



RAPPORT D'ETUDE CDVIA
AFF. 8056
DATE 24 juin 2024
MOA SEQUANO AMENAGEMENT

ETUDE D'IMPACT DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT DE LA ZAC GUSTAVE EIFFEL AU BLANC-MESNIL (93)

VOLET STATIONNEMENT



CDVIA INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS WWW.CDVIA.FR SARL AU CAPITAL DE 91.469,41 EUROS
SIEGE SOCIAL 2 RUE SUCHET 94700 MAISONS-ALFORT FR TEL +33(0)1.43.53.69.47 FAX +33(0)1.43.53.69.51 E-MAIL cdvia@cdvia.fr
AGENCE OUEST 13 RUE DE LA RABOTIERE 44800 SAINT-HERBLAIN FR TEL +33(0)2.85.52.80.61 FAX +33(0)9.56.52.11.64 E-MAIL l.ferron@cdvia.fr
415 303 593 RCS CRETEIL SIRET 415 303 593 00016 CODE APE 7112B N°TVA INTRACOMMUNAUTAIRE FR14415303593

Rédacteur / Version du rapport

Rédacteur	N° version	Date version	Vérifié par	Assistant/Technicien	Modifications
G.Cosquer g.cosquer@cdvia.fr +33(0)7.50.54.47.56	1.0	24/06/24	M. Philippot m.philippot@cdvia.fr +33(0)7.68.40.29.69		Rapport final

Certification OPQIBI

Pour la recherche ou la sélection de prestataires d'ingénierie compétents, le maître d'ouvrage ou le donneur d'ordres reste maître des procédures qu'il entend utiliser et du contenu des documents qu'il entend demander. Il peut néanmoins faire référence aux qualifications OPQIBI qui constituent un outil d'aide à la décision, un véritable instrument de confiance. Les qualifications OPQIBI informent qu'un prestataire possède les capacités de réaliser et a déjà réalisé, à la satisfaction de clients, les prestations dans les domaines de l'ingénierie où il est qualifié.

CDVIA s'est vu attribuer le certificat de qualification n° 11 08 2324.



SOMMAIRE

0. SYNTHÈSE	4
1. OBJET DU PRÉSENT DOCUMENT	6
2. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL.....	7
— 2.1. DONNÉES INSEE	7
— 2.2. PLAN DE SITUATION	7
— 2.3. OFFRE DE STATIONNEMENT SUR LE QUARTIER	9
— 2.4. ENQUÊTE DE ROTATION	11
— 2.4.1. RESULTATS	12
— 2.5. ENQUÊTE D'OCCUPATION	30
— 2.6. SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE ET DE L'ÉTAT ACTUEL	34
3. ÉVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET ET PROPOSITION DE GESTION DE L'OFFRE.....	35
— 3.1. RAPPEL DES HYPOTHÈSES	35
— 3.2. RAPPEL DU PLU.....	36
— 3.3. IMPACT DU PROJET	36
— 3.3.1. ESTIMATION DE LA DEMANDE	36
— 3.3.1.1. HYPOTHÈSES.....	36
— 3.3.1.2. LOGEMENTS.....	36
— 3.3.1.3. CAMPUS TRILINGUE	36
— 3.3.1.4. CRÈCHE	37
— 3.3.1.5. HALLE EIFFEL	37
— 3.3.1.6. SYNTHÈSE DES BESOINS LIÉS AU PROJET	38
— 3.3.3. STATIONNEMENT PUBLIC SUR VOIRIE.....	31
— 3.3.4. STATIONNEMENT VÉLO	31
— 3.4. PROPOSITION DE GESTION DE L'OFFRE.....	32
— 3.4.1. COMMERCIALISATION DES PLACES LIBRES POUR LES RESIDENTS	32
— 3.4.2. MUTUALISATION DU PARKING SOUTERRAIN DU CENTRE COMMERCIAL.....	32

4. ANNEXES.....	44
— 4.1. DETAIL DES RESULTATS DE L'ENQUÊTES DE CIRCULATION – MARDI 23 NOVEMBRE 2021	44
— 4.1.1. S1 : AVENUE ARISTIDE BRIAND CENTRE (RIVE SUD).....	44
— 4.1.2. S2 : AVENUE ARISTIDE BRIAND OUEST (RIVE SUD)	45
— 4.1.3. S3 : RUE DE L'ABBE NIORT (RIVE SUD).....	46
— 4.1.4. S4 : RUE DE L'ABBE NIORT (RIVE NORD).....	47
— 4.1.5. S5 : AVENUE DE L'ARISTIDE BRIAND OUEST (RIVE NORD)	48
— 4.1.6. S6 : AVENUE ARISTIDE BRIAND CENTRE (RIVE NORD).....	49
— 4.1.7. S7 : RUE DREYFUS	50
— 4.1.8. S8 : AVENUE DE CHALONS	51
— 4.1.9. S10 : AVENUE ARISTIDE BRIAND CENTRE EST (RIVE SUD).....	52
— 4.1.10. S11 : AVENUE ARISTIDE BRIAND EST (RIVE SUD)	53
— 4.1.11. S12 : AVENUE ARISTIDE BRIAND EST (RIVE NORD)	54
— 4.1.12. S13 : AVENUE ARISTIDE BRIAND CENTRE EST (RIVE NORD).....	55

0. SYNTHÈSE

Le périmètre du projet de la ZAC Gustave Eiffel prévoit la construction de plusieurs îlots répartis sur plusieurs parcelles actuellement occupées par la zone d'activité industrielle de la Molette. La programmation des diverses zones du projet est très variée mais les principaux éléments comportent au total :

- la création de 5 100 logements d'ici 2028, pour une SDP totale de 331 500 m², ainsi que la réhabilitation de 12 000 m² de logements.
- Un campus trilingue de 15 000m²
- 1 000 m² de commerces et services
- Une crèche de 450 m²
- Un parc urbain

Les projets suivants actuellement engagés ont été intégrés :

- 400 logements sur l'îlot Eurasia 1 (en construction)
- 375 logements sur l'îlot Hertel 1 (en construction)
- 80 logements démolis sur l'îlot Batigère

Le quartier connaît aujourd'hui une pression notable sur le stationnement sur voirie publique, avec une forte pression résidentielle et un relâchement en journée. En effet, la demande nocturne dépasse l'offre (236 places non-réglées). On observe notamment :

- Un taux de congestion moyen important, légèrement inférieur à la capacité offerte (97%), avec une demande de 210 à 256 véhicules en stationnement, pour 236 places offertes,
- Un pic d'occupation la nuit liée au caractère résidentiel des rues étudiées (le stationnement étant interdit dans la zone industrielle) où l'on relève un passage du taux de congestion de 89% à 16h à 108% à 8h.
- Un important taux de véhicules « ventouse » (n'ayant pas quitté leur emplacement de toute l'enquête) de 31%, soit 73 véhicules. Par

exemple, on relève un taux ventouse de 43% sur la section 2 de la rive sud de l'Avenue Aristide Briand. On explique ce taux notamment par le fait d'être dans un quartier à dominante résidentielle sans réglementation.

- Un taux d'interdits notable de 15 à 20% de la demande totale, soit 35 à 47 véhicules, avec en parallèle un taux d'occupation des places autorisées de 72 à 89% maximum, qui traduit un respect assez correct mais aussi parfois un stationnement au plus proche sans souci de la réglementation, sur bateau ou sur trottoir notamment,

A terme, la demande estimée sur le secteur, en tenant compte du besoin réel suivant les périodes de la semaine s'élève à :

- 1 819 places sur voirie publique pour les logements (demande estimée pour les seconds véhicules et les visiteurs)
- 68 places pour le parking du campus trilingue
- 20 places pour la halle Eiffel
- 20 places pour la crèche

Le projet prévoit l'aménagement de places de parking latérales sur voirie. Afin de répondre théoriquement à la demande, un linéaire de 9 km de voirie publique serait théoriquement nécessaire, mais plusieurs propositions alternatives peuvent répondre à cette demande.

Ainsi, la mutualisation des places de stationnements privées et publiques peut être envisagée comme une solution plus efficace, en procédant de la manière suivante :

- **Commercialiser les places privées restantes pour les résidents, afin d'accueillir les seconds véhicules notamment. Au vu du taux de motorisation de 70%, 30% des places de stationnement privées ne seront pas attribuées si l'on suit le principe d'une place par logement. Un potentiel de 1 470 places libres serait à disposition des acquéreurs afin d'accueillir les second véhicules (1 300 véhicules estimés) et potentiellement une partie des visiteurs (490 places estimées)**

- **Afin de compléter la demande de stationnement des visiteurs, une mutualisation du parking du centre commercial peut être proposée, au vu d'un faible taux d'occupation en HPS (55%), qui offre un potentiel de 515 places libres en semaine. Un élargissement des horaires d'ouverture du parking en soirée, notamment le samedi, permettrait de répondre à cette demande.**

La mutualisation des parkings des logements et du centre commercial permettra ainsi de réduire la pression sur le stationnement sur l'ensemble du quartier pour éviter de congestionner les nouvelles voiries.

Ces deux mesures mises en place permettraient d'absorber la demande estimée des logements sur la voirie publique, ce qui permettrait de réserver ces places en extérieur pour le groupe scolaire, la halle Eiffel, les visiteurs handicapés.

1. OBJET DU PRESENT DOCUMENT

Le périmètre du projet de la ZAC Gustave Eiffel prévoit la construction de plusieurs îlots répartis sur plusieurs parcelles actuellement occupées par la zone d'activité industrielle de la Molette. La programmation des diverses zones du projet est très variée mais les principaux éléments comportent au total :

- 4 280 logements
- Un groupe scolaire de 17 classes
- Un campus trilingue de 40 classes
- Une halle publique commerçante
- Un parc urbain

On trouvera dans ce document :

- Un diagnostic des conditions actuelles de stationnement,
- L'évaluation de l'impact du projet,
- Des propositions de gestion de l'offre à terme.



Périmètre de la ZAC Gustave Eiffel – Le Blanc-Mesnil (93)

2. ANALYSE DE L'ETAT INITIAL

— 2.1. DONNEES INSEE

Déplacements Domicile-Travail INSEE 2013		Le Blanc-Mesnil			Département Seine-Saint-Denis			Région Île de France		
		Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total	Emis	Reçus	Total
Tous modes	Nbr/jr	20 001	11 555	27 721	622 k	549 k	840 k	5 400 k	5 667 k	5 720 k
TC	Nbr/jr	8 708	3 086	10 813	308 k	214 k	411 k	2 301 k	2 400 k	2 418 k
	%	44%	27%	39%	50%	39%	49%	43%	42%	42%
VP	Nbr/jr	9 409	6 933	14 707	232 k	255 k	334 k	2 250 k	2 413 k	2 443 k
	%	47%	60%	53%	37%	47%	40%	42%	43%	43%
Deux-roues	Nbr/jr	504	325	714	21 k	21 k	30 k	246 k	249 k	250 k
	%	3%	3%	3%	3%	4%	4%	5%	4%	4%
Marche à pied	Nbr/jr	873	783	965	42 k	41 k	45 k	400 k	402 k	404 k
	%	4%	7%	3%	7%	7%	5%	7%	7%	7%
Sans dépl.	Nbr/jr	507	428	522	20 k	18 k	20 k	203 k	204 k	205 k
	%	3%	4%	2%	3%	3%	2%	4%	4%	4%

Indicateurs de génération - INSEE 2018						
Zone	Population	Nb actifs occ. 15 ans ou +	Ratios actifs	Nb d'hab. par log.	Tx ménag. au moins 1 voit.	Emplois
Le Blanc-Mesnil	57 150	20 538	36%	2.83	70%	11 599
Dpt. 93	1 632 677	639 893	39%	2.54	61%	578 198
Région IDF	12 213 447	5 374 407	44%	2.30	65%	5 759 926

Indicateurs de génération - INSEE 2016								
IRIS	Nombre de ménages	Population ménages	Ménages au moins un parking	Ménages au moins une voiture	Taux motor.	Ménages une voiture	Ménages deux voitures ou plus	Nb vh. par ménage
Iris 3, Iris 9, Zone d'activité de la Molette	3 336	4 233	1 752	2 344	70%	1 601	743	0.97

Données INSEE 2016-2018

On relève un taux de motorisation des ménages de 75% sur l'IRIS du quartier, supérieur à celui de la commune (70%). Le nombre de voitures par logement y est de 0.97.

— 2.2. PLAN DE SITUATION

On trouvera page suivante le plan de situation du quartier.

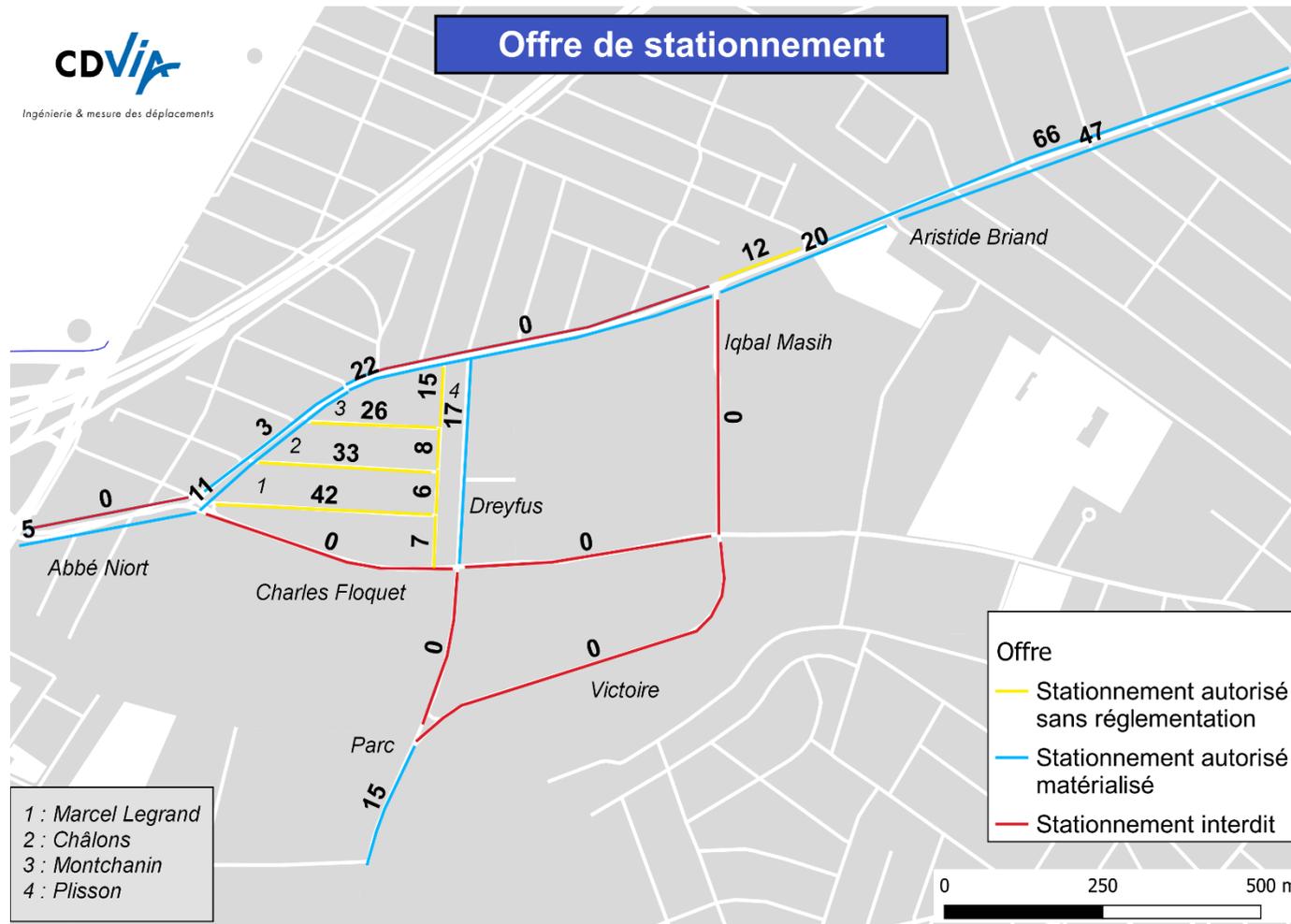


Localisation de la ZAC Gustave Eiffel

— 2.3. OFFRE DE STATIONNEMENT SUR LE QUARTIER

On trouvera page suivante une planche résumant l'offre globale de stationnement autorisé sur la voirie publique sur le quartier.

Au total, on dénombre 355 places autorisées sur le quartier, non-réglementées.



— 2.4. ENQUETE DE ROTATION

Une enquête de rotation a été menée sur l'avenue Aristide Briand, l'avenue de Châlons et la rue Dreyfus le mardi 23 novembre 2021 avec les horaires de relevé suivant (toutes les 2h) :

- 06h/08h/10h/12h/14h/16h/18h/20h

Les enquêtes ont consisté en le relevé partiel des plaques minéralogiques des véhicules et leur classification suivant la réglementation et la position du véhicule (autorisé avec ou sans réglementation, sur zone réservée, interdit sur place réservée, sur trottoir, sur bateau, etc.)



2.4.1. RESULTATS

On présente pages suivantes les planches de saturation et de taux d'interdits pour chaque passage, de 06h à 20h.

On trouvera également ci-après les graphiques d'analyse sur l'ensemble de la zone enquêtée :

- Taux de congestion et typologie d'occupation,
- Distinction autorisés/interdits,
- Occupation de la voirie par typologie.

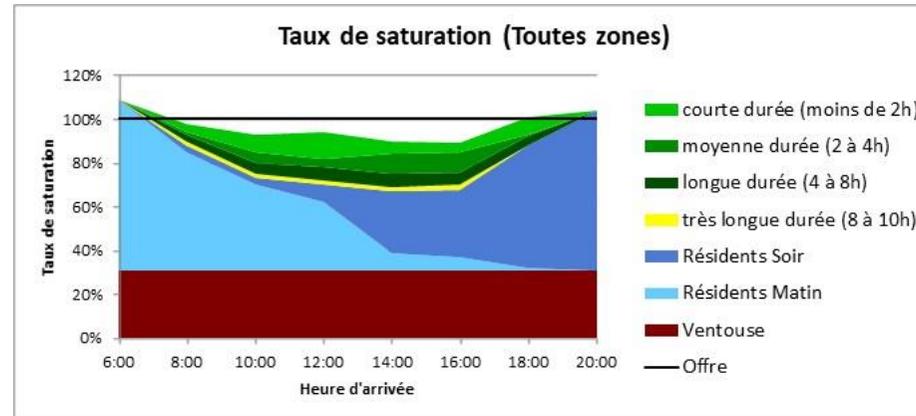
On trouvera le détail de ces graphes par section en annexes.

