

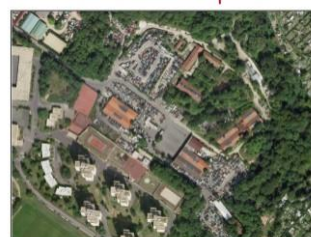
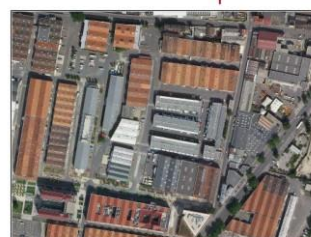
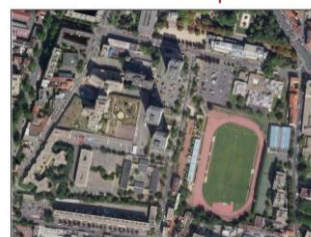
PLAN LOCAL D'URBANISME

2. PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Arrêté le : 18 février 2010
Approuvé le : 21 octobre 2010

Modifié le : 15 décembre 2011 - 12 juillet 2012 - 23 mai 2013 - 19 décembre 2013 – 27 novembre 2014 – 15 janvier 2015 – 12 février 2015 – 2 avril 2015 – 28 mai 2015 – 17 décembre 2015 – 27 juin 2017 – 19 décembre 2017 – **9 avril 2019**

Mises en compatibilité par arrêté de DUP le : 11 janvier 2013 – 13 février 2017 – 27 mars 2018 - 12 décembre 2018



SOMMAIRE

A. Orientations générales en matière de politique urbaine

1 - THEME 1 : VALORISER ET DEVELOPPER LE BIEN PUBLIC.....	7
1.1. TERRITOIRE PUBLIC	7
1.1.1. LA VIE DES ESPACES COLLECTIFS	7
1.1.2. LA RENATURATION DES SOLS ET DE L'INCIDENCE SUR LA SANTE ET LE CLIMAT	7
1.1.3. L'ORGANISATION DES RESEAUX D'ECHANGES ET DE DEPLACEMENTS.....	8
1.1.4. L'EVOLUTION DU ROLE ET LA PLACE DES VEHICULES EN VILLE	9
1.2. SERVICES PUBLICS.....	9
1.2.1. L'ACTION LOCALE AU SERVICE DE TOUS LES CITOYENS : INFORMATION, EDUCATION, FORMATION, ACCOMPAGNEMENT, SOUTIEN D'INITIATIVES COLLECTIVES	9
1.3. PATRIMOINE BATI PUBLIC.....	9
1.3.1. L'HABITAT SOCIAL ET LA MISE EN PLACE DES CONDITIONS D'EXPRESSION ET DE RESPONSABILISATION DES POPULATIONS RESIDENTES	9
1.3.2. EQUIPEMENTS ET DE LEUR RAYONNEMENT AUX DIFFERENTES ECHELLES URBAINES	10
1.4. RESEAUX PUBLICS	11
1.4.1. LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ET SA VALORISATION	11
1.4.2. RESEAUX DECENTRALISES D'ENERGIE ET NOTION D'ECONOMIE SOCIALE	12
1.4.3. RESEAU D'ASSAINISSEMENT ET QUESTION DE LA GESTION D'UNE RESSOURCE	12
2 - THEME 2 : AFFIRMER L'EMPLOI AU SEIN DES QUARTIERS.....	15
2.1. ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE 2006.....	15
2.2. FAIRE EVOLUER LES FORMES DU MARCHÉ DANS UN OBJECTIF DE NOUVEL EQUILIBRE SOCIAL ET ECONOMIQUE LOCAL.....	15
2.2.1. ANALYSE DU MARCHÉ	15
2.2.2. AXES D'INTERVENTION ET MODES OPERATOIRES	16
2.3. STRATEGIE TERRITORIALE	16
2.3.1. LA RECOMPOSITION DU SYSTEME URBAIN.....	16
2.3.2. LA VILLE RESEAU : RESEAUX VIAIRES, POLES RESSOURCES.....	17
3 - THEME 3 : PROMOUVOIR L'ECHANGE SOCIAL.....	19
3.1. LIEN SOCIAL ET MOBILITE.....	19
3.1.1. MUTATION TERRITORIALE ET DYNAMIQUE SOCIALE	19
3.1.2. UN PROJET FEDERATEUR EN APPUI SUR DES RESSOURCES EXISTANTES OU EN VOIE DE CREATION.....	20
4 - THEME 4 : TRANSMETTRE UN CADRE DE VIE DE QUALITE AUX GENERATIONS FUTURES.....	23
4.1. CONTRIBUER À ENRAYER LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE.....	23
4.2. GERER LES RISQUES.....	23
HYDROGEOLOGIE	23
SECURITE ENERGETIQUE	24
4.3. PRESERVER LES RESSOURCES DE LA PLANETE.....	24
PROTEGER LA RESSOURCE EAU	24
ENCADRER DANS LA CONSTRUCTION ET LE GENIE CIVIL, L'EMPLOI DES MATERIAUX.....	24
4.4. AMELIORER LE CONFORT URBAIN.....	24
RESORBER L'INSALUBRITE ET L'INCONFORT	24
CORRIGER L'EFFET DE SURCHAUFFE D'ETE	24
4.5. REDUIRE LA NUISANCE BRUIT	25
TRAFFIC AUTOMOBILE	25
4.6. AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR AMBIANT.....	25

B. Orientations d'aménagement

1 - INTRODUCTION	29
1.1. L'EXPRESSION D'UN PROJET URBAIN.....	29
1.2. ...PRENANT EN COMPTE LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE.....	29
2 - OBJECTIFS : ACTIVITES, EMPLOI, VIE SOCIALE.....	31
2.1. DEVELOPPER L'INITIATIVE ECONOMIQUE EN REGARD DES RESSOURCES HUMAINES LOCALES ET DES POTENTIALITES DU TISSU URBAIN	31
2.1.1. ORIENTER LA FORMATION ET L'ACTION ECONOMIQUE POUR L'ACCES A L'EMPLOI DES POPULATIONS RESIDENTES.....	31
2.2. ORGANISER LE TERRITOIRE DANS LE SENS DU RENFORCEMENT DE L'EQUITE ET DE LA SOLIDARITE.....	32
2.2.1. DEVELOPPER DES ESPACES PUBLICS PARTAGES ET FAVORISER LA VIE DE QUARTIER.....	32
2.2.2. RENFORCER L'ENCADREMENT DE LA PRODUCTION DE L'HABITAT POUR UNE MEILLEURE QUALITE DES LOGEMENTS ET INTENSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS NEUFS	32
2.3. LE PROJET – CONCEPTS ET OUTILS D'INTERVENTION	33
2.3.1. OBJECTIF – AFFIRMER L'EMPLOI AU SEIN DES QUARTIERS	33
2.3.2. OBJECTIF – PROMOUVOIR LE DEVELOPPEMENT DES POLES D'ENSEIGNEMENT / FORMATION / RECHERCHE ET LES ECHANGES AVEC LES POLES ACTIVITES.....	35
2.3.3. OBJECTIF – AFFIRMER LE CONFORT DES ESPACES PUBLICS ET PRIVES.....	36
2.3.4. OBJECTIF - REQUALIFIER LES TISSUS URBAINS.....	36
2.3.5. OBJECTIF - AFFIRMER LA VALEUR UNITAIRE DES ESPACES PUBLICS	37
3.1. LE PROJET – CONCEPTS ET OUTILS D'INTERVENTION	40
3.1.1. OBJECTIF - DEVELOPPER LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN	40
3.1.2. OBJECTIF – PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS (PIETONS, CYCLES)	41
3.1.3. OBJECTIF - ORGANISER L'ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES EN REDUISANT LES CONTRAINTES SUR LE TISSU URBAIN.....	41
3.1.4. OBJECTIF - CONFIGURER LA VOIRIE AUX NOUVEAUX IMPERATIFS DE CIRCULATION (REDUCTION, FLUIDIFICATION)	41
3.1.5. OBJECTIF - REGULER L'OFFRE DE STATIONNEMENT	41
4.1. LE PROJET – CONCEPTS ET OUTILS D'INTERVENTION	44
4.1.1. OBJECTIF - MAILLAGE DES DEPLACEMENTS NON MOTORISES ET DES TRANSPORTS PUBLICS	44
4.1.2. OBJECTIF - RENATURATION DES COMPOSANTES URBAINES.....	45
4.1.3. OBJECTIF - QUALITE – SANTE.	46
4.1.4. OBJECTIF - EFFICACITE ENERGETIQUE.	47
4.1.5. OBJECTIF - GESTION DE L'EAU ET DE L'ASSAINISSEMENT.....	47
4.1.6. OBJECTIF - QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES CONSTRUCTIONS	48

A. ORIENTATIONS GENERALES EN MATIERE DE POLITIQUE URBAINE

1. THEME : « VALORISER ET DEVELOPPER LE BIEN PUBLIC »

Le « Bien Public » sur le territoire communal est aujourd'hui constitué par des services (éducation, santé, action sociale, sport/loisirs, culture, etc.), un patrimoine bâti (logements, équipements), des infrastructures (réseaux transports et déplacements, réseaux assainissement et d'adduction d'eau, de collecte des déchets, de fourniture d'énergie, etc.) et un domaine foncier (espace public).

Le Bien Public constitue la garantie sociale de tous les citoyens. Son état et les projets de valorisation envisagés engagent les bénéficiaires d'aujourd'hui par rapport aux générations futures.

1.1. TERRITOIRE PUBLIC

1.1.1. LA VIE DES ESPACES COLLECTIFS

Les Communes de la première couronne, dites banlieues, ont donné lieu à la formation, au cours des 150 dernières années d'entités urbaines relativement séparées les unes des autres et en grande partie déterminées par les stratégies de développement de la ville capitale.

Les tissus industriels ont trouvé leurs espaces à proximité des grands axes de transport, les anciens villages se sont dotés de places et de squares, les grandes cités de logement social, de petits centres commerciaux et d'équipements communaux. Aubervilliers ne fait pas exception à ce processus de construction de l'urbain. Il en résulte une multiplication de pôles actifs qui trouvent difficilement à s'unifier et à échanger leurs dynamiques au sein de la Commune. Une des grandes tâches, pour les décennies à venir, va donc consister à renforcer ces liens distendus sans contrarier l'organisation à plus grande échelle de la communauté d'intérêt représentée par « Plaine Commune ».

Pour mener à bien cette démarche de couture et de développement qualitatif des tissus, la Commune possède un atout, celui de disposer de grands domaines libérables (Porte d'Aubervilliers /Gardinoux /Landy / Pressensé /Fort Aubervilliers). L'existence d'une trame viaire nourrie lui permet aussi d'envisager, après hiérarchisation de celle-ci, le renforcement des liens entre secteurs en introduisant une diversification des usages en matière de déplacements.

Développer les emprises publiques offertes à la population pour créer des lieux de vie partagée, originaux, de qualité et d'accès aisé depuis tous les quartiers, est un objectif essentiel du projet de territoire

1.1.2. LA RENATURATION DES SOLS ET DE L'INCIDENCE SUR LA SANTE ET LE CLIMAT

La faiblesse du domaine végétal sur la Commune ne permet pas d'agir pour corriger le climat urbain local (température de l'air élevée en été, taux de poussière élevé) et de concourir à améliorer le bien-être et la santé des populations.

Pour Aubervilliers le remède consiste à poursuivre l'action en cours sur la voirie en la dotant de « voies vertes ». L'essentiel de la masse végétale à créer est constituée d'arbres qui donnent une place prépondérante à la végétation au sein des cœurs d'îlots, publics ou privés. Le végétal peut investir de nouveaux supports (clôtures, murs, pignons Ouest, toitures terrasses) tirant parti du plan horizontal comme du plan vertical.

Sur les territoires Centre ville / Vilette - 4Chemins, la pénurie d'espaces verts publics conduit à prévoir dans les opérations de restructuration d'îlots des « cœurs verts » à usage des riverains.

La reconquête du Fort d'Aubervilliers (après évacuation des casses auto et fourrière), inséré entre le vaste cimetière parisien de Pantin et un important secteur de jardins familiaux, devrait permettre par une renaturation d'un domaine abandonné de développer un écoquartier.

Le Canal Saint-Denis, quant à lui, dispose d'un potentiel de rafraîchissement naturel oublié (évaporation). Une orientation convenable des constructions ainsi qu'un positionnement adapté des masses végétales entre le canal et les tissus centraux, contribuent à disposer de ce climatiseur urbain naturel pour réduire sensiblement les températures de la ville en été (de l'ordre de 3 à 5°C).

