

Vu pour être annexé à la
délibération du Conseil de
Territoires du 20 Mars 2018
arrêtant le PLU



la Courneuve

Modification simplifiée 2018 - PROJET

1.4. Orientations d'Aménagement et de Programmation



**RÊVEZ
PLU(S)
LA VILLE**
PLAN LOCAL D'URBANISME



Sommaire

Trame Verte et Bleue et Paysage	4
Six-Routes-Schramm	23
Champagnole-Mécano	63
Quatre - Routes	72
Friche industrielle Babcock	78
Marville	84
Terrain des Essences	92



la Courneuve

Trame Verte et Bleue et Paysage

Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique



**RÊVEZ
PLUS(S)
LA VILLE**

PLAN LOCAL D'URBANISME

Trame Verte et Bleue et Paysage

I. Cadre général.....	6
II. Conforter les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques participant a la trame verte et bleue supra-communale.....	8
III. Faire de la Trame Verte et Bleue un élément fort de composition urbaine à l'échelle communale	10
IV. Faire de la trame verte et bleue un support des modes actifs	13
V. Diversifier les ambiances paysagères et les usages sur la TVB	13
VI. Zooms et spécificités des secteurs et continuités identifiées :	16
a. Les secteurs à forte imperméabilisation.....	16
b. Les espaces perméables	16
c. Continuités participant à la filtration des pollutions.....	17
d. Délaissés d'infrastructures.....	17
e. Opérations d'aménagement d'ensemble.....	20
f. Renouvellement urbain spontané	21

I. Cadre général

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation « Trame Verte et Bleue et Paysage » (TVB) précise la volonté communale, inscrite dans le PADD, de développer une trame verte sur l'ensemble de la ville.

Cette OAP a pour vocation de permettre la protection, le renforcement ou la création de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques à l'échelle communale, mais aussi supra-communale en appliquant et précisant les orientations des différents documents intercommunaux et départementaux à l'échelle de la ville.

Ainsi, elle énonce les principes qui devront servir de cadre aux futurs aménagements afin de constituer progressivement une véritable trame verte et bleue sur la ville.

Les corridors écologiques d'intérêt supra-communal, les corridors écologiques d'intérêt local et la trame verte urbaine constituent des éléments structurants pour la morphologie urbaine de la Courneuve et répondent aux enjeux :

- de préservation de la biodiversité,
- de préservation des paysages,
- de développement des continuités écologiques,
- d'aménagement équilibré du territoire et d'intégration des différentes activités urbaines les unes par rapport aux autres
- de développement des modes actifs de déplacement
- d'aménagement des espaces publics
- de réduction des nuisances liées aux infrastructures

La présence du Parc départemental Georges Valbon au Nord de la Courneuve est un atout, puisqu'il constitue un véritable cœur de biodiversité à l'échelle de la Métropole, et présente une valeur écologique, paysagère et sociale équivalente au bois de Boulogne et au parc de Vincennes. Toutefois, l'intégration du parc au sein de l'ensemble de la commune nécessite d'être renforcée, pour en faire bénéficier l'ensemble du territoire.

Au-delà du parc, la trame verte de la ville, en « mosaïque », est constituée de rares espaces verts dispersés dans le tissu urbain qui nécessitent d'être valorisés et mis en relation les uns avec les autres afin de gagner en visibilité.

À l'échelle communale, les principaux enjeux sont de :

- Renforcer la place de la Commune au sein de la trame verte supra-communale, à l'échelle de Plaine Commune et du département, en **connectant les différents espaces naturels de la ville** (accroître les liaisons entre les espaces verts en « pas japonais » et les plantations en alignement)

- Sur l'ensemble de la zone urbaine, **améliorer la qualité écologique des aménagements** pour offrir des strates végétales généreuses et diversifiées (tant en matière de diversité des strates que des espèces...) Il s'agira d'insérer la trame verte et bleue dans les différentes activités urbaines pour assurer la compatibilité des usages entre valorisation écologique des milieux, maintien et création de continuités et fonctionnalités non liées directement à la trame verte et bleue : gestion des eaux pluviales, bioclimatisme, phytoremédiation, valorisation paysagère par le végétal des toitures et façades...)
- **Renaturer les secteurs à forte imperméabilisation des sols**, en particulier les zones d'activités économiques, mais également les grands tènements industriels en mutation insérés dans le tissu urbain
- **Valoriser les secteurs plus perméables** qui accompagnent les espaces publics des centralités et les espaces verts d'accompagnement des quartiers de grands ensembles, en réduisant les éventuels points durs qui limitent ces perméabilités
- **Protéger la trame particulière formée par la présence des jardins en fond de parcelle** au sein du tissu pavillonnaire, et par les espaces ouverts de l'habitat collectif, et renforcer les continuités qu'ils forment.
- Traiter les secteurs de pertes de continuités identifiées, dans l'optique d'assurer les liaisons supra-communales

Afin de répondre à l'ensemble de ces enjeux, l'OAP s'organise autour de 4 grands leviers d'actions :

- Conforter les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques majeurs, participant à la trame verte et bleue supra-communale
- Faire de la trame verte et bleue un élément fort de composition urbaine à l'échelle communale
- Faire de la trame verte un support pour les déplacements doux et actifs
- Diversifier les ambiances paysagères et les usages sur la TVB

Ces leviers sont ensuite traduits au sein de prescriptions spécifiques pour les futurs aménagements sur la commune et précisés sur certains secteurs stratégiques.

II. Conforter les réservoirs de biodiversité et les continuités écologiques participant à la Trame Verte et Bleue supra-communale

Le Parc départemental Georges Valbon situé au Nord de la commune est le principal réservoir de biodiversité identifié dans les trames vertes et bleues supra-communales. Les principaux parcs publics et espaces « ouverts » du territoire constituent également, par le jeu de « pas japonais », des réservoirs indispensables à la diffusion de la biodiversité.

Enfin, de façon plus spécifique au territoire, la présence de grandes infrastructures de transport à rayonnement métropolitain (autoroutes, voies ferrées) ont entraîné la création de talus et « délaissés » végétalisés, dont les dimensions et les connexions créent des corridors naturels Est-Ouest d'échelle métropolitaine, favorables aux déplacements de la faune terrestre.

Le PLU reconnaît la valeur écologique de ces espaces au sein du tissu urbain de l'agglomération, et tout particulièrement leur intérêt en matière de continuité du fait :

- De la linéarité offerte par les infrastructures concernées
- De la préservation de ces milieux vis-à-vis de la pénétration des activités humaines
- De certaines typologies de milieux spécifiques à l'orientation et à l'ouverture des espaces, ou à la nature du substrat des sols.

Afin de permettre la préservation et la mise en valeur de l'ensemble de ces espaces, des dispositifs réglementaires sont mis en place :

- Les « délaissés végétalisés » en bordure des grandes infrastructures de transport, sont principalement classés en zone naturelle (Ne) au PLU.
- Le Parc Georges Valbon, ainsi que les autres espaces verts identifiés comme « réservoirs de biodiversité » sont classés en zone Naturelle afin d'assurer préservation de leur richesse écologique
- Les boisements présents dans le milieu urbain sont identifiés comme « Espaces boisés classés » afin de garantir leur pérennité. Seuls les EBC déjà existants dans le PLU de 2008 ont été repris et non modifiés.

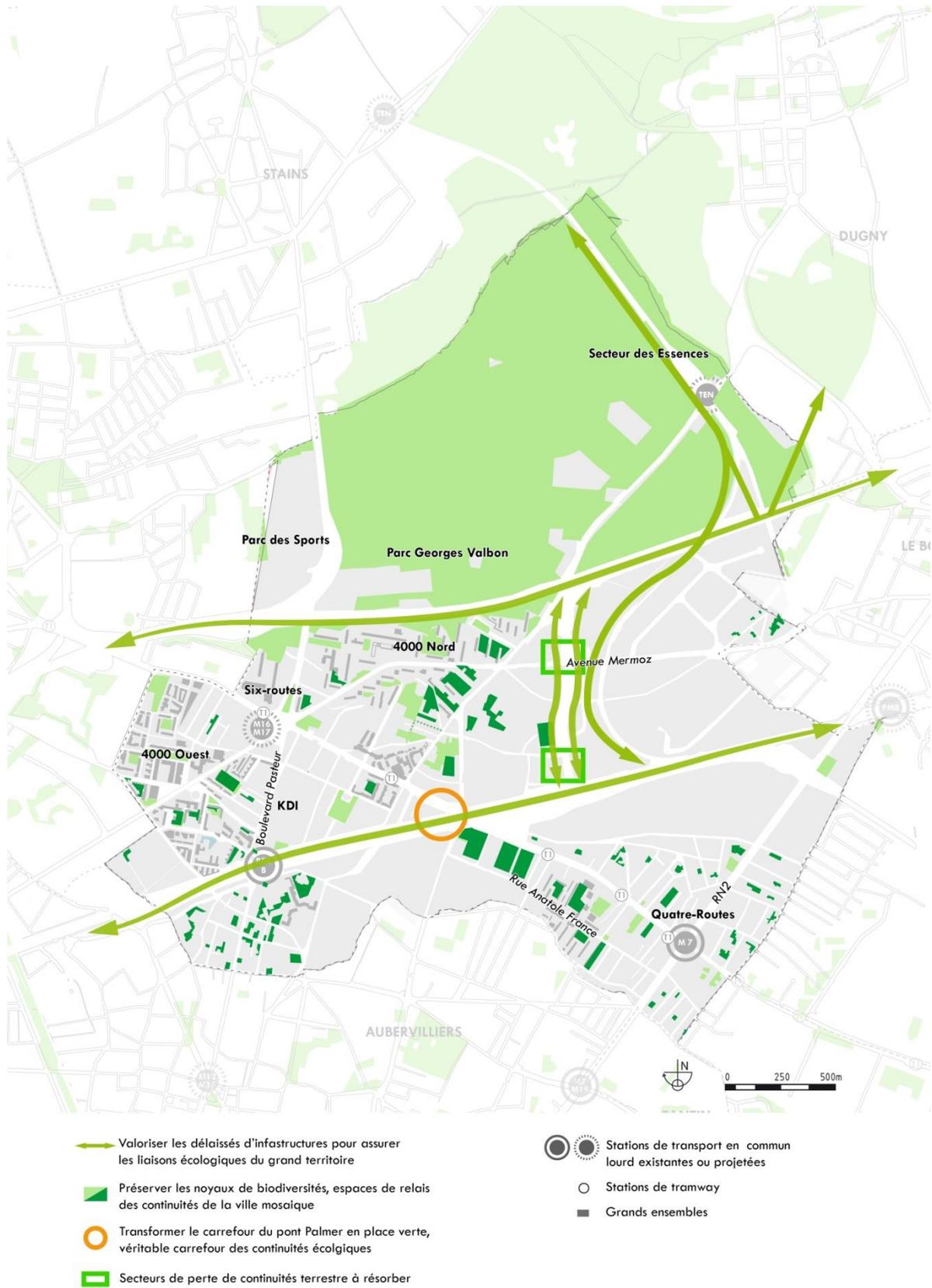


Figure 1: Réservoirs, corridors et continuités écologiques à préserver et à valoriser

III. Faire de la Trame Verte et Bleue un élément fort de composition urbaine à l'échelle communale

La prise en compte, le maintien et la restauration des continuités écologiques identifiées dans le cadre du PLU ont notamment pour objectif d'assurer les échanges entre les milieux naturels périphériques et les espaces verts inclus dans l'enveloppe urbaine. Il s'agit également de **garantir ces continuités dans les zones d'urbanisation future et de maintenir la pénétration de la nature en ville** (liens entre les espaces naturels périphériques et les espaces de nature en ville).

Le renforcement de la trame verte et bleue communale se traduit par :

La préservation des espaces verts existants, au-delà des espaces préservés au titre de la trame supra-communale. La préservation des cœurs d'ilots pavillonnaires et collectifs, bien que morcelés, est essentielle pour assurer le jeu des continuités par les « pas japonais ». Ces cœurs d'ilots sont à préserver et à valoriser. A ce titre, ils sont repérés au plan de zonage en tant qu'Éléments Paysagers à Préserver (EPP)

La reconstitution des continuités vertes urbaines actuelles, qui aujourd'hui prennent principalement la forme d'alignements d'arbres le long des voies et d'espaces verts urbains discontinus (pas japonais). Cette reconstitution doit s'appuyer sur plusieurs principes :

- **Compléter les continuités par des plantations** sur les portions actuellement dénuées d'aménagements paysagers, et ainsi poursuivre de réelles continuités sur toute la longueur des axes identifiés
- **Renforcer la qualité écologique de ces continuités** en diversifiant les strates écologiques: les alignements existants sont principalement composés d'alignements d'une seule trame écologique (le plus souvent la strate arborée) voire mono-spécifique.
- **Assurer l'épaississement de ces trames** en augmentant leurs dimensions actuelles au sein de l'espace public en cohérence avec les espaces privés environnants par l'aménagement d'espaces végétalisés et paysagers en premier front.

Au-delà des continuités vertes urbaines actuelles et clairement identifiées, **le maintien, la valorisation et le renforcement de toutes les continuités écologiques urbaines**, insérées dans le tissu existant et des pénétrantes vertes au sein des secteurs d'urbanisation future

Le traitement paysager des espaces publics (requalification + création) pour étendre l'armature verte urbaine au sein des différents quartiers (alignements d'arbres le long des voies, aménagement de placettes végétalisées, etc.).

Le développement des espaces de nature en ville, en particulier dans les zones d'activités fortement imperméabilisées, en « découvrant » progressivement les sols et en rendant des superficies disponibles pour le

développement du végétal: stationnement perméable, gestion des eaux pluviales paysagère, végétalisation des façades et/ou des murs.

L'intégration urbaine des Bassins de la Molette, en extension du Parc Georges Valbon.

La valorisation d'une gestion des eaux pluviales en aérien dans les nouveaux quartiers, vectrice de paysage et support de biodiversité : noue, fossé, bassin paysagé, etc. A ce titre, la création d'une « promenade bleue », d'ores et déjà engagée à travers la création des ouvrages de gestion des eaux pluviales sur les 4000 Nord vise à décliner les principes de traitement des problématiques de la nappe sur ce quartier, identifiés lors des études de réaménagement des ensembles bâtis.

La création de la « promenade bleue » répond au besoin d'assurer les fonctions de l'ancien ru Saint Lucien et la vieille Mer, afin de recréer artificiellement sa fonction de drainage de la nappe. La création de l'intégralité de la promenade permettra ainsi d'offrir un exutoire aux ouvrages de gestion des eaux pluviales existants, voir à la nappe.

La création de cette continuité, à l'air libre, permettrait, outre ses fonctions hydrauliques, d'offrir une continuité paysagère entre les quartiers Nord et le parc Georges Valbon, offrant ainsi une liaison écologique pour les hommes comme pour les différentes espèces animales.

L'ensemble des éléments participant au développement de la trame verte et bleue contribue également à l'adaptation au changement climatique, notamment en favorisant la prise en compte du phénomène d'ilot de chaleur urbain. Le développement des espaces végétalisés, et notamment des masses foliaires des végétaux, permet d'offrir des espaces et façades ombragés, préservés des apports solaires maximum en période estivale. Les phénomènes d'évapotranspiration contribuent également à la régulation thermique des milieux urbains.

Sur le plan de la trame bleue, l'ensemble des éléments offrant la présence de l'eau à l'air libre peuvent également contribuer à climatiser les espaces urbains qui les entourent. Au-delà des équipements et aménagements de gestion des eaux pluviales (noues, bassins de rétentions paysagers...), le développement des équipements d'agrément (fontaines, jardins d'eaux, « cascades urbaines, espaces de jeux...) peut s'inscrire dans une logique de redécouverte de l'eau dans la ville et permettre la connexion de la trame verte et bleue dans les secteurs les plus minéralisés.



- - Retisser les zones perméables entre elles en améliorant les conditions de traversées des axes urbains
 - Accroître la densité des plantations en bordure des grandes infrastructures pour renforcer l'efficacité du filtre végétal à l'interface entre sources de pollutions et les zones bâties à enjeux
 - Renforcer l'intégration des principales façades d'activités avec le reste de la ville en valorisant les reculs d'implantation par le développement du végétal
-
- Stations de transport en commun lourd existantes ou projetées
 - Stations de tramway
 - Grands ensembles

Figure 2: La trame verte et bleue, support de l'atténuation des nuisances et de l'intégration urbaine

IV. Faire de la trame verte et bleue un support des modes actifs

Le réseau de mobilités actives, piétonnes et cycles, à la Courneuve est discontinu du fait des coupures générées par de grandes emprises industrielles et des infrastructures de transport lourdes. Les mobilités inter-quartiers sont difficiles et leur développement est l'un des objectifs majeurs du PADD.

On rappellera que la végétalisation des axes de déplacements des modes actifs présente un intérêt double :

- **Pour les continuités écologiques**, les axes de déplacements « modes doux », constituent des espaces supports préférentiels, car les pressions qui s'exercent sur les milieux sont alors amoindris par rapport à une voirie traditionnelle (pollutions atmosphériques et par ruissellement moindres, pas de risques d'accidents dommageables pour les végétaux, potentialités de déplacements de la faune augmentées...)
- **Pour les espaces publics de transits**, la végétalisation de ces espaces permet généralement d'améliorer le cadre de vie et la continuité paysagère le long de l'axe. Selon les principes de plantation mis en œuvre, la végétalisation peut également participer à offrir un confort climatique accru (ombrage en été, fraîcheur par l'évapotranspiration, protection en cas de pluie fine...). Enfin, elle peut constituer une séparation visuelle efficace pour « segmenter » les flux modes doux des flux motorisés sur les axes partagés.

Le développement des continuités écologiques et de la trame verte sur le territoire dans les zones urbanisées et dans les secteurs de projet, doit se superposer au maillage modes actifs. L'OAP permet de définir les objectifs de construction de ce réseau de mobilités actives. La construction de ce maillage se traduit par :

- Des axes de circulations alternatifs aux grandes voies ;
- Des cheminements sécurisés et qualitatifs, prenant appui sur les sentes, les parcs, les espaces verts des grands ensembles de La Courneuve ;
- Une trame support de biodiversité, en s'appuyant sur une forte végétalisation dès que les largeurs le permettent.

V. Diversifier les ambiances paysagères et les usages sur la TVB

La trame verte et bleue de La Courneuve participe autant à une fonction écologique de développement de la biodiversité, qu'à une fonction paysagère d'amélioration de l'image de la ville. Au sein de l'OAP, le paysage se crée à l'articulation entre la trame écologique et les réseaux de mobilités actives. Elle prend appui sur le maillage des circulations actives, les espaces verts protégés, les cœurs d'îlots, les équipements,

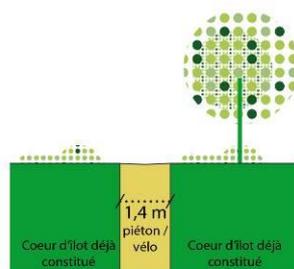
les stations de transport en commun, et les espaces publics qui forment des lieux de rencontres et de croisements des flux de mobilités.

Par ses différentes composantes, la trame verte et bleue contribue à définir les différents paysages de La Courneuve. La qualité paysagère des espaces publics devra être assurée, en suivant les orientations suivantes :

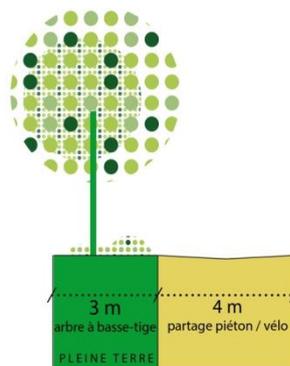
- Assurer la végétalisation des espaces publics
- Préserver la biodiversité et favoriser le verdissement de l'espace public pour favoriser l'adaptation du territoire au changement climatique notamment
- Lutter contre l'imperméabilisation du sol
- Favoriser une gestion alternative des eaux pluviales sur l'espace public (noues, espaces publics inondables,...)