Sur l'ensemble de la période d'enquête (06h-20h), on relève :

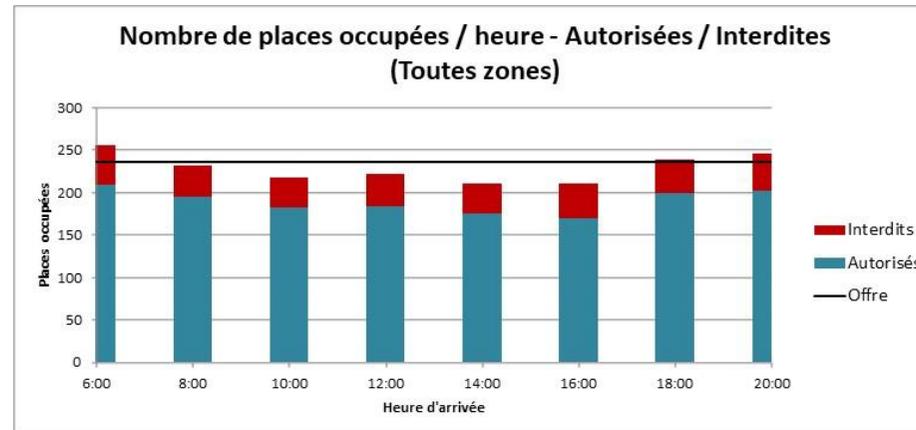
- Un taux de congestion moyen de 97%,
- Un taux d'occupation maximal de 108%,
- Une durée moyenne des résidents de 3h49,
- Une durée moyenne des visiteurs de 2h52,

On note en particulier :

- Un taux de congestion moyen important, légèrement inférieur à la capacité offerte (97%), avec une demande de 210 à 256 véhicules en stationnement, pour 236 places offertes,
- Un pic d'occupation la nuit lié au caractère résidentiel des rues étudiées (le stationnement étant interdit dans la zone industrielle) où l'on relève un passage du taux de congestion de 89% à 16h à 108% à 8h
- Un important taux de véhicules « ventouse » (n'ayant pas quitté leur emplacement de toute l'enquête) de 31%, soit 73 véhicules. Par exemple, on relève un taux ventouse de 43% sur la section 2 de la rive sud de l'Avenue Aristide Briand. On explique ce taux notamment par le fait d'être dans un quartier à dominante résidentielle sans réglementation. Ainsi, les « ventouses » occupent près de 45% du temps de places offert, laissant aux résidents et visiteurs seulement 55% de ce temps disponible,
- Un taux d'interdits notable de 15 à 20% de la demande totale, soit 35 à 47 véhicules, avec en parallèle un taux d'occupation des places autorisées de 72 à 89% maximum, qui traduit un respect assez correct mais aussi parfois un stationnement au plus proche sans souci de la réglementation, sur bateau ou sur trottoir notamment,
- Une somme maximale des « ventouses » et résidents de 256 véhicules qui dépasse la capacité offerte (236 places),
- Jusqu'à 19 véhicules en stationnement longue durée, dit « pendulaires » (plus de 4h),
- Jusqu'à 39 véhicules en stationnement courte et moyenne durée (moins de 4h).



Taux de congestion - Mardi 23 novembre 2021

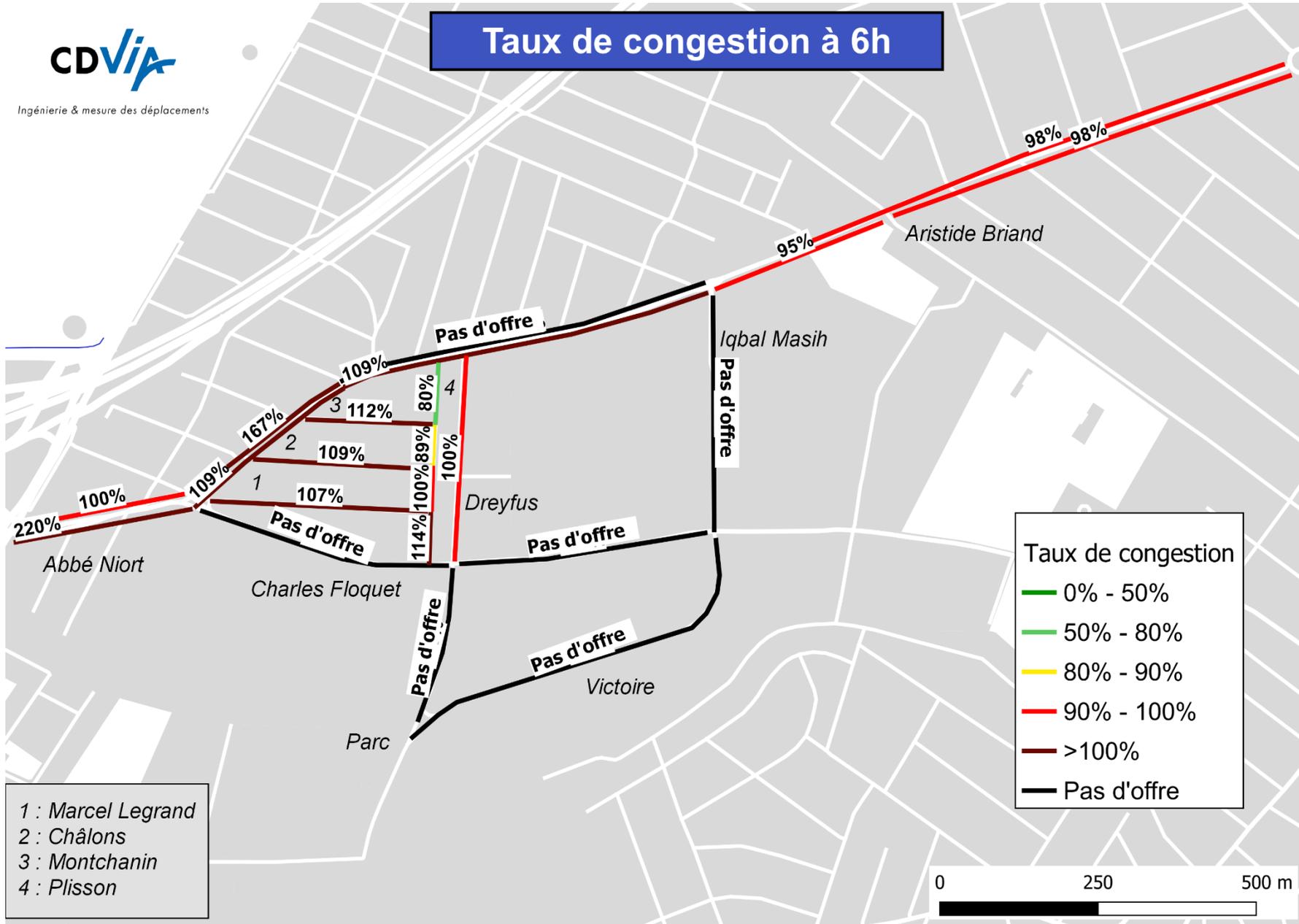


Taux de congestion (autorisés/interdits) - Mardi 23 novembre 2021



Ingénierie & mesure des déplacements

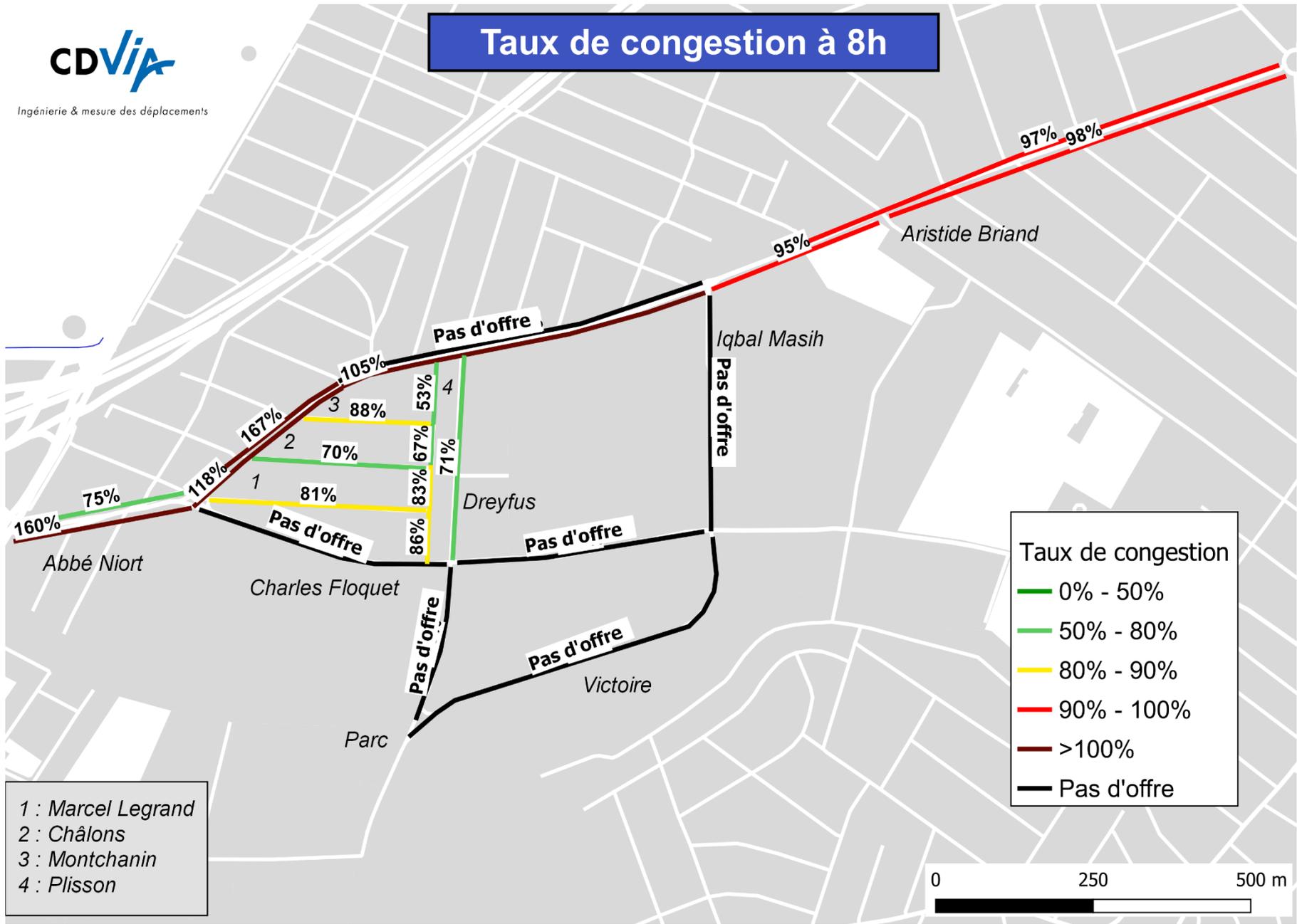
Taux de congestion à 6h





Ingénierie & mesure des déplacements

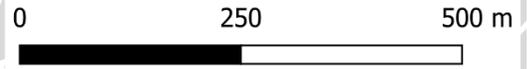
Taux de congestion à 8h



- 1 : Marcel Legrand
- 2 : Châlons
- 3 : Montchanin
- 4 : Plisson

Taux de congestion

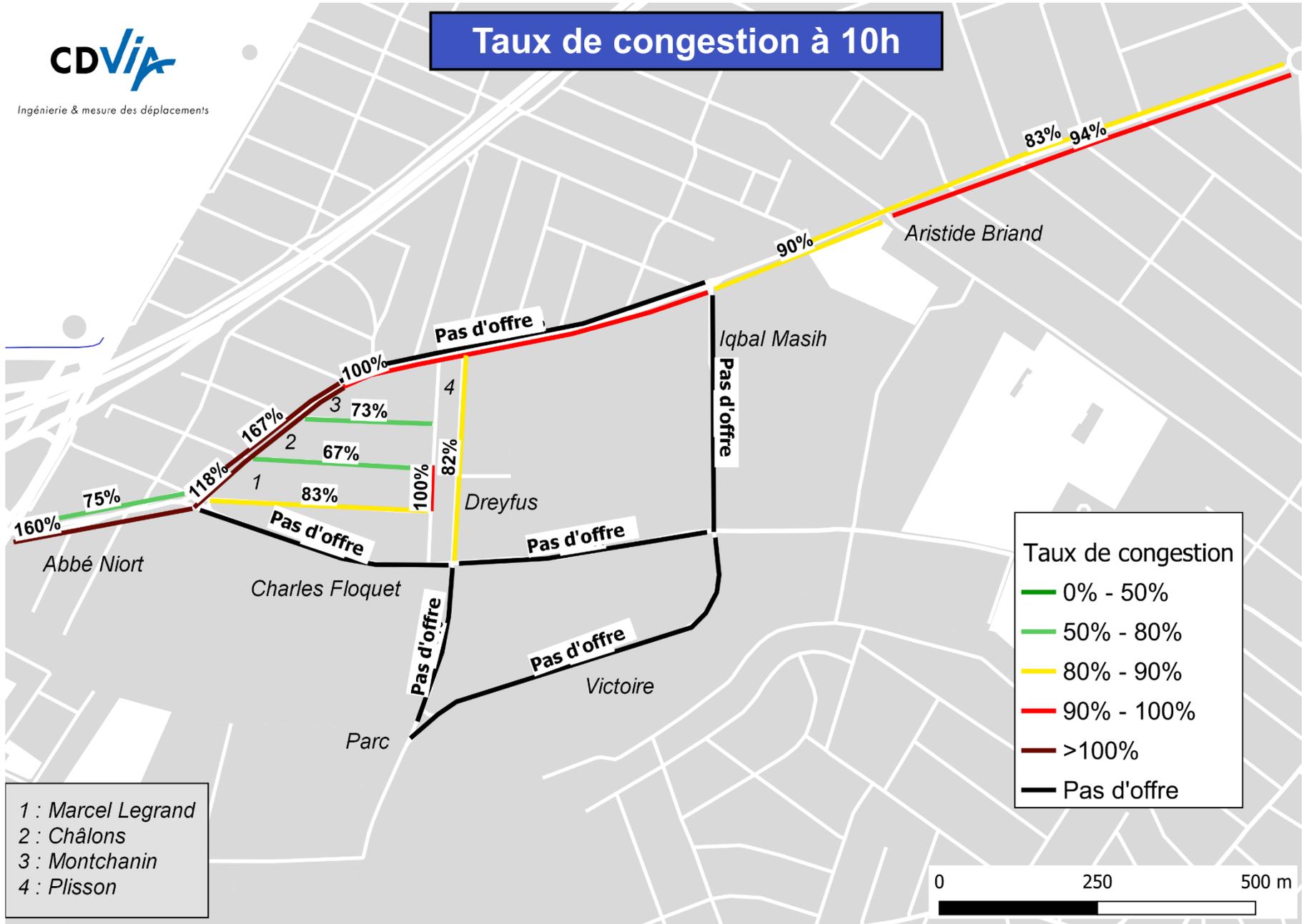
- 0% - 50%
- 50% - 80%
- 80% - 90%
- 90% - 100%
- >100%
- Pas d'offre



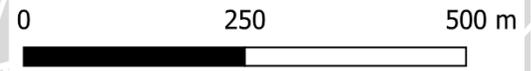


Ingénierie & mesure des déplacements

Taux de congestion à 10h



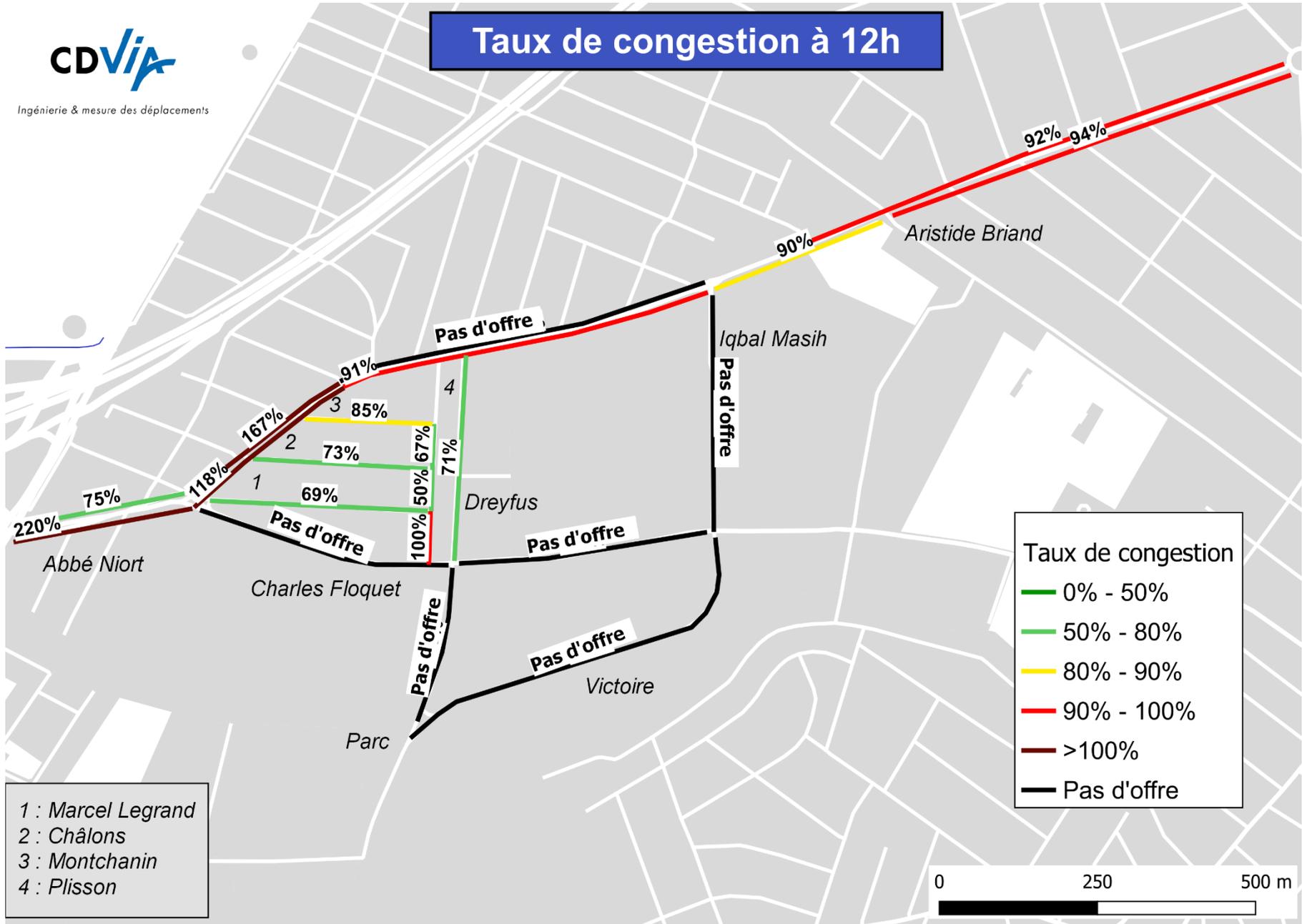
- 1 : Marcel Legrand
- 2 : Châlons
- 3 : Montchanin
- 4 : Plisson





