OAP SECTORIELLE N°13

SECTEUR SIX ROUTES A LA COURNEUVE

Approuvé par délibération du Conseil de Territoire le 25 février 2020

REVISION du PLUi ARRETEE EN CONSEIL DE TERRITOIRE DU 19 NOVEMBRE 2024

SOMMAIRE

0 CONTEXTE ET ENJEUX 2
0.1 Contexte urbain : un carrefour majeur en voie de mutation avec l'arrivée du Grand Paris Express 2
0.2 Contexte environnemental : un secteur aux deux facettes avec un nord végétalisé et un sud très imperméabilisé 2
1 DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGE DES SOLS 5
1.1 Promouvoir la mixité sociale par le logement 5
1.2 Développer la mixité fonctionnelle 5
1.2.1 Conforter et développer les activités, bureaux et commerces 5
1.2.2 Offrir des équipements à la population 5
Carte de synthèse des orientations 6
2 MORPHOLOGIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS 7
2.1 Secteur Salengro Nord – Résidence du Parc : habiter dans un paysage végétal à valoriser 7
2.2 Secteur centre – Pôle Gare « Grand Paris Express » : vivre dans un quartier mixte et connecté 7
2.2.1 Requalifier de la tour Entrepose 7
2.3 Secteur ouest : accompagner la mutation d'anciens sites industriels 7
Carte de synthèse des orientations 8
3 NATURE EN VILLE 9
3.1 Développer et conforter la trame d'espaces verts publics 9
3.2 Contribuer au rafraîchissement de l'espace public 9
3.3 Protéger la biodiversité et la nature des îlots privés 9
3.4 Préserver et renforcer les continuités écologiques 9
Noyaux de biodiversités et continuités écologiques (extraite de l'OAP Trame verte et bleu et continuités éoclogiques) 10
Carte de synthèse des orientations 10
4 QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE, PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DES CONSTRUCTIONS 11
4.1 Veiller à une insertion urbaine et paysagère de qualité 11
4.1.1 Traiter les espaces publics, paysages et espaces naturels de façon à faciliter les connexions 11
4.1.2 Ouvrir de nouveaux lieux de rencontre et faciliter l'accès à l'existant 11
4.2 Soigner la qualité et l'aspect des constructions 11
4.2.1 Veiller à la qualité architectural, environnementale et l'habitabilité (le cas échéant) des constructions neuves : expression architecturale et choix des matériaux 11
4.2.2 Traiter les constructions existantes avec responsabilité patrimoniale et environnementale 13
Carte de synthèse des orientations 14
5 DEPLACEMENTS ET STATIONNEMENT 15
5.1 Assurer la qualité des accès depuis les voiries 15
5.1.1 Concevoir les voirie en anticipant les usages 15
5.1.2 Ouvrir des accès sécurisés et bien intégrés 15
5.2 Inciter à l'utilisation du vélo 15
5.2.1 Favoriser les déplacements à vélo sur l'espace public 15
5.3 Anticiper la future desserte par les transports et commun 15
6 RESEAUX ET ASSAINISSEMENT 15
6.1 Assurer le raccordement aux réseaux 15
6.1.1 Permettre le raccordement au réseau de chaleur bas carbone 15
6.1.2 Concevoir les réseaux divers en assurant leur pérennité 15
6.2 Mettre en œuvre un éclairage public moderne 15
7 PROTECTION DE LA SANTE HUMAINE ET PREVENTION DES RISQUES 16
7.1 Réduire l'impact du bruit et de la pollution atmosphérique sur les populations 16
7.1.1 Mettre en œuvre des principes d'aménagement à l'échelle du quartier qui réduise l'exposition aux pollutions 16
7.1.2 Concevoir des bâtiments qui limitent l'exposition de leurs usagers et résidents aux pollutions extérieures 16
7.2 Prendre en compte et gérer la pollution des sols 16
Carte de synthèse des orientations 17
SCHEMA DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION 18

0 CONTEXTE ET ENJEUX

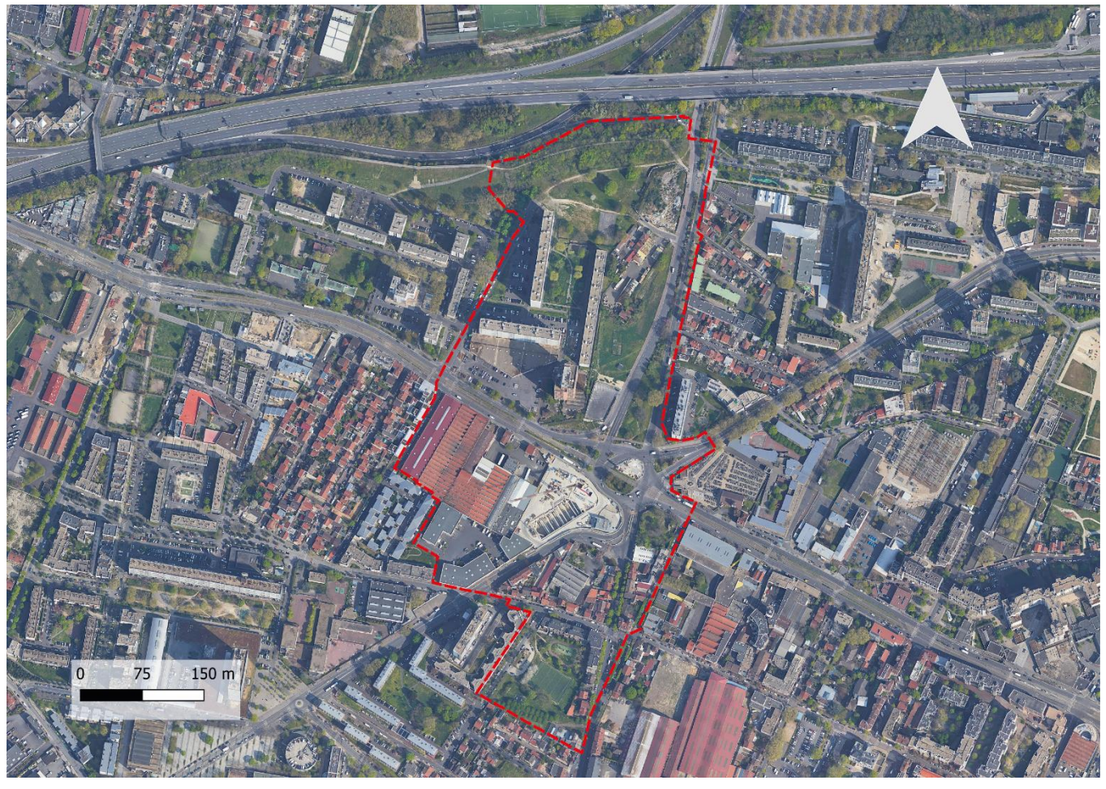
Les textes font référence à la carte de synthèse des orientations placée en fin de document.

Le périmètre de l'OAP Six-Routes est adjacent à celui de l'OAP Quartier de la Mairie au sud-est à partir de la place Dézobry, ainsi qu'à l'OAP Champagnole-Mécano à l'est du boulevard Pasteur et au sud de la rue de la Convention.

L'objectif de cette OAP est de :

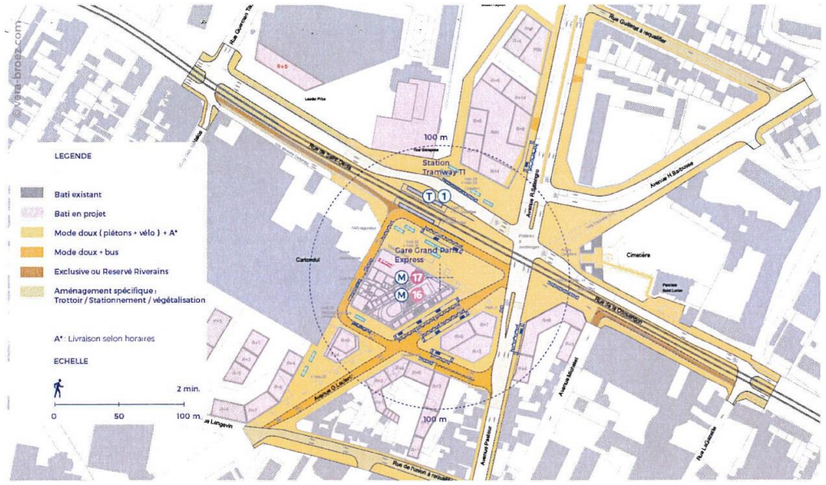
- renforcer la fonction et l'identité du centre-ville par la création d'espaces publics généreux et de lieux de rencontre fédérateurs ;
- insuffler une nouvelle densité de logements à l'architecture contemporaine tout en maintenant l'habitat pavillonnaire existant. La construction d'environ 1 000 logements est prévue à terme ;
- 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.

0.1 Contexte urbain : un carrefour majeur en voie de mutation avec l'arrivée du Grand Paris Express



Vue satellite et périmètre de l'OAP, Google maps, 2024

Situé en limite communale de La Courneuve, le territoire du carrefour des Six-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 Six-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.



Configuration du carrefour validée dans le cadre du schéma de référence des espaces publics 2019, étude d'intermodalité du pôle gare des Six-Routes à La Courneuve, Vera Broëz et Verdi pour le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis

Le parc départemental 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 Six-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 Six-Routes et le parc départemental Georges Valbon.

Le réaménagement du carrefour et de ses abords a fait l'objet d'un schéma de référence approuvé par Île-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.