La création des futurs cheminements ou le réaménagement de ceux existants permettra d'assurer la continuité du paysage au sein des quartiers. L'aménagement paysager des cheminements modes actifs permettra ainsi d'améliorer le cadre de vie et la qualité d'usage de ces axes. En cas de création ou de requalification de cheminement, le traitement des futurs axes de déplacements en modes actifs devra être a minima le suivant en s'adaptant aux caractéristiques des sites concernés :

- Dans les cœurs d'îlots verts existants : les cheminements devront mesurer au moins 1,4 m de large et contribuer à la mise en valeur des cœurs d'îlots par un dégagement visuel.



- Dans les autres situations : les cheminements devront mesurer au moins 4m de large et intégrer des aménagements cycles et piétons. Ils doivent être accompagnés de pleine terre sur au moins un côté d'une bande plantée arbustive ou arborée de 3m de large.



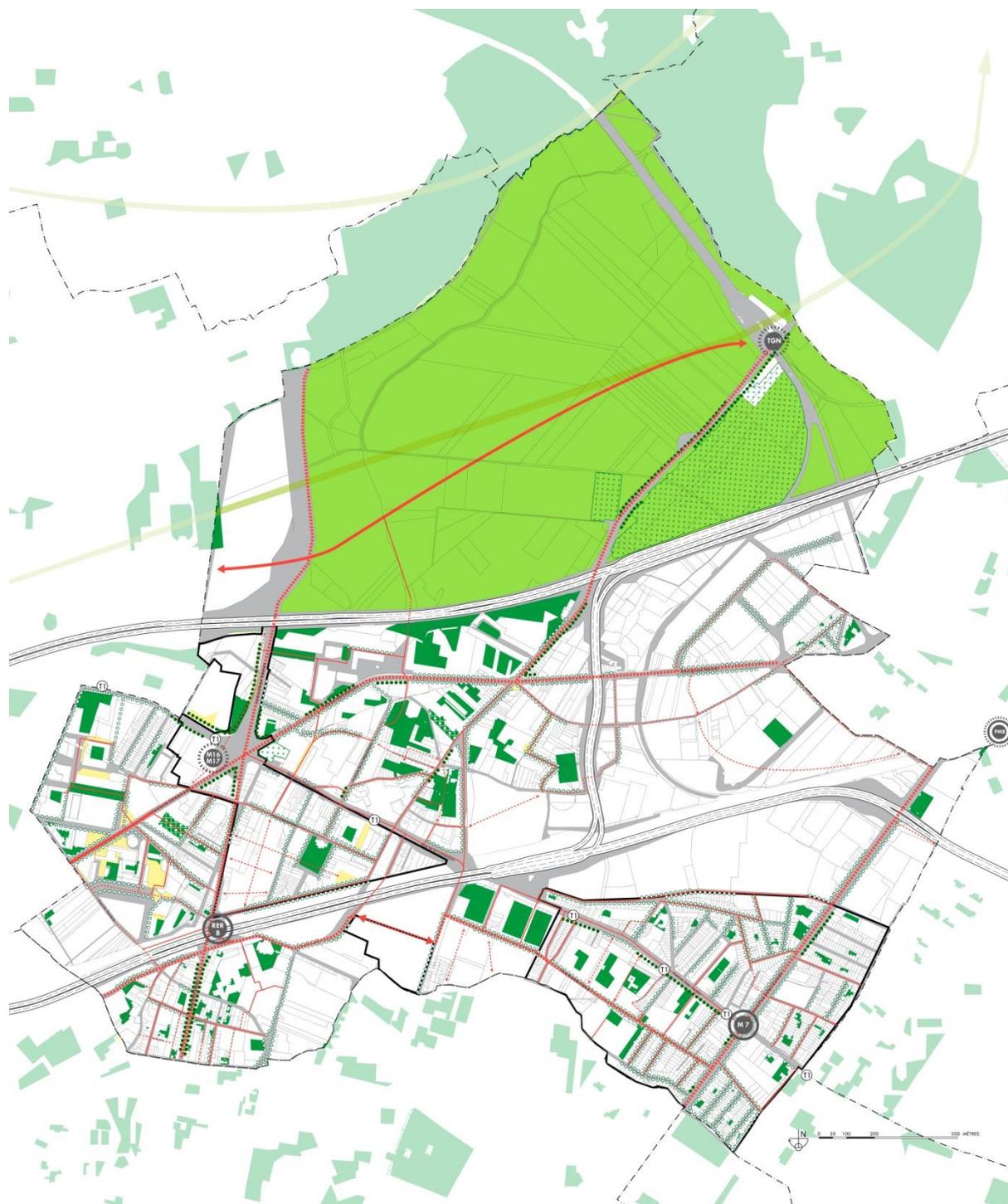


Figure 3 : articulation entre la trame écologique, le paysage et les modes actifs

Les usages de la Trame Verte, Bleue et Paysage de La Courneuve

	LÉGENDE DES ÉLÉMENTS REPÉRÉS À TITRE INFORMATIF	LÉGENDE PRESCRIPTIVE
TRAME VERTE A L'ÉCHELLE RÉGIONALE	Couloirs écologiques majeurs Relais entre différentes unités de biodiversité locales et régionales	
TRAME VERTE A L'ÉCHELLE COMMUNALE	<p>ESPACES VERTS CONTINUS ET DISCONTINUS OU « PAS JAPONAIS »</p> <p>ALIGNEMENTS D'ARBRES</p> Repères des alignements d'arbres à créer ou à protéger identifiés au document graphique du PLU Repères des zones et secteurs majeurs à caractère naturel (N 2000 NI 2000 et cimetière en Ne) identifiés au document graphique du PLU Repères des cimetières identifiés au titre des éléments de paysage au document graphique du PLU	<p>ESPACES PAYSAGERS PROTÉGÉS</p> Valoriser et renforcer la biodiversité et la qualité écologique des espaces paysagers protégés («cœurs d'îlots») et («parcs»), par la préservation et le développement des plantations <p>ESPACES BOISÉS CLASSÉS</p> Renforcer les espaces boisés naturels constitutifs de la Trame Verte dans l'espace urbain <p>ESPACES PUBLICS EN LIEN AVEC LES CENTRALITÉS DE QUARTIERS, POLARITÉS COMMERCIALES, ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS ET STATIONS DE TRANSPORT EN COMMUN</p> Assurer la végétalisation des espaces publics et limiter leur imperméabilisation <p>SECTEURS DE PROJETS (S.P.)</p> Traduire la trame verte au sein des secteurs de projets en : - Intégrant des cheminements paysagers, - Organisant une présence végétale à l'échelle du projet
PARCOURS PAYSAGERS ASSOCIÉS À LA TRAME VERTE EMPRUNTANT LES SENTES, LES COEURS VERTS DES QUARTIERS PAVILLONNAIRES ET LES ESPACES EXTÉRIEURS DES HABITATS COLLECTIFS	Stations de métro existantes ou projetées Stations de tramway	<p>PARCOURS DE CIRCULATIONS ACTIVES</p> <p>Primaires Secondaires</p> Requalifier et végétaliser les parcours existants Principes de liaisons projetés

VI. Zooms et spécificités des secteurs et continuités identifiées :

a. Les secteurs à forte imperméabilisation

- Développement des façades végétalisées en toiture et en façade :
 - Assurer un minimum de pleine terre
 - Favoriser les toitures terrasses végétalisées avec minimum de 30cm, voire 80cm de terre pour assurer le développement d'une variété végétale (pas que du sédum)
- Gestion naturelle des eaux pluviales, par des ouvrages aériens végétalisés
- Recul des constructions par rapport aux voies principales, avec coefficient minimal de végétalisation et la préservation d'une partie de ces espaces végétalisés en pleine terre
- Parkings végétalisés pour les visiteurs à minima
- Intégration des délaissés de la voie Ferrée sur Mermoz sans remettre en cause sa remise en service.

b. Les espaces perméables

Le maintien des connexions des espaces perméables entre eux est assuré par l'application du coefficient de biodiversité et de pleine terre au sein des futures opérations d'aménagement. Au-delà du respect des objectifs prescrits, les projets devront optimiser les liaisons avec les espaces perméables environnants en prenant en compte les orientations suivantes :

- Préserver une forte proportion d'espaces verts
- Épaissir la végétalisation et le lien espace public/espace privé
- Définir les points de passages entre les zones entre elles :
 - Principe de canalisation vers les « traversées »

- Renforcement des passages : marquage par le végétal au sol, en façades

c. Continuités participant à la filtration des pollutions

- Développement d'une épaisseur végétale minimale de 5m le long des grandes infrastructures autoroutières et ferrées
- Plantations sur l'ensemble des 3 strates (herbacée, arbustive, arborée) qui permet de constituer un réel « mur végétal »
- Principalement des espèces de feuillus offrant un fort développement de la canopée et de masse foliaire
- Choix des essences permettant de couvrir une large période de feuillaison et permettant d'assurer la filtration des différents polluants (par exemple : Erables, frênes, tilleuls, bouleaux, aulnes, lilas, amandiers...)

d. Délaissés d'infrastructures

Les délaissés des grandes infrastructures de transports qui traversent la commune (Autoroute A1, A86, Voies du RER, délaissés de la tangentielle et de son décroché au sein de la zone d'activité Mermoz) constituent bien souvent des espaces larges et dénués d'aménagements.

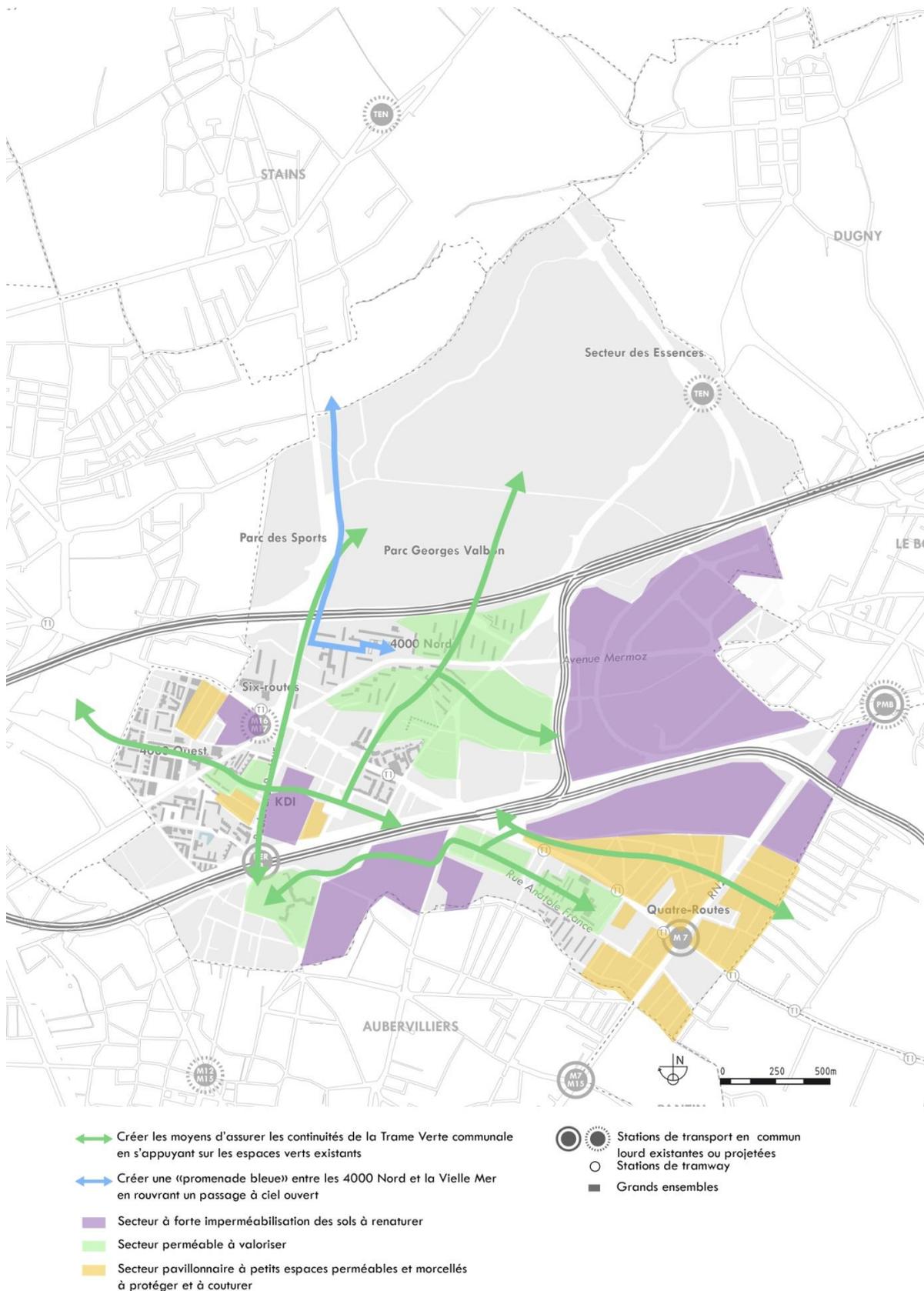


Figure 4 : Vocation des grands ensembles fonciers et des continuités vis-à-vis de la trame verte et bleue

Ces espaces sont donc propices au développement d'une végétation plus ou moins variée, qui offre plusieurs intérêts au regard des continuités écologiques :

- Des continuités ininterrompues sur de grandes distances
- Une absence ou une très faible présence de la « pression humaine », notamment pour certaines continuités situées derrière des limites non franchissables pour l'Homme
- Des liaisons avec les territoires périphériques à la commune de La Courneuve

L'ensemble de ces éléments constitue un terreau favorable à la dispersion de la flore, mais également au déplacement des espèces animales, y compris les mammifères petits à moyens.

On notera, au sein de ce système, un secteur particulier : le pont Palmer, qui s'inscrit au droit de la continuité formée par les délaissés des voies du RER. Bien que le pont Palmer constitue en l'état actuel une « place » fortement minéralisée, la disponibilité d'espaces sur le pont peut permettre d'envisager une connexion entre les 2 niveaux topographiques : le développement d'une végétation « verticale » sur les supports que sont les piles de ponts et les murs de soutènement permettraient d'accroître les jonctions écologiques avec les arbres déjà présents sur la partie basse, et dont la cime dépasse le niveau du pont. Un travail à l'horizontal est possible et également important ...



Les secteurs identifiés en tant que « Secteurs de perte de continuités terrestres à résorber » constituent des zones de croisement entre des continuités écologiques identifiées à valoriser, et des infrastructures de transports qui génèrent des coupures importantes dans ces continuités.

Les ambitions portées sur ces secteurs sont celles de l'élargissement des continuités identifiées à l'approche des voiries qu'elles doivent croiser, afin d'assurer à la faune

des solutions de passage de ces infrastructures. Les principes à développer sur ces secteurs sont :

- Assurer le rabattement des continuités vers un point de passage identifié
- Mettre en œuvre des éléments visant à résorber la coupure formée par l'axe (réduction de la largeur de voiries, jeux de plantations et relais végétaux au cœur de l'axe)
- Assurer, dans le cadre de la réfection des voiries, la mise en œuvre de passages pour la petite faune (conduits type crapauduc)
- Mesures visant à réduire les vitesses et le trafic à l'approche du secteur identifié.

e. Opérations d'aménagement d'ensemble

Les opérations d'aménagement d'ensemble correspondent aux projets d'aménagements nécessitant une procédure particulière, telle que le permis d'aménager, le lotissement ou la Zone d'Aménagement Concertée, ou faisant l'objet d'une OAP. Les opérations d'aménagement d'ensemble constituent des projets d'envergures permettant de faciliter la mobilisation et l'optimisation du foncier. Elles constituent ainsi un terreau propice à la réalisation et au maintien des éléments constitutifs de la trame verte et bleue

Il est attendu, dans toutes les nouvelles opérations d'aménagement de :

Privilégier une gestion aérienne des eaux pluviales (noues, fossés, bassins paysagers, etc.) lorsque les caractéristiques du site le permettent (topographie, etc).

Proscrire les haies mono-spécifiques en privilégiant la plantation de haies d'essences variées et locales (minimum 3 essences) support d'une biodiversité plus riche.

Maintenir des continuités et des pénétrantes vertes (alignements d'arbres, espaces publics plantés, noues, etc.) permettant de connecter les espaces verts urbains et les espaces naturels de la commune.

Définir des continuités écologiques de largeur minimales de 10m, lorsque les emprises le permettent, intégrant l'espace public et les lots privés

Sur les espaces publics de grandes dimensions (plus de 16m de large), concevoir des aménagements paysagers qui forment des microréservoirs de biodiversité au cœur inaccessible pour offrir des espaces de refuges à la faune

Créer des milieux permettant de faciliter la gestion raisonnée des espaces verts : fauchage tardif, prairie fleurie, diversité des espaces verts, etc.

Instaurer un coefficient de biotope à l'échelle des parcelles ou de l'opération d'aménagement.

Limiter l'imperméabilisation des sols en privilégiant le recours à des matériaux perméables pour les cheminements et les espaces de stationnement, et compenser les surfaces imperméabilisées en incitant à la mise en œuvre de toitures végétalisées, etc.

Ménager des espaces publics de proximité support de lien social et espaces de respiration plantés au sein des quartiers, notamment en offrant des espaces

verts participants à un multi-usage (gestion des eaux pluviales, zones de jeux, espaces de déambulation...)

f. Renouvellement urbain spontané

En dehors des opérations d'aménagement d'ensemble, tout projet urbain de construction ou d'aménagement extérieur peut participer à la trame verte et bleue.

Dans le milieu urbain constitué (pavillonnaire principalement), il convient de :

Préserver des perméabilités entre les jardins, les parcs, etc. en privilégiant la mise en place de clôtures perméables permettant à la faune urbaine de circuler.

Inciter à la végétalisation des murs, des clôtures, des toitures dans les espaces urbains minéraux pour diminuer les effets d'ilots de chaleur et développer la biodiversité.

