

**PLAN LOCAL D'URBANISME**

**Dossier de modification du PLU N°8**

**1- Rapport de présentation**





# SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	3
CONTEXTE .....	5
LE PLAN LOCAL D'URBANISME.....	7
LE CONTEXTE JURIDIQUE DE LA MODIFICATION.....	8
❖ LA PROCEDURE DE MODIFICATION DU PLU .....	8
❖ LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE .....	8
<b>OBJET DE LA MODIFICATION : REDUCTION DE LA SERVITUDE DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE POUR PERMETTRE LA REALISATION DE LA STATION DE METRO DE LA LIGNE 12 – AIME CESAIRE.....</b>	<b>9</b>
❖ CONTEXTE DU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 12 .....	9
➤ <i>Descriptif de la future station Aimé Césaire.....</i>	<i>10</i>
➤ <i>Emergences de la future station Aimé Césaire en surface.....</i>	<i>11</i>
➤ <i>Profondeur de la future station Aimé Césaire .....</i>	<i>11</i>
➤ <i>Méthode constructive de la future station Aimé Césaire .....</i>	<i>11</i>
➤ <i>Insertion architecturale de la future station Aimé Césaire.....</i>	<i>11</i>
❖ LE PERIMETRE DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE .....	13
➤ <i>Localisation .....</i>	<i>13</i>
➤ <i>Objet de la servitude .....</i>	<i>13</i>
➤ <i>Modification de la servitude .....</i>	<i>15</i>



## CONTEXTE

Au cœur de la Région Île-de-France, aux franges nord de Paris, Aubervilliers occupe une position géographique de choix tant du point de vue du département de la Seine-Saint-Denis que de sa proximité avec la capitale.

La ville est bordée à l'Ouest par Saint-Denis, au Nord par La Courneuve, à l'Est par Pantin et au Sud par Paris.

Elle compte 76 280 habitants pour 5.76 km<sup>2</sup>.

Son territoire est aujourd'hui en pleine mutation mais c'est dans le respect de son identité forte, forgée par des siècles d'évolutions, que les nombreux projets s'y tissent.

Parmi les plus structurants :

- **Le Campus Condorcet** : situé entre la rue de Saint-Gobain au Nord et la rue du Pilier au Sud, l'opération Campus Condorcet vise à doter les sciences humaines et sociales d'un campus de visibilité internationale. Le projet porte sur la réalisation de 158 000 m<sup>2</sup> de surfaces hors œuvre nette (SHON) dont des locaux d'enseignement, des logements étudiants, des locaux sportifs, un Grand Equipement Documentaire... Campus urbain intégré à la Ville, le Campus entend multiplier les échanges avec elle.  
Le Campus Condorcet va rassembler, sur un même site, des établissements de toutes tailles afin de construire un véritable pôle de recherche en sciences humaines et sociales. Avec une partie des universités Paris I, Paris VIII et Paris XIII, l'Ecole des Hautes Etudes en sciences sociales, l'Ecole pratique des Hautes Etudes et l'Ecole nationale des Chartes, l'Institut national des Etudes démographiques (INED) et des laboratoires de sciences humaines et sociales du CNRS. 15 500 personnes sont appelées à le fréquenter (étudiants et enseignants chercheurs).
- **Le Fort d'Aubervilliers** : le site du Fort d'Aubervilliers fait l'objet d'une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) d'Etat. Créée le 26 février 2014, le site du Fort se situe à la croisée des limites communales d'Aubervilliers, de Pantin, et de la Courneuve. Conformément aux orientations du SDRIF, le projet de création de la ZAC « Eco-quartier du Fort d'Aubervilliers » consiste en l'aménagement d'un éco-quartier durable offrant un cadre de vie de qualité et proposant notamment une programmation mixte : logements, activités, commerces de proximité, équipements publics, espaces verts en lien avec le tissu urbain environnant.
- **La ZAC Porte d'Aubervilliers avec notamment l'implantation de Veolia** : la société VEOLIA prévoit en effet le transfert de son siège social et l'implantation de son centre unique de recherche Porte d'Aubervilliers. Le futur Siège sera implanté au cœur d'un quartier d'affaires durable (Portes de Paris - Aubervilliers) de plus de 300.000 m<sup>2</sup>, irrigué par le canal Saint - Denis et sa darse. La parcelle foncière d'une surface de 10.831 m<sup>2</sup> (lot B1) se situe sur la commune d'Aubervilliers, ce qui permettra à l'immeuble de bénéficier d'une implantation stratégique qui est le trait d'union entre Paris et sa première couronne.

