Plan Local d'Urbanisme

Pièce n°3 : Orientation d'Aménagement et de Programmation

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de Territoire du 10 avril 2017 approuvant le PLU

Bureaux d'études : Synthèse Architecture - Mediaterre Conseil

PRESENTATION DE L'OUTIL

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) constituent une pièce obligatoire au dossier du Plan Local de l'Urbanisme (PLU). Etablies en cohérence avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD), elles peuvent concerner un secteur ou un quartier que la commune souhaite mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou réaménager.

Les OAP sont particulièrement utiles pour prévoir les actions et opérations d'aménagement à mettre en œuvre, notamment pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de ville et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Elles comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements et sont régies par les articles L. 151-6 et L. 151-7 du code de l'urbanisme.

OAP QUARTIER DE LA GRANDE GARE

CONTEXTE

La gare du « Bourget RER », située au sud de la commune du Bourget, va connaître de grands changements dans les prochaines années. Elle sera desservie par la Tangentielle Nord à horizon 2017, puis par les lignes 16 et 17 du métro du Grand Paris Express (GPE) à horizon 2023/2024. Elle deviendra une gare majeure du territoire.

La présente OAP a pour objet la requalification du quartier situé au sud-ouest de la commune, en lien avec le réaménagement du pôle d'échanges.

Ce quartier d'une superficie d'environ 18 hectares comprend aujourd'hui l'ilot de la gare RER à l'est, les deux zones d'activités de la Bienvenue ainsi que des secteurs pavillonnaires à l'ouest. Il est marqué par de grandes infrastructures de transport. La Grande Ceinture constitue la limite nord du site. L'avenue de la Division Leclerc (ex RN2) isole les tissus d'habitat et d'activités du pôle multimodal.

Le renforcement des transports sur le territoire crée les conditions d'une nouvelle urbanité et plus largement d'une nouvelle attractivité. Le projet communal sur ce secteur, est de structurer une polarité urbaine dense et mixte, qui tire pleinement parti de l'effet levier « gare », tout en cherchant à s'intégrer au mieux dans le tissu existant. La ville porte par ailleurs l'ambition d'inscrire ce projet dans une démarche de labellisation « éco quartier ».

PROGRAMMATION

Une programmation différenciée, de la polarité rayonnante au quartier de ville

Le projet prévoit deux secteurs opérationnels d'ambitions programmatiques différentes, mais complémentaires.

Le secteur de la Gare, en lien direct avec la Grande Gare, constituera un espace de référence en entrée de ville. Un véritable pôle tertiaire, de services et de commerces sera aménagé, en vitrine de l'avenue de la Division Leclerc, face à la Grande Gare. Il constituera un des maillons de la chaîne agrégative mixte projetée à l'échelle de la ville sur l'ex RN2. Le quartier proposera également une offre de logements variée avec l'implantation de petits collectifs, ainsi que de maisons de ville en frange du tissu pavillonnaire.

