OAP THÉMATIQUES

3-2

OAP THÉMATIQUE
GRANDS AXES ET ESPACE PUBLIC

Approuvé par délibération du Conseil de Territoire le 25 février 2020

REVISION DU PLUI APPROUVEE EN CONSEIL DE TERRITOIRE DU 16 DÉCEMBRE 2025

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

Plaine Commune Grand Paris

INTRODUCTION 5
Qu'est-ce que l'OAP Grands axes et espace public ? 5
Les points clés du diagnostic 5
Les grands enjeux de l'OAP Grands axes et espace public 5

I. MIEUX HIÉRARCHISER LE RÉSEAU VIAIRE 8

II. RENFORCER LE MAILLAGE DU RÉSEAU VIAIRE 10
Résorber les coupures et les pollutions liées aux autoroutes 11
Créer de nouveaux franchissements et améliorer la qualité des franchissements existants 11
Aménager les places et abords de gares 11
Requalifier les portes et espaces de liaison avec Paris 12

III. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC ET PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE DANS SON AMÉNAGEMENT 14
Créer un maillage de parcours de fraicheur 14
Renforcer les îlots de fraicheur 16
Végétaliser les abords des écoles 17
Réduire le phénomène d'îlot de chaleur urbain produit par les sols 17
Assurer la continuité des berges pour les modes actifs et accentuer leur caractère paysager 17

IV. ASSURER UNE PLACE POUR TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT 20
Définir la vocation des axes en termes de mobilités 20
Prendre en compte le développement des axes cyclables dans l'aménagement des voies 22
Aménager les poches de tranquillité pour valoriser la présence des piétons sur l'espace public et apaiser ses usages 22

SYNTHÈSE DE L'OAP GRANDS AXES ET ESPACE PUBLIC

Les orientations de l'OAP sont divisées en quatre grandes orientations :

- Mieux hiérarchiser le réseau viaire
- Renforcer le maillage du réseau viaire
- Améliorer la qualité de l'espace public et prendre en compte les enjeux du dérèglement climatique dans son aménagement
- Assurer une place pour tous les modes de déplacement

Ces grandes orientations sont divisées dans des orientations secondaires de la manières suivante :

- Renforcer le maillage du réseau viaire
  - Résorber les coupures et les pollutions liées aux autoroutes
  - Créer de nouveaux franchissements et améliorer la qualité des franchissements existants
  - Aménager les places et abords de gares
  - Requalifier les portes et espaces de liaison de Paris
- Améliorer la qualité de l'espace public et prendre en compte les enjeux du dérèglement climatique dans son aménagement
  - Créer un maillage de parcours de fraicheur
  - Créer un maillage de parcours de fraicheur
  - Végétaliser les abords des écoles
  - Réduire le phénomène d'îlot de chaleur urbain produit par les sols
  - Assurer la continuité des berges pour les modes actifs et accentuer leur caractère paysager
- Assurer une place pour tous les modes de déplacement
  - Définir la vocation des axes en termes de mobilités
  - Prendre en compte le développement des axes cyclable dans l'aménagement des voies
  - Aménager les poches de tranquillité pour valoriser la présence des piétons sur l'espace public et d'apaiser ses usages

INTRODUCTION

QU'EST-CE QUE L'OAP GRANDS AXES ET ESPACE PUBLIC ?

L'Orientation d'Aménagement et de Programmation thématique Grands axes et espace public a pour enjeu de traduire les objectifs du PADD sur le territoire de Plaine Commune, en matière de hiérarchisation du maillage viaire et de réduction des pollutions qui lui sont liées, de requalification et de partage de l'espace public et d'adaptation au dérèglement climatique. Ces objectifs répondent tous à l'ambition du PADD d'adapter la ville au dérèglement climatique et d'améliorer le cadre de vie des habitants. Elle définit des objectifs et des orientations qui doivent guider les projets afin qu'ils contribuent à la mise en œuvre de la stratégie de Plaine Commune dans ces domaines.

Les grands axes correspondent à la trame viaire majeure du territoire de Plaine Commune. L'OAP précise la vocation de chaque axe et les objectifs qui lui sont applicables en matière de mobilités, d'ambiance urbaine, et d'aménagement, de partage, de désimperméabilisation et végétalisation de l'espace public. Elle fixe les orientations générales pour guider les projets d'aménagement de l'espace public et les projets portant sur les terrains situés le long des grands axes.

Cette OAP souhaite favoriser le lien entre les mobilités, la mise en valeur de l'espace public et la dynamique d'aménagement et d'urbanisme du territoire pour concevoir une ville plus agréable et de meilleure qualité.

LES POINTS CLÉS DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic du rapport de présentation du PLUi indique que le territoire de Plaine Commune se caractérise par un maillage dense de grandes infrastructures autoroutières, routières, ferroviaires et fluviales. Ces infrastructures assurent une bonne accessibilité du territoire à l'échelle métropolitaine et intercommunale tout en engendrant également des pollutions qui exposent les populations et l'environnement, ainsi que des difficultés pour les déplacements locaux. Le réseau routier est en effet largement saturé. Certains axes sont sous-dimensionnés au regard des fonctions qu'ils devraient accueillir et ne permettent ni la circulation efficace des transports collectifs, ni la circulation des usagers des modes actifs en toute sécurité (piétons, cyclistes et autres modes actifs). Les aménagements en faveur des transports collectifs dans le nord du territoire et des mobilités alternatives à la voiture restent insuffisants, malgré le renforcement important de l'offre de transports collectifs et la faible motorisation des habitants, en particulier dans la partie Sud de Plaine Commune.

L'espace public est parfois dégradé et souvent insuffisamment végétalisé, tandis que les abords des grands axes sont ponctuellement caractérisés par un bâti déqualifié, disparate ou de mauvaise qualité. La présence de commerces est courante mais génère alors des problématiques de stationnement et d'organisation des livraisons.

Enfin, les flux routiers sont enfin une source de pollutions sonores et atmosphériques, en particulier pour les occupants des constructions qui les bordent.

LES GRANDS ENJEUX DE L'OAP GRANDS AXES ET ESPACE PUBLIC

L'OAP Grands axes et espace public a pour objectif, conformément au PADD, de favoriser la constitution d'un territoire accessible et praticable, mettant en place les conditions d'une mobilité plus durable et en améliorant le cadre de vie.

Pour répondre à cet objectif l'OAP propose des orientations qui répondent à plusieurs grands enjeux :

- Le maillage du territoire
- La réduction des pollutions liées aux grandes infrastructures
- Le partage de l'espace public
- L'adaptation au dérèglement climatique

L'enjeu du maillage du territoire

Le réseau viaire du territoire de Plaine Commune se caractérise par une grande diversité de formes. Cette diversité se traduit par la présence de plusieurs autoroutes (A1 et A86), des anciennes nationales (N1, N2, N14, N328 …), de départementales et d'un réseau local dense. Ces axes répondent à des enjeux d'échelle différents reliant Plaine Commune à la métropole et la région. Face à cette diversité d'échelle et de fonction, un traitement différent doit être apporté à chacun de ces axes.

Au-delà du traitement du réseau viaire, l'enjeu du maillage vise à répondre aux problématiques de coupures du territoire. Plaine Commune est en effet marquée par d'importantes infrastructures autoroutières et ferroviaires ainsi que par la Seine et le canal de Saint-

Denis. Cela crée à la fois une desserte et une irrigation forte, mais aussi un morcellement du territoire qui nuit à sa porosité et forçant certains quartiers à se tourner vers des communes extérieures à Plaine Commune.