La transformation du secteur des Six-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.

0.2 Contexte environnemental : un secteur aux deux facettes avec un nord végétalisé et un sud très imperméabilisé

En matière d'environnement, le site des Six-Routes présente deux visages distincts entre le nord et le sud. La partie la plus septentrionale est largement végétalisée avec notamment la présence d'un noyau de biodiversité secondaire implantée le long de l'A1 et de la rue du Moulin Fayvon. Outre ce noyau, la partie nord compte aussi deux noyaux tertiaires de biodiversité avec délaissé de voirie au milieu de la route départementale D901 et un espace de pleine terre à proximité de la Résidence du Parc. L'effet d'îlot de chaleur est modéré sur ce secteur et la gestion des eaux pluviales y est favorisée par une faible imperméabilisation. Malgré tout, une petite partie de ce

secteur aux abords du carrefour des Six-Routes est largement imperméabilisée, il s'agit de la parcelle qui inclus la tour Entrepose, la surface commerciale et les stationnements de la Résidence du Parc.

Au sud, la situation est inverse avec une seule partie du secteur étant désimperméabilisée, il s'agit du noyau tertiaire de biodiversité de Moulin Neuf. Le reste est largement soumis à l'effet d'îlot de chaleur urbain en lien avec cette forte imperméabilisation. Elle implique aussi une gestion plus complexe des eaux pluviales. Certaines parcelles sont très contraintes de ce point de vue notamment celle longeant la rue Mahmoud Darwich. Et quelques-unes peuvent présenter des pollutions des sols résiduelles qui se cumulent au risque de ruissellement, pouvant ainsi polluer les nappes phréatiques et les cours d'eau.

Le secteur dans son intégralité n'est pas carencé en espaces verts publics accessibles de proximité. En matière de trame verte et bleue, la partie nord du site est intégrée dans une continuité écologique majeure du territoire qui s'étire du parc départemental Georges Valbon au bassin de la Maltournée sur le canal en passant par le Fort de l'Est et le parc de la Légion d'Honneur. Outre les noyaux mentionnés précédemment, le secteur est situé à proximité d'un deuxième noyau secondaire et de deux noyaux tertiaires situé l'un d'ans la cité des Cosmonautes, l'autre étant le square de la cité du Moulin Neuf jouxtant la rue Beaufils.

Le caractère très routier des Six-Routes favorise le développement de pollutions atmosphériques et sonores avec la D186, la D901 et la D30. Au nord, le passage de l'Autoroute A1, ainsi que son échangeur de Marville, expose aussi les populations à ces pollutions. L'évolution des mobilités sur le secteur doit être majeur dans les prochaines années avec l'arrivée de deux lignes de métro du Grand Paris Express et la connexion déjà établie avec le tramway. Ces évolutions doivent permettre le développement des mobilités décarbonées sur un secteur historiquement plutôt isolé.

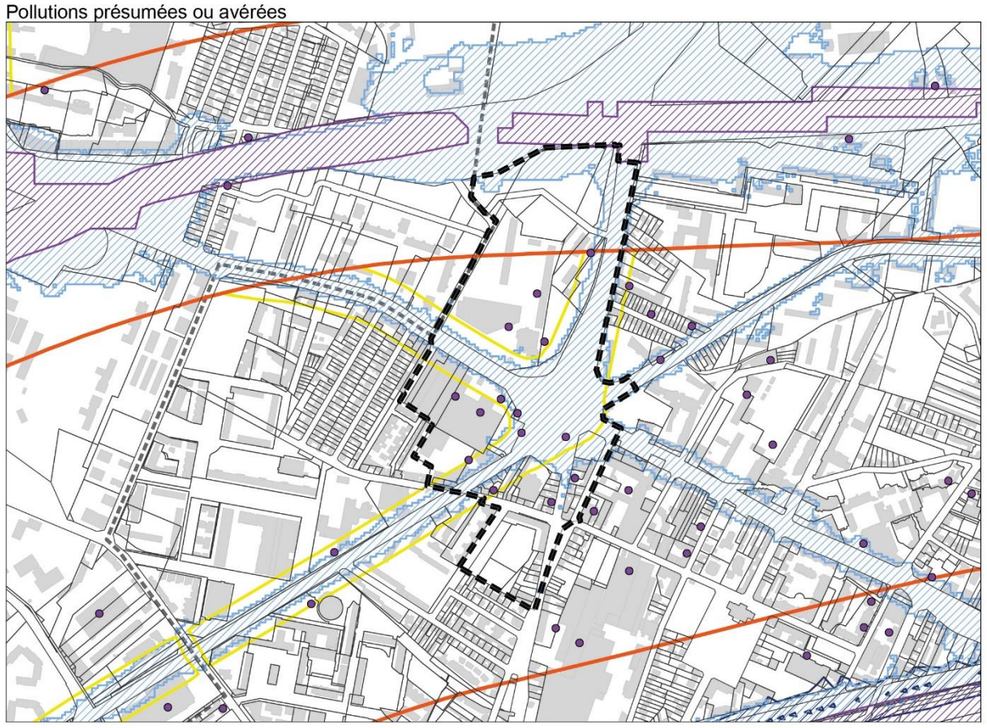
Les enjeux patrimoniaux du secteur sont modérés avec cependant la présence de l'église Saint-Lucien, protégé au titre du Règlement du PLUi, de certains éléments patrimoniaux liés aux tissus de faubourg et industriels à préserver, ainsi que d'un élément-repère paysager notable : la tour Entrepose.

Du point de vue énergétique, le site possède quelques atouts pour le développement des énergies renouvelables et de récupération avec la possibilité de valoriser les grandes toitures industrielles, ou à travers leur mutation de développer des immeubles énergétiquement efficaces, mais aussi producteurs de ces énergies. En outre, la présence de nappe de stationnement conséquentes en surface doit être valorisée soit par la réduction des surfaces imperméabilisées et la végétalisation, soit par le développement des ombrières photovoltaïques. Le site est aussi soumis au passage de servitudes d'utilité publique relatives au transport d'électricité.

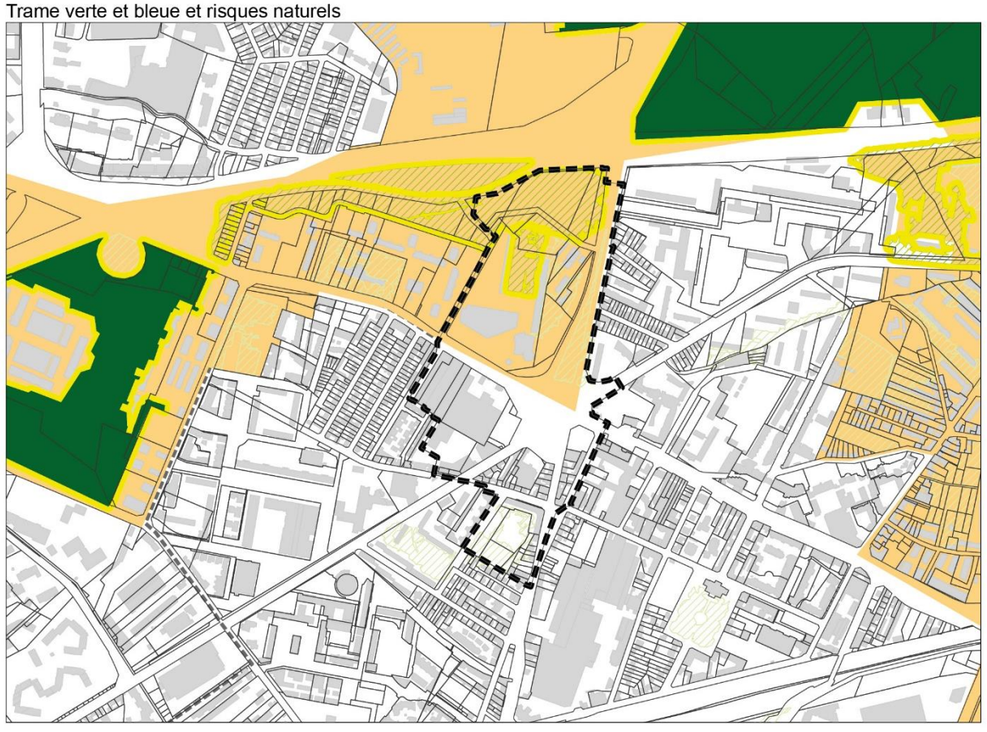
Imperméabilisation	Îlot de chaleur	Carence espaces verts	Énergie	Espèces	Trame verte et bleue	Risques	Pollutions	Eau	Patrimoine
Moyen	Moyen	Faible	Faible	Moyen	Fort	Faible	Fort	Faible	Moyen