Ingénierie & mesure des déplacements

Taux de congestion à 12h



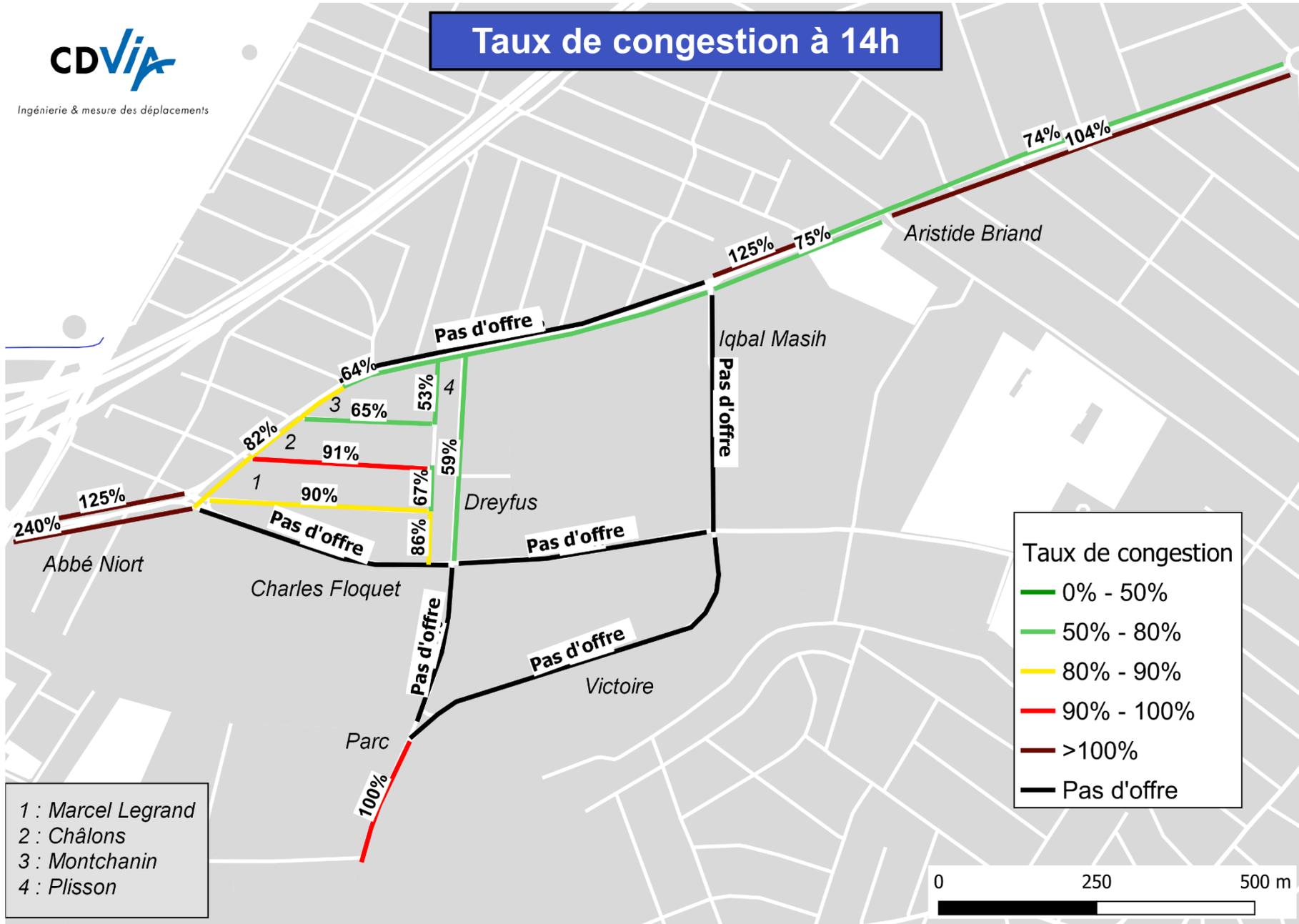
- 1 : Marcel Legrand
- 2 : Châlons
- 3 : Montchanin
- 4 : Plisson





Ingénierie & mesure des déplacements

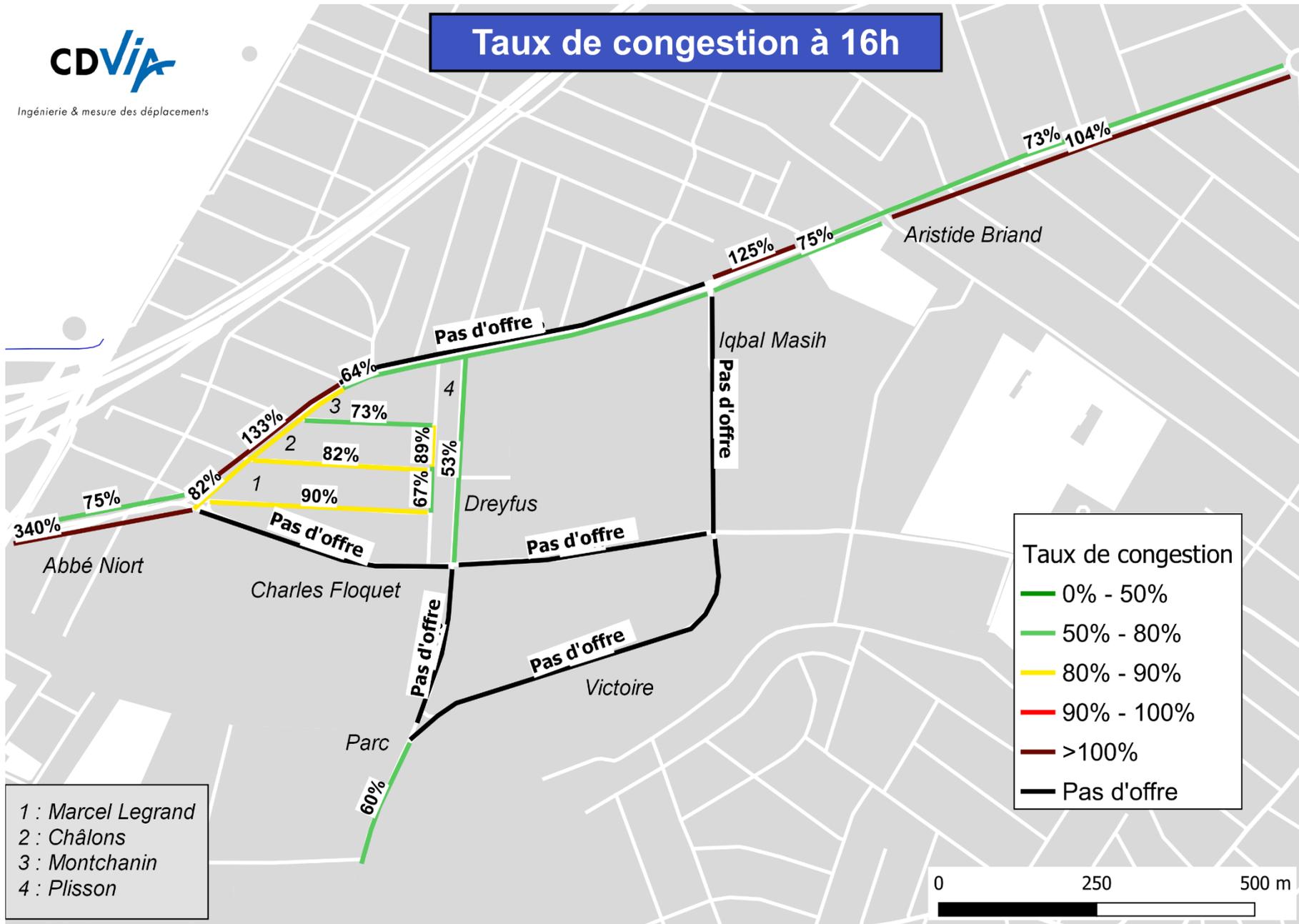
Taux de congestion à 14h



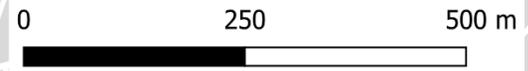


Ingénierie & mesure des déplacements

Taux de congestion à 16h



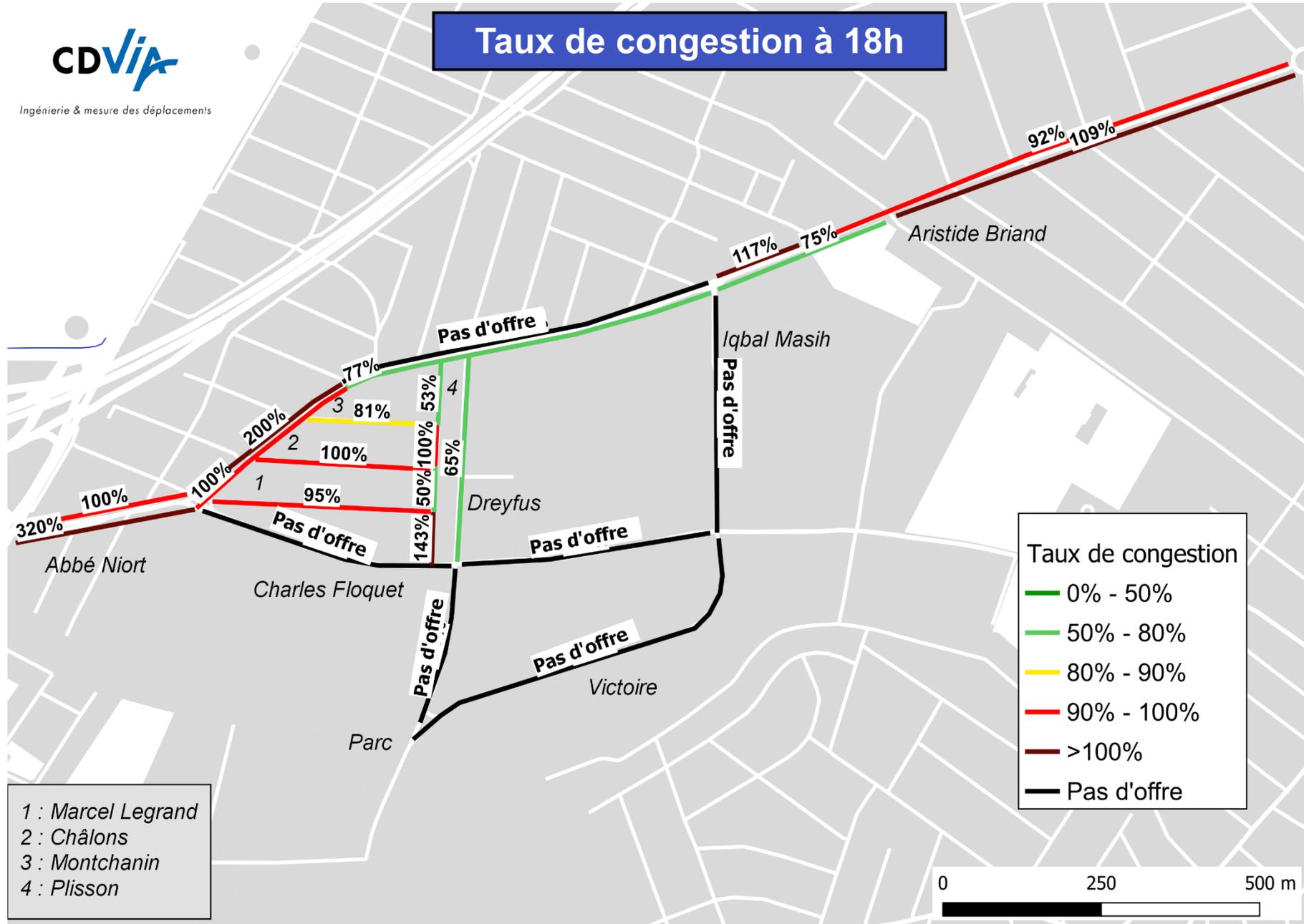
- 1 : Marcel Legrand
- 2 : Châlons
- 3 : Montchanin
- 4 : Plisson