L'enjeu de la réduction des pollutions liées aux grandes infrastructures

Les infrastructures autoroutières et la saturation du réseau viaire induisent des pollutions sonores et atmosphériques. L'enjeu de la réduction des pollutions liées aux transports a pour objectif de proposer des dispositifs de réduction à proximité des axes qui les génèrent mais aussi des formes urbaines spécifiques pour les projets se situant dans ces zones de fortes expositions. Ces objectifs répondent à des ambitions d'apaisement de l'espace public et de santé publique.

L'enjeu du partage de l'espace public

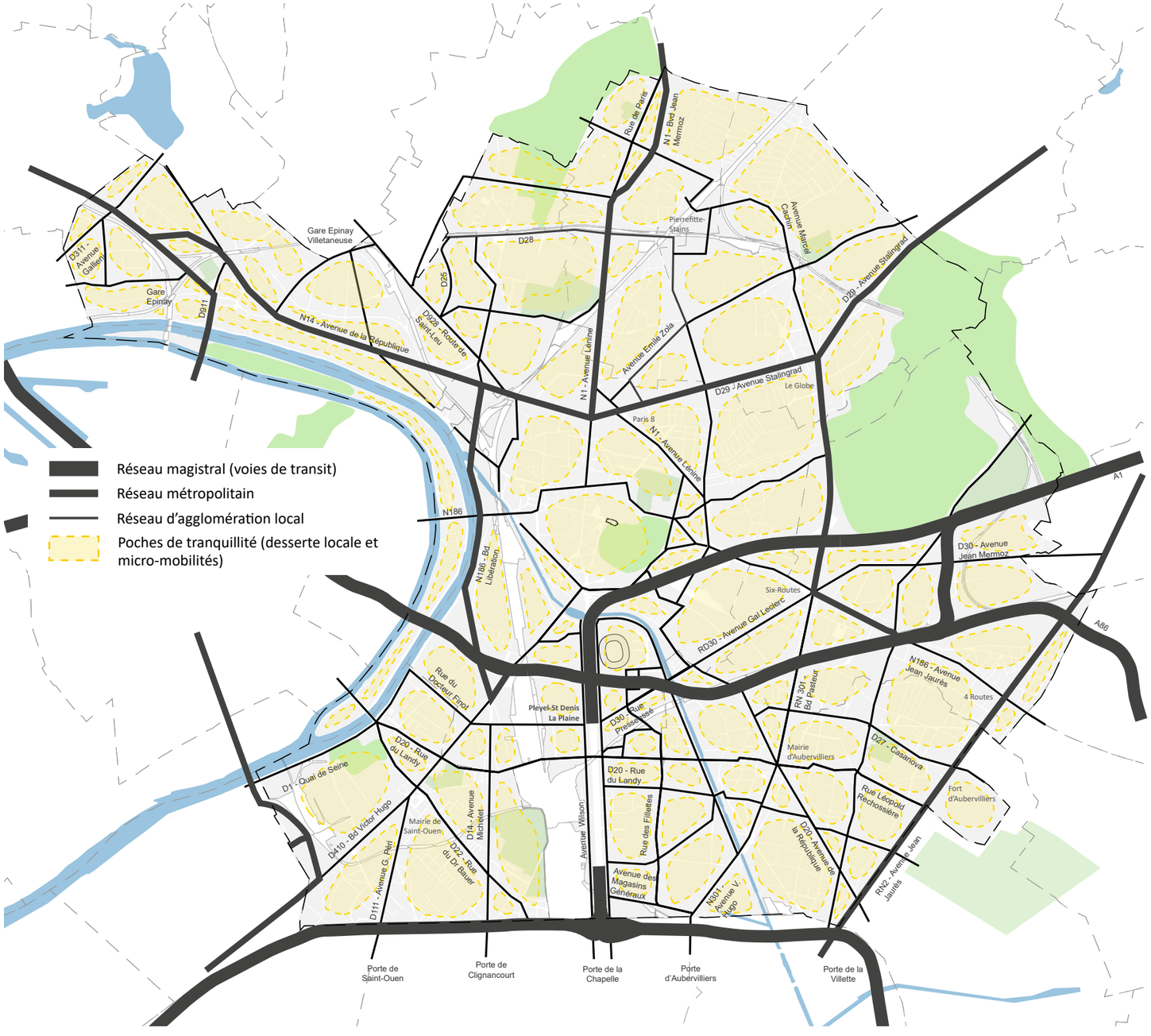
L'espace public est support de nombreux usages et mobilités. Le partage de la rue et des espaces publics entre les différents usagers est un enjeu majeur pour le territoire. L'enjeu de l'OAP est donc de définir des orientations qui participent à redonner toute leur place aux modes actifs ainsi qu'à la vie urbaine locale.

L'enjeu de l'adaptation au dérèglement climatique

Les villes sont de plus en plus exposées au changement climatique, multiplication des vagues de chaleur, des épisodes de précipitations extrêmes, phénomène d'îlots de chaleur urbain, l'impact du dérèglement climatique sur le milieu urbain est aujourd'hui tangible. L'enjeu de l'adaptation au dérèglement climatique a pour objectif de poser les principes de désimperméabilisation et végétalisation de l'espace public comme outils d'adaptation au dérèglement climatique et protéger et encourager la nature là où c'est possible.

ORIENTATIONS

I. MIEUX HIÉRARCHISER LE RÉSEAU VIAIRE



CARTE N°1 : OBJECTIFS DE HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU

L'organisation de la trame viaire principale de Plaine Commune proposée par l'OAP vise à favoriser une meilleure hiérarchisation du réseau routier et à assurer une place pour tous les modes de transports.

En effet, la gestion des flux automobiles nécessite une meilleure organisation du réseau des voies, en fonction de leur usage, du niveau de trafic routier, des modes de déplacements, et de l'intensité de la vie urbaine dont elles ont vocation à être le support.

De manière générale, la réflexion s'ordonne autour de la recherche d'une qualité de vie des quartiers, d'une grande qualité urbaine et environnementale et de la vitalité des centralités. Concrètement, sont définis à différentes échelles les axes supports de trafic et les poches exemptes de trafic de transit.

La hiérarchisation du réseau retenue figure sur la **carte n°1**. A terme, la trame viaire majeure de Plaine Commune devra s'organiser à partir de trois niveaux clairement identifiés, répondant à différents objectifs. On distingue ainsi :

- **Le réseau magistral** correspond à des voies de niveau régional ou suprarégional (boulevard périphérique, autoroutes A1 et A86). Il concentre la majorité des flux routiers de transit. Ses échanges avec les réseaux de niveaux inférieurs doivent être maîtrisés et son impact sur le cadre de vie et l'environnement doit être le plus limité possible.