Pour assurer la mise en valeur de cette ressource urbaine, des mesures de structuration des territoires (situés de part et d'autre du canal), doivent à favoriser l'écoulement des brises d'été vers les tissus centraux d'Aubervilliers.

La continuité du végétal, facteur d'amélioration de la qualité de la santé, sera organisée suivant des « sillons parallèles » orientés Est-Ouest :

- sur la moitié Nord de la commune, un « corridor vert » devrait assembler une mosaïque d'espaces verts entre Canal et Fort (jardins et squares du Parc Canal, square Stalingrad, Parcs Vallès-La Frette, cimetière communal, cité verte de la Maladrerie et mails de la cité Émile-Dubois) ;
- sur sa moitié Sud des ruelles plantées (voies vertes) assurent une liaison avec des îlots reverdis.

1.1.3. L'ORGANISATION DES RESEAUX D'ECHANGES ET DE DEPLACEMENTS

Chaque catégorie d'espace organisant le déplacement doit répondre aux objectifs de renfort de la sécurité routière, de fluidité de la circulation, de réduction des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, et de fluidification des déplacements en transports en commun.

Le schéma de voirie ébauché propose de réinterpréter le réseau viaire en trois réseaux articulés entre eux, pour faire du site d'Aubervilliers un territoire à part entière, mettant ainsi un terme à une situation héritée du passé qui donnait la priorité à des traversées Nord-Sud destinées avant tout à servir les échanges entre la capitale, ses banlieues et les « Provinces du Nord ».

Le scénario de réorganisation de la circulation et des déplacements est destiné à nourrir une réflexion qui trouvera sa formulation définitive dans un Plan de Déplacement Urbain (PDU). La priorité étant la réduction de la circulation automobile du fait des risques générés (dérèglement climatique, pollutions et risques sanitaires, bruit, dangerosité).

Scénario :

Les trois réseaux hiérarchisés sont maillés et complémentaires les uns des autres, pour servir distinctement au trafic de transit francilien, à l'innervation des quartiers et à la desserte des différentes unités de voisinage.

Ils sont constitués par :

- Le réseau des « rues de voisinage », réceptacle des relations sociales de voisinage et des usages liés aux équipements et commerces de proximité. Leurs aménagements doivent privilégier la sécurité des piétons et particulièrement des enfants et des personnes âgées. Il s'agit de voies lentes (10 km/h) accessibles aux vélos, aux services publics (ramassage des ordures, pompiers et engins de secours), aux transports en commun, aux riverains (dépose minute et accès aux parkings privés sous immeubles) et aux livraisons à domicile. Ces voies ne disposeront pas de stationnement sur voie publique.
- Le réseau « d'innervation des quartiers », articulé au réseau des « rues de voisinage » et aux axes de transit intercommunal permet le déplacement des véhicules légers et les véhicules utilitaires d'un gabarit moyen.
- Le réseau de « transit intercommunal », constitué par les Avenues et Boulevards traversants et connecté aux voies franciliennes de grande circulation situées sur le pourtour de la Commune (Bd Périphérique, Autoroutes A1, RN 186 et RN 2), intègre le passage en site propre du réseau de bus « Mobilien ».

4.1.3.1.1.4. L'EVOLUTION DU ROLE ET LA PLACE DES VEHICULES EN VILLE

Pour offrir de nouveaux usages à l'espace public, il faut libérer des sols. La ville contemporaine du Développement Durable se structure pour disposer d'un système de stationnement des véhicules mettant un terme à la dissémination autorisée au XXe siècle.

La mutualisation dans des immeubles parkings et le foisonnement des places de stationnements pourraient être des solutions envisageables dans certains secteurs de la ville.

Ces mesures sont à terme :

- d'une part, de réduire le nombre de stationnements au sein des opérations immobilières nouvelles
- d'autre part, de diminuer le nombre de places de stationnement réalisées sur voies publiques, au profit d'aménagements bénéficiant au commerce et aux déplacements en sécurité et confort des habitants et usagers.

1.2. SERVICES PUBLICS

1.2.1. L'ACTION LOCALE AU SERVICE DE TOUS LES CITOYENS : INFORMATION, EDUCATION, FORMATION, ACCOMPAGNEMENT, SOUTIEN D'INITIATIVES COLLECTIVES

La qualité de la vie locale est dépendante en grande partie de la réponse apportée au quotidien en matière de services pour tous (santé, éducation, formation, culture, sport et loisirs...).

Ce rôle est dévolu de façon croissante aux collectivités locales soucieuses d'être les ultimes garants des droits du citoyen.

L'émergence, ces dernières années, de débats et d'initiatives portés par la société civile, semble donner à l'action municipale l'initiative pour développer des projets en participation.

L'expérience originale des « Boutiques de Quartier » semble pouvoir servir de base au développement de tels partenariats. Boutiques citoyennes, journaux interassociatifs sont déjà des initiatives qui concourent à enrichir le lien social et énoncer de nouvelles formes de services à prise en charge partagée.

1.3. PATRIMOINE BATI PUBLIC

1.3.1. L'HABITAT SOCIAL ET LA MISE EN PLACE DES CONDITIONS D'EXPRESSION ET DE RESPONSABILISATION DES POPULATIONS RESIDENTES

Offre habitat / équilibre du territoire

La politique de l'habitat qui s'inscrit dans les orientations du PLH, vise à assurer une répartition géographique plus équilibrée du logement social entre l'Ouest et l'Est.

Différentes formes d'intervention sont à étudier pour y parvenir :

- inciter, dans les opérations de restructuration d'îlots, les acteurs immobiliers privés à réaliser une part de logements locatifs, sur des concepts à haute qualité environnementale et sociale
- encourager des lots constructibles pour des SCI développant un modèle de gestion participative

Le patrimoine existant, compte tenu de la forte demande d'accueil enregistrée par les organismes bailleurs présents sur la commune, doit faire l'objet d'adaptations pour la partie de son contingent vétuste ou inconfortable.

Mesures de qualification durable des programmes de constructions publiques (équipements, logements) :

- réduction des charges logement par des actions concourant à la baisse des consommations d'énergie (poste chauffage),
- création de réseaux de chauffage urbain à l'échelle du quartier et la suppression du chauffage électrique,
- renforcement de l'isolation thermique des enveloppes bâtiment,
- emploi des apports solaires passifs (double peau en façade Sud),
- utilisation des ressources du solaire actif (capteurs eau chaude en toiture),
- climatisation naturelle des immeubles et logements par la prise en compte des effets de site, la végétalisation des abords, l'utilisation du terrain d'assise (puits canadiens), etc.,
- renforcer l'isolation acoustique des façades exposées aux sources de bruit (autoroutes, voies ferrées, avenues et boulevards à fort trafic),
- améliorer les conditions de tri et de stockage temporaire des ordures ménagères dans les constructions non pourvues de locaux adaptés,
- construire et réhabiliter avec des matériaux sains, et recyclables à faible coût.

1.3.2. EQUIPEMENTS ET DE LEUR RAYONNEMENT AUX DIFFERENTES ECHELLES URBAINES

La toile qui devrait être tissée à l'horizon 2012 par le réseau Métro + RER + Tramway va peser fortement sur l'évolution des fonctions urbaines dans la mesure où elle va irriguer également toutes les parties du territoire communal. Le projet "Arc Express" s'il voit le jour, en prévoyant un itinéraire sur Aubervilliers accentuera encore la bonne couverture du territoire.

Les stations de ce réseau créeront des aires d'influence par le seul fait qu'elles représenteront pour les populations des points d'accès aisés à l'ensemble du grand territoire francilien. À l'inverse, elles rendront son territoire et ses grands équipements aisément accessibles (transports en commun) aux populations non résidentes (personnels des entreprises et structures publiques, lycéens, collégiens, étudiants).

Action -1- Valorisation et lisibilité de la « chaîne d'éducation et de formation »

Le chapelet des établissements secondaires présents sur l'axe Barbusse, qui accueille pour moitié une population scolaire provenant des communes alentours, dont l'accessibilité devrait être renforcée.

Le lycée d'Alembert, à l'étroit dans ses locaux, pourrait être relocalisé dans cet environnement si un projet du Conseil Régional prenait corps.

Cette « chaîne d'éducation et de formation » tournée vers l'enseignement général et professionnel appellera au rapprochement nécessaire avec les différentes formes de l'activité économique en place sur le territoire.

Les friches industrielles, les îlots de faible densité, faisant l'objet d'opérations de restructuration, seront l'occasion, d'une part, de soutenir la création de lieux de formation et de perfectionnement portés avec les milieux professionnels concernés et d'autre part de dédensifier les groupes scolaires saturés en effectifs et en nombre de classes sur un même site.

Plusieurs sites (anciennes friches) sont d'ailleurs réservés dans cet objectif de création de nouveaux équipements scolaires : sur le site de la documentation française, rue du Chemin Vert et rue Sadi Carnot.

Action -2- Développement de la « chaîne de recherche et d'enseignement supérieur »

Sur le territoire Ouest d'Aubervilliers, au droit de la ligne de partage avec Saint-Denis (secteur de la Plaine), un autre domaine constituera une « chaîne de recherche et d'enseignement supérieur », en lien avec des équipements universitaires et en appui sur les centres de recherche Saint-Gobain et Rhodia... Son développement sera porté par une nouvelle ligne de tramway parcourant un « boulevard de l'université » de la station de métro Gardinoux à la station RER Stade de France. La rue Waldeck sera un axe universitaire. Ceci permettra de rééquilibrer le secteur Condorcet vers le centre ville d'Aubervilliers et de civiliser la rue par la traversée du campus.

L'implantation du pôle Condorcet, **premier pôle européen dans le domaine des sciences humaines et sociales** regroupera plus de **12 000 étudiants** dont quelque **4 000 doctorants** sur un campus de 130 000 m² à l'**horizon 2012 constituera un pas très important pour la valorisation de ce secteur**. Il se situera conjointement sur les communes d'Aubervilliers, à la Plaine (Condorcet-1) et de Paris, au niveau de la porte de la Chapelle (Condorcet-2).

Cette nouvelle institution regroupera notamment les plus prestigieux établissements français en matière de sciences de l'Homme parmi lesquels l'EHESS, l'EPHE, l'université Paris 1 - Panthéon-Sorbonne, l'Université Paris 8 - Vincennes-Saint-Denis, l'université Paris 13 – Nord, l'INED et l'Ecole nationale des chartes.

1.4. RESEAUX PUBLICS

1.4.1. LE RESEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ET SA VALORISATION

Le taux élevé de ménages non équipés de voiture (50,8%, source INSEE RP2006) souligne l'importance à accorder au développement de la couverture transports en commun sur la ville. Il est à noter que ce taux se rapproche plus de celui de Paris (58%) que de celui du Département (35,2%) et de la Région (31,6%).

La réalisation à l'horizon 2015, des engagements pris par la Région Île-de-France (prolongation de la ligne 12 Gardinoux /Pont-de-Stains /Mairie d'Aubervilliers, réseau Mobilien d'autobus, lignes de Tramway), devrait compléter le réseau en place de transports en commun et fournir aux Albertivillariens, une multiplicité de formes d'accès à Paris, à la Communauté d'Agglomération et au « Grand territoire », des temps de parcours plus réduits pour leurs déplacements habitat / travail (en 2006, 56% de la population active utilise les transports en commun pour ses trajets domicile / travail – source INSEE RP2006).

Les incidences sur l'aménagement de la ville en seront multiples :

- densification des tissus à proximité des stations TC (habitat, commerces, activités tertiaires...),
- redéfinition des quartiers du fait de leur nouvelle accessibilité et d'un équilibre croissant entre les différents pôles de vie de la Commune,
- augmentation de la rente foncière et pression du marché immobilier (résidentiel et tertiaire),
- allègement du trafic automobile au profit des modes de déplacement alternatifs (déplacements à pied, à vélo, en rollers ...), plus favorables aux échanges intra-muros.

La cartographie de l'ensemble des réseaux de transports en commun à l'horizon 2015 sur laquelle sont reportés des périmètres de 300 mètres, autour des stations (équivalant à un parcours entre station et domicile n'excédant pas 500 mètres – critère Ville Durable de l'Union Européenne -) révèle une couverture quasi totale des tissus urbains.

Dans ce contexte, l'effort des années à venir, porté par la Communauté d'agglomération dans le cadre du Plan Local de déplacement, pour augmenter la fréquentation du réseau de surface, doit développer les circulations en site propre ou en sites partagés dans le cadre des « voies vertes » (partage avec les marcheurs, les flâneurs, les cyclistes, les « riders »...).