Enjeux environnementaux du site des Six-Routes et de ses environs

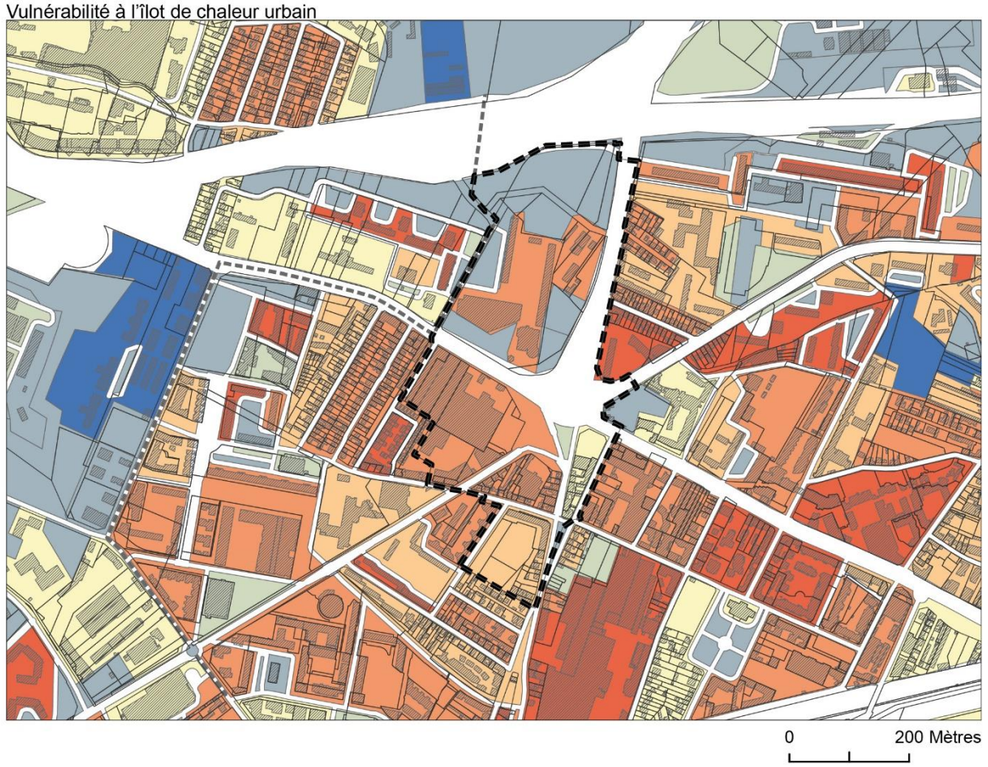
Pollutions présumées ou avérées



Trame verte et bleue et risques naturels



Vulnérabilité à l'îlot de chaleur urbain



périmètre de l'OAP sectorielle

Pollutions présumées ou avérées

Air

- zone de dépassement des valeurs limites réglementaires françaises
- bande de 35 mètres (trafic compris entre 10 000 et 100 000 véhicules/jour)
- bande de 200 mètres autour des voies à très fort trafic (trafic supérieur à 100 000 véhicules/jour)

Bruit des transports

- route
- fer
- PEB du Bourget et de Roissy Charles-de-Gaulle
- terrains susceptibles d'être pollués (recensés dans la carte des anciens sites industriels et activités de services)

Trame verte et bleue et risques naturels

- noyau primaire
- noyau secondaire
- seconde peau
- noyau tertiaire
- continuité écologique
- cours présumés des rus
- zones et bassins humides
- marges de recul de la Seine et du canal
- Seine et canal
- Plan de Prévention des Risques d'Inondation

Vulnérabilité à l'îlot de chaleur urbain

Vulnérabilité Nuit

- faible
- moyenne
- forte

Sources : Etablissement Public Territorial de Plaine Commune, Urban Eco 2024, IPR 2022, Bruitparif 2022, Airparif 2022, Géorisques, Département de la Seine-Saint-Denis 2022, DDE 93 (SEUR/PCPR), SAGE 2021
Date : octobre 2024

N

1 DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGE DES SOLS

Les opérations d'aménagement s'inscrivent dans le respect des engagements de la Charte d'aménagement soutenable de la zone d'aménagement concerté des Six-Routes.

1.1 Promouvoir la mixité sociale par le logement

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 (les pourcentages mentionnés sont toujours à entendre comme sur l'ensemble de l'opération) :

Prévoir un minimum de 35% de logements abordables sur l'ensemble de l'opération d'aménagement :

- 30% au moins de logement locatif social ;
- 5% au moins de logements en accession sociale, dont du Bail Réel Solidaire (BRS).

Une part d'accession libre sera modulée selon la programmation en logements abordables susdite.

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

1.2 Développer la mixité fonctionnelle

L'arrivée de la gare du Grand Paris Express 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.

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. Le quartier sera doté d'équipements, de commerces et de services de proximité. Ils sont aujourd'hui très bien desservis grâce au tramway, au RER B proche et aux lignes de bus existantes, et le sera encore plus à l'avenir grâce à la future gare du Grand Paris Express.

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

1.2.1 Conforter et développer les activités, bureaux et commerces

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 avec une localisation centrale profitera de la nouvelle attractivité du quartier.

La réhabilitation de la tour Entrepose 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 départemental Georges Valbon, la programmation peut évoluer vers plus de services en lien avec celui-ci : locaux associatifs, équipements sportifs extérieurs, ateliers, etc.

Un linéaire actif (commerces et activités) s'organisera le long du boulevard Pasteur en direction de la gare de RER B afin de faire le lien entre les 2 gares.

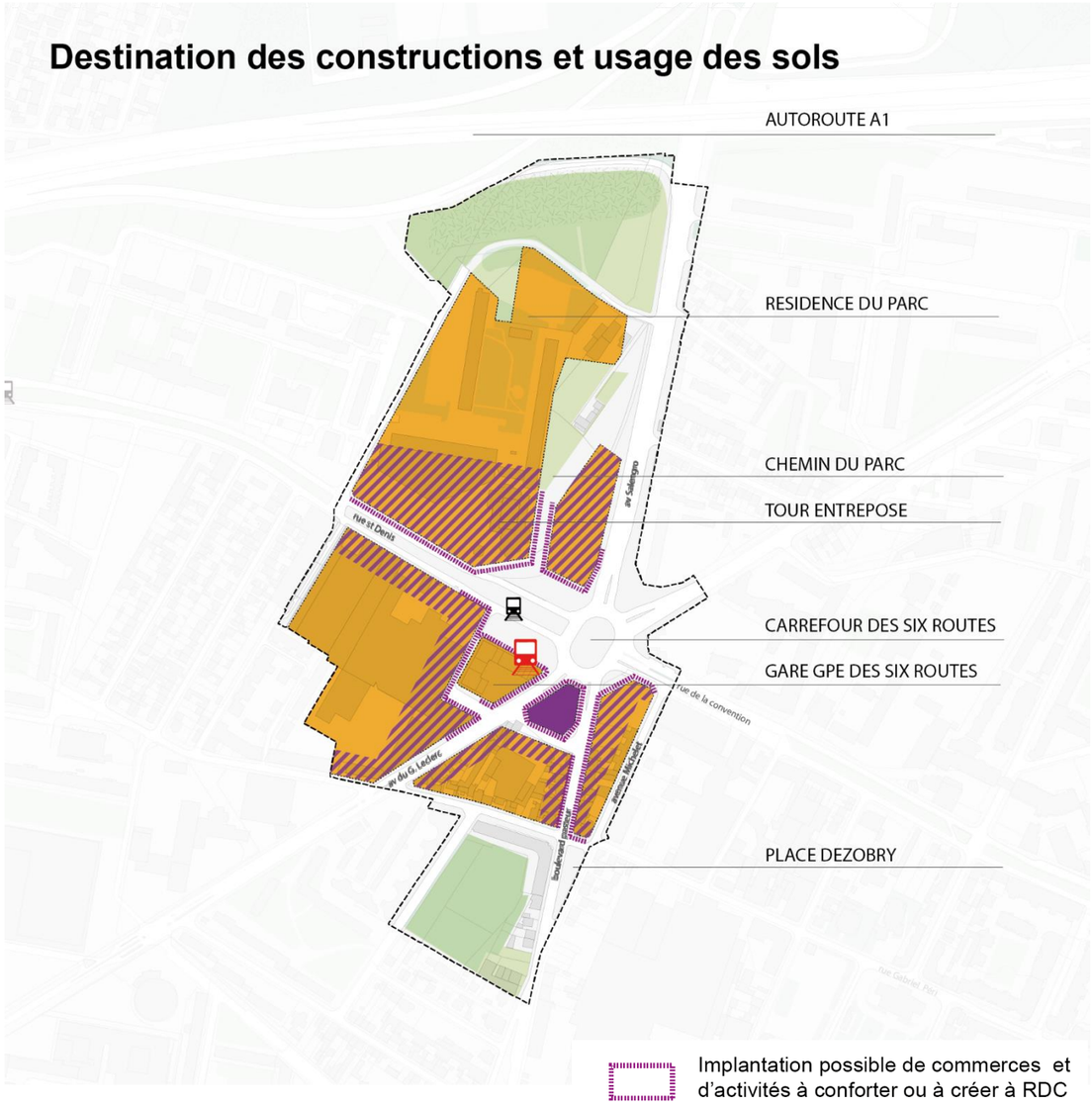
Le long du boulevard Pasteur, la Place Dézobry est repérée comme une articulation des linéaires commerciaux rejoignant la gare de RER B à celle des Six-Routes.

L'aménagement du secteur prévoit le développement d'un ou plusieurs espaces de logistique de proximité permettant de mettre en œuvre des livraisons au plus proche des habitants et usagers du quartier tout en limitant les nuisances grâce à des flux pacifiés (livraison à pied, cyclo-logistique, petits véhicules électriques, etc.).

1.2.2 Offrir des équipements à la population

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.

Carte de synthèse des orientations



2 MORPHOLOGIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

La requalification de l'ensemble du pôle gare comprenant le carrefour organisé autour de la place de l'Armistice et de la gare Grand Paris Express ainsi que les six voies départementales permettra d'améliorer les déplacements doux tout en optimisant l'espace en réduisant les emprises dédiées à la circulation automobile.