Le Projet porte sur la réalisation d'un ensemble immobilier d'une surface de plancher de 45.877 m<sup>2</sup> sur un rez-de-jardin, deux niveaux de sous-sol de parking et 7 étages.

- **Port – Chemin Vert** : le site Port Chemin Vert constitue une ancienne zone d'activités et d'habitat dégradé aujourd'hui en friche. L'objectif de l'opération réside dans la restructuration de ce secteur, poursuivant ainsi le processus de requalification du quartier engagée avec la ZAC du Marcreux située à proximité. Le programme de l'opération prévoit notamment la réalisation d'un bassin de rétention départemental des eaux pluviales, des logements, des commerces, des équipements, une mosquée, des espaces verts, un groupe scolaire de 24 classes...

## LE PLAN LOCAL D'URBANISME

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été approuvé par délibération du 21 octobre 2010. Il a, par la suite, été modifié à 4 reprises par délibération du conseil municipal : le 15 décembre 2011, le 12 juillet 2012, le 23 mai 2013 et le 19 décembre 2013

Pour l'essentiel, ces modifications portent sur des ajustements ou des précisions réglementaires.

Une modification n°5 du PLU a été engagée en octobre 2013. Elle est soumise au Conseil municipal le 6 novembre 2014 pour approbation.

Par ailleurs, le PLU a fait l'objet d'une mise en compatibilité avec la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) en date du 11 janvier 2013 portant sur la réalisation du Campus Condorcet, Campus universitaire dédié aux sciences humaines, à l'Ouest du Canal dans le secteur de la Plaine Saint Denis.

Une procédure de DUP valant mise en compatibilité du PLU est actuellement en cours. Elle porte sur les projets de ligne 16/17 et 14 du métro, tronçon St Denis Pleyel – Noisy Champs et Mairie de St Ouen – St Denis Pleyel)

L'enquête publique se déroule du 13 octobre 2014 au 24 novembre 2014.

Il faut enfin noter qu'une délibération du conseil municipal en date du 19 décembre 2013 prescrit la révision du PLU avec pour objectifs :

- l'accompagnement des secteurs en mutation tels que Port/Chemin Vert, Fort d'Aubervilliers, Pont de Stains et Ouest Canal ;
- de relever les défis environnementaux et offrir à tous un cadre de vie agréable ;
- de renforcer le dynamisme économique ;
- d'intégrer les dispositions issues du Grenelle II.

Aujourd'hui, le PLU nécessite toujours des adaptations afin d'accompagner aux mieux le renouvellement de certains quartiers de la Ville d'Aubervilliers.

# LE CONTEXTE JURIDIQUE DE LA MODIFICATION

## ❖ LA PROCEDURE DE MODIFICATION DU PLU

La modification du PLU est régie par les articles L. 123-13-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Ainsi, selon cet article, sous réserve des cas où une révision du PLU s'impose, une procédure de modification peut être engagée.

La procédure de révision du PLU est mise en œuvre notamment lorsque les changements apportés au PLU n'ont pas pour effet de changer les orientations définies dans le Programme d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

En l'espèce, les changements apportés au PLU sont de l'ordre réglementaire et ne font que répondre aux nouvelles attentes urbaines afin de disposer d'un PLU en cohérence avec la réalité du territoire. Les orientations du PADD sont inchangées. Les modifications ne remettent pas en cause la philosophie générale du PLU.

Il n'est pas procédé à une réécriture globale mais seulement à des ajustements permettant la réalisation d'un projet structurant pour la Ville d'Aubervilliers : la ligne 12 du Métro.