1.4.2. RESEAUX DECENTRALISES D'ENERGIE ET NOTION D'ECONOMIE SOCIALE

Les différents quartiers d'Aubervilliers ne disposent pas à l'heure actuelle de réseaux de production / distribution autonomes de chauffage urbain.

On constate que la chaleur est produite au sein de chaque immeuble ou de chaque opération immobilière par une installation spécifique ; quand les opérateurs publics ou privés, pour diminuer le coût de construction ou de vente, ne recourent pas à un mode de chauffage électrique pour les logements. Cet état engendre un coût élevé de chauffage à la charge du budget des ménages.

La réponse d'un nombre croissant de collectivités publiques consiste à corriger cet état en dotant les quartiers (prioritairement ceux constitués d'un patrimoine social important) d'un réseau chaleur, alimenté par des unités de production d'eau chaude à haute température, se substituant à l'ensemble des installations en place sur le quartier.

Cette stratégie permettrait aussi de disposer, en cas de rupture du système de distribution centralisé d'électricité, d'un « système décentralisé » assurant une sécurité d'alimentation sur les quartiers, et en particulier pour les équipements de santé et de l'habitat.

La démarche citée, en matière de politique énergétique, devrait dans un premier temps s'orienter vers la mise en place de réseaux de chauffage urbain sur les quartiers de logement social. Elle permettra :

- l'allègement des charges des ménages,
- et une mise en œuvre plus aisée donc plus économique des réseaux enterrés de distribution, compte tenu d'un taux important de sols non bâtis sur ces périmètres.

Une étude sur les réseaux de chaleur (production et distribution) est lancée par Plaine Commune.

1.4.3. RESEAU D'ASSAINISSEMENT ET QUESTION DE LA GESTION D'UNE RESSOURCE

La commune dispose actuellement d'un réseau unitaire. En matière de maîtrise des précipitations, le développement des techniques alternatives permet de gérer le ruissellement en surface sur des sols perméables et de réaliser ainsi de fortes économies d'investissement (reportées sur la facturation faite aux usagers) en maintenant un réseau unitaire. Le dispositif par ailleurs limite les aménagements en aval destinés à stocker, décanter, dépolluer les eaux d'orages avant leur reverse dans le milieu naturel (fleuve).

Le département de Seine-Saint-Denis depuis plusieurs années s'est fait connaître en Ile-de-France pour les nombreuses initiatives prises en la matière, c'est ainsi qu'à Aubervilliers le Parc Éli Lotar a été conçu pour assurer une rétention – infiltration sur site des eaux de pluie reçues.

La mise en œuvre d'une gestion alternative des eaux de pluie, induira à repenser :

- les programmes d'aménagement d'îlots, en y introduisant des prescriptions visant à rendre perméable la partie des sols non couverts par les constructions ;
- les voiries et parcs publics, les espaces verts propriété des bailleurs publics et privés, en y réalisant des aménagements propres à réduire les rejets d'eau sur collecteurs.

Ces mesures consisteront à disposer d'une nouvelle ressource sur le territoire communal.

Une ressource destinée à se substituer aux prélèvements d'eau potable :

- pour l'arrosage des plantations ;
- pour le nettoyage des sols (en particulier ceux de la voirie) ;
- pour la mise en service progressive de doubles réseaux (eau potable/eau de pluie) au sein des logements et pour des usages industriels.

Une ressource régulée pour enrayer le phénomène d'inondation lors de précipitations exceptionnelles.

Dans ce registre, des dispositifs pourraient être mis en place à une échelle communale :

- création de capacité de rétention amont en réalisant, au sein des espaces collectifs - terrains de sport, parcs, places, cœurs d'îlots- des modes de collecte et d'infiltration de type noues, bassins secs enherbés...;
- développement d'un domaine végétal à forte capacité d'absorption, en prescrivant la mise en œuvre de toitures végétalisées sur les toits terrasses et toitures à faible pente des immeubles à créer et à réhabiliter, et la plantation d'arbres sur les sols de « pleine terre » (un arbre de haute tige adulte évapore en été de l'ordre de 500 litres d'eau par jour).

2. THEME : « AFFIRMER L'EMPLOI AU SEIN DES QUARTIERS »

2.1. ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE 2006

INSEE 2006

Taux de chômage population active : 21%

Actifs travaillant à Aubervilliers : 25%

Nombre d'emplois privés : 29 341

Après une période de décroissance des emplois (deuxième moitié du XXe siècle) conduisant à la multiplication des friches industrielles sur le territoire de la Plaine et au sein des tissus centraux d'Aubervilliers, une relance s'est opérée.

Elle est la conséquence d'une disparition progressive, sur Paris intra-muros et la première couronne, de l'offre foncière.

La priorité donnée récemment dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Paris à l'accueil des secteurs de recherche-innovation (technologies de l'information, biotechnologies, technologies numériques, design) pourrait tendre à reporter le tertiaire classique vers les communes limitrophes du Nord-Est de Paris.

L'embellie observée autour de la période d'installation du Stade de France sur le territoire de la Plaine et poursuivie depuis ne doit pas conduire ces territoires disponibles à replonger dans une mono fonctionnalité porteuse de désagréments futurs.

L'installation du pôle Condorcet et d'un Centre Aquatique Olympique tout comme la valorisation du Canal Saint-Denis dans une composition paysagère couturant ses franges Est et Ouest sont autant d'actes propres à asseoir des mesures de qualité et de dynamique urbaine auxquels devront concourir les futurs investisseurs désireux d'y implanter des activités ou des programmes immobiliers.

L'implantation de grands équipements et de sièges d'activités, accessibles par des infrastructures routières, ferrées et fluviales, ne suffisent cependant pas à faire du territoire mosaïque d'Aubervilliers un lieu cohérent économiquement et socialement.

Les fonctions résidentielles, commerciales, les espaces associés de détente et loisirs doivent introduire une échelle de proximité, génératrice d'échanges, productrice de convivialité et garante d'un succès durable de l'entreprise urbaine.

Toutefois, des secteurs d'activités performants et bien desservis doivent être délimités pour créer des pôles d'activités sans remettre en cause la mixité. Il y a lieu de réduire l'imbrication habitat/activités qui engendre des nuisances et des difficultés de fonctionnement de la ville.

2.2. FAIRE EVOLUER LES FORMES DU MARCHE DANS UN OBJECTIF DE NOUVEL EQUILIBRE SOCIAL ET ECONOMIQUE LOCAL

2.2.1. ANALYSE DU MARCHE

Le diagnostic économique réalisé dans le cadre du PLU montre que les formes de régulation en place ne sont pas adaptées à l'état social économique et territorial d'Aubervilliers. L'évolution rapide des formes de marché conduit généralement la puissance publique à suivre, à défaut de pouvoir anticiper, sur le futur mode de régulation.

Pour le marché, les localisations d'activités sont toujours liées, en premier lieu, aux avantages comparatifs et ces avantages comparatifs sont principalement de deux types : le foncier et l'emploi.

L'évolution combine depuis 2005, sur le territoire de la commune, la tendance à une hausse spéculative des valeurs foncières et la tendance à la dégradation et à la précarisation des emplois. Les formes de régulation qui caractérisaient la période précédente, sont en crise, d'où :

- la rupture d'un certain équilibre au niveau des emplois, lié à un modèle économique valorisant les qualifications, et attentif aux avantages des bassins d'emploi qualifiés,
- la difficulté à trouver un point d'équilibre dans les négociations entre l'intérêt des entreprises et l'intérêt des populations salariées résidentes.

2.2.2. AXES D'INTERVENTION ET MODES OPERATOIRES

Il est indispensable dans ce contexte de mener des politiques volontaristes, à l'échelle d'Aubervilliers et de Plaine Commune, pour permettre de favoriser les activités économiques et les localisations sans être soumis à la « loi d'airain » des avantages comparatifs sur les salaires, fondée sur la précarisation et la défiscalisation, avec ses conséquences sur les services publics.

Une action sur les économies d'échelle permettra de compenser les effets négatifs, pour les localisations, des avantages comparatifs directs. À titre d'exemple : sur le secteur d'activité textile (grossistes), c'est auprès des sociétés développant une stratégie à long terme que des propositions d'aménagement et de réorganisation du tissu, conduisant à des économies d'échelle, trouveront un écho favorable.

2.3. STRATEGIE TERRITORIALE

2.3.1. LA RECOMPOSITION DU SYSTEME URBAIN

Le système urbain dont hérite Aubervilliers résulte, comme pour la plupart des communes de banlieue, en grande partie de l'addition d'opportunités dictées au cours des 150 années passées, par des impératifs extérieurs (rapport de la ville capitale au territoire national avec une interface de territoires servants).

Il est constitué, d'une part, d'un système viaire à deux composantes :

- des axes formant un faisceau à partir de la Porte de La Villette recoupés par un axe sécant au départ de la Porte d'Aubervilliers,
- un chevelu de voies secondaires, sensiblement Est-Ouest, destiné à alimenter les tranches formées par le faisceau.

D'autre part, de territoires aux typologies distinctes résultant d'usages spécifiques centrés par le passé sur une fonction majeure (fonction résidentielle, ou fonction industrielle grandes entreprises, ou fonctions combinées, commerciale, artisanale et moyenne industrie). On retient ainsi quatre grandes formes urbaines caractérisées par le secteur « Cités » au Nord-Est de la commune, le secteur Canal franges Ouest, le secteur Sud de Villette / 4 Chemins et le secteur central de la commune.

L'évolution de la demande en matière d'implantation d'activités économiques (changement de taille, accessibilité au réseau de transports en commun, recherche d'un environnement actif produit par des services, commerces, restaurants...) coïncide avec celle formulée par les résidents pour une ville vivante aux fonctions non dissociées.

Ces attentes imposent à la fois une réécriture des différents corps urbains (quartiers) pour donner une cohérence à chacune de ces entités, sans pour autant les banaliser, et la mise en place d'un réseau pour créer une dynamique d'échange entre pôles.

2.3.2. LA VILLE RESEAU : RESEAUX VIAIRES, POLES RESSOURCES

Pour atteindre la cohérence et une qualité urbaine attendue, la trame viaire et les secteurs de la ville devraient dans les dix années à venir franchir une nouvelle étape de transformation.

Les réseaux viaires devront progressivement affirmer leurs fonctions de liaisons multipolaires et sélectionner les fonctions supportées :

- doter la commune d'un « trait d'union », parcours Est-Ouest, pour souder le Fort, les Cités, le Centre et le Canal ;
- sélectionner les trafics automobiles en fonction des gabarits de voies et d'une spécialisation des liaisons (conformément au Plan Local de Déplacements : réseaux maillés : intercommunal, interquartiers, voisinage) ;
- insérer d'autres fonctions que la circulation motorisée, pour développer des modes variés et sécurisés de déplacements (marche, cycles, rollers...) à différentes échelles du territoire communal et en articulation avec les territoires limitrophes ;
- aménager des voies en site propre, réservées aux Transports en Commun taxis et véhicules des services publics (comités d'axe)
- développer les espaces destinés aux véhicules de livraison et de location.

Les pôles de secteur auront à diversifier le panel de leurs ressources. Le scénario de valorisation propose quatre thèmes de renouvellement urbain adaptés aux grandes entités, composant le territoire d'Aubervilliers.

Il s'agit d'un objectif à 20 ans pour lequel il faudra fixer les étapes de progression.

Le secteur Ouest, les programmes de grands travaux conçus entre la Municipalité et la Communauté d'Agglomération vont conduire à la réalisation d'un pôle de vie plurifonctionnel (habitat – emploi – enseignement - recherche – commerce – loisirs) exprimant une conception renouvelée de l'agglomération (à la différence du concept adopté pour la réalisation du pôle Paris-Défense), dans la mesure où la primauté est donnée à la mixité fonctionnelle et à l'échange social .

