

ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)

OAP SECTORIELLE N°11

> SECTEUR SIX ROUTES – SCHRAMM À LA COURNEUVE

Dossier d'approbation – Conseil de territoire du 25 février 2020

Mis en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire le 13 octobre 2020 (MECDU Village Olympique)

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 9 novembre 2021 déclarant d'intérêt général le projet de site unique du ministère de l'intérieur valant mise en compatibilité du document d'urbanisme de plaine commune (MECDU PSU St Ouen)

Mis en compatibilité par arrêté inter-préfectoral du 2 décembre 2021 portant modification de la déclaration d'utilité publique relative aux travaux nécessaires à la réalisation de la ligne 15 Est

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 14 mars 2022 déclarant d'utilité publique le projet de réalisation du campus hospitalo-universitaire Grand Paris Nord « CHUGPN » et emportant mise ne compatibilité du document d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial Plaine Commune (MECDU CHUGPN)

Modifié par délibération du Conseil de Territoire le 29 mars 2022 (Modification n°1 du PLUi)

Mis en compatibilité par décret du Conseil d'Etat en date du 30 mars 2022 modifiant le décret no 2016-1566 du 21 novembre 2016 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du tronçon de métro automatique du réseau de transport public du Grand Paris reliant les gares de Pont-de-Sèvres et de Saint-Denis Pleyel, dans les départements des Hauts-de-Seine et de Seine-Saint-Denis et emportant mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Bois-Colombes, Courbevoie, Gennevilliers, Nanterre, Rueil-Malmaison, Saint-Cloud et Suresnes et de l'établissement public territorial Plaine Commune (MECDU ligne 15 Ouest)

Mise à Jour N°2 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 16 août 2022

Modifié par délibération du Conseil de Territoire en date du 11 avril 2023 (Modification n°3)

Mise à jour n°3 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 15 mai 2023

Mis en compatibilité par délibération du Conseil de Territoire du 27 juin 2023 déclarant d'intérêt général le projet de la Tony Parker Academy et emportant mise en compatibilité du PLUi

Modifié par délibération du Conseil de Territoire en date du 18 septembre 2023 (modification simplifiée n°1)

Mise à jour n°4 des annexes par arrêté du Président de l'EPT Plaine Commune du 19 décembre 2023

Mis en compatibilité par arrêté préfectoral du 2 janvier 2024 approuvant la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de l'établissement public territorial de Plaine Commune pour l'extension des Archives nationales à Pierrefitte-sur-Seine

Modifié par délibération du Conseil de Territoire en date du 25 juin 2024 (Modification n°4)

Mis en compatibilité par arrêté inter-préfectoral du 20 mars 2025 approuvant la déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal pour le prolongement du T8 Sud de Saint-Denis-Porte de Paris à la Gare RER E Rosa Parks à Paris

Mis en compatibilité par délibération du 17 juin 2025 du conseil de territoire approuvant la déclaration de projet emportant la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal pour la ZAC de l'eco-quartier du fort d'Aubervilliers

SOMMAIRE

PREAMBULE : CONTEXTE ET ENJEUX..... 4

1 ENVIRONNEMENT DU SITE 5

2 QUALITE DE L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE 6

2.1 Insertion urbaine et paysagère pour le quartier des 6 routes 6

2.1.1 Traitement des espaces publics, des paysages et des espaces naturels.....6

2.1.2 Les lieux de rencontre.....6

2.1.3 Orientations urbaines pour le secteur des Six-Routes7

2.2 Insertion urbaine et paysagère pour le quartier de la mairie-Schramm 8

2.2.1 Traitement des espaces publics, des paysages et des espaces naturels.....8

2.2.2 Les lieux de rencontre.....8

2.2.3 Orientations urbaines pour le secteur de KDI.....9

2.3 Expression architecturale et qualité des logements..... 9

2.4 Valorisation du patrimoine 10

2.5 Qualité des accès depuis les voiries 10

3 MIXITE FONCTIONNELLE ET SOCIALE 12

3.1 Mixité fonctionnelle..... 13

3.1.1 Orientations en termes d'activités, de bureaux et de commerces sur les deux sous-secteurs.....13

3.1.2 Orientations en termes d'équipements sur les deux sous-secteurs13

3.2 Mixité sociale..... 14

4 QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PREVENTION DES RISQUES 15

4.1 Faire place à la nature au sein du quartier 16

4.1.1 Développer et conforter la trame d'espaces verts publics 16

4.1.2 Les îlots privés..... 16

4.2 Maitriser et gérer les risques et pollutions et limiter les nuisances sonores..... 16

4.2.1 Réduire les nuisances sonores et tenir compte de la qualité de l'air 16

4.2.2 Prendre en compte et gérer la pollution des sols 17

4.2.3 Être économe dans l'utilisation des ressources 17

5 LES BESOINS EN MATIERE DE STATIONNEMENT 19

5.1 Limiter le stationnement automobile 19

5.2 Inciter à l'utilisation du vélo..... 19

6 LA DESSERTE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN 20

7 LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX 20

7.1 Raccordement aux réseaux 20

7.2 Eclairage Public 20

7.3 Assainissement 21

7.4 Réseaux Divers 21

7.5 Déchets..... 21

L'OAP sectorielle Six-Routes – Schramm est une OAP dite de secteur d'aménagement, pour laquelle l'ensemble des dispositions opposables figurent dans l'OAP. L'OAP Six Routes-Schramm se substitue donc au règlement, à l'exception :