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 au profit de nouvelles constructions. La forte présence du vide offre pour les habitants des qualités d'ouvertures sur le paysage qui devront néanmoins 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.

Les enjeux seront 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. ;
- conforter 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.

2.1 Secteur Salengro Nord – Résidence du Parc : habiter dans un paysage végétal à valoriser

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 Grand Paris Express et au parc départemental Georges Valbon.

L'habitat inséré dans la suite de la Résidence du Parc permettra 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 de façon à favoriser l'orientation des pièces de vie vers les zones 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 eaux pluviales et lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain.

2.2 Secteur centre – Pôle Gare « Grand Paris Express » : vivre dans un quartier mixte et connecté

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 13 mètres. 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.

Le premier îlot en face de la gare du Grand Paris Express, le long de l'avenue Roger Salengro, pourra atteindre ponctuellement les 14 étages et comprendre une ou deux émergences (hauteur libre dans le respect de la législation en vigueur). L'îlot suivant le long de l'avenue Roger Salengro, en second front du précédent par rapport à la gare, préfèrera une hauteur globale réduite de moitié (R+6) avec une émergence possible.

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 Louis 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 de l'Armistice

Sur l'îlot Pasteur, situé dans la continuité du tissu constitué du centre-ville, il conviendra de construire en maintenant une cohérence de gabarit : des façades et des hauteurs bâties qui ne dépasseront pas 7 étages ponctuellement pour marquer la dimension métropolitaine du programme face à la gare sur l'angle du carrefour, mais des hauteurs plus maîtrisées et/ou des reculs en limite de propriété.

2.2.1 Requalifier 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, de la requalification de l'espace public sur l'ensemble du pôle gare et de la mutation qui sera réalisée dans le cadre de la zone d'aménagement concerté des Six-Routes 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 et du Chemin du Parc. Les liens avec le supermarché seront ainsi améliorés et rendus lisibles.

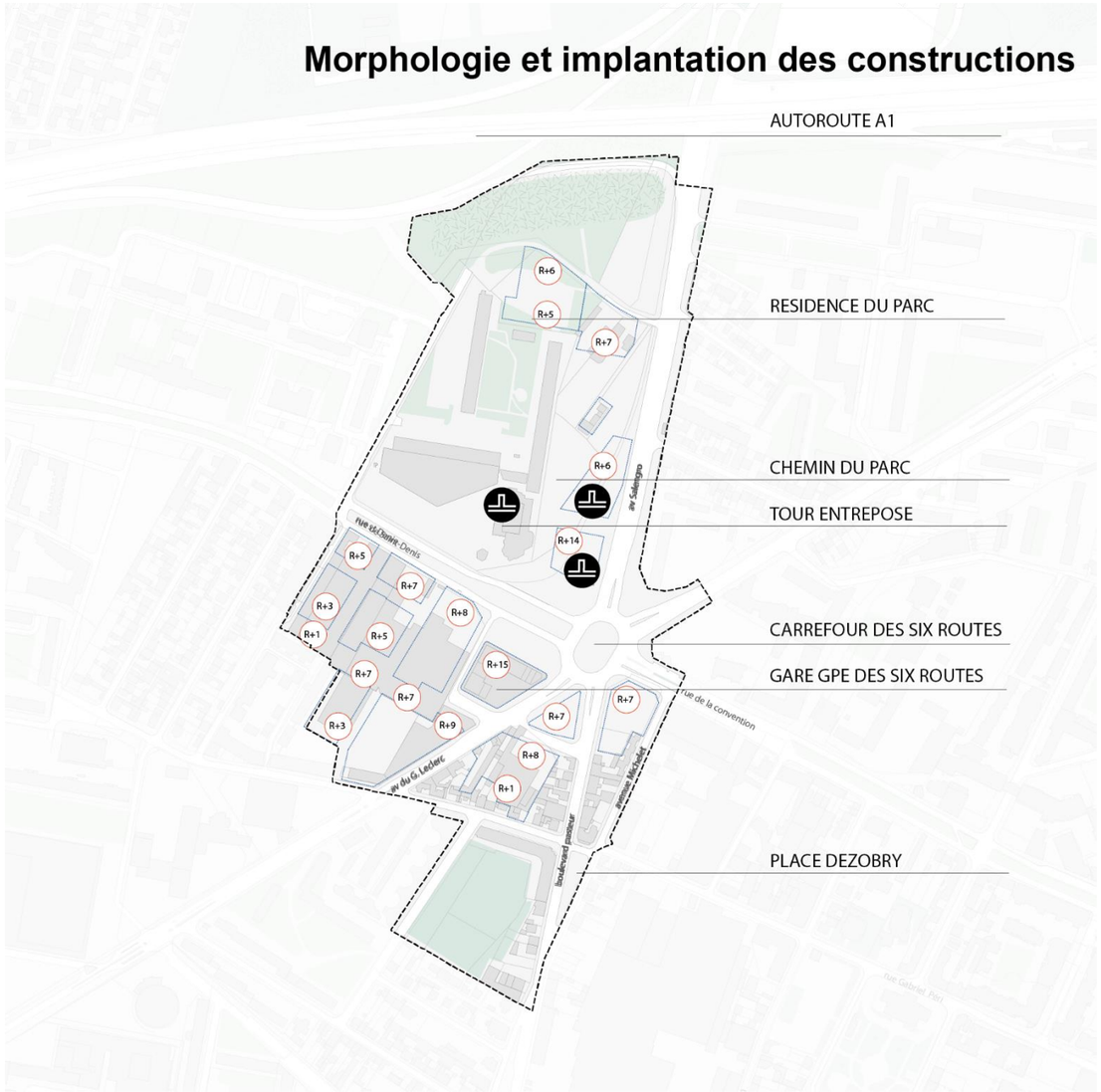
2.3 Secteur ouest : accompagner la mutation d'anciens sites industriels

La mutation d'activités comme les sites actuellement occupés par les entreprises 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.

Carte de synthèse des orientations

Nota bene : les pointillés bleus figurant constitue une aide à la lecture de la carte et sont exclusivement indicatifs.



R+5 Hauteur maximale du bâti

Emergence à créer (hauteur libre)

3 NATURE EN VILLE

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 départemental Georges Valbon, parc Jean Moulin, mail de l'Egalité).

3.1 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 Roger Salengro, supportant des usages ponctuels (sports, loisirs, promenade, etc.). 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 du Grand Paris Express, espace public majeur du futur quartier des Six-Routes.

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 adaptées au contexte local, non horticoles, précautions vis-à-vis des espèces allergènes, etc.) 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, des prairies fleuries ou des pelouses rustiques (type trèfles, etc.) seront préférées les pelouses tondues afin de promouvoir une gestion différenciée de ces espaces verts.

3.2 Contribuer au rafraîchissement de l'espace public

En application du Plan de Végétalisation et de rafraîchissement de Plaine Commune, le traitement de l'espace public participe également à réduire l'impact de la chaleur sur les populations et la biodiversité, notamment en veillant à des actions réduisant le phénomène d'îlots de chaleur urbain. Ces actions peuvent être mises à l'œuvre dans les choix des matériaux mis en œuvre sur l'espace public (couleurs, textures), par la désimperméabilisation du sol et sa végétalisation.

D'une part, ces opérations suivent une logique à la fois paysagère et écologique, visant à relier les espaces de nature et de biodiversité entre eux par de multiples types d'aménagements (parcs, squares et plantations) D'autre part, en désimperméabilisant l'espace public et en favorisant sa végétalisation, elles facilitent l'infiltration des eaux pluviales, et offrent aux usagers humains et non-humains des parcours frais rendant possibles les déplacements même en période de fortes chaleurs.

Les opérations peuvent mettre en place les actions suivantes en fonction des sites et opportunités :

- développement d'une végétation adaptée en libérant des espaces de voirie (stationnement, voies de circulation apaisées, etc.) :
  - création de pleine terre dès que possible (absence de réseau, d'infrastructures souterraines) ou d'espaces végétalisés de faible profondeur ;
  - introduction d'une végétation adaptée au contexte : herbacées de faible hauteur, buissons, arbres (bosquets, alignements, etc.).
- connecter les espaces plantés existants en bord de voiries ;
- densifier les plantations dans les espaces plantés existant ;
- plantations d'arbres continues et/ou renforcement des plantations existantes ;
- désimperméabilisation des surfaces de stationnement sur voiries en remplaçant les enrobés par des revêtements semi-perméables (ex : pavés insérés dans la terre) ;
- réflexion en amont des opérations sur l'albédo* (capacité de réflexion du rayonnement solaire) des revêtements de sol.

3.3 Protéger la biodiversité et la nature des îlots privés

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

Limiter les cœurs d'îlots sur dalle, en particulier dans le secteur centre près du pôle 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 paysagés dans la mesure du possible. Les parkings seront implantés préférentiellement sous l'emprise du bâtiment afin de dégager 20% à 30% de surface pleine terre à l'échelle de l'unité foncière.

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

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.

3.4 Préserver et renforcer les continuités écologiques

La partie nord du périmètre de l'OAP Six-Routes, comprise entre l'avenue Roger Salengro et la rue de Saint-Denis, est identifiée comme un secteur à forts enjeux environnementaux. L'OAP Trame verte et bleue y identifie trois noyaux de biodiversité :

- un noyau secondaire : formé des talus et contreforts végétalisés de l'autoroute A1. Il est situé au nord du secteur entre l'autoroute et la Résidence du Parc ;
- deux noyaux tertiaires sud : comprenant les aménagements paysagers de l'avenue Salengro et ceux situés entre cette avenue et les immeubles de la Résidence du Parc.