- **Le réseau métropolitain** correspond à des voies structurantes pour les déplacements à l'intérieur de la métropole du Grand Paris. C'est ce réseau qui fait la transition entre le réseau magistral et le réseau

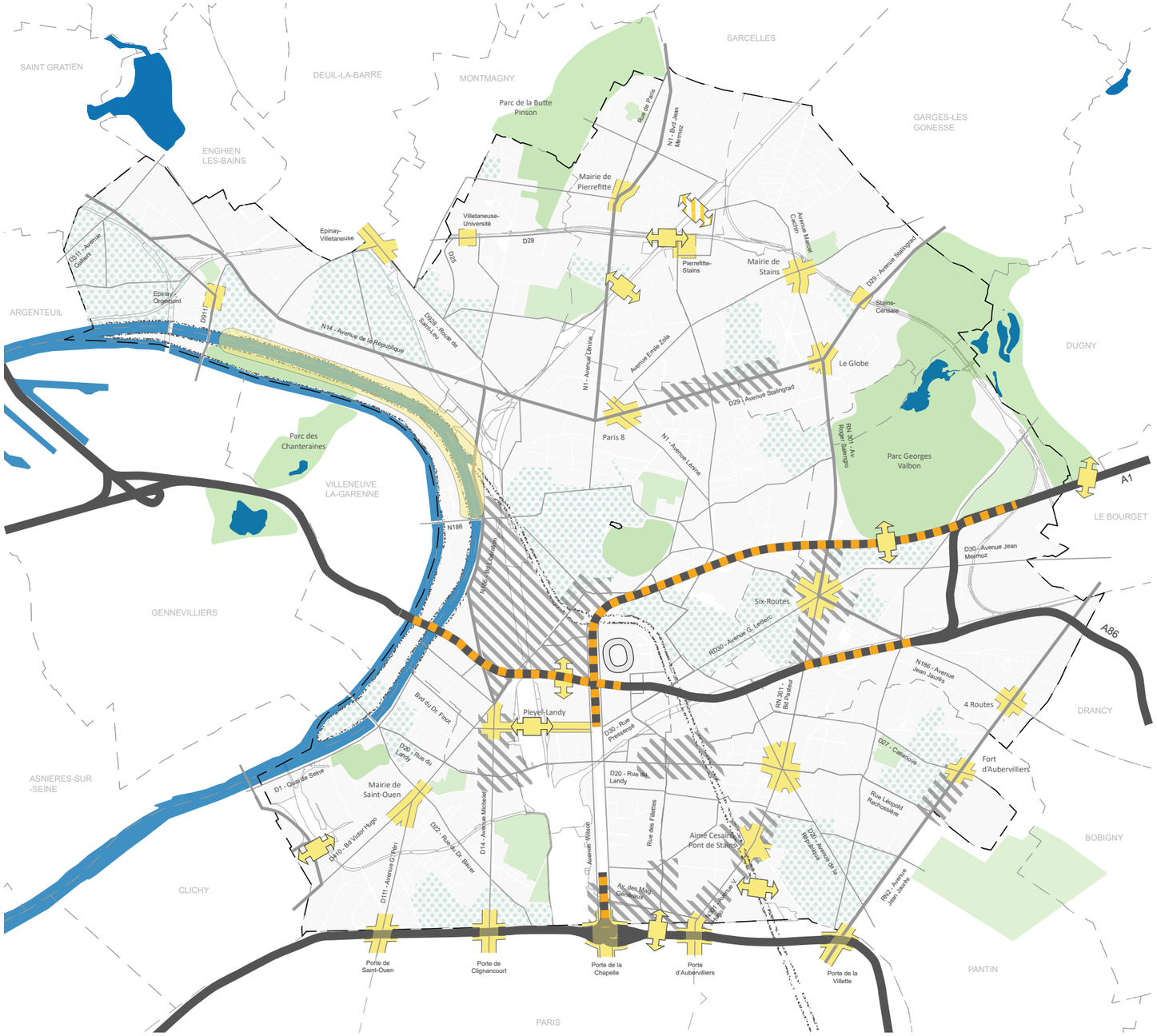
d'agglomération local, réseau qui correspond à des voies structurantes pour les déplacements à l'intérieur de Plaine Commune.

Ces deux derniers réseaux concentrent les enjeux majeurs en matière de trafic routier, de transports collectifs et de qualité de vie sur le territoire. La place des modes actifs et la continuité des parcours doivent y être les plus fortes possibles.

Ces grands axes urbains sont aussi des vecteurs de transformation urbaine, paysagère, environnementale et de développement économique. Ils structurent la perception du territoire par les habitants et usagers. Certains d'entre eux ont déjà vu leur espace public requalifié, notamment dans le cadre de la création de nouvelles lignes de tramway. Dans tous les cas la qualité de leur paysage végétal et l'organisation des fronts bâtis restent très inégales.

- **Les poches de tranquillité** représentées sur la carte correspondent aux voies qui sont support de la vie de quartier. Elles définissent l'ensemble des espaces publics continus, ne comportant aucun axe de transit pour les véhicules motorisés, le transport en commun et les cycles. L'objectif à terme pour ces voies est de ne plus accueillir de trafic sans lien avec les quartiers traversés dans le but de renforcer la qualité de vie au sein des quartiers par la réduction du bruit et de la pollution de l'air.

II. RENFORCER LE MAILLAGE DU RÉSEAU VIAIRE



CARTE N°2 : OBJECTIFS DE RENFORCEMENT ET D'AMÉLIORATION DU MAILLAGE DES ESPACES PUBLICS

- Résorber les coupures liées aux autoroutes et à leurs échangeurs
- Créer de nouveaux franchissements
- Améliorer les franchissements existants
- Aménager de nouveaux franchissments de la Seine
- Aménager et relier les «places» et abords des gares, supports d'intensité urbaine
- Requalifier les Portes et les espaces de liaison avec Paris
- Assurer la continuité des berges
- Principaux secteurs de projet d'aménagement
- Principaux secteurs de renouvellement urbain (NPNRU)

RÉSORBER LES COUPURES ET LES POLLUTIONS LIÉES AUX AUTOROUTES

Lorsque cela est possible, les infrastructures autoroutières seront requalifiées afin de réduire leurs impacts sur le territoire et notamment d'améliorer la porosité du territoire pour tous les modes de déplacements, de réduire les pollutions et d'accompagner les développements urbains projetés. Ces mesures seront complémentaires à la nécessaire réduction des vitesses sur ces tronçons métropolitains pour agir à la source des pollutions.

Cette orientation pourra prendre plusieurs formes, en particulier sur les tronçons autoroutiers prioritaires identifiés sur la **carte n°2**, avec les objectifs suivants :

- L'apaisement de l'autoroute A1 sur la partie traversant le territoire, notamment par la réduction de la vitesse de circulation. La fonction de corridor écologique de cette infrastructure sera affirmée, notamment sur les talus et les délaissés.

- La réduction des pollutions liées à l'A86, à la fois sur le secteur allant du Stade de France jusqu'à L'Île-Saint-Denis à l'Ouest, et à l'Est entre la gare de RER B Aubervilliers – La Courneuve et le Pont Palmer en prolongement de la couverture existante.

- La restructuration des échangeurs afin de réduire la surface des emprises dédiées à la voirie et de faciliter leur traversée par les modes alternatifs à la voiture. Il s'agit aussi de limiter les flux de transit et le passage directement du réseau autoroutier au réseau local.

La requalification des infrastructures autoroutières veillera à mettre en place des dispositifs réduisant la pollution et le bruit. Des murs anti-bruit devront être installés lorsqu'elles passent à proximité de zones habitées. La mise en place d'un écran végétale lorsque cela est possible sera priorisé.

