à vis des bruits environnants

Préserver les arbres existants :
 • Alignement d'arbres le long du RER
 • Bosquet d'arbres au sud – ouest

Rue apaisée facilitant les mobilités douces

Aménager un principe d'accès automobile sous – terrain depuis la rue Gabriel

Profiter de la proximité de l'école pour créer un espace public fédérateur visible depuis le Mail Le Corbusier

Préserver le corridor écologique le long de la voie ferrée

Préserver une marge inconstructible de 10m depuis la voie ferrée pour prendre en compte les nuisances sonores du RER

Créer des « jardins de pluie » des eaux pluviales

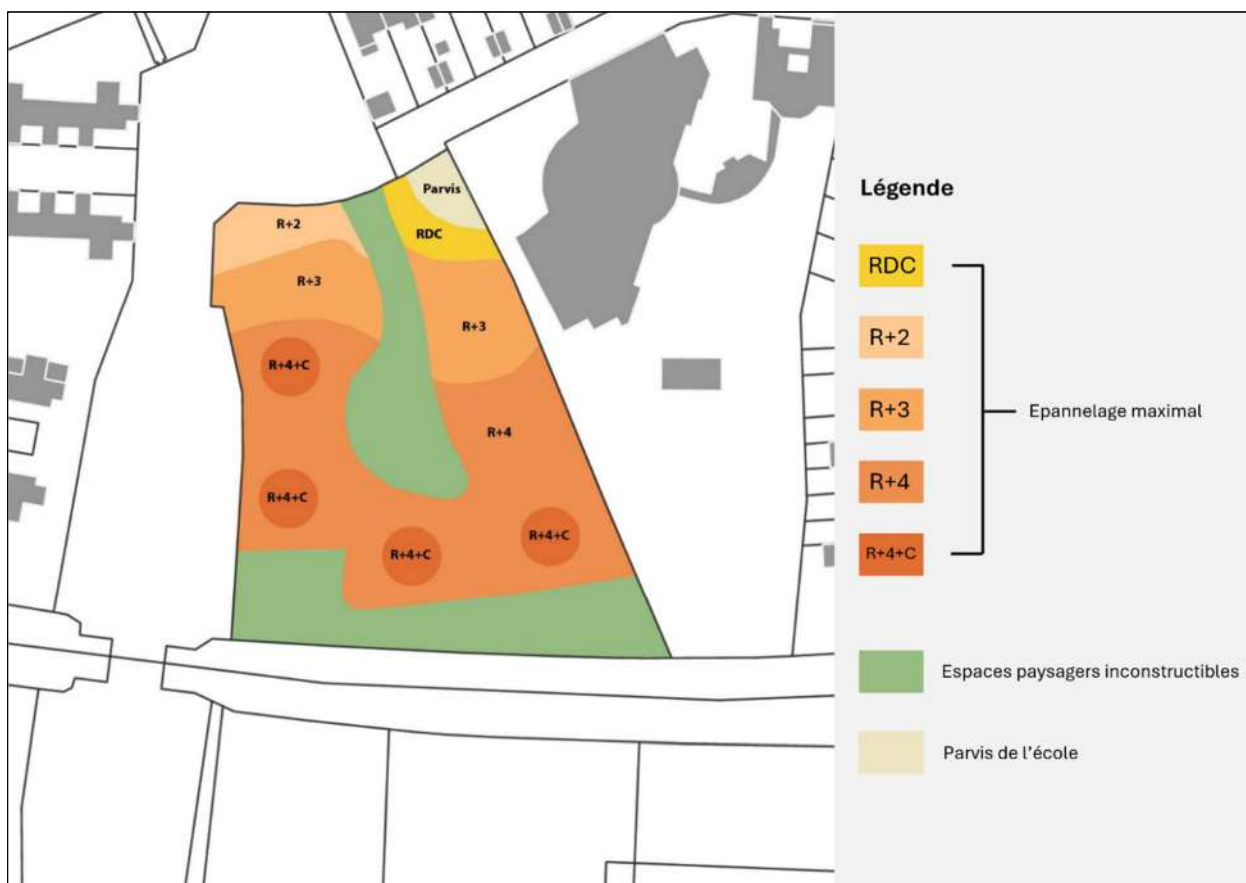
1. Veiller à l'insertion de l'éco-résidence dans son environnement.**1.1. Adapter l'échelle des volumes construits et limiter la densité perçue**

L'ilot devra proposer une densité raisonnée notamment en adaptant les volumes construits au contexte urbain, que ce soit en termes d'implantation, de gabarit ou de hauteur.

