



**Direction Juridique**

**Affaire suivie par :**

Bérénice LAPORTE - Juriste  
01 82 46 21 31 – berenice.laporte@sgp.fr

Mélissa GIL PARRA – Juriste  
01 41 62 72 72 – melissa.gilparra@sgp.fr

Monsieur Mathieu HANOTIN  
Président de l'Etablissement public  
territorial Plaine Commune  
Maire de Saint-Denis

Etablissement public territorial  
Plaine Commune  
21 avenue Jules Rimet  
93218 Saint-Denis Cedex

Saint Denis, le 26 février 2025

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 27 décembre  
2023, la Société du Grand Paris est désormais  
dénommée la Société des Grands Projets

*Lettre RAR n° 1A 209883 62037*

Objet : avis de la Société des grands projets sur la révision du plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune

Monsieur le Président,

Par courrier du 3 décembre 2024, vous avez sollicité l'avis de la Société des grands projets sur la révision de plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'établissement public territorial Plaine Commune.

La Société des grand projets assure la maîtrise d'ouvrage du réseau de transport du Grand Paris Express (RTGPE). Sur le territoire de Plaine Commune, s'implanteront les lignes 15 Ouest, 15 Est et le tronçon commun des lignes 16 et 17. La Société des grands projets porte également des projets immobiliers.

Afin d'assurer la bonne compatibilité du RTGPE avec le PLUi de Plaine Commune et de permettre le développement des projets immobiliers, la Société des grands projets formule les observations suivantes.

## I – Observations concernant le réseau de transport du Grand Paris Express

1. L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) « Santé environnementale » (p.9) prévoit l'obligation de réaliser une étude de la qualité de l'air pour tout projet de construction situé au sein d'un périmètre de vigilance, à l'exception des logements individuels.

Les ouvrages techniques annexes du RTGPE n'accueillent du personnel qu'à l'occasion des opérations de maintenance ou de secours, et n'accueillent pas d'occupant ou d'utilisateur de manière habituelle.

Compte tenu de l'objectif de l'orientation qui est de protéger les habitants et usagers de la constructions, il est souhaité que cette étude ne soit pas requise pour les ouvrages techniques nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.

2. L'OAP « Santé environnementale » prévoit que les sites pollués de manière avérée doivent faire l'objet d'une dépollution « *permettant au site d'accueillir l'ensemble des destinations permises dans la zone du règlement* » (p.16).

Le PLUi impose ce faisant une obligation de dépollution au-delà de ce qu'impose le régime des sites et sols pollués du code de l'environnement, en application duquel la procédure de changement d'usage conduit à réaliser une dépollution pour rendre le site compatible avec l'usage projeté et la protection des intérêts protégés par le code. La Société des grands projets réalise les dépollutions nécessaires pour la réalisation du RTGPE et la remise en état des emprises conformément à l'état projeté, et notamment d'ouvrages techniques, mais les projets s'inscrivent dans des zones dans lesquelles les destinations autorisées peuvent être bien plus larges. Il est donc demandé qu'il ne soit pas imposé d'assumer la charge de mesures de dépollution qui ne s'avèrent pas nécessaires pour la réalisation du projet.

Il est demandé que ces règles ne s'appliquent pas aux constructions, installations, aménagements et travaux liés au réseau de transport du Grand Paris Express.

3. L'OAP « Réhabilitation et construction neuve » prévoit : « *Veiller au réemploi de tous les éléments et de tous les matériaux dont l'état le justifie, de préférence sur site (en particulier les éléments présentant des qualités patrimoniales, les dispositifs et éléments techniques fixes) ou à proximité. Si le réemploi sur site n'est pas possible il convient de le rendre disponible à des repreneurs intéressés (filiales locales, plateformes physiques et numériques, etc.), qui peuvent être identifiées grâce à la Charte économie circulaire, annexée au PLUi (document n°5-3) de l'EPT Plaine Commune (annuaire d'acteurs, liste des plateformes physiques de réemploi, réutilisation et recyclage, newsletter matériaux...).* » (p. 15).

L'orientation ci-dessus est plus exigeante que la législation en matière de déchets, qui impose de rechercher en priorité la réduction de la production de déchets (notamment par le réemploi), puis de privilégier la valorisation à l'élimination des déchets. Le réemploi ou la réutilisation de l'ensemble des matériaux n'est pas réalisable de façon systématique.

Il est souhaité que le terme « *Veiller* » soit suivi de la mention « *dans la mesure du possible* ».

4. L'OAP « Réhabilitation et construction neuve » prévoit une connexion des toitures végétalisées à la pleine terre (p. 23). Il conviendrait de préciser que cette connexion est réalisée si le contexte technique et géotechnique du terrain permet l'infiltration des eaux pluviales.

5. L'OAP « Réhabilitation et construction neuve » prévoit des principes de réversibilité des bâtiments (1.5, pp. 29 et 30). Les spécificités des gares et ouvrages techniques du RTGPE ne permettent pas d'intégrer ces principes. Il est donc demandé qu'il soit précisé que : « *Ces principes ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.* ».

6. L'OAP « Réhabilitation et construction neuve » prévoit que « *les espaces végétalisés et de pleine terre, ainsi que les arbres sur la parcelle sont préservés* » (p.31).

Compte tenu des contraintes techniques d'implantation des constructions et installations nécessaires au RTGPE, et du fait que la SGP n'a vocation à conserver la propriété que des seules emprises strictement nécessaires à l'exploitation, il n'est pas toujours possible de préserver les espaces végétalisés et les arbres.

Il est donc demandé qu'il soit précisé que : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express, les espaces végétalisés et les arbres, sont, dans la mesure du possible, préservés.* ».

7. L'OAP « Réhabilitation et construction neuve » prévoit que « *Les toitures terrasses sont accessibles aux occupants / usagers, sont végétalisées et favorisent une mixité des usages, pouvant associer :  
. L'agriculture urbaine  
. Des usages récréatifs.* » (p.31).

