

OAP SECTORIELLES

3-3



OAP SECTORIELLE N°36

SECTEUR LES DEUX PORTES A SAINT-DENIS ET AUBERVILLIERS

Approuvé par délibération du Conseil de Territoire le 25 février 2020

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



plan local d'urbanisme
intercommunal

Aubervilliers La Courneuve Stains Villetaneuse
Épinay-s/-Seine Pierrefitte-s/-Seine L'île-St-Denis Saint-Ouen-s/-Seine Saint-Denis

SOMMAIRE

1 LE SECTEUR DES DEUX PORTES	2
1.1 Contexte et enjeux urbains	2
1.2 Contexte environnemental : un site très exposé aux pollutions atmosphériques et sonores	3
SECTEUR PORTE DE LA CHAPELLE – CONTEXTE ET ENJEUX	6
2 LES ORIENTATIONS – PORTE DE LA CHAPELLE	7
2.1 Améliorer la trame d'espace public	7
2.2 Renforcer la végétalisation et les continuités écologiques	7
2.3 Développer un quartier d'activités productives mixtes et d'habitat	8
SECTEUR GARE DES MINES – CONTEXTE ET ENJEUX	9
3 LES ORIENTATIONS – GARE DES MINES	10
3.1 La trame d'espace public	10
3.2 Renforcer la végétalisation et les continuités écologiques	10
3.3 Programmation et morphologie : un quartier mixte habité, le long du parc	11
4 PLAN DES ORIENTATIONS – LES DEUX PORTES.....	12
5 PLAN DES ORIENTATIONS – SANTE ENVIRONNEMENTALE.....	13

1 LE SECTEUR DES DEUX PORTES

A l'échelle du secteur global de l'orientation d'aménagement, il s'agira :



1.1 Contexte et enjeux urbains

Cette orientation d'aménagement, à cheval entre les villes de Saint-Denis et d'Aubervilliers et entre les portes de La Chapelle et d'Aubervilliers, est située le long de la limite entre la ville de Paris et le territoire de Plaine Commune. Elle intervient dans un contexte global de transformation progressive de la ceinture parisienne et de son parcellaire industriel, notamment à travers la zone d'aménagement concerté Gare des Mines – Fillettes et l'arrivée de l'Arena côté Parisien.

Deux secteurs liés sont identifiés :

- le secteur Porte de La Chapelle, développant une programmation majoritairement d'activités économiques mixtes, avec des objectifs de requalification des espaces publics de l'A1 en Boulevard Urbain à travers le renforcement de la présence végétale sur l'avenue du Président Wilson et la requalification de l'échangeur de la Porte de la Chapelle ;
- le secteur Gare des Mines, situé entre Saint-Denis et Aubervilliers et en lien avec la zone d'aménagement concerté Gare des Mines côté Paris, développant une programmation majoritairement d'habitat qui accompagnera l'arrivée du futur tramway T8, ainsi que le développement d'un parc d'environ 1,8 hectare.

- d'assurer des continuités vertes et de mobilités est-ouest sur le territoire de Plaine Commune en utilisant les éléments existants du secteur, tels que l'avenue du cimetière parisien de La Chapelle et l'ancienne voie ferrée traversant l'A1 via le pont Hainguerlot côté porte de La Chapelle jusqu'à la porte d'Aubervilliers ;
- d'assurer les continuités nord-sud entre les opérations sur le territoire de Plaine Commune (zone d'aménagement concerté Nozal Front Populaire / Entrepôts et Magasins Généraux de Paris) vers les opérations de la ville de Paris (zone d'aménagement concerté Gare des Mines – Fillettes, l'Arena, etc.) ;
- de renforcer la Trame verte et bleue sur le secteur global en renforçant et créant des liens entre les espaces verts existants et leurs abords, et en créant de nouveaux espaces verts (notamment le parc central, qui sera en lien avec la Forêt Urbaine de l'autre côté de l'avenue des Magasins Généraux) ;
- de développer une programmation mixte d'activité productive, d'habitat et d'équipements, dont :
 - environ 1 270 logements ;
 - environ 44 500m² de surface de plancher d'activités productives avec rez-de-chaussée actifs et commerciaux ;
 - un groupe scolaire d'environ 4 500m² de surface de plancher.

1.2 Contexte environnemental : un site très exposé aux pollutions atmosphériques et sonores

Une majeure partie du périmètre de l'orientation d'aménagement et de programmation est impactée par les périmètres concernant la pollution de l'air définis au sein de l'OAP Thématique Santé environnementale. Deux périmètres sont définis au sein de cette dernière :

Périmètre d'interdiction (zone de dépassement de la valeur limite de dioxyde d'azote).