De plus le bâtiment le plus proche de la voie ferrée devra avoir la hauteur la plus haute afin de réduire les nuisances dans le cœur d'ilot du projet.

Le projet devra dialoguer avec les constructions avoisinantes et ne pas être perçu comme un corps étranger au sein du cadre bâti constitué.

A ce titre, une attention particulière devra être portée à l'épannelage des constructions, en particulier en lien avec le tissu pavillonnaire le long du mail Le Corbusier. Afin d'assurer une bonne transition des échelles bâties, les hauteurs des constructions devront présenter un épannelage depuis le mail Le Corbusier (R+2) vers le fond de la parcelle (R+4+C / R+4+Attique), avec une hauteur maximum de 21 mètres.

**1.2. Proposer des formes urbaines diversifiées et cohérentes, dialoguant avec les constructions voisines en termes de toitures, façades...**

Au contact avec des quartiers pavillonnaires, des écritures de « maisons sur le toit » seront recherchées. Les effets de volumes construits trop massifs et les effets de « barres » seront évités par un épannelage varié, des percées visuelles et des façades qui s'animent grâce à la présence de multiples ouvertures, de balcons et de loggias.

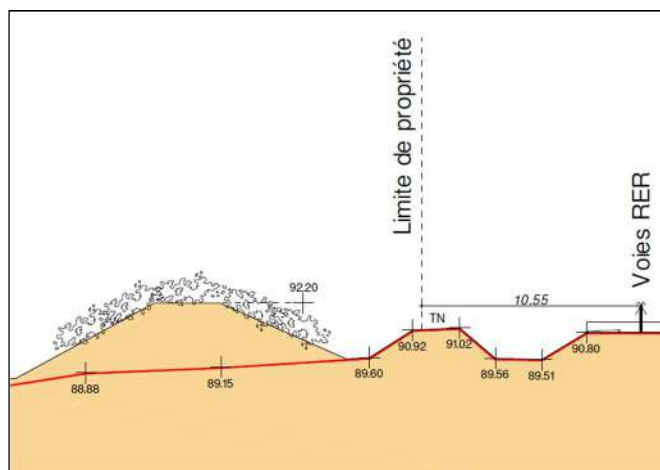
1.3. Concevoir l'implantation et la forme des bâtiments de manière à limiter les nuisances sonores et visuelles de la voie ferrée

La forme urbaine de l'îlot sera étudiée afin de réduire l'impact sonore et visuel de la voie du RER à l'échelle du projet et plus largement de l'ensemble du quartier. La prise en compte, dès la conception, de modèles de propagation du bruit devra permettre la mise en œuvre de solutions volumétriques les plus à même de réduire ces nuisances sonores. Une notice bruit devra être intégrée à la demande de permis de construire afin d'explicitier le contexte, les enjeux et la prise en compte des nuisances liées au bruit dans le projet. Elle devra être accompagnée d'une modélisation acoustique du site en 3D permettant de visualiser les impacts du projet en termes de réduction des nuisances sonores sur le site et ses avoisinants.

Afin de minimiser le nombre d'habitants exposés aux nuisances sonores, l'implantation des constructions devra préserver un maximum de façades calmes et permettre la création d'un cœur d'îlot largement végétalisé, où les futurs habitants pourront jouir d'une ambiance protégée et relativement silencieuse. Chaque bâtiment devra *a minima* présenter une façade calme. Le bâtiment le plus proche de la voie ferrée devra avoir l'épannelage le plus haut afin de maintenir une zone de calme en cœur du futur îlot.