En raison de la concentration de noyaux de biodiversité et de la position du secteur entre les noyaux primaires voisins que sont le Fort de l'Est et le parc départemental Georges Valbon, le secteur nord est entièrement situé dans une continuité écologique.

Dans ce secteur, conformément à l'OAP Trame verte et bleue et au Règlement du PLUi, il convient de maintenir une surface de pleine terre plus importante, à l'échelle des parcelles et des opérations d'aménagement.

➔ Voir **OAP Trame verte et bleue** ;
➔ Voir **Règlement** du PLUi, dispositions générales, chapitre 3 Nature en ville.

Noyaux de biodiversités et continuités écologiques (extraite de l'OAP Trame verte et bleu et continuités éoclogiques)

Carte de synthèse des orientations

4 QUALITE URBAINE, ARCHITECTURALE, PAYSAGERE ET ENVIRONNEMENTALE DES CONSTRUCTIONS

4.1 Veiller à une insertion urbaine et paysagère de qualité

4.1.1 Traiter les espaces publics, paysages et espaces naturels de façon à faciliter les connexions

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 départemental Georges Valbon et le parc interdépartemental des sports Marville situé juste à côté.

L'avenue Roger Salengro et le boulevard Louis Pasteur doivent être restructurés pour améliorer les connexions entre les deux gares et le parc départemental Georges Valbon au nord. Il sera nécessaire d'améliorer les déplacements en modes actifs depuis la gare Grand Paris Express 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 Roger 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 Roger Salengro, le chemin du parc sera entièrement dédié aux circulations actives à forte valeur écologique et paysagère. Il mettra en relation des éléments structurants, constituant ainsi un parcours équipé entre le centre-ville, la gare Grand Paris Express 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, site du 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 départemental 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 Grand Paris Express 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.

4.1.2 Ouvrir de nouveaux lieux de rencontre et faciliter l'accès à l'existant

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 Grand Paris Express 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 Grand Paris Express

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 départemental 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 des constructions pour contribuer à réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain.

La placette au sud de la gare du Grand Paris Express

La mutation de l'activité Spirit sera l'occasion de penser un aménagement permettant d'ouvrir la gare vers le sud et de faire débuter 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 du Grand Paris Express le long de l'avenue, des cafés ou restaurants pourront bénéficier de terrasses bien exposées au sud.

Le square du Moulin

Le site du Moulin Fayvon et le jardin sont insérés dans un square accrochant un cheminement public qui relie le parvis au parc départemental 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.

4.2 Soigner la qualité et l'aspect des constructions

4.2.1 Veiller à la qualité architectural, environnementale et l'habitabilité (le cas échéant) des constructions neuves : expression architecturale et choix des matériaux

Le quartier de la Mairie possède 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.

Matières et tonalités

Durabilité de la construction : Le choix des matériaux relève d'un arbitrage entre leur bilan carbone, de leur performance technique ainsi que de leur durabilité et qualité esthétique.

- pour limiter l'impact carbone des matériaux : le recours à des matériaux issus de l'économie circulaire (réemployé, réutilisé, recyclés), ainsi que des matériaux biosourcés et géosourcés est recommandé ;
- pour anticiper le démontage et le réemploi éventuel des matériaux : la séparation des matériaux dans les systèmes constructifs est à faciliter (en privilégiant le vissage par rapport au collage, des points de collages ponctuels, etc.) ;
- pour allonger la durée de vie des matériaux : les matériaux pérennes et faciles d'entretien sont conseillés ;
- pour optimiser la performance environnementale du bâtiment : les propriétés techniques des matériaux sont une donnée pertinente à prendre en compte :
    - albédo : capacité à réfléchir le rayonnement solaire pour le confort d'été (ex : des pour le confort d'été les toitures et murs clairs sont recommandé, les façades et toitures noires sont à proscrire) ;
    - résistance thermique : capacité à bloquer les flux de chaleur notamment en hiver (principalement pour les isolants) ;
    - inertie thermique : capacité à stocker la chaleur un certain temps avant de la restituer dans l'espace intérieur, pour le confort d'été (ex : mis en œuvre, le béton stocke moins longtemps la chaleur que la brique ou certaines pierres naturelles, l'intérieur du bâtiment se réchauffe plus vite en été).

➔ Voir également **OAP Réhabilitation et construction neuve.**

Insertion paysagère : les projets limiteront l'hétérogénéité des matériaux et des nuances en façade avec une mise en œuvre qui respecte leurs teintes brutes. L'écriture architecturale des constructions prend en compte l'insertion paysagère dans le quartier existant sans s'interdire une réinterprétation contemporaine.

➔ Voir également **OAP Paysage.**

Conception économe en ressources

Recours à des matériaux issus de l'économie circulaire

Les opérations de réhabilitation et de construction neuve minimisent leur impact sur le changement climatique lors des travaux et durant tout le cycle de vie du bâtiment. Le choix des matériaux contribue à remplir cet objectif.

- recourir à des matériaux issus de l'économie circulaire en lien avec la Charte économie circulaire de Plaine Commune ;
- étudier systématiquement la possibilité de recourir aux éco-matériaux notamment issus des terres du Grand Paris Express, conformément au partenariat signé entre la Société du Grand Paris et Plaine Commune sur l'économie circulaire ;
- d'une manière générale, prendre en compte les critères de ré employabilité / recyclabilité / démontabilité des matériaux choisis, afin de rendre possible les futures actions de valorisation des matériaux ;
- afin de maximiser les opportunités de réemploi sur les projets, s'engager à mobiliser le plus tôt possible les preneurs / futurs occupants pour leur présenter la démarche « économie circulaire » de Plaine Commune et leur proposer d'en être partie prenante, notamment sur les gisements qui relèvent de leur choix (aménagements et finitions à partir de matériaux de réemploi par exemple).

Recours à des matériaux à faible impact carbone

Les matériaux de construction neuve non-issus de l'économie circulaire sont généralement choisis selon un arbitrage entre leur bilan carbone, de leur performance technique ainsi que de leur durabilité et qualité esthétique. Le recours à des matériaux très transformés et à l'impact environnemental fort (PVC, polystyrène, etc.) est à éviter.

- les matériaux à faible impact carbone (géosourcés et biosourcés) sont à privilégier. Exemples : bois, pierre et terre pour la structure, bois et bois-aluminium pour les menuiseries extérieures, fibre de bois, ouate de cellulose (recyclée), laines végétales, paille, chènevotte, béton de chanvre (etc.) pour l'isolation thermique, laine de chanvre, liège, laine de bois pour l'isolation phonique ;
- une attention est portée à la performance technique des matériaux par rapport au confort d'hiver et d'été :
    - les façades et toitures à albédo faible (foncées ou noires) sont à proscrire ;
    - l'inertie thermique des matériaux de construction est prise en considération pour le confort d'été (capacité à contenir la chaleur extérieure en journée pour la restituer à l'intérieur la nuit), de même que la résistance thermique pour le confort d'hiver (capacité à bloquer les flux de chaleur.
- la pérennité est facilité d'entretien des matériaux est prise en compte.

➔ Voir également **OAP Réhabilitation et construction neuve.**

Qualité environnementale des bâtiments et qualité de vie des logements

Les orientations du **Chapitre 2.2 Expression architecturale, construction durable et qualité des logements s'appliquent** de **l'OAP Réhabilitation et construction neuve.**

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 opérations d'aménagement devront respecter les différents référentiels suivants :

- la Charte d'aménagement de la zone d'aménagement concerté Six-Routes ;
- la Charte Économie Circulaire de Plaine Commune ;
- le Cahier des Recommandations urbaines, architecturales et environnementales (CRUAPE).

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

Pour l'ensemble des constructions, cela passe par un travail de conception se déclinant autour des grands thèmes suivants, issus de l'OAP Réhabilitation et construction neuve :

permettre la réversibilité des bâtiments :

- en privilégiant des systèmes constructifs par poteaux-poutres* poteaux-dalles* et façade porteuse* ;
- en limitant l'épaisseur des bâtiments en forme de barre à 14m (hors balcons). Les ''plots-tours'', de forme carrée avec noyau central, pourront admettre une épaisseur de 20 m maximum (suivant configuration du bâti). Une forme hybride avec les deux épaisseurs possibles est ponctuellement réalisable pour les bâtiments en angles combinant barre et tours. En règle générale, la présence d'atriums, patios ou éléments qui favorisent la double-orientation et la ventilation naturelle des cellules de bureaux et logements, permet de justifier d'une plus grande épaisseur.

concevoir des bâtiments bioclimatiques, durables et sobres en ressources

- optimiser le rayonnement solaire par l'implantation du bâtiment et le positionnement des baies (positionnement des espaces non-chauffés par rapport à l'apport solaire, répartition des surfaces vitrées par rapport au confort d'été et d'hiver, présence de protections solaires, etc.)
- concevoir des bâtiments aux enveloppes compactes ;
- mettre à profit la végétation pour la gestion de la température des bâtiments : les espaces libres végétalisé et pleine terre ainsi que la végétation aux abords du bâtiment est préservée voire étendue afin de ménager l'apporte solaire et thermique en été, tout en le maximisant en hiver. Une végétalisation de la façade, selon des techniques n'endommageant pas la façade est possible.

assurer le confort des usagers en anticipant les évolutions climatiques futures :

- les menuiseries maximisent le confort thermique, a minima à l'aide d'un double vitrage, voire d'un triple vitrage sur les façades exposées au sud, d'une part, et à celles exposées au bruit (à proximité des axes de transport – avenue Salengro et du Général Leclerc et rue de Saint-Denis, notamment) ;

- des doubles peuvent ou double-façade peuvent être conçues si elles permettent de limiter l'exposition des usagers au bruit, aux pollutions atmosphériques et à l'inconfort thermique.

végétaliser et diversifier l'usage des toitures-terrasses des constructions à destination de logement et d'établissements d'enseignement, de santé et d'action sociale :

- les toitures terrasses privilégient un usage mixte en privilégiant prioritairement une végétalisation maximale (d'un seul tenant et multi-strates) ;
- des espaces d'usages récréatifs, d'agriculture urbaine et de production d'énergies renouvelables sont développés tant que possible ;
- les terrasses sont rendues accessibles, tout en isolant les éventuels espaces de production d'énergie par mesure de sécurité ;
- leur mode de gestion est envisagé en amont de la vente des biens (répartition des charges afférentes, etc.).