Ingénierie & mesure des déplacements

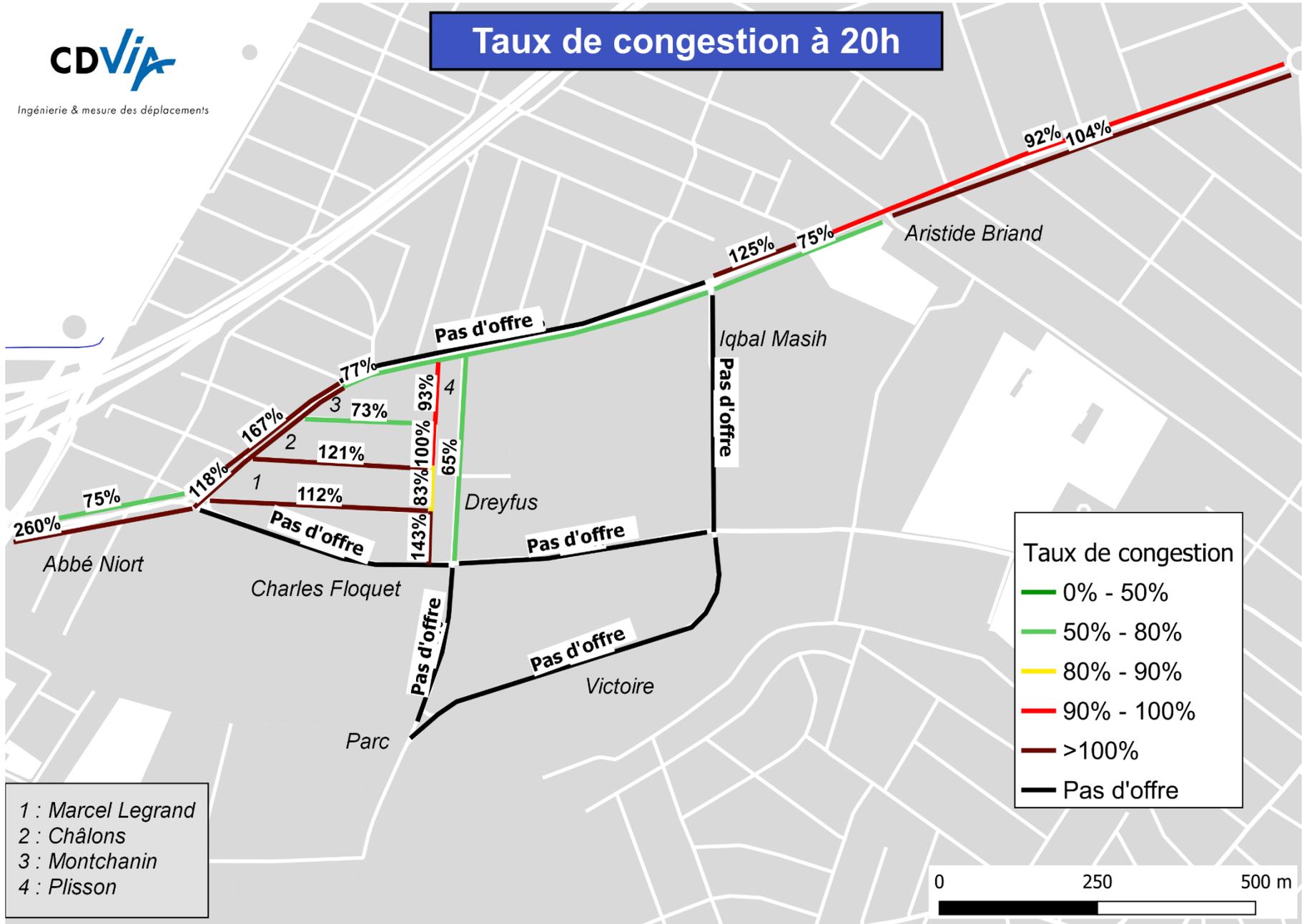
Taux de congestion à 18h





Ingénierie & mesure des déplacements

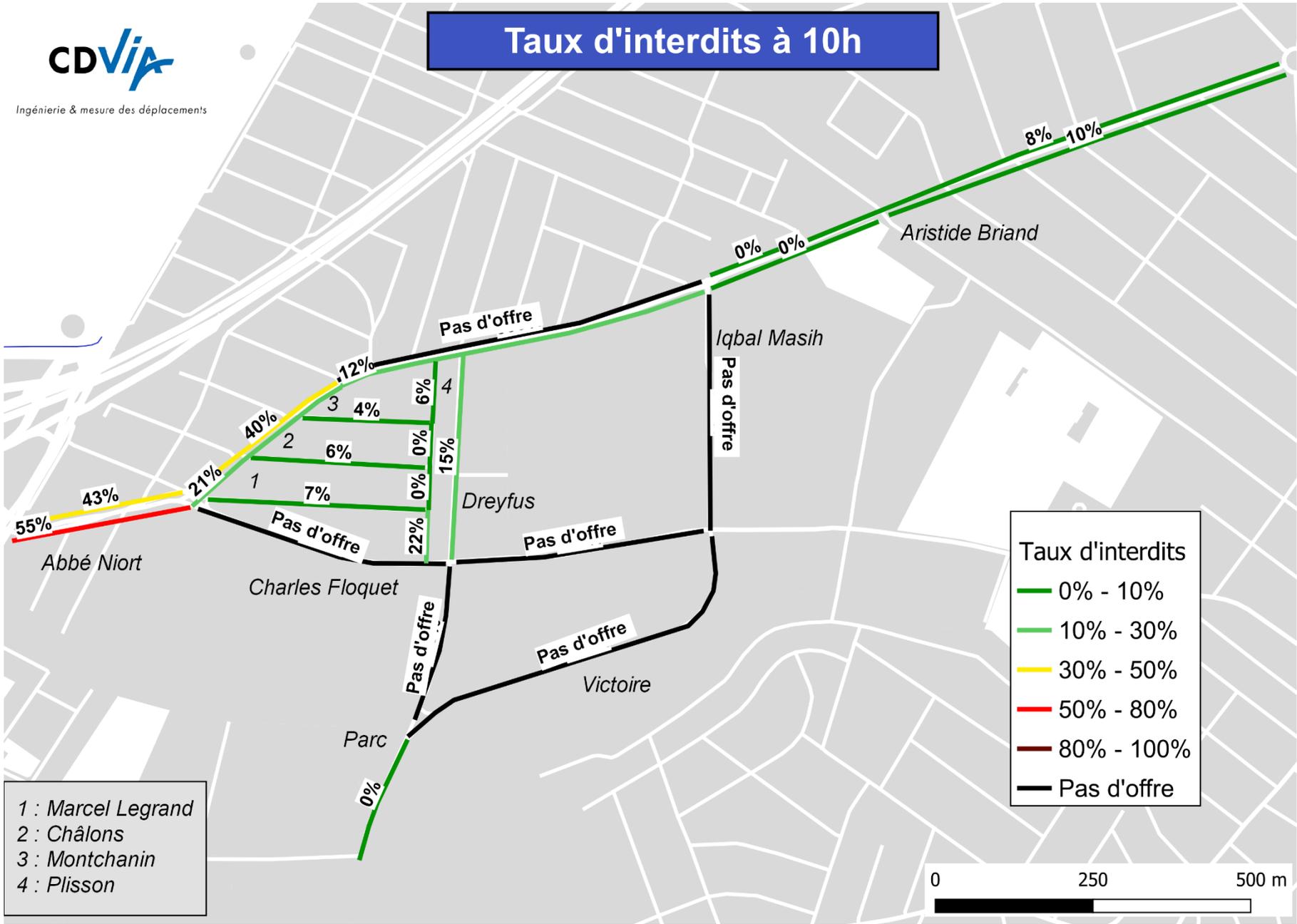
Taux de congestion à 20h





Ingénierie & mesure des déplacements

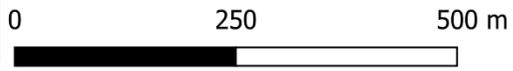
Taux d'interdits à 10h



- 1 : Marcel Legrand
- 2 : Châlons
- 3 : Montchanin
- 4 : Plisson

Taux d'interdits

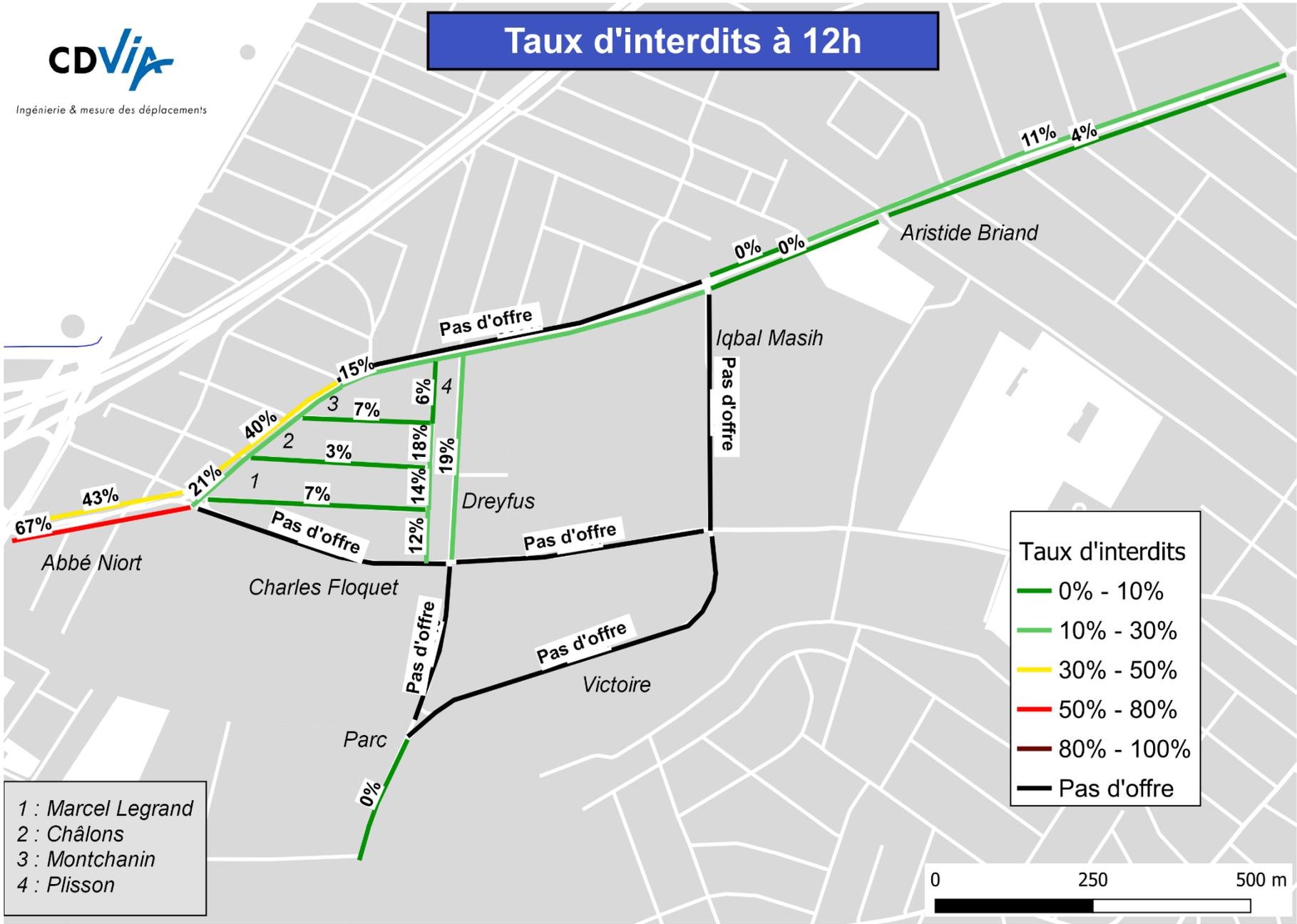
- 0% - 10%
- 10% - 30%
- 30% - 50%
- 50% - 80%
- 80% - 100%
- Pas d'offre





Ingénierie & mesure des déplacements

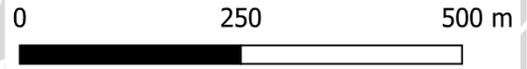
Taux d'interdits à 12h



Taux d'interdits

- 0% - 10%
- 10% - 30%
- 30% - 50%
- 50% - 80%
- 80% - 100%
- Pas d'offre

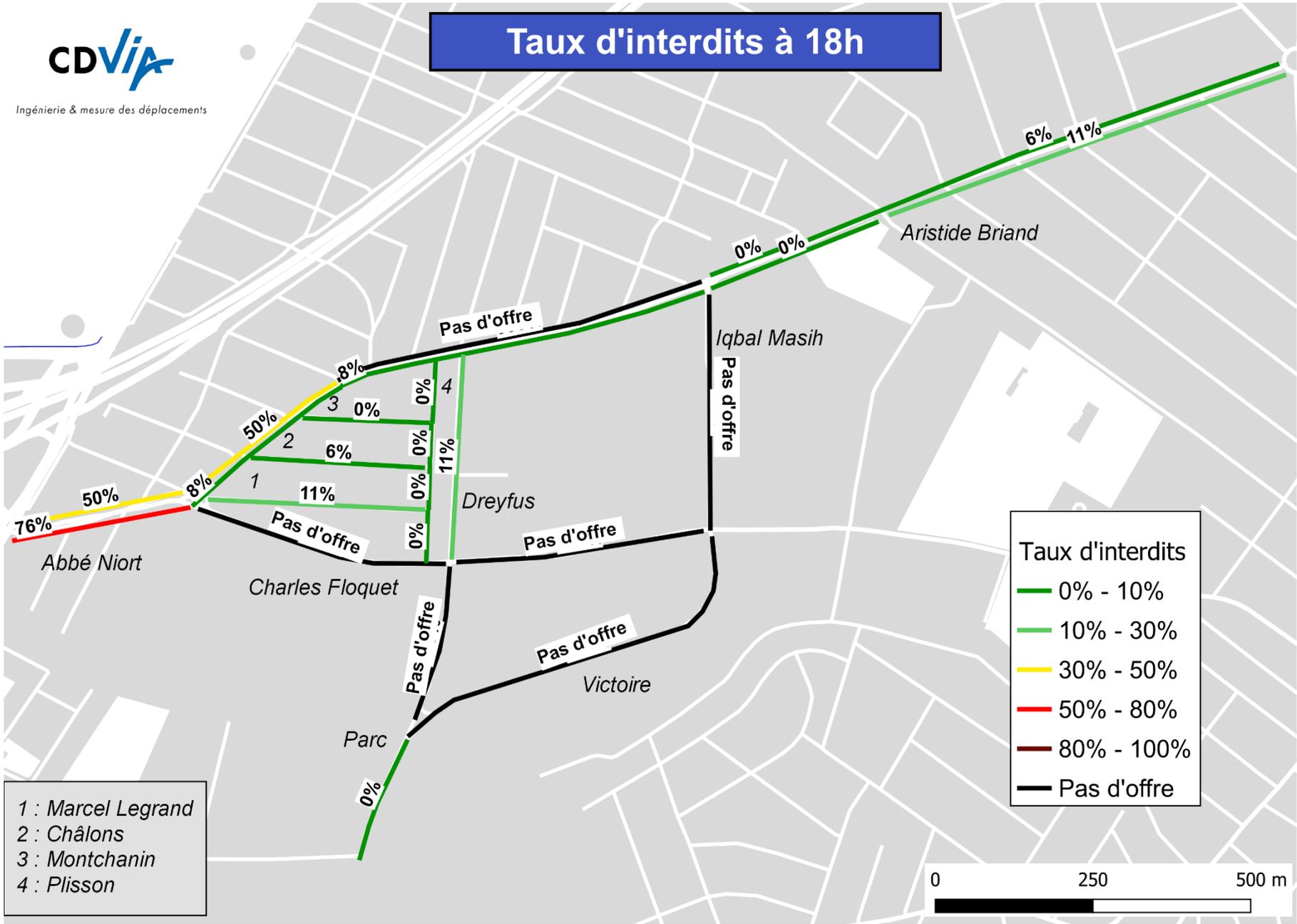
- 1 : Marcel Legrand
- 2 : Châlons
- 3 : Montchanin
- 4 : Plisson





Ingénierie & mesure des déplacements

Taux d'interdits à 18h



- 1 : Marcel Legrand
- 2 : Châlons
- 3 : Montchanin
- 4 : Plisson

Taux d'interdits

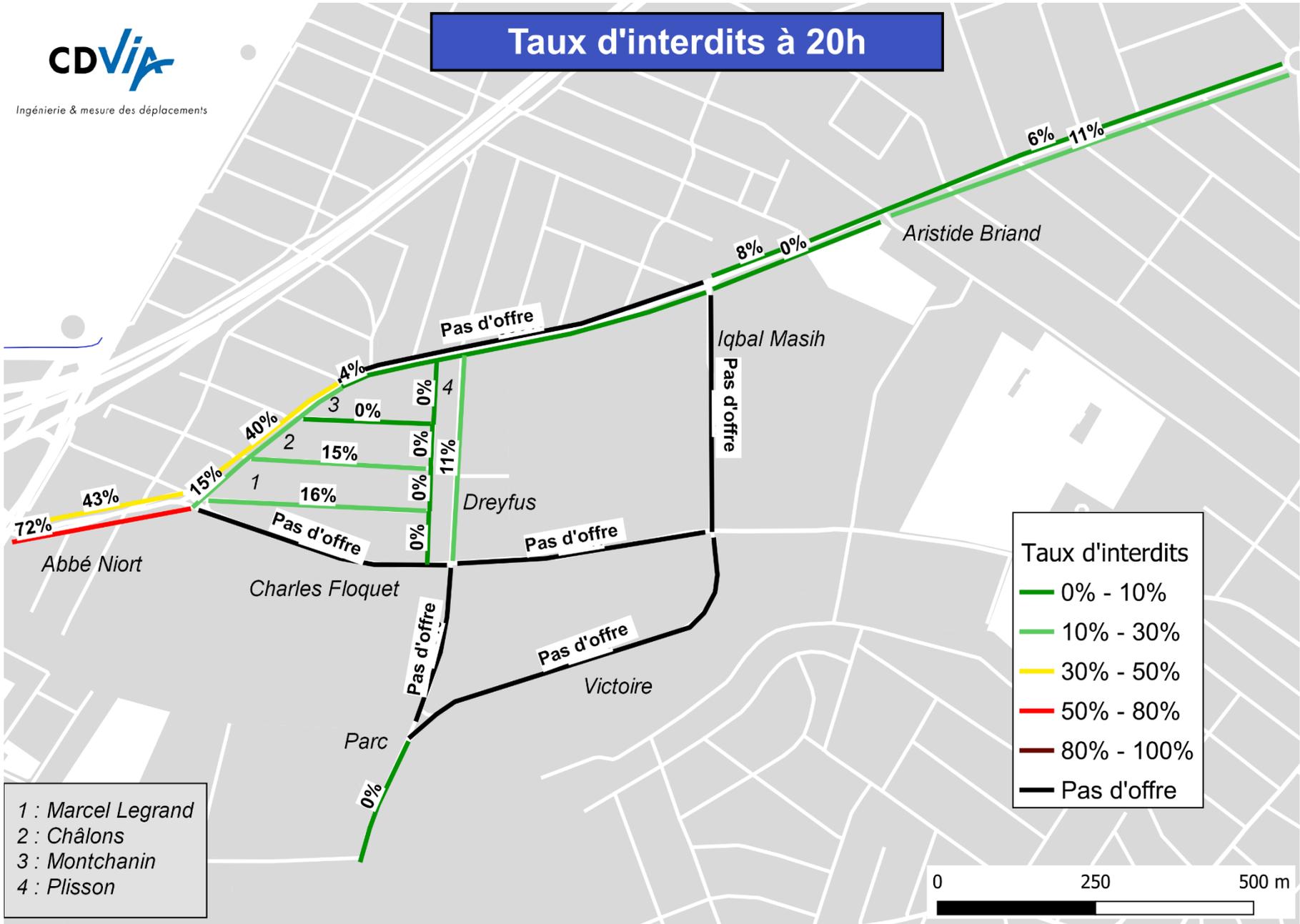
- 0% - 10%
- 10% - 30%
- 30% - 50%
- 50% - 80%
- 80% - 100%
- Pas d'offre





Ingénierie & mesure des déplacements

Taux d'interdits à 20h



- 1 : Marcel Legrand
- 2 : Châlons
- 3 : Montchanin
- 4 : Plisson

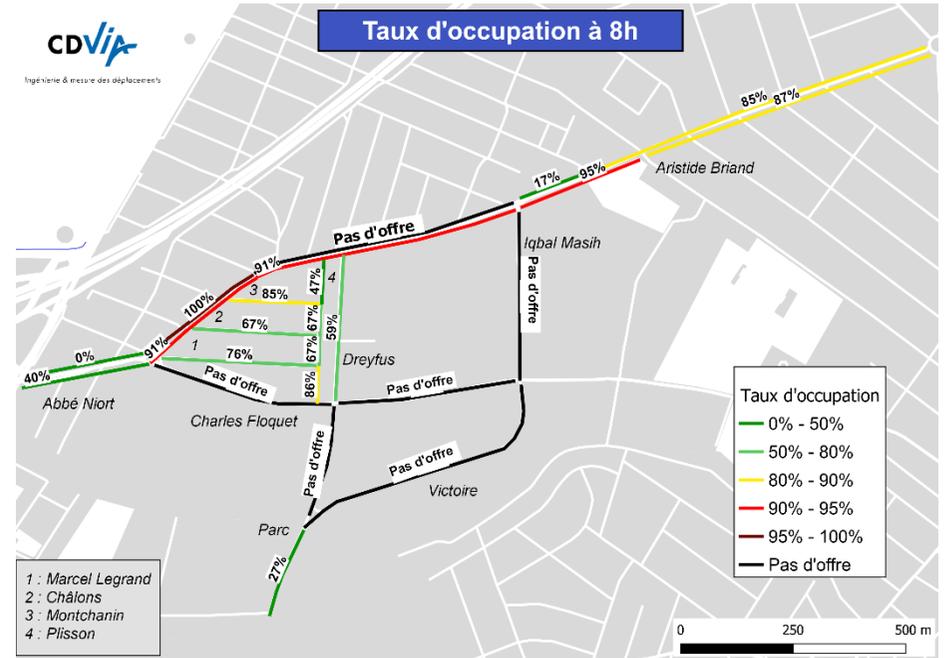
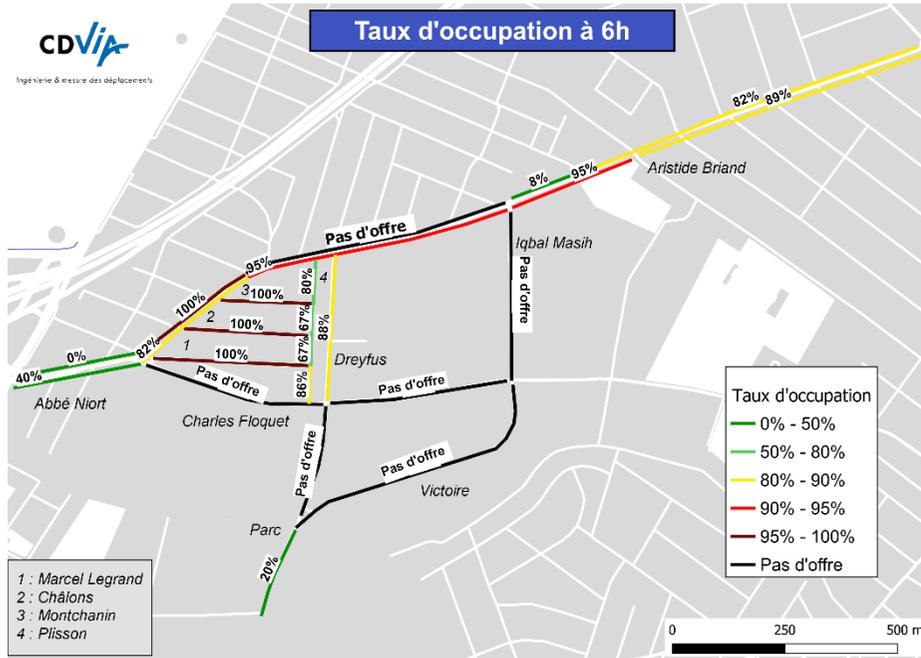
Taux d'interdits