Le secteur Sud, les actions envisagées porteront sur la requalification durable des îlots, en lien avec la réalisation de voies vertes à faible trafic, de façon à mieux y insérer les activités en place (artisans, créateurs, commerçants). Il s'agira de concevoir des programmes mixtes habitat-activités compatibles avec une vie résidentielle variée, et d'introduire dans ceux-ci des règles de composition urbaine assorties d'exigences constructives destinées à assainir le climat urbain (bruit, pollutions aériennes, surchauffes d'été) et à améliorer le confort interne des bâtiments. Ce secteur fait d'ailleurs l'objet d'un important projet ANRU qui vise à requalifier le quartier et éradiquer l'habitat insalubre

Le secteur Centre, siège des équipements publics généraux et d'un secteur commercial participant à la dynamique d'échange inter quartiers, devrait à l'échéance 2012/2015 se trouver déchargé d'une circulation automobile allégée, ceci grâce :

- à la réalisation de la station de métro Hôtel de Ville ;
- à une requalification urbaine et commerciale du secteur impliquant un nouveau schéma de circulation du centre ville

La requalification des îlots dans le cadre d'interventions coordonnées publiques/privées serait engagée selon un mode opératoire similaire à celui décrit précédemment pour le triangle Sud, avec l'objectif de réaliser un patrimoine immobilier « durable » et mixte (habitat-emploi), répondant à des exigences en matière de « précaution environnementale » et de « performances qualité santé ». Ces exigences devant être adaptées à chaque contexte territorial.

Le secteur Nord-Est, entité urbaine caractérisée par la présence d'une fonction résidentielle quasi exclusive, devrait accomplir sa seconde naissance par :

- l'installation sur ses principales artères d'activités économiques
- l'accueil au sein du patrimoine existant de locaux à destination économique

3.1. LIEN SOCIAL ET MOBILITE

L'objectif de faire évoluer les tissus urbains vers une combinaison harmonieuse de fonctions est une volonté souvent affichée sur des territoires frappés d'étalement ou de concentration de pôles monofonctionnels (cités de logement social, pôles tertiaires, quartiers de concentration d'activités de gros...). Ces états résultent pour les communes limitrophes de Paris de contextes économiques passés entièrement dépendants d'initiatives capitalistiques ou d'interventions étatiques.

Le choix fait pour Aubervilliers est autre.

Il est considéré que la mobilité offerte à l'échelle du grand territoire (Île-de-France) doit être complétée par une offre de mobilité à l'échelle de la « Commune de citoyens ».

La desserte des transports en commun projetée à l'horizon 2012-2015 offrira à la commune une couverture équilibrée et diversifiée en moyens de déplacements collectifs et publics de son territoire qui sera complétée d'un réseau tramé de parcours piétons et cycles. Ainsi, cela contribuera à créer de façon déterminante cette « mobilité interne », gage du renforcement du lien social et de la qualité de vie.

3.1.1. MUTATION TERRITORIALE ET DYNAMIQUE SOCIALE

Les années 2000/2010 organisent l'aménagement du territoire régional dans une nouvelle dimension de réflexion dans le cadre de conception du « Grand Paris ». Dans ce cadre, les notions « Capitale et Banlieue » disparaissent au profit d'une approche globale du territoire.

La création de la Communauté d'Agglomération Plaine Commune conduit à rompre avec le processus d'éviction progressive des populations à faibles revenus logées sur les territoires centraux de l'espace régional, et à mettre en place un modèle urbain garantissant la cohabitation de groupes socioculturels variés et fournissant les outils de redéploiement sur tous les domaines d'activités (économique, social, environnemental et culturel).

Sur Aubervilliers, il s'agit pour conduire cette mutation :

- de valoriser l'ensemble des potentialités spatiales, humaines et patrimoniales en tous quartiers, et d'accentuer les liens physiques générant l'échange entre ces quartiers.
- de renforcer les dynamiques culturelles et éducatives par l'élargissement des modes d'expression et d'accès à la connaissance de « plus grand nombre »
- de repositionner l'initiative économique sur les champs porteurs d'emplois tout en offrant à ces nouvelles activités un environnement commercial et résidentiel, et une accessibilité en transport en commun qui valorise leur implantation et suscite des installations durables.

3.1.2. UN PROJET FEDERATEUR EN APPUI SUR DES RESSOURCES EXISTANTES OU EN VOIE DE CREATION

L'objectif municipal de construire sur les années à venir un lien ineffaçable entre les territoires Est et Ouest de la commune passe par la réalisation d'une artère vivante entre le « Parc Fort », le centre ville et le futur pôle universitaire Condorcet sur la Plaine, concentrant ainsi les « lieux essentiels » d'Aubervilliers, à savoir : les lieux de vie scolaire, de vie universitaire, de vie culturelle, de vie sociale, de loisirs et de sports.

Un « **Trait d'union** » associant toutes les énergies, un parcours vitrine des réseaux d'initiatives, développé en cinq sites :

SITE 1 : Fort - Cités

À l'Est, Les « Cités » seront inscrites dans le projet de « Fort-Cités ».

Dans cet environnement porteur, des réflexions sont menées entre l'Etat, la Communauté d'agglomération et la commune sur le devenir de ce site qui aboutiront à un projet urbain durable et à une programmation urbaine intégrant les cités d'habitat social existant.

SITE 2 : l'axe Nord-Sud des Lycées, Collèges et Écoles

En position plus centrale, on constate la présence d'un territoire exceptionnel développant sur un axe médian Nord-Sud des Lycées, Collèges et Écoles (Lycées d'Alembert, Le Corbusier, JP Timbaud, Collèges Jean Moulin, Henri Wallon, Groupes scolaires, Gymnases et Stade, Conservatoire de Musique, Documentation Française). Cet axe qui attire l'essentiel de la population collégienne d'Aubervilliers ainsi que des élèves d'autres communes proches doit disposer d'aménagements à la hauteur de son rôle et son rayonnement, en matière d'accès et de circulation piétonne sécurisée.

Tous les éléments sont en place pour effectuer un saut qualitatif et valoriser cette concentration d'établissements d'enseignement secondaire général et professionnel. Il s'agira alors de maintenir les différents éléments de cette chaîne et d'organiser en conséquence les voies l'innervant (Réchossière Barbusse et Cités) : présentation des établissements et de leurs activités respectives, signalétique des inter-liaisons, réalisation d'une esthétique et fonctionnalité adaptée des rues-passages ...

SITE 3 : un « corridor vert »

La contiguïté du cimetière de Pantin, du Fort d'Aubervilliers, des jardins familiaux, de la cité de la Maladrerie, du cimetière d'Aubervilliers et de la cité Jules Vallès, conduit à la formation d'un « corridor vert ».

La reconquête d'un espace ressource, dont la Maladrerie fut en quelque sorte un premier acte, croise un autre intérêt, celui de créer en accompagnement de ce chapelet de sites verts et en appui sur des voies existantes, une « liaison qualifiante et unificatrice » entre le secteur Nord-Ouest du Parc-Canal et les territoires Nord-Est d'une certaine façon marginalisés (Cité et Fort).

SITE 4 : canal Saint-Denis

La voie fluviale rectiligne du canal Saint-Denis, qui combine les plaisirs du plan d'eau avec des vues horizon (depuis les ponts et passerelles) de la Butte Montmartre au Mont Valérien, est un lieu propice à l'installation à ses abords de grands équipements publics Intercommunaux.

Ce « Faubourg lacustre » entre Paris et Saint-Denis fait l'objet, aujourd'hui, par étapes d'un aménagement paysager : Le « Parc-Canal ».

À des fins de préservation de ce potentiel de valorisation, il est mené une politique d'acquisition de quelques terrains en rives en vue de compléter la réalisation d'espaces verts publics (emplacements réservés à l'ouest et à l'est du canal, dont certains sont déjà réalisés (parc Elie Lotar, parc de l'Ecluse).

Espaces de relaxation, de déambulation, mais également lieux de manifestations festives (tels les guinguettes de 2006) sont à envisager et à insérer dans des compositions urbaines d'ensemble maîtrisant les implantations d'opérations immobilières privées et publiques placées en accompagnement.

SITE 5 : la Plaine

Territoire en totale mutation, « la Plaine » a vocation d'associer un nouvel habitat à des activités de recherche et de formation supérieure (pôle Condorcet) et à des activités essentiellement tertiaires.

Les conséquences sur les programmes d'habitat seront à préciser suivant la vocation des opérations (locatif, accession), de manière à accompagner au mieux la reconquête de ces terrains (logements étudiants) et leur liaison aux services et équipements proposés par le centre ville ou les nouveaux lieux de vie (place du front Populaire).

4. THEME : « TRANSMETTRE UN CADRE DE VIE DE QUALITE AUX GENERATIONS FUTURES »

L'amélioration de l'environnement porte sur un large champ d'actions puisqu'elle a un impact sur de nombreux domaines (la santé, les ressources naturelles, la biodiversité...) et porte ses effets à différentes échelles (espace domestique, espace urbain, espace planétaire).

Il est donc présenté sur ce thème un panel de mesures parmi ce qui est aujourd'hui admis comme l'horizon 2015 des engagements Européens.

Les mesures sont rangées par objectifs et traitent aussi bien de la qualité à obtenir des constructions que de la qualité des sites.

4.1. CONTRIBUER À ENRAYER LE DEREGLEMENT CLIMATIQUE

Appliquer à l'échelle de la commune la politique énergétique nationale (Grenelle de l'Environnement) sur les volets urbanisme, habitat et déplacements, accompagner les actions définies par le plan énergie climat communautaire (en cours), et renforcer les liens entre politique d'urbanisation et politique des déplacements (Plan local de déplacement communautaire) :

- Réduire la consommation d'énergie et les coûts de production / distribution de l'électricité et de chauffage
- Diversifier les sources d'approvisionnement et développer le recours aux énergies propres et renouvelables (solaire actif et passif, géothermie, piles à combustible, PAC, biogaz ...)
- Fixer au cadre bâti des activités et des logements des plafonds de consommation d'énergie (habitat 2010 : inférieur à 50 kWh/m²/an ep)
- Appuyer le développement des transports voyageurs et le fret à faible émission de polluants et faible consommation d'énergies.
- Viser une réduction du trafic automobile en assurant une desserte satisfaisante du territoire communal par les transports en commun (métro, tramway, RER, autobus)
- Articuler les réseaux (Poids Lourds, Véhicules Légers et Transports en Commun, modes de déplacements non motorisés).
- Redéfinir l'offre de stationnement (voie publique – domaines privés) pour reconquérir l'espace public au profit de la communication et des échanges intra urbains.

4.2. GERER LES RISQUES

Hydrogéologie

- Poursuite des études sur les remontées des nappes phréatiques superficielles. Une étude est en cours de montage (à la demande de la ville) qui portera également sur la qualité des eaux de nappe.
- Précipitations : corriger l'imperméabilisation massive du territoire en dégagant par îlots des surfaces de pleine terre avec végétalisation et en développant sur les domaines privé et public des dispositifs de temporisation des effets d'orage (collecte de surface de type noues, espaces verts sur le principe du « bassin sec »).

Sécurité énergétique

- Assurer une sécurité énergétique par les réseaux décentralisés de production de chaleur de type unités de cogénération gaz, bois...au sein des quartiers (absence de réseau de chauffage urbain sur le territoire de la Commune) (étude communautaire sur les réseaux de chaleur en cours).

4.3. PRESERVER LES RESSOURCES DE LA PLANETE

Protéger la ressource eau

- Faire concorder les usages avec les provenances et qualités d'eau employées (eaux souterraines, eaux vives, eaux de pluie, eaux recyclées après traitements) et économiser les consommations d'eau potable, éliminer les pertes d'eau sur réseaux collectifs et individuels.
- Désimperméabiliser le territoire en fixant des taux de surfaces de pleine terre par îlots et en promouvant la végétalisation des toitures terrasses.

Encadrer dans la construction et le génie civil, l'emploi des matériaux

- Concourir à la réduction progressive de l'emploi de matériaux et composants non recyclables ou à énergie intégrée élevée (cycle fabrication / transport / mise en œuvre / déconstruction).

4.4. AMELIORER LE CONFORT URBAIN

Résorber l'insalubrité et l'inconfort

- Poursuivre les mesures de protection des habitants contre les dangers liés à la présence de plomb, d'amiante et autres matériaux toxiques (composés organiques volatils ...) et les mesures contre les effets d'une absence de renouvellement d'air et des insuffisances d'éclairage naturel au sein de certains logements.
- Poursuivre la politique d'amélioration de l'habitat existant, en visant la complète mise aux normes minimales d'habitabilité des parcs inconfortables.