Créer des continuités végétales lorsque l'emprise des espaces publics le permet : alignements d'arbres, végétalisation des délaissés urbains, etc.



la Courneuve

Six-Routes-Schramm

Orientation d'Aménagement et de Programmation de
secteur d'aménagement



Six-Routes-Schramm

1/ QUALITE DE L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE

I. Insertion urbaine et paysagère pour le quartier des 6 routes	28
a. Traitement des espaces publics, des paysages et des espaces naturels	28
b. Les lieux de rencontre	29
c. Orientations urbaines pour le secteur des Six-Routes.....	31
II. Insertion urbaine et paysagère pour le quartier de la mairie-Schramm).....	34
a. Traitement des espaces publics, des paysages et des espaces naturels... ..	34
b. Les lieux de rencontre	35
c. Orientations urbaines pour le secteur de KDI.....	36
III. Expression architecturale et qualité des logements.....	39
a. Expression architecturale et choix des matériaux des constructions neuves	39
IV. Qualité des logements et développement durable.....	40
V. Valorisation du patrimoine.....	40
VI. Qualité des accès depuis les voiries	41

2/ MIXITE FONCTIONNELLE ET SOCIALE

I. Mixité fonctionnelle.....	44
a. Orientations en termes d'activités, de bureaux et de commerces sur les deux sous-secteurs.....	44
b. Orientations en termes d'équipements sur les deux sous-secteurs	45
c. Mixité sociale.....	46

3/ QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PREVENTION DES RISQUES

I. Faire place à la nature au sein du quartier	48
a. Développer et conforter la trame d'espaces verts publics.....	48
b. Les îlots privés.....	49
II. Maîtriser et gérer les risques et pollutions et limiter les nuisances sonores	50
a. Prendre en compte et gérer la pollution des sols	50
b. Être économe dans l'utilisation des ressources.....	50
c. Réduire les nuisances sonores et tenir compte de la qualité de l'air	51

4/ LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

I. Limiter le stationnement automobile.....	54
II. Inciter à l'utilisation du vélo	55

5/ LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

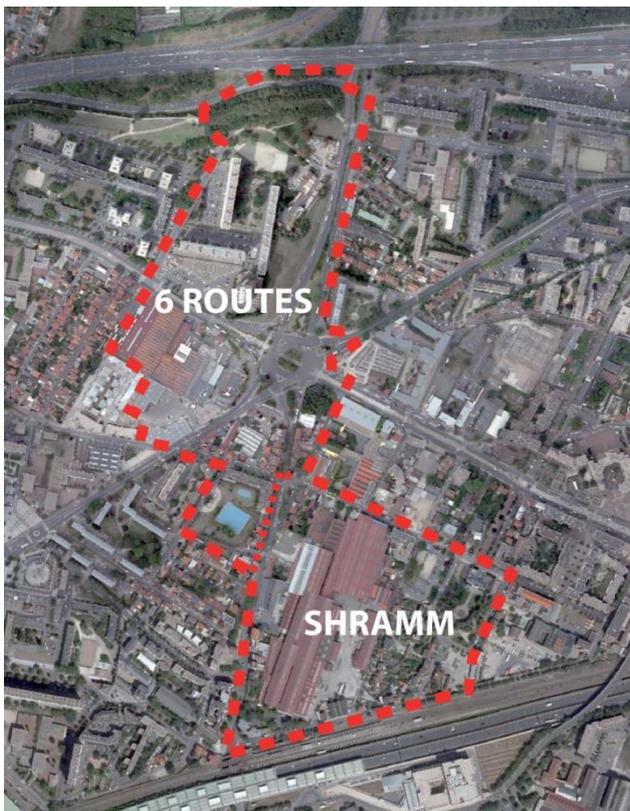
6/ LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX

I. Raccordement aux réseaux	57
II. Eclairage Public.....	58
III. Assainissement	58
IV. Réseaux Divers	60
V. Déchets	60

L'OAP de secteur d'aménagement constitue un outil qui permet de prendre en compte toutes les hypothèses possibles afin d'imaginer un projet urbain souple et évolutif dans le temps. Il devra être à même d'accepter les changements programmatiques, les temps variés et parfois inconnus de mutabilité et les incertitudes propres à tout projet urbain. L'OAP permet ainsi de fixer les grandes lignes et les premiers invariants du projet. L'OAP Six Routes-Schramm se substitue au règlement.

L'OAP est divisée en deux sous-secteurs :

- périmètre autour des 6 Routes ;
- périmètre autour du site de KDI nommé "Schramm".



Le préambule et la partie 1 « Qualité de l'insertion urbaine architecturale et paysagère » distinguent les deux sous-secteurs.

Les parties suivantes sont communes aux deux secteurs avec parfois des précisions localisées : « Expression architecturale et qualité des logements », « Mixité fonctionnelle et sociale », « Qualité environnementale », « Stationnement »,

« Desserte par les transports en commun » et « Desserte des terrains par les réseaux ».

Les textes font référence aux cartes de localisation et d'orientations de l'OAP annexées. NB : Une OAP sectorielle "Mécano-Champagnole" porte sur une autre partie du centre-ville à l'est de l'Hôtel de Ville.

PREAMBULE / SITUATION DU QUARTIER ET ENJEUX DE LA TRANSFORMATION

L'objectif de cette OAP est de :

- Renforcer la fonction et l'identité du centre-ville par la création d'espaces publics généreux et de lieux de rencontre fédérateurs ;
- Insuffler une nouvelle densité de logements à l'architecture contemporaine tout en maintenant l'habitat pavillonnaire existant ;
- Mener une transformation du secteur des Six Routes et créer une nouvelle polarité en donnant de la cohésion entre les différents quartiers avec l'implantation de la gare du Grand Paris Express aux Six Routes.

Le quartier des 6 routes

Situé en limite communale de La Courneuve, le territoire du carrefour des 6 routes est à la fois une entrée de ville marquée par le signal de la Tour Entrepose, et un espace central entre des quartiers aux visages contrastés. La cité des 4000 Ouest et Nord, le Parc Départemental Georges Valbon et le centre-ville sont reliés par le carrefour des 6 Routes. En pratique, la voiture permet de transiter d'une partie à l'autre, mais la configuration de l'infrastructure fractionne l'espace urbain et rend difficiles les parcours piétons et cyclables.

Le parc Georges Valbon est un espace vert de détente et de loisirs exceptionnel à l'envergure métropolitaine, mais qui ne profite pas suffisamment aux habitants : l'autoroute A1 l'isole de la partie habitée de la ville de La Courneuve. Les connexions piétonnes sont rares et atrophiées par la forte présence des infrastructures routières.

L'implantation de la future gare du Grand Paris Express (GPE) est l'occasion de mener une réflexion sur la transformation du quartier.

L'infrastructure routière et ses espaces associés doivent être repensés dans leur globalité. Le carrefour des 6 Routes sera restructuré en un espace plus compact et l'avenue Salengro, revue elle aussi dans son gabarit, sera accompagnée d'un espace paysagé majeur qui fera le lien entre la gare des 6 Routes et le parc Georges Valbon.

La transformation du secteur des 6 Routes sera l'occasion de redonner de la cohésion entre les différents quartiers de La Courneuve et d'affirmer une nouvelle centralité.

La programmation, les formes urbaines et les circulations seront pensées pour créer des parcours et des interactions entre chacune des parties.

Le quartier de la mairie-Schramm

L'ouverture de la station de chemin de fer de La Courneuve en 1885 marque l'urbanisation de ce quartier. Les premières industries s'installent autour de la voie ferrée. L'hôtel de ville s'installe au milieu des industries et face à la gare vers 1930. Avec la mutation progressive des activités, celle de KDI constituant la dernière étape, le quartier devient à la fois un secteur de renouvellement urbain et un lieu de polarité pour l'ensemble de La Courneuve, grâce à une concentration importante d'équipements culturels et de services publics (centre administratif, médiathèque communautaire, cinéma l'Etoile, conservatoire de musique, Maison de la Citoyenneté...).

C'est un secteur mixte où cohabitent habitat, emplois, équipements et services. Malgré l'hétérogénéité du bâti, le quartier possède un patrimoine urbain et architectural intéressant, qu'il soit d'origine industrielle (Mecano, Champagnole), domestique (maisons individuelles, immeuble HBM) ou lié à l'édilité publique (hôtel de ville, anciens bains douches désormais intégrés au Lycée Denis Papin...).

Le quartier de la mairie fait le lien entre les 6 Routes et sa future gare, et les 4000 au nord et à l'ouest, avec le quartier Convention au nord-est, et la gare RER et le quartier de la gare au sud. Il devrait ainsi jouer un rôle d'articulation et de liaison entre ces différents quartiers.

Il s'agit de renforcer la fonction et l'identité du centre-ville notamment par la création d'espaces publics généreux et fédérateurs dans la continuité des espaces publics devant Mécano.

Une nouvelle densité, ouverte par la mutation du site KDI, permettra de réinvestir et densifier ce quartier pour lui permettre d'assumer son rôle de centre-ville :

- en apportant une nouvelle densité de logements à l'architecture contemporaine ;
- en permettant le maintien et la valorisation de l'habitat pavillonnaire existant ;
- en y affirmant la place de l'espace public comme lien entre les quartiers, comme lieux de rencontre fédérateurs, comme vecteurs d'une nouvelle image de l'institution municipale ;
- en confortant les fonctions existantes (commerces, équipements publics).

Le périmètre du sous-secteur de l'OAP comprend l'emprise de KDI, entre le boulevard Pasteur, la rue Gabriel Péri et les infrastructures ferrées du RER B et autoroutières de l'A86 et s'étend à l'Est jusqu'au parc Jean Moulin inclus.

L'OAP s'organise essentiellement autour du foncier aujourd'hui occupé par l'entreprise KDI qui s'étend sur 5 hectares. La mutation de ce foncier va permettre l'émergence d'un nouveau quartier à vocation résidentielle préservant une certaine mixité des fonctions par le maintien du commerce, d'activités et la création de nouveaux équipements.

Autour du site de KDI, le tissu urbain déjà constitué doit être encadré par des prescriptions urbaines, architecturales et paysagères, afin de garantir la qualité et la bonne insertion des projets ponctuels, qu'il s'agisse de construction nouvelle ou de réhabilitation.

1/ QUALITE DE L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE

I. Insertion urbaine et paysagère pour le quartier des 6 routes

a. Traitement des espaces publics, des paysages et des espaces naturels

Améliorer les liens entre gares et parc

Le travail sur l'espace public permettra d'inscrire à grande échelle les parcours modes doux et les connexions entre les différentes parties existantes de la ville, entre les deux gares et le parc Georges Valbon et le parc interdépartemental des sports Marville situé juste à côté.

L'avenue Salengro et le boulevard Pasteur doivent être restructurés pour améliorer les connexions entre les deux gares et le parc Georges Valbon au Nord. Il sera nécessaire d'améliorer les déplacements en modes doux depuis la gare GPE vers le parc et même au-delà en améliorant et pacifiant également l'infrastructure au Nord de l'autoroute. Des réflexions sont menées par le Département dans le cadre d'une étude.

L'avenue Salengro est aujourd'hui le seul lien entre la gare et le parc, et c'est grâce à sa reconfiguration que le projet peut s'insérer et créer un nouvel espace de promenade, le chemin du parc, qui assurera la liaison nord-sud essentielle au projet.

Le principe d'accompagnement des flux piétons et cyclables s'appuie sur la diffusion du parc avec une nouvelle structure végétale et de nouveaux usages, pour les futurs logements et ceux préexistants.

Le chemin du parc

Alternative à l'avenue Salengro, le chemin du parc sera entièrement dédié aux circulations douces à forte valeur écologique et paysagère. Il mettra en relation des éléments structurants, constituant ainsi un parcours équipé entre le centre-ville, la gare GPE et le parc.

Il reliera les espaces verts existants (butte paysagère de l'A1, espaces verts des grands ensembles), le moulin Fayvon associé à un nouvel espace vert, et de nouveaux espaces publics (parvis de la gare et place du Moulin).

* Créer des parcours fluides et apaisés depuis la gare qui articulent les entités remarquables et les met en valeur (tour Entrepose, Moulin Fayvon, etc.).

* Créer une nouvelle articulation entre le système orthogonal des grands ensembles et le Moulin Fayvon.

* Faciliter des liens qui vont au-delà des nœuds infrastructurels de l'autoroute A1 pour rejoindre de manière apaisée le parc Georges Valbon et le parc interdépartemental des sports Marville.

* Cette configuration d'espace public permet de déployer le square du Moulin Fayvon en façade des logements de la Résidence du Parc, leur offrant des vues qualitatives sur un espace vert. Elle permet de préserver l'intimité des logements au regard de l'espace public.

L'avenue Salengro

Le redressement de l'avenue et le compactage du carrefour permettent d'optimiser l'espace dédié à la circulation (motorisée) voiture et bus. L'aménagement de pistes cyclables accompagnant l'avenue Salengro sera intégré.

Les voies secondaires

Des voies secondaires sont créées au sud de la gare GPE dans une logique Nord-Sud. Elles poursuivent le tissu urbain existant des îlots en longueur situés à l'ouest de Cartondul permettant le lien entre la rue de Saint-Denis et la rue Paul Langevin. Les voies, à sens de circulation unique, intègrent des plantations au cœur du stationnement.

b. Les lieux de rencontre

Les espaces verts existants seront mis en valeur et mis en réseau par de nouvelles liaisons. La butte acoustique et visuelle de l'A1, espace paysager de qualité mais aujourd'hui en arrière-plan, sera connectée au chemin du parc et deviendra le support d'un parcours Est-Ouest inter-quartiers. Il s'agira aussi d'aménager des lieux où les femmes se sentent accueillies afin qu'elles pratiquent ces espaces.

Le parvis du chemin du parc

Face au parvis de la gare, c'est le parvis du Chemin du Parc qui annonce par son importante végétalisation l'arrivée du parc face à la gare GPE et son parvis plus minéral.

Les cheminements piétons et cyclistes passent à travers une végétation constituée à la fois d'une strate basse et de grands arbres, qui apportent de l'ombrage à cet espace public idéalement orienté plein Sud.

Le parvis ménage également des terrasses pour les commerces, et du mobilier sera situé le long du cheminement.

Le parvis de la gare GPE

Compte tenu des exigences en termes de flux et d'intermodalité, le parvis sera majoritairement minéral. Toutefois, afin de respecter la continuité des espaces verts entre le parc Georges Valbon et la gare, une présence végétale d'arbres de haute tige sera prévue et des essences locales végétales grimpantes et éventuellement dépolluantes permettront un développement de végétation sur les façades pour contribuer à réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain.

La placette au sud de la gare GPE

La mutation de l'activité Spirit sera l'occasion de penser un aménagement permettant d'ouvrir la gare vers le Sud et de faire débiter le Chemin du Parc dès l'avenue du général Leclerc.

Sur cette ouverture de l'espace public, qui répond aux autres placettes qui se succèdent entre la gare RER et la gare GPE le long de l'avenue, des cafés ou restaurants pourront bénéficier de terrasses bien exposées au sud.

Le square du Moulin

Le Moulin Fayvon et son jardin sont insérés dans un square accrochant un cheminement public qui relie le parvis au Parc Georges Valbon. Accessible depuis le Nord et le Sud du Chemin du Parc, le square du moulin est un espace ouvert qui intègre la question de la gestion des eaux pluviales. Un système de noues fait office

de limite pour gérer l'accès au square. Le square intègre des aménagements liés au sport et aux jeux, éventuellement en lien avec le programme du moulin.

La Tour Entrepose

L'arrivée de la gare et le réaménagement du carrefour seront l'occasion de repenser la relation de la Tour à l'espace public. La réorganisation de son entrée sur la rue Saint-Denis et l'intégration du transformateur à l'intérieur du bâti assureront un aménagement clarifié et qualitatif.

c. Orientations urbaines pour le secteur des Six-Routes

La restructuration du carrefour et de l'avenue Salengro permettra d'améliorer les déplacements tout en optimisant l'espace.

Une analyse du foncier et du patrimoine bâti permet de mettre en avant les potentiels de redéveloppement et de densification du quartier.

En effet, l'importance du foncier lié aux infrastructures permet d'imaginer localement des possibilités d'optimisation du foncier. La forte présence du vide offre pour les habitants des qualités d'ouvertures sur le paysage qui devront être conservées.

Le quartier est composé d'un tissu bâti hétérogène où se côtoient le très grand et le très petit et qui propose une variété d'échelles et des modes d'habiter à exploiter.

Le territoire des Six-Routes est une rencontre entre la ville parc et la ville constituée. Il est composé d'espaces verts, de grands ensembles, de tissu pavillonnaire, et s'étire jusqu'au centre-ville.

* Il sera important de construire en adéquation avec le contexte immédiat afin d'éviter les ruptures d'échelle.

* L'enjeu sera de créer des modes d'habiter diversifiés en fonction de la situation : habiter des plots dans les espaces paysagés, habiter des tours dans le pôle gare, habiter des maisons de villes, etc...

* Des profondeurs de champs à conforter dans le paysage.

* Préserver les ouvertures visuelles des logements existants.

* Travailler sur les ombres portées tant pour les logements existants que pour les futures constructions.

* Trouver des dispositifs morphologiques permettant de conserver des ouvertures vers le parc pour les logements situés dans les étages les plus élevés.

* Assurer la clarté des cheminements à travers les dispositifs paysagers et bâtis.

Habiter dans un paysage à conforter

Au Nord de la Résidence du Parc et du Moulin Fayvon, une programmation de logement trouvera sa place au cœur d'un espace paysagé déjà là. Il s'agira d'urbaniser en préservant et confortant les qualités paysagères existantes. Les logements devront bénéficier de traitements spécifiques pour limiter les nuisances de l'A1. Ils seront facilement connectés par le Chemin du Parc à la fois à la gare GPE et au parc Georges Valbon.

- * L'habitat inséré dans la suite de la résidence du Parc permet de préserver le maximum de vues, afin de profiter en tout point de la présence fortement arborée du talus de l'A1.
- * Une typologie d'habitat intermédiaire ou petit collectif en plots ou en lanières sera un moyen de s'insérer dans le paysage existant tout en maintenant des porosités visuelles et une fluidité des parcours.
- * Les hauteurs bâties ne doivent pas excéder R+6, afin de se préserver du bruit de l'autoroute, mais aussi pour éviter d'obérer les vues existantes des bâtiments de la résidence du Parc.
- * Organisation des logements pour offrir des façades exposées aux zones plus calmes.
- * Les cœurs d'îlots doivent participer à la construction du paysage urbain. Ils intègrent des systèmes de noues assurant une triple fonction : délimitation des espaces publics et privés, récupération des EP et lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

Habiter autour du pôle gare GPE

La restructuration du carrefour des Six-Routes sera l'occasion d'investir ses abords et d'accompagner l'arrivée de la gare par des constructions nouvelles qui participeront au nouveau visage du quartier.

Cette nouvelle polarité sera constituée par des logements, des bureaux, et une programmation de commerces et de services.

La hauteur de la tour Entrepouse de 22 étages en fait un élément architectural dans le paysage urbain courneuvien. Au-dessus de la future gare, des logements sont prévus. Ils se développeront entre 8 et 15 niveaux au-dessus du socle de la gare qui est d'environ 11m. Ces deux éléments architecturaux marquent fortement le carrefour des Six-Routes.

S'implanter à leur côté implique de mener une réflexion sur l'échelle bâtie. Il s'agit à la fois d'accompagner cette densité par une architecture affirmée grâce à des hauteurs conséquentes, tout en évitant de surdensifier le carrefour.

L'îlot en face de la gare pourra atteindre ponctuellement des hauteurs de 14 étages et viendra s'abaisser pour côtoyer le moulin Fayvon.

L'alternance des hauteurs permet de s'adapter au contexte et aux diverses hauteurs bâties, de préserver des vues et de laisser entrer le soleil à l'intérieur des îlots et des espaces publics.

Le socle recevra des commerces et services animant le parvis et profitant aux usagers de la gare et aux habitants du quartier.

Au croisement du boulevard Pasteur et de l'avenue du général Leclerc, un immeuble de bureaux d'une hauteur de 7 étages maximum fera figure de proue sur le carrefour.

L'îlot Pasteur est un foncier mutable et disponible. Dans la continuité du tissu constitué du centre-ville, il conviendra de construire en maintenant une continuité de gabarit : des façades et des hauteurs bâties qui ne dépasseront pas 6 étages.

Accompagner la mutation d'anciens sites industriels

La mutation d'activités comme Spirit, Cartondul ou Davima permet d'accompagner l'arrivée de la gare avec l'implantation de nouveaux programmes.

* Profiter de la mutation des emprises d'activités pour créer des logements en lien avec le tissu constitué.

* Proposer des formes urbaines adaptées à leur contexte et qui marquent l'intensité du pôle gare. Les hauteurs bâties devront varier en partant de la petite échelle en lien avec le tissu pavillonnaire pour aller vers des hauteurs d'environ 6 ou 7 étages vers le pôle gare.

* Interroger le patrimoine industriel existant et proposer une reconversion possible animant le quartier : équipement, espaces de co-working, marchés, occupations éphémères, événementiel, etc.

* Poursuivre le maillage existant.