Compte tenu des contraintes d'exploitation des gares, les toitures terrasses végétalisées ne sont pas accessibles aux usagers et ne disposent pas d'une mixité d'usages.

Il est donc demandé qu'il soit précisé que : « *Cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.* ».

8. Le Point V de l'OAP « Réhabilitation et construction neuve » présente les orientations relatives aux rez-de-chaussée actifs et aux locaux commerce. Il prévoit notamment, « un niveau de finition minimum » et « *une profondeur minimale de 10 mètres* » pour les commerces, « *la conception du linéaire permet le regroupement ou la division des locaux* » commerciaux, que les commerces de moins de 30 m<sup>2</sup> « *devront pouvoir être aisément regroupés avec un local voisin* » et que « *les entrées des logements, locaux techniques, parkings sont situés de part et d'autre du linéaire de vitrines formé par les locaux commerciaux, ceci afin d'éviter toute rupture dudit linéaire* » (5.2., p. 42).

Compte tenu des contraintes de conception et d'insertion des commerces au sein des gares, il est souhaité qu'il soit prévu au début du point V. que : « *Ces orientations ne s'appliquent pas au sein des gares du réseau de transport du Grand Paris Express.* ».

9. L'OAP « Trame Verte et Bleue » prévoit qu'au sein des « *noyaux tertiaires* » (IV. p.15), « *les terrains dont le taux de pleine terre est compris entre 30% et 50% avant la réalisation du projet doivent maintenir un taux de pleine terre identique après projet* » (p.12).

Les ouvrages annexes 6402 et 6502 de la ligne 15 Est sont réalisés au sein de noyaux tertiaires.

Concernant les continuités écologiques, l'OAP prévoit que : « *Les projets inclus dans une continuité écologique doivent comprendre à minima 30% de pleine terre. Afin de préserver le plus possible la pleine terre existante et les fonctions écologiques, les terrains qui disposent entre 30% et 50% de pleine terre avant la réalisation du projet doivent maintenir un taux de pleine terre identique après projet. [...] Pour les parcelles possédant plus de 50% de pleine terre, les projets doivent conserver à minima ces 50%.* » (V. p.16).

La gare Fort d'Aubervilliers ainsi que les ouvrages annexes 3302, 3401, 3202 et 6402 sont situés au sein de continuités écologiques.

De manière générale, l'OAP prévoit également que « *les projets doivent permettre de maintenir à minima 30% de pleine terre pour tous les terrains disposant de plus de 30% de pleine terre. Tous les projets concourent au maintien de cette pleine terre existante* » (VII p.19).

Les sites du RTGPE sont concernés en fonction de l'état initial des terrains.

Or, la Société des grands projets a vocation à conserver la propriété des seules emprises strictement nécessaires à l'exploitation du réseau de transport. C'est pourquoi les mises en compatibilité des documents d'urbanisme avec les déclarations d'utilité publique des lignes ont prévu que pour les constructions et installations nécessaires au RTGPE, la pleine terre n'est pas règlementée.

Il est donc demandé que cette règle soit rappelée aux IV., V. et VII. de l'OAP.

**10.** L'OAP « Trame verte et bleue » prévoit que : « *Les projets développent des haies multi-stratifiées et diversifiées.* » (p.19).

Cette orientation implique que l'ensemble des projets de construction doivent comporter des haies. Or, les terrains du RTGPE ne sont pas nécessairement clôturés, et la réalisation de haies peut s'avérer incompatible avec les exigences de sécurité.

Il conviendrait de circonscrire l'application de cette orientation aux projets prévoyant des haies ou des clôtures, et sous réserve des contraintes techniques et de sécurité.

**11.** L'OAP « Développement économique » prévoit que : « *Les zones d'activités économiques devront être principalement caractérisées par la présence et l'implantation d'activités productives, artisanales et de logistiques. Pour répondre à l'objectif de mutualisation d'infrastructures et de services ainsi que la mise en place d'aménités pour les usagers de la zone d'activité, il sera possible d'implanter d'autres activités que celles listées ci-dessus à la seule condition qu'elles répondent à des besoins pour les entreprises et employés de la zone d'activités.* » (p.10).

Les ouvrages annexes 3403, 34E01, 3303 et 3304 de la ligne 16 sont situés au sein de zones d'activité économique identifiées sur la carte en p.9. Ces locaux techniques ne sont pas des constructions destinées aux activités productives, artisanales ou de logistiques ou répondant à des besoins des entreprises et employés des zones d'activités.

Il est donc demandé qu'il soit précisé que : « *Les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express sont autorisées au sein des zones d'activité économique.* ».

**12.** L'OAP « Développement économique » prévoit que : « *Dans les zones d'activités économiques - Pour les parcelles situées en limite du domaine public, l'insertion du projet se fera en cohérence avec l'implantation du bâti des parcelles attenantes à celle de l'opération. Si les constructions voisines sont en retrait l'implantation du projet se fera par un retrait paysagé, si les constructions voisines sont à l'alignement l'implantation du projet se fera à l'alignement. Cette implantation favorisera un front bâti traduisant une meilleure ambiance urbaine.* » (p.11). Les ouvrages annexes 3403, 34E01, 3303 et 3304 de la ligne 16 sont concernés.

Afin de ne pas contraindre l'implantation des constructions et installations par des règles qui pourraient s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques propres au projet de réseau de transport, les mises en compatibilité des documents d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 16 ont prévu que : « *Les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express pourront s'implanter à l'alignement ou respecter un recul de 1 m minimum.* ». Il est demandé que cette règle soit maintenue dans l'OAP.

**13.** L'OAP « Développement économique » prévoit que les projets au sein des zones d'activité économique doivent prévoir « *des clôtures végétalisées* » (p.12). Les clôtures végétalisées ne permettent pas de respecter les prescriptions relatives à la sûreté des ouvrages concernés. Il est donc demandé qu'il soit précisé que : « *Cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express* ».

**14.** L'OAP « Grands axes et espaces publics » prévoit que : « *l'aménagement des places et abords de gare devra être conçu comme des espaces de fraîcheur grâce à la plantation d'arbres de grand développement et la désimperméabilisation des sols* » (p. 12).