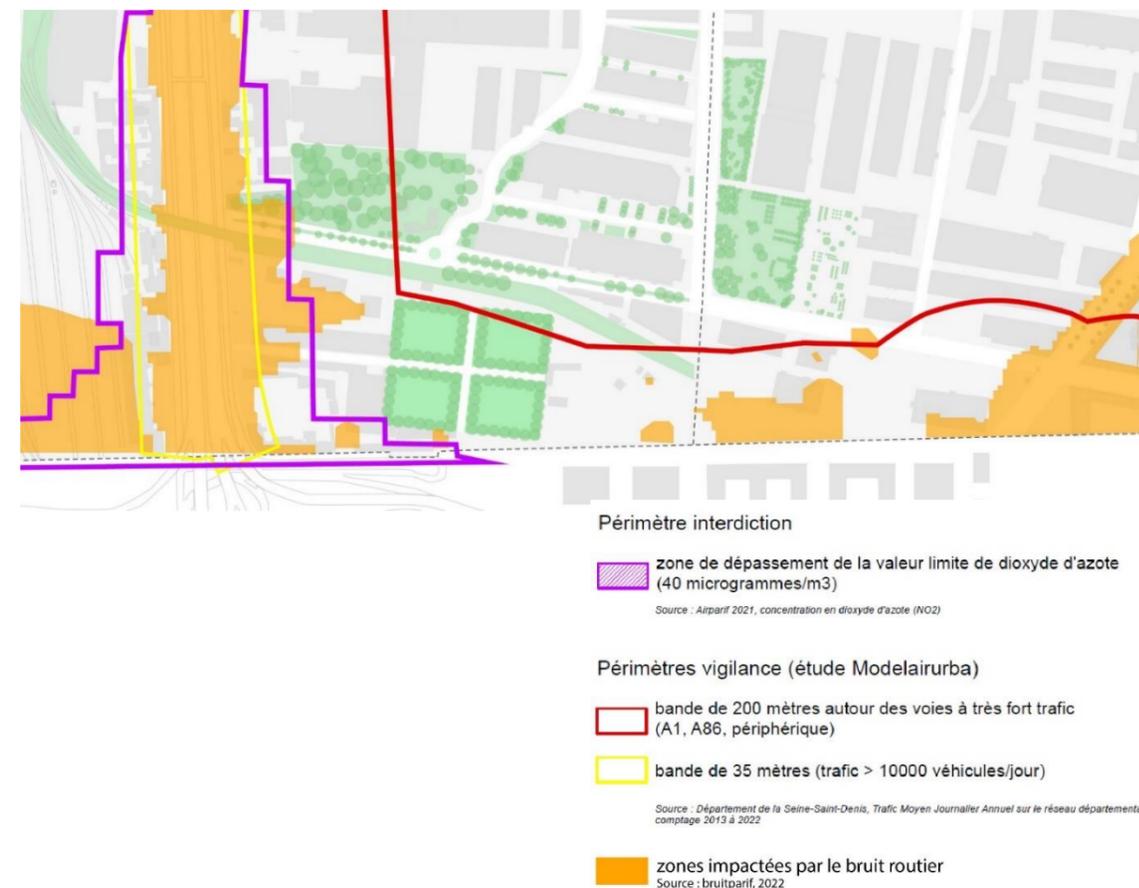
Au sein de ce périmètre sont interdites les constructions de logements collectifs par construction nouvelle et/ ou changement de destination, ainsi que les constructions à destination d'établissement accueillant des populations sensibles. De fait, au sein de ce périmètre situé le long de l'autoroute A1 et de l'échangeur de la Porte de La Chapelle sont uniquement programmées des constructions d'activités productives mixtes. Ces constructions permettent à terme d'améliorer la qualité de l'air pour les terrains situés à l'arrière, notamment le long du cimetière parisien de la Chapelle.

Périmètre de vigilance, correspondant à des bandes de 35 et 200 mètres autour des voies à très fort trafic (correspondant ici au périphérique et à l'A1).

Au sein de ces périmètres, il sera demandé, conformément à l'OAP thématique Santé environnementale, la réalisation d'une étude qualité de l'air comportant une modélisation 3D de la diffusion de trois polluants : NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5}. Cette étude est menée en amont du premier permis de construire dans les premières phases d'élaboration du projet afin de caractériser la qualité de l'air et d'établir un plan masse cohérent. En cas de dépassement des valeurs limites réglementaires, et dans les cas où l'organisation spatiale ne serait pas contrainte par les règles du PLUi, l'objectif est d'aboutir à des prescriptions d'organisations spatiales visant à protéger les futures populations usagères et habitantes. Dans le cas où les études qualités de l'air aboutiraient à la conclusion que la santé des usagers d'équipements sensibles et des futurs habitants ne pourrait être assurée, des destinations et morphologies différentes que celles décrites au sein des plans d'orientation des deux secteurs peuvent être demandées.

Une partie importante du secteur de l'orientation d'aménagement et de programmation est impactée par les pollutions sonores, notamment le long de l'A1 sur le secteur Porte de La Chapelle, et sur la Porte d'Aubervilliers (bruits routiers supérieurs à 55db). Les nouvelles constructions de logements collectifs situées aux abords de la Porte d'Aubervilliers sont soumises à un diagnostic acoustique renforcé à toutes les étapes de conception, et la conception de la façade et le plan des logements prend activement en compte cette donnée.

Sur la Porte de la Chapelle, les constructions impactées sont principalement des bâtiments d'activités économiques mixtes, qui servent d'écran protecteur pour les constructions d'habitations en second rang. Néanmoins, la conception d'une façade visant à protéger les usagers des pollutions sonores est à rechercher.



Une partie du secteur se situe dans une continuité écologique identifiée au sein de l'OAP Thématique Trame verte et bleue. Elle est constituée de l'ancienne voie ferrée prenant accroche, au nord, sur le secteur des Cathédrales du Rail qui descend jusqu'aux terrains SNCF, à l'ouest du cimetière Parisien de La Chapelle.

Le cimetière parisien de La Chapelle est identifié comme un noyau secondaire de biodiversité, qu'il s'agit de renforcer à travers l'aménagement des espaces végétalisés et de pleine terre au sein des projets en lien direct avec celui-ci.

De fait, les projets se situant au sein du secteur de continuité et dans une zone tampon de 10 mètres autour des noyaux devront respecter les règles de nature en ville définies au sein de l'OAP Thématique Trame verte et bleue.

Il est à noter que le square Emile Pereire situé à proximité immédiate du site est considéré comme un noyau tertiaire de biodiversité et que la forêt urbaine des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris est quant à elle désignée comme un noyau secondaire. A l'est du site, la darse du Millénaire du canal Saint-Denis peut être envisagée comme un point de raccordement à long terme de la Trame verte et bleue entre la voie ferrée et le canal.

L'imperméabilité du site est relativement importante malgré la présence du cimetière et de la voie ferrée. Les grands entrepôts et leurs nappes de stationnement laissent peu de place à la pleine terre. Ainsi, la gestion des eaux pluviales ainsi que la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain y sont actuellement complexes. L'absence de populations résidentes sur le site permet de modérer l'impact de l'effet d'îlot de chaleur urbain, mais celui-ci doit être anticipé sur le long terme.

En matière d'énergie, le site est raccordable au réseau de chaleur urbain, et le caractère industriel avec de grandes toitures est propices au développement des énergies renouvelables et de récupération. Cependant, la mutation à venir doit faire évoluer cela.