- *des éventuelles dispositions graphiques qui figureraient au plan de zonage*
- *des dispositions relatives au patrimoine bâti (plan du patrimoine bâti du règlement graphique et Partie 3 du règlement écrit).*

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.

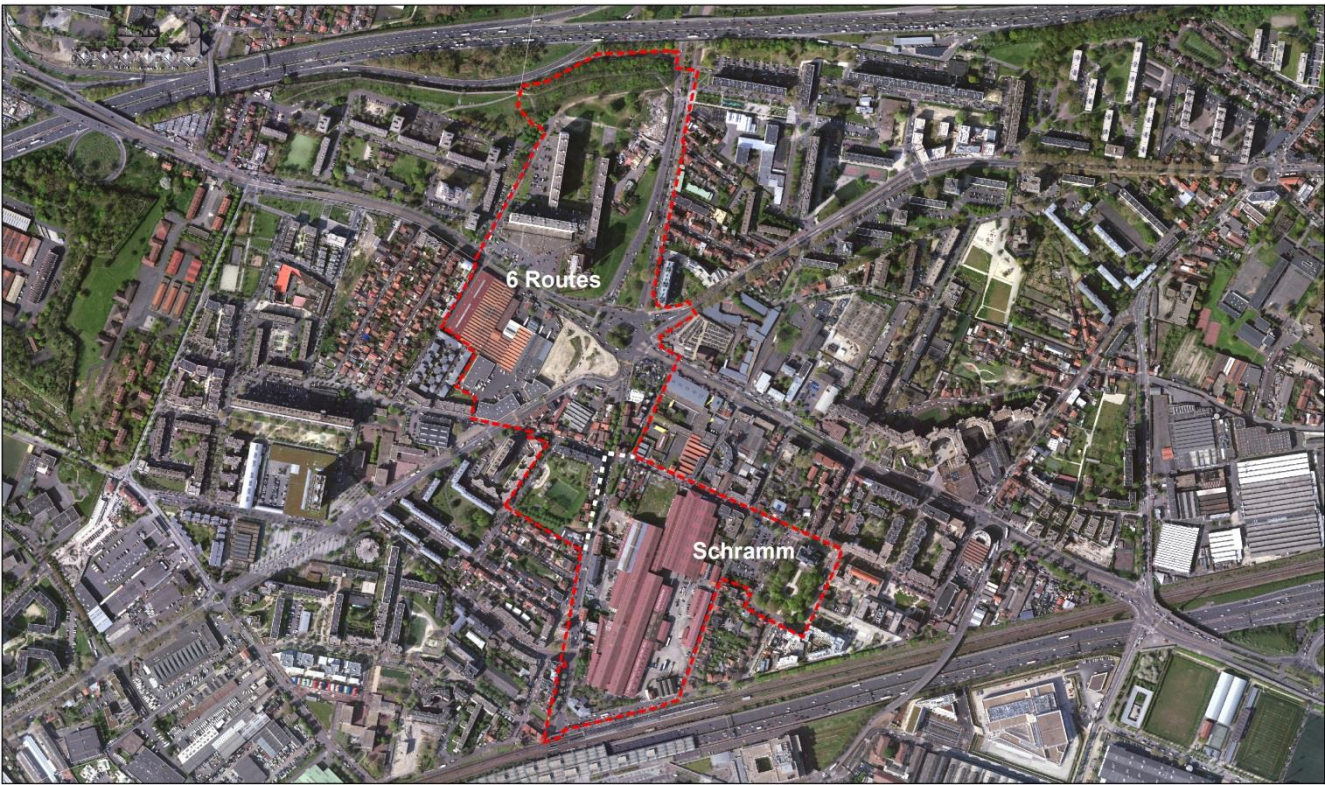
L'OAP est divisée en deux sous-secteurs :

- *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 de La Courneuve, à l'est de l'Hôtel de Ville et est complémentaire à l'aménagement de ce secteur.