Compte tenu des contraintes liées à la présence de l'infrastructure souterraine, la plantation d'arbres à grand développement dans des conditions permettant leur bon développement peut s'avérer impossible. Il est donc demandé de permettre la plantation d'arbres de grand développement, et à défaut de moyen ou petit développement. La règle pourrait être ainsi rédigée : « l'aménagement des places et abords de gare devra être conçu comme des espaces de fraîcheur grâce à la plantation d'arbres de grand développement, et à défaut de moyen ou petit développement, et la désimperméabilisation des sols ».

**15.** L'OAP « Paysage » prévoit que dans les périmètres de centre-ancien et faubourg identifiés sur la carte en p. 24 : *« Si le secteur présente une discontinuité dans les implantations du bâti, les nouvelles constructions proposent une implantation (à l'alignement ou en recul), une hauteur et une morphologie différentes des bâtiments voisins, dans le respect des dispositions du règlement et n'outrepassant pas l'écart observé du segment bâti. Dans le cas d'une continuité d'implantation, la nouvelle construction reproduit l'alignement ou retrait des bâtiments voisins »* (p.26).

Afin de ne pas contraindre l'implantation gare Mairie d'Aubervilliers par des règles qui pourraient s'avérer incompatibles avec les contraintes techniques propres au projet, la mise en compatibilité du document d'urbanisme avec la déclaration d'utilité publique de la ligne 15 Est a prévu, que : *« Les constructions et installations du réseau de transport du Grand Paris Express pourront s'implanter à l'alignement ou respecter un recul de 1 m minimum. »*. Il est demandé que cette règle soit maintenue dans l'OAP.

**16.** L'OAP Sectorielle n°34 « Secteur Pressensé » prévoit un secteur de développement d'activités de logistique fluviale sur l'emprise de l'ouvrage annexe 3303 de la ligne 16. Afin d'assurer la bonne compatibilité de l'ouvrage avec l'OAP, il est souhaité que sa présence soit identifiée dans l'OAP.

**17.** La cartographie de l'OAP Sectorielle n°10 « Mermoz » (p.7) prévoit des éléments qui ne sont pas expliqués dans la légende (pointillés noirs, symbole avec un véhicule) et la mention *« éléments de contexte »* de la légende n'est suivie par aucun élément de légende.

**18.** L'article 3.1.1 Principes généraux d'aménagement des espaces libres, de la Partie 1 du règlement, prévoit que : *« Les revêtements, en dehors des surfaces nécessaires à la circulation des véhicules motorisés, doivent être perméables, semi-perméables, drainant ou favorisant l'évaporation »* (p. 77). Cet article prévoit par ailleurs que les projets doivent *« organiser une continuité avec les espaces libres\*, particulièrement les espaces de pleine terre des terrains voisins et/ou avec les espaces publics jouxtant la zone de projet »* (p. 77).

Les espaces de circulation aux abords des gares dédiés aux flux de voyageurs, ainsi que les espaces de circulations piétonne aux abords des ouvrages annexes, ne permettent pas toujours de mettre en œuvre ces principes. Il est donc demandé qu'il soit précisé à l'article 3.1.1 que : *« Ces règles ne s'appliquent pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express. »*.

**19.** L'article 3.2. Traitement environnemental et paysager des espaces libres : aspects quantitatifs - 3.2.1 Règles générales, de la Partie 1 du règlement, prévoit que : *« les projets situés sur des terrains\* disposant de plus de 30% de pleine terre depuis plus de 10 ans doivent préserver au moins 30% de pleine terre, y compris si les coefficients de pleine terre\* imposés par le règlement de zone sont moins importants »* (p.81). Cette règle figure également à l'article 3.2 du règlement de la zone UP22 applicable à la gare La Courneuve Six Routes (p.9 du règlement des zones UP de La Courneuve). Des règles spécifiques sont également prévues par cet article pour les noyaux tertiaires de biodiversité.

Or, la Société des grands projets a vocation à conserver la propriété des seules emprises strictement nécessaires à l'exploitation du réseau de transport. C'est pourquoi les mises en compatibilité des

documents d'urbanisme avec les déclarations d'utilité publique ont prévu que pour les constructions et installations nécessaires au RTGPE, la pleine terre n'est pas règlementée.

Il est demandé que cette règle soit inscrite à la fin de l'article 3.2.1 de la Partie 1 du règlement, ainsi qu'à l'article 3.3 du règlement de la zone UP22.

**20.** L'article 3.2.4.1 Coefficient de densité végétale (unités de plantation) de la Partie 1 du règlement, prévoit que : « *Les buissons n'excèdent pas 25% des unités de plantation exigées.* ».

Compte tenu des contraintes d'aménagement des espaces publics aux abords des gares, il est demandé qu'il soit précisé : « *Les buissons n'excèdent pas 25% des unités de plantation exigées, sauf pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.* ».

**21.** L'article 4.4.5 de la Partie 1 du règlement prévoit : « *Pour les toitures de moins de 300 m<sup>2</sup>, ainsi que pour tous les pans de toitures en pente exposés plein nord, et cela pour l'ensemble des destinations, ils sont obligatoirement végétalisés.* » (p.98).

Certaines émergences de faible hauteur (inférieure à 60 cm) des ouvrages techniques sont recouvertes par des grilles de ventilation et de secours, et ne peuvent donc pas être végétalisées. Il est donc souhaité qu'il soit précisé que : « *Cette règle ne s'applique pas aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express.* ».

**22.** L'article 5.2.2.1 de la Partie 1 du règlement prévoit que : « *Les aires de stationnement intègrent des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols.* » (p.107).