La requalification de la tour Entrepouse

Symbole architectural et signal visuel dans le quartier, la tour a un rôle important à jouer dans le quartier des Six-Routes.

* Profiter de l'arrivée de la gare et du réaménagement du carrefour pour s'interroger sur la transformation de la tour et sa réintégration dans le tissu urbain.

L'implantation d'un programme d'hôtel et/ou de bureaux pourrait être envisagée.

Le travail de reconfiguration du rez-de-chaussée permet de rendre lisibles et fonctionnels les accès à la tour et de renforcer les usages du parvis Nord de la gare. Les liens avec le supermarché Leader Price seront ainsi améliorés et rendus lisibles. La mutation de cette tour nécessitera à priori de modifier et simplifier les imbrications juridiques avec le reste de la Résidence du Parc (logements et commerces).

Le moulin Fayvon

L'association FACE souhaite créer sur le terrain du Moulin Fayvon une résidence d'artistes nécessitant des travaux de réhabilitation des constructions existantes ainsi que des constructions nouvelles comprenant notamment deux serres.

Constructions existantes et patrimoine

- * Les ensembles collectifs existants sont d'époques variées et de qualité architecturale inégale. Il s'agira de veiller à des réhabilitations qualitatives, qui préservent les caractéristiques de chaque immeuble (selon les cas, par exemple, des rez-de-chaussée animés, des façades en brique, des cœurs d'îlot végétalisés...).
- * Les éléments patrimoniaux remarquables, intéressants et repérés feront l'objet d'une attention particulière lors de leur réhabilitation (voir chapitre C-partie 3 sur la valorisation du patrimoine).
- * Aucune démolition d'éléments patrimoniaux ne peut s'envisager sans l'aval des collectivités publiques compétentes sur le projet.

II. Insertion urbaine et paysagère pour le quartier de la mairie-Schramm)

a. Traitement des espaces publics, des paysages et des espaces naturels

Désenclaver l'îlot de KDI et relier le quartier de la mairie aux autres quartiers

Avec l'aménagement du site KDI longé par la rue Schramm, de nouvelles traversées sont créées. Il s'agit de poursuivre le mail de l'Égalité vers l'Ouest, afin de mettre en relation les différents quartiers et de créer une respiration au cœur de la ville. Ce mail constitue la trame autour de laquelle les bâtiments viennent se raccrocher, il prendra la forme d'un espace de déambulation fortement végétalisé. Cet axe majeur sera secondé par des voies de desserte locales qui complètent le maillage existant (la rue Lacazette prolongée, rue Saint-Just). Ce nouveau maillage sera ponctué d'espaces de respiration et de rencontres (square, placettes...). Ces espaces seront reliés entre eux par une diffusion du végétal s'appuyant aussi bien sur les voies publiques que sur les îlots privés.

Il sera nécessaire d'améliorer les déplacements en modes doux depuis la gare RER B vers l'intérieur du quartier et les équipements, comme vers la gare des Six-Routes.

- * Des voiries nouvelles permettront de desservir les nouveaux îlots créés dans l'emprise actuelle de KDI. Elles seront tracées préférentiellement dans le

prolongement des voiries existantes (rue Lacazette, rue Saint-Just). La rue Lacazette prolongée aura un trottoir élargi sur au moins un côté pour favoriser les circulations piétonnes depuis la gare vers le centre-ville. L'emprise de l'espace public de part et d'autre de la rue Lacazette et de ses transversales peut s'élargir par endroits afin de créer des espaces publics généreux. Il s'agit de créer un réseau d'espaces publics dans le cœur résidentiel.

Les espaces publics seront adaptés pour permettre l'accueil de manifestations ponctuelles : installations temporaires le long du mail et des places (brocante, repas de quartier), manifestations artistiques (Festival des Jonglages, etc.).

Requalification et élargissement des voies existantes

* La rue Gabriel Péri est le point d'entrée depuis les quartiers Ouest vers le centre-ville. Elle doit être perceptible depuis le boulevard Pasteur. Son trottoir sera élargi pour favoriser les liaisons piétonnes et les modes doux. Ponctuellement, des aménagements pour pacifier les circulations voitures et favoriser les piétons seront mis en place, par exemple au niveau de la mairie, de la Maison de la Citoyenneté et de la future école.

* Le boulevard Pasteur constitue un axe structurant pour le renforcement des liens entre le quartier de la mairie et le quartier des Six-Routes, mais également avec les quartiers des 4 000 à l'Ouest du boulevard. Il doit être restructuré pour améliorer les connexions, notamment par les modes doux, entre les deux gares et les quartiers de part et d'autre, notamment assurer des liaisons piétonnes sécurisées et confortables. Sa façade active fait le lien entre la gare RER et GPE. Cela passe par la requalification de l'espace public comme des bâtiments le bordant (traitement à l'alignement et destination des rez-de-chaussée).

* Une réflexion doit être engagée dans le schéma global de circulation du quartier en lien avec la transformation des Six Routes et du pôle intermodal.

* A plus long terme, la requalification de la friche SNCF le long de l'avenue Victor Hugo pourrait être travaillée.

b. Les lieux de rencontre

Le mail

* Création d'un mail structurant Est-Ouest dans le prolongement du mail de l'Égalité existant et relié au parc Jean Moulin. Ce mail viendra jusqu'au débouché du boulevard Pasteur. Le mail devra être un relais de la trame verte et bleue, par une végétalisation en pleine terre importante. Il accueillera ponctuellement des usages pour les habitants (jeux d'enfants, aires de détente, etc...) et servira également de liaisons piétonnes et cyclables.

Le mail aura une épaisseur variable sur sa longueur, afin de s'adapter aux possibilités et aux enjeux des lieux qu'il traverse :

- * Trouver un équilibre entre les différentes « destinations » des espaces verts : loisirs, biodiversité, mobilité...
- * Proposer des espaces publics de détente associant des usages multi-générationnels dans un même lieu et prévoir des espaces de jeux.
- * Créer des espaces de rencontre sur l'espace public par des traitements paysagers en pieds d'immeuble et le long des rez-de-jardin.
- * Le long de la future mosquée, un travail spécifique sur les espaces publics devra être mené afin de faciliter les liens entre l'équipement et l'espace public, tout en garantissant une définition et une attribution claires de chaque espace.

Le parc Jean Moulin

Le parc Jean Moulin actuel est inclus dans le développement du mail. Il devra être requalifié tout en conservant son statut d'espace vert de proximité (le parc est un noyau secondaire de biodiversité et il participe de la trame verte du territoire). Il devra évoluer dans ses accès pour faciliter le lien avec le mail de l'Égalité et le nouveau mail créé.

Les places de quartier

- * Requalification et agrandissement de la place Dézobry qui peut servir de rotule entre les 2 gares en préservant les arbres existants et les espaces de pleine terre. Sa vocation commerciale pourra être renforcée.

c. Orientations urbaines pour le secteur de KDI

Le quartier de la mairie est composé d'un tissu bâti hétérogène, mais porte un patrimoine architectural de qualité. Il présente des situations et enjeux divers :

- * La présence des voies ferrées et de l'autoroute A86 au Sud du site sont sources de nuisances acoustiques et atmosphériques. C'est également le cas dans une moindre mesure le long du boulevard Pasteur. Les implantations et morphologies développées, ainsi que les traitements architecturaux retenus, devront atténuer ces nuisances.
- * La mutation du site KDI ouvre à l'urbanisation des îlots préservés des grands axes, en vis à vis de zones pavillonnaires ou résidentielles apaisées. Les constructions développées bénéficieront de cette atmosphère préservée et devront s'intégrer au tissu pavillonnaire lui faisant face.

* Il est attendu un travail architectural sur la qualité du front urbain visible depuis le train avec une préservation des éléments architecturaux forts, comme le bâtiment Sohier, qui devront être intégrés intelligemment.

La constitution de nouveaux îlots

La mutation du site d'activités de KDI permet de renforcer la vocation résidentielle du quartier.

* Il sera important de construire en adéquation avec le contexte immédiat afin d'éviter les ruptures d'échelle.

* L'enjeu sera de créer des modes d'habiter diversifiés en fonction de la situation et adaptés en termes de hauteur, de volume, d'architecture...à leur environnement. Il s'agit de proposer des formes urbaines adaptées à la diversité des situations et qui marquent le renouveau du centre-ville par de nouvelles constructions.

Cette alternance des hauteurs et des pleins et des vides permet de s'adapter au contexte et aux diverses hauteurs bâties de chaque rue en vis-à-vis (rue Schramm, bd Pasteur, av. V. Hugo, rue G. Péri), de préserver des vues et de laisser entrer le soleil à l'intérieur des îlots et des espaces publics.

* Chercher l'innovation architecturale particulièrement face à la gare RER B tout en intégrant les éléments patrimoniaux.

La gare du RER constitue une des portes d'entrées de ville. C'est depuis la gare et depuis les voies ferrées que les personnes perçoivent le centre-ville de la Courneuve. Il semble donc important de donner du caractère par une accroche architecturale forte. Les bâtiments développés sur les îlots adressés sur l'av. Victor Hugo devront être travaillés différemment du reste pour offrir ce signal par exemple en prenant de la hauteur tout en veillant à atténuer les nuisances acoustiques et veiller à la qualité de l'air (jusqu'à R+10 selon le linéaire indiqué au plan graphique).

* Les nouvelles constructions devront éviter les ombres portées tant pour les logements existants que pour les futures constructions. Les cœurs d'îlots devront participer à la construction du paysage urbain.

* Assurer la clarté des cheminements à travers les dispositifs paysagers et bâtis.

Alignement-recul-porosités

* Il s'agit de distancer l'espace public de l'espace privé des logements.

Cela peut passer par :

- des espaces de transition en pied d'immeuble permettant une appropriation collective de ceux-ci (garages à vélos, jardins, terrasses, etc.) ;
 - des perméabilités entre la végétalisation de l'espace public et celle des espaces privés, mises en connexion physiquement ;
 - le recul des bâtiments sur tout ou partie de leur façade ;
 - la création de jardins privatifs en lien avec les logements. Les reculs devront être suffisamment profonds pour permettre des usages (4m de profondeur minimum). Pour animer l'espace public et pour donner un caractère domestique au centre-ville, les logements du RDC pourraient être accessibles depuis ces jardins.
- * Pour briser les continuités de façades et animer davantage l'espace public, des ruptures de bâtiments sont autorisées afin d'offrir des porosités visuelles vers les cœurs d'îlots paysagers.
- * Pour permettre une qualité d'habiter dans les logements en étages bas et ne pas obérer une évolution dans le futur, les rez-de-chaussée de la rue Lacazette et Pasteur devront permettre la réversibilité. La hauteur sous plafond des logements devra être de 3,60 m au minimum. Cette hauteur sous plafond généreuse vise à donner de la qualité aux logements en rez-de-chaussée (apport de lumière...) et à permettre une réversibilité des fonctions.

Hauteurs et épannelage

Il s'agit de souligner par des hauteurs plus marquées les deux axes majeurs de desserte, boulevard Pasteur et avenue V. Hugo, puis répartir la densité sur le reste de l'îlot pour conserver une échelle plus basse dans le quartier :

- * R+2 max sur la rue Schramm.
- * R+6 max en cœur de quartier.
- * R+ 10 max face à la gare RER B.
- * sur les zones repérées au plan, R+4.

Des variations dans les hauteurs sont autorisées à l'unité foncière, à plus ou moins 2 étages, dès lors que le velum global aboutit à la même constructibilité.

Constructions existantes et patrimoine

- * Le tissu pavillonnaire existant devra être préservé et requalifié.

- * Les ensembles collectifs existants sont d'époques variées et de qualité architecturale inégale. Il s'agira de veiller à des réhabilitations qualitatives, qui préservent les caractéristiques de chaque immeuble (selon les cas, par exemple, des rez-de-chaussée animés, des façades en brique, des cœurs d'îlot végétalisés...).
- * Les éléments patrimoniaux remarquables, intéressants et repérés feront l'objet d'une attention particulière lors de leur réhabilitation, (voir chapitre suivant sur la valorisation du patrimoine).
- * Aucune démolition d'éléments patrimoniaux ne peut s'envisager sans l'aval des collectivités publiques compétentes sur le projet.

III. Expression architecturale et qualité des logements

Cette partie s'applique aux deux sous-secteurs.

a. Expression architecturale et choix des matériaux des constructions neuves
Les Six-Routes et le quartier de la Mairie ont un tissu architectural et urbain hétérogène. L'enjeu sera de s'insérer dans la trame préexistante en prenant en compte les caractéristiques des architectures environnantes.

Mais, loin de développer des projets architecturaux tous différents, il s'agit de promouvoir un langage architectural commun qui, tout en cultivant une certaine diversité, est partagé par l'ensemble des constructions. Ce vocabulaire convoque les qualités architecturales du quartier, héritées d'un passé multiple.

- * Simplicité et sobriété du parti pris architectural. Les projets architecturaux développeront une expression unitaire, limitant leurs effets aux dispositifs formels justifiés par les qualités de l'organisation des espaces intérieurs.

- * Vocabulaire architectural fondé sur l'expression de la structure du bâtiment.

- * Matières et tonalités : les projets limiteront l'emploi des matériaux et des nuances. Ils privilégieront l'emploi de matériaux pérennes et nobles (pierre, béton, bois, métal), mis en œuvre dans des teintes naturelles ainsi que la réutilisation et le réemploi des matériaux issus des déconstructions/démolition. L'ensemble devra rester dans l'esprit du quartier et pourra trouver une réinterprétation contemporaine.

Les bardages et vêtues sont à priori proscrits sauf en cas de façade légère qualitative (bois ou acier) et quand ils sont en relation immédiate avec les menuiseries.

IV. Qualité des logements et développement durable

Le projet urbain cherche à mettre en place un quartier durable et ambitieux écologiquement. Il est alors essentiel de développer cette ambition jusqu'à l'échelle architecturale.

Pour cela, les projets devront respecter les différents référentiels de Plaine Commune, notamment le référentiel d'aménagement soutenable de Plaine Commune édition 2016 et les suivantes et les deux chartes d'aménagement soutenable sur les projets urbains Six Routes et KDI.

Les concepteurs devront développer au maximum dans les projets des solutions passives afin de limiter la mise en place d'éléments techniques souvent coûteux (installation et maintenance).

Cela passe par un travail de conception se déclinant autour de trois grands thèmes :

- * Les formes urbaines et architecturales : densité perçue, ensoleillement et orientation du bâtiment, importance des espaces paysagers, etc.
- * Les typologies : épaisseur des bâtiments, qualités des logements, orientation des pièces de vie, profondeurs des espaces de travail, espaces extérieurs généreux, ventilation naturelle, etc. Les corps de bâtiments auront une épaisseur maximum de 12 à 14 m (hors balcons) pour accueillir des logements traversants. Les "plots-tours", de forme carrée avec noyau central, pourront admettre une épaisseur de 16 m maximum. Les logements seront traversants à partir du T3 si possible.
- * En règle générale, il est demandé que la surface vitrée soit la plus généreuse possible, cela quelle que soit l'orientation y compris au Nord. Une surface vitrée supérieure à 20% de la surface du logement est demandée.

En outre, il s'agira dans la mesure du possible de :

- * Favoriser l'exposition Sud pour les pièces à vivre, assortie de dispositifs adéquats pour les surchauffes estivales (casquettes, débords ou auvents).
- * Privilégier les salles de bains en éclairage direct et les circulations des parties communes en éclairage direct.
- * Prévoir un espace de tri sélectif dans les logements (implantation et dimensionnement à justifier et à adapter aux normes de tri édictées par l'EPT).
- * Prévoir des espaces de rangements pour chaque logement (celliers ou casiers intégrés aux balcons).

V. Valorisation du patrimoine

Le plan de zonage identifie les éléments bâtis remarquables et intéressants ainsi que les éléments repérés (pochés en couleur sur le document graphique n° 1.6.5 et 1.6.6). L'ensemble de ces éléments du patrimoine sont repérés au plan graphique « Qualité de l'insertion urbaine, architecturale et paysagère ». Sont annexées au règlement du PLU trois types de fiches :

- les fiches correspondant aux bâtiments remarquables. Chaque bâtiment fait l'objet d'une fiche unique ;
- les fiches correspondant aux séquences remarquables ;

- les fiches typologiques regroupant des familles de bâtiments. Ces derniers sont les éléments intéressants et les éléments pochés.

Ces éléments devront être dûment pris en compte dans l'élaboration de tout projet lié aux bâtiments à protéger au titre du Code de l'Urbanisme et identifiés au plan de zonage.

Tout projet soumis à l'autorité publique peut être refusé ou accepté sous réserve d'observations ou de prescriptions s'il n'est pas compatible avec les pièces relatives au patrimoine (mises en annexe n°1.5.3) ou si les constructions ou réhabilitations, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou leur aspect, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Les travaux réalisés sur des éléments bâtis à protéger au titre de l'article L 151-23 du Code de l'Urbanisme et identifiés au plan de zonage, doivent respecter et mettre en valeur :

Les caractéristiques structurelles du bâtiment (volumétrie, implantation ...)

Les caractéristiques architecturales (assemblage de matériaux, rythme des ouvertures, éléments de modénatures, forme(s) de la toiture ...)

Toutes les interventions sur ces bâtiments ne doivent prévoir que la pose d'éléments extérieurs compatibles avec le caractère de l'édifice.

VI. Qualité des accès depuis les voiries

Les accès

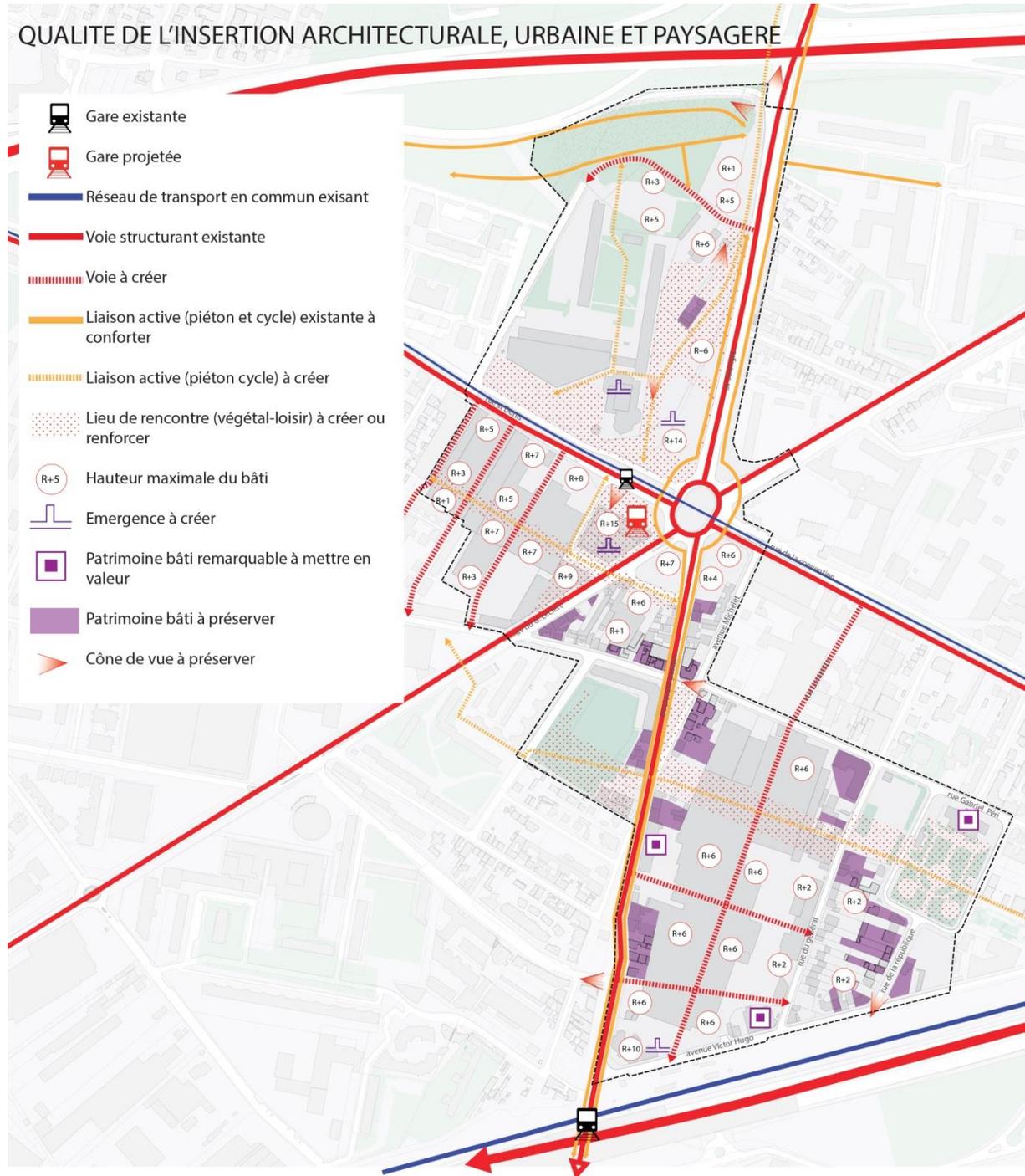
Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés dans le respect du code de la voirie départementale et du schéma directeur de Plaine commune édition 2016 et suivantes. Ils doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie et de la protection civile.