La forme et l'architecture des bâtiments devront être conçues de manière à limiter la propagation du bruit vers l'intérieur du site. Pour ce faire, un principe de bâtiment continu devra être adopté le long des voies du RER. Des façades non strictement parallèles aux voies ainsi que des volumes et redents ponctuels devront également permettre de réduire le niveau sonore global, en favorisant une meilleure diffusion du bruit.

De plus, afin d'éloigner les constructions des nuisances induites par la proximité du RER, un retrait de 20 mètres minimum par rapport à l'axe des voies, correspondant à 10 mètres par rapport à la limite sud de la parcelle, est imposée par le règlement. Le talus situé le long de la voie du RER devra être conservé et conforté par un merlon anti-bruit d'une hauteur de 3 mètres minimum pour permettre d'assurer la protection des bâtiments situées à l'arrière, en particulier des jardins en rez-de-chaussée.



Cette zone tampon, identifiée comme espace vert paysager inconstructible, devra être largement plantée et bénéficier d'un aménagement paysager de qualité, éventuellement accompagné de modelés de terres, permettant d'atténuer les nuisances de la voie ferrée. De plus, les arbres existants seront préservés, notamment l'alignement d'érables en limite sud le long de la voie du RER, afin de conforter l'écran végétal.

1.4. Tirer parti de la topographie du terrain

Le projet devra tirer parti de la topographie du terrain afin de limiter la hauteur et la densité perçues des bâtiments notamment depuis les espaces publics.

En limite de l'espace public, les ruptures de nivellement seront de préférence évitées pour favoriser les continuités visuelles au niveau du piéton. Les raccords de plain-pied entre l'espace public et les parcelles mitoyennes sont recherchés, tandis que la création de cours

anglaises ou, au contraire, de monticules par rapport à la pente générale du terrain. Il est pas souhaitée en dehors de la création d'un merlon anti-bruit.

1.5. Soigner les perspectives visuelles et les continuités paysagères à l'intérieur du site et avec ses abords

Des respirations et séquençages dans les implantations du bâti devront être proposées afin de casser le schéma résidentiel fermé traditionnel et faire que ce nouveau projet profite à l'ensemble du quartier.

Des porosités entre l'espace public et le cœur d'îlot favoriseront les relations visuelles notamment à l'échelle du piéton et les continuités paysagères entre les jardins résidentiels plantés et les rues ou entre deux jardins en cœur d'îlot et permettront ainsi la continuité de la trame paysagère et des milieux de biodiversité plus riches.

Enfin, des passages dans les clôtures pour la petite faune (renards, hérissons...) devront être réalisés à l'échelle de l'ensemble de l'opération et plus particulièrement au niveau du corridor écologique.

2. Adopter une architecture durable et responsable

2.1. Des ambitions de qualité architecturale et constructive : performances énergétiques et engagements environnementaux

Une implantation bioclimatique des bâtiments favorisera la ventilation naturelle, le bon ensoleillement et le confort d'été des logements, en étant particulièrement attentive aux ombres portées et aux effets de masque entre bâtiments.

De même, les nouveaux bâtiments devront minimiser leur impact sur le voisinage, que ce soit en termes de vue, d'ensoleillement ou de murs pignons.

La composition volumétrique devra limiter l'épaisseur des bâtiments, afin de proposer des logements prioritairement traversants (ou à double orientation). La mono-orientation au nord, en particulier pour les petits logements, sera de préférence à éviter. La part des logements mono orientés au nord ne pourra en aucun cas dépasser 15% de l'ensemble des logements du projet.

La position et la dimension des surfaces vitrées tiendront compte de l'orientation. Le taux de vitrage sera adapté au type de pièce et à l'orientation, afin de favoriser la lumière naturelle et les apports solaires passifs dans tous les logements.

Les protections solaires extérieures, mobiles et/ou orientables, sont encouragées, afin de favoriser une protection efficace mais également la ventilation et le refroidissement naturels nocturnes des logements.

Outre le travail sur la qualité de l'enveloppe et l'implantation bioclimatique des bâtiments (orientation, protection contre les nuisances, isolation et optimisation des apports en lumière naturelle), la sobriété énergétique des nouvelles constructions devra également être garantie, afin de réduire fortement les consommations énergétiques.