Les aires de stationnement réalisées au sein des pôles multimodaux, conformément aux préconisations des pôles, et des ouvrages annexes ne remplissent pas ces critères. Il est donc souhaité qu'il soit précisé que : « *Cette règle ne s'applique pas aux aires de stationnement nécessaires aux constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express, ou à celles réalisées en surplombs de ces constructions.* ». **23.** La règle spécifique aux gares et commerces situés au sein des gares pour les stationnements des deux roues non motorisés a été inscrite à l'article 5.2.2.3 de la Partie 1 du règlement (p.112) qui porte sur les règles de stationnement pour les véhicules motorisés.

Il convient donc de déplacer la règle (« *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express et pour les commerces situés au sein des gares du Grand Paris Express, aucun nombre de places de deux roues non motorisés n'est exigé, en compatibilité avec le PDUIF. La réalisation de places de stationnement sur l'espace public sera soumise à l'accord du gestionnaire.* ») à l'article 5.2.3.2 relatif aux normes de stationnement pour les véhicules non motorisés, dans le paragraphe dédié aux équipements d'intérêt collectif et services publics (p. 115).

Il s'agirait également de préciser à l'article 5.2.3 que : « *Par exception, les locaux vélos dédiés aux gares du réseau de transport du Grand Paris Express respectent les dispositions des cahiers des charges d'Ile-de-France Mobilités sur l'aménagement des consignes Véligo.* ».

**24.** Dans le PLUi en vigueur, la pluie courante dont l'abattement est demandé est de 8 mm (article 6.2.3 de la partie 1 du règlement). Dans le projet de PLUi révisé, il est indiqué : « *les pluies courantes [...] lame d'eau journalière au plus égale à 10 mm* » (p. 120 de la Partie 1 du règlement). Le zonage pluvial (4-2-7) demande l'abattement de la pluie de 8 mm.

Il est demandé que l'article 6.2.3 vise une lame d'eau journalière de « 8 mm » pour les pluies courantes, en cohérence avec le zonage pluvial.

25. L'article 4.3 du règlement de la zone UA (p. 151 de la Partie 2 du règlement), prévoit que : « *La hauteur des clôtures est limitée à [...] 2 mètres le long des infrastructures autoroutières et ferroviaires, qui peuvent être des relais de biodiversité et des corridors écologiques.* ».

Pour des raisons de sécurité, il est demandé que la règle suivante soit ajoutée : « *Pour les constructions et installations nécessaires au réseau de transport du Grand Paris Express, la hauteur des clôtures est limitée à 3 m.* ».

26. Au sein de la Partie 5 du règlement « Listes des emplacements réservés, servitudes de localisation et périmètres d'attente de projet d'aménagement global » les mentions « *Société du Grand Paris* » pourraient être remplacées « *Société des grands projets* » (2 fois p. 12 et 3 fois p.29), compte tenu du changement de dénomination intervenu.

27. L'article 2.5.1.1 du règlement de la zone UM indique : « *Dans la bande de constructibilité principale\* : La hauteur\* maximale des constructions\* (Hmax) est définie par les règles cumulatives suivantes : Dans le cas où le terrain se situe le long d'une voie\* publique ou privée ouverte à la circulation générale dont la largeur est inférieure à 10 mètres cumulatives :*

- *hauteur de façade (Hf) au plus égal à 1 mètres [...]* » (p.75).

Le schéma en page 76 indique une hauteur de façade de 14 m maximum. Il semble donc qu'il y ait une erreur rédactionnelle dans la disposition reproduite ci-dessus. La hauteur à indiquer est « *14 mètres* » au lieu de « *1 mètres* ».

28. L'article 2.1.1 du règlement de la zone UP33M (Saint-Denis), applicable à la gare Stade de France, prévoit : « *L'alignement est libre. Toutefois, en cas d'implantation en recul des voies et emprises publiques, celui-ci devra être au minimum de 3 mètres par rapport aux emprises publiques et traité de manière paysagère. Si la future construction prévoit une double peau elle sera considérée comme le plan principal de la façade.* » (p. 26).

Il est demandé que la règle du PLUi en vigueur selon laquelle l'implantation par rapport à l'alignement est libre, et qui s'inscrit dans les principes des mises en compatibilité des documents d'urbanisme avec les déclarations d'utilité publique des lignes du RTGPE, soit maintenue.

29. Une erreur rédactionnelle figure à l'article 2.3.3 « Règle applicable au réseau de transport du Grand Paris Express » du règlement de la zone UP22 (Saint-Ouen) en p. 76. Il est indiqué que : « *Les dispositions des paragraphes 3.2.1 et 2.3.2 ne sont pas applicables [...]* ». La mention « *3.2.1* » devrait être remplacée par « *2.3.1* ».

30. La gare Stade de France est située en partie en zone UP33M et en partie en zone UMD. Il est souhaité que l'intégralité du terrain d'assiette de la gare soit intégré à la zone UP33M afin de faciliter l'application des règles d'urbanisme au projet. Un plan géoréférencé du périmètre du projet pourra être transmis afin de modifier les plans.