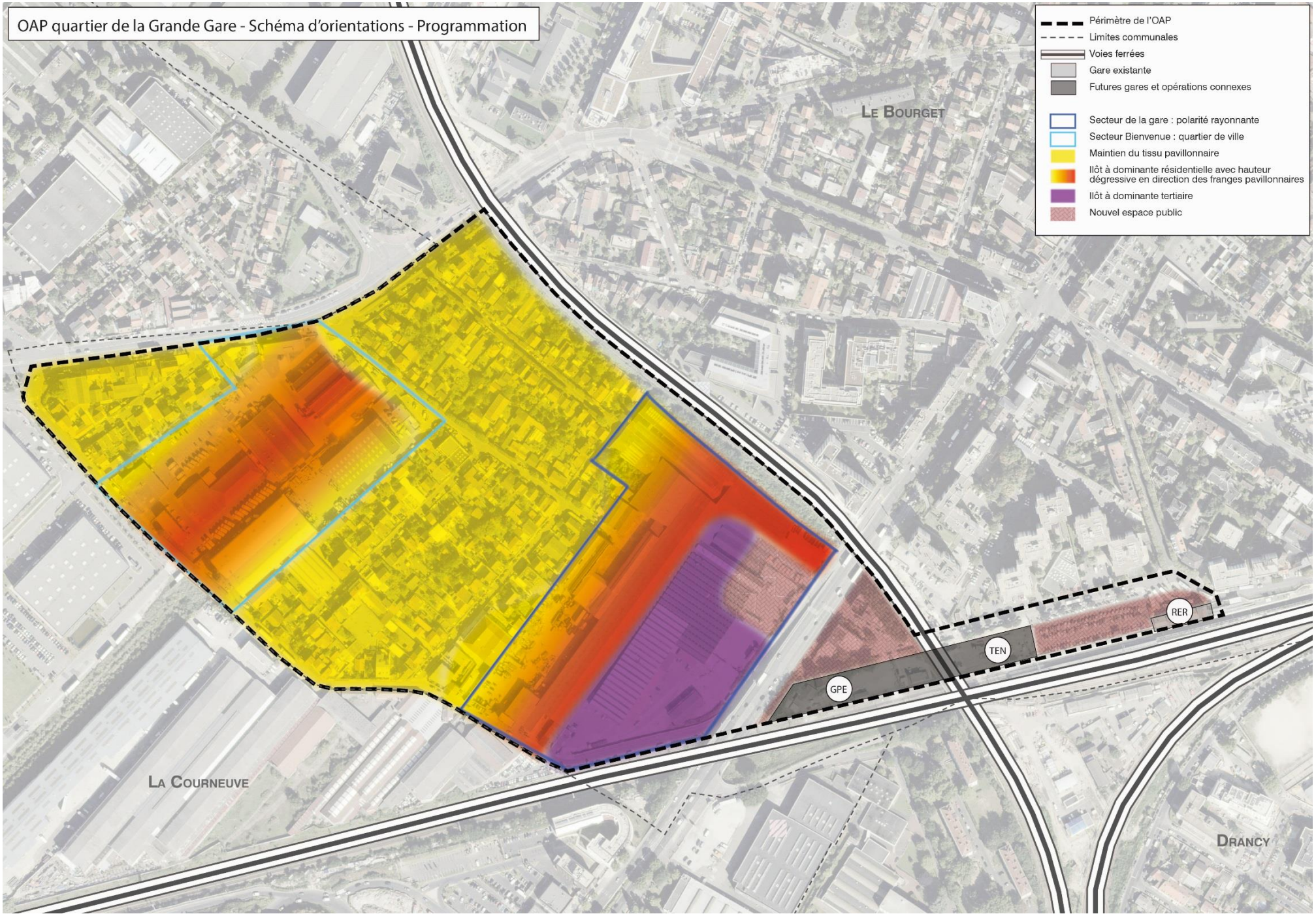
Le secteur Bienvenue, défini comme un quartier de ville intégré à son environnement résidentiel, comprendra majoritairement de l'habitat, des services adaptés et des commerces de proximité. Les typologies de logement seront également diversifiées avec des petits collectifs et des maisons de ville en transition avec les franges pavillonnaires.

A l'échelle des deux îlots opérationnels, la programmation prévisionnelle est ainsi d'environ 30 000 m² de bureaux, 9 500 m² de commerces et 550 logements, dont 25% de logements locatifs aidés, auxquels s'ajouteront équipements et services.

En complément des secteurs opérationnels de la Gare et Bienvenue, le projet pourra également intégrer un programme mixte en surplomb et à proximité directe de la Grande Gare, dans le cadre d'**opérations connexes à l'aménagement du bâtiment voyageurs de la gare GPE.**

Les **quartiers pavillonnaires existants,** seront en grande partie confirmés dans leur vocation résidentielle, et pleinement intégrés au sein des nouveaux aménagements. En front de la rue Anizan Cavillon, une densification douce du tissu pourra s'opérer, comme sur les autres secteurs pavillonnaires de la ville bordant des axes structurants.

La programmation mixte ainsi envisagée à l'échelle globale du quartier, à travers les nouveaux secteurs, mais également les tissus préservés, se veut un juste équilibre entre ville intense et ville intime, garant du « bien vivre » sur la commune.