6 Routes Schramm, vue satellite et périmètre de l'OAP

Source: IGN 2018

0 50 100 200 300 400 Mètres

PREAMBULE : CONTEXTE ET ENJEUX

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. La construction d’environ 2 200 logements est prévue à terme. A l’échelle communale, ce secteur permet la réalisation de près de 37 % des objectifs de production de logement à l’horizon 2030 dans les périmètres de projets.
- 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

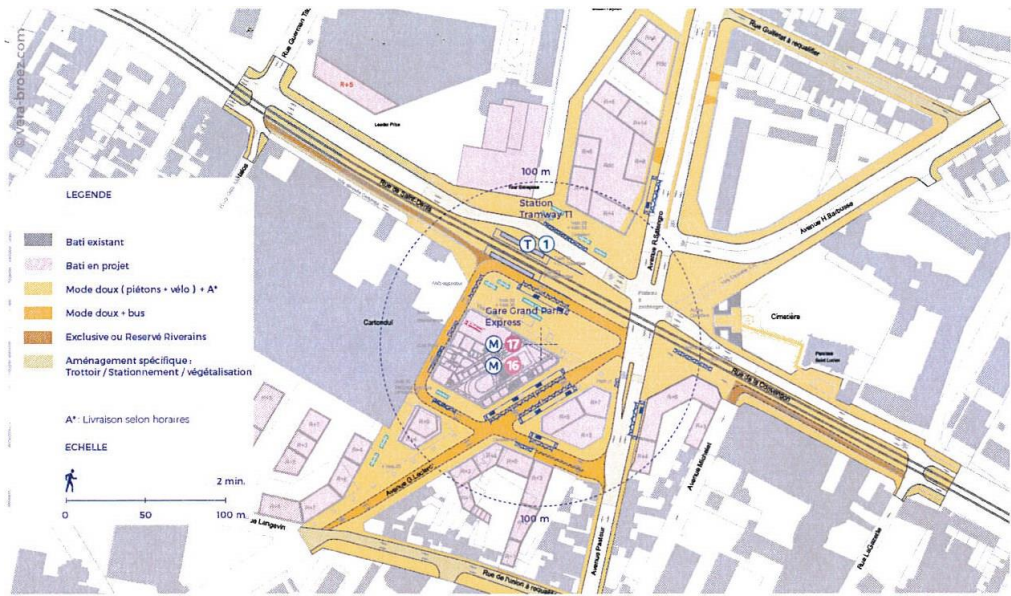
Situé en limite communale de La Courneuve, le territoire du carrefour des 6 routes est à la fois une entrée de ville marquée par le signal de la Tour Entrepose, et un espace central entre des quartiers aux visages contrastés. La cité des 4000 Ouest et Nord, le Parc Départemental Georges Valbon et le 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) qui constituera un des points d’accès au site olympique de Marville 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 conférant une identité de place publique, et l’avenue Salengro, revue elle aussi dans son gabarit, sera accompagnée d’un espace paysager majeur qui fera le lien entre la gare des 6 Routes et le parc Georges Valbon.

Le réaménagement du carrefour et de ses abords a fait l’objet d’un schéma de référence approuvé par Ile-de-France Mobilités et le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, actant une réduction importante de l’espace actuellement consacré aux flux de véhicules motorisés particuliers.



Configuration du carrefour validée dans le cadre du schéma de référence

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 Mecano.

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. La proximité du site à l'A86 implique des mesures conservatoires pour préserver les futurs habitants ou usagers de l'exposition aux pollutions sonores et atmosphériques. Les concepteurs et opérateurs sont engagés à répondre à cette contrainte propre au site en s'appuyant sur les prescriptions de l'OAP Environnement et Santé (document n°3-2-1 du dossier de PLUi).

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.