## **II. Observations concernant les projets immobiliers portés par la SGP**

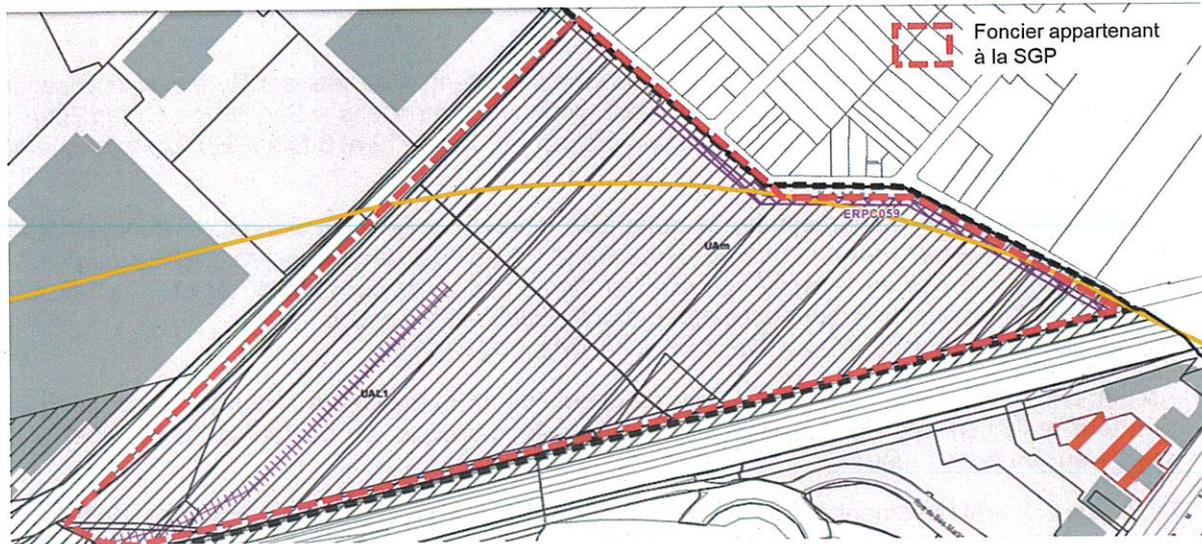
### **i. La Courneuve**

La SGP est propriétaire d'une parcelle communément appelée le « Triangle de Verdun », d'environ 6 ha, au sein de la ZAE Mermoz à La Courneuve. La SGP envisage, sur son foncier, le développement d'un projet immobilier à vocation économique. La programmation et les principes d'aménagement de ce projet immobilier ont été définis et concertés dans le cadre d'une étude urbaine à laquelle étaient associés la Ville de La Courneuve, Plaine Commune, et le Département 93.

Le projet de la SGP est inclus dans l'OAP « 10. La Courneuve - Mermoz ».

## 1. Concernant la suppression d'une servitude de localisation pour voirie SLP069

Le plan de zonage du PLUi arrêté le 19/11/2024 fait apparaître une nouvelle servitude de localisation pour voirie (SLPC069 : "Prolongement de la voie Bas Martineau") qui traverse une partie importante du foncier de la SGP.



Extrait du document 4-2-1 Plan de zonage

La SGP souhaite que la servitude soit déplacée autant que possible le long de la voie Carrefour afin de ne pas obérer l'implantation des constructions futures sur sa parcelle. L'emplacement de la servitude devra demeurer compatible avec l'emplacement de l'ouvrage annexe 3403 de la ligne 16 en cours de réalisation. Etant précisé que le futur projet immobilier prendra en compte le devenir de cette servitude (en voie ferroviaire ou voie véhiculaire).

## 2. Concernant la zone UA

L'article 1.1 de la Partie 1 du règlement, vise les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol.

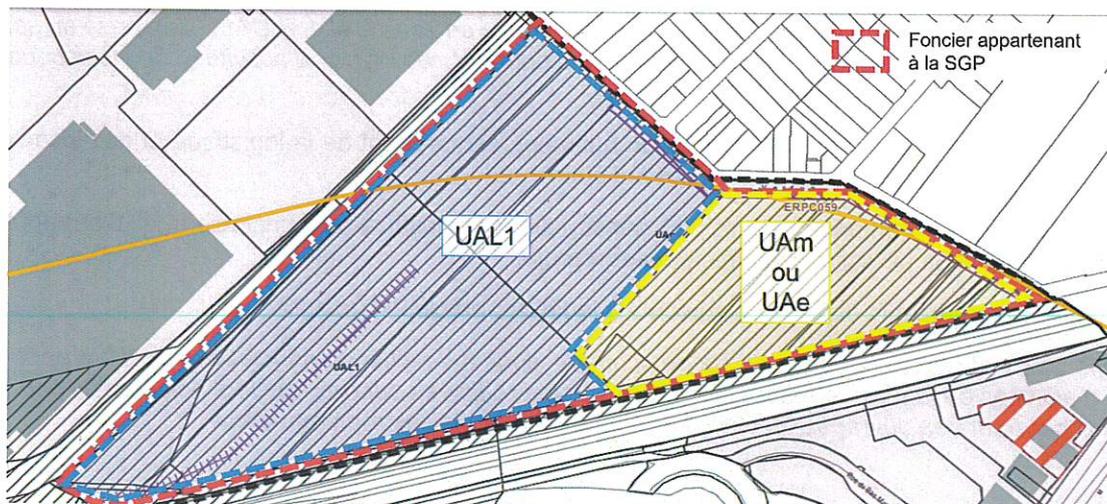
Relevant initialement du zonage UAa, la parcelle SGP relève dorénavant, dans le PLUi arrêté soumis au présent avis, de deux secteurs différents : UAL1 et UAm.

Sur son foncier, la SGP envisage un projet de construction mixte comprenant plusieurs bâtiments :

- Un "hôtel logistique" composé en rez-de-chaussée d'espaces à destination de logistique urbaine et en étage des locaux à destination d'activités ;
- Un parc d'activités ayant vocation à accueillir de l'activité / artisanat ;
- Un bâtiment à vocation plus tertiaire et dont la programmation n'est pas définie (incubateur, centre de formation, etc.).

Au regard du projet envisagé, l'hôtel logistique relève de la sous-destination « entrepôt » autorisé dans le zonage UAL1. De la même manière, le parc d'activité, relève quant à lui de la sous-destination « industrie » également autorisée dans le zonage UAL1. Cependant, le dernier bâtiment à vocation tertiaire relève de la sous-destination « bureau » autorisée quant à elle dans les zonages UAm et UAe.

Pour les besoins de l'opération, la SGP souhaite que la délimitation des zonages soit déplacée pour isoler le dernier bâtiment tertiaire du reste du projet comme sur la figure ci-dessous.



La SGP se tient à la disposition de Plaine Commune pour échanger sur la meilleure division du zonage adaptée au projet sur le foncier. L'objectif étant de permettre la réalisation de l'ensemble de l'opération sans avoir besoin de faire évoluer le zonage à l'avenir.

### 3. Concernant les règles relatives aux constructions dans les secteurs UAL1 et UAL2

Sont prévues dans l'article « 1.2. Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol soumises à conditions » « Règlement - Partie 2 », les conditions de destinations, occupations et utilisations des sols.