OAP quartier de la Grande Gare - Schéma d'orientations - Programmation
Périmètre de l'OAP
Limites communales
Voies ferrées
Gare existante
Futures gares et opérations connexes
Secteur de la gare : polarité rayonnante
Secteur Bienvenue : quartier de ville
Maintien du tissu pavillonnaire
Ilôt à dominante résidentielle avec hauteur dégressive en direction des franges pavillonnaires
Ilôt à dominante tertiaire
Nouvel espace public
Le Bourget
La Courneuve
Drancy
RER
TEN
GPE

DESSERTE

Un pôle multimodal majeur

Ce nouveau quartier bénéficiera de l'arrivée des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express et de la gare de la Tangentielle Nord, dont les gares seront implantées à proximité de la gare RER actuelle, et constitueront, avec les transports déjà existants (RER B, bus, Autolib'…), un véritable pôle multimodal.

Ce pôle d'échanges fera l'objet d'un réaménagement global, afin de repenser l'ensemble des espaces publics, la distribution des accès aux gares ainsi que les connexions entre les différents modes de transport. Un nouvel accès à la gare pourra être encouragé depuis l'avenue de la Division Leclerc. La gare routière, permettant de développer l'intermodalité avec le réseau de bus, sera relocalisée le long de la rue du Chevalier de la Barre. Deux nouveaux parvis seront aménagés devant les bâtiments gare. Ils permettront d'organiser les flux, mais auront aussi vocation à devenir de véritables lieux de vie.

Un maillage viaire apaisé

Le maillage viaire du quartier est aujourd'hui contraint par la présence d'une grande emprise foncière non perméable à l'ouest de l'avenue de la Division Leclerc (usine de recyclage de papier et Tubes de Montreuil). Les voies existantes servent à la fois de desserte des habitations et d'accès aux zones d'activités. Aujourd'hui, la rue de Verdun, au sud du quartier, est traversée par de nombreux poids lourds. Il convient d'y remédier.

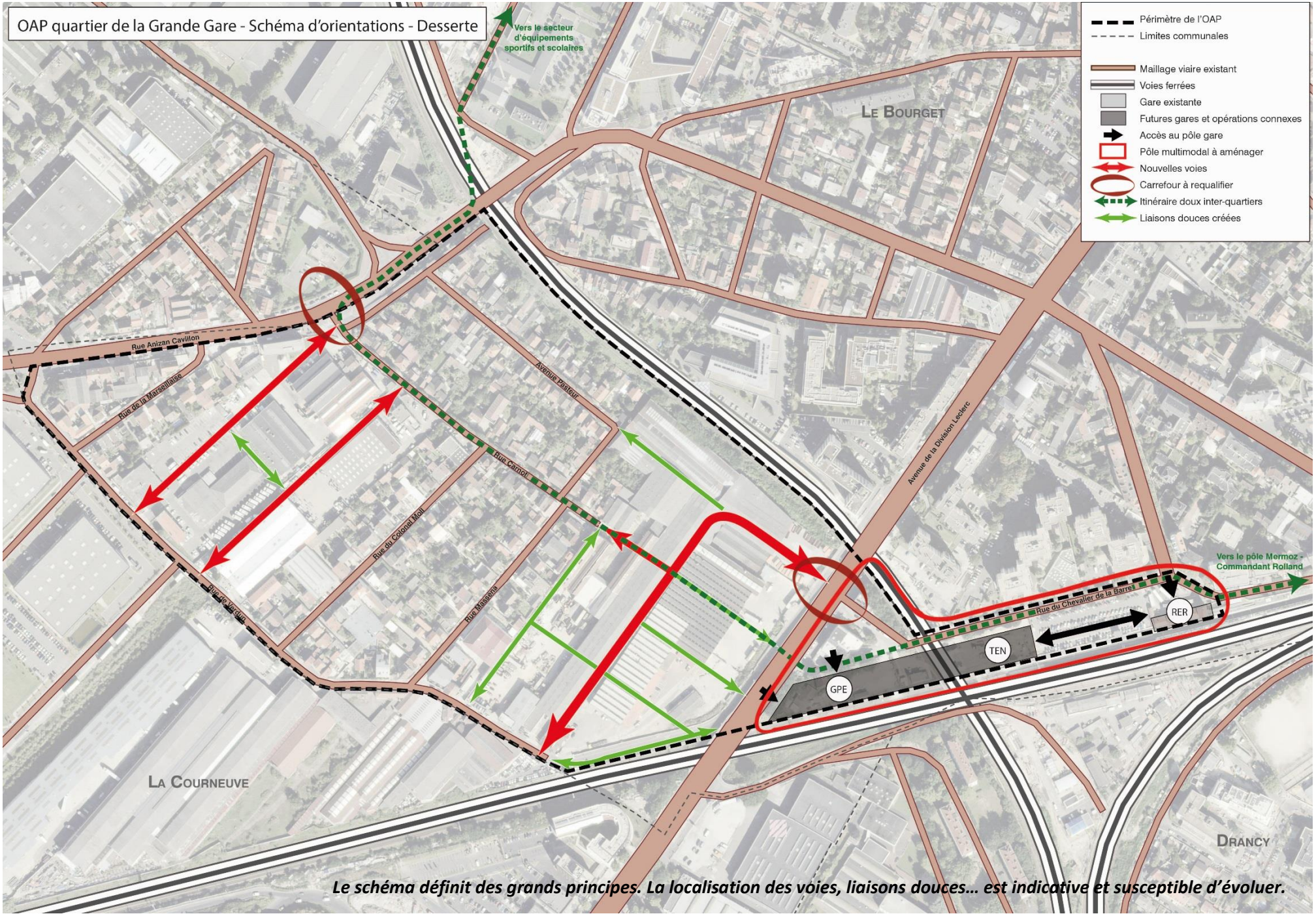
Une nouvelle ossature viaire sera créée, dans la continuité de la trame existante, afin de désenclaver le quartier et notamment de le relier à la gare. Les voies seront apaisées. Il s'agira de limiter le passage des poids lourds et de favoriser la cohabitation des différents usagers. Une nouvelle voie nord-sud plantée permettra de relier la rue de Verdun à l'avenue de la Division Leclerc. D'autres liaisons nord-sud à vocation résidentielles seront également créées.