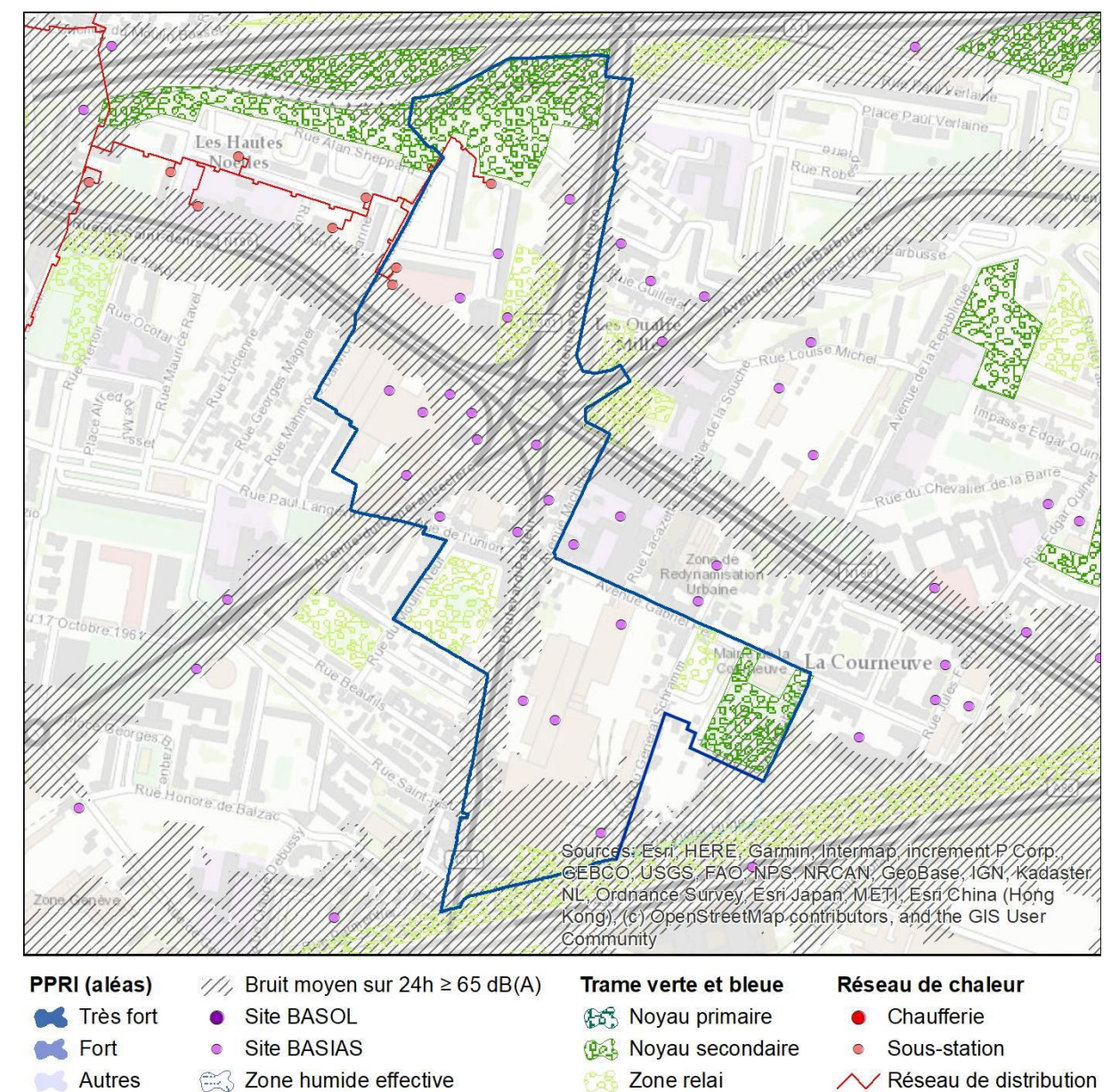
1 ENVIRONNEMENT DU SITE

Ce secteur d'aménagement de 30,3 ha est situé entre les autoroutes A1 et A86, en passant par la gare du RER B le carrefour des « Six Routes » (RN186, RN301 et RD30), qui accueillera une gare du Grand Paris Express. Il subit les pollutions et nuisances occasionnées par ces infrastructures routières. Il comporte deux noyaux de la trame verte locale et plusieurs zones relais. Enfin, il est relativement proche du réseau de chaleur.

Carte - Contexte environnemental du site d'OAP sectorielle « Six-Routes - Schramm »

[illegible]

Tableau - Enjeux environnementaux du site d'OAP sectorielle « Six-Routes - Schramm ».



2 QUALITE DE L'INSERTION URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE

2.1 Insertion urbaine et paysagère pour le quartier des 6 routes

2.1.1 Traitement des espaces publics, des paysages et des espaces naturels

Améliorer les liens entre les gares et le parc

Le travail sur l'espace public permettra d'inscrire à grande échelle les parcours en modes actifs 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 actifs 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 et le carrefour des Six-Routes

Le redressement de l'avenue, le compactage du carrefour et sa requalification en place publique 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.

2.1.2 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 cycles 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 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.

2.1.3 Orientations urbaines pour le secteur des Six-Routes

La requalification 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 paysagers, 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 paysager 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+7, 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 Entrepose 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 13m. 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. Une autre hypothèse à l'étude sera d'insérer dans le socle le groupe scolaire de la ZAC.

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 la place des 6 Routes.

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 8 ou 9 étages vers le pôle gare.
- Interroger le patrimoine industriel existant et proposer une reconversion possible animant le quartier : équipement, espaces de coworking, marchés, occupations éphémères, événementiel, etc.
- Poursuivre le maillage existant.

La requalification de la tour Entrepose

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 de la requalification de l'espace public 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. Les liens avec la surface commerciale pourraient à cette occasion être repensés.

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 Partie 3 du règlement du PLUi sur la valorisation du patrimoine).
- Aucune démolition d'éléments patrimoniaux ne peut s'envisager sans l'aval des collectivités publiques compétentes sur le projet.