Le règlement prévoit que : « sont autorisés sous conditions [...] les constructions à destination d'entrepôt dès lors qu'elles ont pour type d'activité la logistique métropolitaine et urbaine :

- Dans le secteur UAL1 et UAL2 dès lors que les constructions\* de plus de 1 500 m<sup>2</sup> présentent une mixité programmatique vers la sous-destination\* industrie pour une répartition 80% entrepôt de type logistique métropolitaine et urbaine\* et 20% industrie ;
- Dans le secteur UAL2, dès lors que la surface de plancher\* n'excède pas 20 000 m<sup>2</sup>. ».

Dans le cadre de son projet immobilier, la SGP prévoit un hôtel logistique sur plusieurs niveaux composé en rez-de-chaussée d'espaces à vocation logistique et en étage des locaux d'activité. La répartition 80% logistique / 20% activité contraint fortement les surfaces développables et la volonté d'apporter une mixité programmatique à l'échelle d'un bâtiment.

La SGP souhaite qu'une répartition plus souple de la proportion 80%/20% soit intégrée dans la rédaction pour ne pas obérer la réalisation du projet envisagé. Il est proposé d'introduire les dispositions suivantes, en gras, dans l'article 1.2 susvisé :

« Dans le secteur UAL1 et UAL2 dès lors que les constructions de plus de 1 500 m<sup>2</sup> présentent une mixité programmatique vers la sous-destination industrie pour une répartition 80% entrepôt de type logistique métropolitaine et urbaine\* **maximum** et 20% industrie **minimum**. »

#### 4. Concernant les dispositions du règlement de la zone UA figurant à l'article « 2.4. Emprise au sol des constructions »

L'article « 2.4. Emprise au sol des constructions » prévoit qu' « en zone UAL1 et UAL2, l'emprise au sol des constructions à destination principalement d'entrepôt de type d'activités de logistique métropolitaine et urbaine est limitée à 5 000 m<sup>2</sup>. »

A date, le projet envisagé par la SGP prévoit un bâtiment, comprenant de la logistique et des locaux d'activité, dont l'emprise au sol est supérieure à 5 000m<sup>2</sup>.

La SGP souhaite que l'emprise au sol des constructions à destination principalement d'entrepôt d'activités de logistique ne soit pas limitée pour son projet.

Il est proposé d'introduire la disposition suivante à la fin de l'article 2.4 susvisé :

« En zone UAL1 et UAL2, l'emprise au sol des constructions à destination principalement d'entrepôt de type d'activités de logistique métropolitaine et urbaine réalisées sur des fonciers adjacents à des terrains accueillant des ouvrages du Grand Paris Express, n'est pas réglementée. »

#### 5. Concernant les règles relatives au stationnement de véhicules relevant de l'article « 5.2.2. Stationnement des véhicules motorisés » de la Partie 1 du règlement

Le règlement prévoit que les stationnements doivent être réalisés dans le volume de la construction, ou dans une construction spécifique sauf dans certains cas exposés dans l'article.

La SGP souhaite que le cas des projets réalisés sur des fonciers adjacents à des terrains accueillant des ouvrages du GPE soit inclus dans la liste des cas faisant l'objet d'une exemption à cette règle.

Il est proposé l'ajout de la disposition suivante :

« Les stationnements [...] sauf dans les cas suivants :

- Habitations individuelles
- [...]
- **Constructions réalisées sur des fonciers adjacents à des terrains accueillant des ouvrages du GPE »**

#### 6. Concernant les règles de stationnement relatives à l'article 5.2 « Stationnement » de la Partie 1 du règlement

Le règlement prévoit dans l'article « 5.2.2.3 « Norme de stationnement » de la Partie 1 – « Définitions et dispositions générales » du règlement :

- Pour la destination *Industrie* : la réalisation d'1 place de stationnement par tranche entamée de 250m<sup>2</sup> de SDP au-delà de 200m<sup>2</sup> ;
- Pour la destination *Entrepôt* : que soit réalisée une surface consacrée au stationnement au moins égale à 10% de la SDP de la construction.

La SGP propose d'homogénéiser le mode de calcul des places de stationnement pour ces deux destinations par un mécanisme de ratio par tranche de m<sup>2</sup> construits et d'intégrer des seuils. En effet, l'intégration d'un plancher haut et d'un plancher bas permet de prévoir un nombre de places de stationnement au plus juste et de répondre véritablement aux besoins générés par le projet envisagé.

Il est proposé de remplacer la disposition reproduite ci-dessus par la disposition suivante :

- A la place de la disposition « 1 place de stationnement par tranche entamée de 250m<sup>2</sup> de SDP au-delà de 200m<sup>2</sup> », il est introduit la disposition suivante : « **1 place de stationnement par tranche entamée de 400m<sup>2</sup> de SDP minimum et de 200m<sup>2</sup> de SDP maximum, au-delà de 200m<sup>2</sup>** »
- A la place de la disposition « il est exigé que soit réalisée une surface consacrée au stationnement au moins égale à 10% de la SDP de la construction, avec un minimum d'1 place », il est introduit la disposition suivante : « **1 place de stationnement par tranche entamée de 400m<sup>2</sup> de SDP minimum et de 200m<sup>2</sup> de SDP maximum, au-delà de 200m<sup>2</sup>** »

## 7. Concernant l'OAP Sectorielle n°10 « Secteur Mermoz à la Courneuve »

L'OAP prévoit que « *concernant l'emprise du triangle de Verdun un objectif d'accueil d'activité relevant de l'Economie sociale et solidaire est fixé. La programmation des opérations visera à l'aménagement de locaux dédiés à l'Economie sociale et solidaire pour une surface se rapprochant de 20% de la surface de plancher de la totalité des opérations du site.* »

La SGP demande que soit supprimé le ratio de 20%. La SGP confirme que son projet intègre des locaux dédiés à de l'économie sociale et solidaire et fera ses meilleurs efforts pour atteindre l'objectif visé par la présente OAP.