Une attention particulière devra être portée au carrefour situé en interface entre le nouveau quartier et la gare, au niveau de l'avenue de la Division Leclerc. Il sera restructuré afin d'assurer la continuité des déplacements des différents usagers, de réduire les conflits d'usage et de créer un espace pacifié qui fasse lien entre la place publique et le parvis de part et d'autre.

Un maillage doux traversant

Le mail planté constituera un espace propice aux circulations douces. Des cheminements piétons complémentaires seront créés au sein du quartier afin de proposer des parcours sécurisés pour les habitants et autres usagers. Les nouveaux aménagements permettront notamment de structurer un itinéraire doux depuis la gare vers le complexe sportif Maurice Houyoux, traversant le quartier d'est en ouest.

L'ensemble de ces aménagement sera pensé pour constituer un véritable maillage doux à l'intérieur du quartier et connecté à l'extérieur. La continuité entre espaces publics existants et projetés sera assurée. Le maillage doux pourra notamment s'appuyer sur le nouveau réseau d'espaces publics mis en œuvre (place urbaine et parvis).



Le schéma définit des grands principes. La localisation des voies, liaisons douces… est indicative et susceptible d'évoluer.

QUALITES URBAINES, PAYSAGERES ET ARCHITECTURALES

La Grande Gare, un espace de référence

Le quartier constituera une porte d'entrée majeure de la ville, de par la traversée de l'ex RN2 mais également et surtout par la présence de la Grande Gare. La composition urbaine devra faire rayonner le quartier. Il s'agira, par un projet ambitieux, de donner une force symbolique à cet espace. A proximité et en vis-à-vis de la Grande Gare, des bâtiments de hauteur R+5 à R+9 cadreront l'espace, avec la volonté de créer le long de l'avenue de la Division Leclerc une vitrine économique, qui pourra appeler un signal architectural. Le bâtiment voyageurs de la nouvelle gare, qui pourra potentiellement accueillir des activités complémentaires, devra être conçu comme un équipement public parfaitement intégré dans la ville et qui s'impose comme un repère urbain.