Au regard des activités présentes et passées, il est à noter que la pollution des sols est présente, notamment en raison du stationnement des véhicules et des nombreux passages de véhicules à proximité du site sur le Boulevard Périphérique et sur l'A1.

Le secteur est largement isolé et peu accessible, particulièrement pour les modes actifs, en raison de la présence des différentes infrastructures (A1, Boulevard Périphérique et ancienne voie ferrée).

L'aléa retrait/gonflement des argiles est moyen sur le secteur impliquant un risque potentiel sur le bâti.

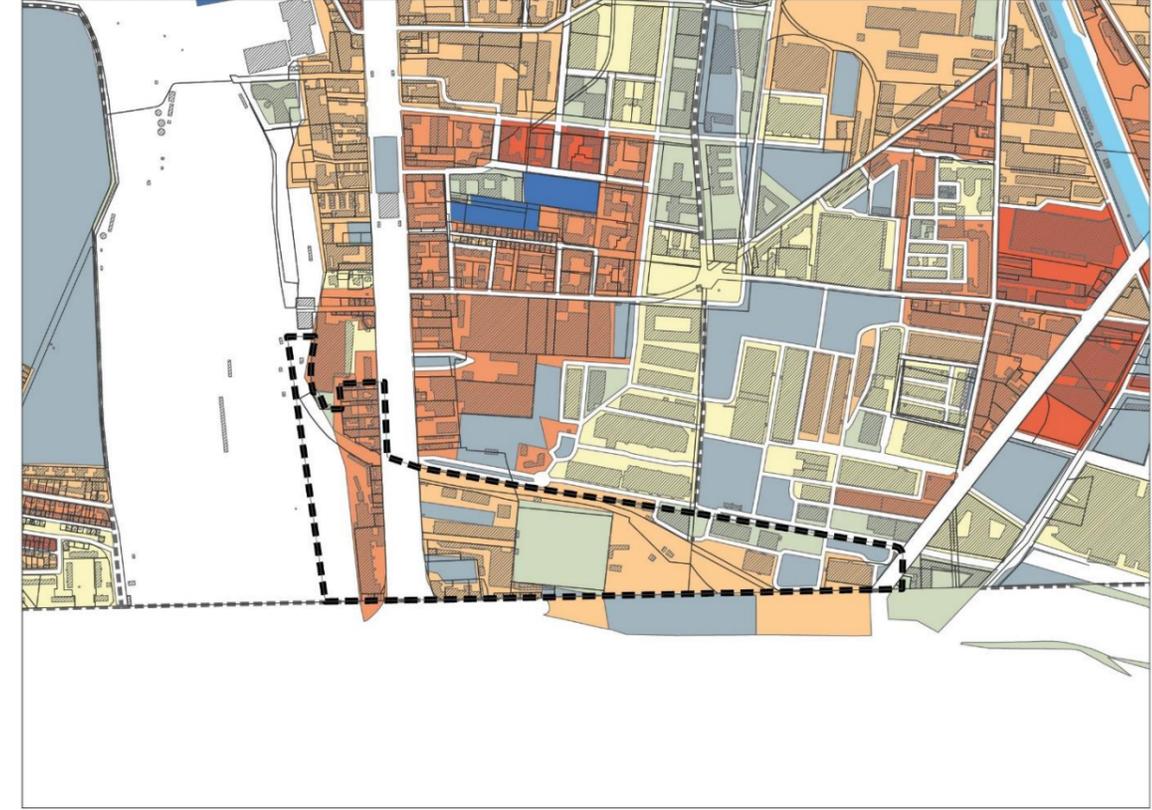
Imperméabilisation	Îlot de chaleur	Carence espaces verts	Énergie	Espèces	Trame verte et bleue	Risques	Pollutions	Eau	Patrimoine
Fort	Fort	Faible	Moyen	Faible	Moyen	Faible	Fort	Moyen	Faible