2.2 Insertion urbaine et paysagère pour le quartier de la mairie-Schramm

2.2.1 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'Egalité 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 actifs 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 pourra être 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.

2.2.2 Les lieux de rencontre

Le mail

Création d'un mail structurant Est-Ouest dans le prolongement du mail de l'Egalité 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 régulière sur toute sa longueur pour une meilleure lisibilité de l'espace et éviter de générer des « recoins » :

- 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'Egalité 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.

2.2.3 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.

- 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+attique max sur la rue Schramm.
- R+6 max en cœur de quartier avec quelques R+8 ponctuellement à l'angle entre une voie nouvelle et le mail.
- R+6 max sur l'avenue de la République
- R+ 10 max face à la gare RER B.

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.

2.3 Expression architecturale et qualité des logements

Cette partie s'applique aux deux sous-secteurs.

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 (brique, 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.

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 à 20 m maximum (suivant configuration du bâti). 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 ou égale 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).

2.4 Valorisation du patrimoine

Le plan patrimoine du PLUi identifie les éléments bâtis remarquables et intéressants ainsi que les éléments repérés. L'ensemble de ces éléments du patrimoine sont repérés au plan graphique « Qualité de l'insertion urbaine, architecturale et paysagère ». Sont incluses dans la partie 3 du règlement du PLUi 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.

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 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 151-19 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.

Aucune démolition d'éléments patrimoniaux ne peut s'envisager sans l'aval des collectivités publiques compétentes sur le projet.

2.5 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

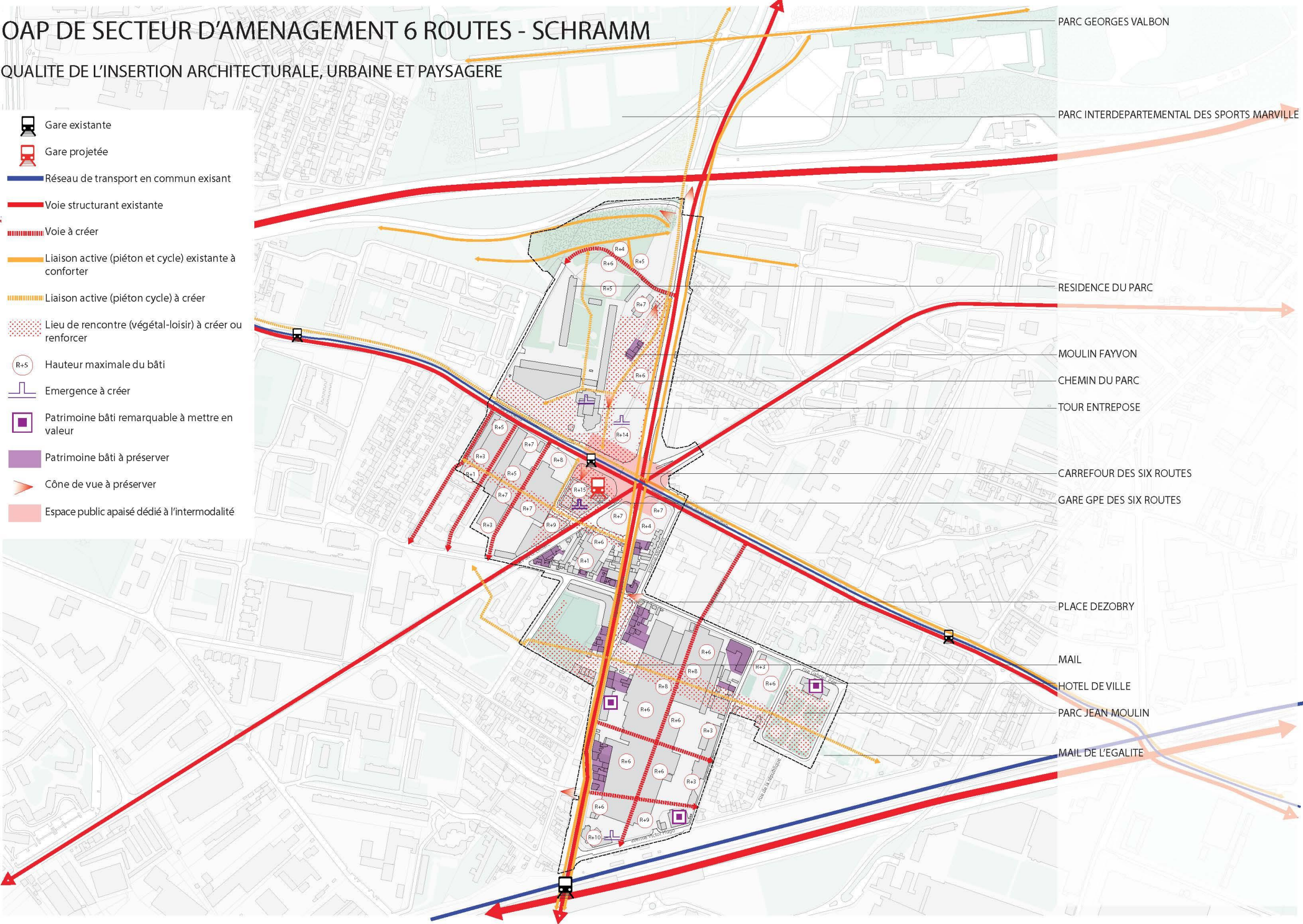
Les constructions et installations nouvelles doivent être édifiées sur des terrains desservis par des voies publiques ou privées dont les caractéristiques correspondent à leur destination notamment quand elles doivent permettre des manœuvres de véhicules lourds et encombrants tels que les véhicules d'ordures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