Le projet devra être raccordé au réseau de géothermie du Val Maubuée. Afin de limiter les déperditions d'énergie, une attention particulière sera portée à l'isolation thermique des façades ou à l'aménagement de toitures végétalisées.

Au-delà des mesures réglementaires d'isolation acoustique des façades, il est également impératif que les façades et les vitrages des bâtiments les plus exposés au bruit fassent l'objet d'un traitement d'isolation rigoureux, afin que les futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit environnant.

Les façades sud les plus exposées aux nuisances devront présenter une isolation phonique renforcée, afin de se rapprocher au plus près des recommandations de l'OMS fenêtres fermées, tout en veillant à un bon équilibre avec les bruits intérieurs au bâtiment.

Un renforcement acoustique et une bonne étanchéité des châssis des menuiseries extérieures, des entrées d'air et des coffres de volets roulants, devront être prévus. Il conviendra également d'éloigner des ouvertures les sources ponctuelles extérieures (ventilation, chaufferie...).

Enfin, il s'agira d'intégrer la composante vibratoire due à la proximité des voies ferrées par la réalisation d'études vibratoires spécifiques permettant de définir les solutions constructives à même de limiter également les bruits solidiens.

2.2. La qualité des logements : des logements pensés pour les habitants

Une attention particulière devra être portée à la disposition des logements et à leur orientation.

Afin de préserver des espaces à l'abri des nuisances sonores, le projet devra généraliser les logements traversants (ou a minima à double exposition) et orienter les pièces de vie (séjour, chambres) sur les façades les moins exposées aux nuisances sonores.

Le lien de l'habitat avec son environnement extérieur doit être privilégié. De ce fait, il est souhaité que chaque logement puisse bénéficier d'un espace extérieur privatif (jardin, terrasse, balcon, loggia), de préférence dans le prolongement du séjour ou de la cuisine.

Pour permettre un usage fréquent et qualitatif, ces espaces extérieurs privatifs devront être à l'écart des nuisances liées notamment à la circulation automobile ou piétonne, et orientés préférentiellement vers l'intérieur du cœur d'îlot. Les balcons pleins et les loggias devront être privilégiés pour les façades les plus exposées au bruit, en particulier face aux voies ferrées.

Pour préserver l'intimité de ces espaces extérieurs, ils devront être dotés de garde-corps dessinés de manière à filtrer les vues, sans forcément être totalement opaques. Ils devront être suffisamment efficaces pour éviter la pose de dispositifs occultants souvent inesthétiques.

Des écrans végétaux et décrochés de façades devront permettre de gérer les vis-à-vis éventuels.

Les logements à rez-de-chaussée, moins bien ensoleillés et souvent en contact avec l'espace public, devront faire l'objet d'une attention particulière permettant de préserver le confort d'habiter (mise à distance de l'espace public avec un espace de transition par exemple). Afin de préserver leur intimité, ils seront de préférence traversants pour pouvoir s'ouvrir largement sur le cœur d'îlot.

Les nouveaux immeubles et leurs espaces collectifs doivent être conçus sous forme d'unités résidentielles identifiables et appropriables par les résidents, grâce à une délimitation claire entre espace public et espace privé et une clarification des fonctions entre espaces communs et espaces privatifs, afin d'éviter toute difficulté ultérieure de gestion et d'entretien.

2.3. Une écriture architecturale sobre et intemporelle s'intégrant harmonieusement dans le contexte

Tous les éléments du bâtiment devront être travaillés en cohérence et proposer une architecture sobre et intemporelle, à même de s'intégrer harmonieusement dans le contexte urbain.

Les différents bâtiments d'une même opération doivent proposer une variété de formes architecturales, mais dans un souci de cohérence d'ensemble.

Le même soin de traitement architectural, que ce soit en termes de dessins ou de choix des matériaux, devra s'appliquer à l'ensemble des façades. Les façades aveugles seront proscrites dans la mesure du possible ou à défaut elles devront faire l'objet d'un traitement particulier permettant de minimiser leur impact sur le paysage.

Afin de ne pas rendre la lecture architecturale confuse, le nombre de matériaux différents sera limité à trois par bâtiment, en dehors des menuiseries extérieures. Un changement de matériaux ou de teinte pourra se justifier pour souligner différents plans de façades, des profondeurs ou des élancements volumétriques.