Enjeux environnementaux du site des Deux Portes et de ses environs

Pollutions présumées ou avérées



Vulnérabilité à l'îlot de chaleur urbain



Trame verte et bleue et risques naturels



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

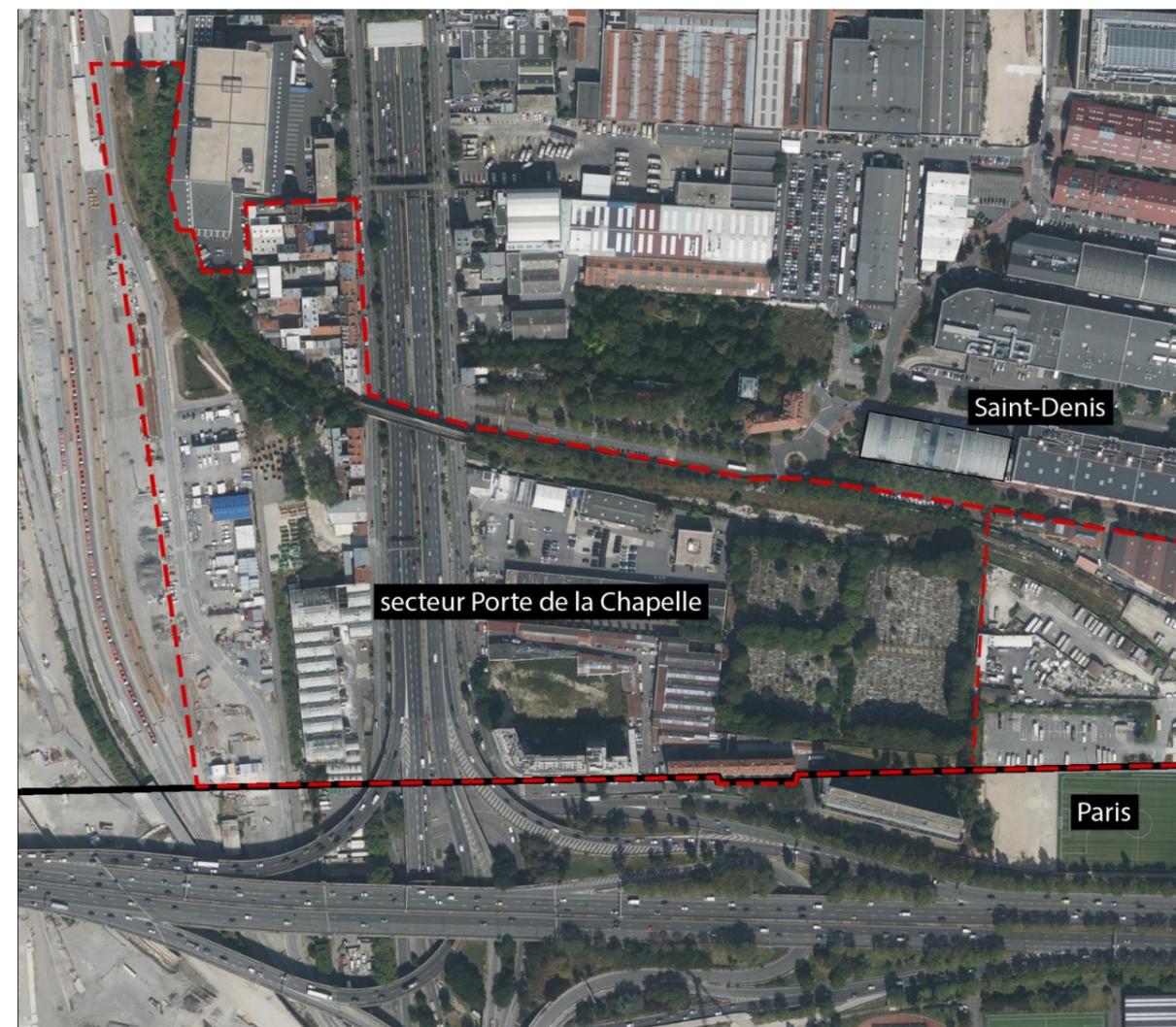


SECTEUR PORTE DE LA CHAPELLE – CONTEXTE ET ENJEUX

La Porte de la Chapelle, situé de part et d'autre de l'A1 à proximité immédiate de l'échangeur entre l'A1 et du Boulevard Périphérique, est un carrefour majeur du nord-est parisien et du sud de la plaine de Saint-Denis. Ce secteur en mutation, fortement exposé aux pollutions sonores et atmosphériques, est situé dans une enclave comprise entre de grandes emprises ferroviaires et des friches industrielles. L'enjeu premier est de désenclaver et requalifier ce secteur à proximité du faisceau ferroviaire, ainsi que sur le secteur entre l'avenue du Président Wilson et le long du cimetière. Ce désenclavement dépend de la création d'un nouveau maillage facilitant les déplacements, le stationnement, les livraisons et encourageant les mobilités actives. Enfin, les activités de logistique urbaine, et de rafraîchir et végétaliser ce site fortement artificialisé.

Par ailleurs, la proximité du site aux infrastructures autoroutières (Boulevard Périphérique et autoroute A1) implique des mesures conservatoires pour préserver les futurs habitants et usagers de l'exposition aux pollutions sonores et atmosphériques. Les concepteurs et opérateurs immobiliers sont invités à répondre à cette contrainte propre au site en répondant aux orientations de l'OAP Santé environnementale.

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 quartiers tout en limitant les pollutions grâce à des flux pacifiés (livraison à pied, cyclo-logistique, petits véhicules électriques, etc.).



2 LES ORIENTATIONS – PORTE DE LA CHAPELLE

2.1 Améliorer la trame d'espace public

Requalifier et apaiser les axes majeurs : les grands axes devront être requalifiés et largement végétalisés, notamment l'avenue du Président Wilson qui aura pour vocation de devenir un Boulevard Urbain. Un travail sur la réduction des pollutions sonores et atmosphériques aux abords de ces axes urbains devra être engagé en insistant notamment sur l'apaisement des flux existants. A ce dessin, une voie nouvelle sera créée à l'est de l'A1/RN1, partant de l'impasse Marteau à Paris et bouclant sur l'avenue du Président Wilson. En servant d'alternative à la RN1 pour desservir les futures constructions, celle-ci participera donc à l'apaisement de la Porte de la Chapelle. L'aménagement de cette voie devra être paysager et permettra une cohabitation entre des véhicules lourds dédiés aux activités économiques, et les modes de déplacements actifs comme la marche et le vélo. A terme, une liaison piétonne permettant de rejoindre le square Emile Pereire en passant par la voie sud sera créée.

Apaiser l'espace public sous l'échangeur : une meilleure intégration urbaine de l'échangeur de la Porte de la Chapelle devra être favorisée avec l'aménagement d'un carrefour central public apaisé, paysager et animé. La porte requalifiée devra ainsi former une entrée de ville forte et qualitative, pour Saint-Denis et Paris.

Renforcer les liaisons avec Paris et les grands projets voisins en développant une trame inter-quartier propice aux modes actifs : les liens entre les territoires dionysien et parisien doivent être améliorés notamment dans le contexte de l'implantation de la nouvelle salle omnisport Aréna 2 créée dans le cadre des Jeux Olympiques de Paris 2024. Les liens avec les autres projets du territoire tels que les Magasins Généraux, la zone d'aménagement concerté Nozal – Front Populaire devront être renforcés et valorisés. L'avenue du Cimetière aura vocation à être ouverte à la circulation générale piétonne, sa végétation sera conservée, et permettra à terme une liaison piétonne entre l'avenue du Président Wilson (RN1) et le secteur Gare des Mines en passant par le cimetière.

2.2 Renforcer la végétalisation et les continuités écologiques

Favoriser des continuités écologiques et la Trame verte et bleue aux abords des infrastructures : les abords des infrastructures ferroviaires et routières seront végétalisés en favorisant les continuités écologiques nord-sud et est-ouest, la biodiversité existante sera préservée.