Corriger l'effet de surchauffe d'été

- Recomposer les territoires anciens pour générer des microclimats régulateurs des situations météorologiques conduisant à une fragilisation des populations à risque (type « canicule »).
- Protéger les constructions du rayonnement solaire (été : température des toitures de 50°C à 70°C) :
 - végétalisation des toitures et écrans de protection sur façades Ouest ;
 - végétalisation des sols des cœurs d'îlots (été : température sols engazonnés 35°C) ;
- Favoriser l'écoulement de l'air par les rues orientées selon la direction des brises d'été (Ouest – Sud ouest) et dans les nouvelles opérations de construction (secteurs Canal/Centre et Canal/Villette) les implantations de bâtiments en élongation Nord-Sud.
- Humidifier la température de l'air par plantations d'arbres et arbustes (augmentation hygrométrie env. 5%) pour accroître la baisse des températures.
- Privilégier un rafraîchissement passif (climatisation naturelle) par mise en œuvre, en construction neuve et réhabilitation, de dispositifs d'introduction d'air neuf par les façades non solarisées et extraction par tirage thermique.

4.5. REDUIRE LA NUISANCE BRUIT

Trafic automobile

Une part importante des sites est soumise à un niveau de bruit provoquant fatigue ou stress des habitants (abords du bd périphérique, RN 186, RN 2, avenues et boulevards, voie ferrée ou RER) . Une cartographie du bruit a été établie par le Conseil Général 93, dressée dans le cadre de l'élaboration en cours du Plan de prévention du Bruit de l'Environnement.

La prise en compte actuelle de cette nuisance pourrait être faite dès à présent par :

- la réduction du trafic automobile et adaptation des vitesses aux tissus traversés et aux fonctions implantées
- la constitution d'un bâti continu (écran bruit) sur les rues circulantes et prescriptions en matière d'isolement acoustique des façades exposées (selon le niveau de bruit route obtenu)
- la mise en place d'aides à l'investissement des entreprises, pour encourager la réalisation de travaux d'adaptation aux nouvelles exigences en matière de suppression des nuisances urbaines (ADEME) et l'application de la loi cadre de 1992 sur le bruit.

4.6. AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR AMBIANT

Le Plan de Déplacement urbain d'Île-de-France fixe sur dix ans une baisse de 5% du trafic automobile. Les niveaux de concentration de polluants émis par la circulation (benzène, dioxyde d'azote, dioxyde de soufre, plomb, ozone atmosphérique...) resteront cependant trop élevés pour passer en dessous des seuils fixés par les normes européennes de santé publique lors des pointes de pollution.

Des mesures sont à prendre sur la commune portant avant tout sur les causes, et ce notamment par une réduction quantitative et qualitative de la circulation.

Une des corrections possibles consiste à introduire des masses végétales au sein des tissus en utilisant l'évapotranspiration des plantes pour permettre une chute du taux de poussières dans l'air et par la même occasion, sur un autre registre, celui de la lutte contre « l'effet de serre », développer sur la ville les masses arborées (« puits de carbone »).

B. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT

1.1. L'EXPRESSION D'UN PROJET URBAIN...

Conformément aux intentions exprimées dans la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains, le présent document est l'expression d'un projet urbain. Il fait donc référence à des stratégies de développement du territoire communal et en décline objectifs et actions.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable, qui fait suite au diagnostic, est fondé sur les intentions de politique générale exprimées par la commune en matière de développement urbain, à savoir :

- recherche de l'équité sociale ;
- mise en œuvre d'un développement économique équilibré et générateur d'emplois locaux et de formations adaptées ;
- prise en compte de précautions en matière de santé et de lutte contre le dérèglement climatique.

Le dossier « Orientations d'Aménagement » du PADD a été conçu lors « d'ateliers de consultation » qui, au cours de l'année 2005, ont permis sous des formes diverses (conférences, réunions-débats, visites in situ) d'approfondir, avec les élus, les services des collectivités et les publics invités, les mesures présentées.

1.2. ...PRENANT EN COMPTE LES PERSPECTIVES D'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

La stratégie développée pour la mise en place du projet urbain d'Aubervilliers prend en compte les perspectives démographiques prévisibles pour les prochaines années.

Au regard :

- des objectifs annuels de production de 485 logements par an à Aubervilliers, dans le cadre de l'effort majeur de construction à mener ces prochaines années sur le territoire francilien, exprimé dans le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et dans le projet du Grand Paris ;
- des estimations liées à une hypothèse de maintien de la croissance démographique annuelle moyenne de 2%, constatée sur la commune ces dernières années ;

La population d'Aubervilliers à l'horizon 2014 est estimée à 80 000 habitants en 2014, et à 100 000 habitants en 2030.

2. OBJECTIFS : ACTIVITES, EMPLOI, VIE SOCIALE

Le territoire d'Aubervilliers est doté de tissus d'une grande variété formés au cours des 200 dernières années. Ces tissus expriment les différentes étapes de passage d'une économie rurale à une économie industrielle puis marchande.

La population est constituée de nombreuses catégories sociales porteuses de cultures en provenance de pays européen et plus récemment d'Afrique et d'Asie ...

Les décennies récentes ont vu sur ce territoire s'opérer des mutations désarticulant dans une certaine mesure l'organisation urbaine : grandes concentrations d'habitat social excluant les autres fonctions urbaines, occupation d'emprises industrielles désaffectées par des activités à faible valeur ajoutée, tel le secteur textile né sur le secteur Haie Coq ou encore implantation de micro activités marchandes dans les tissus vétustes ...

L'inscription de la commune dans une nouvelle entité urbaine « Plaine Commune » de 260 000 habitants a conduit à s'interroger sur la spécificité des apports d'Aubervilliers au sein de ce nouveau bassin d'échanges et à s'orienter vers une mise en réseau des fonctions urbaines disséminées. La dynamique ainsi créée pourra s'insérer dans la « toile » plus large constituée par les grands équipements publics et les pôles économiques et commerçants de la Communauté d'Agglomération.

Cette architecture du PADD, au plan du développement social et économique, a deux visées sur le territoire communal :

- **permettre de développer l'initiative économique en regard des ressources humaines locales et des potentialités du tissu urbain**
- **organiser le territoire dans le sens du renforcement de l'équité et de la solidarité.**

2.1. DEVELOPPER L'INITIATIVE ECONOMIQUE EN REGARD DES RESSOURCES HUMAINES LOCALES ET DES POTENTIALITES DU TISSU URBAIN

2.1.1. ORIENTER LA FORMATION ET L'ACTION ECONOMIQUE POUR L'ACCES A L'EMPLOI DES POPULATIONS RESIDENTES

La proximité de la capitale et la saturation de son foncier conduit le marché de l'immobilier de bureau à se développer sur la périphérie immédiate. Ce mouvement porteur d'emplois nouveaux n'entraîne pas pour autant d'offres d'emplois en direction des Aubervillariens.

La collectivité pourrait faire porter son effort en quatre directions :

- favoriser le développement des filières existantes en valorisant leurs conditions d'installation sur les sites mixtes occupés
- créer de nouveaux pôles d'activités sur des filières innovantes par mutation des tissus (secteur Plaine, secteur Fort, secteur Casanova-Hémet, secteur Préssensé ...)
- soutenir l'insertion de micro activités dans les tissus monofonctionnels des cités de logement social dans le cadre d'initiatives conjointes collectivités publiques et habitants.
- maîtriser la mixité des fonctions urbaines.

Certains pôles d'activité peuvent être maintenus ou développés sur les sites « dédiés » :

- le secteur Nord propice, du fait de fortes nuisances bruit (proche du faisceau ferré et de l'autoroute A 86), à l'accueil d'activités peu compatibles avec la présence d'habitat (logistique transport, PMI ...), ou le secteur Félix Faure, actuellement siège d'entreprises appartenant à la filière bâtiment
- les sites composés pour l'essentiel d'habitations peuvent, quant à eux, permettre l'intégration d'activités compatibles avec le cadre de vie environnant, telles les activités de services aux entreprises, de services à la personne ou encore les sociétés développées à l'initiative de travailleurs indépendants.

Les activités de bureaux (gestion, comptabilité, bureaux d'études ...) associées aux secteurs de l'artisanat et du commerce trouvent place dans les programmes de réhabilitation ou de construction neuve liés aux procédures de renouvellement urbain (quartiers existants).

Dans le champ de l'initiative municipale, le vaste parc immobilier laissé par l'activité industrielle passée permettra de sélectionner certains patrimoines pour y engager des opérations de requalification et de mutation : pépinières d'entreprises, incubateurs et hôtels d'activité...

2.2. ORGANISER LE TERRITOIRE DANS LE SENS DU RENFORCEMENT DE L'EQUITE ET DE LA SOLIDARITE

2.2.1. DEVELOPPER DES ESPACES PUBLICS PARTAGES ET FAVORISER LA VIE DE QUARTIER

Il est proposé de travailler sur l'espace public pour réintroduire des pratiques collectives :

- le partage des rues en substituant la notion de circuler par les notions de se déplacer, se promener, se rencontrer et en redonnant aux piétons, cycles et aux transports en communs des espaces affectés
- de réaliser des liaisons inter quartiers ponctuées par des espaces de convivialité, de pratiques sportives, des jardins collectifs, des services de proximité et des commerces
- de ne pas favoriser la multiplication des enclos sécurisés entre copropriétés où entre patrimoines appartenant à différents bailleurs sociaux (cas fréquents sur les cités). Un tel dispositif se révèle porteur, à terme, de tensions, d'incompréhensions entre voisinages et générateur de mal être ;
- d'aménager la rue, la place, le carrefour, le square en cœur d'îlot de façon à ce que ces lieux publics soient des lieux incontestables d'expression et d'investissement de tous, favorisant des formes variées d'installations : simple affichage associatif, fêtes de voisinage, manifestations culturelles et sportives, Arts de la rue (cf. expérience du Musée éphémère)
- d'attribuer des baux temporaires à des associations pour la mise en valeur des friches en attente de construction.

2.2.2. RENFORCER L'ENCADREMENT DE LA PRODUCTION DE L'HABITAT POUR UNE MEILLEURE QUALITE DES LOGEMENTS ET INTENSIFIER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS NEUFS

Diversification de l'habitat

L'ambition est d'engager un rattrapage qualitatif de l'habitat produit sur le territoire de la commune ; habitat ancien, habitat social, habitat en copropriété.

Les actions s'attacheront, d'une part, à associer au sein de chaque opération (réhabilitation et neuf) logement et activités et d'autre part, à rééquilibrer géographiquement le logement social.

L'encadrement des programmes -habitat ancien et opérations neuves en accession- pour éviter les logements générant un inconfort (logements mono orientés), des installations de chauffage pesant fortement sur le budget des ménages (chauffage électrique) et une absence de flexibilité des appartements sera poursuivie.

Le parc social élargira sa vocation en offrant au public étudiant, aux jeunes ménages personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées aspirant au maintien à domicile de nouvelles conditions d'accès.

Seront développés au sein de nouveaux programmes les concepts d'habitat « trans-générationnel », d'habitat « flexible » insérant de nouvelles fonctions au logement traditionnel (espace de travail, espaces tampons : terrasses jardin, serre ...), de logements basse énergie ...

Intensification de la production de logements neufs

La reprise de la construction de logements sur la commune est effective depuis 2000. Les secteurs de projets d'aménagement (ZAC Porte d'Aubervilliers, port Chemin Vert, Maladrerie...) et les périmètres ANRU (Landy, Villette Quatre Chemins) amèneront sur la commune un stock considérable de nouveaux logements, conformément au SCOT.

En outre, le basculement de certains îlots anciennement classés en zonage activités, les grands projets (campus de Condorcet) et les nouvelles constructibilités du règlement plus favorables que celles de l'ancien POS permettront une importante augmentation de la construction de logements neufs.

2.3. LE PROJET – CONCEPTS ET OUTILS D'INTERVENTION

2.3.1. OBJECTIF – AFFIRMER L'EMPLOI AU SEIN DES QUARTIERS

Les activités et donc les emplois occupent des situations urbaines d'une grande diversité dans Aubervilliers. En effet, ils occupent des parties de ville occupées quasi exclusivement par des activités de type industriel (ex : secteurs de part et d'autre du canal) à des activités pouvant occuper un fond de parcelle dans un tissu urbain ancien (ex : un local artisanal) ou un rez-de-chaussée d'un immeuble d'habitation (ex : un commerce).

Les mutations survenues dans le domaine industriel comme les nouvelles exigences en matière de confort urbain imposent de réorienter la place des activités dans la ville au quotidien.

L'objectif d'affirmer toujours plus l'emploi au sein des quartiers pourra être réalisé selon quatre axes principaux :

- activités artisanales, PME, PMI, bureaux,
- services d'aide à la personne dans le domaine de la santé et du social,
- activités commerciales,
- services publics.