### ii. Saint-Ouen-sur-Seine

#### 1. Concernant la zone UG Grands Services Urbains et grands Equipements

La SGP est propriétaire de deux parcelles cadastrées section C n°230 et 232 (emprises déportées de l'entonnement Finot) relevant du zonage **UG (Grands services urbains et grands équipements)**. La zone UG regroupe de vastes emprises accueillant des grands services urbains telles que des emprises routières ou ferroviaires, ainsi que les terrains liés à certains équipements collectifs à grand rayonnement.

Ce zonage prévoit ainsi le déploiement de grands services urbains et/ou de grands équipements. Cependant, ce zonage apparaît comme assez limitatif : en l'état actuel, il n'est pas envisageable de développer une programmation autre qu'un équipement public sur ces parcelles.

Aussi, la SGP propose qu'une évolution du zonage soit étudiée sur ces parcelles. Cette évolution offrira davantage de perspectives programmatiques à la SGP pour le développement d'un projet dont la programmation restera à affiner en partenariat avec les collectivités (EPT et commune).

#### Extrait du plan de zonage détaillé de Saint-Ouen-sur-Seine (v. 19/11/2024)

Entonnement Finot – Parcelles cadastrées section C n°230 et 232 (emprises déportées)



### iii. Aubervilliers

La SGP est propriétaire de plusieurs parcelles cadastrées Z1 ; Z2 ; Z3 ; Z4 ; Z6 ; Z124 ; Z194 ; Z195 ; AB157 et AB160 situées dans le secteur UMTa du PLUi. Ce secteur relève de la zone UMT Mixte traditionnelle : « Dans cette zone, deux secteurs sont identifiés : - Le secteur UMTa correspondant aux centres-villes d'Aubervilliers et de Pierrefitte-sur-Seine [...]. »

#### 1. Concernant l'obligation de mixité sociale applicable à la zone UMTa

Les périmètres d'obligation de mixité sociale sont applicables dans les secteurs identifiés au règlement graphique (document n°4-2-8). Dans le document 4.2.8 intitulée "Plan des périmètres d'obligation de mixité sociale", la parcelle propriété de la SGP relève d'un périmètre d'obligation de mixité sociale Secteur 2, 30% LLS et/ou accession sociale. Les dispositions concernant cette obligation sont applicables aux opérations destinées au logement dont la surface de plancher est égale ou supérieure à 5 000 m<sup>2</sup>.

La SGP souhaite des précisions concernant cette règle. Notamment, elle aurait souhaité savoir si seules les surfaces de plancher destinées au logement doivent être prises en compte au sein d'une opération composée de logement et d'une autre destination ? En effet, la surface de plancher totale de l'opération logement et autre destination est-elle appréciée au global pour atteindre les 5 000 m<sup>2</sup> ?

#### 2. Concernant les coefficients d'espaces libres, végétalisés et de pleine terre

Le projet immobilier qui sera réalisé sur les parcelles visées ci-dessus se situe en zone UMTa et les dispositions de l'article 3.2- « Les aspects quantitatifs » imposent les ratios suivants : un taux minimal d'espace libre de 45%, un taux minimal de pleine terre de 20% et un taux minimal d'espaces végétalisés de 35%.

Dans le PLUi actuellement en vigueur, le taux minimal de pleine terre peut être atteint en appliquant à certaines surfaces un coefficient de compensation, la part des espaces de pleine terre faisant l'objet d'une compensation ne pouvant excéder la moitié de la surface de pleine terre exigée par le règlement de zone. Compte tenu de la présence du Grand Paris Express et d'immeubles conservés, identifiés au patrimoine bâti, sur l'assiette foncière du projet, celui-ci a recours à ce coefficient de compensation pour la moitié de la surface de pleine terre exigée.

La révision du PLUi permet désormais d'avoir recours au coefficient de compensation uniquement sur 25% de la surface de pleine terre exigée par le règlement de zone. Le ratio de pleine terre ne pourra être respecté sur l'emprise du fait de la configuration du projet. Un coefficient de compensation pourra être atteint mais pas jusqu'au pourcentage attendu. Ainsi, la SGP demande que l'article 3-2 soit complété du paragraphe suivant :

*« Les constructions (quel que soit leur destination) réalisées sur une parcelle nécessaire au fonctionnement du réseau de transport du Grand Paris Express ne sont pas soumises aux dispositions quantitatives du présent chapitre mais devront autant que possible favoriser la présence de la nature en ville et la densité végétale, en respectant notamment les conditions adaptées en matière de traitement environnemental et paysager des espaces libres : aspects quantitatifs (cf. Chapitre 2 la Nature en ville) »*

ou

*« Pour les unités foncières accueillant ou devant accueillir des ensembles immobiliers uniques dont une partie est constituée des constructions et installations nécessaires au réseau de transport public du Grand Paris Express, la part des espaces de pleine terre faisant l'objet d'une compensation ne pourra excéder la moitié de la surface de pleine terre exigée par le règlement de zone. ».*

### **3. Concernant les règles alternatives applicables aux coefficients d'espaces libres, végétalisés et de pleine terre**

Le futur projet immobilier réalisé sur ce foncier, situé en zone UMTa, intègre également deux éléments bâtis patrimoniaux remarquables : AUB178 et AUB248.

La présence de ces deux bâtiments semble permettre d'avoir recours à la règle alternative "3.3-Règles alternatives des dispositions générales". Toutefois, les aspects quantitatifs propres aux règles alternatives ne semblent pas définis. La SGP aurait souhaité avoir des précisions concernant cette règle, notamment les modalités de définitions des aspects quantitatifs en cas de recours à cette règle alternative.

