

SDG / ITI
54, quai de la Rapée
75599 Paris Cedex 12
Lac : YD14



Monsieur Mathieu Hanotin
Président de l'établissement public territorial de
Plaine Commune
21, avenue Jules Rimet
93218 Saint-Denis CEDEX

SDG-ITI D 2025-04

Paris, le 28 février 2025

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 03 décembre dernier, vous sollicitez l'avis de la RATP à propos du projet de révision du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune arrêté lors du Conseil de territoire du 19 novembre 2024.

Je tiens en premier lieu à vous féliciter pour l'élaboration de ce projet de révision engagé depuis février 2023 par l'établissement public territorial de Plaine Commune et les communes qui le composent.

Le Groupe RATP et ses filiales souscrivent pleinement certaines priorités citées dans votre « Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) » (tome 2 du PLUi), et notamment :

- A votre enjeu de créer du logement social, y compris via l'utilisation du bail réel et solidaire (orientation n°4 de votre PADD) ;
- A votre enjeu de logistique de proximité pour faciliter la livraison du dernier kilomètre (orientation n°5 de votre PADD) ;
- A votre enjeu d'accompagner l'augmentation de la part de déplacements décarbonés, avec un degré de priorité similaire pour les déplacements des cyclistes et pour celui des usagers des transports collectifs (orientation n°8 de votre PADD). La fluidité de circulation des vélos et celle des autobus sont en effet à concevoir de manière concomitante et complémentaire ;
- A votre enjeu d'assurer un caractère agréable, inséré et fonctionnel des pôles de transports, et la bonne accessibilité des arrêts de bus (orientation n°8 de votre PADD) ;
- A votre enjeu de favoriser les activités qui concourent à augmenter l'offre d'emploi local, telles que les activités de transport collectif (orientation n°9 du PADD).

La lecture détaillée des différentes pièces composant votre PLUi conduit aussi les services de la RATP à formuler les remarques et avis suivants :

- Notre direction de l'immobilier a établi une synthèse que vous trouverez en pièce jointe. Elle concerne principalement le Tome 4 « Règlement » de votre PLUi.
- Un premier éclairage technique est aussi joint en annexe, afin d'éclairer votre souhait de créer une nouvelle station de la ligne 13 du métro à la Plaine Saulnier, tel décrit dans le Tome 2 « Projet d'Aménagement et de Développement Durables » de votre PLUi.

Pai ailleurs, il semble également opportun de rappeler les points suivants :

- Les ouvrages de la RATP relèvent de la protection du domaine public ferroviaire, notamment définie au code des Transports (art. L.2231-1 et suivants).
- Tous les projets tiers pouvant impacter les infrastructures de la RATP et leur exploitation doivent faire l'objet d'une demande d'instruction réglementaire au service instructeur RATP infrastructures via le guichet unique national : <https://www.reseaux-et-canalizations.ineris.fr/gu-presentacion/construire-sans-detruire/teleservice-reseaux-et-canalizations.html>

A cet effet, le guide RATP des prescriptions pour les projets et travaux tiers est téléchargeable sur notre site internet : <https://www.ratp.fr/projets-et-travaux-tiers-en-interaction-avec-les-infrastructures-de-la-ratp>

- Tout projet de requalification de voirie sur des axes empruntés par des lignes d'autobus, ou qui seront empruntés à l'avenir, devra prendre en compte le respect des préconisations détaillées sur le site d'Ile-de-France Mobilités <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/service-aux-collectivites>

Enfin, j'attire également votre attention sur les divers projets de modernisation du réseau de transport que la RATP mène, pour le compte d'Ile-de-France Mobilité, en interface avec le territoire de Plaine Commune. Parmi ceux-ci, il convient de citer :

- le projet de création d'un atelier de maintenance des trains de la ligne 7 du métro sur le territoire de la Courneuve ;
- les projets de déploiement de nouveau matériel roulant MF19 sur les lignes 7, 12 et 13 du métro ;
- Le projet d'automatisation de la ligne 13 du métro, qui nécessitera la création d'un local technique au niveau de la station-terminus « Saint-Denis Université ».