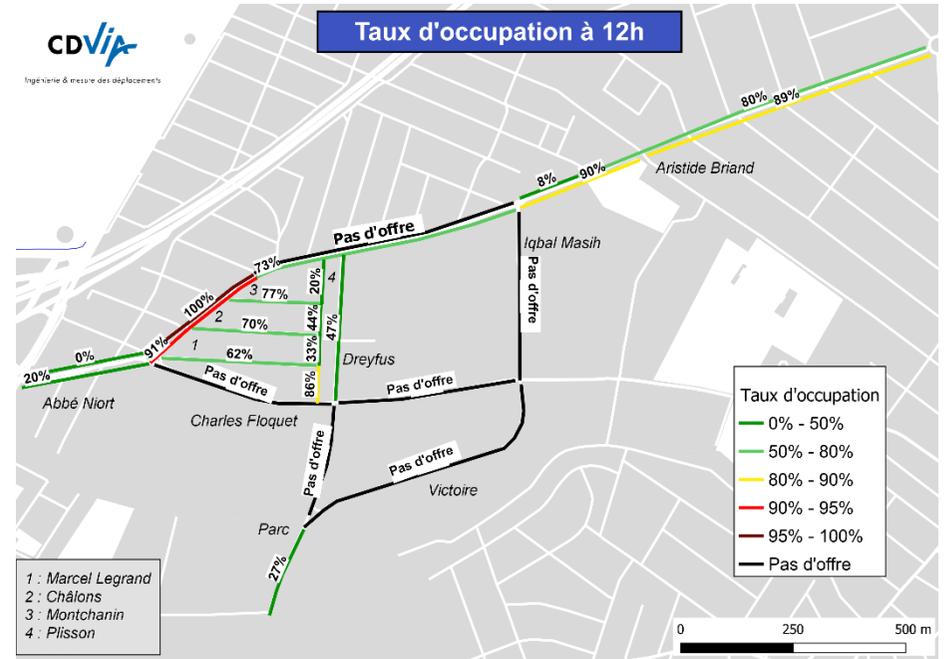
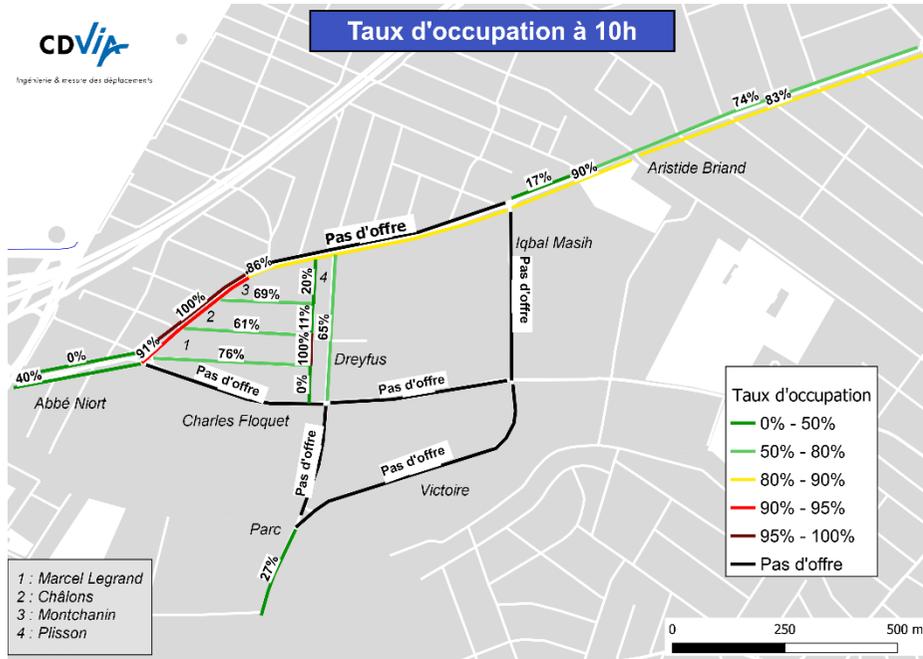
- 0% - 10%
- 10% - 30%
- 30% - 50%
- 50% - 80%
- 80% - 100%
- Pas d'offre

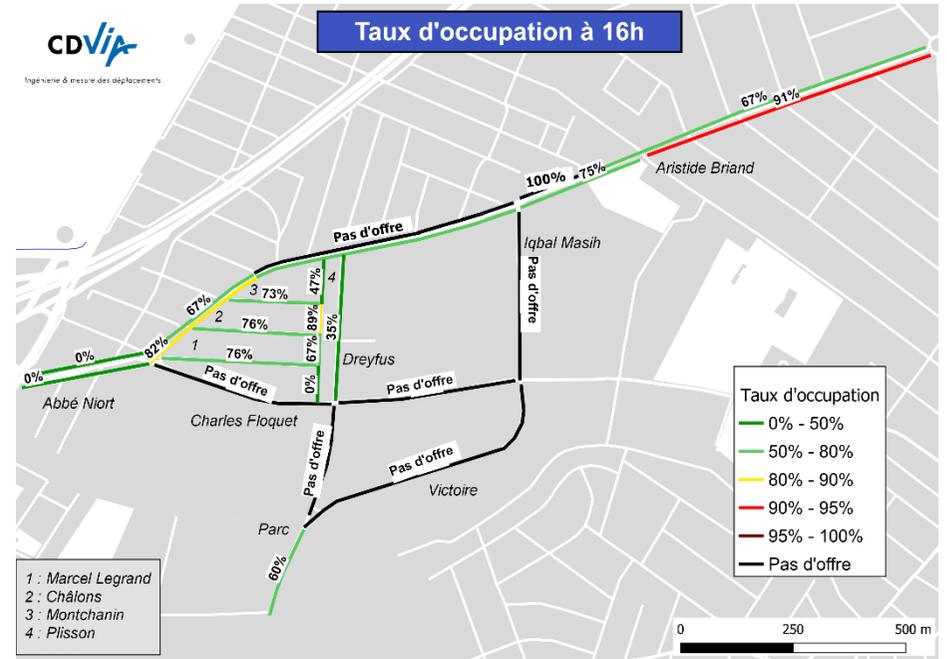
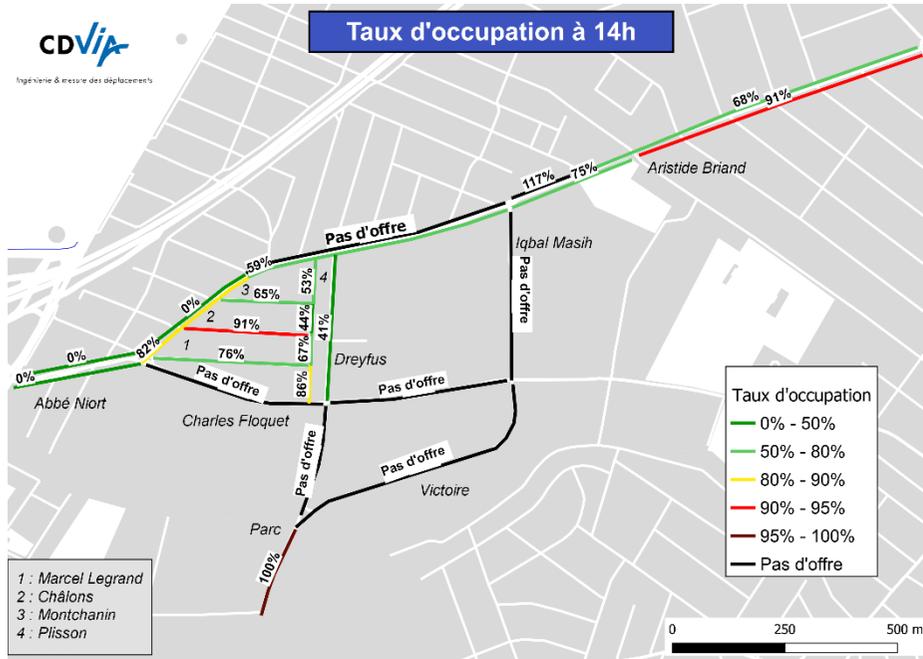


— 2.5. ENQUETE D'OCCUPATION

Une enquête d'occupation a été menée sur l'ensemble des rues, en comptabilisant le nombre de places occupées toutes les 2h, de 6h à 20h.







— 2.6. SYNTHÈSE DE L'ENQUÊTE ET DE L'ÉTAT ACTUEL

Le quartier de la Molette connaît aujourd'hui une pression importante sur le stationnement sur voirie publique. En effet, la demande sur l'ensemble de la journée dépasse l'offre (236 places non-réglementées). On observe notamment :

- Une demande la nuit (véhicules ventouses et résidents) supérieure à la capacité (manque de 20 places environ),
- Un second pic d'occupation à midi où le nombre de places disponibles est tendu (222 véhicules en stationnement à 12h sur l'ensemble du quartier, soit 14 places restantes),
- Un taux d'interdit conséquent malgré la disponibilité de places autorisées (stationnement au plus proche, sur bateau notamment),
- Un foisonnement entre les résidents et les visiteurs et pendulaires qui maintient un taux d'occupation élevé sur la journée
- Un taux d'occupation restreint la nuit par les résidents et élevé en journée, qui réduit les possibilités de trouver une place libre pour les visiteurs.

3. EVALUATION DE L'IMPACT DU PROJET ET PROPOSITION DE GESTION DE L'OFFRE

— 3.1. RAPPEL DES HYPOTHESES

Le périmètre du projet de la ZAC Gustave Eiffel prévoit la construction de plusieurs îlots répartis sur plusieurs parcelles actuellement occupées par la zone d'activité industrielle de la Molette. La programmation des diverses zones du projet est très variée mais les principaux éléments comportent au total :

- la création de 5 100 logements d'ici 2028, pour une SDP totale de 331 500 m², ainsi que la réhabilitation de 12 000 m² de logements.
- Un campus trilingue de 15 000m²
- 1 000 m² de commerces et services
- Une crèche de 450 m²
- Un parc urbain

Les projets suivants actuellement engagés ont été intégrés :

- 400 logements sur l'îlot Eurasia 1 (en construction)
- 375 logements sur l'îlot Hertel 1 (en construction)
- 80 logements démolis sur l'îlot Batigère



Périmètre de la ZAC Gustave Eiffel – Le Blanc-Mesnil (93)

— 3.2. RAPPEL DU PLU

Le PLU de la ville du Blanc-Mesnil (modification du 2 février 2018, règlement UAC) nous indique la classification de la zone quartier Grande Gare en zone UAC

On y détaille les normes de stationnement « imposées pour toute nouvelle construction (et qui) doivent être réalisées en dehors des voies publiques ». On retiendra ici :

- 1 place par logement sur la commune
- 1 place de stationnement pour 80m² pour les commerces et pour les services

12.2.1. Pour les véhicules motorisés

Catégorie		Ratio applicable
Habitat	Habitat	1 place de stationnement automobile par logement
Activités	Commerces, services	1 place de stationnement automobile par 80 m ² S.D.P., avec au minimum 1 place par unité. Par ailleurs, pour les commerces dont la SDP est supérieure à 2 000 m ² , il est exigé la réalisation d'aires de chargement, déchargement, et de manutention nécessaires au fonctionnement de l'établissement.
	Artisanat et industrie	1 place de stationnement automobile pour 80m ² de S.D.P. Il sera imposé pour les locaux dont la SDP est supérieure à 1 000 m ² , la création d'aires de livraison adaptées aux opérations de chargement, déchargement et manutention nécessaires au fonctionnement de l'établissement.
	Bureaux	Norme minimale : 1 place de stationnement pour 80m ² de S.D.P. Norme plafond : 1 place de stationnement pour 60 m ² de S.D.P.
	Hôtels et assimilés	1 place de stationnement automobile pour 5 chambres ou appartements 1 aire de livraison de 100 m ² à partir de 50 chambres 1 aire de dépose pour les cars de tourisme à partir de 50 chambres
	Restaurants	1 place de stationnement automobile pour 40 m ² de salle avec au minimum 1 place par unité.

Normes de stationnement PLU

— 3.3. IMPACT DU PROJET

— 3.3.1. ESTIMATION DE LA DEMANDE

— 3.3.1.1. HYPOTHESES

Ratio	
Nb de place visiteur par logement	0,1
Nb de place visiteur par place stat. Bureaux	0,05
Nb de place employé 100 m ² commerces	1
Nb de place employé 100 m ² équipement sportif	1
Nb de place visiteur par classe	0,2

Ratios

— 3.3.1.2. LOGEMENTS

Il est prévu 5 100 logements, avec 1,0 place d'après le PLU soit 4280 places privées attribuées individuellement à chaque logement (hypothèse). On considère 1 place pour chaque logement, suffisant au regard des 0,69 vh/logement donnés par l'INSEE mais qui indique également que 22% des ménages ont deux voitures ou plus. Si l'on prend ici 2,2 vh/logement comme hypothèse pour ces logements à plus de 1 voiture, on obtient une demande de véhicules secondaires estimée à 1 300 véhicules pour qui il est nécessaire de prévoir des places sur les emprises publiques puisqu'il ne sera pas possible de les stationner sur les parkings des immeubles.

Le besoin pour les visiteurs est estimé à 0,1 place par logement, soit 490 places à offrir sur la voirie publique.

— 3.3.1.3. CAMPUS TRILINGUE

Il est prévu un campus trilingue avec 1 place pour 1.5 classe d'après le PDU d'Ile-de-France soit 68 places privées à aménager. Cette demande est conforme aux estimations de trafic pour lesquelles il est estimé pour une part

modale VP de 40% Ainsi, on n'attend pas ici de besoin supplémentaire sur voirie publique.

Le besoin pour les visiteurs est estimé à 12% du total des places prévues, soit 8 places.

———— 3.3.1.4. CRECHE

Il est prévu une crèche de 450m² au cœur du quartier. Le PDU prévoit 1 place pour 2 employés. Le besoin pour les places visiteurs est estimé à 3 places supplémentaires.

———— 3.3.1.5. HALLE EIFFEL

Il est prévu également une halle de 2000m², pouvant accueillir des commerces. Compte-tenu de la taille de cet équipement, il est exigé la présence d'une aire de chargement dédiée à la livraison ou au fonctionnement du site. D'après nos hypothèses, cette halle est considérée comme un équipement public, avec un ratio de 0.01 place pour 100m², soit 20 places. Ce dimensionnement paraît réaliste compte-tenu de la fréquentation par les résidents du quartier, principalement à pied, qui nécessite un nombre de trajets en voiture assez limité.

3.3.1.6. SYNTHÈSE DES BESOINS LIÉS AU PROJET

La demande est estimée par ilot, en tenant du besoin réel suivant les périodes de la semaine.

Ainsi, on estime à :

- 1 967 places la demande maximale sur voirie publique le samedi soir
- 1 640 places la demande maximale sur voirie publique le soir en semaine

<i>Répartition du besoin</i>	Journée semaine	Soirée semaine	Nuit semaine	Journée samedi	Soirée samedi	Journée dimanche
Logements - Résidents	60%	85%	100%	80%	90%	80%
Logements - Visiteurs	10%	70%	20%	60%	100%	60%
Bureaux/Activités - Employés	100%	30%	10%	10%	10%	10%
Bureaux/Activités - Visiteurs	100%	30%	10%	10%	10%	10%
Commerces - Employés	50%	50%	10%	100%	50%	50%
Commerces - Visiteurs	65%	40%	0%	100%	40%	50%

Demande sur emprise publique	Besoin non foisonné	Journée semaine	Soirée semaine	Nuit semaine	Journée samedi	Soirée samedi	Journée dimanche
ILOT A - résidents	50	30	43	50	40	45	40
ILOT A - visiteurs	19	2	13	4	11	19	11
Batigère 2 - résidents	-21	-13	-18	-21	-17	-19	-17
Batigère 2 - visiteurs	-8	-1	-6	-2	-5	-8	-5
BPPI - résidents	103	62	88	103	83	93	83
BPPI - visiteurs	39	4	27	8	23	39	23
Eurasia 1 - résidents	105	63	89	105	84	94	84
Eurasia 1 - visiteurs	40	4	28	8	24	40	24
Eurasia 2 - résidents	287	172	244	287	230	258	230
Eurasia 2 - visiteurs	109	11	76	22	65	109	65
Floquet 1 - résidents	208	125	176	208	166	187	166
Floquet 1 - visiteurs	79	8	55	16	47	79	47
Floquet 2 - résidents	113	68	96	113	91	102	91
Floquet 2 - visiteurs	43	4	30	9	26	43	26
Parc - résidents	318	191	270	318	254	286	254
Parc - visiteurs	120	12	84	24	72	120	72
Halle - visiteurs	20	13	8	0	20	20	12
Hertel 1 - résidents	100	60	85	100	80	90	80
Hertel 1 - visiteurs	38	4	26	8	23	38	23
Hertel 2 - résidents	138	83	118	138	111	124	111
Hertel 2 - visiteurs	52	5	37	10	31	52	31
Diffus - résidents	131	13	92	26	79	131	79
Diffus - visiteurs	50	5	35	10	30	50	30
Ecole - visiteurs	17	17	0	0	0	0	0
Campus - Visiteurs	68	68	0	0	0	0	0
TOTAL SITE	2216	977	1640	1489	1515	1927	1507

Synthèse des besoins de stationnement sur voirie publique par ilot

3.3.3. STATIONNEMENT PUBLIC SUR VOIRIE

Le projet prévoit l'aménagement de places de parking sur voirie et d'un parking pour le campus trilingue. Ces aménagements ont pour objectif :

- De réduire la pression sur le stationnement sur l'ensemble du quartier pour éviter de congestionner les nouvelles voiries (cf. diagnostic, avec un manque de 20 places environ),
- D'accompagner une partie de la demande des seconds véhicules des résidents et des visiteurs (1927 places).
- D'offrir des places pour les emplois, du groupe scolaire et du campus trilingue et potentiellement des commerces de la halle Eiffel

3.3.4. STATIONNEMENT VELO

Le PDUIF prescrit le dimensionnement du stationnement vélo à prévoir. Le Blanc-Mesnil se situe dans la catégorie « cœur de métropole ».