Renforcer la végétalisation du site :

Deux franges écologiques sont repérées au sein de l'OAP Thématique Trame verte et bleue,

- le cimetière parisien de La Chapelle ;
- l'ancienne voie ferrée / parc linéaire au nord, sera transformée en un « parc linéaire », qui permettra à la fois de développer la végétalisation du secteur, et de développer les déplacements actifs en reliant le secteur des Cathédrales du Rail jusqu'à la porte d'Aubervilliers.

De fait, les terrains situés en lien direct avec ces espaces verts identifiées devront privilégier les aménagements d'espaces végétalisés et de pleine terre en continuités de ces franges, et respecter les orientations définies au sein de l'OAP Thématique Trame verte et bleue.

L'implantation des constructions neuves, à l'est de l'A1 respectera des retraits qui feront offices de filtre végétaux permettant une mise à distance des pollutions atmosphériques et sonores pour les usagers. Le paysagement de ces retraits se fera en continuité de celui des espaces publics, participant au renforcement de la végétalisation de la Porte de la Chapelle.



Porte de la Chapelle - Espaces publics et végétalisation

- Voie ouverte à la circulation générale à créer participant à l'apaisement de l'A1, avec traitement paysager et favorisant la désimperméabilisation du site
- Voie piétonne projetée, permettant de traverser la voie verte vers l'Avenue des Magasins généraux
- Avenue du cimetière ayant vocation à devenir publique, permettant à terme une liaison piétonne entre l'Avenue du Président Wilson / N1 au secteur Gare des Mines via le cimetière
- Apaisement et paysagement de l'échangeur de la porte de la Chapelle, avec renforcement des liaisons avec la ville de Paris
- Requalification, végétalisation et apaisement de l'A1 et du Boulevard Périphérique
- Filtres végétaux à créer au sein des espaces privés des terrains, avec plantations denses espaces des bâtiments afin d'éviter une surconcentration des pollutions en façade
- Continuité écologique nord-sud des Cathédrales du Rail jusqu'à la Gare des Mines à préserver et renforcer
- Traitement végétal des limites des terrains en lien avec le cimetière de Paris, afin de renforcer les continuités paysagères et de préserver le noyau de biodiversité secondaire repéré au sein de l'OAP Trame Verte et Bleue

2.3 Développer un quartier d'activités productives mixtes et d'habitat

Le long de l'avenue du Président Wilson / Autoroute A1 :

Aménager un pôle économique mixte : un nouveau pôle mixte à dominante d'activités productives avec commerces et services en rez-de-chaussée sera aménagé le long de l'autoroute A1 en tenant compte de l'existant et du bâti industriel. Ce pôle d'activités productives deviendra un lieu de rencontre et ménagera des espaces publics connectés et apaisés.

A l'ouest de l'A1/avenue du Président Wilson : face à la Porte de la Chapelle, le bâtiment dit du « Dock des Alcools » sera conservé et pourra être à terme surélevé, en fonction de l'évolution du secteur. Plus au nord, le projet s'attachera à résorber l'habitat insalubre le long de l'A1 et faire muter les logements et constructions existantes en activités économiques mixtes.

A l'est de l'A1/avenue du Président Wilson : des constructions d'activités productives mixtes, avec rez-de-chaussée dédiés aux commerces et services. Les constructions disposeront d'une hauteur moyenne de 7 niveaux (R+6), permettant de constituer un front urbain continu et se retournant aux angles, afin de protéger des pollutions sonores et atmosphériques les constructions mixtes à coloration d'habitation situées le long du cimetière.

Au nord-est, construction de logements en second rang : à l'est de la voie nouvelle, au nord du périmètre de l'OAP, sont localisés deux terrains qui disposeront d'une programmation mixte avec une colorimétrie d'habitation. Les formes urbaines et les hauteurs seront variées, avec notamment la création d'émergences ouvrant des vues sur Paris et sur la Plaine. Les espaces végétalisés des terrains devront être traités de manière à renforcer les continuités écologiques avec le cimetière et l'axe écologique des Cathédrales du Rail jusqu'à la Gare des Mines. L'interface entre les lots d'habitation et les lots d'activités productives devra être traitée de manière à permettre la bonne cohabitation entre ces deux programmes. Les constructions d'habitations seront à développer dans une seconde phase, après la réalisation des constructions d'activités productives qui serviront de protection face aux pollutions sonores et atmosphériques.

En tout, sont prévues environ 44 500m² d'activités productives mixtes, et environ 160 logements pourront être développées sur le secteur.

De manière générale, la conception de l'ensemble des constructions prendra en compte les orientations décrites au sein des OAP Santé environnementale, ainsi que Réhabilitation et construction neuve. En plus du fonctionnement des bâtis en adéquation avec leurs activités, une réflexion sera à porter sur leur réversibilité et sur la protection des usagers face aux pollutions importantes attenantes au site.

Les bâtiments d'activités économiques productives devront prendre en compte les orientations de l'OAP Développement économique (document n°3-2-5).