CRÉER DE NOUVEAUX FRANCHISSEMENTS ET AMÉLIORER LA QUALITÉ DES FRANCHISSEMENTS EXISTANTS

Le territoire de Plaine Commune est marqué par la présence de nombreuses infrastructures autoroutières, routières, ferroviaires, fluviales. Elles impliquent une action importante, dans la durée, pour réduire les coupures urbaines à différentes échelles, et pour les différents modes.

La **carte n°2** identifie un ensemble de franchissements dont la mise en œuvre devra être recherchée au gré des opportunités de projets. A chaque fois que cela est possible, un franchissement plus sécurisé, confortable et lisible des infrastructures existantes devra être réalisé au profit des modes actifs (piétons, vélos…).

Ces actions pourront être engagées soit dans le cadre d'une intervention spécifique, soit en étant intégrées à une opération d'aménagement plus large.
Il s'agit principalement de :

- **Accompagner la mise en œuvre des projets d'aménagement urbain**

- **Faciliter le franchissement des voies d'eau, des autoroutes et du faisceau ferroviaire vers et depuis les lieux attractifs du territoire**

- **Poursuivre le développement d'une trame viaire territoriale plus complète et plus efficace à terme**

AMÉNAGER LES PLACES ET ABORDS DE GARES

Plaine Commune met en œuvre une politique d'aménagement polycentrique, notamment en polarisant le développement urbain autour des centres villes et des centralités émergentes autour des gares de transports en commun, au premier rang desquelles les futures gares du Grand Paris Express, qui seront les futures « places » du territoire et du Grand Paris.

Pour assurer la réussite de l'aménagement des gares comme lieux de vie et permettre à tous les habitants et usagers de disposer d'un accès facilité aux gares, par tous les modes, une action privilégiée doit se faire autour de toutes les futures gares du Grand Paris comme celles des 6 Routes à La Courneuve, de la Mairie d'Aubervilliers, etc. Le futur « hub » Pleyel bénéficiera d'un aménagement spécifique afin d'améliorer les conditions d'intermodalité.

Il s'agit dans ces secteurs d'offrir un espace public :

- Apaisé pour prioriser les rabattements en modes actifs et en transports en commun vers les nouvelles gares et encourager ainsi l'intermodalité

- De qualité offrant un confort d'usage pour les cheminements ou pour les arrêts, avec une présence végétale de qualité

- Sécurisé et sûr avec des dispositifs d'éclairage suffisants et économe en énergie

- Un mobilier confortable

- Adapté aux différentes périodes de la journée, de la semaine et des saisons

- Avec des stationnements sécurisés suffisants en nombre et en type pour les mobilités actives et innovantes.

De manière générale, l'aménagement des places et abords de gare devra être conçu comme des espaces de fraicheur grâce à la plantation d'arbres de grand développement et la désimperméabilisation des sols.

REQUALIFIER LES PORTES ET ESPACES DE LIAISON AVEC PARIS

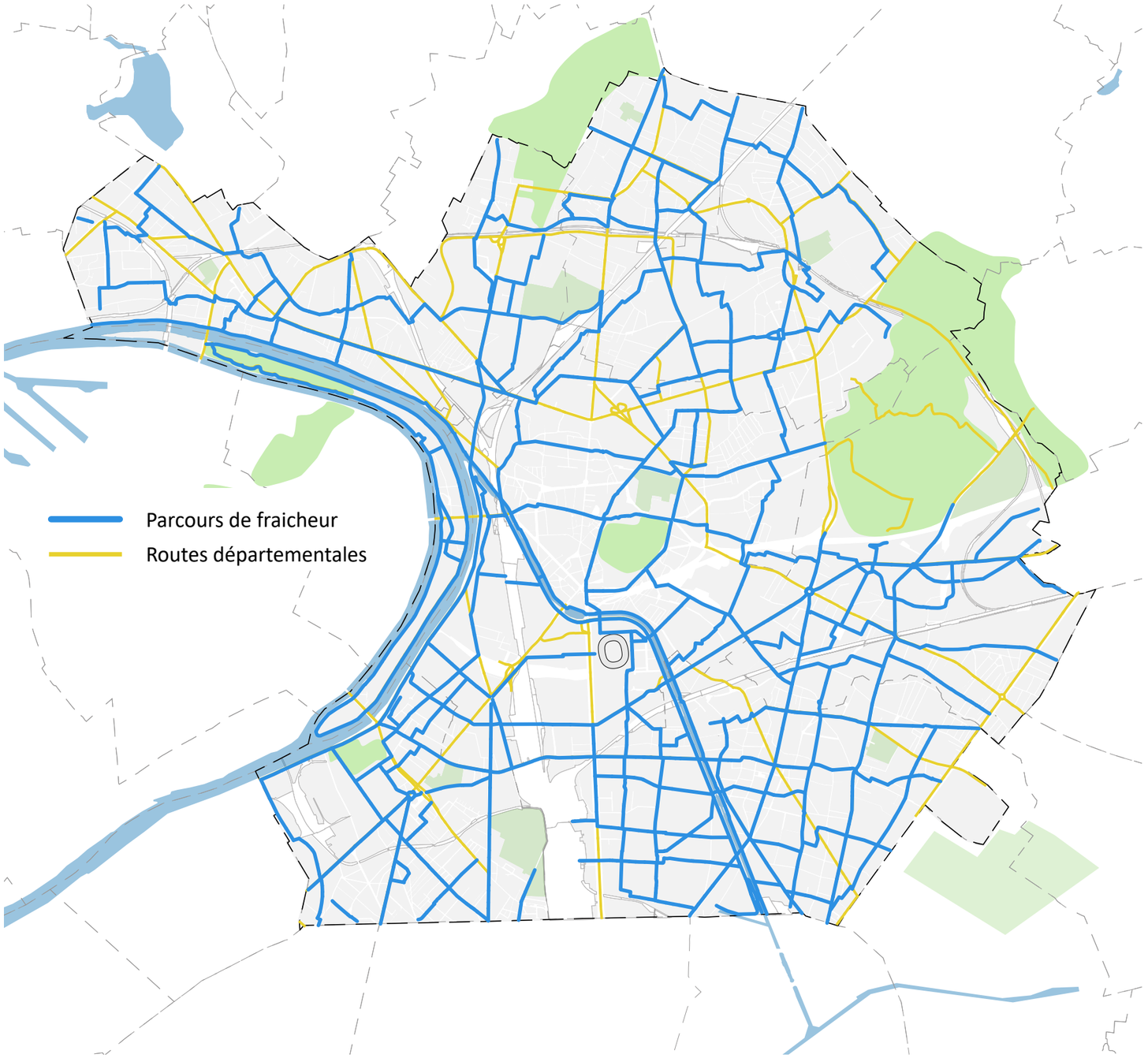
L'aménagement et la requalification des principales portes de Paris (d'est en ouest : Porte de la Villette, Porte d'Aubervilliers, Porte de la Chapelle, Porte de Clignancourt, Porte de Saint-Ouen) constitue un enjeu essentiel pour les communes du Sud de Plaine Commune. Il est indispensable d'y améliorer la circulation des modes actifs et des bus de façon à résorber la rupture majeure que constitue le boulevard périphérique. Des actions artistiques ou culturelles permettraient d'améliorer la qualité urbaine de ces secteurs, de révéler le patrimoine commun ou l'histoire de lieux.

Cette requalification est également nécessaire pour favoriser l'attractivité des équipements commerciaux et touristiques tels que les Puces de Saint-Ouen ou le centre commercial du Millénaire à Aubervilliers.