Dans ce contexte, la procédure de modification peut être engagée.

L'initiative de la procédure appartient au Maire.

Par arrêté municipal en date du 31 octobre 2014, l'ouverture de l'enquête publique a été prescrite.

Le projet est alors notifié aux personnes publiques associées conformément à l'article L.123-13-1 du Code de l'urbanisme et fait ensuite l'objet d'une enquête publique.

## ❖ LA PROCEDURE D'ENQUETE PUBLIQUE

L'enquête publique est régie par les articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du Code de l'environnement.

L'enquête publique est ouverte par arrêté du Maire.

Quinze jours avant le début de l'enquête et dans les huit premiers jours de celle-ci, un avis doit être publié dans deux journaux diffusés dans le département.

L'avis d'enquête publique doit aussi faire l'objet d'un affichage quinze jours avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée.

En l'espèce, l'enquête publique se déroulera du 26 novembre 2014 au 5 janvier 2015.

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur désigné par le Tribunal Administratif, dispose d'un mois pour rendre son rapport et ses conclusions motivées.

L'approbation de la modification s'effectue ensuite par délibération du Conseil Municipal.

# **OBJET DE LA MODIFICATION : REDUCTION DE LA SERVITUDE DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE POUR PERMETTRE LA REALISATION DE LA STATION DE METRO DE LA LIGNE 12 – AIME CESAIRE.**

## **❖ CONTEXTE DU PROJET DE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 12**

1. Le projet de prolongement de la ligne 12 « Porte de la Chapelle » (Paris 18ème) jusqu' à la Mairie d'Aubervilliers a été reconnu d'utilité publique en 2004.

Ce prolongement prévoit un linéaire de 3,8 km sur le territoire de quatre communes et de deux départements : Paris (18ème arrondissement) et la Seine-Saint-Denis (Saint-Denis, Aubervilliers et La Courneuve).

Ce projet se déroule en deux phases :

- 1ère phase : construction du tunnel jusqu'au cul-de-sac final (arrière gare de la Mairie d'Aubervilliers) situé place Valmy à La Courneuve, réalisation de la première station (Front Populaire) et réalisation d'ouvrages annexes. Cette phase, démarrée en 2007, s'est terminée en 2012 avec l'ouverture de la station Front Populaire.
- 2ème phase : réalisation des stations Aimé Césaire (anciennement Pont de Stains), Mairie d'Aubervilliers et d'un ouvrage annexe d'accès pompiers (Waldeck Rousseau), réaménagement de la station Porte de la Chapelle et équipement du tunnel jusqu'à son extrémité à La Courneuve. La mise en service est prévue pour 2019. Cette station s'inscrit dans la phase 2 du projet de prolongement de la ligne 12 à partir de son extrémité Nord.

La 2ème phase du projet de prolongement de la ligne 12 permettra de desservir 27 180 habitants et 10 630 emplois à moins de 600 mètres à « vol d'oiseau », soit 32,5 % des habitants et 35 % des emplois d'Aubervilliers. En effet, avant le prolongement de la ligne, 12, 82 % de ces habitants et 21 % de ces emplois ne bénéficient pas à l'heure actuelle d'une desserte en mode lourd.

Le trafic journalier est estimé à 34 300 voyageurs et le trafic annuel à 9,95 millions de voyageurs. Le gain de temps annuel est estimé à 1 285 250 heures. Un intervalle de 130 secondes des rames aux heures de pointe permettra d'offrir une capacité de 15 900 places à l'heure, emportant la charge avec une réserve de capacité de plus de 15 %.

L'ensemble des avantages pour la collectivité, apportés dès la première année d'exploitation, par la mise en service du prolongement de la ligne 12 – 2ème phase, se décompose comme suit :

- 25,71 M€ pour la valorisation des gains de temps annuels des utilisateurs des transports en commun après mise en service du prolongement ;

- 8,07 M€ de diminution des dépenses liées aux reports d'utilisation de la voiture particulière.