Sur tous ces sujets, mon équipe et moi-même restons bien entendu à votre disposition pour toute question ou complément que vous souhaiteriez obtenir.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Frédéric Dupouy



Pièce-jointe :

- Synthèse des remarques RATP sur l'annexe 4 « Règlement » du PLUi de l'EPT Plaine Commune
- Eclairage technique sur votre souhait de créer une station de métro à Plaine Saulnier

Copie :

- Thibaud Barrois : RATP - Responsable Développement et Stratégie de la Direction de l'Immobilier
- Laurent Gérardin : RATP - Responsable de l'unité Etude générale de la Direction MOP
- Jérôme Bettochi : RATP – Agence territoriale

MÉMO

Direction maîtrise d'ouvrage
des projets

Études Générales

Création d'une nouvelle station sur la ligne M13 à Plaine Saulnier

Dans le cadre du projet de révision du PLUi de Plaine Commune arrêté lors du Conseil de territoire du 19 novembre 2024, dans l'orientation n°8 du Tome 2 « Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) », il est formulé la réflexion suivante : « La création d'un nouvel arrêt de la ligne 13 dans le secteur Plaine Saulnier permettra par ailleurs la bonne desserte d'un futur hub de loisirs et de sports, en proximité immédiate du Centre Aquatique Olympique construit pour les Jeux de 2024. »

La RATP étant sollicité par Plaine Commune pour donner un avis sur ce projet de révision du PLUi, la présente note expose donc, en première analyse, les réflexions et avis que cette intention suscite de notre part. Elle aborde plusieurs thématiques, relatives tant à la phase travaux (difficultés techniques, gêne aux riverains, impact sur l'exploitation de la ligne) qu'à la situation définitive.

Ces éléments ne préjugent en rien de l'opportunité du projet, dont l'étude et l'appréciation relèvent en premier lieu de l'autorité organisatrice.

1. Le projet de nouvelle station n'est inscrit dans aucun document de planification. Une intention a pu être exprimée à l'époque du prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis Basilique, au début des années soixante-dix, dans un contexte local et régional très différent d'aujourd'hui, tant du point de vue de l'offre de transport que de l'environnement urbain.



Pour tenir compte de cette intention, des dispositions géométriques avaient été prises au milieu de l'interstation Carrefour Pleyel – Saint-Denis Porte de Paris (1 550 m environ) pour réserver un alignement droit en palier horizontal sur un tronçon de tunnel de 140 m environ, à l'est du faisceau ferroviaire du RER D (et sous la future ZAC imaginée depuis). C'est donc le seul endroit où l'implantation d'une nouvelle station peut être envisagée, mais il est important de préciser que sa faisabilité technique n'a pas été établie

2. La création d'une station de métro au niveau de la Plaine Saulnier ne peut être envisagée qu'à ciel ouvert en raison de la faible profondeur du tunnel (rail à environ 13 m de la surface).
Réaliser une station à ciel ouvert au sein d'un tissu urbain existant (en l'occurrence, en lisière nord-ouest de la future ZAC, le tunnel métro existant étant situé dans le périmètre de celle-ci, au sud du boulevard Anatole France), conduirait inévitablement à générer de fortes **nuisances sur la vie locale** lors des phases de travaux (bruit, poussière, restrictions d'accès, etc.).
3. Pour que la création de la station ne soit pas rendue impossible en pratique, il faudrait (sans être sûr à ce stade que cela soit suffisant) que les aménagements urbains prévus, bâtis, voiries, plantations, etc. tiennent compte de l'existence d'un projet et n'obèrent pas de façon définitive sa réalisation.
Concrètement, il faudrait que **des mesures conservatoires importantes** soient prises en amont dans l'aménagement de la ZAC pour ne pas hypothéquer la réalisation ultérieure (possiblement plusieurs décennies plus tard) des ouvrages de génie civil : soit par des adaptations techniques spécifiques et sans doute coûteuses sur le bâti (pontage, fondations profondes, etc.), soit par le gel de surfaces foncières importantes. Il n'est pas possible de définir ces mesures sans études approfondies.
Quelle que soit l'option retenue, la réservation d'emprises complémentaires sera aussi nécessaire pour le chantier (accès, aménagements divers, etc.).
4. Depuis les années soixante-dix, le contexte hydrogéologique a beaucoup évolué en Seine Saint-Denis, et particulièrement dans le secteur de la Plaine Saint-Denis, transformant considérablement les données du problème. Les difficultés rencontrées lors des travaux du prolongement de la ligne 12 à Mairie d'Aubervilliers jettent une lumière concrète sur ces contraintes et nous incitent à la plus grande prudence.
Plus précisément : avec l'arrêt des pompages industriels, on constate une dynamique importante de remontée du niveau de la nappe ces dernières décennies, avec pour conséquence l'immersion du tunnel du métro sur une grande partie de sa hauteur. Associée à la présence des sables de Beauchamp sous le radier, on obtient une combinaison géologique très défavorable, impliquant **des travaux de génie civil particulièrement complexes et risqués** (risque d'effondrement des terrains en phase travaux et d'inondation du tunnel) qui ne peuvent être envisagés sans une **coupure longue de l'exploitation du nord de la ligne** (de l'ordre de 10 à 20 mois à dire d'expert), entraînant la perte de la desserte en métro de Saint-Denis (centre-ville, Université, Stade de France, etc.).
5. Outre les impacts sur l'exploitation de la ligne 13 en situation définitive, qui restent à évaluer (parc de matériel roulant, charge sur la branche de Saint-Denis, etc.), il faut aussi noter que l'ajout d'une station conduirait à allonger le temps de parcours des voyageurs de la ligne 13.