OAP DE SECTEUR D'AMENAGEMENT 6 ROUTES - SCHRAMM

QUALITE DE L'INSERTION ARCHITECTURALE, URBAINE ET PAYSAGERE

- Gare existante
- Gare projetée
- Réseau de transport en commun existant
- Voie structurant existante
- Voie à créer
- Liaison active (piéton et cycle) existante à conforter
- Liaison active (piéton cycle) à créer
- Lieu de rencontre (végétal-loisir) à créer ou renforcer
- Hauteur maximale du bâti
- Emergence à créer
- Patrimoine bâti remarquable à mettre en valeur
- Patrimoine bâti à préserver
- Cône de vue à préserver
- Espace public apaisé dédié à l'intermodalité



3 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 avec 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 sauf pour les locaux techniques du Grand Paris Express
	Etablissements d'enseignement, de santé et d'action sociale	x	
	Salles d'art et de spectacles	x	
	Equipements sportifs	x	
	Lieux de culte	x	
	Autres équipements recevant du public	x	
Autres activités des secteurs primaire, secondaire et tertiaire	Industrie		x
	Entrepôt		x
	Bureau	x	
	Centre de congrès et d'exposition		x
	Cuisines dédiées à la vente en ligne		x

Se référer au plan « mixité »

3.1 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.

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

Autour de la future place 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 accueilleront 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 la rue de Saint-Denis.

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, notamment dans le prolongement de la rue Lacazette, la programmation visera des rez-de-chaussée actifs. Dans l'attente d'un développement commercial ultérieur, une programmation en activités ou en locaux associatifs sera privilégiée.

3.1.2 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 les emprises à bâtir Sud de l'avenue Salengro à proximité du Moulin Fayvon et du futur square. Des logements pourront être construits au-dessus de l'équipement.

Dans le quartier de la Mairie :

- L'implantation d'un groupe scolaire est envisagée au sud du mail entre le prolongement de la rue Lacazette et la rue du Général Schramm.

3.2 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 :

Dans le quartier de la Mairie :

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

Dans le quartier des 6 Routes :

- 65% logements en accession libre ;
- 5% accession sociale et logements locatifs intermédiaires (hors programme connexe de la SGP) ;
- 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...