Ils doivent être intégrés harmonieusement à la façade et dans la rue.

Voirie

Les constructions et installations nouvelles doivent être édifiées sur des terrains desservis par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination notamment quand elles doivent permettre des manœuvres de véhicules lourds et encombrants tels que les véhicules d'ordures ménagères.

Les voies en impasse à créer doivent être aménagées dans leur partie terminale pour permettre le retournement des véhicules de lutte contre l'incendie, de sécurité civile, conformément aux réglementations en vigueur.



2/ MIXITE FONCTIONNELLE ET SOCIALE

Destinations	Sous-destinations	Autorisation	Interdiction
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole		x
	Exploitation forestière		x
Habitation	Logement	x	
	Hébergement	x	
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail	x	
	Restauration	x	
	Commerce de gros		x
	Activités de services ou s'effectue l'accueil d'une clientèle	x	
	Hébergement hôtelier et touristique	x	
	Cinéma	x	
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés	x	
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés		x
	Etablissements d'enseignement, de santé et d'action sociale	x	
	Salles d'art et de spectacles	x	
	Equipements sportifs	x	

	Autres équipements recevant du public	x	
Autres activités des secteurs secondaire et tertiaire	Industrie		x
	Entrepôt		x
	Bureau	x	
	Centre de congrès et d'exposition		x

Se référer au plan « mixité »

I. Mixité fonctionnelle

L'arrivée de la gare du GPE et la restructuration du carrefour sont l'opportunité de repenser l'ensemble du quartier des Six-Routes et de créer une polarité en lien avec le centre-ville. L'enjeu réside également dans la bonne insertion de cette nouvelle polarité dans le tissu urbain existant. La mutation du site KDI permet de recoudre le pôle d'équipements que constitue le quartier de la mairie avec le reste de la ville.

Le contexte urbain est donc idéal pour développer une programmation de logements et proposer une répartition programmatique, une mixité fonctionnelle et une taille d'ilot favorables à une ville de proximité.

Les habitants pourront profiter de la proximité d'un parc d'échelle métropolitaine et d'un réseau d'espaces verts de proximité. Les deux quartiers seront dotés d'équipements, de commerces et de services de proximité. Ils sont aujourd'hui très bien desservis grâce au tramway, au RER B et aux lignes de bus existantes, et le seront encore plus demain grâce à la future gare du GPE.

L'objectif est de favoriser la mixité fonctionnelle horizontale ou verticale pour les linéaires repérés au plan graphique.

a. Orientations en termes d'activités, de bureaux et de commerces sur les deux sous-secteurs

Autour du carrefour des Six-Routes, une offre de commerces et de services accompagnera l'arrivée de la gare. Localisés en rez-de-chaussée des bâtiments, ils répondront à la demande des usagers de la gare et des habitants du quartier. Les espaces publics aménagés autour du carrefour ménageront des terrasses pour des cafés ou restaurants.

Un programme de bureaux profitera de la nouvelle attractivité du quartier.

La réhabilitation de la tour Entrepouse sera l'occasion de proposer un programme d'hôtel et/ou de bureaux. Le travail sur le rez-de-chaussée permettra de le mettre en lien avec l'espace public. Les liens avec les commerces de la Résidence du Parc seront améliorés et rendus lisibles, offrant une nouvelle façade sur l'avenue Leclerc.

En s'approchant du parc Georges Valbon, la programmation peut évoluer vers plus de services en lien avec celui-ci ou avec le Moulin Fayvon : locaux associatifs, équipements sportifs extérieurs, ateliers, etc.

La programmation développée sur le site de KDI viendra conforter les commerces existants dans le quartier de la mairie. Elle confortera le développement commercial des Six-Routes en complétant le linéaire « actif » (commerces et activités) le long du boulevard Pasteur afin de faire le lien entre les 2 gares.

Trois secteurs d'activités et de commerces sont repérés le long du boulevard Pasteur:

- * La sortie de la gare RER, dont le pôle commercial pourrait être conforté ;
- * La Place Dézobry ;
- * La requalification du bâtiment patrimonial KDI le long de Pasteur sera à étudier en privilégiant l'implantation d'activités artisanales et commerciales.

Le long des linéaires créés par l'ouverture de nouvelles voies dans le site de KDI, la programmation à court terme est résidentielle. Il s'agira néanmoins d'anticiper une possible réversibilité ultérieure des rez-de-chaussée.

b. Orientations en termes d'équipements sur les deux sous-secteurs

Un des objectifs du chemin du parc sera d'animer et d'équiper les parcours entre ville et parc : création d'ateliers d'artistes, implantation d'une crèche, installations sportives, etc.

Une crèche pourra trouver place en rez-de-chaussée du programme de logements au nord de la Résidence du Parc. Une seconde pourra s'implanter sur le site de KDI, sous réserve de l'état des sols et de la pollution.

La création de deux groupes scolaires

L'OAP prévoit la création d'équipements repérés au plan graphique.

- * Dans le quartier des Six-Routes :

L'implantation d'un groupe scolaire est envisagée sur le terrain de la rue du Moulin Neuf. Ce terrain est aujourd'hui un espace vert de proximité qui accueille des équipements sportifs. L'enjeu sera d'implanter le groupe scolaire tout en conservant les usages en place. Un réaménagement des espaces extérieurs permet de réimplanter un terrain de sport, des jeux pour enfants ou encore une piste de course. La liaison piétonne Est-Ouest est conservée et valorisée pour favoriser les liens avec le centre-ville et le quartier des 4000 ouest.

* Dans le quartier de la Mairie :

L'implantation d'un groupe scolaire est envisagée sur le terrain du parking de la mairie et le boulodrome. Ce groupe scolaire pourra être complété par un centre de loisirs et un gymnase en superposition. Un réaménagement des circulations entre le groupe scolaire et le parc Jean Moulin permettra de relier l'équipement à l'espace vert et à l'hôtel de ville.

II. Mixité sociale

L'aménagement du quartier contribuera à l'équilibre de la population de La Courneuve. Les logements permettront de répondre aux besoins existants de la population et d'offrir les conditions d'un parcours résidentiel complet. L'équilibre entre accession à la propriété et logements sociaux est recherché, avec les intentions suivantes :

Sur le secteur Schramm :

- 60% logements en accession libre ;
- 10% accession sociale et logements locatifs intermédiaires ;
- 30% logement locatif social.
-

Sur le secteur Six Routes (hors programme connexe de la SGP) :

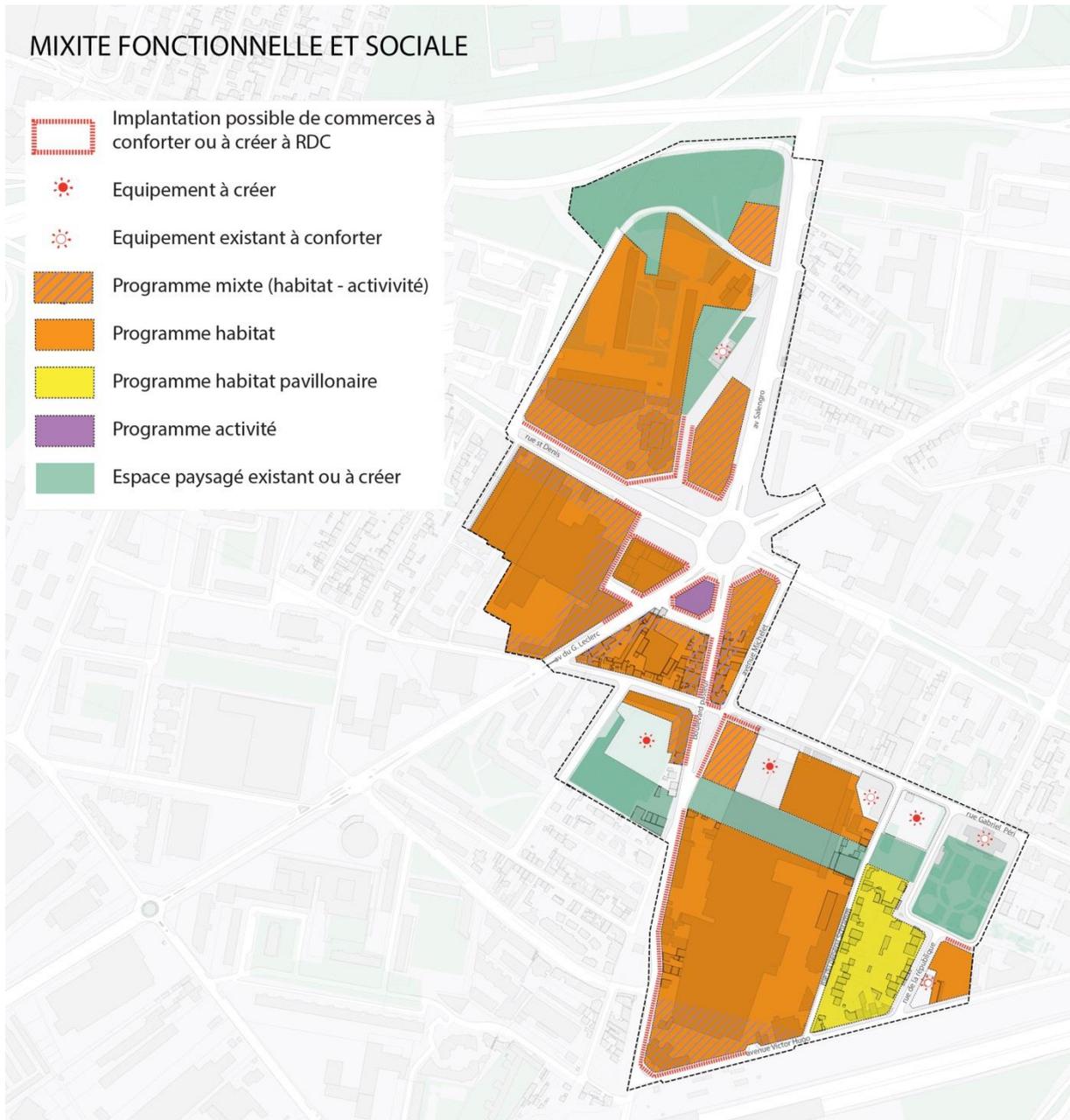
- 65% logements en accession libre ;
- 5% accession sociale et logements locatifs intermédiaires ;
- 30% logement locatif social.

* Diversifier les typologies de logements pour accueillir des ménages variés et répondre aux besoins actuels des Courneuviens.

Hors opération d'aménagement publique ou privé (de type ZAC...) :

* Pour favoriser la mixité sociale, tout programme de plus de 70 logements devra comporter au moins 30% de logements locatifs sociaux au sens de l'article L.302-5 du CCH.

* Aménager un espace commun dans toutes les opérations de plus 35 logements pour permettre la mise en place de services de type buanderie, espace pour le bricolage, salle de réunion...



3/ QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PREVENTION DES RISQUES

Les opérations d'aménagement et de construction devront s'inscrire dans le respect et la poursuite des engagements 2 à 5 du Référentiel d'Aménagement Soutenable de Plaine Commune édition 2016 et suivantes.

Ce référentiel a été décliné en deux Chartes d'aménagement soutenable propres à chaque sous-secteur. La Charte des Six-Routes détaille les objectifs 2 à 5 (Aménager une ville respectueuse de la santé et du bien-être, Aménager une ville engagée face aux défis énergétiques et climatiques, Aménager une ville offrant plus de place à la nature et à la biodiversité, Aménager une ville économe dans l'utilisation des ressources).

La Charte du quartier de la Mairie décline les objectifs 1 à 8.

I. Faire place à la nature au sein du quartier

Habiter dans un environnement paysagé, telle est l'ambition du projet d'aménagement pour les Six-Routes et le quartier de la Mairie. Pour ce faire, le projet entend réintroduire au sein du quartier des espaces verts qualitatifs publics et privés apportant une cohérence d'ensemble et le connectant à son territoire (Parc Georges Valbon, parc Jean Moulin, mail de l'Égalité).

a. Développer et conforter la trame d'espaces verts publics

Le projet reposera sur une trame végétale structurante :

* Un mail large et planté le long de l'avenue Salengro accompagné d'une noue, supportant des usages ponctuels (sports, loisirs, promenade, ...). Ce parcours urbain et paysagé sera enrichi par des espaces verts ou plantés : le Square du Moulin Fayvon, espace végétalisé de proximité assurant également un rôle de rétention des eaux pluviales et le Parvis Nord de la Gare GPE, espace public majeur du futur quartier des Six-Routes.

* Un mail large, réservant des espaces plantés et en pleine terre, reliant le parc Jean Moulin au boulevard Pasteur, permettant des usages multiples favorables aux rencontres et aux temps de convivialité.

Il s'agit de diversifier les milieux à l'échelle du mail, des espaces publics et privés :

- * Milieux humides sur la noue et au square du Moulin,
- * Milieux secs ouverts et/ou fermés présentant des strates diversifiées (herbacée, arbustive et arborée) sur les deux mails et les squares.

La palette végétale développée sera adaptée aux caractéristiques des différents milieux et usages (végétation de milieux humides au niveau des noues et bassins, végétation des pieds d'arbres, espèces européennes non horticoles et non allergènes, ...) et favorable au développement de la biodiversité.

Pour le square du Moulin Neuf et le parc Jean Moulin, des prairies fleuries ou des pelouses rustiques (type trèfles, etc.) remplaceront les pelouses tondues afin de promouvoir une gestion différenciée de ces espaces verts.

b. Les îlots privés

Favoriser autant que possible des cœurs d'îlots végétalisés en pleine terre (massifs plantés, bosquets arbustifs, plantations multistrates). Limiter les cœurs d'îlots sur dalle, à l'exception du Nord des Six-Routes et de l'îlot gare, au regard de la proximité de la nappe et de l'implantation de la gare et de parkings en infrastructure et de parkings semi-enterrés) :

Les espaces libres seront paysagers dans la mesure du possible, le coefficient de biotope est fixé à 30. Les parkings seront implantés préférentiellement sous l'emprise du bâtiment afin de dégager un pourcentage de pleine terre maximum.

Les surfaces végétalisées seront préférentiellement des prairies fleuries ou des pelouses rustiques (type trèfles, etc.) permettant une gestion différenciée.

Proposer des toitures végétalisées (intérêt pour avifaune, chiroptère, « espaces relais » à proximité d'un espace Natura 2000), et permettant la récupération des eaux pluviales en évitant l'utilisation de sédum. Les toitures non végétalisées et ne portant pas de dispositifs techniques seront proposées à d'autres usages (espaces collectifs sur le toit, terrasses...)

II. Maitriser et gérer les risques et pollutions et limiter les nuisances sonores

a. Prendre en compte et gérer la pollution des sols

* Au Nord du quartier des Six-Routes, à proximité de l'A1, compte-tenu du risque de remontée de nappe, les opérations verront leur nombre de niveaux en sous-sol limité (semi-enterré, 1 seul niveau maximum). Des modalités d'usages et de traitement seront également à prévoir (étanchéité des sous-sols, équipements électriques et de chauffage en rez-de-chaussée, ...).

* Sur le site de KDI, compte-tenu des risques de pollution des sols, les opérations pourront se développer pour partie en demi-niveau.

Afin de réduire l'exposition aux champs électromagnétiques, les établissements sensibles (crèche, groupe scolaire) seront implantés à distance (hors d'un rayon de 100 mètres) des antennes relais recensées sur le quartier.

Des problématiques de pollution des sols ayant été identifiées sur le quartier des Six-Routes comme sur le site de KDI, les projets devront s'assurer de la compatibilité sanitaire des opérations et aménagements avec l'état des sols, notamment lors de l'implantation d'établissements accueillant des populations sensibles.

Afin de limiter les volumes de terres polluées à évacuer, les déblais seront réduits au minimum et valorisés et réutilisés sur site dans la mesure du possible.

b. Etre économe dans l'utilisation des ressources

Le projet entend favoriser la réutilisation ou le recyclage des matériaux existants (matériaux de démolition/déconstruction, déblais/remblais, ...) sur le site dans les constructions ou aménagements, sous réserve des prescriptions des études de pollutions des sols et structures.

Les fiches de lot préciseront les exigences environnementales poursuivies en matière d'économie d'eau, de gestion des déchets et de choix des matériaux.

La démolition du site de KDI peut permettre l'engagement d'une démarche innovante de réemploi des matériaux de chantier de démolition.

c. Réduire les nuisances sonores et tenir compte de la qualité de l'air

A l'échelle du quartier

La requalification et l'apaisement de l'avenue Salengro et du boulevard Pasteur, la mise à distance de l'A1 (recul de 100 mètres) préserveront les usagers des sources de bruit.

- * L'aménagement de la friche SNCF le long du RER B pourrait également diminuer les nuisances sonores dues au frottement des roues sur les rails.
- * Traiter les axes les plus bruyants par des matériaux absorbants (ne pas remettre de pavés sur l'avenue Gabriel Péri par exemple).
- * Réduire les vitesses de circulation sur les axes existants (rue du Général Schramm, rue Gabriel Péri, avenue Victor Hugo, Rue Lacazette).

Les prises d'air se feront préférentiellement sur les façades les moins exposées aux sources de pollution de l'air.

A l'échelle des bâtiments

- * Préserver des cœurs d'îlots uniquement piétonniers.
- * Respecter les valeurs réglementaires minimales pour l'isolation acoustique des façades (>30 dB(A) pour les pièces de vie en dehors des chambres).
- * Respecter l'objectif d'au moins une ouverture < 55 dB(A) par logement et d'une isolation acoustique > 35 dB(A) pour les chambres.
- * Assurer une organisation des pièces de vies des logements permettant de garantir le bon niveau acoustique des pièces calmes (chambres puis salon).
- * Eloigner dans la mesure du possible les logements et établissements sensibles de l'A86 et l'A1.

Le long de l'avenue Victor Hugo, le travail sur les formes bâties devra rechercher à limiter le plus possible l'exposition aux nuisances sonores et à la pollution de l'air depuis le sud :

- Éviter des linéaires de façades trop longs en parallèle des voies ferrées ;
- Favoriser les façades en biais ou perpendiculaire à la source de bruit ;
- Des systèmes constructifs tels que vérandas, coursives extérieures, double peau...seront étudiés ;
- Des reculs par rapport à l'alignement peuvent permettre de diminuer le volume sonore reçu dans les bâtiments.