Le projet s'inscrit donc également dans une démarche environnementale visant à limiter l'utilisation de la voiture particulière et la pollution attenante. En effet, le transfert modal des véhicules particuliers vers les transports en commun induit nécessairement une réduction du bruit, de la pollution atmosphérique, de l'émission de gaz à effet de serre et des accidents, qui s'accompagne également d'une réduction des coûts sociaux correspondants.

2. Dans le cadre du projet prolongement de la ligne 12 du métro, la station Aimé Césaire va donc être créée lors de la deuxième phase du projet sur les berges du canal, à proximité immédiate du Pont de Stains dans l'emprise définie lors de la déclaration d'utilité publique de 2004.

Cette station s'adosse à un poste de redressement (bâtiment abritant un poste transformant le courant alternatif 15 000V distribué par des postes haute tension en courant continu de 750V pour l'alimentation du métro) construit lors de la première phase du prolongement en lieu et place du talus entre le Pont de Stains sur l'avenue Victor Hugo et la rue du Commerce de Paris.

#### ➤ **Descriptif de la future station Aimé Césaire**

La station Aimé Césaire est de type semi-enterré. Elle comporte un podium pourvu d'ouvertures vitrées pivotantes en partie basse et de béton brut en partie haute.

La future station peut être représentée comme suit :



Plus spécifiquement, elle se présentera comme une grande boîte formée de 4 niveaux souterrains :

- Le niveau R-1 qui accueillera la salle de distribution.
- Le niveau R-2 constitué des passerelles d'accès aux quais.
- Le niveau R-3 où les quais seront situés.
- Le niveau R-4 (niveau sous-quais) entièrement technique et non accessible au public.

Le projet prévoit au total la création d'une « surface de plancher » d'environ 5 450 m<sup>2</sup> de plancher répartis pour moitié entre la station proprement dite, d'une part, et l'aménagement du bâtiment (soit les puits d'accès construit en phase 1), d'autre part.

### ➤ **Emergences de la future station Aimé Césaire en surface**

La station comporte :

- Un accès principal, aménagé au niveau du canal (niveau 0) dans le bâtiment-puits construit en phase 1, dans un volume attenant au tympan Nord.
- Un accès secondaire situé en toiture du podium (niveau R+1).
- Un troisième accès, situé à l'angle du boulevard Félix Faure et de la rue de la Commune de Paris.

Outre ces trémies d'accès la station, la station possèdera d'autres émergences en voirie :

- Des émergences techniques (trémies de ventilation, désenfumage d'accès matériel).
- Un ascenseur vitré débouchant en toiture du podium au niveau de l'avenue V. Hugo, et dans la façade au niveau rue de la Commune de Paris.

L'ensemble des accès sera composé de trémies standards ouvertes sur le trottoir avec entourage et marquage (signalétique) des entrées de la station de métro. Une attention particulière sera apportée à la visibilité de l'édicule d'ascenseur qui sera détaché des autres accès à la station.

### ➤ **Profondeur de la future station Aimé Césaire**

Le dénivelé total entre l'accès sur l'avenue Victor Hugo et les quais sera de 23 mètres. Celui entre l'accès rue de la Commune de Paris et les quais sera, quant à lui, de 17,40 mètres.

### ➤ **Méthode constructive de la future station Aimé Césaire**

Compte tenu de son emplacement et de son architecture, la station sera réalisée à ciel ouvert (ouvrage type cadre).

Les travaux seront exécutés en plusieurs phases pour permettre de préserver tout au long du chantier sur le Pont de Stains et l'avenue Victor Hugo une voie de circulation dans chaque sens (au lieu des 2+1 voies actuelles), les accès des riverains ainsi que les circulations piétonnes.