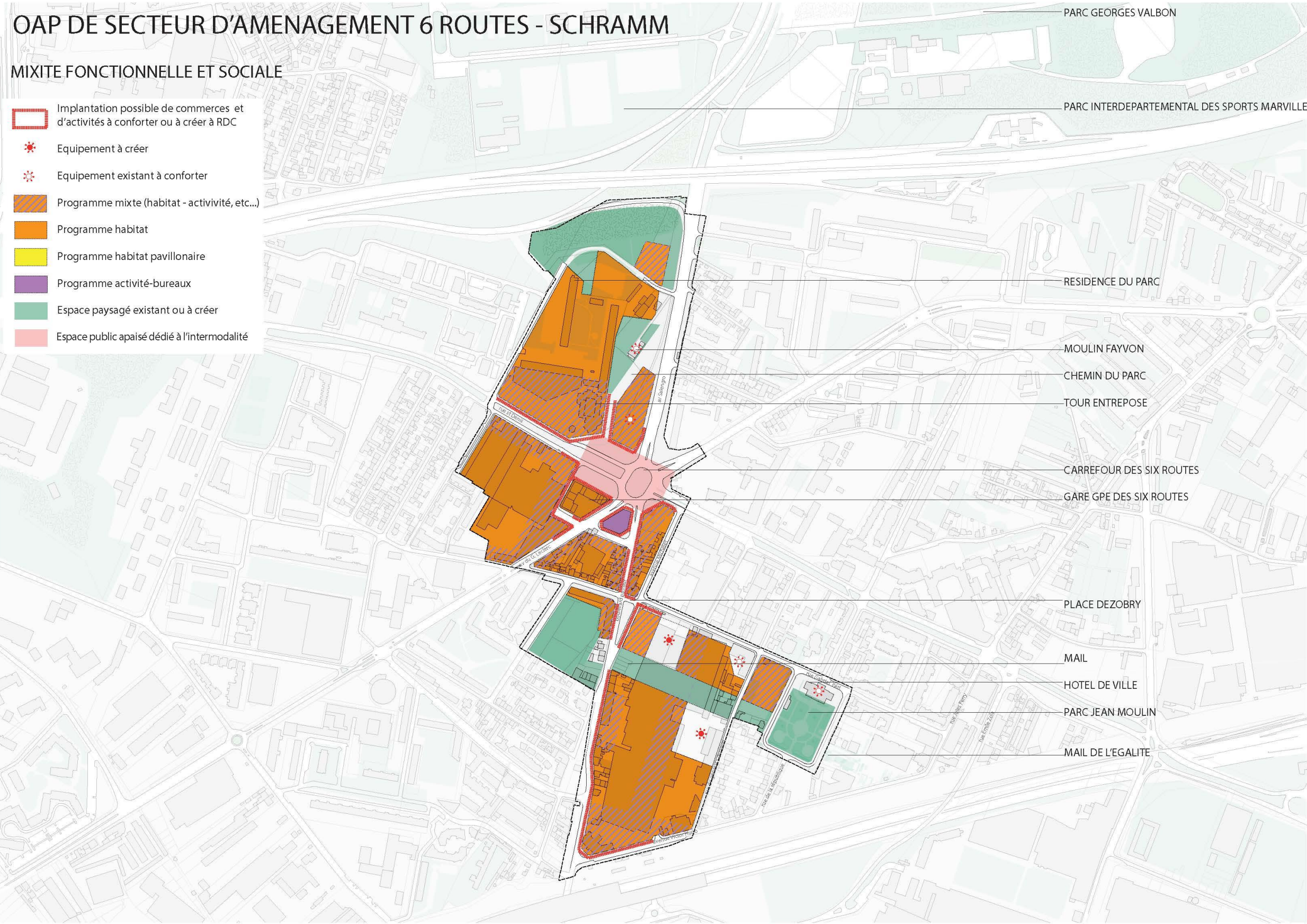
QUALITE ENVIRONNEMENTALE ET PREVENTION DES

RISQUES

OAP DE SECTEUR D'AMENAGEMENT 6 ROUTES - SCHRAMM

MIXITE FONCTIONNELLE ET SOCIALE

- Implantation possible de commerces et d'activités à conforter ou à créer à RDC
- Equipement à créer
- Equipement existant à conforter
- Programme mixte (habitat - activité, etc...)
- Programme habitat
- Programme habitat pavillonnaire
- Programme activité-bureaux
- Espace paysagé existant ou à créer
- Espace public apaisé dédié à l'intermodalité



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.

4.1 Faire place à la nature au sein du quartier

Habiter dans un environnement paysager, telle est l'ambition du projet d'aménagement pour les Six-Routes et le quartier de la Mairie de La Courneuve. 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'Egalité).

4.1.1 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, supportant des usages ponctuels (sports, loisirs, promenade, ...). Son aménagement visera à prendre en compte la gestion des eaux de ruissellement par des techniques alternatives et intégrant une dimension paysagère. Ce parcours urbain et paysager 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. A ce titre les espèces invasives sont proscrites et le principe de stratification de la végétation est appliqué aux espaces paysagers.

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.

4.1.2 Les îlots privés

Favoriser autant que possible des cœurs d'îlots végétalisés en pleine terre (massifs plantés, bosquets arbustifs, plantations multi-strates). 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. 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...)

Une attention particulière sera portée à la qualité écologique des espaces. Les espèces invasives seront proscrites et le principe de stratification de la végétation est appliqué aux espaces paysagers.

4.2 Maitriser et gérer les risques et pollutions et limiter les nuisances sonores

4.2.1 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 et 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.

4.2.2 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.