Les normes proposées sont minimales, il appartiendra aux collectivités de s'investir plus avant en faveur du vélo en proposant des normes plus contraignantes, qui exigent la réalisation de davantage de places.

- Habitat collectif* : 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² ;
- Bureaux* : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher.
- Activités, commerces de plus de 500 m² de surface de plancher, industries et équipements publics : a minima une place pour dix employés. On prévoira aussi le stationnement des visiteurs.
- Établissements scolaires (écoles primaires, collèges, lycées, universités) : 1 place pour huit à douze élèves.

Il est recommandé aux collectivités de suivre les recommandations visées ci-après pour adapter l'offre de stationnement vélo selon le niveau de l'établissement scolaire concerné :

- Ecoles primaires : une place pour 8 à 12 élèves,
- Collèges et lycées : une place pour 3 à 5 élèves ;
- Universités et autres : une place pour 3 à 5 étudiants

** Conformément à l'arrêté du 20 février 2012 relatif à l'application des articles R. 111-14-2 à R. 111-14-5 du code de la construction et de l'habitation, pris pour application du décret du 25 juillet 2011 relatif aux installations dédiées à la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables dans les bâtiments et aux infrastructures pour le stationnement sécurisé des vélos.*

Mesure prescriptive du PDUIF sur le stationnement vélo privé



Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public en prenant les arrêtés municipaux permettant la mise en application des prescriptions suivantes : sur le domaine public, une partie des places de stationnement sera réservée au stationnement des vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (zones U et AU), et dans un rayon de 800 m autour des pôles d'échanges multimodaux cartographiés en page 110 du PDUIF. Le ratio à appliquer est différent selon les territoires franciliens.

Les places réservées pour les vélos seront implantées de préférence à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements. Il convient par ailleurs de privilégier pour les vélos les places de stationnement sur la chaussée situées aux abords des carrefours, les vélos ne constituant pas une obstruction visuelle.

Le nombre de places de stationnement de véhicules particuliers à réserver au stationnement vélo selon la zone du découpage morphologique de l'Île-de-France à laquelle appartient la commune

- À Paris : 1 place sur 30
- En cœur de métropole : 1 place sur 40
- En agglomération centrale : 1 place sur 50
- Dans les agglomérations des pôles de centralité : en fonction des caractéristiques locales

Mesures prescriptives du PDUIF sur le stationnement vélo public

— 3.4. PROPOSITION DE GESTION DE L'OFFRE

—— 3.4.1. COMMERCIALISATION DES PLACES LIBRES POUR LES RESIDENTS

La première mesure, est de passer les places de stationnement privées restantes pour les seconds véhicules des résidents. En effet, 22% des habitants du Blanc-Mesnil disposent de 2 véhicules ou plus, or, le taux de motorisation étant de 70%, cela signifierait que 1 470 places seraient disponibles dans les parkings privés. La commercialisation de ces places restantes permettrait :

- Diminuer la pression de l'usage résidentiel sur la voirie publique, déjà sous tension en période nocturne pour le même usage dans le quartier,
- De simplifier et sécuriser le stationnement des seconds véhicules des résidents. 22% des ménages possèdent deux voitures ou plus, soit 1 300 places sur l'ensemble du site, ce qui est absorbable par les 1 470 places de parking privées disponibles restantes.
- D'offrir des places pour les visiteurs ou les 3^e véhicules, ce qui n'est pas négligeable de la pression nocturne observée sur le secteur

—— 3.4.2. MUTUALISATION DU PARKING SOUTERRAIN DU CENTRE COMMERCIAL

La seconde mesure consisterait à mutualiser une partie du parking souterrain du centre commercial actuel, dont l'enquête de stationnement a révélé un taux d'occupation à 55% à l'HPS, au pic de fréquentation à 18h30. A cette période, sur les 1132 places du parking, il existe donc un potentiel de 515 places libres le soir en semaine.

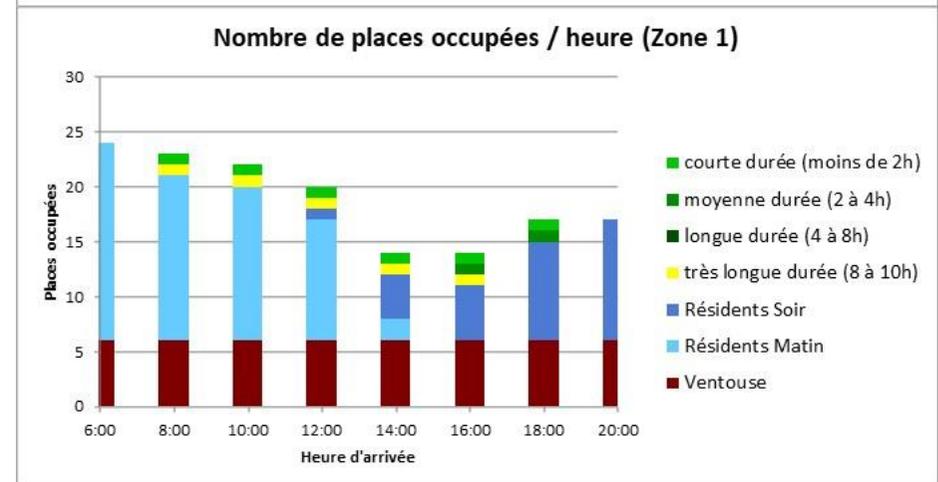
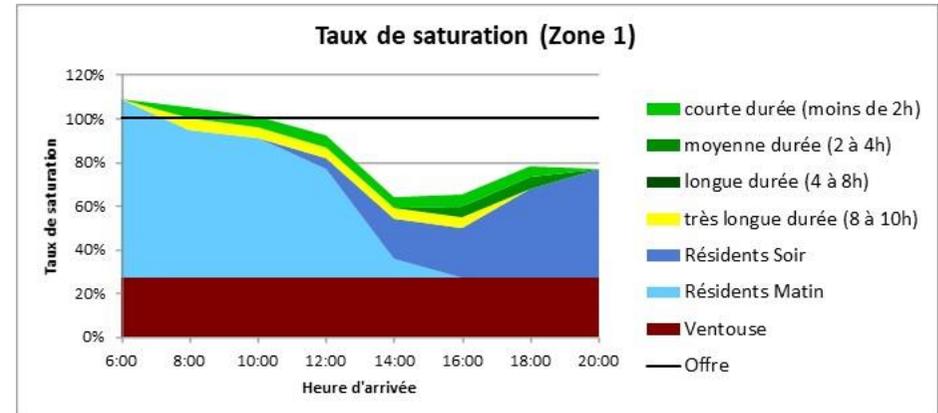
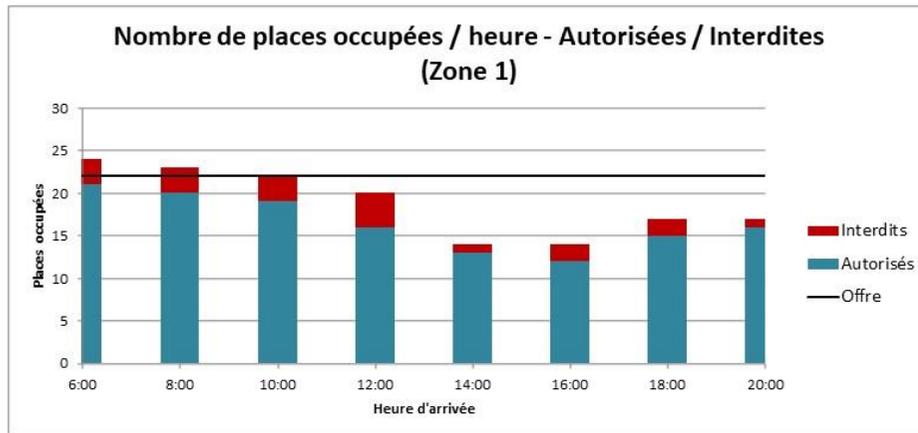
Une mutualisation de ces places dédiées est tout à fait compatible à accueillir les visiteurs des logements (515 places mutualisables pour 490 places visiteurs requises pour les logements du quartier).

Il faudra néanmoins régler la gestion des horaires du parking, qui sont liés à l'ouverture du centre commercial, dans l'optique de possiblement accueillir les véhicules visiteurs. On peut par exemple proposer de prolonger d'étendre les horaires d'ouverture du parking en soirée, notamment le samedi soir, là où la demande en stationnement est la plus forte.

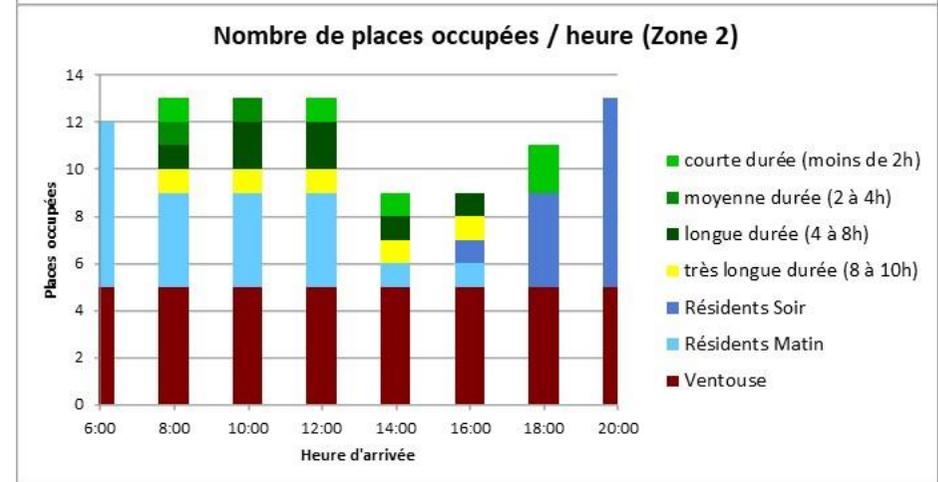
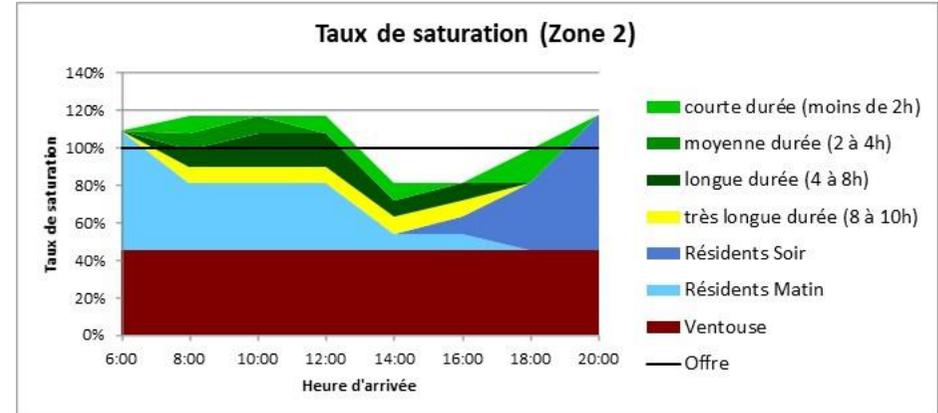
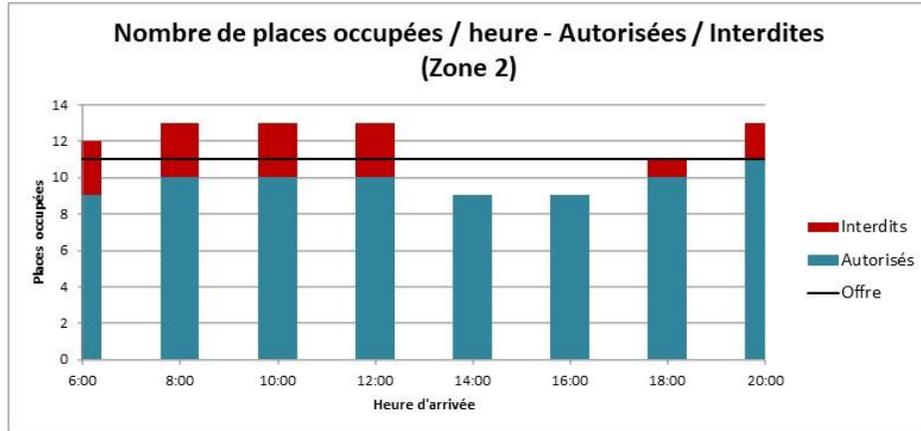
4. ANNEXES

— 4.1. DETAIL DES RESULTATS DE L'ENQUETES DE CIRCULATION – MARDI 23 NOVEMBRE 2021

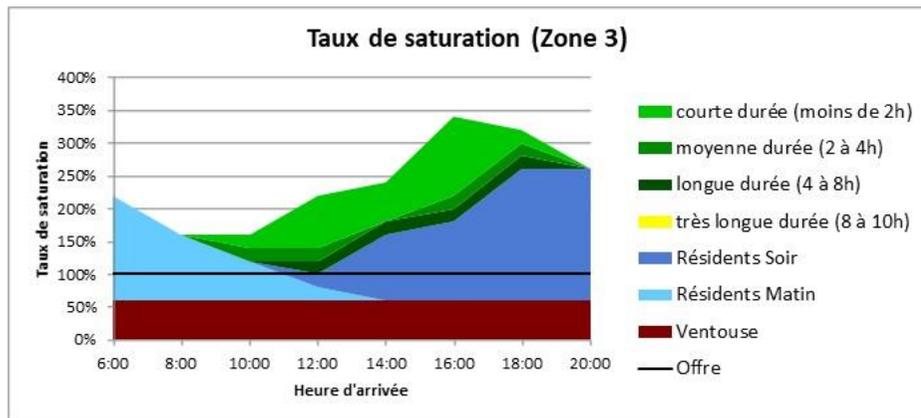
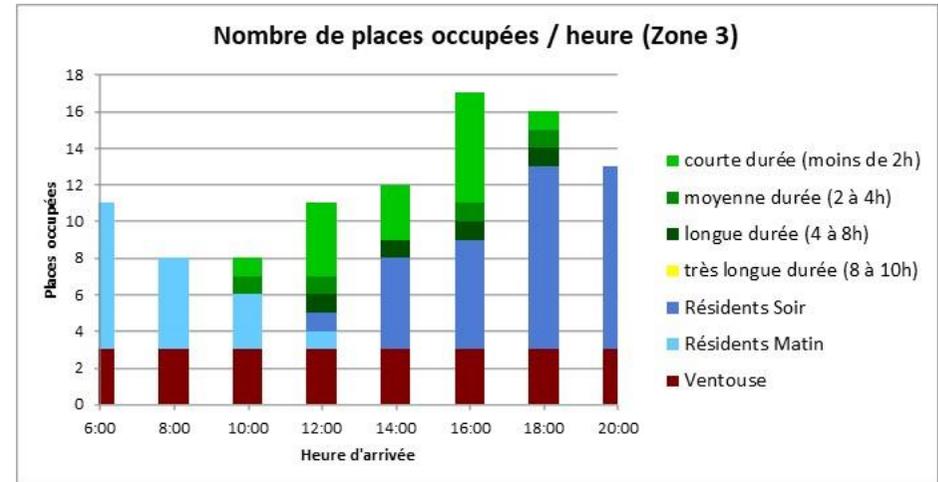
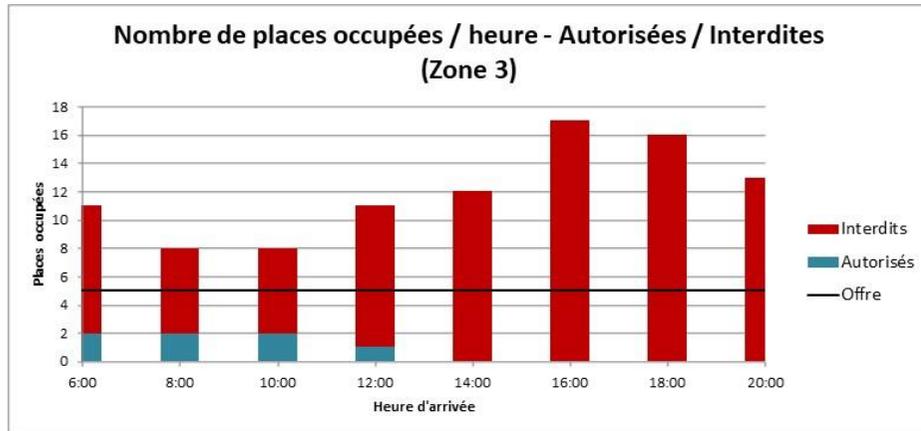
— 4.1.1. S1 : AVENUE ARISTIDE BRIAND CENTRE (RIVE SUD)