Concernant les bâtiments à destination de logement, la conception des constructions suivra les principes suivants :

concevoir des immeubles agréables à vivre :

- avec des parties communes qualitatives et agréables : facilitant les flux et usages (piétons, cyclables, techniques), avec des accès facilités et des parties communes aux revêtements pérennes, de qualité et éclairées et ventilées naturellement. Ils prévoient un espace de tri sélection et de compostage conformément au règlement du PLUi.

offrir des logements de taille suffisante :

- les logements atteignent : Une surface habitable (SHAB) minimale de 28m² pour les T1 et de 45m² pour les T2. Une SHAB moyenne minimum de 65m² pour les T3, 81m² pour les T4 et de 96m² pour les T5

aménager des logements confortables :

- pour une aération et un ensoleillement optimal, les logements présentent une double orientation systématique pour l'ensemble de T4 et T5 et 80% minimum des T3 ;
- pour faciliter le rangement : chaque logement propose des rangements optimisé set variés prévus dans la coque de l'habitation, équivalents à environ 5% de la surface habitable ;
- pour un confort et une bonne aération des pièces secondaires (cuisines et salles de bains) : les cuisines en second jour sont à éviter dans tous les logements, et les T3 et plus disposent d'une cuisine séparable, éclairée et ventilée naturellement. Les salles de bains éclairées et ventilées naturellement sont à privilégier ;
- pour une meilleure qualité de vie : les logements disposent d'un espace extérieur privatif (loggia, terrasse ou balcon – minimum 1,5m de profondeur) à l'exception des deux premiers étages situés en façade sur rue. Les espaces de rangement intégrés au balcon sont à privilégier.

prévoir des immeubles durables, sains et performants thermiquement pour un impact environnemental faible et des charges allégées :

- pour protéger les habitants face aux pollutions et au changement climatique : des protections sont mises en place pour les logements situés à proximité de sources de pollution (prise d'air éloignés des sources de pollution de l'air, filtration, etc.), et de protection solaires externes – offrant un taux d'occultation d'au moins 90% et permettant une ventilation naturelle en position fermée - tels que des volets persiennés, battants, pliants et/ou roulant orientables, casquettes solaires sont prévus sur un maximum de baies, à minima sur les façades sud et ouest.

4.2.2 Traiter les constructions existantes avec responsabilité patrimoniale et environnementale

La destruction de constructions existantes est à éviter. La possibilité d'une réhabilitation est à envisager avant la démolition. L'opportunité d'une réhabilitation est à envisager selon ;

- les caractéristiques techniques du bâtiment ;
- les éventuelles qualités patrimoniales ;
- les caractéristiques énergétiques ;
- la possibilité d'attribuer une nouvelle destination à la construction (notamment sa capacité à accueillir des logements de qualité, selon les orientations du chapitre 4.2.1 de la présente OAP)
- le coût de la réhabilitation, fondé sur l'analyse des points susmentionnés.

Valorisation du 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'ilot végétalisés, etc.).

Au sein du périmètre de l'OAP, le PLUi identifie des éléments et ensembles bâtis à protéger / mettre en valeur pour des motifs d'ordre culturel, historique et / ou architectural. Ces sites patrimoniaux doivent faire l'objet d'une attention particulière pour tous travaux engagés Tout projet doit ainsi respecter les prescriptions et orientations figurant dans les fiches patrimoine ainsi que toutes les autres dispositions réglementaires du PLUi. En particulier, la démolition de ces éléments et ensembles patrimoniaux est strictement encadrée dans le règlement du PLUi.

➔ Voir partie 3 du **règlement** (document n°4-3) et **OAP Mise en valeur patrimoniale** (document n°3-2-4).

Une attention particulière sera portée à l'héritage industriel du site et à la mise en valeur des héritages sauvegardés dans le cadre des projets d'aménagement.

➔ Voir également **OAP Paysage**.

Déconstruction raisonnée et économie circulaire au sein de l'opération

La déconstruction et le réemploi* des éléments constructifs doivent être préférés à la démolition. **Les parties du bâti présentant des qualités patrimoniales sont préservées en priorité.**

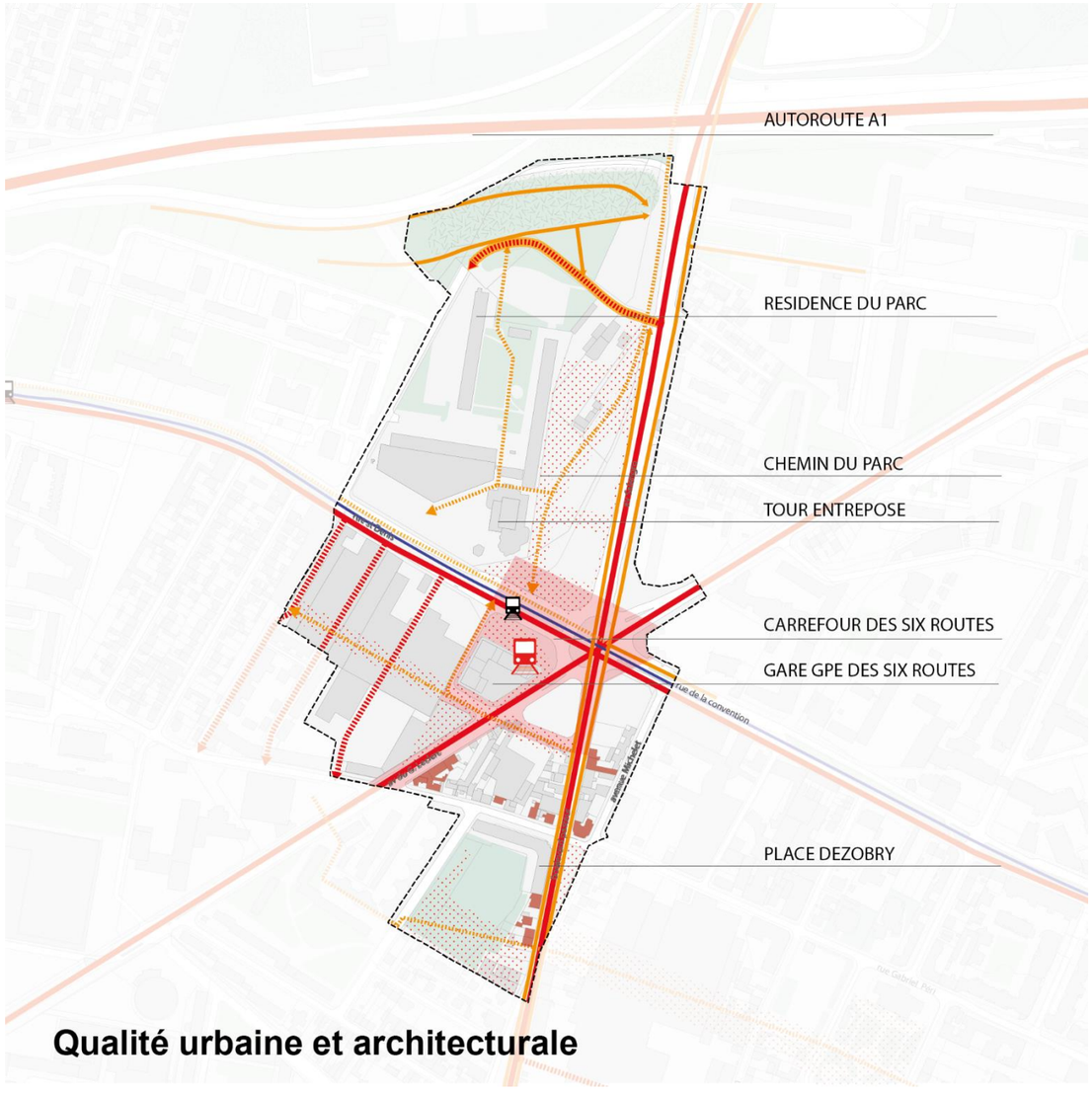
- **un inventaire « ressources »** est préconisé pour identifier les possibilités de réemploi* et de réutilisation* de matériaux, éléments constructifs et/ou équipements en fonction notamment de leur qualité patrimoniale. Il contient les informations suivantes :
  - type d'élément (matériau constructif, équipements, élément de structure, etc.) ;
  - dimensions ;
  - quantité ;
  - état ;
  - date de disponibilité ;
  - contact du propriétaire / gestionnaire.