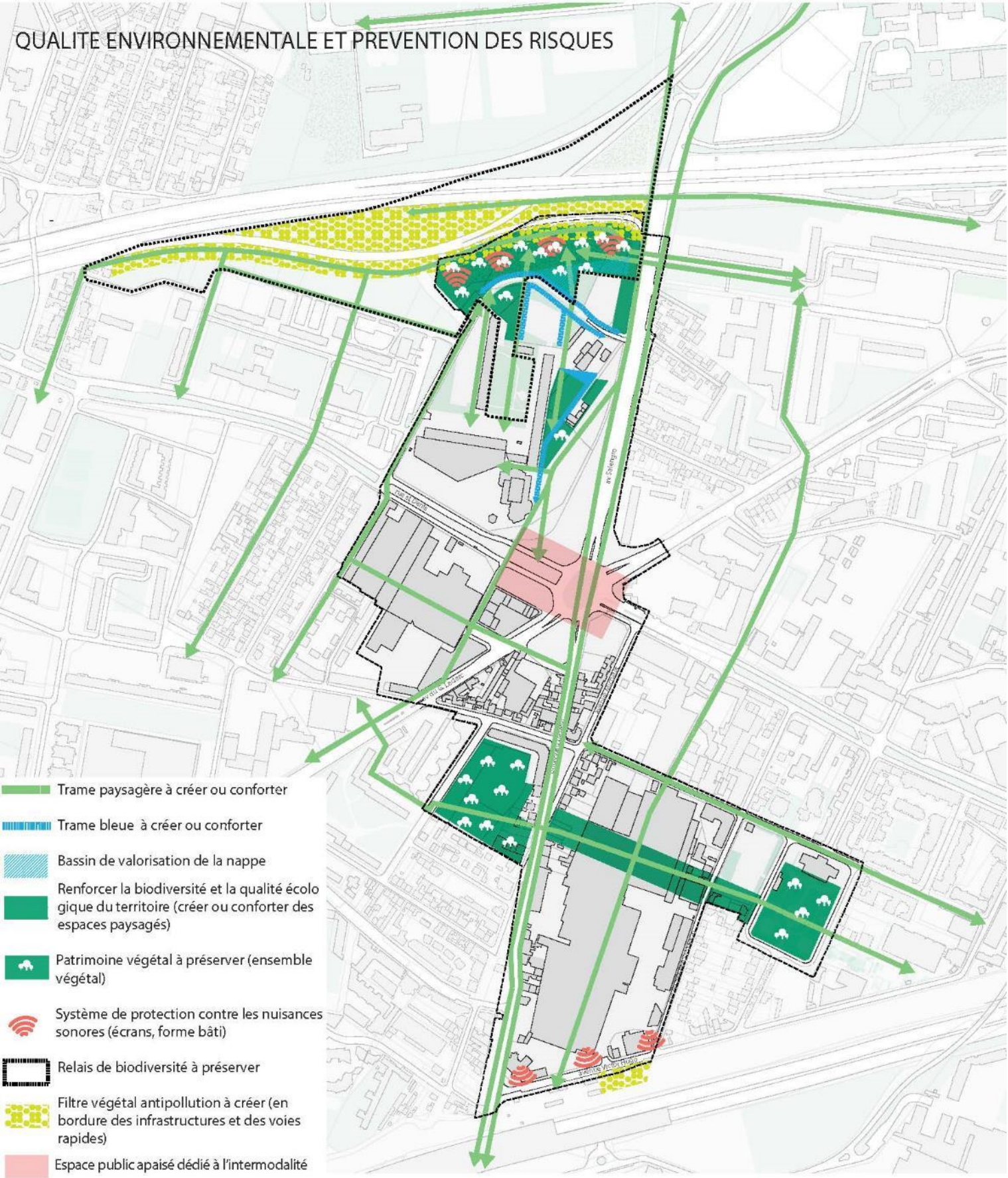
Afin de limiter les volumes de terres polluées à évacuer, les déblais seront réduits au minimum. Et les terres seront réutilisées sur site dans la mesure du possible.

4.2.3 Être 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.



5 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'écomobilité » 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.

5.1 Limiter le stationnement automobile

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

Elles comprendront à minima :

- 0,70 place / logement en accession et 0,5 place en logement social ;
- Pour les commerces et activités: 1 place pour 95 m² de SdP à moins de 500m d'un point de desserte TC structurante.

Pour les bureaux, il pourra être réalisé au maximum 1 place de stationnement pour 135 m² de surface de plancher.

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)

5.2 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, 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 SOUS-DESTINATION	OAP Six-Routes-Schramm Normes de stationnement des constructions nouvelles
Logement	Il est exigé au minimum 0.75 m² par logement jusqu'au T2 / 1,5 m² 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 et sous réserve que leur surface ne soit pas augmentée de plus de 20% ou 100 m². 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).
Bureaux	Il est exigé au minimum 1,5 m² pour 100 m² 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.

6 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'écomobilité » 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.

En outre, le secteur est concerné par le projet de transport collectif en site propre (TCSP) à l'étude, reliant la gare de La Courneuve-Six Routes à la gare de Stains-La Cerisaie, qui emprunterait l'ex RN 301.

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 des espaces publics piétons).

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.

7 LA DESSERTE DES TERRAINS PAR LES RESEAUX

7.1 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.

7.2 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.

7.3 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 périmètre de l'OAP, les eaux pluviales seront gérées prioritairement à ciel ouvert (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'ilots 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 ilots 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.

7.4 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 SIPPEREC/IRISE devra être respecté.

7.5 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.