Les couleurs vives sont déconseillées au profit de couleurs naturelles.

2.4. Privilégier des matériaux qualitatifs, durables, locaux, écoresponsables et faciles d'entretien

L'impact global sur l'environnement et la santé devra dominer les choix de matériaux de construction et de revêtements.

Les matériaux proposés devront conjuguer durabilité, maîtrise des coûts d'entretien et performances environnementales.

L'emploi de matériaux écoresponsables, bio-sourcés, locaux et/ou innovants est encouragé, notamment pour l'isolation des façades.

Le mode constructif permettra de garantir une utilisation notable de bois sur l'ensemble du programme. En particulier, le projet privilégiera la réalisation de charpente en bois et de façade à ossature bois, sauf incompatibilité réglementaire avérée (par exemple en termes acoustique, vibratoire ou de sécurité incendie). Le projet devra cibler une masse minimum de produits biosourcé de 18 kg /m² de surface de plancher.

De même, les portes palières, les portes de distribution des logements, les parquets, les escaliers intérieurs des logements devront préférentiellement être traités en bois. Par contre, l'utilisation de bois en parement des façades devra démontrer la pérennité dans le temps des matériaux proposés.

Les constructions devront *a minima* respecter la réglementation environnementale RE 2020 (seuil 2025) et la certification NF habitat HQE. Elles devront également respecter *a minima* les exigences du label biosourcé niveau 2 (version 2013) ou à défaut le niveau 1 (version 2013).

2.5. La qualité du détail et le soin apporté à la mise en œuvre

Un travail particulier sera effectué sur les occultations (persiennes, volets, stores...), les gardes corps et les pare-vue, qui prennent une place importante dans la composition de la

façade et son esthétique et doivent donc être traités comme partie intégrante de celle-ci.

Pour les façades des rez-de-chaussée, fortement sollicités, des matériaux résistants – autre que l'enduit renforcé – sont recommandés pour éviter des dégradations et un vieillissement prématuré. Un recouvrement systématique des relevés d'étanchéité par des matériaux durs et pérennes et une protection des projections de terre en cas de pluie, en pied de façades sur jardin, sont souhaités.

Pour éviter le ruissellement des eaux de pluie en façade, des couvertines pour tout élément saillant et des appuis de fenêtres adaptés seront prévus. Les pissettes en façades sur voie publique ou privée sont interdites. La récupération des eaux pluviales se fera par une descente en fond de balcon ou de loggia.

Les rampes d'accès aux parkings en sous-sol devront être intégrées dans le volume du rez-de-chaussée. Au nu de la façade principale sur rue, une fermeture par porte basculante sera prévue pour éviter tout recoin au contact avec l'espace public. Elle s'intégrera harmonieusement dans l'écriture architecturale générale du bâtiment.

Le traitement qualitatif des sous-faces des balcons, toitures et passages sous porche devra être intégré dans la conception globale de la façade.

2.6. Traiter architecturalement les éléments techniques en façade et en toiture

Les bouches d'aération dans les façades en enduit sont à proscrire. D'autres dispositifs plus esthétiques devront être privilégiés.

Les portes et grilles de ventilation des locaux déchets, locaux techniques, transformateurs, sous-stations de chauffage, etc., ainsi que les éventuels dispositifs de signalétiques spécifiques (enseignes, ...) devront être intégrés dans l'écriture générale de la façade du rez-de-chaussée, de manière à se fondre dans la façade. Le positionnement de ces locaux à l'angle des bâtiments n'est pas souhaité, afin d'assurer la plus grande transparence et animation des rez-de-chaussée à ces endroits stratégiques.

Les coffrets de branchement des concessionnaires devront être intégrés dans une partie maçonnée du rez-de-chaussée ou d'une clôture en limite de voie publique et recevoir un recouvrement par une porte plus esthétique que celle des boîtiers standardisés.

Les gaines d'ascenseurs, les locaux de traitement d'air et conduits horizontaux seront de préférence intégrés dans le dernier niveau construit ou dissimulés à la vue par un traitement paysager ou architectural qualitatif.