Le réemploi *in situ* (au sein de l'opération) des éléments déconstruits doit être envisagé, en particulier pour **tous les éléments** et **de tous les matériaux dont l'état le justifie**, (en particulier les éléments présentant **des qualités patrimoniales, les dispositifs et éléments techniques fixes**) ainsi que les déblais/remblais (sous réserves des prescriptions des études de pollution des sols et structures). Exemple d'éléments identifiés par le Centre Scientifique et Technique du Bâtiment (CSTB) pour leurs facilités de réemploi et/ou de réutilisation :

- **structure** : tuiles et ardoises, briques, moellons de pierre ;
- **isolation** : isolants non collés et sans finition adhérente ;
- **matériaux manufacturés et mis en œuvre** : charpentes en bois et métalliques, éléments de béton préfabriqué (dalles alvéolés, pré-dalles), revêtements extérieurs agrafés ou attachés, bardage hors ossature, menuiseries extérieures (portes et fenêtres), escaliers métalliques, faux-planchers et faux plafonds, cloisons, sols souples, escaliers en bois/métalliques, peinture recyclée ;
- **aménagement des espaces libres** : pavés, enrobés, substrats fertiles, bordures ;
- **autres** : équipements de chauffage et ventilation, chauffe-eau, TGBT, serrurerie, sanitaires (robinetterie, vasques, WC), sèche-mains, dérouleurs de papier, radiateurs en fonte/muraux, mobilier, luminaires, interrupteurs / prises.

Si le réemploi sur site n'est pas possible il convient de le rendre disponible à des repreneurs intéressés (filières locales, plateformes physiques et numériques, etc.), qui peuvent être identifiées grâce à la Charte économie circulaire de l'Etablissement public territorial Plaine Commune (annuaire d'acteurs, liste des plateformes physiques de réemploi, réutilisation et recyclage, newsletter matériaux, etc.).

Carte de synthèse des orientations



- Voie à créer ou conforter
- Voie de desserte locale à la circulation apaisée 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
- Bâtiment répéré comme élément d'une typologie urbaine à préserver et mettre en valeur
- Cône de vue à préserver
- Espace public apaisé dédié à l'intermodalité

5 DEPLACEMENTS ET STATIONNEMENT

Les opérations devront s'inscrire dans le respect des ambitions formulées dans la Charte d'Aménagement soutenable de la zone d'aménagement concerté des Six-Routes.

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 Assurer la qualité des accès depuis les voiries

5.1.1 Concevoir les voiries en anticipant les usages

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 éventuelles 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.

5.1.2 Ouvrir des accès sécurisés et bien intégrés

Les accès doivent être adaptés à l'opération et aménagés dans le respect des exigences du gestionnaire de voirie et des documents en vigueurs tels que :

- le Règlement de voirie départemental ;
- le Règlement de voirie de Plaine Commune.

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.

5.2 Inciter à l'utilisation du vélo

5.2.1 Favoriser les déplacements à 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 des mobilités d'Ile-de-France (MOBIDF), du Plan Local des Mobilités (PLM) 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.

5.3 Anticiper la future desserte par les transports et commun

L'ensemble du périmètre de projet est situé dans un rayon de 500 mètres environ, soit 10 à 15 minutes 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 projet de transport collectif en site propre (TCSP) à l'étude, pourrait dans l'avenir relier La Courneuve-Six Routes à la gare de Stains-La Cerisaie via 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).

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

6 RESEAUX ET ASSAINISSEMENT

6.1 Assurer le raccordement aux réseaux

6.1.1 Permettre le raccordement au réseau de chaleur bas carbone

Les opérations des Six-Routes 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.

6.1.2 Concevoir les réseaux divers en assurant leur pérennité

Les réseaux seront préférentiellement situés sous les circulations piétonnes.

Les infrastructures pour les réseaux de télécommunication mis en oeuvre pour les zone d'aménagement concerté 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.

6.2 Mettre en œuvre un éclairage public moderne

La mise en place de l'éclairage public respecte le Schéma directeur d'aménagement lumière (SDAL) de Plaine Commune en vigueur.

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

- éclairer les lieux plus pertinents ;
- éviter d'éclairer de nuit les espaces à valeur écologique (trame noire) ;
- éviter les transitions brutales d'éclariage ;
- 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 luminaires 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 PROTECTION DE LA SANTE HUMAINE ET PREVENTION DES RISQUES

Ce chapitre porte sur la réduction de l'impact du bruit et de la pollution atmosphérique sur les populations résidente et usagères du quartier en devenir, en cohérence avec l'OAP Santé environnementale.

7.1 Réduire l'impact du bruit et de la pollution atmosphérique sur les populations

7.1.1 Mettre en œuvre des principes d'aménagement à l'échelle du quartier qui réduise l'exposition aux pollutions

Limiter l'exposition à la pollution atmosphérique par l'aménagement des quartiers

Près de deux tiers du secteur de l'OAP Six-Routes sont situés en périmètre de **vigilance à la qualité de l'air** mentionné dans l'OAP Santé environnementale. Premièrement, il s'agit des zones situées à 35 mètres et moins des routes passantes (plus de 10 000 véhicules par jour), à savoir les routes départementales (avenue Roger Salengro et du Général Leclerc, rue de Saint-Denis et place de l'Armistice). Deuxièmement, sont également comprises les zones à de 200 mètres et moins autour de l'autoroute A1. :

Dans ces secteurs de vigilance, les projets d'aménagement ou de construction doivent adapter leur organisation spatiale, forme urbaine et conception architecturale pour limiter l'exposition des populations à la pollution atmosphérique. Les principes à mettre en œuvre dans la conception urbaine et architecturale des constructions pourront influencer l'implantation, la morphologie et l'épannelage des constructions et l'aménagement de leurs abords (exemple : façades écran) :

- mettre à distance : implanter les bâtiments en retrait par rapport à la source de pollution et privilégier des équipements moins sensibles à proximité de la source (activités du secteur secondaire et tertiaire (entrepôts, bureaux, industrie, commerces, etc.) ;
- créer un effet barrière : tel qu'un filtre végétal ou en bâtiment haut et continu (avec programmation d'activités secondaire ou tertiaires) entre les bâtiments de logements (ou sensibles) et la source de pollution (l'autoroute A86), retourner les fronts bâtis proche des voies pour limiter l'apport d'air pollué vers les cœurs d'îlots tout en privilégiant la circulation de l'air sain ;
- assurer la circulation de l'air et la dispersion des polluants : créer des discontinuités de gabarits, végétaliser les façades, éviter de créer des rues canyon (largeur de la rue < 1,5 fois la hauteur du bâtiment), planter des filtres végétaux ;
- Eloigner les lieux d'activités prolongées (tels que les aires de jeux) des sources de pollution.

Limiter l'exposition au bruit par l'aménagement des quartiers

Pour l'ensemble des parcelles situées avenue Salengro, du général Leclerc, rue de Saint-Denis ainsi que place de l'Armistice, en secteur de vigilance à l'exposition au bruit autoroutier et routier :

les projets d'aménagement, d'installation ou construction doivent adapter leur organisation spatiale, formes urbaines et dispositions architecturales afin de limiter l'exposition des populations au bruit. Les principes à mettre en œuvre pourront influencer :

- l'implantation des bâtiments : mise à distance de la source de bruit ;
- la morphologie des bâtiments : création d'un effet barrière par un bâtiment de haut gabarit placé à proximité de la source de bruit ;
- l'installation de dispositifs anti-bruit : création d'un effet barrière par une butte de terre ou un écran.

➔ Voir **OAP Santé environnementale** (document n°3-2-1)

7.1.2 Concevoir des bâtiments qui limitent l'exposition de leurs usagers et résidents aux pollutions extérieures

Limiter l'exposition à la pollution atmosphérique par la conception des constructions neuves

- les prises d'air se feront préférentiellement sur les façades les moins exposées aux sources de pollution de l'air ;
- éloigner dans la mesure du possible les logements et établissements sensibles (établissements accueillant la petite enfance et les personnes âgées, les écoles) de l'A1 et des voies départementales ;
- étudier l'opportunité d'intégration d'une double-peau ou double-façade dont la conception permet de réduire l'exposition à la pollution atmosphérique ;
- éloigner les pièces principales (salons, chambres) est espaces extérieurs des façades exposées aux pollutions de l'air ;
- installer des systèmes de ventilation performants.

Limiter l'exposition au bruit par la conception des constructions neuves :

- préserver des cœurs d'ilots uniquement piétonniers ;
- respecter voire dépasser les valeurs règlementaires minimales pour l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation (à l'échelle des façades, logements et chambres) ;
- assurer une organisation des pièces de vies des logements permettant de garantir le bon niveau acoustique des pièces calmes (chambres puis salon) ;
- isoler acoustiquement les bâtiments : fermeture des espaces extérieurs situé face à la source de bruit, utilisation de matériaux aux propriétés d'isolation phonique pour les façades et l'isolation (matériaux absorbants et souples, tels que le liège par exemple) et l'espace public ;
- étudier l'opportunité de création d'une double-peau ou double-façade dont la conception permet de réduire l'exposition au bruit.