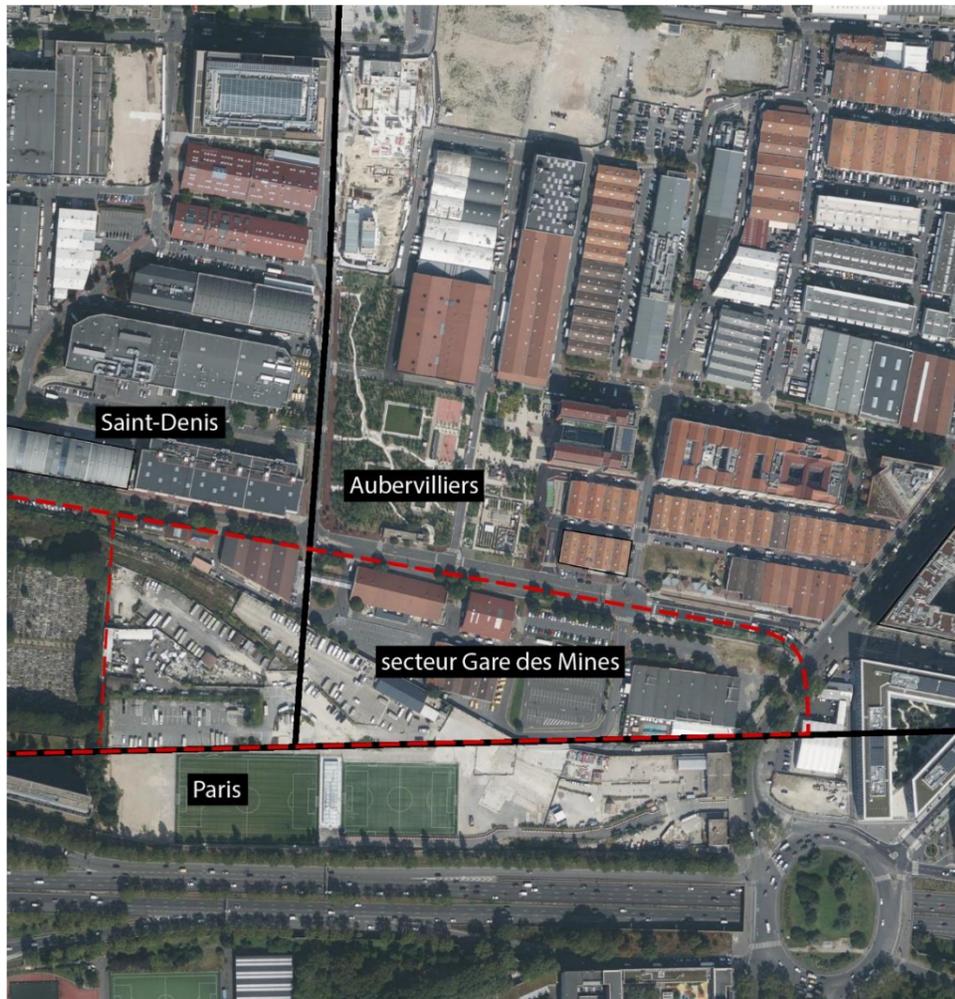
Morphologie / Santé environnementale

-  Front bâti moyenne R+6, à retourner aux angles afin de préserver la qualité de l'air en second rang
-  Traitement en façade des pollutions sonores et atmosphériques / OAP thématique Santé Environnementale
-  Conservation du bâti existant avec possibilité d'extension et de surélévation
-  Emergences de R+10 à R+15
-  Traitement des interfaces entre constructions d'habitations et d'activités

Programmation

-  Programmation d'activités productives mixtes avec rez-de-chaussée dédiés au commerce et aux services.
-  Programmation mixte avec colorimétrie habitation - prise en compte des enjeux de protection de la santé humaine - OAP thématique Santé Environnementale
-  Programmation mixte d'hôtellerie, d'activité de service, d'enseignement, de centre de congrès et d'exposition
-  Construction existante à destination d'hôtellerie
-  Résorption de l'habitat insalubre

SECTEUR GARE DES MINES – CONTEXTE ET ENJEUX



Le secteur Gare des Mines est situé à cheval sur les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers. Il est bordé par :

- le cimetière parisien à l'est, faisant lien avec la Porte de la Chapelle ;
- la porte d'Aubervilliers et place Skanderberg à l'ouest,
- les Entrepôts et Magasins Généraux de Paris et la zone d'aménagement concerté Nozal au nord ;
- la ville de Paris au sud, dont le secteur est en cours de réaménagement (zone d'aménagement concerté Gare des Mines – Fillettes).

Evolutions à venir aux alentours du site :

A terme, le tram T8 rejoignant la gare Rosa Parks à Paris jusqu'à Porte de Paris à Saint-Denis passera par l'avenue des Magasins Généraux et la rue des Fillettes. Une station sera réalisée à la Porte d'Aubervilliers, et une autre au croisement de l'avenue des Magasins Généraux et de la rue des Fillettes. De plus, la zone d'aménagement concerté Gare des Mines – Fillettes côté Paris, au sud du site, prévoit la construction de bâtiments d'activités avec un épannelage d'une moyenne R+7, permettant de réduire partiellement les pollutions sonores et atmosphériques induites par le périphérique.

Enjeux :

De fait, le secteur Gare des Mines devra accompagner ces évolutions urbaines qui permettront le désenclavement actuel du site, à travers :

- la création de pleine terre et d'espace végétalisés sur ce site aujourd'hui très imperméabilisé ;
- un prolongement des continuités de Saint-Denis / Aubervilliers vers la zone d'aménagement concerté Gare des Mines – Fillettes côté Paris ;
- la création d'une liaison avec le secteur de la Porte de La Chapelle via la voie verte nord / sud et le cimetière parisien de la porte de La Chapelle ;
- Le réaménagement de la place Skanderberg, face à la porte d'Aubervilliers, qui accompagnera l'arrivée du tram T8 et son arrêt en créant un espace public piéton, paysager et animé par des rez-de-chaussée actifs ;
- le développement d'un quartier habité bénéficiant d'une proximité avec les transports en commun (ligne 12 du Métro, Tramway T8, etc.) ;
- la création d'un parc central d'environ 1,8 hectare, qui sera desservi par une station du tramway T8 ;
- la réhabilitation de bâtiments hérités du passé industriel du site ;
- 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 quartiers tout en limitant les nuisances grâce à des flux pacifiés (livraison à pied, cyclo-logistique, petits véhicules électriques, etc.).

De plus, 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)

3 LES ORIENTATIONS – GARE DES MINES

3.1 La trame d'espace public

Les liaisons avec Paris et les grands projets voisins seront renforcées à travers le développement du secteur de la Gare des Mines, à travers plusieurs actions :

Désenclaver le site en prolongeant les axes nord-sud existants jusqu'à la ville de Paris, notamment :

La rue des Fillettes, qui, sur son tracé actuel, accueillera le tram T8. Son extension longera le parc central et rejoindra la voie nord Gare des Mines, côté Paris au sein de la zone d'aménagement concerté Gare des Mines – Fillettes. Elle desservira également un futur équipement scolaire et des constructions d'habitation. Etant donné son statut motorisé, son profil sera travaillé de manière à s'intégrer de manière douce avec le Parc Central et intégrera des pistes cyclables.