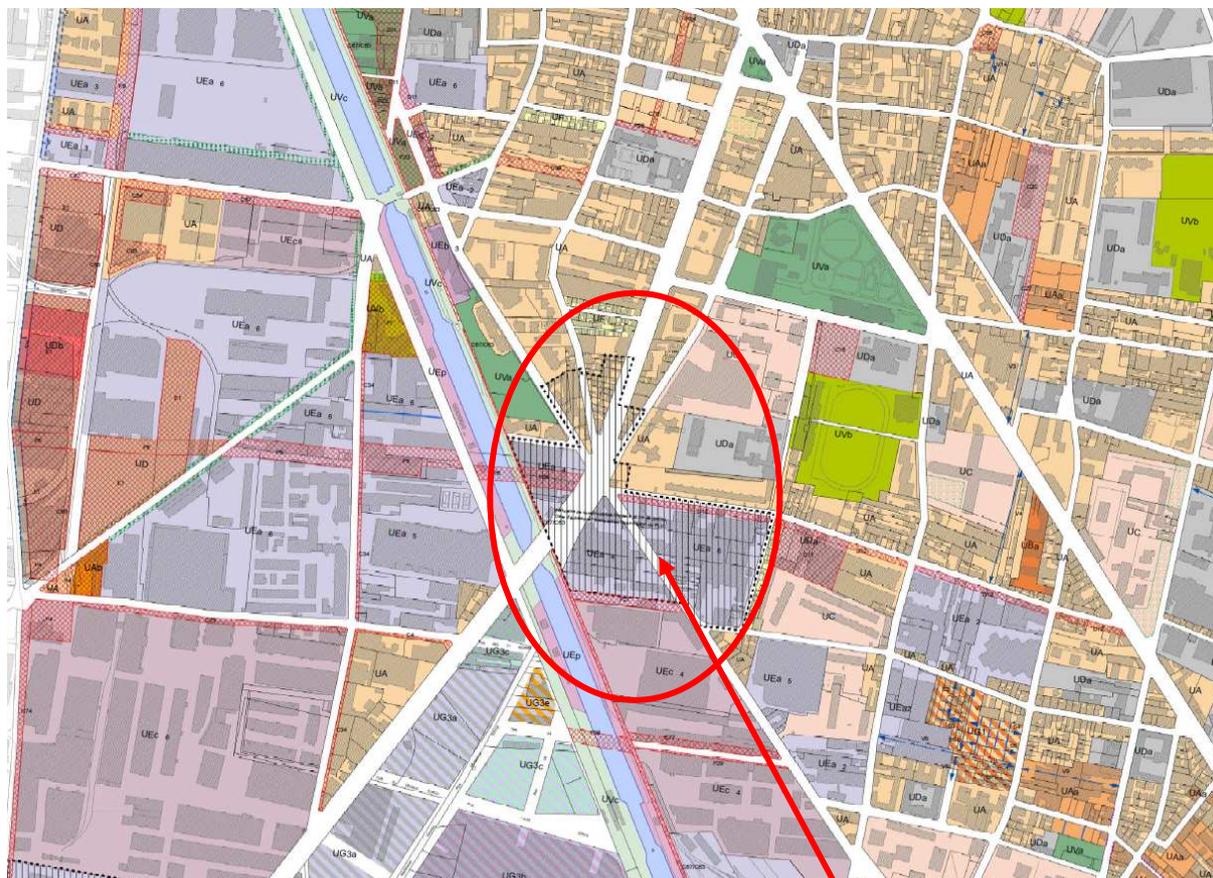
### ➤ **Insertion architecturale de la future station Aimé Césaire**

La station s'insère dans une voirie qui va être entièrement remodelée. En effet, la Commune et la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune prévoit, à terme, le réaménagement complet de la voirie et des différents espaces piétons sur le carrefour Rol-Tanguy, sur la portion de l'avenue Victor Hugo entre le carrefour et le Pont de Stains, ainsi qu'un élargissement du pont pour l'aménagement d'une voie de bus en site propre et d'un trottoir élargi.



## ❖ LE PERIMETRE DE CONSTRUCTIBILITE LIMITEE

### ➤ Localisation



Périmètre de  
constructibilité  
limité

Le périmètre s'étend du Canal à l'Ouest jusqu'à la rue de la Commune de Paris et la rue Chouveroux à l'Est et de l'avenue Victor Hugo au Nord jusqu'à la rue des Ecoles et le boulevard Felix Faure au Sud.