Une grande qualité d'espace public devra être recherchée dans le cadre des projets d'aménagement, y compris de part et d'autre des limites communales. La continuité des parcours dédiés aux modes actifs devra être recherchée. Les franchissements sous viaduc (Porte de la Villette, Porte de La Chapelle, Porte de Clignancourt, Porte de Saint-Ouen) devront faire l'objet d'une attention particulière afin de sécuriser les parcours et de les rendre plus agréables.

Ces actions préfigureront l'évolution à plus long terme du boulevard périphérique vers un boulevard urbain.

III. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC ET PRENDRE EN COMPTE LES ENJEUX DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE DANS SON AMÉNAGEMENT



CARTE N°3 : OBJECTIFS DE PARCOURS DE FRAICHEUR DU PLAN DE VÉGÉTALISATION ET DE RAFRAÎCHISSEMENT

CRÉER UN MAILLAGE DE PARCOURS DE FRAICHEUR

Conformément au plan de végétalisation et de rafraîchissement de Plaine Commune, l'aménagement de l'espace public visera à créer un maillage de parcours de fraicheur mettant en relation les îlots de fraîcheur (parcs, jardins, et équipements publics). L'objectif poursuivi pour ces parcours est d'offrir à toutes et tous des espaces publics accueillants, confortables et frais. En tout, 180 km de voirie sont identifiés comme parcours de fraicheur dont 120 km sur des voies gérées par Plaine Commune. Près de la moitié de ces voies est complètement dépourvue de plantations et seuls 17 km des voies plantées présentent déjà une canopée importante.

Les orientations pour la végétalisation et le rafraichissement de l'espace public sont les suivantes :

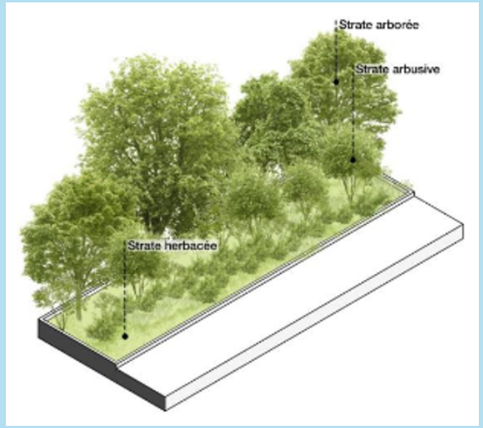
Les voiries identifiées dans la **carte n°3** devront être aménagées en ayant pour objectif de s'intégrer pleinement dans le maillage de parcours fraicheur ;

- L'aménagement des parcours de fraicheur visera à la plantation d'arbres de grand développement, dans des conditions permettant d'assurer un bon développement de leur canopée notamment : un sol vivant, un volume disponible pour les racines suffisant pour assurer la longévité de chaque arbre, un accès à l'eau non contraint et des distances de

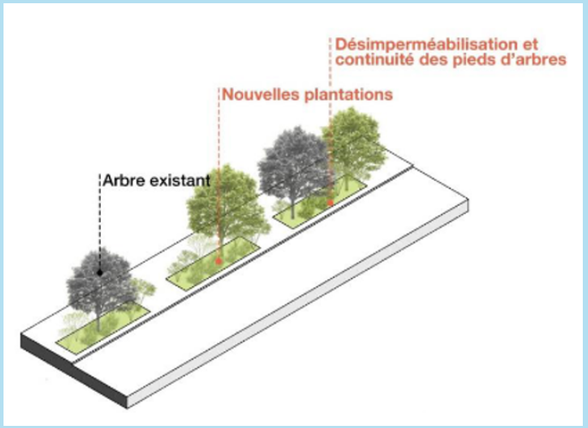
plantation permettant à chaque sujet d'occuper un volume maximum ;

- Le nombre et la qualité des plantations sur les axes identifiés sera augmenté en cohérence avec l'usages de ces axes. Le choix des espaces végétales d'arbres devra être adapté au contexte local et adapté au changement climatique. Les espaces émettant des pollens allergènes seront à éviter ;

- Lorsque c'est possible, il sera entrepris une diversification de la végétalisation en travaillant sur la mise en place de strates végétales différentes. Il sera favorisé la plantation de strates arbustives et herbacées intermédiaires ;