Diversification des pôles d'activités

Ce premier axe peut être mis en place selon 4 types d'actions :

Sites dédiés à une filière d'activité

Le renforcement des activités passe par :

- leur regroupement sur un site
- l'amélioration de leur accessibilité : voirie, stationnement regroupé, transport ferroviaire et batellerie

Sites dans tissu mixte

Certaines activités se trouvent dans des îlots occupés également par de l'habitat. La mutation de ces activités permet de rechercher une meilleure intégration des activités dans de tels îlots :

- soit, par la substitution totale des emprises des grandes entreprises existantes par des ensembles de petites et moyennes entreprises, en phase avec le quartier environnant
- soit en imposant que les activités présentes dans les îlots soient maintenues sous réserve de leur compatibilité avec les autres usages dont l'habitat.

Micro activités - services dans des ensembles HLM

Ouvrir les sites des cités HLM monofonctionnels à des programmes divers et appropriés, (micro activités, services de proximité, logements étudiants, bureaux,...) par des constructions neuves participant également à la requalification urbaine ou par des restructurations ponctuelles du parc existant.

Services publics

Implanter de grands équipements sur des sites de quartiers porteurs pour marquer une volonté de renforcer le rayonnement de chaque composante du système urbain.

Poursuivre l'action en matière de valorisation ou de création d'équipements communaux destinés à assurer les services quotidiens (santé, éducation, social, sport, animation -information ...).

Valorisation de l'aide à la personne dans le domaine santé – social.

Ce domaine est bien présent à Aubervilliers comme le montre la liste des institutions dont elle est dotée et dans laquelle plus de deux mille personnes travaillent, sans compter les cabinets médicaux, les laboratoires

Il est important de consolider ce domaine et de lui donner une certaine lisibilité dans la ville.

Soutien des activités commerciales

Les activités commerciales sur Aubervilliers sont organisées pour répondre :

- soit à l'échelle communale ou même intercommunale.

C'est le cas aujourd'hui des 2 pôles commerciaux du « Centre Ville » et de « Villette / 4 Chemins » sur l'axe de la RN.2., classés en « pôles structurants ». Chacun de ces pôles commerciaux ayant du fait de la nature de ses produits des clientèles propres.

Un troisième pôle, de large rayonnement, se réalise avec le projet Porte d'Aubervilliers / Canal.

Le centre ville fait actuellement l'objet d'une étude urbaine dans laquelle la requalification commerciale a une place importante.

- soit à l'échelle du voisinage et de la proximité

Des commerces sont également prévus, en intégration aux tissus, à l'Est au point de convergence (des lignes de Métro et Tramway) place du Front Populaire.

En revanche, le commerce de gros doit être maîtrisé au profit du commerce de proximité.

2.3.2. OBJECTIF – PROMOUVOIR LE DEVELOPPEMENT DES POLES D'ENSEIGNEMENT / FORMATION / RECHERCHE ET LES ECHANGES AVEC LES POLES ACTIVITES

Développement de la « chaîne de recherche, d'enseignement supérieur et de formation ».

Sur le versant Ouest jusqu'à ces dernières années, le secteur « Plaine » était resté un « monde à part ». La revalorisation des terrains EMGP et d'autres interventions (Stade de France, couverture de l'A1) ont révélé depuis ses potentialités de réaménagement et clarifié les enjeux fonciers.

Le projet de la ZAC Porte d'Aubervilliers, la "Perspective Fillettes-Gardinoux" en sont des illustrations, tout comme l'installation des laboratoires de recherche des sociétés Saint-Gobain et Rhodia. Le projet en particulier de la société Saint-Gobain, c'est-à-dire de créer sur son site l'Université Saint-Gobain, vient s'insérer dans la synergie Recherche / Formation / Emploi souhaitée par la Communauté d'Agglomération qui est en cours de concrétisation (installation du CNAM, du CFA, de la MSH,...).

L'arrivée du pôle Condorcet, premier centre universitaire européen en sciences humaines et sociales, ainsi que les développements connexes à ce nouvel équipement (logements étudiants...) et les objectifs renforcés des élus de création de liens au centre ville devrait être un vecteur de transformation considérable du secteur qu'il importe de programmer dès à présent.

Sur le versant Est de la Commune, porté par un axe routier ébauché en faubourg au XIXe siècle et resté au stade de « Route Nationale N°2 », se tient le « Fort délaissé » en attente de grands projets.

La Commune a engagé en 2005 une étude de définition visant à obtenir une programmation urbaine mixte de logement et de bureaux ainsi que le développement d'activités de loisirs. Le projet conjoint avec l'Etat est en cours de réflexion.

Valorisation et lisibilité de la « chaîne d'éducation et de formation »

Il doit pouvoir en être de même sur les sites traditionnellement dédiés à l'enseignement et la formation. Ceux-ci occupent principalement un axe nord-sud, entre la rue des Cités et la rue Henri Barbusse. Chaque jour, 65% de la population scolaire est accueillie dans ce « campus scolaire ». Cet héritage est à valoriser.

Quatre types d'action pourraient y contribuer :

- Travailler la relation espace public / lieu d'enseignement pour affirmer leur présence dans la ville ; les faire évoluer vers des établissements offrant leurs locaux et services à la population de tous âges, à des fins de diffusion des savoirs, d'apprentissage des connaissances, d'approfondissement des langues et d'accueil des initiatives associatives (École des Parents, Petits Débrouillards, Main à la Pâte...) ; et leur garantir pérennité et sécurité.
- Favoriser la création de services à la périphérie des établissements pour assurer une continuité éducative hors des tranches d'enseignement en créant des services (lieux d'échanges et de communication), des mini équipements de sports et loisirs et en soutenant l'implantation de commerces spécialisés.
- Développer la synergie entre lieux de formation et entreprises. L'expérience du lycée d'Alembert, les échanges entre les ateliers d'impression de la Documentation Française et le C.E.S. Henri Wallon en sont des illustrations. Celles-ci devraient être développées à l'image de l'expérience du « faubourg de la mode » menée par la ville de Lille.
- Créer des filières qui n'existent pas aujourd'hui. En complétant le dispositif, par l'installation de formations techniques post-Baccalauréat type IUT, BTS... sur le territoire nommé « Chaîne Éducative » (axe Barbusse/Cités), ou en ouvrant, en lien avec le thème « Ville Durable » développé sur le Pôle Fort-Cités, des formations professionnelles innovantes trouvant leurs débouchés sur le site éco-entreprises mitoyen.

2.3.3. OBJECTIF – AFFIRMER LE CONFORT DES ESPACES PUBLICS ET PRIVES

Espaces publics de convivialité

Les « espaces verts » publics ont des formes et vocations variées, allant du square Stalingrad au stade André Karman, en passant par les promenades du Canal, l'espace détente Éli Lotar... Ceux qui existent, comme ceux à projeter, sont à qualifier en fonction de la situation urbaine qu'ils occupent, des usages à favoriser, et du rôle à tenir dans ce réseau d'ensemble de ressourcement et de rencontre (square, jardin, parc, mail, quai,...).

Ce réseau devrait s'enrichir avec de nouveaux aménagements :

- à l'Ouest du canal Saint-Denis, en créant des alignements et des traversées piétonnes plantés est-ouest, aérant le tissu et ouvrant sur le canal, dans le prolongement du projet urbain de la Plaine 1991 et du projet « Parc-Canal »
- l'Est, le projet « Parc-Fort » étendu aux tissus des Cités d'habitat social donnant accès à des parcours de découverte de la nature, à des stations d'étude, des chantiers d'apprentissage – citoyen
- au cœur des îlots reconquis, l'accroissement des espaces verts intérieurs.

Espaces végétalisés privés

Concernant les Propriétés de SAHLM ou de l'OPHLM, l'action de la collectivité doit permettre de :

- réorganiser la domanialité en donnant une lisibilité aux espaces prolongement du bâti propriété des SA HLM ou de l'OPHLM et participer à leur lisibilité et à leur sécurité ;
- produire de l'espace public tel que rue, place, square, parc précisant les limites entre l'espace public et l'espace privé.

Cette création d'espaces publics doit s'accompagner d'actions de renaturation des sols et d'une articulation explicite entre les « espaces ouverts » à tous les usages et les « espaces clos » adaptés à des usages spécifiques qui peuvent évoluer.

Les transformations des « cœurs d'îlots » dans le tissu traditionnel se sont toujours traduites par des densifications au coup par coup avec des ajouts disparates (ex : garages...) qui ont totalement saturé et dénaturé ces espaces.

La requalification de l'habitat passera ici par l'exigence d'avoir des logements traversants, donc bénéficiant d'une double orientation :

- sur la rue (espace public potentiellement animé, parfois avec des nuisances bruit contrôlées, abaissement de la vitesse de circulation des véhicules).
- sur le cœur d'îlot privé, calme et végétalisé, avec plantation d'arbres (régulateurs des climats et ambiances).

2.3.4. OBJECTIF - REQUALIFIER LES TISSUS URBAINS

Valorisation du parc ancien (antérieur à 1948)

Le parc ancien d'Aubervilliers, s'il est parfois associé à de « l'habitat indigne », contribue de par sa diversité et sa mixité à apporter une qualité urbaine indéniable. Une qualité visible dans le centre ville, où dans d'autres quartiers comme Villette / 4 Chemins où même lorsqu'il se réduit à quatre immeubles marquant un carrefour de rues, il a le pouvoir de créer une séquence urbaine, un repère intéressant dans la ville.

Réhabilitation du parc ancien, substitution douce et exigence en matière de qualité des constructions.

Le parc ancien, avec sa forte imbrication de programmes, nécessitera des interventions de réhabilitation de type OPAH ou si son état pathologique l'exige, des opérations « douces » de substitution limitée à la parcelle correspondante. En aucun cas, une intervention sur ce parc ne peut se réduire à des opérations de recherche d'assiette foncière maximale.

Ces programmes de réhabilitation d'initiatives privées devront être encadrés par des exigences contrôlées pour entraver des actions observées de densification peu compatibles avec la volonté affichée d'améliorer les conditions d'habitabilité et de durabilité des constructions.

Rénovation urbaine

Si la situation urbaine l'impose (grande parcelle mutable, état du bâti irrécupérable,...), la rénovation (démolition) sera utilisée en s'intégrant dans la complexité du tissu ancien et en évitant les opérations qui entraîneraient un regroupement trop important de parcelles et qui gommeraient les qualités urbaines existantes.

Désenclavement des ensembles monofonctionnels (habitat post 1948).

Les grandes parcelles, vastes îlots monofonctionnels correspondant à des opérations de plus d'une centaine de logements, nécessitent des interventions pour les intégrer dans une ville « passante », multifonctionnelle. L'hypothèse est faite que la forme d'une ville peut contribuer à créer des comportements civilisés. Dans ces ensembles, les parkings en sous sol devraient être sécurisés pour permettre leur pleine utilisation, y compris par des conventions permettant l'utilisation par d'autres publics (foisonnement).

2.3.5. OBJECTIF - AFFIRMER LA VALEUR UNITAIRE DES ESPACES PUBLICS

Les espaces publics constituent des éléments clés du « Bien Public ». Tous les quartiers de la ville doivent faire l'objet d'aménagements qui les valorisent.

Les espaces publics

S'attacher au principe d'une « unité » entre tous les espaces publics en recherchant un vocabulaire communal, voire de Plaine Commune (éviter la collection de signatures), est essentiel. L'unité, non en terme d'uniformité, mais de familiarité, doit être recherchée en cohérence avec les 4 échelles de territoire : Agglomération, Pôle de rayonnement, Quartier, Voisinage.

Les espaces publics sont à valoriser selon leurs usages, leurs gabarits et le ou les modes de déplacements privilégiés.

Les programmes de réaménagement ou de création seront conçus en partenariat avec la population, à l'instar de la démarche suivie sur le Parc Éli Lotar.

Les équipements publics

Le choix d'organiser la ville en réseau pour mieux fédérer les initiatives portées par chaque quartier conduit à une répartition des équipements publics selon les potentialités de chacun.

3. OBJECTIFS : TRANSPORTS ET LIAISONS

La politique de déplacement inscrite dans le Plan de Déplacement Urbain Régional (PDUIF) est résumée par la formule « Mobilité au service du développement Durable ».

Cet objectif trouve son expression en trois thèmes :

- équité dans l'accès aux transports
- vitalité économique
- sauvegarde de la santé et de l'Environnement

Les actions sur 5 ans visent une diminution de 3% du trafic automobile, une augmentation du recours aux transports collectifs de 2%, une augmentation de 10% des déplacements à pieds pour les trajets inférieurs à 1km et une augmentation de 3% de la part des marchandises acheminées par voie d'eau et le fer ».

Rappel de la situation sur le territoire de la Commune.