### ➤ Objet de la servitude

En application de l'article L.123-2 a) du Code de l'urbanisme, une servitude ayant pour effet de limiter les droits à construire a été instituée sur le secteur du Pont de Stains dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global visant à accompagner l'arrivée des stations de métro.

La servitude a pour effet de limiter la constructibilité nouvelle à une SHON de 30 m<sup>2</sup>, figurant au plan de zonage pour une durée de cinq ans à compter de l'approbation du PLU, soit jusqu'au 21 octobre 2015. Elle figure au document graphique du PLU.

Le secteur du Pont de Stains, va faire l'objet, dans les prochaines années, de profonds bouleversement liés à l'arrivée du Métro ligne 12 sur le carrefour Rol-

Tanguy. En ce sens, une étude urbaine et de circulation a été menée afin de définir un projet de recomposition du carrefour Rol-Tanguy et d'élaborer un projet urbain d'ensemble à l'échelle du périmètre d'influence de la station « Aimé Césaire » pour anticiper et accompagner la mutation et le renouvellement urbain du secteur.

De cette étude sont ressortis trois orientations d'aménagement :

- Valoriser le paysage
- Requalifier l'espace public et développer le maillage viaire et les mobilités douces
- Diversifier les usages en s'appuyant sur le métro

### Valoriser le paysage

Cette orientation vise à réduire la coupure constituée par le Canal et les grands axes de circulation (Victor Hugo, Quai Lucien Lefranc) en réorientant le tissu urbain de manière à les mettre en scène. La densification de la trame verte (idée Parc Canal) et le traitement de la façade sur le canal permettront aux quartiers de se repenser par rapport au canal et de tisser du lien entre les rives est et ouest.

De plus, il est préconisé de valoriser les éléments paysagers en présence, en affichant la nécessité de constituer le long de la colonne vertébrale qu'est l'avenue Victor Hugo, une façade urbaine à l'échelle du développement de ce secteur.

### Requalifier l'espace public

Il s'agit de la volonté de l'étude de questionner le maillage viaire projeté dans les documents d'urbanisme et de hiérarchiser pour faciliter les liens Est/Ouest et Nord/Sud. En plus de la création de voies capables de désenclaver les vastes îlots, cette hiérarchisation repose sur la valorisation des façades sur les axes structurants l'avenue Victor Hugo et le Boulevard Félix Faure.

Enfin, il est suggéré de mettre en place un réseau maillé de circulations douces s'appuyant tant sur le canal et ses berges que sur les grands axes aménagés (Victor Hugo, Métallurgie).

### Diversifier les usages

La dernière orientation urbaine mise en avant consiste en la volonté de développer une diversité fonctionnelle à l'échelle de la nouvelle entité urbaine. Le principe de mixité des usages recommandé, s'appuie sur la nécessité de faire traverser et dialoguer les programmations des deux rives en s'appuyant sur les projets en cours.

Plus généralement, l'étude prône d'organiser la mixité fonctionnelle à dominante habitat avec linéaire commercial sur Victor Hugo à l'est du canal et à dominante activité avec présence de logements sur Victor Hugo à l'Ouest du Canal.

De ce fait, la Communauté d'agglomération Plaine Commune et la Ville d'Aubervilliers ont décidé d'instaurer un périmètre de constructibilité limitée sur le secteur du Pont de Stains dans l'attente de la définition d'un projet d'aménagement global et précis. Cet outil permet d'interdire les constructions ou installations d'une

superficie supérieure à 30 m<sup>2</sup>. Les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont toutefois autorisés.