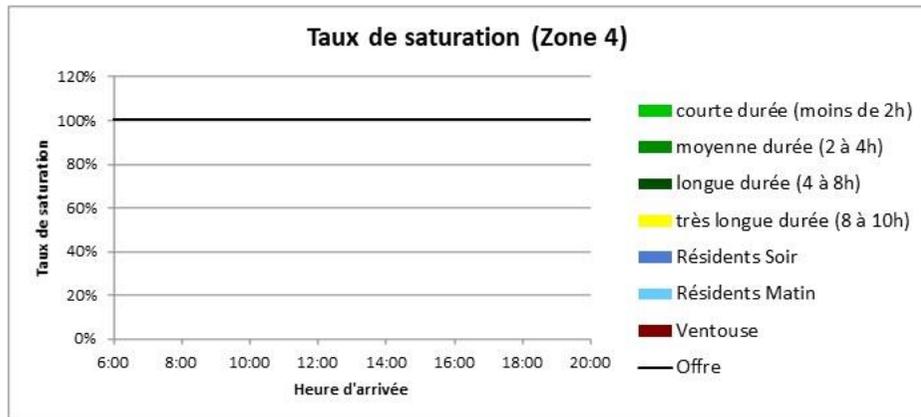
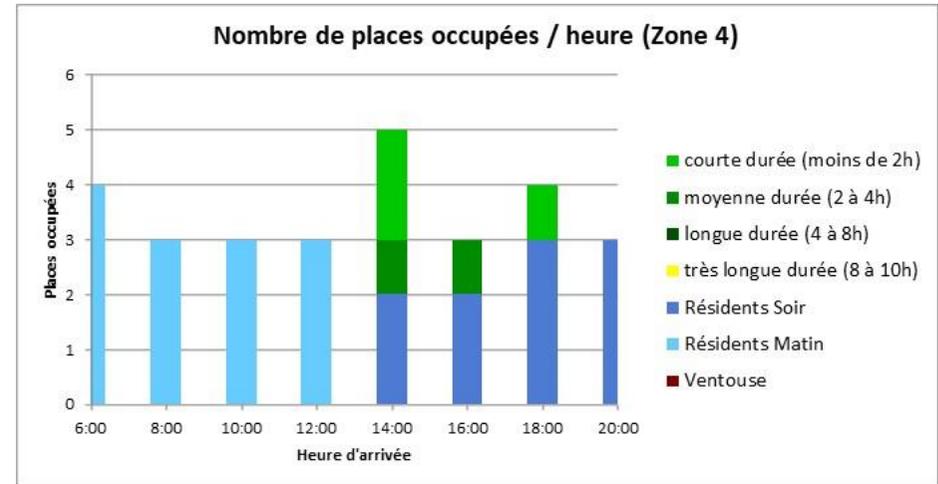
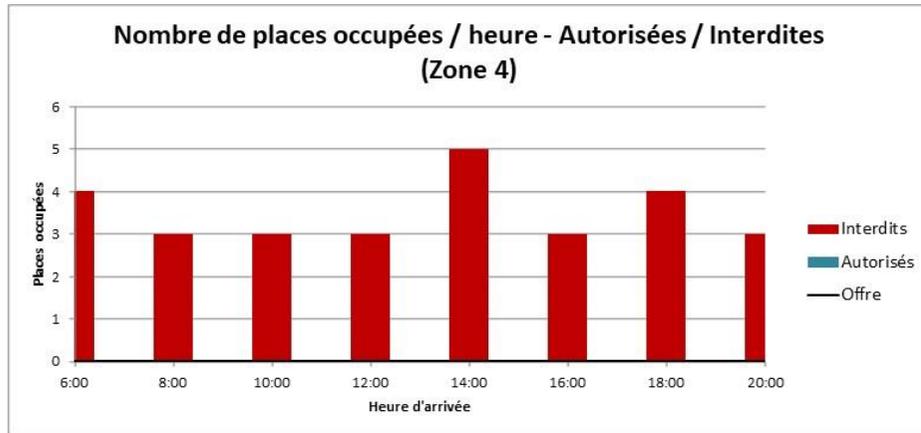
4.1.2. S2 : AVENUE ARISTIDE BRIAND OUEST (RIVE SUD)



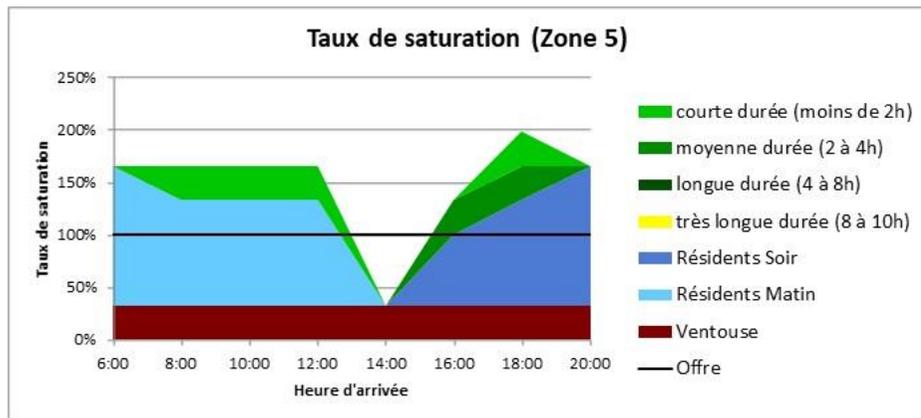
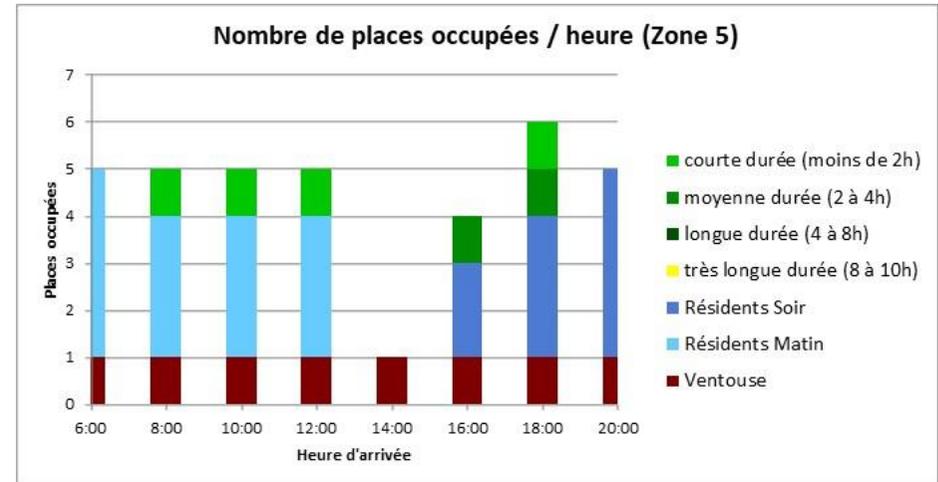
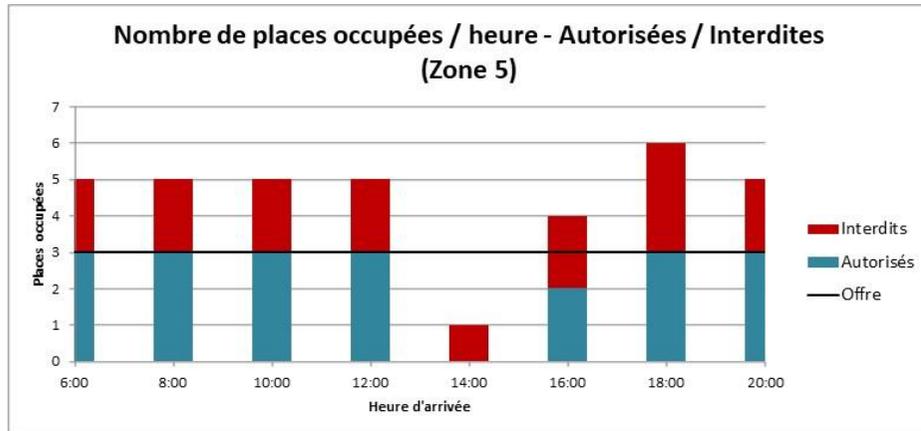
4.1.3. S3 : RUE DE L'ABBE NIORT (RIVE SUD)



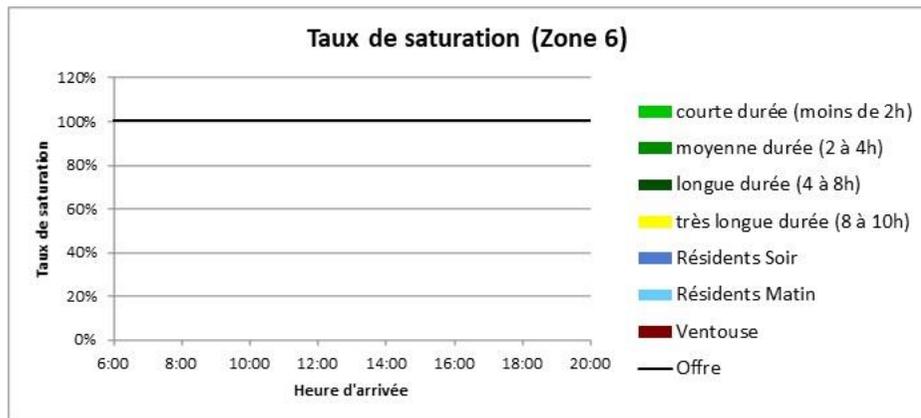
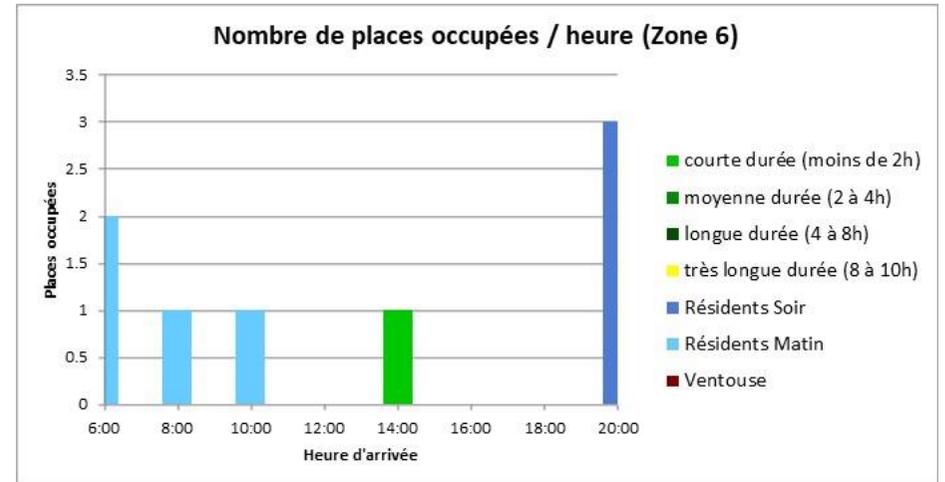
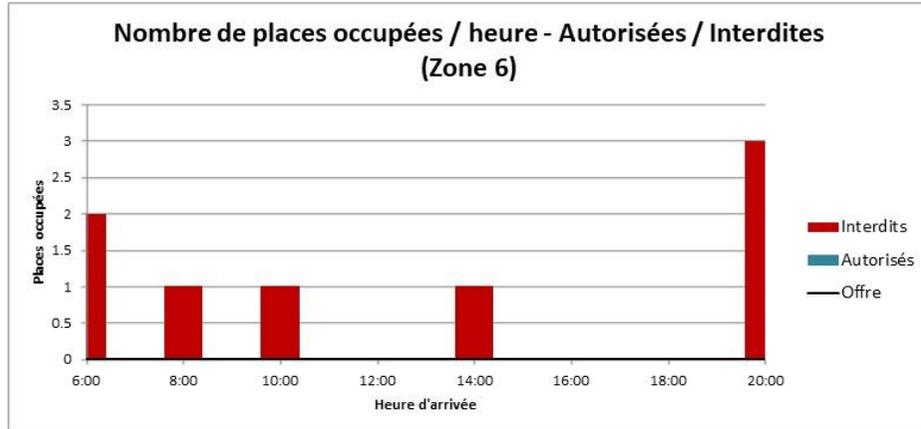
4.1.4. S4 : RUE DE L'ABBE NIORT (RIVE NORD)



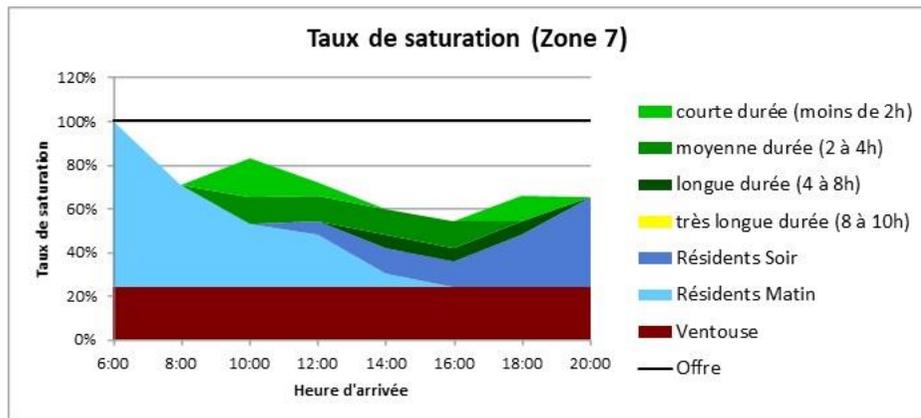
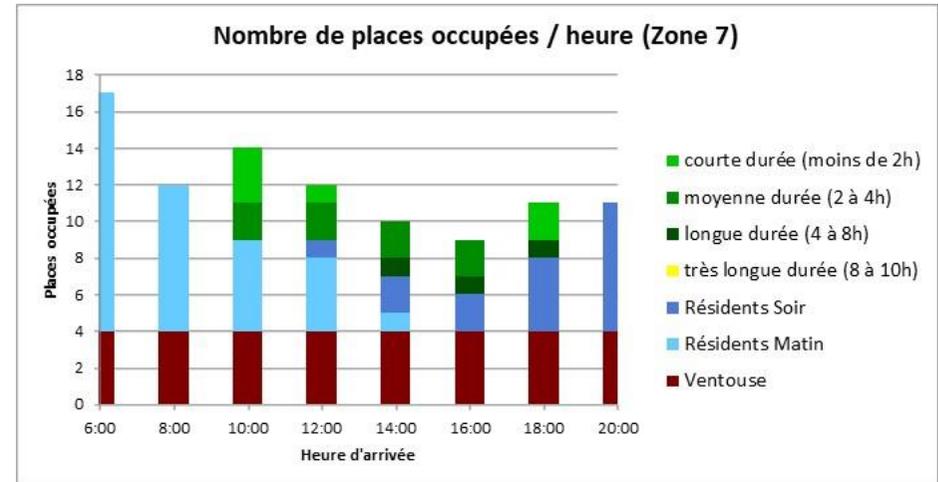
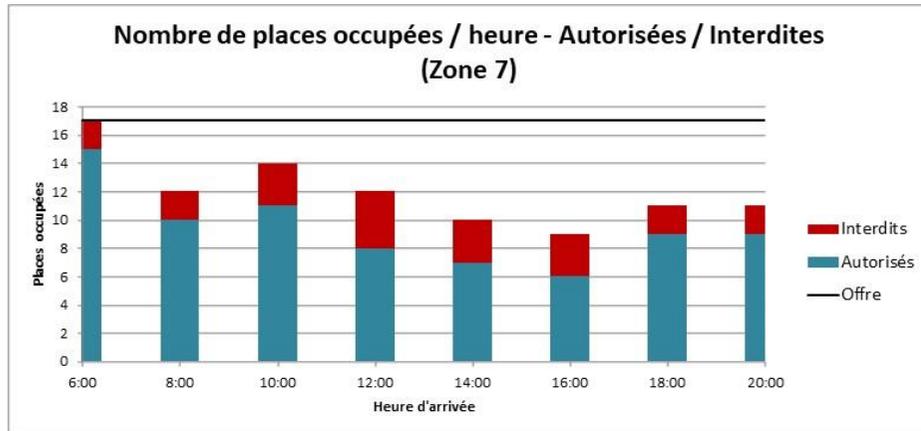
4.1.5. S5 : AVENUE DE L'ARISTIDE BRIAND OUEST (RIVE NORD)



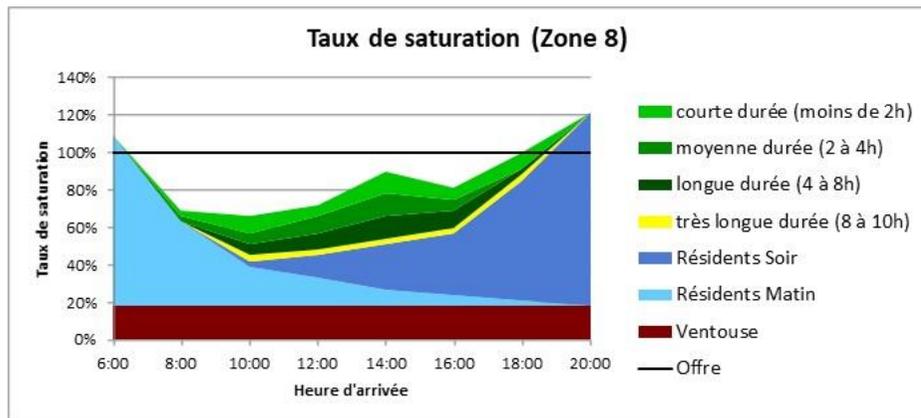
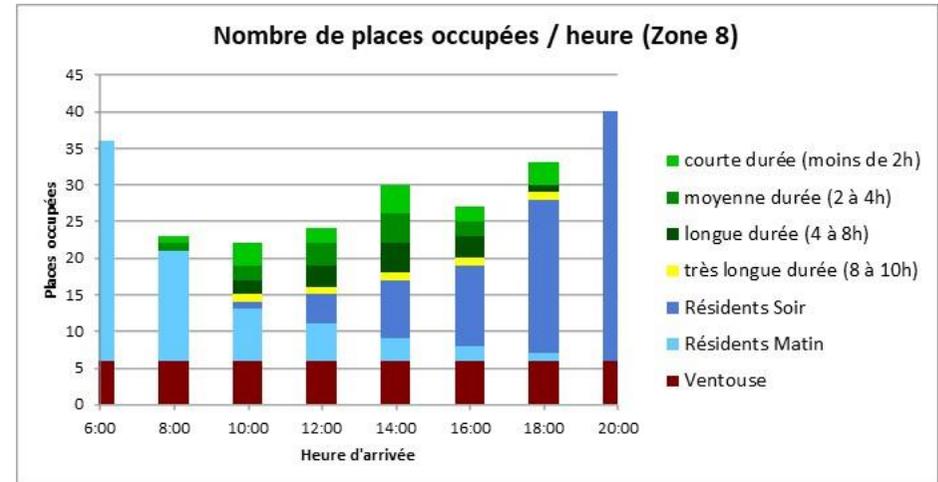
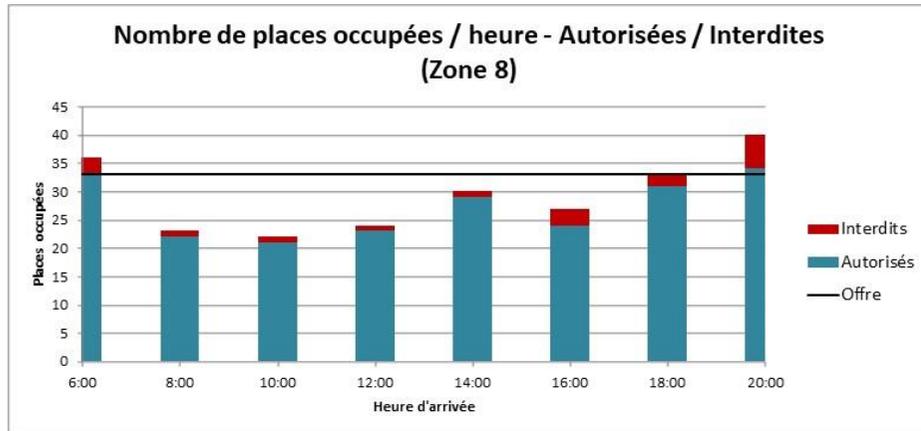
4.1.6. S6 : AVENUE ARISTIDE BRIAND CENTRE (RIVE NORD)