Les atouts en matière de déplacements :

- Un encerclement aux 3/4 (Sud-Ouest-Nord) par de grandes infrastructures routières (autoroutes) et ferroviaires desservant l'Ile-de-France et les régions du Nord de la France.
- Un dispositif de desserte routière, pour les artères principales, tracé pour l'essentiel en éventail entre le Canal Saint-Denis et la RN 2 à partir de la Porte de La Villette.
- Un canal reliant le cœur de Paris au Port de Gennevilliers et au Port du Havre.
- Un choix de modes de transports et de tailles de réseaux publics exceptionnel (trains liaisons grandes distances, RER, Tramway, Autobus), mais pour l'essentiel des moyens disposés sur le pourtour de la Commune.

Les faiblesses en matière de déplacements :

- Une absence de liaison TC « rapide » sur l'axe : Gare Évangile / porte d'Aubervilliers / Plaine Saint-Denis / Porte de Paris (projet ligne de tramway Sdev).
- Peu de lignes d'autobus intérieures ou de services au public similaires.
- Pas de pistes cyclables, des lieux d'insécurité pour les déplacements piétons.
- Un encombrement de la desserte locale généré par une dispersion du trafic automobile VL/PL/VU Trans-Communes ou Paris-Banlieue sur l'ensemble du tissu urbain.

Les objectifs poursuivis par le présent document en matière de fluidification des déplacements sont de trois ordres :

- Allègement du trafic routier intra muros et création d'alternatives

Le site d'Aubervilliers doit dans les années à venir traiter le paradoxe observé qui consiste à être à la portée de la plupart des modes de transport contemporains disponibles pour assurer avec efficacité et économie les échanges (transports voyageurs, marchandises et produits), sans pouvoir développer sur son sol ces réseaux maillés (hormis réseau Autobus).

L'objectif est d'autant plus fondamental que l'allègement prioritaire (au titre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre imputables à la circulation automobile) du trafic routier sur Paris et des proches territoires ne peut atteindre sa cible qu'après couverture du territoire d'Aubervilliers par les différentes « toiles » de « transports en commun propres » à gestion publique.

L'effet sur l'emploi est par ailleurs d'importance puisqu'il conduira ainsi, en plaçant ce large panel de réseaux couvrant différentes échelles de territoires, à réduire les temps de déplacements entre le lieu d'habitation et les sites d'emploi.

- Favoriser les déplacements entre quartiers

L'isolement relatif des quartiers résultant d'une trame héritée d'un fort passé industriel et d'une dépendance du territoire à des stratégies de développement de la capitale est à corriger.

Le transfert des compétences déplacements à Plaine Commune amène à repenser les relations quotidiennes entre Ouest et Est, Nord et Sud, pour introduire l'usage d'équipements partagés (La Courneuve, Saint-Denis, La Plaine ...).

Ces liaisons pourraient se traduire par des transports en commun « de proximité », la création de pistes cyclables, des allées, des mails piétons et des « rues vertes » privilégiant la sécurité et le confort des personnes (particulièrement des enfants et des personnes à mobilité réduite).

- Développer les liaisons entre les deux territoires fractionnés par le Canal Saint-Denis

Améliorer les traversées piétonnes et cyclables par l'aménagement des passerelles existantes (rampes pour vélos poussettes)

3.1. LE PROJET – CONCEPTS ET OUTILS D'INTERVENTION

Le projet de territoire (PADD), dans son volet Transports & Liaisons, a pour but de réaliser un nouveau partage de l'espace public de voirie pour redonner à celui-ci des fonctions multiples écartées au cours des décennies passées.

3.1.1. OBJECTIF - DEVELOPPER LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

La projection des réseaux RER, Métro, Tramway, Autobus programmés à l'horizon 2012 ainsi que le projet développé dans le cadre de réflexion du Grand Paris révèle une couverture complète du territoire communal, caractérisée par une répartition équidistante des stations. Compte tenu de la diversité des formes de TC offerts et du rayonnement de ces moyens sur l'Île-de-France, un champ de mobilité exceptionnel sera offert alors à populations (entrantes et sortantes). Cet état conduira à réorienter le réseau autobus vers une fonction de desserte de proximité (liaisons entre lieux de résidence, lieux d'activités et stations de transport rapide).

Les zones d'influence de la trame de transports en commun sont portées au plan par les cercles de rayon 500m pour le RER et Métro et 300m pour le Tramway, selon les dispositions adoptées au niveau européen dans les « Villes Durables ».

La ville souhaite disposer d'une meilleure accessibilité aux transports collectifs depuis les quartiers. L'attractivité des transports par autobus devra être renforcée en assurant une plus grande régularité et fréquence aux heures creuses (comité de pôles). Leur qualité d'usage devra être revue afin de permettre un accès aisé aux personnes âgées, ou pour que chaque voyageur dispose de la possibilité de transporter de simples achats, poussettes, bagages ...

Il sera développé une offre de transports spécialisés pour les personnes handicapées.

3.1.2. OBJECTIF – PROMOUVOIR LES MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS (PIETONS, CYCLES)

Le réseau piéton

Il pourrait être favorisé trois types de réseaux :

- un premier, attaché à l'ensemble des « rues apaisées » consistant en un élargissement des trottoirs
- un second, introduit dans les « rues vertes », donnant la priorité aux piétons sur l'automobile
- un troisième, affranchi du réseau viaire en place, constitué de mails, sentes et allées traversant les îlots, et de promenades le long du Canal Saint-Denis.

Le réseau vélo

Partant d'un premier phénomène d'introduction dans la ville du vélo, à des fins de promenade, le réseau des années à venir aura pour rôle de répondre à des utilités quotidiennes multiples (liaisons habitat aux équipements publics communaux dont les écoles, aux commerces, aux stations TC, aux lieux de travail ...).

- Il est donc mis en œuvre une trame majeure dans le cadre du Plan Local de Déplacement de Plaine Commune.

3.1.3. OBJECTIF - ORGANISER L'ACHEMINEMENT DES MARCHANDISES EN REDUISANT LES CONTRAINTES SUR LE TISSU URBAIN

Les réseaux fluvial et ferré (fret marchand).

La création de secteurs portuaires le long du canal permettra une meilleure gestion du fret fluvial. En outre le site RATP de réparation du réseau RATP pourrait être utilisé comme point d'entrée et de distribution des marchandises.

Rappelons à ce sujet que les Grands Magasins, encore au début du XX^e siècle, disposaient d'une ascensorisation leur permettant la livraison de marchandises par ce réseau.

Le développement de plateformes de feroutage sur le réseau Gare du Nord aura pour fonctions la collecte des déchets ménagers et déchets inertes.

3.1.4. OBJECTIF - CONFIGURER LA VOIRIE AUX NOUVEAUX IMPERATIFS DE CIRCULATION (REDUCTION, FLUIDIFICATION)

La réorganisation de la circulation à pour but premier l'amélioration de la qualité de vie et de la santé des usagers et des résidents de la commune.

Le projet urbain consiste, compte tenu des gabarits de voies, de directions, d'élongation et de la situation géographique à déterminer les différentes typologies en présence et sur cette base, à concevoir des réseaux maillés adaptés à des fonctions distinctes du trafic automobile.

3.1.5. OBJECTIF - REGULER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

La réorganisation du stationnement doit permettre de reconquérir une partie des sols urbains tant sur les terrains privés que sur la voirie (stationnement sur voie publique, stationnement parc souterrain, stationnement sur parking de surface et stationnement sur cœurs d'îlots).

Le stationnement constitue l'un des outils de la maîtrise de la circulation

La démarche mise en œuvre consiste :

- dans les secteurs bien desservis (horizon 2010) par les transports en commun moyenne et longue distance (périmètres de 300 m autour des stations RER, Métro et Tramway),
 - à réduire le nombre de places de stationnement dans les nouvelles constructions à usage de bureaux ou d'activités (hormis les emplacements pour véhicules utilitaires) ;
 - à réduire, également le stationnement dans les immeubles d'habitation, particulièrement pour le logement social
 - à encourager la mutualisation (dans des silos à véhicules) et le foisonnement des places de parking, dans un premier temps
 - à poursuivre dans le cadre de parcs- relais (STIF) la réalisation de parcs publics de stationnement à proximité des gares et stations RER.
- Maîtriser dans les cœurs d'îlots la dénaturation des sols par des stationnements de surface : garages boxés ...
- dissuader le stationnement sur le lieu de travail et inciter au développement de plans de déplacement d'entreprises intégrant les transports collectifs et les modes doux (Initiative EMGP).
- rendre payant progressivement l'ensemble du stationnement sur voie publique et le réserver aux arrêts de courte durée nécessaires à la vie économique, aux démarches administratives et aux achats (étude stationnement espace public Plaine commune).
- faciliter l'arrêt pour les livraisons et les autres services à domicile.

4. OBJECTIFS : ENVIRONNEMENT, SANTE, CLIMAT

Le territoire de la commune dispose de ressources propres à permettre sa revalorisation rapide. Il s'agit principalement du secteur du Fort, du secteur Plaine et du secteur Rives du Canal.

Ce territoire est à contrario soumis à des effets porteurs de nuisances et de pollutions : imperméabilisation majeure des sols, pollution déclarée ou révélée des terrains d'assise de friches industrielles, proximité de grandes infrastructures routières, trafic intérieur saturé ou encore proximité de l'aérodrome du Bourget.

Cette situation au regard des risques à venir (changement climatique et accroissement de la vulnérabilité de l'agglomération qui en découle, crise énergétique) nécessite d'introduire dans le projet de développement urbain (PADD) des mesures de précaution et des prescriptions garantissant une transformation accélérée du cadre urbain.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Localement l'accompagnement à effectuer impose des actions de réduction progressive de la circulation automobile ainsi que la mise en place en parallèle de modes de déplacement substitutifs (Transports en Commun, déplacements non motorisés, fret fluvial et fret ferré ...).

Protéger la santé des populations.

En zones urbaines denses (secteur Villette – 4 Chemins) accompagnant les voies routières et autoroutière saturées, la pollution atmosphérique aggrave les maladies respiratoires (situation chronique ces dernières années pour les émissions de dioxyde d'azote, d'ozone, les particules fines, le benzène, qui connaissent de façon répétée des pics de pollution).

L'habitat ancien est dans certains cas source d'insalubrité (processus de résorption en cours), les constructions neuves ou anciennes se révèlent parfois inaptes à garantir un confort minimum lors d'évènements climatiques extrêmes (canicules).

Le bruit, première nuisance ressentie par les franciliens, est facteur de stress (train, avion, véhicules motorisés) pour les Albertivillariens des quartiers exposés.

Préserver et valoriser les ressources naturelles.

Ressource eau :

- en matière d'eau potable, absence dans les bâtiments d'équipements destinés à réduire la consommation journalière
- phénomène d'accumulation de polluants dans les nappes aquifères superficielles
- en matière d'eau de pluie, pas d'usages en substitution de l'eau potable
- reverse quasi totale des précipitations au réseau public d'assainissement.

Ressource énergie :

- énergies renouvelables disponibles pour la production de chaleur (gisement géothermique du bassin parisien...) et non utilisées
- prise en compte inexistante des apports solaires passifs et actifs dans la construction

Ressource végétale et sols :

- très faible présence de masses arborées sur le territoire, inexistantes dans le domaine privé sur le domaine public et en alignement sur certaines voiries et en aménagement au sein des parcs
- conséquence et cause d'une faible densité végétale, on constate l'extrême taux de stérilisation du territoire communal (imperméabilisation ou artificialisation du parcellaire, dénaturaion des cœurs d'îlots).

4.1. LE PROJET – CONCEPTS ET OUTILS D'INTERVENTION

La qualification environnementale du territoire communal repose sur des mesures qui portent toutes la triple préoccupation d'améliorer la santé des populations, d'enrayer le processus de dégradation du climat et de développer le potentiel naturel local disponible.

4.1.1. OBJECTIF - MAILLAGE DES DEPLACEMENTS NON MOTORISES ET DES TRANSPORTS PUBLICS

Plus de 50% des ménages de la commune ne disposent pas de véhicule automobile, mais Aubervilliers est assaillie et saturée par un trafic routier de passage, et les autres modes de déplacement en ville sont soumis aux contraintes et nuisances de ce trafic motorisé (26% des émissions de CO2 proviennent en France du trafic automobile, source Comité National Routier 2006).

La réponse consiste, en s'appuyant sur le maillage des voies existantes, à introduire des « réseaux dédiés » répondant à la large gamme de modes de déplacement et à les disposer de façon également répartie sur l'ensemble du territoire communal.