La rue des Mimosas, prenant accroche sur la rue des Gardinoux au nord des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris, prolongée également jusqu'à voie nord Gare des Mines côté Paris. Celle-ci aura vocation à être une voie apaisée et paysagère.

Créer des continuités piétonnes et cyclables entre les deux portes de La Chapelle et Gare des Mines :

En accompagnant l'arrivée du tramway T8 et sa station via le réaménagement de la place Skanderberg en un espace public piéton généreux et paysager en intégrant les arbres existants. La place réaménagée aura vocation à servir de signal d'entrée qualitatif au sein du territoire de Plaine Commune, en continuité des aménagements prévus au sein de la ville de Paris.

Prolonger l'ancienne voie ferrée / parc linéaire au sein du parc central, afin de permettre une liaison cyclable jusqu'à la place Skanderberg réaménagée ;

La création d'une voie motorisée, dans la continuité de l'axe ouest – sud du cimetière jusqu'à la rue des Fillettes prolongée. Son profil sera paysager et intégrera des pistes cyclables.

3.2 Renforcer la végétalisation et les continuités écologiques

La végétalisation et la désimperméabilisation du site sera à rechercher, notamment à travers la création d'un parc central d'environ 1,8 hectare en prolongement de la Forêt Urbaine des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris. Ce parc devra être vecteur d'usages pour les populations habitant ou travaillant au sein du quartier, renforcera les espaces verts voisins existants (notamment la forêt urbaine et la végétation de l'avenue des Magasins Généraux) et participera au rafraîchissement global du secteur, ainsi qu'à la Trame verte et bleue.

La limite sud du parc devra être traitée de manière à favoriser la protection de la santé humaine face aux pollutions atmosphériques, en compatibilité avec les orientations de l'OAP Santé environnementale. De fait, sera à privilégier la création d'un cordon forestier afin de créer un filtre intermédiaire dense, dont l'implantation des plantations devra permettre d'éviter la dispersion des polluants. Les aménagements offrant des opportunités d'usages prolongés (bancs, terrains de jeux, etc.) ne seront pas à privilégier sur cette frange.



Gare des Mines - Espaces publics et végétalisation

-  Voie ouverte à la circulation générale à créer, notamment en prolongement de la rue des Fillettes à Aubervilliers vers la future voie Gare-Des-Mines Nord à Paris
-  Traitement végétal des limites des terrains en lien avec le cimetière de Paris et de la Voie Verte, afin de renforcer les continuités paysagères et de préserver le noyau de biodiversité secondaire repéré au sein de l'OAP Trame Verte et Bleue
-  Liaison piétonne depuis le secteur Porte de La Chapelle au secteur Gare des Mines via le cimetière
-  Voies apaisées et paysagères
-  Espace piéton / cycle de la voie Nord Gare des Mines (côté Saint-Denis / Aubervilliers)
-  Voie Nord Gare des Mines (côté Paris)
-  Parc linéaire
-  Parc central
-  Aménagement d'un cordon forestier à privilégier, permettant de limiter la dispersion des polluants
-  Place Skanderberg réaménagée, piétonne et plantée
-  Tramway T8

3.3 Programmation et morphologie : un quartier mixte habité, le long du parc

Le secteur Gare des Mines a vocation à devenir un quartier principalement d'habitation, qui jouira de la forte présence des transports en commun (tramway T8 et ligne 12 du métro) ainsi que de la création du parc central.

De part et d'autre du parc seront donc développés plusieurs lots d'habitations (environ 1 110 logements en tout). La réalisation de socles d'activités mixtes en rez-de-chaussée et aux premiers étages sera recherchée. Le long de la place Skanderberg, une transparence visuelle des rez-de-chaussée actifs sera recherchée, afin d'animer ces espaces publics réaménagés et d'accompagner le futur arrêt du Tramway T8.

Les épannelages seront variés, avec 3 niveaux de hauteurs : une référence basse (exemple : R+3), une référence intermédiaire (exemple : R+7) et émergences ponctuelles (exemple : R+15). Ces épannelages permettront d'offrir une variété de type de logements (des maisons superposées en R+3, des appartements en angle avec des vues dégagées au sein des émergences, etc.).

Un groupe scolaire intercommunal sera créé sur la partie nord, permettant de répondre aux besoins scolaires dans le cadre de la création des nombreux logements du secteur.

Au nord du parc, le long de l'avenue des Magasins Généraux, les constructions existantes, héritage de l'activité industrielle du site, seront conservées et réhabilitées le cas échéant. Celles-ci accueillent actuellement des programmations type équipements privés événementiels et des bureaux de petite dimension. La programmation de ces bâtiments devra permettre d'animer l'avenue des Magasins Généraux et le parc central.

Le secteur se situant en périmètre de vigilance défini au sein de l'OAP thématique Santé environnementale, l'aménagement de l'ensemble des emprises d'habitation repérés au sein de ce plan devront prendre en compte les recommandations des études de qualité de l'air et des modélisations 3D. Pour les logements impactés par les pollutions sonores, principalement face à la Porte d'Aubervilliers, une réflexion devra être portée sur cette problématique : disposition des logements (pièces de vie orientées sur les cœurs d'îlots, etc.) et le traitement de la façade.