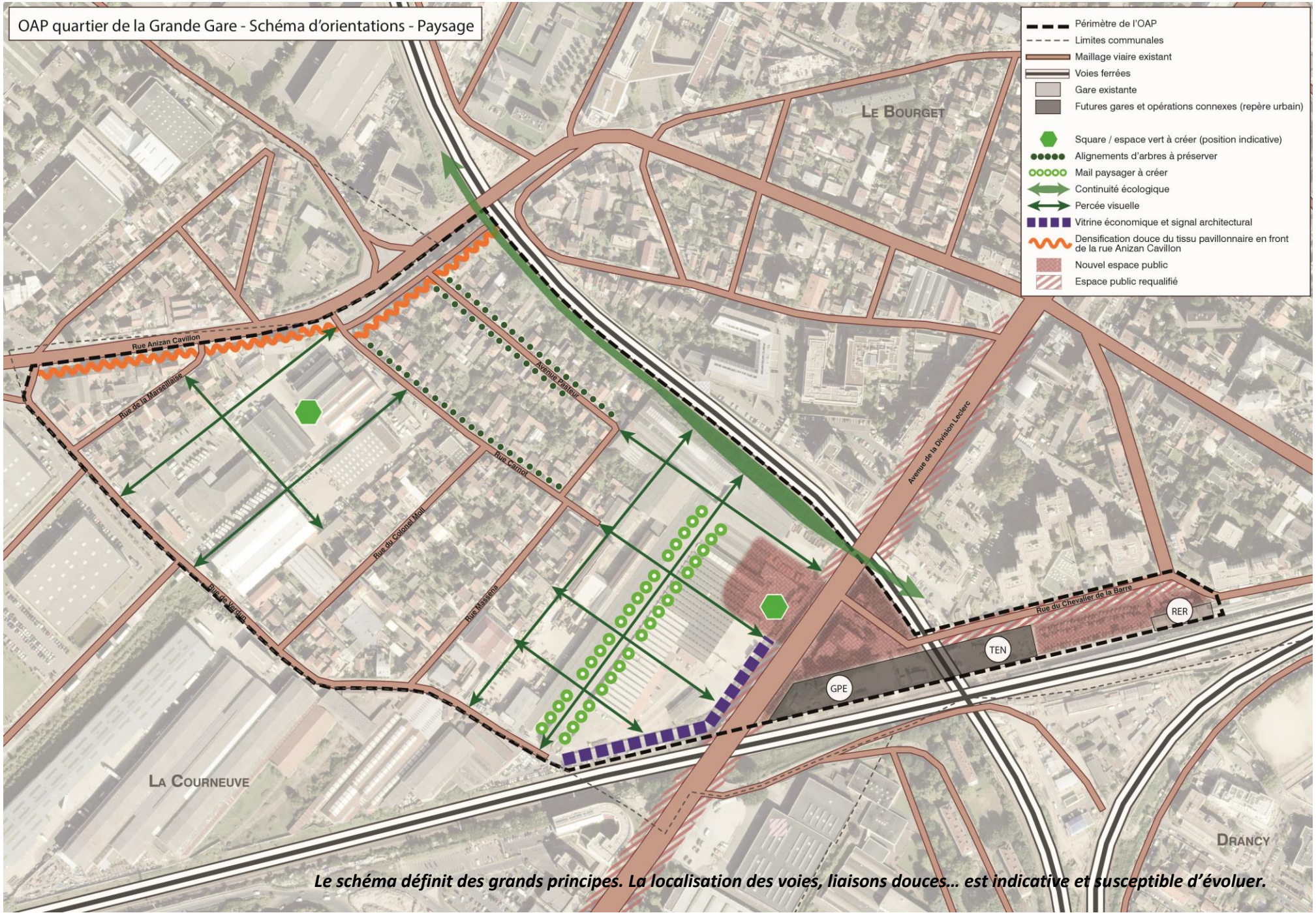
L'aménagement d'espace public qualitatif accompagnera la mise en scène de l'entrée de ville. Deux nouveaux parvis de gare seront aménagés (gare RER et gare TEN/GPE). Plus globalement, l'objectif est d'ouvrir le nouveau quartier à l'ouest de l'avenue de la Division Leclerc sur la Grande Gare par un travail sur l'espace public. Dans le cadre du projet, une grande place, en pente douce, viendra rattraper la rupture de topographie générée par le pont de l'ex RN2. Aménagée de part et d'autre de l'avenue de la Division Leclerc, elle intègrera le parvis de la Grande Gare. Cet aménagement permettra de retisser du lien entre le pôle d'échanges et le nouveau quartier, et notamment de faciliter la traversée de la voie pour les piétons.