Il en résulte un ensemble articulé qui favorise les trajets plurimodaux (intra et extra-muros), qui augmente le confort et la sécurité des parcours, qui raccourcit les temps de déplacement en agglomération dense et replace le véhicule léger sur d'autres utilités.

Certaines liaisons à créer apparaissent comme de nouvelles percées de rues ou simples créations, sentes - allées - mails en traversée d'îlots, voies en site propre ou piste cyclable.

85% des flux de marchandises en Ile-de-France sont routiers (source STIF-DREIF 2004). La Ville de Paris, par son PLU, s'est engagée à réactiver les formes de livraisons (fer, fleuves, canaux, véhicules utilitaires à énergies propres) conformes avec ses objectifs en matière de qualité-santé. Il convient d'en partager la démarche en développant à partir des grandes infrastructures franciliennes bordant la commune (Chemin de fer réseaux Nord et Est, Métro base de triage Ratp, Tramway 93, Autoroutes urbaines, Canal Saint-Denis) des « plateformes logistiques avancées » organisant le dégroupage et de transbordement des marchandises sur des transports souples et propres autorisés en agglomération.

4.1.2. OBJECTIF - RENATURATION DES COMPOSANTES URBAINES

Marquée par la période de la « révolution industrielle » et parent pauvre de la capitale, cette banlieue, contrée d'accueil d'une population cosmopolite, dispose aujourd'hui de nombreux terrains délaissés de en attente de redéfinition. Ceci représente une occasion, alors que les sols urbanisables font crucialement défaut à la capitale, de construire les nouveaux termes d'une qualité urbaine.

La revitalisation des sols est un passage obligé pour obtenir ce renouveau. L'imperméabilisation, la stérilisation et la pollution sont les maux à traiter. Il s'agira :

- sur les îlots de prendre des mesures de « découverte » des cœurs d'îlots (hangars, boxes, parkings de surface, dépôts de matériaux et déchets en vrac) et de procéder aux dépollutions éventuelles de sols (présence d'hydrocarbures, de solvants, de métaux lourds et autres résidus d'activités)
- sur le réseau viaire de procéder à la limitation des surfaces d'asphalte aux seules emprises utiles et d'introduire, hors des surfaces de manœuvre des véhicules (trottoirs, stationnements), des revêtements de sols poreux
- sur les nouvelles opérations de fixer un pourcentage de surfaces de pleine terre.

La renaturation accélérée du territoire sur les emprises privées (désimperméabilisation des sols et replantation d'arbres en cœur d'îlot) et sur le domaine public (poursuite des projets de plantation (projet Parc Canal, projet du Fort, Avenues, rues et allées vertes) permettra d'obtenir :

- d'une part, une correction appréciable du microclimat urbain (baisse des températures d'été et amélioration des paramètres de qualité de l'air tels que l'hygrométrie et les poussières)
- d'autre part, une modification forte des ambiances de la ville (marquage des saisons, ombres, fraîcheur, sonorités ...).

Les « fabriques à climat »

Les bâtiments sont une cause importante de réchauffement de l'air en saison chaude. La réduction des surfaces solarisées permettra de réduire le rayonnement solaire réfléchi et par voie de conséquence amoindrira les effets néfastes à la santé (concentration d'ozone, assèchement de l'air, empoussiérage ...).

En tous secteurs de la ville et quelles que soient les époques de construction, on veillera pour ces raisons à développer des mesures de protection des enveloppes bâtiments.

Parmi celles-ci, on trouvera la pose des isolants thermiques en peau extérieure, la végétalisation des toitures terrasses et toitures à faible inclinaison, les terrasses jardins et les écrans végétaux sur les façades Ouest (façades non protégées par un masque de voisinage).

Les moyens de fabriquer un climat régulateur des ambiances générales de l'agglomération parisienne seront mis en œuvre de façons variées pour s'adapter au mieux aux différentes configurations urbaines. Un tel travail de constitution de trame verte est à penser au niveau de la communauté d'agglomération. Une étude est en projet sur le thème de la nature et de la biodiversité en ville.

Des solutions alternatives à la climatisation énergétivore des immeubles construits dans les premières années 2000 devront être recherchées. Elles viseront à exploiter les avantages nés du dispositif cité ci avant et les gains thermiques tirés des sols d'assise.

4.1.3. OBJECTIF - QUALITE – SANTE.

Prévention des effets de canicule urbaine.

cf. § précédents

Lutte contre l'insalubrité et la toxicité du cadre bâti.

La résorption de l'habitat insalubre engagée de longue date par le service municipal d'hygiène publique se poursuit par des actions visant à l'amélioration de l'habitat ancien (OPAH), le soutien à la réhabilitation des copropriétés dégradées et les procédures de renouvellement urbain. Elle porte sur la remise aux normes minimales d'habitabilité, la suppression des causes générant le saturnisme (peintures à la céruse, canalisations en plomb traitement) et les matériaux émettant des composés organiques volatils.

Décontamination des sols industriels désaffectés.

L'ancien patrimoine industriel révèle fréquemment des pollutions diverses de sols. L'examen des types d'industries et d'activités implantées par le passé permet préventivement, au vu des cadastres successifs, de situer les sites potentiellement porteurs de matières toxiques (hydrocarbures, métaux lourds, matières radioactives, divers produits chimiques ...).

Dépollution des nappes phréatiques superficielles.

L'hydrogéologie complexe du territoire d'Aubervilliers (nappes éparses à différentes profondeurs, insérées dans les marnes et argiles) a conduit certaines eaux souterraines à s'imprégner de polluants répandus sur les sols à la période de la grande industrie. Il devra à l'avenir être mis en œuvre, pour les nappes incriminées, des process de pompage-dépollution-réinjection.

Lutte contre la pollution de l'air par réduction du trafic automobile.

Les transports représentent au cœur de l'agglomération parisienne la source majeure d'émission de polluants atmosphériques. Les objectifs de santé publique ne sont pas atteints en matière de dioxyde d'azote et de benzène, les risques causés à terme par l'intense émission de gaz à effet de serre ne font que croître. Pour ces raisons, le trafic automobile sur Aubervilliers doit être réduit au plus vite, à commencer par une circulation de transit (VL, PL, VU) à cantonner sur les grandes infrastructures routières périphériques.

Lutte contre les nuisances sonores.

Quatre objectifs :

- réduire le bruit à la source en créant plusieurs trames de rues aux vitesses de déplacement.
- améliorer l'isolation phonique des équipements municipaux et intercommunaux recevant un public sur de larges tranches horaires, ainsi que celle des salles de spectacle, cafés, cinémas relevant d'une exploitation privée.
- Mener les actions nécessaires pour renforcer les protections phoniques sur les axes routiers à niveau de bruit élevé, soit > 81 dB(A) : le boulevard Périphérique, l'autoroute A 86, la voie ferrée du réseau Nord et la RN 2.
- implanter prioritairement, le long du viaduc de l'A 86, des activités de logistique, des activités artisanales, des transferts d'activités en place dans le tissu résidentiel et jugées incompatibles (imprimeries ...); ou d'autres fonctions générant des constructions aptes à créer des écrans au bruit.

4.1.4. OBJECTIF - EFFICACITE ENERGETIQUE.

Production locale d'énergie et réseau de chauffage urbain

En ce début du XXI^e siècle, les agglomérations européennes tendent, pour des raisons de vulnérabilité face à des évènements climatiques de forte intensité, à associer au fragile réseau « centralisé » de distribution d'énergie couvrant le territoire national, des réseaux dits « décentralisés » assurant une sécurité d'approvisionnement. Cela consiste à doter les villes d'unités de production d'énergie -chaleur / électricité- (Centrales de co-génération sur énergies primaires gaz, bois, piles à combustible, centrales solaires ...) et à créer des réseaux de chauffage public urbain alimentés par ces postes de production, sur les nouveaux territoires urbanisés et sur les parcs d'habitat collectif.

En Ile-de-France et sur le territoire de la Communauté d'Agglomération « Plaine Commune », certains réseaux de chaleurs sont déjà implantés, tirant leur énergie de la géothermie (ressource naturelle renouvelable disponible sur le Bassin Parisien). Ils présentent le double souci de précaution énergétique et de maîtrise des coûts sur l'alimentation en chaleur d'un important patrimoine social.

Développer la sobriété énergétique sur le parc public

Le projet de loi du Grenelle de l'Environnement (en cours) renforce la législation en matière d'économie d'énergie et diminution des émissions de gaz à effet de serre dans différents champs : urbanisme, construction... La norme prévue pour 2012 de consommation d'énergie primaire inférieure à un seuil de 50kw par m² pour les constructions neuves sera probablement applicable dès 2010 pour les équipements et les bâtiments tertiaires.

L'introduction des énergies renouvelables (type solaire actif) sur le territoire communal pourrait être portée, dans un premier temps par la collectivité dans la mesure où des opérations démonstratives auprès du public, portant sur les équipements communaux et intercommunaux, pourraient conduire à sensibiliser le public.

Il s'agirait, dans une première période, de développer sur les constructions publiques, des équipements solaires de type panneaux photovoltaïques, capteurs d'eau chaude et d'introduire progressivement d'autres micro-installations : pompes à chaleur, ventilations double flux, etc.

Formes urbaines génératrices d'économies d'énergie

25% des émissions de CO² (gaz à effet de serre) sont dues actuellement à la conception des constructions résidentielles et tertiaires.

Dans les opérations de renouvellement urbain ou sur les territoires en mutation, la refonte des îlots, sur une base qui consiste à développer la notion de compacité du bâti allée à des continuités bâties sur les périphéries, induira des économies d'énergie (principalement sur les postes de production chaleur / froid et ventilation) et une appréciation en terme d'éco-bilan des actions (ACV).

4.1.5. OBJECTIF - GESTION DE L'EAU ET DE L'ASSAINISSEMENT

Maîtrise et réduction amont des rejets d'eau

Les actions consistent à engager une démarche d'allègement des investissements sur la collecte des eaux urbaines : réseau séparatif (Aubervilliers dispose d'un réseau unitaire) et usines de hautes technologies pour le traitement des effluents en aval.

Le concept adopté en la matière porte sur la source :

- réduction des consommations d'eau potable
- traitement en dépollution et recyclage des eaux grises et eaux vannes sur immeuble ou îlot
- réduction sur la parcelle des volumes d'eau de pluie à rejeter
- temporisation de la reverse des précipitations (orages) sur l'amont du réseau
- réduction des surfaces imperméabilisées sans raison impérative

Cette démarche est soutenue par le département de Seine-Saint-Denis et a fait l'objet de certaines réalisations sur le domaine public. Diverses prescriptions réglementaires devront être prises à cet égard pour encadrer l'action des opérateurs privés à l'occasion d'opérations nouvelles.

Les efforts de limitation des rejets à l'assainissement public restent très largement insuffisants à ce jour, ils ne permettent pas d'envisager à l'avenir un allègement de la facture eau à charge des ménages et une plus grande efficacité dans le traitement en dépollution en aval lors des événements pluvieux « exceptionnels ».

Économiser l'eau potable (voir l'Atlas de l'Environnement Communautaire).

La consommation actuelle moyenne d'eau potable des ménages se situe en Ile-de-France à 140l/Jour/personne. Elle est due à un usage exclusif de cette eau pour tous usages, y compris ceux ne nécessitant pas la qualité d'eau à consommer. Le nettoyage des voiries, l'arrosage des plantations, certains usages industriels, l'alimentation des chasses d'eau sont des postes qui devraient substituer à l'eau potable des eaux de qualité moindre, dont une partie sera des eaux de pluie stockés par les différents usagers en lieu et place de leur activité (bâtiments, parcelles, îlots).

4.1.6. OBJECTIF - QUALITE ENVIRONNEMENTALE DES CONSTRUCTIONS

Un certain nombre de programmes immobiliers réalisés ces dernières années offrent une garantie insuffisante en matière de qualité d'usage (absence de flexibilité des logements, mono orientation fréquente des appartements...), de performance énergétique (consommations élevées d'électricité ...) et de renaturation des sols (nature décorative, taux élevé d'imperméabilisation des sols).

De nouveaux modes de conception architecturale et urbaine doivent être appliqués aux opérations de réhabilitation et de construction neuve en cours et à venir. Ceux-ci doivent s'attacher à doter la ville d'un patrimoine adaptable dans le temps aux changements de fonctions (flexibilité), économe en énergie, offrant un confort d'usage et des ambiances intérieures saines aux habitants tout au long de la vie du bâtiment, et enfin prévoyant la recyclabilité des matériaux mis en œuvre.