En conclusion, on peut dire que si réaliser des études d'un niveau plus avancé permettrait sans doute d'affiner les impacts, les méthodes et les plannings de réalisation, cela ne modifierait pas pour autant les grandes lignes exposées ci-dessus, qui reposent sur un diagnostic suffisamment clair et tranché pour pouvoir dès à présent conclure à une **conjoncture extrêmement défavorable**.



Liste des observations/demandes de modifications sur le projet de PLUi de l'EPT Plaine Commune arrêté par le Conseil de territoire du 19 novembre 2024

*Saisine de la RATP en tant que Personne Publique Associée au titre de l'article L. 153-16 du code de
l'urbanisme en date du 3 décembre 2024*

Pièces concernée	Proposition de modification (pour le PLUi approuvé)	Justification de la modification
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-1 : Définitions et dispositions générales 0. Modalités d'application des dispositions réglementaires 0.9 Définitions 0.9.1 Lexique	Page 24 : Espaces libres et Espaces végétalisés : Nous souhaiterions intégrer la précision selon laquelle les faisceaux de voies ferrées sont considérés comme de l'espace libre (comme cela a été fait pour les espaces de pleine terre), même si cela peut paraître évident par déduction.	Cela nous permettrait de sécuriser les calculs d'EL compte tenu du projet d'atelier de maintenance des trains à la Courneuve.
Tome 4 4-1-1 : Définitions et dispositions générales 2.2 Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives 2.2.5 Règles alternatives	Page 59 : Nous souhaiterions que soit ajoutée à la liste des bénéficiaires de règles alternatives les constructions destinées aux équipements d'intérêt collectif et services publics, notamment de transports publics de personnes gérés par la RATP (seul le Grand Paris Express en bénéficie dans la rédaction actuelle).	Contraintes du service public de transports RATP.
Tome 4 4-1-1 : Définitions et dispositions générales 3.1. Traitement environnemental et paysager des	Page 78 : Nous demandons à ce que les règles alternatives prévues au profit du Grand Paris Express s'appliquent également aux constructions destinées aux équipements d'intérêt collectif et services publics, notamment de transports publics de personnes gérés par la RATP.	Contraintes du service public de transports RATP.

espaces libres : aspects qualitatifs 3.1.3. Principes d'aménagement des espaces de pleine terre			
Tome 4 4-1-1 : Définitions et dispositions générales 3.1. Traitement environnemental et paysager des espaces libres : aspects qualitatifs 3.1.4. Principes d'aménagement spécifiques à certains espaces libres ou végétalisés	Page 79 (Aires de stationnement) : Nous demandons à ce que les règles alternatives prévues au profit du Grand Paris Express s'appliquent également aux constructions destinées aux équipements d'intérêt collectif et services publics, notamment de transports publics de personnes gérés par la RATP.	Contraintes du service public de transports RATP.	
Tome 4 4-1-1 : Définitions et dispositions générales 3.3. Règles alternatives	Page 90 : Nous souhaiterions que la mention « <i>en cas d'impossibilité technique ou liée au fonctionnement de la construction</i> » soit supprimée de la règle alternative applicable aux constructions destinées aux EICSP.	Contraintes du service public de transports RATP.	
Tome 4 4-1-1 : Définitions et dispositions générales 4.4. Traitement et usage des toitures	4.4.4. Destination des toitures (page 98) 4.4.7. Toitures végétalisées : aspects qualitatifs et quantitatifs (p. 99) Sur ces deux règles, nous souhaiterions que des règles dérogatoires soient prévues afin de prendre en compte les contraintes de fonctionnement et de sécurité des constructions à destination d'équipement d'intérêt collectif et service public le nécessitant.	Contraintes du service public de transports RATP.	