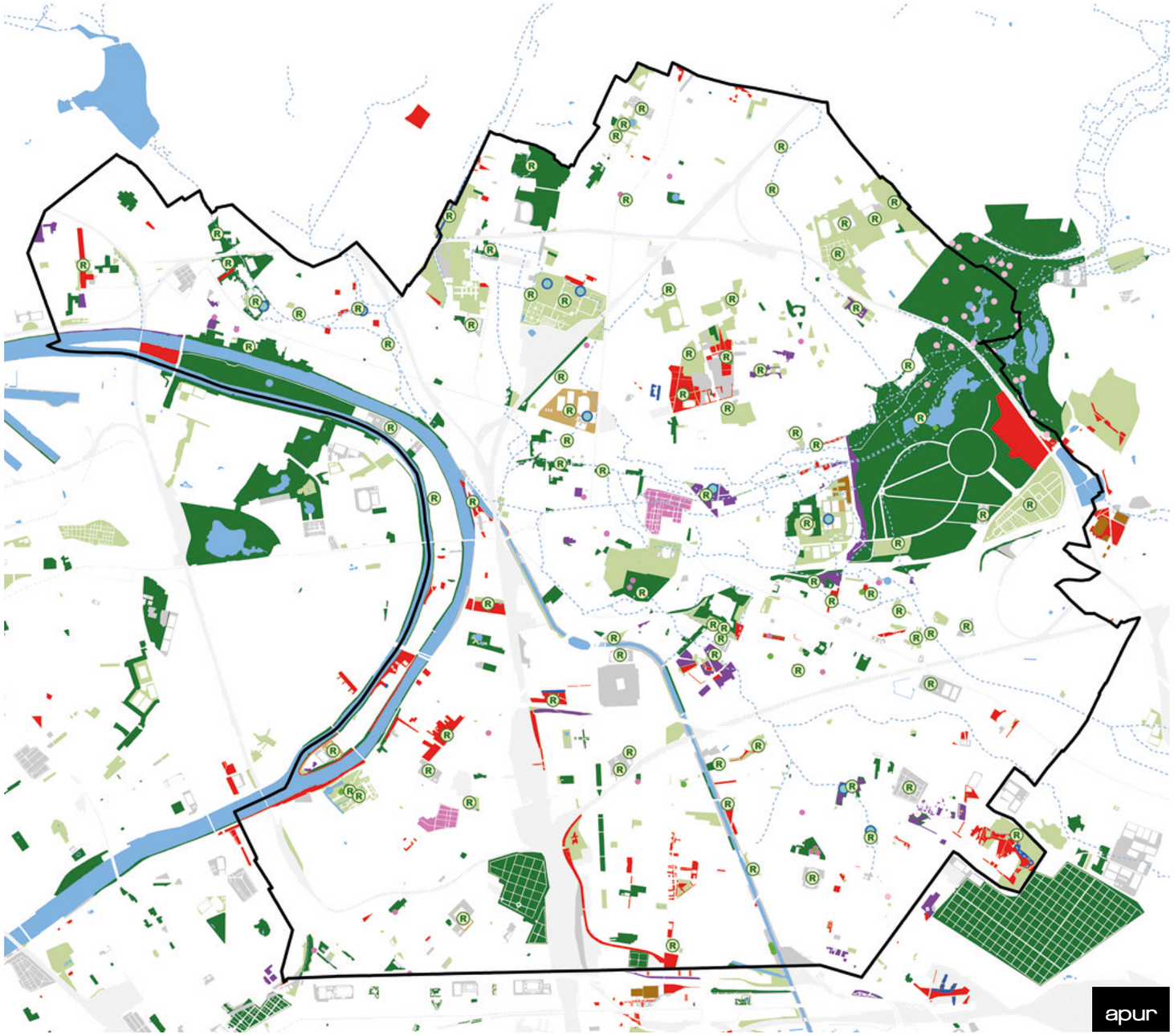


Planter en strates, de manière étagée, en diversifiant les espaces végétales



Densifier les alignements d'arbres et les compositions arborées

CARTE N°4 : OBJECTIFS D'ÎLOTS DE FRAICHEUR DU PLAN DE VÉGÉTALISATION ET DE RAFRAÎCHISSEMENT



RENFORCER LES ÎLOTS DE FRAICHEUR

Le plan de végétalisation et de rafraîchissement de Plaine Commune recense de nombreux îlots de fraîcheur potentiels sur le territoire. Ces lieux sont des espaces ouverts et accessibles au public, tels que les 112 parcs et jardins (420 ha + 87 ha en projet), les 15 cimetières (108 ha), les 41 terrains de sport de plein air (135 ha), et les 167 sites de jardins partagés (plus de 60 ha), auxquels s'ajoutent certains espaces verts des ensembles de logements collectifs.

La plupart de ces espaces sont reliés aux parcours de fraicheur ou en proximité directe (moins de 100 m). Ainsi les parcours peuvent contribuer à la perméabilité écologique du territoire et assurer le rôle de corridors écologiques urbains.

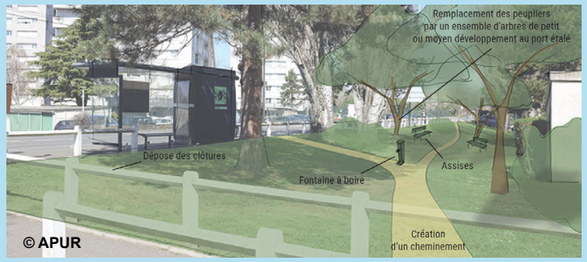
L'enjeu de l'OAP est de renforcer les îlots de fraicheurs identifier par la carte n°5 en assurant leur accessibilité, en améliorant la palette végétale et en renforçant la présence de l'eau (mare, plans d'eau, …)

- Équipement à rafraîchir
- Équipement établi sur le lit d'une ancienne rivière
- Plan d'eau, ruisseau, cascade, jeu d'eau
- Brumisateur
- Fontaine ornementale, mur et parvis d'eau, jet d'eau
- Mare
- Réseau hydrographique historique
- Espace vert public en projet
- Espace vert public requalifié
- Équipement sportif en projet
- Équipement sportif requalifié
- Espace en eau en projet
- Projet de plantation de cimetière
- Espace de nature fortement arboré (indice de canopée supérieur à 40 %)
- Espace de nature végétalisé et peu arboré (couverture végétale supérieure à 50 %)
- Espace de nature peu végétalisé et peu arboré (couverture végétale inférieure à 50 %)

Sources : Apur, CD93, Plaine Commune



Espace vert le long de l'avenue Jean-Baptiste-Clément, Villetaneuse



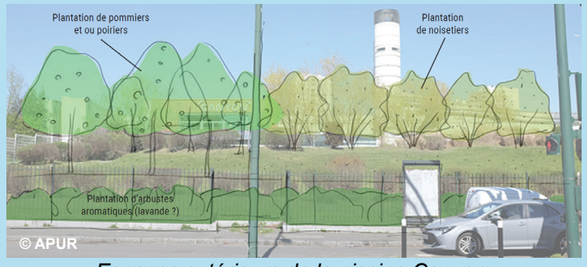
Espace vert le long de l'avenue Jean-Baptiste-Clément, Villetaneuse. Croquis d'intentions

Le territoire de Plaine Commune compte plusieurs espaces publics végétalisés peu accessibles et peu aménagés. Ils se composent bien souvent d'une clôture, de quelques arbres et, parfois, d'une pelouse tondue.

Ces espaces peuvent contribuer très efficacement au renforcement de la biodiversité, de la canopée et au maillage local des îlots de fraîcheur. Parmi les actions possibles, il y a la mise en accessibilité de ces espaces, l'installation d'un mobilier de confort (assises, corbeilles, fontaines…), le renforcement de l'ombrage (plantation d'arbres de moyen ou petit développement) et de la biodiversité (diversification de la palette végétale des strates herbacée et arbustive), et la mise en place d'un nivellement assurant l'infiltration des eaux de ruissellement des surfaces minérales voisines. Lorsque la configuration de ces espaces le permet, un point d'eau temporaire ou permanent est un complément pour le rafraîchissement.



Espaces extérieurs de la piscine Canyon Épinay-sur-Seine



Espaces extérieurs de la piscine Canyon, Épinay-sur-Seine Croquis d'intentions

VÉGÉTALISER LES ABORDS DES ÉCOLES

Quand les conditions techniques et de circulations le permettrons, le principe de « rues aux écoles » sera appliqué aux rues donnant accès aux établissements scolaires de Plaine Commune.

Le principe de « rues aux écoles » consiste à piétonniser et végétaliser les tronçons de voies donnant accès aux établissements scolaires. Il a le double avantage de permettre de sécuriser le chemin domicile-école des écoliers et de réduire la pollution en supprimant le passage des voitures. Le passage des véhicules de secours, de collecte des ordures, de transport de personnes handicapées, de livraison, reste assuré par des barrières amovibles.

Avec un aménagement par un revêtement clair et de vastes espaces végétalisés en pleine terre plantés d'arbres, ces rues participent à la réduction des îlots de chaleur.

RÉDUIRE LE PHÉNOMÈNE D'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN PRODUIT PAR LES SOLS

La réduction des îlots de chaleur urbain se fera en limitant l'imperméabilisation des nouveaux aménagements.

Pour l'espace public existant, la désimperméabilisation sera à prioriser par leur végétalisation et en favorisant l'infiltration de l'eau par l'usage de revêtements poreux et semi-perméables (pavés, dalles avec joints sablonneux ou engazonnés, enrobés drainants, bétons poreux, etc)

Les revêtements qui stockent moins la chaleur du soleil seront à prioriser en apportant une attention particulière à leur nature, leur teinte et leur albédo.

ASSURER LA CONTINUITÉ DES BERGES POUR LES MODES ACTIFS ET ACCENTUER LEUR CARACTÈRE PAYSAGER

La Seine et le canal Saint-Denis sont des éléments majeurs à révéler et valoriser notamment en s'appuyant sur la qualité des espaces publics à proximité. Cette armature paysagère présente également un potentiel environnemental, économique et touristique.

Assurer la continuité des berges est primordial pour envisager une cohérence du réseau des modes actifs, lier les échelles territoriale et locale et favoriser le

développement de la pratique des modes actifs, dans le prolongement des aménagements déjà réalisés sur la rive droite du canal Saint-Denis.