Les dispositifs de sécurisation des toitures terrasses ne doivent pas être visibles depuis l'espace public. Ils doivent faire l'objet d'un dessin soigneux et d'un traitement qualitatif par le choix des matériaux.

2.7. Des espaces communs intérieurs favorables à la vie collective

Des façades largement transparentes en rez-de-chaussée sur rue sont encouragées, comprenant les halls d'entrée et les locaux vélos attenants.

Les halls d'entrée présenteront un volume ouvert sur l'espace extérieur, éclairé naturellement et potentiellement traversant, créant un accès sur le cœur d'îlot. Ils doivent être lisibles comme entrée du bâtiment et être un point d'animation de l'espace public. Ils devront donner directement sur une voie, et de préférence une voie publique, pour permettre un adressage postal simple. Les halls d'immeuble devront être de plain-pied par rapport aux trottoirs.

Lorsqu'ils donnent sur le domaine public, les halls en contrebas ou surélevés sont à éviter.

Les escaliers, couloirs et paliers d'étages devront, dans la mesure du possible, être éclairés naturellement et les parties communes revêtues de matériaux de qualité et faciles d'entretien.

3. Réaliser un programme respectueux de l'environnement

3.1. Participer à une politique de sobriété foncière et limiter l'impact sur l'artificialisation des sols dans un objectif de Zéro Artificialisation Nette

Le projet doit participer à la réintroduction de la nature dans un site précédemment largement imperméabilisé et à la lutte contre les ilots de chaleur dans un contexte urbain dense. Pour ce faire, le projet devra porter une démarche exemplaire en matière de prise en compte de la limitation de l'artificialisation des sols.

L'impact des futures constructions sur le sol et le sous-sol sera étudié afin de limiter le taux d'imperméabilisation de la parcelle.

Les franges et le cœur d'ilot devront privilégier les espaces de pleine terre qui devront représenter au moins 30% de la superficie de la parcelle et permettre la plantation d'arbres de haute tige.

De plus, des revêtements poreux seront employés pour tous les cheminements piétons et terrasses des logements en rez-de-chaussée aménagés sur de la pleine terre, tout en assurant le confort des personnes à mobilité réduite. Cependant, les pavés à joints poreux ou les dalles alvéolaires engazonnées seront évitées aux endroits les plus passants, notamment pour les voies pompiers.



3.2. Concevoir des espaces verts favorables à la biodiversité et à la lutte contre les ilots de chaleur urbain

Le paysage et la biodiversité constituant des enjeux forts, le projet devra permettre la réintroduction de la végétation et la reconquête environnementale et paysagère du site. En particulier, les espaces extérieurs aménagés au sein de l'ilot auront un rôle à jouer dans la préservation des écosystèmes et des fonctionnalités écologiques.

Pour ce faire, les espaces extérieurs feront l'objet d'un traitement paysager varié et de qualité. Leur aménagement devra être réfléchi et pensé en lien avec l'écosystème existant et les futurs bâtiments, dans une démarche paysagère et écologique assumée.

Une organisation des sous-sols au droit des futurs bâtiments devra permettre de préserver des franges et un cœur d'ilot paysager en pleine terre, largement plantés, favorables à la biodiversité et à même de créer un véritable ilot de fraîcheur.

La plantation d'arbres de haute tige, notamment dans la continuité de la trame arborée des rues adjacentes, devra être adaptée à la configuration des lieux (ombres portés, vents). Pour faciliter leur développement et limiter leur impact sur l'éclairement des logements, les arbres de haute tige seront plantés à une distance de 4 mètres des façades des bâtiments pour permettre leur bon développement et leur pérennité.

L'aménagement paysager des espaces extérieurs devra également proposer une diversification des strates végétales (strate basse, strate arbustive, arbres de hautes tiges) selon les ambiances à créer. Une épaisseur de 60 cm de terre végétale sur dalle sera prévue pour permettre la plantation de végétaux.

Les surfaces en pelouse seront limitées pour leur faible intérêt écologique et paysager et l'intensité d'entretien qu'elles requièrent au profit de prairies et de strates paysagères permettant une gestion différenciée des espaces verts.