Des secteurs opérationnels intégrés dans leur environnement

A l'échelle du quartier, les hauteurs et les densités du bâti seront modulées afin d'éviter les ruptures d'échelle et ainsi d'offrir une forme urbaine cohérente.

Dans le **secteur de la Gare,** la hauteur et la densité diminuent progressivement d'est en ouest, passant d'immeubles vitrines R+5/R+9 à des petits collectifs R+3/R+4, pour atteindre une typologie de maison de ville en continuité du tissu pavillonnaire préservé. Pour le **secteur Bienvenue,** les petits ensembles de collectifs R+3/R+5 seront situés préférentiellement au sein de l'îlot délimité par les nouvelles voies et le long de la rue de Verdun. En transition des pavillons existants en frange, les hauteurs seront limitées à R+1/R+2+C.

Dans le secteur de la Gare, comme dans le secteur Bienvenue, ponctuellement des signaux architecturaux pourront venir rythmer la composition urbaine. Les cœurs d'îlots devront constituer des espaces de respiration. L'implantation des constructions préservera des percées visuelles à travers le quartier. Elles s'appuieront sur les cheminements doux mais également sur les espaces libres privés ainsi que sur le séquençage des fronts bâtis.



Le schéma définit des grands principes. La localisation des voies, liaisons douces… est indicative et susceptible d'évoluer.

DEVELOPPEMENT DURABLE

Afin d'inscrire le projet dans une démarche environnementale, l'aménagement s'appuiera sur les principes de la Charte Eco quartiers. Notamment, le projet s'engage à respecter les objectifs n°16 à 20 :

- ◊ 16 : Produire un urbanisme permettant d'anticiper et de s'adapter aux changements climatiques et aux risques,
- ◊ 17 : Viser la sobriété énergétique et la diversification des sources au profit des énergies renouvelables et de récupération,
- ◊ 18 : Limiter la production des déchets, développer et consolider des filières de valorisation et de recyclage,
- ◊ 19 : Préserver la ressource en eau et assurer une gestion qualitative et économe,
- ◊ 20 : Préserver et valoriser la biodiversité, les sols et les milieux naturels.

De nombreux aménagements participeront à la démarche écologique du projet.

Les voies structurantes des quartiers, interdites aux poids lourds, seront apaisées. L'avenue de la Division Leclerc passera du statut de route à celui de boulevard urbain. Une plus grande place sera laissée aux modes doux. Ces principes, couplés à l'émergence d'un pôle multimodal structurant, contribueront à limiter la circulation automobile, et ainsi à lutter contre les changements climatiques.