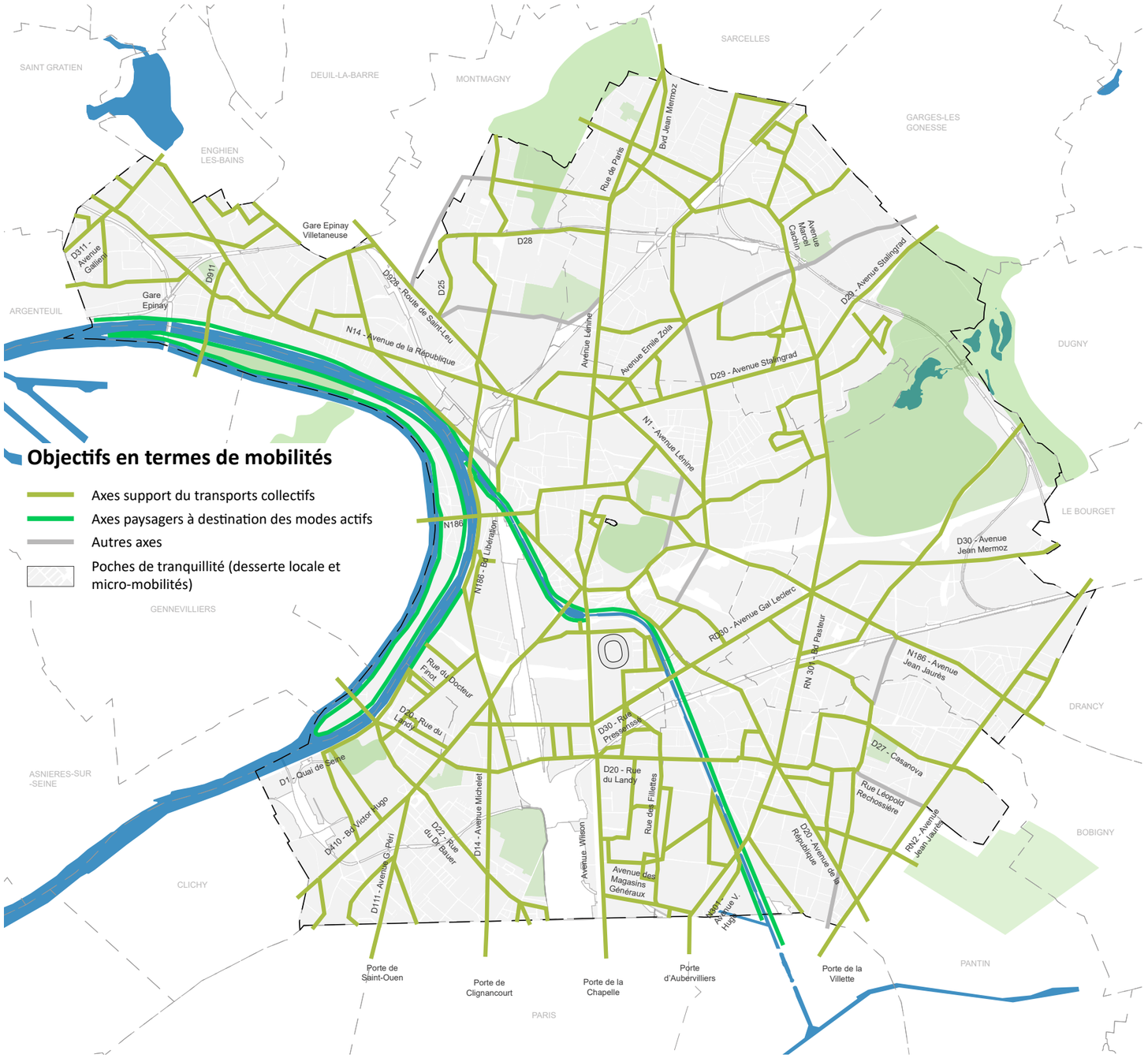
Les communes d'Aubervilliers, L'Île-Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Saint-Denis et Epinay-sur-Seine sont concernées par ces objectifs.

Les orientations pour l'aménagement des continuités sur berges sont les suivants :

- Assurer la continuité des parcours pour les modes de déplacement actifs sur l'ensemble des berges
- Organiser l'espace public en privilégiant une proximité des modes actifs avec le bord de l'eau
- Développer une végétation adaptée à la présence de l'eau
- Eloigner le stationnement du bord de l'eau
- Prendre en compte les activités économiques à pérenniser sur les berges de la Seine et du canal et les intégrer au schéma des parcours et au paysage

Ces objectifs sont abordés plus précisément dans l'OAP thématique Seine / Canal

IV. ASSURER UNE PLACE POUR TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT



CARTE N°5 : OBJECTIFS DE TYPES DE MOBILITÉS

DÉFINIR LA VOCATION DES AXES EN TERMES DE MOBILITÉS

L'OAP définit les orientations liées à la fonction de chaque axe en termes de mobilités, afin d'orienter son évolution à terme.

Pour les voies et espaces publics la composant, les fonctions les plus dimensionnantes en termes d'occupation de l'espace sont le plus souvent les fonctions de mobilité. A ce titre, les enjeux de mobilité constituent un critère premier à prendre en compte pour l'aménagement des axes. Cela n'implique pas que les autres enjeux soient négligés (végétalisation de l'espace public, gestion de l'eau, terrasses ou devantures commerciales, etc), mais que la typologie est fondée sur les enjeux de mobilité et que les autres enjeux doivent être intégrés à la réflexion, au cas par cas, en fonction des caractéristiques de chaque espace.

Le fait d'être ou non sur un axe devant prioritairement accueillir un transport collectif de surface impacte fortement le partage de l'espace public ; ceci doit impérativement être pris en compte en amont des aménagements.

La place des modes de déplacements actifs (marche, vélo, etc) doit toujours être la plus importante possible en compatibilité avec les lignes de bus et tramway.

L'aménagement de l'espace public devra être adapté à la fonction fixée par l'OAP pour chaque axe, en prenant en

compte au mieux l'ensemble des besoins, en intégrant le schéma général des transports sur le territoire, en assurant la sécurité et le confort de tous les usagers, et en tenant compte des contraintes physiques de la voie (largeur, environnement urbain…).

La réserve d'espaces pouvant être dédiés au stationnement vélo, sur l'espace public, est nécessaire pour assurer la réalisation d'aménagements adéquats, confortables et sécuritaires, afin d'offrir aux cyclistes des conditions optimales de déplacement. Cette réserve d'espace est indispensable autour des pôles multimodaux, existants et futurs, qu'ils soient traversés par un itinéraire cyclable ou non. La pose d'arceaux à vélos sur l'espace public se substitue pas aux obligations relevant de chaque construction ou établissement soumis à la réalisation de locaux vélos.

Les axes sont ainsi différenciés selon le type de mobilité qu'ils sont appelés à accueillir, ce qui permet de définir les modalités d'aménagement les mieux adaptées (organisation de l'espace public, largeur…).