Les plantations devront être composées de mélanges d'essences végétales locales, pérennes, persistantes et caduques à floraison répartie dans le temps, pour apporter nourriture et habitat à la petite faune tout au long de l'année. Des espèces non allergènes, peu consommatrices d'eau seront choisies pour leur facilité d'entretien et adaptées à une gestion future sans produits phytosanitaires. Les espèces invasives seront, par contre, évitées.

Des éléments architecturaux favorisant la protection de la biodiversité (nichoirs à oiseaux, hôtels à insectes, passages à hérissons...) devront être prévus.

L'éclairage des espaces extérieurs sera déterminé en fonction des ambiances recherchées, en différenciant les espaces principaux de ceux moins fréquentés et en prenant compte de la trame noire.

Pour filtrer les regards au droit des jardins privatifs sur voie publique ou privée, les clôtures seront doublées de haies mélangées d'essences locales.

3.3. *Préserver et valoriser le patrimoine végétal présent sur la parcelle et tenir compte des plantations existantes aux abords du terrain dans la conception du projet (éloignement suffisant des constructions...)*

La végétation existante devra être valorisée et renforcée afin de conserver un écrin paysagé et assurer une protection vis-à-vis des espaces environnants. L'implantation des bâtiments devra ainsi tenir compte des plantations existantes aux abords du terrain, notamment le long de la rue Gabriel (éloignement suffisant des constructions, ombres portées...). Elle devra également permettre de développer des distances de courtoisie et de créer des porosités visuelles vers le cœur d'ilot. Les arbres présents sur le site (alignement d'érables bordant les emprises de la voie ferrée et bosquet d'arbres dont un platane en partie sud-ouest du terrain) devront être conservés.

Le corridor écologique le long des voies ferrées devra être protégé. Pour assurer une marge de recul suffisante vis-à-vis du RER et éloigner les façades sud de la voie ferrée, les espaces en fond de parcelle sont identifiés comme espaces paysagers à valoriser sous la forme d'un espace tampon paysagé (cf. plan d'épannelage). La pleine terre y sera conservée et l'aménagement restaurera un habitat de pelouse thermophile en enrichissant la végétation en place, préservant ainsi la fonctionnalité du corridor écologique le long du RER.

3.4. *Gérer les eaux pluviales à la parcelle, en minimisant l'artificialisation des sols et en favorisant au maximum le stockage et l'infiltration des écoulements dans la pleine-terre (noues, végétation, ...)*

La nature des sols et la topographie du site nécessiteront de développer une stratégie de gestion des eaux pluviales dès l'esquisse du projet.

La gestion des eaux pluviales devra tendre vers le « zéro rejet ». Le projet devra étudier les différentes possibilités de récupération et de gestion de l'eau en évitant les cuves enterrées et les pompes de relevage. A ce titre, la gestion alternative des eaux pluviales par stockage ou infiltration à ciel ouvert, en fonction de la nature des sols, sera recherchée. Dans ce cas, des mouvements de sol doux seront privilégiés.

La gestion des eaux pluviales et d'infiltration à la parcelle devra également participer à la végétalisation du site et à son entretien courant. La récupération des eaux pluviales sera encouragée pour l'arrosage des espaces verts ou le nettoyage des parties communes.

4. Aménager des espaces communs favorables aux modes de vie participatifs

4.1. Concevoir des espaces extérieurs pour des activités collectives ou de détente au sein de la résidence

L'espace vert en cœur d'îlot sera développé comme un espace complémentaire aux logements, facilement appropriable par les habitants.

La modularité des équipements et des aménagements devra permettre à chacun de s'approprier les lieux. Les espaces extérieurs devront pouvoir accueillir des activités collectives ou de détente au sein de la résidence. Leur aménagement devra permettre la création de jardins partagés ou d'un lieu de compostage des végétaux, en prévoyant un point d'eau extérieur avec possibilité de mise hors gel, l'implantation future d'un abri de jardin collectif pour le remisage de l'outillage, ...