Assurer la qualité environnementale des bâtiments et la qualité de vie des logements

L'ambition environnementale du quartier reposera notamment sur la recherche de la performance énergétique à l'échelle des bâtiments. Les bâtiments pourront poursuivre les objectifs du label « Energie Carbone ».

* Limiter les effets venturi que pourraient créer les bâtiments par des alignements de façades systématiquement orientés Sud-Ouest / Nord-Est ;

* Privilégier les matériaux à faible impact environnemental comme par exemple le bois.

Optimiser la conception architecturale afin de valoriser les apports solaires « gratuits » (ombre, soleil) et la ventilation naturelle :

* Optimiser l'implantation et l'orientation du bâti par des conceptions bioclimatiques permettant de limiter les effets de masque sur les bâtiments existants comme sur les bâtiments du projet, de favoriser l'éclairage naturel, de bénéficier au maximum des apports solaires passifs en hiver, tout en limitant les surchauffes d'été.

* Adapter les formes bâties afin d'offrir un ensoleillement minimum de 2 heures par jour tout au long de l'année pour tous les étages au-delà du rez-de-chaussée, sauf en façade Nord.

Pour les opérations de logements collectifs, les pétitionnaires devront étudier les conditions d'ensoleillement de leur projet afin de respecter les orientations susmentionnées.



4/ LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT

Les opérations devront s'inscrire dans le respect des ambitions formulées au sein de l'engagement 6 : « *Aménager une ville de la proximité, accessible et favorisant l'éco-mobilité* » de la Charte d'aménagement soutenable.

Les équipements publics ne sont pas soumis aux orientations ci-dessous. Leur construction sera étudiée au cas par cas, selon les besoins de chaque opération.

I. Limiter le stationnement automobile

Les opérations devront poursuivre les prescriptions du Plan de Déplacements Urbain d'Île de France, du Plan Communautaire de stationnement de Plaine Commune en vigueur.

Elles comprendront à minima :

- 0,70 place / logement ;
- Pour les bureaux, commerces, activités et bâtiments d'intérêt collectif : 1 place pour 95 m² de SdP à moins de 500m d'un point de desserte TC structurante.

Pour les logements et bureaux, la norme de production des places s'entend pour l'ensemble des véhicules individuels motorisés (incluant les deux-roues motorisés).

Impossibilité de réaliser les places de stationnements sur le terrain de l'opération

En cas d'impossibilité technique d'aménager sur le terrain de l'opération ou sur un autre terrain situé à moins de 300 mètres du premier, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation peut autoriser le pétitionnaire à se dégager de ses obligations, conformément à l'article L151-33 du Code de l'Urbanisme :

- soit en acquérant le nombre d'emplacements nécessaires, dans un parc privé, existant ou en cours de réalisation, situé à moins de 300 mètres du terrain de l'opération et obtenant ainsi les surfaces de stationnement qui lui font défaut ;
- soit en obtenant une concession à long terme pour le nombre d'emplacements de stationnement nécessaire dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, situé à proximité de l'opération.

Mutualisation des stationnements :

- un ou plusieurs pétitionnaires peuvent organiser un dispositif de stationnement mutualisé,
- l'offre de stationnement mutualisée peut s'organiser dans un ou plusieurs dispositifs,
- la ou les opérations, dont l'offre de stationnement est mutualisée, comprennent des locaux destinés à au moins deux typologies de destinations,
- la conception du ou des parcs de stationnement mutualisé est compatible avec un usage mutualisé des places des différentes typologies de destinations,
- le (s) pétitionnaire (s) devra (ont) prouver que les besoins en stationnement issus du ou des projets sont assurés.
- des dispositifs techniques devront être mise en œuvre pour permettre l'usage partagé des places de parkings.
- prévoir des accès piétons différenciés des halls d'immeuble (accès direct depuis la rue)

II. Inciter à l'utilisation du vélo

Sur l'espace public

L'aménagement des espaces publics des opérations devra intégrer dans sa programmation des espaces de stationnements cyclables (abris, arceaux). Ils seront dimensionnés en tenant compte des prescriptions du Plan de déplacement Ile de France (PDUIF), du Plan Local de Déplacement et du Plan Marche de Plaine Commune.

Ces stationnements cyclables seront implantés stratégiquement aux arrêts de transport en commun, à proximité des commerces, services et équipements ainsi que des entrées des bâtiments. Dans la mesure du possible, ils seront abrités et sécurisés.

Dans les immeubles

Les espaces réservés au stationnement des cycles seront équipés de systèmes d'accroche sécurisés, à raison d'un minimum d'une accroche pour 1m² d'espace de stationnement créé. Des prises électriques devront également être présentes.

Les normes ci-dessous seront à respecter.

DESTINATION OU	OAP Six-Routes_Schramm
-----------------------	-------------------------------

SOUS-DESTINATION	Normes de stationnement des constructions nouvelles
Logement	Il est exigé au minimum 0.75 m ² par logement jusqu'au T2 / 1,5 m ² par logement à partir du T3
Commerces et activités de service	Il est exigé au minimum 1 place pour 10 employés et des places pour les visiteurs Cette norme ne s'applique pas dans le cas de modification des commerces existants à la date d'approbation du PLU et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m ² . Pour les commerces soumis à autorisation d'exploitation commerciale prévue à l'article L.752.1 du Code du Commerce, la surface de l'aire de stationnement ne peut pas être supérieure aux 3/4 de la surface de plancher du commerce (L.111-19 Code de l'Urbanisme).
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Il est exigé au minimum : - équipements scolaires : 1 place pour 12 élèves - autres équipements d'intérêt collectif et services publics : 1 place pour 10 usagers ou employés
Bureaux	Il est exigé au minimum 1,5 m ² pour 100 m ² de SDP

Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris, le nombre de places de stationnement créées pour les véhicules motorisés et les deux roues doit être estimé en fonction des besoins.

Ces règles ne sont pas opposables aux locaux affectés aux commerces et aux activités au sein des gares du réseau de transport public du Grand Paris.

Se référer à la **Note sur le stationnement des vélos** (annexe 3.1.5).

5/ LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

En matière de desserte par les transports en commun, les opérations devront s'inscrire dans le respect des ambitions formulées au sein de l'engagement 6 : « Aménager une ville de la proximité, accessible et favorisant l'éco-mobilité » de la Charte d'aménagement durable du projet des Six-Routes et du projet du quartier de la mairie.

L'ensemble du périmètre de projet est situé dans un rayon de 500 mètres environ, soit 10 à 15 min maximum à pied, de points de desserte en transports en commun structurants : la future nouvelle gare du Grand Paris Express (ligne 16 et 17) et deux arrêts du tramway T1, la station de RER B La Courneuve-Aubervilliers.

L'aménagement du quartier des Six-Routes a été pensé de façon à faciliter l'accessibilité des usagers aux transports en commun (création de cheminements doux continus et sécurisés, réaménagement du carrefour des Six-Routes, développement d'une signalétique piétonne).

L'ouverture et le découpage en plusieurs îlots du site de KDI permettra de multiplier les points d'entrée et les possibilités de déplacements vers le centre-ville depuis les deux gares RER et GPE en s'appuyant sur de nouveaux axes Nord-Sud et Est-Ouest à créer.

Les cheminements seront confortables et sécurisés sur les voiries nouvelles et les voiries existantes.

6/ LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX

I. Raccordement aux réseaux

Réseau de Chaleur

Les opérations des Six-Routes et de KDI devront être alimentées par des énergies renouvelables et se raccorderont au réseau géothermique existant (sauf étude justifiant une dérogation). Une interconnexion a été réalisée par le SMIREC entre les deux secteurs Nord et Sud, ce qui privilégie les nouveaux moyens de production renouvelable (géothermie et biomasse). Le réseau de la Courneuve sera, au terme des travaux, un réseau de chaleur Bas Carbone car il contiendra plus de 50% d'énergies renouvelables ou d'énergies de récupération (ENR&R).

Des études techniques seront nécessaires pour déployer le réseau de géothermie et ses installations techniques en cohérence avec le développement des projets urbains.

II. Eclairage Public

L'éclairage public aura un rôle incontournable sur la sécurité :

- Eliminer les lieux obscurs;
- Favoriser la marche et l'usage du vélo;
- Distinguer correctement les autres usagers (piétons et vélos) des automobilistes;
- Proposer un système d'éclairage public économe en énergie et/ou recourant aux énergies renouvelables ;
- Participer de la mise en valeur des éléments patrimoniaux remarquables dans le cadre d'un « plan lumière ».

L'objectif principal sera la maîtrise des dépenses tant en termes d'économie d'énergie que de coûts d'exploitation et d'entretien. Le matériel choisi devra démontrer une pérennité optimale.

Les sources seront choisies parmi celles ayant un rendement maximal et ne contenant pas de particules néfastes pour l'environnement ou difficilement dégradables.

Le taux de flux lumineux dirigé vers le ciel (facteur ULOR) <20% sera conforme aux normes européennes lumineuses d'ambiance. L'ensemble des composants du réseau d'alimentation devra être accessible 24h/24 et se trouver sur le domaine public.

La variation d'intensité au cours de la nuit sera proposée dans certains secteurs piétons type parcs et mails paysagers afin de préserver les rythmes nocturnes des animaux.

III. Assainissement

Réseaux Séparatifs Eaux Usées et Eaux Pluviales

Le raccordement au réseau collectif d'assainissement, lorsqu'il existe, est obligatoire pour toute construction ou installation nouvelle engendrant des eaux usées, dans les conditions définies conformément aux avis de l'autorité compétente concernée.

Le raccordement au réseau collectif doit être conçu et réalisé selon un dispositif séparatif des eaux usées et des eaux pluviales.

L'évacuation des eaux usées industrielles ou en provenance d'une installation classée pour la protection de l'environnement dans le réseau public d'assainissement

est subordonnée à un prétraitement conforme à la législation en vigueur et aux prescriptions de l'autorité compétente en matière d'assainissement.

Toutes les eaux pluviales devront être déconnectées des réseaux d'assainissement en eaux usées créés en vue de l'intérêt à terme de déconnecter les EP sur la partie nord du site du réseau unitaire en créant un exutoire côté nord de l'autoroute A1 pour un rejet vers le Ru de la Vieille Mer.

Gestion des Eaux Pluviales

A l'échelle du quartier des Six-Routes, les eaux pluviales seront gérées prioritairement à ciel ouvert (noue du mail Salengro, bassins au Nord, fosses d'arbres). L'infiltration, quand elle s'avèrera possible, sera privilégiée. Les eaux pluviales récupérées au droit des toitures végétalisées des bâtiments pourront être utilisées pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des voiries.

La déconnexion, via l'infiltration ou d'autres techniques permettant de ne plus renvoyer les eaux de pluie vers les réseaux d'assainissement (tendre vers un politique de zéro rejet) sera l'orientation à privilégier. Il s'agira ainsi de :

- Favoriser les écoulements de surface et noues de rétention et/ou infiltration EP sauf impossibilités liés à des risques de pollution de la nappe phréatique ou techniques type densité urbaine (sous-sol encombré de réseaux)
- Favoriser ainsi l'évaporation et évapotranspiration par des noues paysagères pour l'ensemble des espaces publics notamment sur le secteur nord des Six-Routes,
- Participer ainsi à la limitation des effets d'îlots de chaleur et à la création d'espaces rafraîchissants lors des chaleurs estivales,
- Créer des paysages participant à un cadre de vie apaisée.

Dans tous les cas, il faudra favoriser l'infiltration lorsqu'elle est possible et respecter à minima la limitation de débit de 10 l/s/ha pour une pluie décennale pour les espaces publics créés.

Les îlots construits devront également respecter la limitation débit de 10 l/s/ha pour une pluie décennale.

* Respecter la limitation des débits à l'échelle des lots :

- Favoriser la mise en oeuvre de toitures végétalisées stockantes intensives afin de minimiser l'imperméabilisation des lots;

- Favoriser l'évaporation et évapotranspiration en coeurs d'ilots sauf impossibilités liés à des risques de pollution de la nappe phréatique.
- Assurer la gestion de la pluie décennale (rétention et infiltration) à l'échelle de l'opération
- Prévoir et identifier, au sein des projets, les espaces de surverses pour les pluies au-delà de la trentennale.

IV. Réseaux Divers

Les réseaux seront préférentiellement situés sous les circulations piétonnes.

Les infrastructures pour les réseaux Télécoms mis en oeuvre pour les ZAC devront prévoir la mise à disposition de fourreaux afin de faciliter le déploiement de réseaux à haut et très haut débits pour tous les opérateurs. Le cahier des charges SIPPAREC/IRISE devra être respecté.

V. Déchets

Dans la mesure où l'apport volontaire de proximité ne peut être mis en oeuvre, toute construction doit prévoir sur l'unité foncière l'aménagement de locaux spécifiques pour les déchets ménagers, les encombrants et (ou) industriels et dimensionnés au tri et à la collecte sélective, conformément à l'arrêté figurant à l'annexe n°3.1.5 règlement collecte des déchets du PLU.

La localisation des locaux doit favoriser la fonctionnalité :

- par une accessibilité aisée;
- par une capacité volumétrique correspondant au règlement en vigueur et aux besoins des usagers de la construction et des modalités de tri appliqué par la collectivité;
- par une prise en compte des nuisances visuelles.

Les conteneurs et compacteurs enterrés seront privilégiés.

Les constructions existantes justifiant d'impossibilités techniques majeures d'aménager ces locaux sont exemptées de ces dispositions.



la Courneuve

Champagnole-Mécano

Orientation d'Aménagement et de Programmation
sectorielle



**RÊVEZ
PLUS(S)
LA VILLE**

PLAN LOCAL D'URBANISME

Champagnole-Mécano

I. Caractéristiques du site	65
II. Objectifs d'aménagement.....	66
III. Principes d'aménagement.....	67
IV. Préserver et valoriser le patrimoine architectural	67
V. Traitement des paysages et des espaces naturels	68
VI. Mixité des formes et des fonctions	69

I. Caractéristiques du site

NOTA : Le site de KDI et ses alentours sont abordés à travers l'OAP de projet « Six Routes – Schramm », le reste du quartier de la Mairie est traité dans cette OAP « secteur Champagnole-Mécano ».

Le périmètre de l'OAP est constitué des ilots compris entre la rue de la Convention et la rue Gabriel Péri, à l'exception de l'îlot Michelet, ainsi que des ilots situés à l'est de l'Hôtel de ville jusqu'au Pont Palmer.

Un pôle d'équipements et de centralité à conforter

Le quartier de la mairie est en plein renouveau, comme en témoignent les aménagements réalisés tels la reconversion du bâtiment de Mécano ou le nouveau Centre Municipal de Santé. C'est un lieu de polarité pour l'ensemble de la ville grâce à une concentration importante d'équipements culturels et de services publics : centre administratif, médiathèque, cinéma l'Etoile, conservatoire à Rayonnement Régional Aubervilliers-La Courneuve, Maison de la Citoyenneté, Centre Municipal de Santé, la Poste.

C'est un secteur mixte où cohabitent habitat, commerces et activités, équipements publics et services. Malgré l'hétérogénéité du bâti, le quartier possède un patrimoine urbain et architectural intéressant, qu'il soit d'origine industrielle (Mécano, Champagnole), domestique (maisons individuelles, immeubles HBM) ou lié à l'édilité publique (hôtel de ville, anciens bains douches reconvertis...).

Le quartier fait le lien entre les 6 Routes et sa future gare du Grand Paris Express en 2023, les quartiers des 4000 à l'ouest, le quartier Convention au nord, et le quartier de la gare et Babcock au sud. Il doit jouer un rôle d'articulation et de liaison entre ces différents secteurs.

Il s'agit de conforter sa vocation de centre-ville, de pôle d'équipements et de services publics.

Cela passe par des actions pour renforcer l'accessibilité du quartier, conforter les cheminements doux vers les transports en commun (les gares et arrêts du tramway et bus) et les traversées piétonnes. Cela suppose de renforcer la visibilité des équipements et leur inscription dans un tissu urbain plus lisible et aéré. Cela passe également par la protection et la mise en valeur des éléments patrimoniaux d'architecture et la pérennisation de linéaires commerciaux et d'activité qualitatifs pour créer des pôles de proximité en accompagnement de la polarité administrative.

Le site de l'OAP « Champagnole-Mécano »



II. Objectifs d'aménagement

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) du secteur Champagnole-Mécano permet de formaliser et spatialiser les objectifs du PADD et de répondre aux enjeux du territoire à l'échelle de ce secteur :

- Organiser les déplacements doux en direction des stations de transports en commun. Identifier les parcours actifs vers les arrêts de tramway et les gares, en améliorant leur qualité, leur sécurité et leur identité dans la ville.
- Reconnecter le quartier au reste du territoire de la Courneuve malgré les coupures liées aux infrastructures de transport (voie départementale rue de la Convention, doublée par le tramway, voies ferrées et autoroute, pont Palmer).
- Développer et préserver les espaces verts publics et privés qui participent à la trame verte et bleue du territoire.
- Requalifier les commerces et les services existants pour créer des pôles de proximité.
- Préserver les caractéristiques du tissu pavillonnaire.
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine remarquable.
- Conforter la fonction de services publics et de lieux d'échanges pour tous

III. Principes d'aménagement

Les principes d'aménagement définis ci-dessous sont complétés par le schéma de principe de l'OAP.

Traitement des espaces publics

- Aménager les espaces publics existants dans une optique paysagère et afin de faire émerger des lieux de rencontre intergénérationnels permettant de réunir les habitants et usagers : le mail de l'Égalité, le parvis nord de Mécano, le Passage du Progrès. La liaison entre le mail de l'égalité et le parc Jean Moulin sera à améliorer de façon à rendre le cheminement plus visible et plus confortable (question des dénivelés à traiter)
- Améliorer la qualité des cheminements piétons et cycles existants le long des grands axes et vers les stations de transports en commun. Les traversées piétonnes seront confortées, notamment entre les deux rives de la rue Convention.
- Clarifier le stationnement, notamment le stationnement « minute » dans la rue Gabriel Péri.
- Améliorer l'accessibilité vers le site Babcock, notamment par la requalification des accès vers le pont Emile Zola, par une meilleure visibilité et une sécurisation des trajets (éclairage, jalonnement, itinéraire identifié).
- Tirer parti de la position du pont Palmer pour assurer les liaisons écologiques en le qualifiant en un lieu plus urbain et en travaillant les vues qu'il offre sur le paysage de La Courneuve.
- Requalifier la friche SNCF le long de l'avenue Victor Hugo.

IV. Préserver et valoriser le patrimoine architectural

Pour rappel, le plan de zonage identifie les éléments bâtis remarquables et intéressants ainsi que les éléments repérés (pochés en couleur sur le document graphique n°1.5.3 Plan Patrimoine). L'ensemble de ces éléments du patrimoine sont repérés au plan graphique « Qualité de l'insertion urbaine, architecturale et paysagère ». Sont annexées au règlement du PLU trois types de fiches :

- Les fiches correspondant aux bâtiments remarquables. Chaque bâtiment fait l'objet d'une fiche unique ;
- Les fiches correspondant aux séquences remarquables ;
- Les fiches typologiques regroupant des familles de bâtiments. Ces derniers sont les éléments intéressants et les éléments pochés.

Ces éléments devront être dûment pris en compte dans l'élaboration de tout projet concernant un bâtiment ou espace identifié dans les documents graphiques et annexes susvisés.

Aucun bâtiment repéré sur la carte du patrimoine ne pourra être démoli sans validation des collectivités publiques compétentes en la matière.