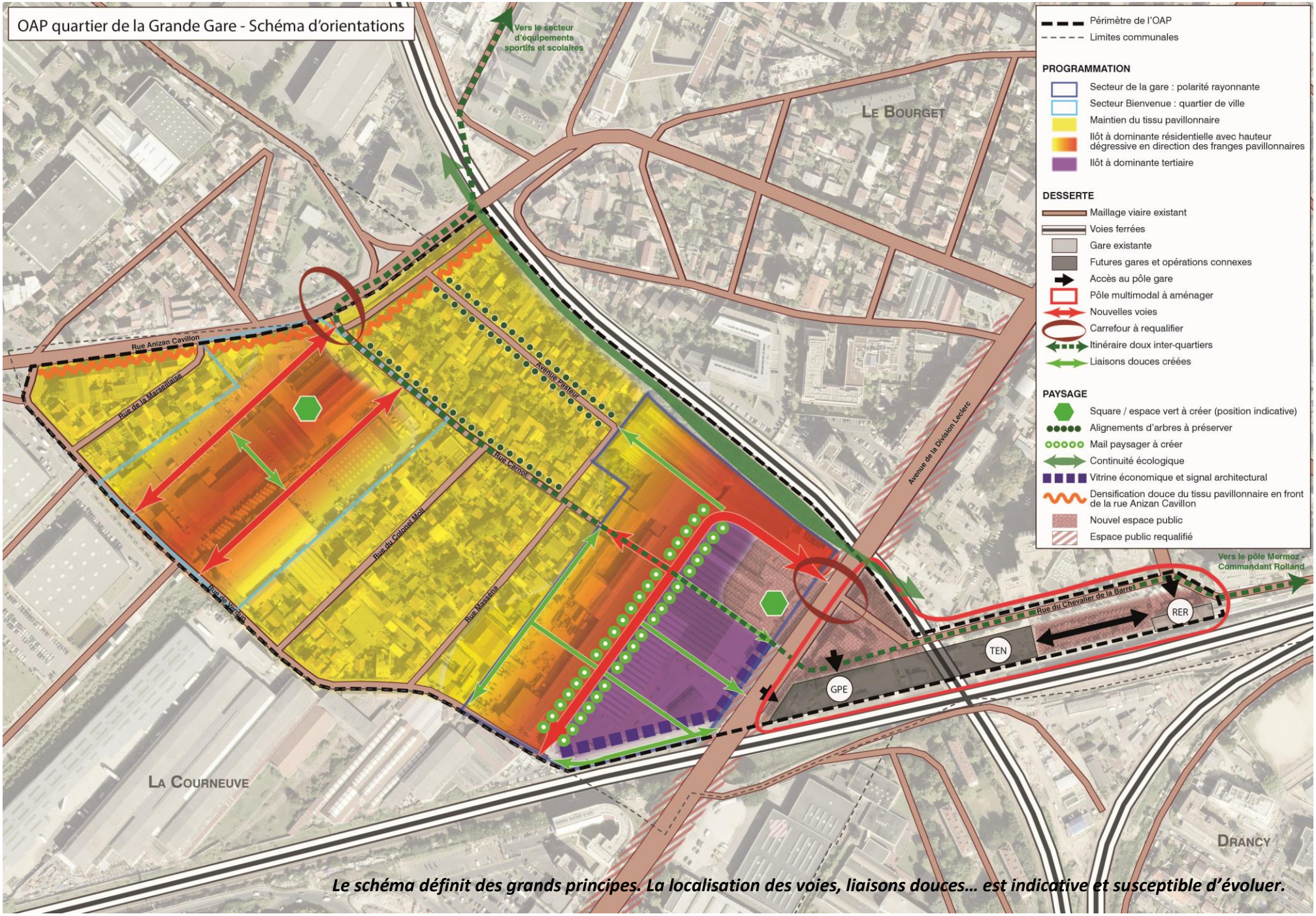
Les nuisances et les risques du territoire seront pris en compte. Ainsi, au sud-est du quartier de la gare seront implantés des bureaux le long de l'ex RN2. Ces bâtiments serviront de mur écran permettant d'atténuer le bruit et la pollution de l'air.

Le risque de remontée de nappe sera anticipé avec des dispositions imposant des ouvrages enterrés implantés au-dessus du niveau des plus hautes eaux ou l'utilisation de techniques permettant l'imperméabilisation des ouvrages. Concernant le volet énergétique, l'ensoleillement sera pris en compte dans la conception des espaces publics et le dimensionnement du mail planté. Une réflexion sera menée quant à l'opportunité de valoriser la ressource géothermique du site.

Le projet permettra de renforcer la nature dans la ville. Les nouveaux espaces publics, le mail planté nord-sud traversant le secteur de la gare et les parvis seront des supports d'espaces végétalisés nouveaux. La trame verte comprendra également les espaces communs des nouveaux îlots résidentiels, comme les jardins des tissus pavillonnaires préservés et les alignements d'arbres conservés. Des squares ou espaces verts seront également créés sur le parvis de la gare du Grand Paris Express et au sein du quartier Bienvenue.

Le projet préservera un corridor vert en bordure de la Grande ceinture, dans une logique de continuité écologique à grande échelle, en lien avec le parc Georges Valbon de la Courneuve.

Ces différentes orientations de maintien et renforcement des masses vertes permettront de diminuer le taux d'imperméabilisation des sols, de favoriser l'infiltration des eaux de pluies, et de réduire le phénomène d'îlots de chaleur urbains. La mise en place de noues paysagères sur le mail planté est en outre envisagée.



Le schéma définit des grands principes. La localisation des voies, liaisons douces… est indicative et susceptible d'évoluer.