Morphologie / Santé environnementale

-  Rez-de-chaussée actifs et transparents animant la place Skanderberg
-  Traitement en façade des pollutions sonores et atmosphériques / OAP thématique Santé Environnementale
-  Emergences de R+10 à R+15 (emplacement à titre indicatif)
-  Traitement paysager des terrains d'habitation

Programmation

-  Programmation d'habitation avec socles d'activités mixtes et prise en compte des enjeux de protection de la santé humaine - OAP thématique Santé
-  Equipement scolaire intercommunal
-  Programmation d'équipements / centres de formations / de congrès avec conservation / réhabilitation du bâti existant

4 PLAN DES ORIENTATIONS – LES DEUX PORTES



Espaces publics et végétalisation

- Voie ouverte à la circulation générale à créer participant à l'apaisement de l'A1, avec traitement paysager et favorisant la désimperméabilisation du site
- Voie piétonne projetée, permettant de traverser la voie verte vers l'Avenue des Magasins généraux
- Traitement végétal des limites des terrains en lien avec le cimetière de Paris, afin de renforcer les continuités paysagères
- Avenue du cimetière ayant vocation à devenir publique, permettant une liaison piétonne entre l'Avenue du Président Wilson / N1 au secteur Gare des Mines via le cimetière
- Voie apaisée et paysagère
- Espace piéton / cycle de la voie Nord Gare des Mines (côté Saint-Denis / Aubervilliers)
- Voie Nord Gare des Mines (côté Paris)
- Parc Linéaire
- Parc central public - Gare des Mines

- Traitement paysager des terrains d'habitation
- Aménagement d'un cordon forestier à privilégier au sud du parc central, permettant de limiter la dispersion des polluants
- Filtres végétaux à créer au sein des espaces privés des terrains le long de l'A1
- Apaisement et paysagement de l'échangeur de la porte de la Chapelle, avec renforcement des liaisons avec la ville de Paris
- Requalification, végétalisation et apaisement de l'A1 et du Boulevard Périphérique
- Place Skanderberg réaménagée, piétonne et plantée
- Tramway T8

Morphologie / Santé environnementale

- Front bâti moyenne R+6, à retourner aux angles afin de préserver la qualité de l'air en second rang
- Traitement en façade des pollutions sonores et atmosphériques / OAP thématique Santé Environnementale
- Conservation du bâti existant avec possibilité d'extension et de surélévation
- Emergences de R+10 à R+15 (emplacement à titre indicatif)
- Traitement des interfaces entre constructions d'habitations et d'activités
- Rez-de-chaussée actifs et transparents animant la place Skanderberg

Programmation

- Programmation d'activités productives mixtes avec rez-de-chaussée dédiés au commerce et aux services.
- Programmation mixte avec colorimétrie habitation - prise en compte des enjeux de protection de la santé humaine - OAP thématique Santé Environnementale
- Programmation d'habitation avec socles d'activités mixtes et prise en compte des enjeux de protection de la santé humaine - OAP thématique Santé
- Programmation mixte d'hôtellerie, d'activité de service, d'enseignement, de centre de congrès et d'exposition
- Construction existante à destination d'hôtellerie
- Résorption de l'habitat insalubre
- Equipement scolaire intercommunal
- Programmation d'équipements / centres de formations / de congrès avec conservation / réhabilitation du bâti existant

5 PLAN DES ORIENTATIONS – SANTE ENVIRONNEMENTALE



Les Deux Portes - Plan d'Orientation

Espaces publics et végétalisation

- Voie ouverte à la circulation générale à créer participant à l'apaisement de l'A1, avec traitement paysager et favorisant la désimperméabilisation du site
- Voie piétonne projetée, permettant de traverser la voie verte vers l'Avenue des Magasins généraux
- Traitement végétal des limites des terrains en lien avec le cimetière de Paris, afin de renforcer les continuités paysagères
- Avenue du cimetière ayant vocation à devenir publique, permettant une liaison piétonne entre l'Avenue du Président Wilson / N1 au secteur Gare des Mines via le cimetière
- Voie apaisée et paysagère
- Espace piéton / cycle de la voie Nord Gare des Mines (côté Saint Denis / Aubervilliers)
- Voie Nord Gare des Mines (côté Paris)
- Parc Linéaire
- Parc central public - Gare des Mines
- Traitement paysager des terrains d'habitation
- Aménagement d'un cordon forestier à privilégier au sud du parc central, permettant de limiter la dispersion des polluants
- Filles végétaux à créer au sein des espaces privés des terrains le long de l'A1
- Apaisement et paysagement de l'échangeur de la porte de la Chapelle, avec renforcement des liaisons avec la ville de Paris
- Requalification, végétalisation et apaisement de l'A1 et du Boulevard Périphérique
- Place Skanderberg réaménagée, piétonne et plantée
- Tramway T8

Morphologie / Santé environnementale

- Front bâti moyenne R+6, à rebouter aux angles afin de préserver la qualité de l'air en second rang
- Traitement en façade des pollutions sonores et atmosphériques / OAP thématique Santé Environnementale
- Conservation du bâti existant avec possibilité d'extension et de surélévation
- Emergences de R+10 à R+15 (emplacement à titre indicatif)
- Traitement des interfaces entre constructions (habitations) et d'activités
- Rez-de-chaussée actifs et transparents animant la place Skanderberg

Programmation

- Programmation d'activités productives mixtes avec rez-de-chaussée dédiés au commerce et aux services
- Programmation mixte avec colorimétrie habitation - prise en compte des enjeux de protection de la santé humaine - OAP thématique Santé Environnementale
- Programmation d'habitation avec socles d'activités mixtes et prise en compte des enjeux de protection de la santé humaine - OAP thématique Santé
- Programmation mixte d'hôtellerie, d'activité de service, d'enseignement, de centre de congrès et d'exposition
- Construction existante à destination d'hôtellerie
- Résorption de l'habitat insalubre
- Equipement scolaire intercommunal
- Programmation d'équipements / centres de formations / de congrès avec conservation / réhabilitation du bâti existant

Périmètre interdiction

- zone de dépassement de la valeur limite de dioxyde d'azote (40 microgrammes/m3)
Source : Aupiais 2021, concentration en dioxyde d'azote (NO2)

Périmètres vigilance (étude Modelairurba)

- bande de 200 mètres autour des voies à très fort trafic (A1, A86, périphérique)
Source : Département de la Seine-Saint-Denis, Trafic Moyen Journalier Annuel sur le réseau départemental, cartographie 2019 à 2022
- bande de 35 mètres (trafic > 10000 véhicules/jour)
Source : Département de la Seine-Saint-Denis, Trafic Moyen Journalier Annuel sur le réseau départemental, cartographie 2019 à 2022
- zones impactées par le bruit routier
Source : bruitparif, 2022