- Les travaux réalisés sur des éléments bâtis à protéger au titre du Code de l'Urbanisme et identifiés sur le document graphique 1.5.3 Plan Patrimoine, doivent respecter et mettre en valeur :
 - Les caractéristiques structurelles du bâtiment (volumétrie, implantation ...)
 - Les caractéristiques architecturales (assemblage de matériaux, rythme des ouvertures, éléments de modénatures, forme(s) de la toiture ...)
 - Toutes les interventions sur ces bâtiments ne doivent prévoir que la pose d'éléments extérieurs compatibles avec le caractère de l'édifice.
 - Il sera possible de travailler sur la mise en lumière artistique des éléments patrimoniaux tout en préservant la trame noire du quartier et en limitant les solutions d'éclairage énergivore.

- Les éléments de patrimoine remarquable suivants ne pourront pas faire l'objet de démolition et devront bénéficier d'une attention particulière lors de leur réhabilitation : Champagnole, le centre administratif de la rue Gabriel Péri, Mécano, le bâtiment dit « du roulage ». Ces bâtiments sont structurants dans le paysage, ils seront mis en valeur par des cônes de vues. Des fiches patrimoniales de bâtiments remarquables détaillent les préconisations.

- Les éléments remarquables suivants seront conservés : a minima la façade de l'ancien cinéma l'Etoile, le conservatoire, la Maison de la Citoyenneté, la façade des Anciens Bains Douches.

- Les ensembles collectifs bordés par les rues de la Convention au nord et Gabriel Péri au sud sont d'époques variées et de qualité architecturale inégale. Il s'agira de veiller à des réhabilitations qualitatives qui préservent les caractéristiques de chaque immeuble (selon les cas, par exemple, des rez-de-chaussée animés, des façades en brique pleine, des cœurs d'îlots végétalisés...). En cas d'éventuelles démolitions, l'insertion urbaine et architecturale devra faire l'objet d'attention particulière.

- Les éléments pavillonnaires présents dans le secteur seront conservés – a minima leur gabarit- et feront l'objet d'une attention particulière lors de leur réhabilitation. Leurs éléments constitutifs en façade seront préservés, un travail fin sur les clôtures préservera des vues sur les cours paysagées.

V. Traitement des paysages et des espaces naturels

- Préserver et mettre en valeur les cœurs d'îlots verts des espaces pavillonnaires et des zones d'habitat collectif. La végétalisation de ces cœurs d'îlots sera dans la mesure du possible visible depuis la rue.

- Aménager les espaces publics existants afin de favoriser la place de la nature et du paysage dans la ville et tendre vers une moindre imperméabilisation des sols. Accompagner la requalification des axes structurants par des aménagements paysagers permettant l'extension de la trame verte et bleue.
- Tenir compte des nuisances sonores et de la qualité de l'air liées à la proximité des axes de transports :
 - traiter les axes les plus bruyants par des matériaux absorbants, prévoir un filtre végétal en bordure des infrastructures et réduire les vitesses de circulation sur la rue Gabriel Péri et l'avenue Victor Hugo.
 - Pour les nouvelles constructions, optimiser la conception architecturale afin de limiter ces nuisances et créer des façades « écran » le long des axes les plus bruyants.

Afin de préserver les usagers et habitants des nuisances sonores :

- Respecter les valeurs réglementaires minimales pour l'isolation acoustique des façades pour les pièces de vie en dehors des chambres.
- Respecter l'objectif d'au moins une ouverture < 55 dB(A) par logement et d'une isolation acoustique > 35 dB(A) pour les chambres.
- Assurer une organisation des pièces de vies des logements permettant de garantir le bon niveau acoustique des pièces calmes (chambres puis salon).

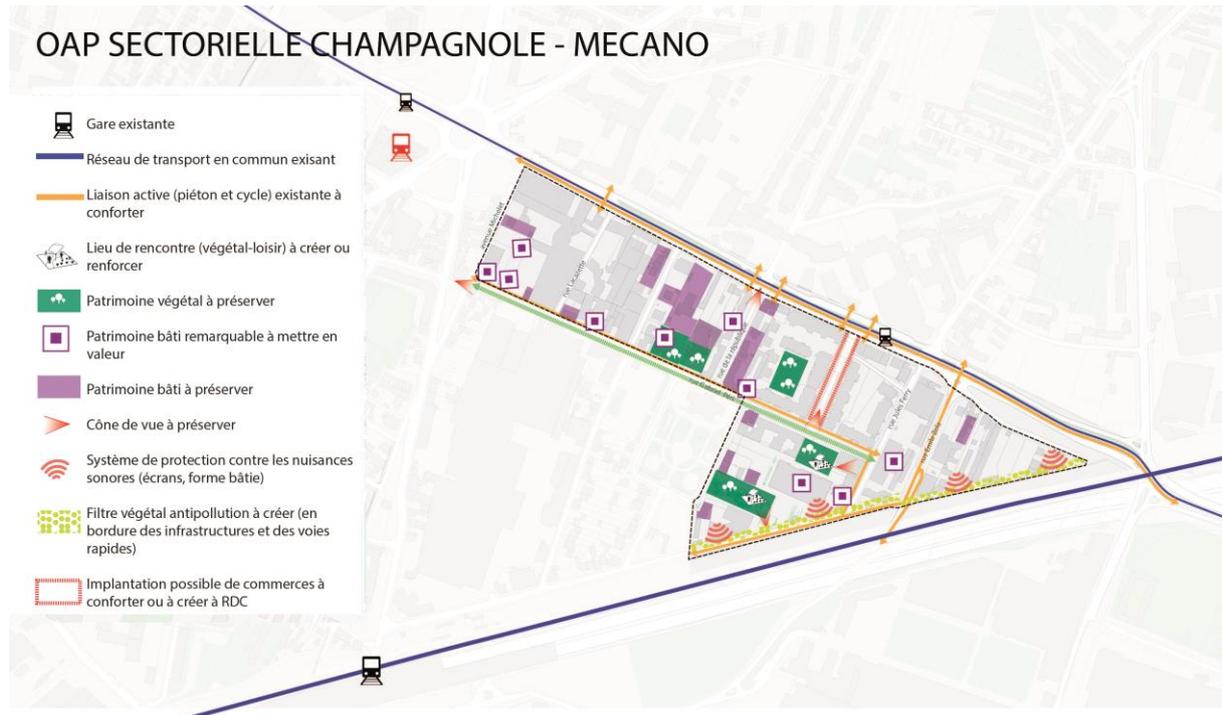
Le long de l'avenue Victor Hugo, le travail sur les formes bâties devra rechercher à limiter le plus possible l'exposition aux nuisances sonores et à la pollution de l'air depuis le sud :

- Éviter des linéaires de façades trop longs en parallèle des voies ferrées ;
- Favoriser les façades en biais ou perpendiculaires à la source de bruit ;
- Des systèmes constructifs tels que vérandas, coursives extérieures, double peau...seront étudiés ;
- Des reculs par rapport à l'alignement peuvent permettre de diminuer le volume sonore reçu dans les bâtiments.

VI. Mixité des formes et des fonctions

- Conforter la vocation de centre-ville par le maintien des équipements existants et leur mise en valeur, notamment via les cônes de vues (cf. carte de l'OAP).
- Conforter la polarité commerciale de proximité du Passage du Progrès. La requalification pourra notamment passer par la conservation des linéaires actifs en rez-de-chaussée, par une mise à l'alignement des façades avec le nu des bâtiments, par une clarification des cheminements, notamment une uniformisation des revêtements de sols et un déplacement du mobilier urbain pour dégager une vue entre le parvis nord de Mécano et l'arrêt du tramway T1.
- Préserver les fonctions résidentielles du tissu pavillonnaire en luttant contre la division pavillonnaire et parcellaire.

- Maintenir les caractéristiques architecturales fortes et l'enveloppe bâtie du patrimoine industriel tout en permettant sa reconversion. Les évolutions des formes et du bâti favorables à la mixité des fonctions et animant le quartier types équipement, espaces de co-working, occupations éphémères, événementiel, etc. sont bienvenues.





la Courneuve

Quatre - Routes

Orientation d'Aménagement et de Programmation
sectorielle

The background of the lower half of the page is a high-angle, black and white aerial photograph of a city, showing a dense network of streets, buildings, and green spaces. A bright yellow rectangular box is superimposed over the center of the image. At the top of this box is a white silhouette of a person sitting on a bench. Below the silhouette, the text "RÊVEZ", "PLU(S)", and "LA VILLE" is written in large, bold, black, uppercase letters, stacked vertically. At the bottom of the box, the text "PLAN LOCAL D'URBANISME" is written in a smaller, black, uppercase font.

RÊVEZ
PLU(S)
LA VILLE

PLAN LOCAL D'URBANISME

Quatre - Routes

I. Caractéristiques du site.....	74
II. Objectifs d'aménagement.....	75
III. Principes d'aménagement.....	76
IV. Mixité des formes et des fonctions	76

I. Caractéristiques du site

Une centralité mixte à conforter

Le secteur des Quatre-Routes est situé au Sud-Est de la commune de La Courneuve en limite d'Aubervilliers, Bobigny, Pantin et Drancy. Il s'articule autour du carrefour du 8 mai 1945 qui constitue une centralité à la fois en termes de commerces (marché et boutiques) de transports en commun (métro ligne 7, tramway t1, gare routière) et d'équipements.

Les formes bâties sont variées avec la présence d'immeubles de logements collectifs le long des avenues Jean Jaurès et Paul Vaillant Couturier, et de pavillons en second front.

La présence des pavillons et de leurs jardins privés permet de créer, en complément des parcs et des squares publics, une trame verte en pas japonais qui s'étend au travers des îlots pavillonnaires.

Trois projets sont en cours sur le secteur : Ilot des pointes, secteur du marché, îlot Daniel Féry. Le secteur du Marché et Daniel Féry font l'objet d'un pilotage public d'opération d'aménagement dans le cadre d'une concession d'aménagement.

Le site



II. Objectifs d'aménagement

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) des Quatre-Routes permet de formaliser et spatialiser les objectifs du PADD et de répondre aux enjeux du territoire à l'échelle de ce secteur :

- Organiser les déplacements doux en direction des stations de transports en commun, notamment en rendant identifiables les axes de rabattement
- Reconnecter les Quatre-Routes au reste du territoire de la Courneuve (Babcock, quartier Sud de la gare, Centre-ville), aujourd'hui en partie isolé par les infrastructures et grands axes de transport (autoroute, voies ferrées, pont Palmer).
- Développer et préserver les espaces verts publics et privés (cœurs d'ilots des secteurs pavillonnaires) qui participent à la trame verte et bleue du territoire.
- Renforcer le rayonnement de la centralité à l'échelle de la Courneuve et de Plaine Commune par la réalisation de projets urbains (secteur du marché, îlot des pointes, îlot Féry), une requalification des commerces et la construction de nouveaux équipements.
- Préserver les caractéristiques du tissu pavillonnaire, en particulier la présence des cœurs d'ilots non bâtis
- Limiter la division du tissu pavillonnaire du quartier des Quatre-Routes.

III. Principes d'aménagement

Les principes d'aménagement du secteur des Quatre-Routes définis ci-dessous sont complétés par le schéma de principe de l'OAP.

Traitement des espaces publics, paysagers et naturels

- Aménager les espaces publics existants afin de favoriser la place de la nature et du paysage dans la ville. Tendre vers une moindre imperméabilisation des sols.
- Favoriser la création de nouveaux espaces publics en accompagnement des projets urbains.
- Construire des lieux de rencontre intergénérationnels permettant de réunir les populations.
- Aménager des cheminements piétons et cycles entre les secteurs d'habitations, les équipements, les secteurs de commerces et les stations de transports en commun. Ces aménagements doivent favoriser les liaisons douces au sein du quartier et le relier au reste du territoire.
- Accompagner la requalification des axes structurants par des aménagements modes actifs et un développement de la nature en ville.
- L'aménagement et l'insertion des circulations actives dans le tissu urbanisé doivent être qualitatifs. Elles doivent participer au fonctionnement et à l'extension de la trame verte et bleue.
- Rendre visible les axes de rabattement vers les gares (en utilisant par exemple la mise en place d'une signalétique spécifique, un changement de revêtement du sol, la création de lignes de vues...).
- Préserver et mettre en valeur les cœurs d'ilots verts et ouverts des espaces pavillonnaires et collectifs.

IV. Mixité des formes et des fonctions

- Conforter la polarité commerciale des Quatre-Routes en liant l'habitat, le commerce et services de proximité, les équipements publics et les espaces publics.
- Préserver les linéaires de commerces en rez-de-chaussée le long des axes identifiés.
- Préserver le tissu pavillonnaire et parcellaire existant en maintenant des cœurs d'ilots non-bâties.
- Densifier le long des grands axes : RN2 et RN186.



Légende prescriptive

-  Périmètre de l'OAP
-  Liaison active (piéton et cycle) existante à conforter
-  Liaison active (piéton et cycle) à créer
-  Lieu de rencontres (végétal - loisir) à créer ou renforcer
-  Patrimoine bâti remarquable à mettre en valeur
-  Patrimoine bâti intéressant à mettre en valeur
-  Implantation de commerces et équipements en RDC
-  Equipement à créer

-  Trame paysagère à créer ou conforter
-  Renforcer la biodiversité et la qualité écologique du territoire (créer ou conforter des espaces paysagers)
-  Patrimoine végétal à préserver (ensemble végétal)

La desserte par les transports en commun

-  Station métro
-  Station tramway
-  Réseau de transport en commun existant
-  Gare routière





la Courneuve

Friche industrielle Babcock

Orientation d'Aménagement et de Programmation sectorielle



**RÊVEZ
PLU(S)
LA VILLE**
PLAN LOCAL D'URBANISME

Friche industrielle Babcock

I. Caractéristiques du site	80
II. Objectifs d'aménagement.....	81
III. Principes d'aménagement.....	81
IV. Valorisation du patrimoine architectural	82
V. Traitement des paysages et des espaces naturels	82
VI. Mixité des formes et des fonctions	82

I. Caractéristiques du site

Une friche industrielle en reconversion

La friche Babcock est située au Sud de la commune de La Courneuve en limite d'Aubervilliers. Cet ancien secteur industriel est délimité par la rue Émile Zola à l'Ouest, la rue Raspail à l'Est, et le futur Centre Fiduciaire de la Banque de France au Nord.

Il comprend un patrimoine architectural industriel rare, identifié à l'échelle de l'Île-de-France, qu'il s'agira de conserver en majeure partie, et de reconverter dans le cadre d'un projet urbain et culturel.

L'histoire du site et les caractéristiques patrimoniales font l'objet d'une fiche patrimoniale spécifique en tant que bâtiment remarquable.

Du fait de la nature de ce tènement, les éléments de naturalité (espaces non minéralisés) sont quasi intégralement absents de ce secteur.

Le site



II. Objectifs d'aménagement

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) friche industrielle Babcock permet de formaliser et spatialiser les objectifs du PADD et de répondre aux enjeux du territoire à l'échelle de ce secteur :

- Conserver et reconvertir la majeure partie du patrimoine architectural existant, afin de créer une polarité rayonnant à l'échelle métropolitaine d'une part, et véritablement ancrée dans la vie locale d'autre part,
- Faire émerger un quartier mixte, ayant la culture et la création comme fil rouge dans ses programmes comme dans ses usages,
- Offrir à la population une offre de logements pour tous à proximité des bassins d'emplois,
- Organiser les déplacements doux en direction des stations de transports en commun.

III. Principes d'aménagement

Les principes d'aménagement du secteur Babcock définis ci-dessous sont complétés par le schéma de principe de l'OAP.

Traitement des espaces publics

- Création d'une voie Est - Ouest entre la Rue Anatole France et la Rue Emile Zola (dénommée « rue des usines Babcock ») permettant de renforcer les liaisons inter-quartiers, en créant de nouveaux itinéraires pour l'ensemble des modes de déplacements,
- Rechercher la qualité des cheminements piétons et cycles,
- Construire des lieux de rencontre intergénérationnels permettant de réunir les populations,
- Favoriser la création de nouveaux espaces publics en accompagnement de la requalification du bâti existant, et rendre plus confortables les cheminements existants, notamment le long de la rue Raspail,
- Elargir l'espace public à l'articulation de la contre-allée Zola et de la rue des usines Babcock, afin de faciliter la circulation notamment des camions et bus, et de ménager une bonne co-visibilité pour les véhicules circulant dans les deux sens.

IV. Valorisation du patrimoine architectural

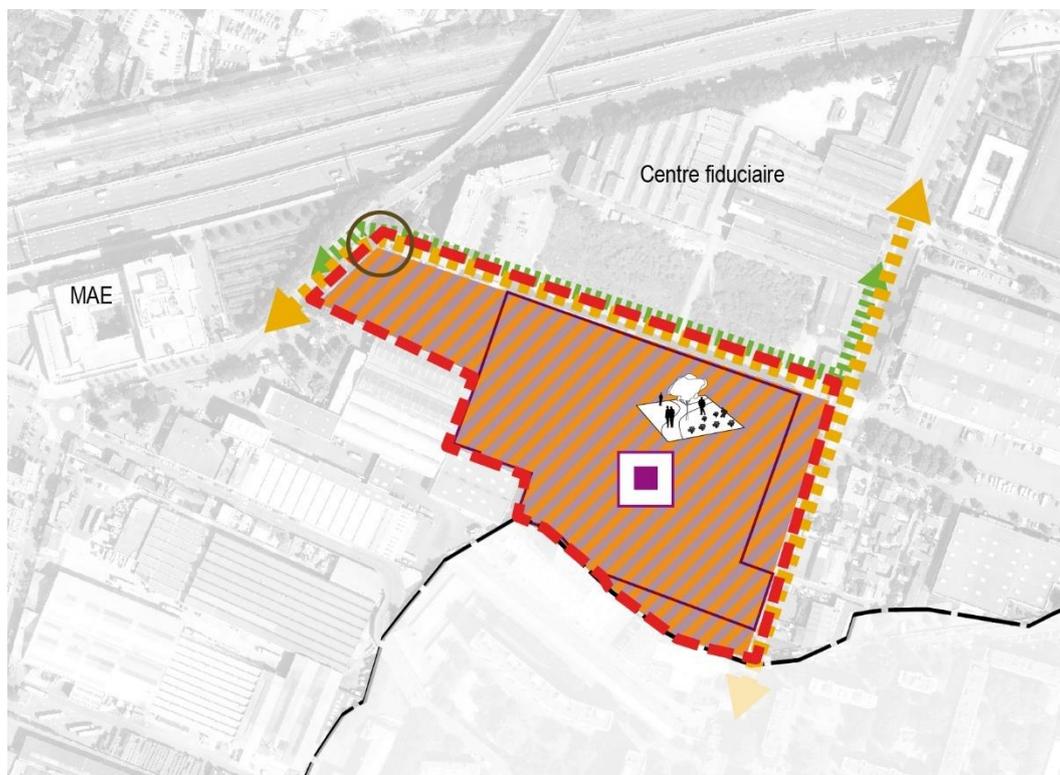
- Préserver le patrimoine architectural existant des halles, marqueur fort du paysage et de l'identité du lieu
- Aucune démolition de ce patrimoine (cf. périmètre ci-après) ne pourra être mise en œuvre sans l'accord des collectivités publiques compétentes sur le projet,
- Donner du sens à la reconversion du site en s'appuyant sur l'histoire sociale, industrielle et architecturale de l'ancienne usine,
- Se référer à la fiche patrimoniale bâtiment remarquable concernant Babcock.

V. Traitement des paysages et des espaces naturels

- Accompagner la création des nouveaux axes de déplacements doux par des aménagements en faveur des modes actifs et un développement de la nature en ville.