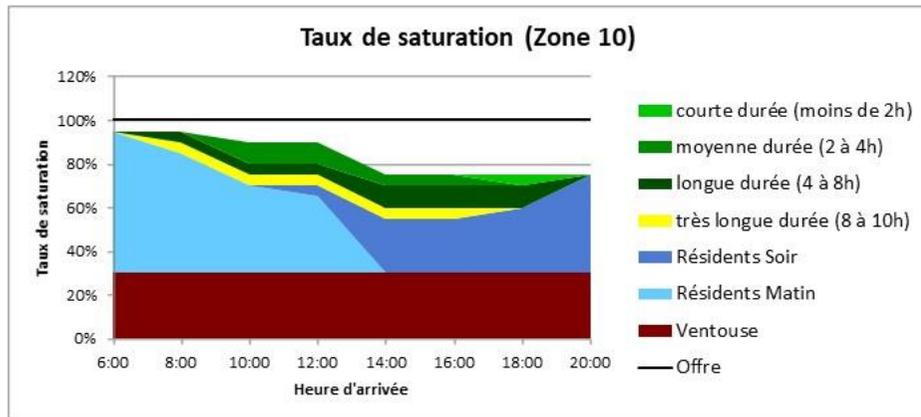
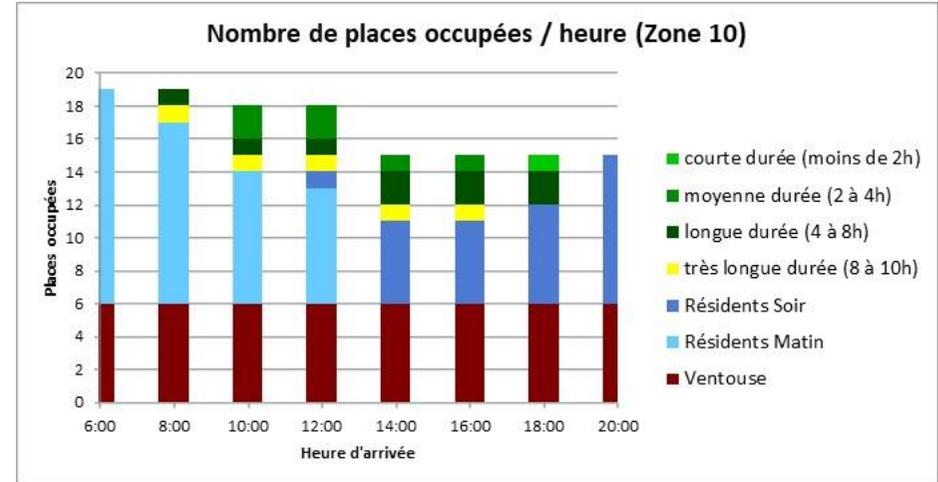
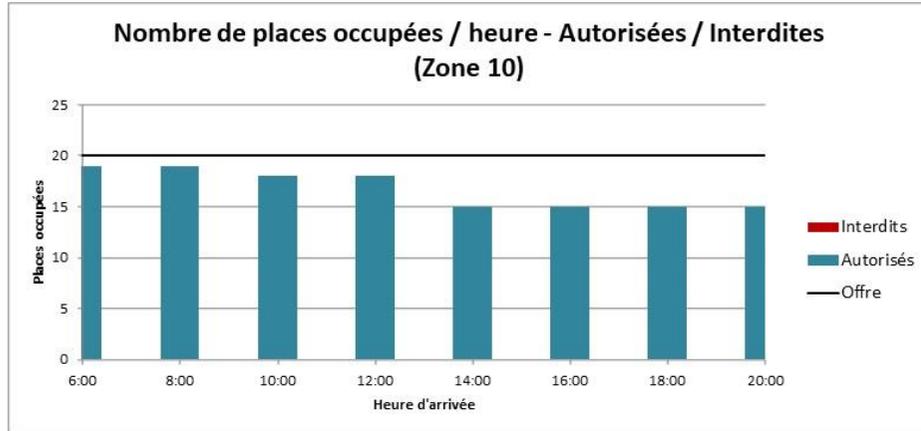
4.1.7. S7 : RUE DREYFUS



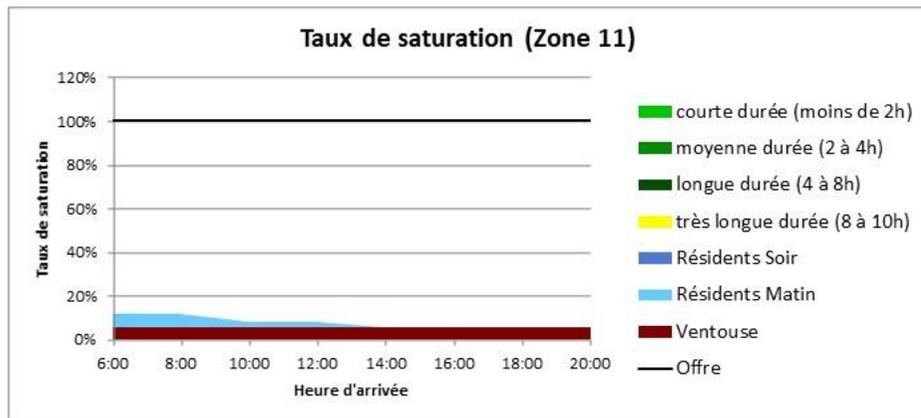
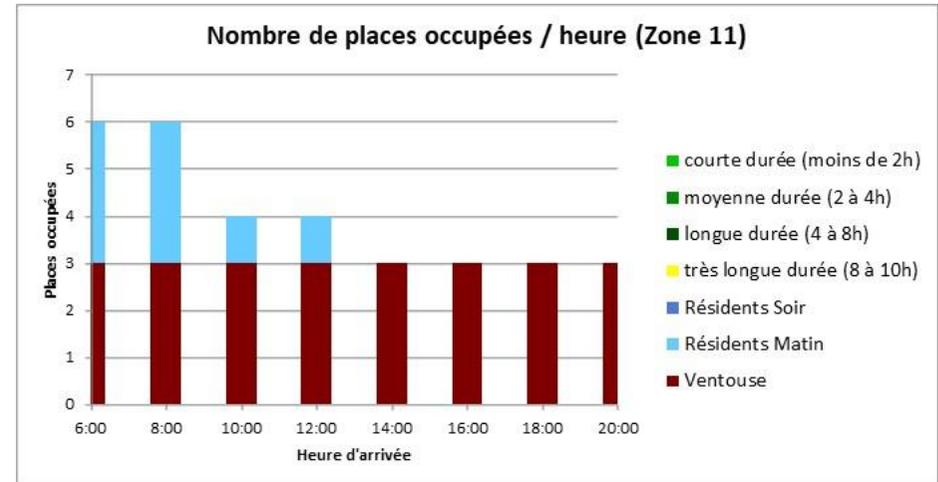
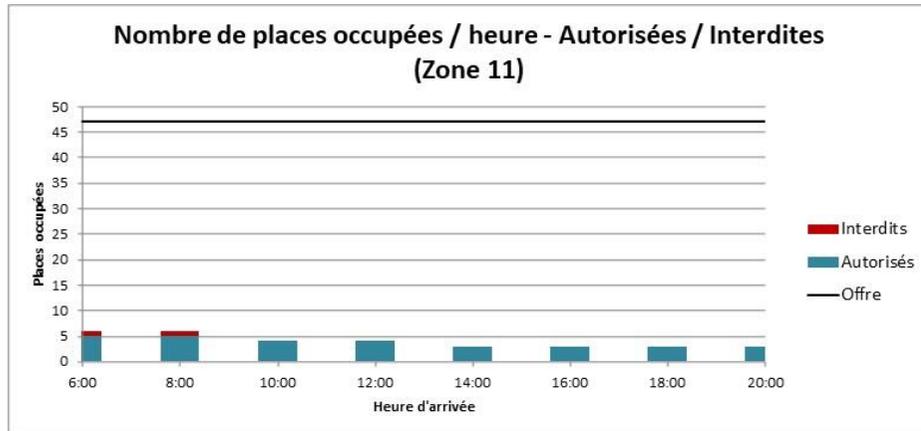
4.1.8. S8 : AVENUE DE CHALONS



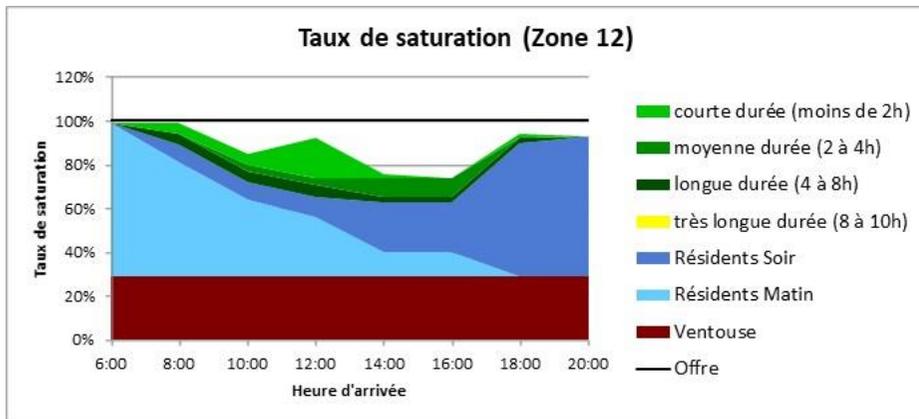
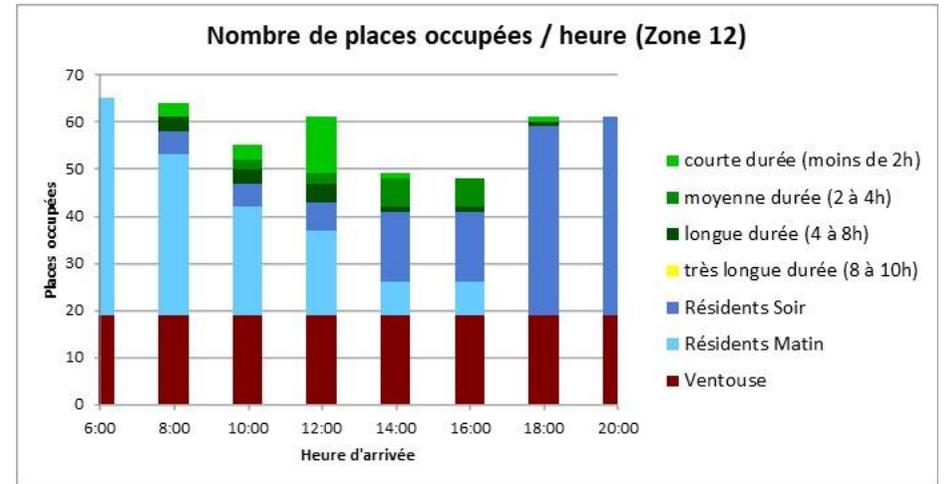
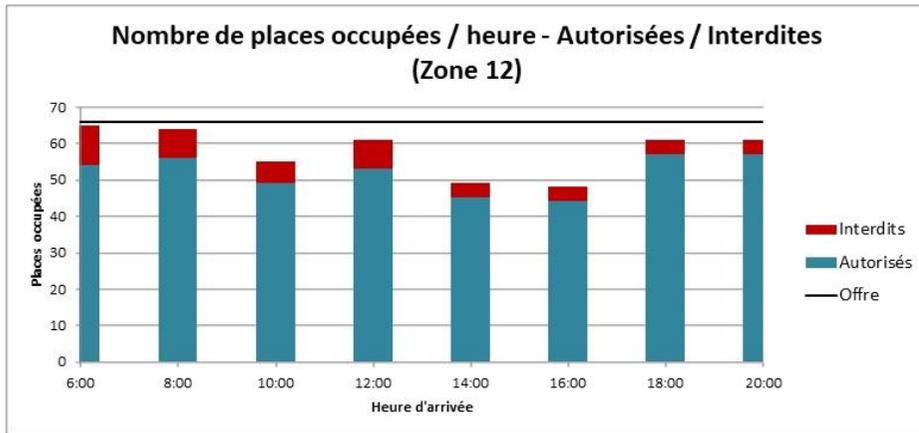
4.1.9. S10 :AVENUE ARISTIDE BRIAND CENTRE EST (RIVE SUD)



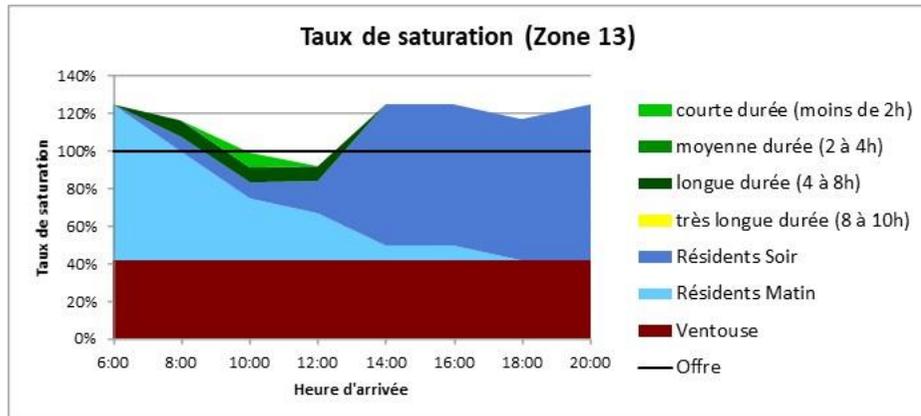
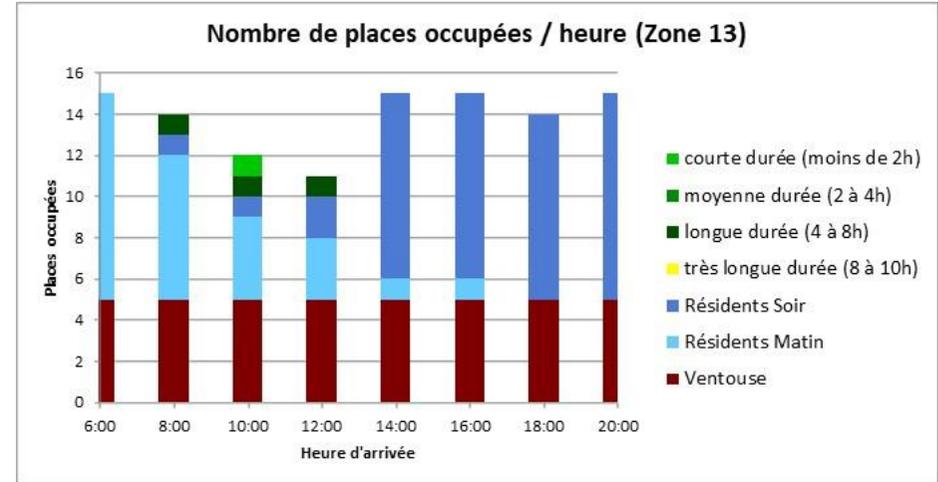
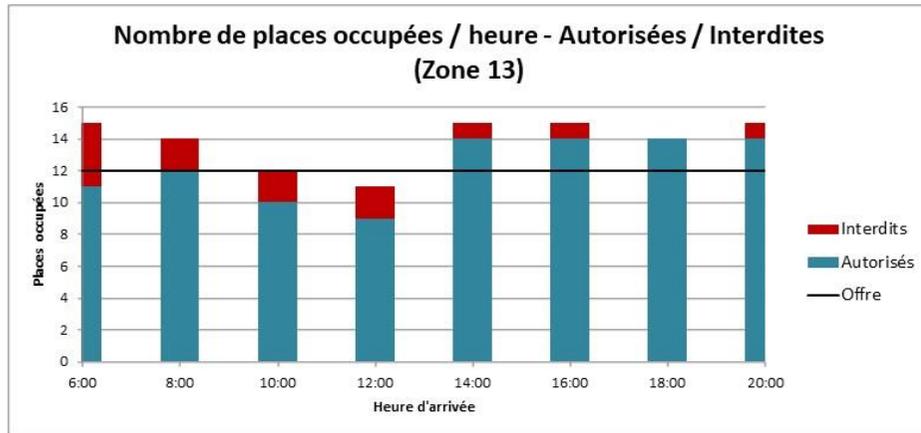
4.1.10. S11 : AVENUE ARISTIDE BRIAND EST (RIVE SUD)



4.1.11. S12 : AVENUE ARISTIDE BRIAND EST (RIVE NORD)



4.1.12. S13 : AVENUE ARISTIDE BRIAND CENTRE EST (RIVE NORD)





INGENIERIE & MESURE DES DEPLACEMENTS

WWW.CDVIA.FR