➤ **Modification de la servitude**

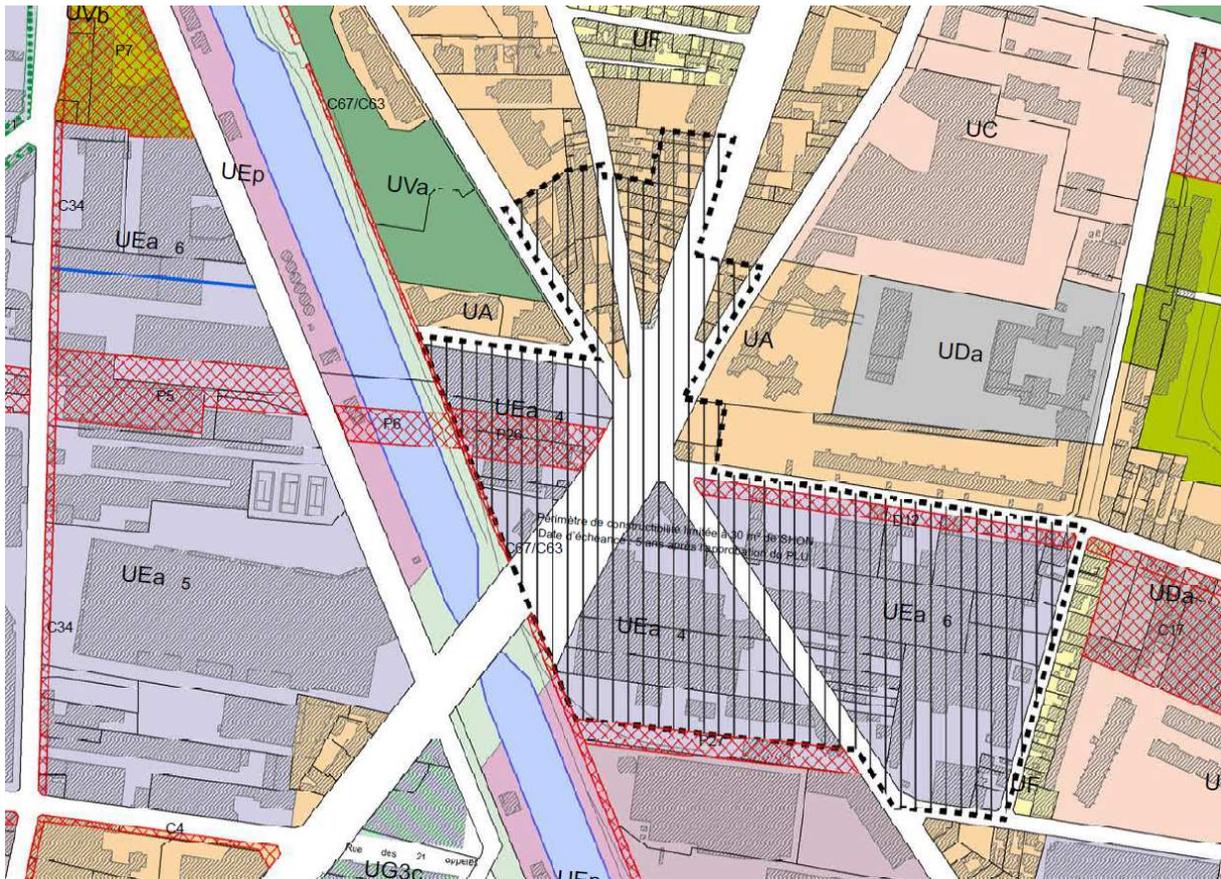
Le projet d'aménagement du périmètre concerné a été pensé autour de l'arrivée du Métro.

Or, la servitude de constructibilité limitée instituée dans le PLU contrarie la réalisation de la station de Métro telle que définie, sa surface de plancher d'environ 5 450 m<sup>2</sup> étant bien supérieure à celle autorisée (30 m<sup>2</sup>).

Pouvoir disposer d'un transport en commun lourd au cœur de la ville ne peut rester une chimère. Il convient donc de mettre en cohérence les attentes des citoyens et des élus largement exprimés depuis des décennies et le PLU en précisant que le périmètre de constructibilité limitée ne s'applique pas aux ouvrages liés à l'implantation de la future station de métro Aimé Césaire.

Il est précisé que cette modification de la servitude n'entrave pas le projet d'aménagement prévu sur ce secteur. Bien au contraire car la future station de métro sera le point d'appui et l'élément moteur de l'évolution du quartier.

## AVANT



## APRES