### **4. Concernant la zone Urbaine Verte et Paysagère**

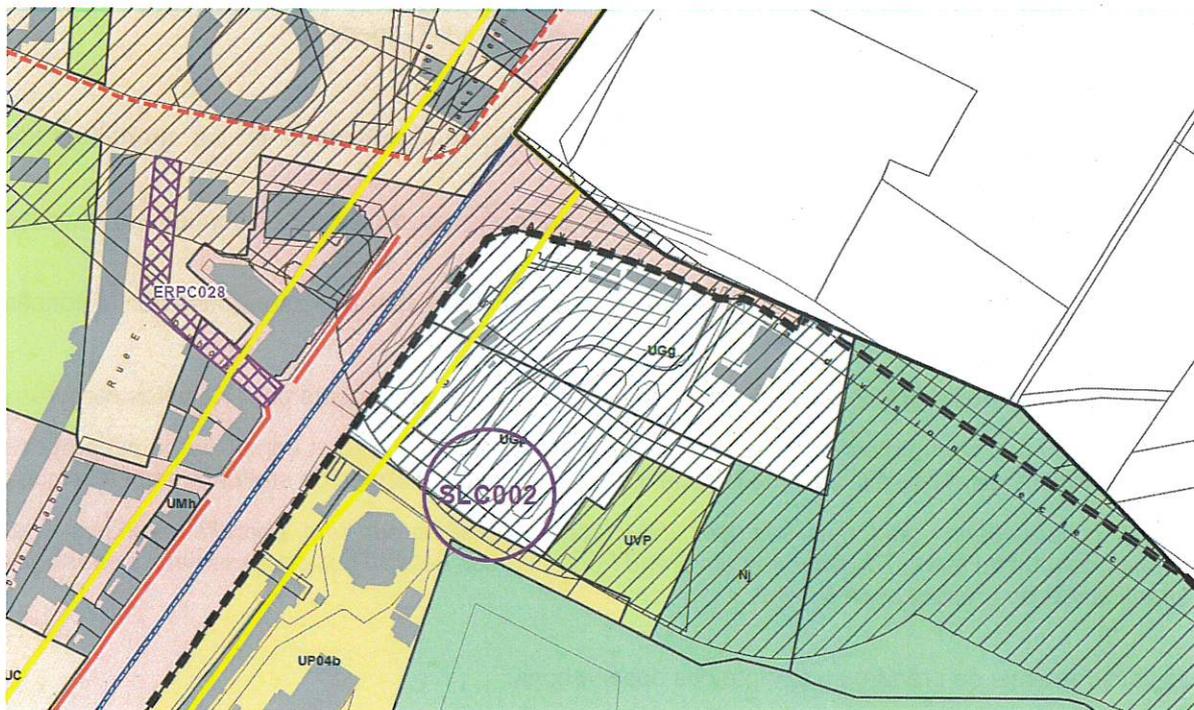
L'ouvrage annexe La Maladrerie 6502P - rue de la Maladrerie est situé en zone urbaine Verte et paysagère. Le document 4-2-1 intitulé « Plan zonage de synthèse » indique que la parcelle propriété de la SGP se situe en zone UVP (urbaine verte et paysagère).



Par conséquent, la SGP demande que soit rendu possible la constructibilité en modifiant le zonage de UVP vers le zonage UM. En effet, cela correspondant au zonage majoritaire du secteur et permettra ainsi à la SGP de développer un projet immobilier.

## 5. Concernant la Zone UG Grands services urbains et grands équipements

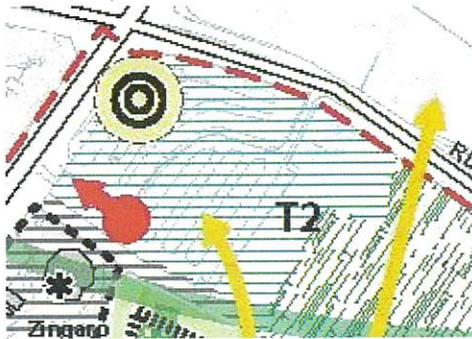
La SGP est propriétaire de trois parcelles situées en zone UGg dédiée aux gares du Grand Paris Express. La zone UG a pour objectif principal de maintenir ces sites dans leur vocation principale tout en permettant une gestion adaptée aux besoins de leur évolution.



L'article 1.1 – « Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol interdites » indique qu'en zone UG la destination "Habitation" est autorisée.

L'OAP Sectorielle Fort d'Aubervilliers sur laquelle se trouve la parcelle de la SGP évoque que le projet du Fort contribue fortement à la production de logement et d'hébergement aux termes de l'opération. Une des orientations de cette OAP porte la création d'un quartier mixte afin de favoriser une mixité fonctionnelle et générationnelle.

Il est indiqué dans la pièce OAP SECTORIELLE N°2 SECTEUR DU FORT D'AUBERVILLIERS dans la légende le « développement d'un secteur à vocation d'activité économique, création de transports collectifs et développement d'espaces publics animés et d'activités et loisirs ».



**PROGRAMMATION ET MORPHOLOGIE**



Développement d'un secteur à vocation d'activité économique, création de transports collectifs et développement d'espaces publics animés et d'activités de loisirs

La SGP souhaite une légende plus explicite sur la possibilité ouverte de développer dans ce secteur des constructions à destination "d'Habitation" et sous-destination "Logement".

**6. Concernant le stationnement des deux-roues non motorisés et les modalités de réalisation des places de stationnement**

L'article 5.2.3 de la Partie 1 du règlement (p.112) porte sur les règles de stationnement pour les véhicules non-motorisés.

Les dispositions de l'article 5.2.3.1 imposent la configuration des places des deux-roues non motorisés comportant des dimensions minimales.

Les dispositions de l'article 5.2.3.2 imposent des normes de stationnements pour les vélos cargos.

Compte tenu des contraintes techniques liées au développement du projet immobilier, il est proposé d'introduire une dispense à la suite de l'article 5.2.3.2 relative aux normes de stationnement telle que :

*« Les constructions (quel que soit leur destination) réalisées sur une parcelle nécessaire au fonctionnement du réseau de transport du Grand Paris Express ne sont pas soumises aux dispositions quantitatives du présent point 5.2.3.2. »*

Je vous remercie de prendre en compte ces observations.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

Luc PROBERT  
Directeur Juridique adjoint

Pour le Président du directoire et par délégation