L'application de ces principes permet d'identifier quatre types d'axes :

- **Les axes support du transports collectifs de surface (bus, tramway) :** ce sont les axes présentant des enjeux forts liés à l'insertion de dispositifs en faveur des transports collectifs de surface

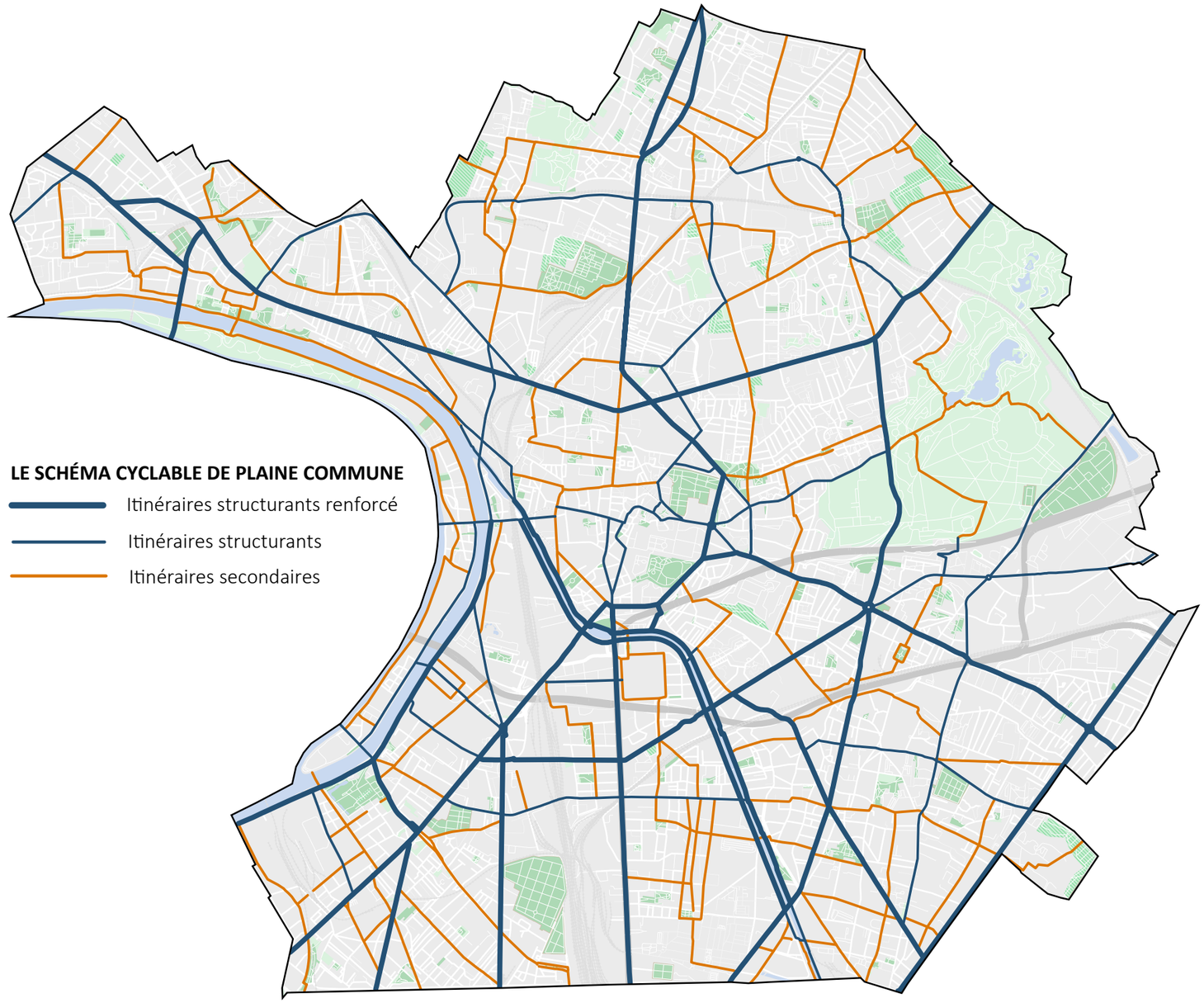
- **Les axes paysagers à destination des modes actifs (piétons, vélos, etc)** correspondent aux voies sur berges de la Seine et du canal Saint-Denis, dont la continuité et la sécurité pour les modes de déplacements actifs constituent une priorité

- **Les poches de tranquillité :** ce sont les axes au sein desquelles la circulation est apaisée, à l'écart de tout trafic de transit. Des orientations spécifiques à ces poches de tranquillité sont décrites ci-dessous

- **Les autres axes** correspondent à des axes importants du territoire qui mêlent des enjeux d'accessibilité et de qualité de vie locale.

Le réseau routier magistral (les autoroutes) n'est pas concerné par cette typologie de flux car il est à vocation généraliste. Toutefois, Plaine Commune encourage l'ensemble des expérimentations pour limiter les phénomènes de congestion, afin d'encourager l'usages des mobilités plus durables et moins polluantes (couloir réservé au bus ou au covoiturage, réduction des vitesses maximales, etc.).

CARTE N°6 : OBJECTIFS DE PARCOURS CYCLABLES



PRENDRE EN COMPTE LE DÉVELOPPEMENT DES AXES CYCLABLES DANS L'AMÉNAGEMENT DES VOIES

Le schéma cyclable de Plaine Commune définit les itinéraires cyclables du territoire. Il vise à terme à l'aménagement de 260 km de voies cyclables. L'aménagement des voies identifiées au schéma cyclable ci-dessus devra se faire en favorisant l'apaisement de l'espace public et en prévoyant les aménagements nécessaires à la bonne circulation des cyclistes (largeur des pistes cyclable, séparation efficace avec la chaussée, revêtement des pistes, aménagement des intersections…)

AMÉNAGER LES POCHES DE TRANQUILLITÉ POUR VALORISER LA PRÉSENCE DES PIÉTONS SUR L'ESPACE PUBLIC ET APAISER SES USAGES

Les poches de tranquillité identifiées dans la hiérarchie du réseau viaire correspondent aux voies qui sont support de la vie de quartier. Elles définissent l'ensemble des espaces publics continus, ne comportant aucun axe de transit pour les véhicules motorisés, le transport en commun et les cycles. L'objectif à terme pour ces voies est de ne plus accueillir de trafic sans lien avec les quartiers traversés dans le but de renforcer la qualité de vie au sein des quartiers par la réduction du bruit et de la pollution de l'air.

Pour atteindre ces objectifs, l'aménagement de ces voies devra suivre des orientations spécifiques dans

une logique d'apaisement de l'espace public. Il s'agit ici de calmer les conflits potentiels, notamment entre les piétons, les vélos et les autres modes qui se partagent l'espace public. Le piéton est l'usager le plus vulnérable face aux autres modes, et mérite de retrouver une place d'avantage sécurisée au sein de l'espace urbain en le replaçant au centre de la conception de l'espace public. Il s'agit aussi de réduire globalement la place de la voiture dans l'espace public et de redonner une place aux piétons en meilleure proportion au regard du nombre d'usagers en fonction des différents modes.

A chaque type de quartier, correspond une liste d'outils mobilisable. Dans cette liste, les outils doivent être sélectionnés, combinés et adaptés en fonction du contexte et du projet souhaité : largeur de rue, nombre de stationnements, sens de circulation, etc.

Les poches de tranquillités se déclinent en 6 typologies de quartier localisable sur la **carte n°7** :

- Le quartier mixte dense
- Les grands ensembles ou les logements collectifs peu denses
- Le pavillonnaire ou les cités-jardins
- Les zones d'activité hors bureau
- Les quartiers d'affaires
- Les jardins, parcs et squares

Les outils à mobiliser pour participer à l'aménagement des poches de tranquillité sont décrit dans le **Guide d'aménagement Rue pour toutes et tous de Plaine Commune.**

CARTE N°7 : TYPOLOGIE DES POCHES DE TRANQUILITÉ