VI. Mixité des formes et des fonctions

- Mettre en valeur le patrimoine industriel existant par un programme mixte offrant de l'habitat, des activités, des équipements et des espaces ouverts au public, en plaçant la culture et la création au cœur des usages et des dynamiques,
- Assurer la création de logements,
- Développer l'offre d'animation et d'usages culturels,
- Encourager la conception de lieux polyvalents, flexibles et évolutifs, pour une diversification et une réversibilité des usages et une appropriation du patrimoine par les habitants.
- Renouveler le tissu urbain existant sur la partie ouest du site en cohérence avec le patrimoine remarquable des halles



Légende prescriptive

Périètre de l'OAP

Liaison active (piéton et cycle) à créer

Trame paysagère à créer ou conforter

Elargir l'espace public pour faciliter la giration et la co-visibilité

Lieu de rencontres (végétal et/ou loisir) à créer

Patrimoine bâti remarquable à mettre en valeur

Programme mixte (habitat - activités - culture)





la Courneuve

Marville

**Orientation d'Aménagement et de Programmation
sectorielle**

The background of the lower half of the page is a detailed black and white aerial photograph of the Marville district, showing a dense urban grid, streets, and buildings. A white silhouette of a person sitting on a ledge is positioned at the top of a yellow rectangular overlay. The text "RÊVEZ PLUS(S) LA VILLE" is written in large, bold, black, uppercase letters within this overlay.

**RÊVEZ
PLUS(S)
LA VILLE**

PLAN LOCAL D'URBANISME

Marville

I. Caractéristiques du site	86
II. Objectifs d'aménagement.....	87
III. Principes d'aménagement.....	88
IV. Mixité des formes et des fonctions	88

I. Caractéristiques du site

Le secteur de Marville est situé au Nord-Est de la commune de La Courneuve en limite de Saint-Denis au Nord de l'A1 ;

Il est séparé du parc départemental Georges VALBON par la RN 301 (Boulevard Salengro) à l'Est et est contigüe du quartier Floréal – Saussaie – Courtilles au Nord.

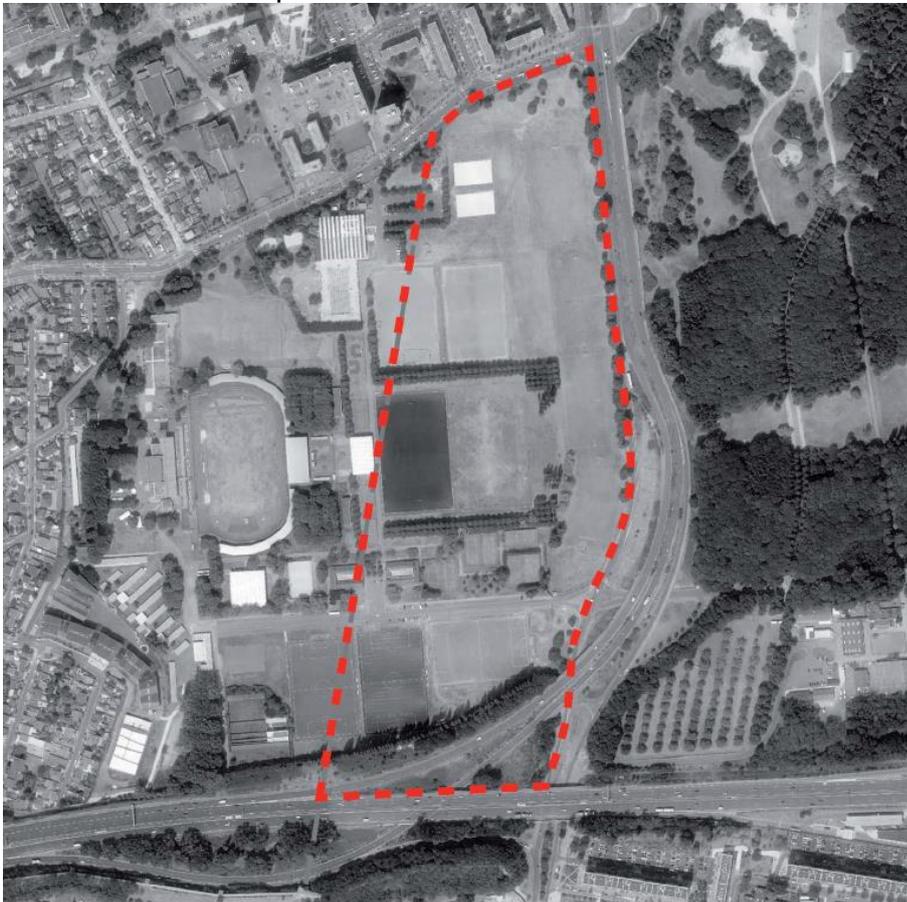
Ce secteur est constitué d'un parc interdépartemental des sports composé d'équipements et d'espaces sportifs. Il s'étend également sur la commune de Saint-Denis. Il est géré par un syndicat interdépartemental et repose sur la propriété du CD93 et de la Ville de Paris.

Les équipements sportifs sont insérés actuellement dans une zone paysagère qu'il conviendra de préserver et renforcer, compte tenu de la proximité du Parc Georges Valbon.

Le site accueillera des équipements sportifs durant les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Le site

Photo aérienne du périmètre



II. Objectifs d'aménagement

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) de Marville permet de formaliser et spatialiser les objectifs du PADD et de répondre aux enjeux du territoire à l'échelle de ce secteur :

- Renforcer la vocation sport et loisirs du site pour permettre l'accueil des installations sportives des jeux olympiques et paralympiques 2024 ;
- Préserver les éléments existants de la trame verte, en particulier les alignements d'arbres en accompagnement des voiries et en créer de nouveaux, par des plantations de pieds d'arbre sous forme de bosquets
- Renforcer l'insertion du parc des sports dans la ville en améliorant la porosité à travers l'autoroute A1. Tirer parti des voies existantes (N301) par un accompagnement végétal
- Améliorer l'accessibilité au parc départemental depuis la commune, dans le respect des orientations du plan de gestion pour limiter les pressions sur les espaces les plus sensibles
- Aménager des lieux de rencontres intergénérationnels dans les secteurs de projet et dans les zones en mutation végétalisées et de loisirs, ils doivent permettre de réunir les populations
- Développer un réseau d'itinéraires alternatifs, de liaisons actives paysagères, accessibles aux personnes âgées ou à mobilité réduite et aux vélos, constituant un véritable réseau vert à La Courneuve reliant les quartiers et les lieux de vie (équipements majeurs, parcs et squares) en relation avec les équipements limitrophes

III. Principes d'aménagement

Les principes d'aménagement du secteur de Marville définis ci-dessous sont complétés par le schéma de principe de l'OAP.

Traitement des espaces publics

- Initier des lieux de rencontre intergénérationnels permettant de réunir les populations
- Aménager les espaces publics existants dans une optique paysagère
- Limiter l'imperméabilisation des espaces publics en cohérence avec la vocation sportive du site afin de conserver une ambiance paysagère et de renforcer les qualités environnementales de ce lieu à proximité du parc Georges VALBON

Traitement des paysages et des espaces naturels

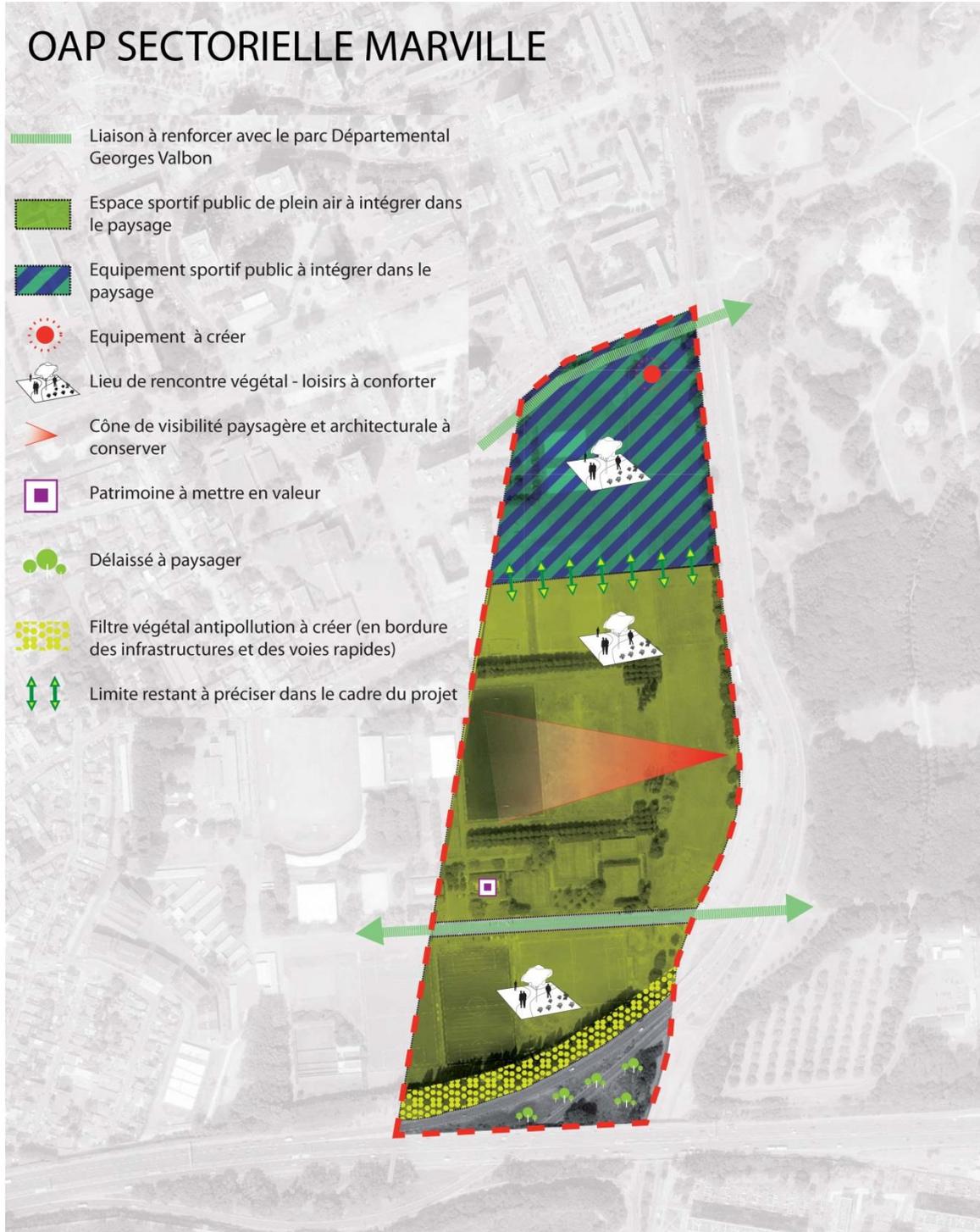
- Accompagner la création des nouveaux axes de déplacements doux par des aménagements en faveur des modes actifs
- Renforcer les liaisons actives et les déplacements doux entre le parc des sports et le parc Georges VALBON
- Préserver un cône de vue paysager sur le patrimoine bâti situé sur Saint Denis (gradins ...)
- Préserver au maximum le patrimoine architectural existant même si la destination de ces bâtiments évolue
- Aménager le parc des sports avec un renforcement de la végétalisation

IV. Mixité des formes et des fonctions

- Conforter la polarité sportive de ce lieu en permettant la rénovation des espaces et équipements existants et la création de nouvelles installations ou équipements à destination du public notamment des installations sportives nécessaires aux jeux olympiques et paralympiques 2024.
- Limiter les nouvelles constructions aux bâtiments nécessaires aux activités sportives sur la partie nord du site (cf plan ci-après)

- Diversifier l'offre d'équipements sportifs pour répondre aux besoins de tous les habitants, des scolaires comme des salariés quels que soient leur âge, et leur niveau de ressources
- La candidature de Paris en tant que ville hôte ayant été retenue pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, permettre la réalisation d'une piscine ainsi que les locaux et installations techniques et administratives nécessaires à la tenue des jeux, pour les sportifs de haut niveau, les accompagnateurs (entraîneurs, journalistes, ...) ainsi que pour le public
- Permettre après les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, l'évolution de ces équipements qui devront être à destination de tous dans le cadre de l'héritage urbain des Jeux selon des modalités d'utilisation concertées avec les villes avoisinantes.

Sur la page ci-après le Schéma de l'OAP :





la Courneuve

Terrain des Essences

Orientation d'Aménagement et de Programmation
sectorielle



**RÊVEZ
PLU(S)
LA VILLE**

PLAN LOCAL D'URBANISME

Terrain des Essences

I.	Caractéristiques du site	944
II.	Objectifs d'aménagement.....	95
III.	Principes d'aménagement.....	956

I. Caractéristiques du site

Le secteur des Essences est situé à l'extrémité du Parc départemental Georges Valbon, au Nord-Est de la commune de La Courneuve, en limite de la commune de Dugny dont il est séparé par la ligne de chemin de fer du T11 Express.

Ce site, d'environ 13 hectares, sera intégralement reversé au Parc départemental Georges-Valbon et accueillera de façon temporaire des épreuves sportives lors des Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

Ancien dépôt d'hydrocarbures de l'Armée, le terrain des Essences a été désaffecté dans les années 2000. Les installations militaires ont été déconstruites et la dépollution pyrotechnique effectuée. La dépollution industrielle définie dans un plan de gestion sera engagée dans le cadre du projet d'aménagement.

Le classement en Zone Naturelle du site permet de répondre aux ambitions, à savoir la renaturation du site pour étendre le parc Georges-Valbon, tout en répondant aux impératifs des Jeux Olympiques en permettant l'installation d'équipements sportifs



II. Objectifs d'aménagement

Les objectifs d'aménagement à long terme sont les suivants : assurer la continuité entre la station de transports en commun et le parc, améliorer les interfaces ville / parc, conforter les spécificités écologiques du site.

Le principe d'équipements sportifs temporaires en phase JOP 2024, repose sur l'intégration du terrain des Essences à l'emprise du parc Georges Valbon.

L'aménagement sera conçu de façon à assurer une bonne intégration fonctionnelle et paysagère du terrain des Essences au reste du parc avec des objectifs multiples : une végétalisation favorable à la biodiversité par la constitution d'habitats diversifiés, s'inscrivant dans la trame écologique avec le parc et les bassins de la Molette; le développement de fonctions de détente et de loisirs, l'amélioration de l'accessibilité au parc, l'aménagement d'une nouvelle entrée et des cheminements.

Des évolutions seront possibles ; ainsi, le programme du projet sera adapté en fonction du traitement de la pollution du site et de la nappe.

La mise en cohérence de ces différentes perspectives s'inscrit dans un phasage en trois temps :

- une première saison de préparation du site (dépollution, nivellement)
- une deuxième saison d'implantation temporaire des infrastructures en vue de la tenue des jeux olympiques et paralympiques (2024),
- une troisième saison de poursuite et de finalisation des aménagements favorable à l'intégration des essences dans le parc départemental Georges-Valbon.

III. Principes d'aménagement

Traitement des espaces publics :

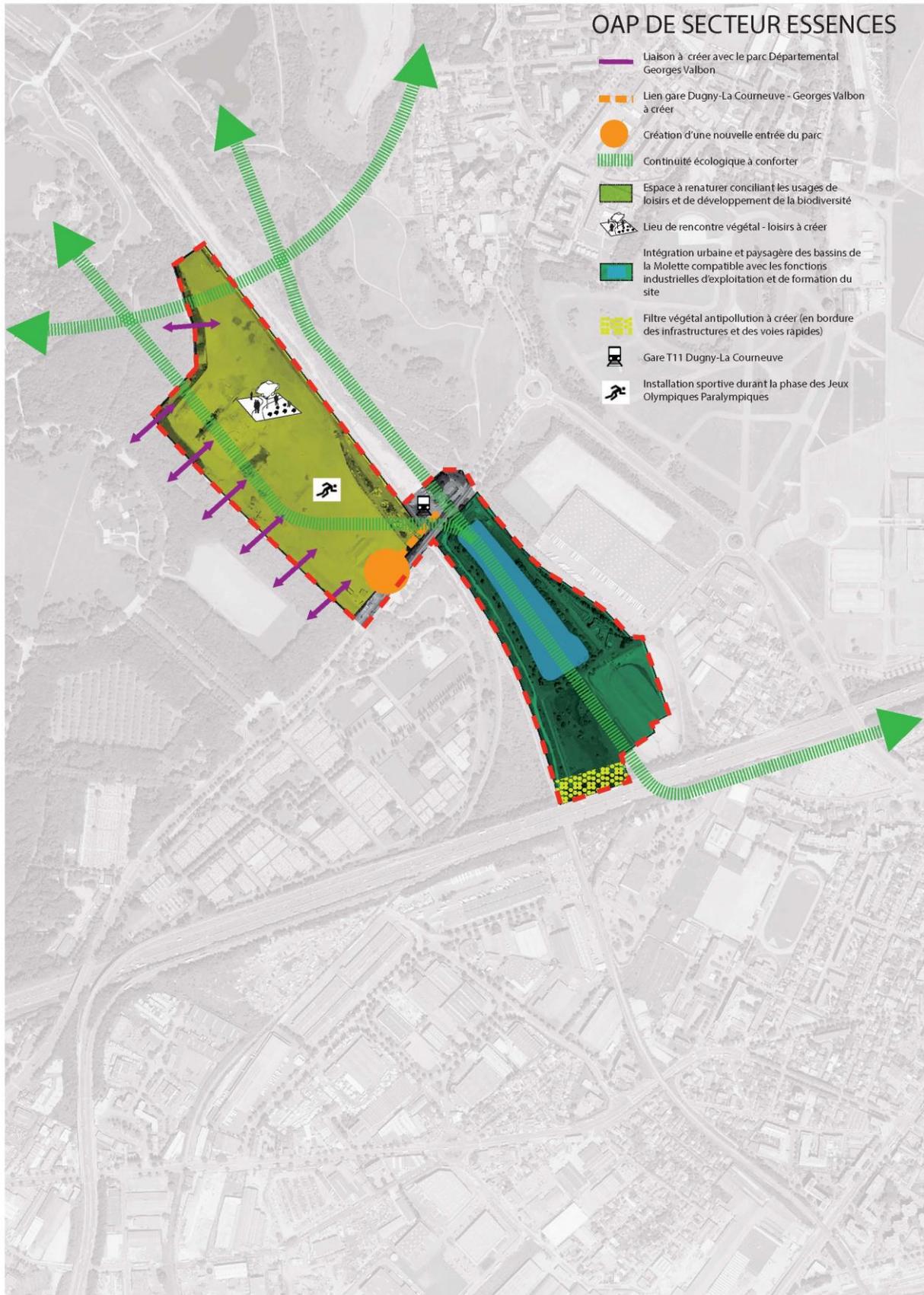
- Créer une nouvelle entrée de parc
- Améliorer les accès entre cette nouvelle entrée et la gare du T11 Express « Dugny-La Courneuve »
- Développer les lieux de rencontres et les cheminements vers la maison Edouard Glissant du parc et vers le Port

Traitement des paysages et des espaces naturels :

- Accompagner la création de nouveaux axes de déplacements actifs et cheminements en lien avec le parc départemental Georges-Valbon.
- Développer des milieux favorables à la biodiversité et notamment des habitats favorables aux espèces ayant prévalu le classement N2000 du site
- Conforter les continuités écologiques (TVB)

Concilier les fonctions et les ambitions projetées sur le site

- Renaturer le terrain des essences en conciliant les usages de loisirs et le développement des milieux naturels en lien avec la proximité du parc, classé Natura 2000.
- Implanter les installations liées aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.
- Finaliser la renaturation du terrain des Essences après les JOP 2024.



Plan de localisation des OAP

Localisation des OAP

-  OAP de secteur d'aménagement
-  OAP sectorielle