Le long des voies départementales, 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 :

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

➔ Voir **OAP Santé environnementale** (document n°3-2-1) et **OAP Réhabilitation et construction neuve** (document n°3-2-2)

7.2 Prendre en compte et gérer la pollution des sols

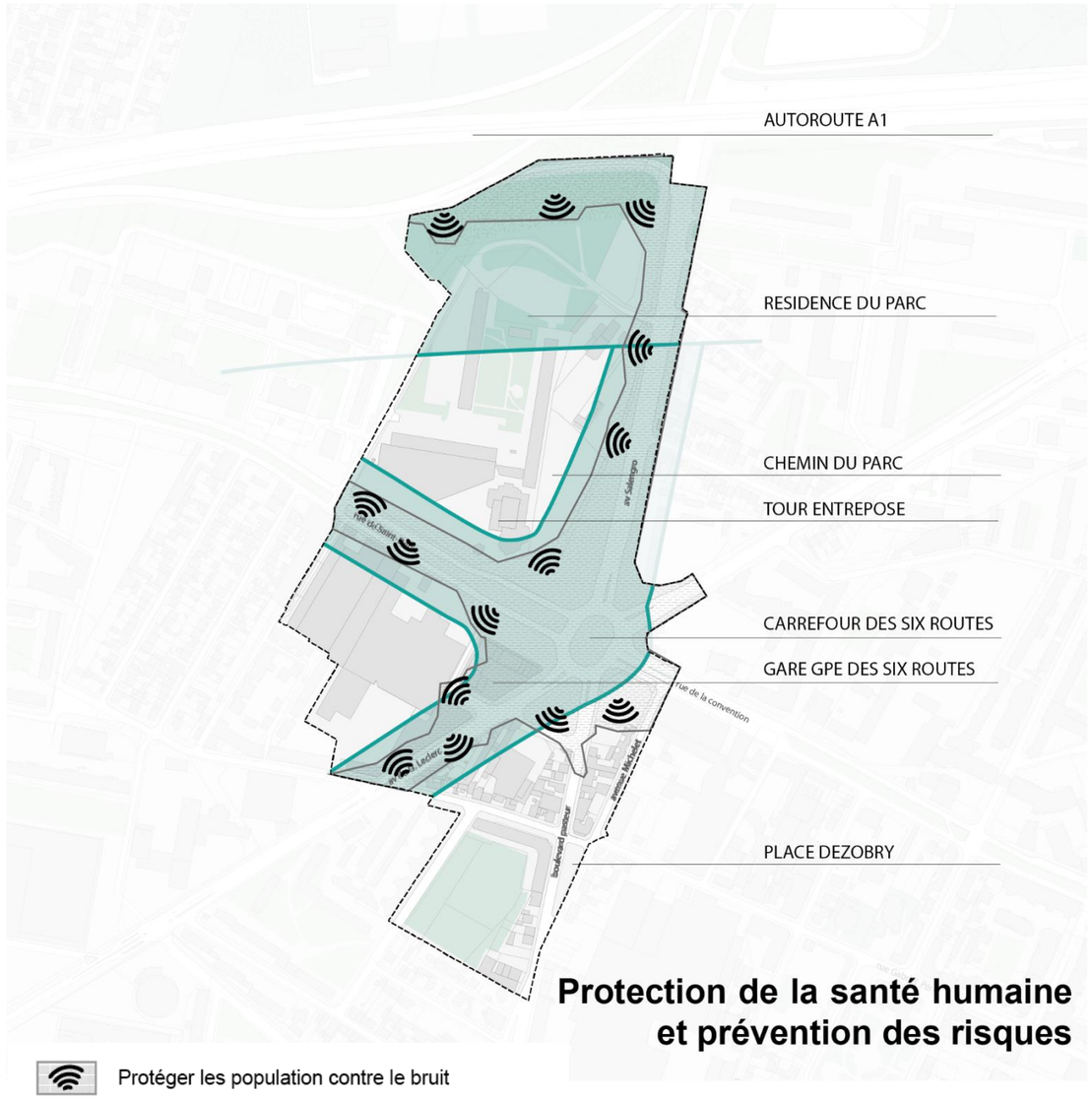
Au Nord du quartier des Six-Routes, à proximité de l'A1, compte-tenu du risque de remontée de nappe, les opérations verront leur nombre de niveaux en sous-sol limité (semi-enterré, 1 seul niveau maximum). Des modalités d'usages et de traitement seront également à prévoir (étanchéité des sous-sols, équipements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

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, 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.

Carte de synthèse des orientations



SCHEMA DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Légende

DESTINATION DES CONSTRUCTIONS ET USAGE DES SOLS

- Implantation possible de commerces et d'activités à conforter ou à créer à RDC
- Programme mixte (habitat - activité, etc...)
- Programme habitat
- Programme d'activité - bureau
- Espace paysagé existant ou à créer

MORPHOLOGIE ET IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS

- R+5 Hauteur maximale du bâti
- Emergence à créer (hauteur libre)

NATURE EN VILLE

- Trame paysagère à créer ou conforter
- Trame bleue à créer ou conforter
- Bassin de valorisation de la nappe
- Parcours frais à végétaliser et/ou désimperméabiliser
- Préserver et étendre le patrimoine végétal
- Développer la continuité écologique

QUALITÉ URBAINE ET ARCHITECTURALE

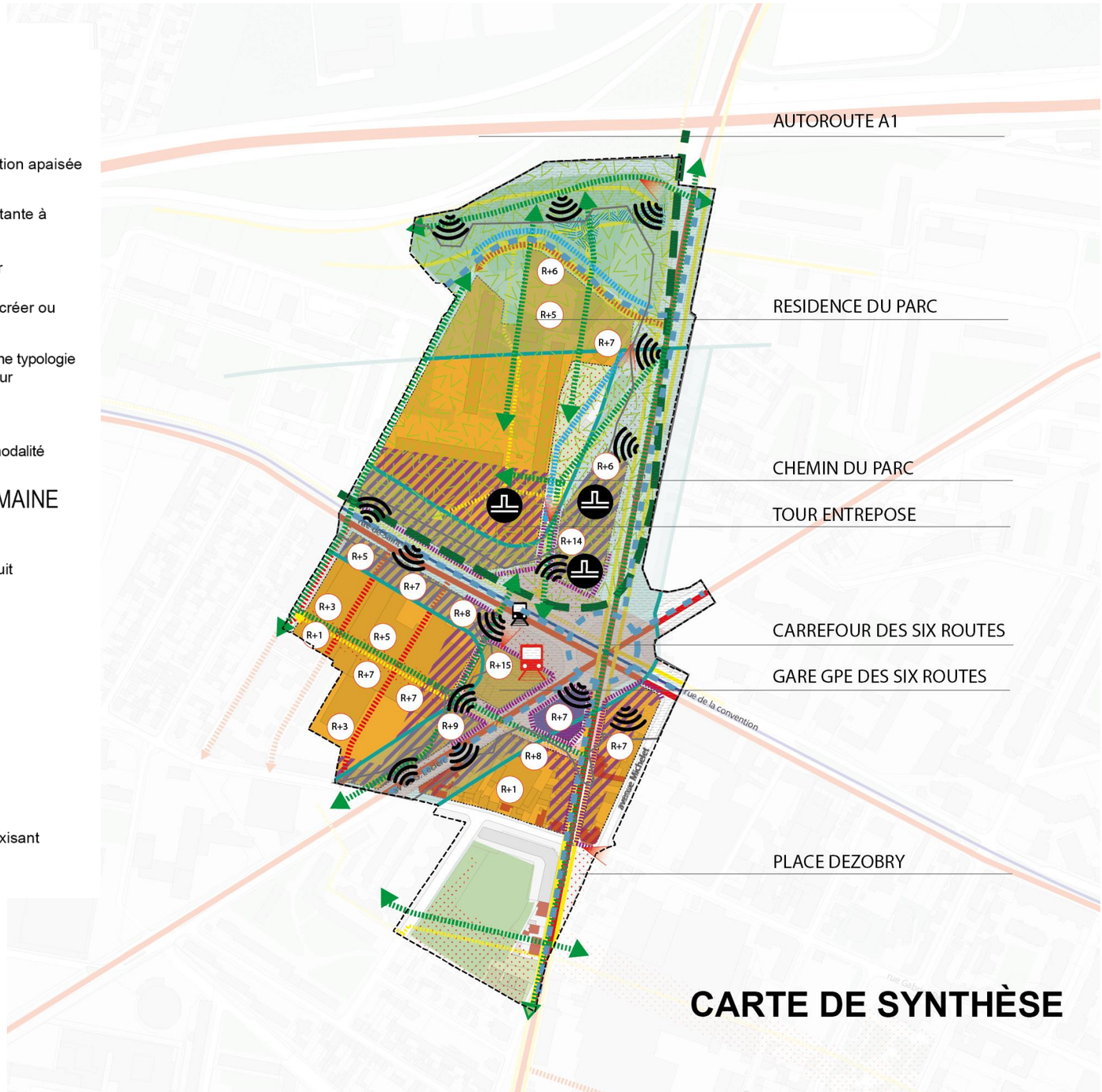
- Voie à créer ou conforter
- Voie de desserte locale à la circulation apaisée à créer
- Liaison active (piéton et cycle) existante à conforter
- Liaison active (piéton cycle) à créer
- Lieu de rencontre (végétal-loisir) à créer ou renforcer
- Bâtiment répéré comme élément d'une typologie urbaine à préserver et mettre en valeur
- Cône de vue à préserver
- Espace public apaisé dédié à l'intermodalité

PROTECTION DE LA SANTÉ HUMAINE ET PREVENTION DES RISQUES

- Protéger les population contre le bruit
- Protéger les populations contre les pollutions atmosphériques
- Bassin de valorisation de la nappe

CONTEXTE

- Gare ou arrêt de transport existant
- Gare projetée
- Réseau de transport en commun exisant
- Voie structurante existante



CARTE DE SYNTHÈSE