4.2. Proposer des espaces pour la mise en commun de certains services ou activités

Si des espaces partagés sont prévus, sous forme d'une salle commune à rez-de-chaussée, d'une toiture accessible, d'un potager collectif, d'une buanderie partagée entre voisins ou d'un studio pour les invités, ils devront être conçus de manière à pouvoir être directement accessibles depuis les parties communes, voire depuis l'espace public. Leur réversibilité (notamment en logement) devra également être possible.

4.3. Faciliter l'adoption de comportements écoresponsables en proposant des garages à vélos et des locaux à poussette accessibles, spacieux, aérés et éclairés naturellement, propres et sécurisants.

Il est recommandé d'implanter des locaux vélos et poussette par cage d'escalier. Ces locaux devront être suffisamment dimensionnés, de préférence éclairés et ventilés naturellement et faciles d'entretien.

Concernant les déchets, le projet devra intégrer des points d'apport volontaire (PAV) dans le respect des normes en vigueur fixées par le gestionnaire de la collecte des déchets (SIETREM), de manière à notamment permettre le tri sélectif et faciliter la collecte des ordures ménagères. Ces PAV devront être implantés à l'intérieur de la résidence, préférentiellement en limite de propriété et à proximité d'une voie ouverte à la circulation automobile. Ils seront dissimulés des vues extérieures par des dispositifs adaptés (plantations, clôtures occultantes, ...).

5. Apaiser les circulations autour de l'éco-résidence

5.1. Proposer une ou des entrée(s)/sortie(s) de véhicules automobiles minimisant les conflits d'usage sur les voies publiques et maximisant la sécurité en particulier des piétons

Les impacts du projet en termes de circulation automobile et de stationnement devront être anticipés à l'échelle du quartier, afin de minimiser les conflits d'usages sur les voies publiques et de garantir la sécurité des déplacements, en particulier des piétons.

Il pourra être proposé une ou plusieurs entrée(s)/sortie(s) de véhicules automobiles. L'organisation de ces accès devra être étudiée de manière à valoriser la place des mobilités douces, de pacifier la circulation automobile aux abords du projet et de favoriser la tranquillité résidentielle et la qualité paysagère du cœur d'îlot.

5.2. Adapter le nombre de places de stationnement aux dimensions du projet et étudier leur localisation de façon à limiter le report sur les espaces publics du quartier

L'ensemble des besoins en stationnement devra être géré sur la parcelle.

Le stationnement des véhicules motorisés sera prévu en sous-sol, ou, à défaut, couvert ou intégré dans le volume du rez-de-chaussée. La localisation du stationnement en sous-sol contribue à libérer le sol du stationnement de véhicules au profit d'un aménagement paysager de qualité et d'un habitat au calme.

Pour les stationnements voiture, les places commandées seront autorisées pour les logements bénéficiant de 2 places de stationnement. Les places de stationnement PMR seront situées à proximité des accès aux logements.

Pour éviter le report du stationnement résidentiel sur le domaine public, les revêtements ou la peinture des sols et des murs pourraient permettre d'apporter de la clarté au profit d'un plus grand confort et d'un sentiment de sécurité renforcé des usagers.

Dès la conception du projet, les emplacements des escaliers, rampes ou ascenseurs nécessaires pour permettre de sortir des parkings souterrains seront étudiés et ne seront pas reportés sur les espaces extérieurs mais intégrés dans le volume bâti.

5.3. Réfléchir aux continuités des liaisons douces à l'intérieur du site et avec ses environs

La proximité de la gare RER doit être l'occasion de réduire l'usage de la voiture aux abords du projet.

Afin d'encourager la pratique des déplacements alternatifs aux véhicules motorisés et de rendre l'usage des vélos et autres véhicules de déplacements en mode "actif" plus confortable et sécurisant, les locaux prévus pour leur rangement devront être principalement situés en rez-de-chaussée, à proximité de l'entrée des bâtiments. Ils seront facilement accessibles depuis les voies publiques ou privées. Ils seront de préférence aménagés dans le prolongement visuel des halls des immeubles et éclairés naturellement, offrant ainsi confort et sécurité aux résidents.

Il est recommandé de prévoir plusieurs locaux en fonction du nombre de cage d'escaliers et, dans la mesure du possible, des locaux distincts pour les poussettes.