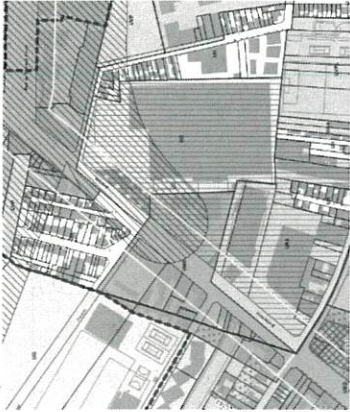
4.4.4. Destination des toitures et 4.4.7. Toitures végétalisées : aspects qualitatifs et quantitatifs	Page 102 : Dans l'hypothèse d'un alignement, il est explicitement prévu que : « <i>La hauteur des clôtures est limitée à 2,10 mètres, sauf pour les équipements d'intérêt collectif et de service public pour lesquels elle est limitée à 3,50 mètres.</i> ». Cette distinction n'est pas faite en ce qui concerne les limites séparatives, où la hauteur est limitée à 2,5 mètres – a priori pour tout type de bâtiment ou équipement. Bien que le paragraphe 4.5.4 prévoit des règles alternatives, nous souhaiterions que l'exception prévue pour les clôtures à l'alignement (« <i>sauf pour les équipements d'intérêt collectif et de service public pour lesquels elle est limitée à 3,50 mètres</i> ») soit prévue également pour les clôtures en limites séparatives.	Cette demande est motivée par les contraintes de fonctionnement (nuisances sonores) générées par notre projet d'atelier de maintenance des trains (projet situé 162-174 avenue Paul Vaillant Couturier 93120 LA COURNEUVE (parcelles P189, P196, P123, P222, P221, P220, P103, AO79, AO3).
Tome 4 4-1-1 : Définitions et dispositions générales 4-5 : Traitement des clôtures 4.5.3 Les clôtures implantées en limites séparatives	Pages 142 et s. : ➤ Destination Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés : L'atelier de maintenance des trains à la Courneuve est bien la destination principale de notre projet, il n'est pas lié à un équipement administratif relevant de la sous-destination « Locaux et bureaux ». ➔ <i>Nous souhaiterions que ce lien avec un équipement administratif relevant de la sous-destination « Locaux et bureaux » soit supprimé.</i>	Globalement, les rédactions prévues sur les destinations nous paraissent rendre compliquées les projets mixtes Equipement industriel public/valorisation immobilière privée, comme celui de l'AMT à la Courneuve.
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-2 : Règlement des zones Zone UA 1.2 - Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol soumises à conditions		

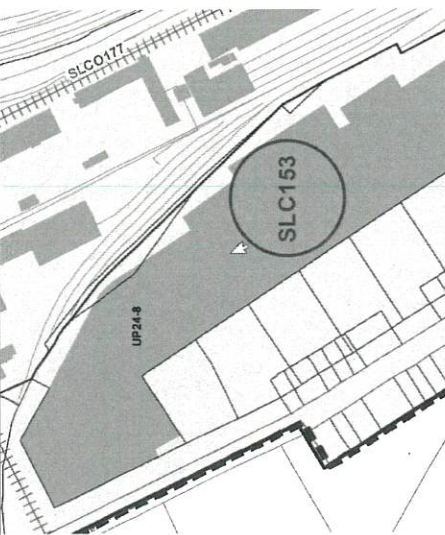
	➤ Destination Entrepôt : La rédaction de la règle spécifique au secteur UAL1 nous intéresse concernant la logistique urbaine mais nous paraît problématique dans son fonctionnement, à la fois parce qu'elle lie cette activité à une destination Industrie, qui plus est dans un rapport 80/20. Or nous ne prévoyons pas de destination Industrie dans notre projet. ➔ <i>Nous souhaiterions que ce lien avec une sous-destination Industrie soit supprimé.</i> ➤ Destination Bureau : la règle impose en secteur UAL que les bureaux soient liés et nécessaires au fonctionnement de la destination principale. Or, dans l'un de nos scénarios de valorisation, les bureaux ne seraient pas liés à l'AMT mais destinés à une valorisation auprès d'entreprises privées. ➔ <i>Nous souhaiterions que ce lien de nécessité avec la destination principale soit supprimé.</i> ➤ Nous envisageons également une activité de showroom dans ce scénario : pouvez-vous nous indiquer s'il pourrait relever de la sous-destination « Activités de service avec accueil d'une clientèle » (autorisée) ou bien « Artisanat et commerce de détail » (interdite) ?	
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-2 : Règlement des zones Zone UA 3.2.1 - Les coefficients d'espaces libres, végétalisés et de pleine terre	Nous remarquons que le coefficient minimal d'espaces de pleine terre a été rehaussé de 20 à 25%.	Bien que nous fassions nos meilleurs efforts, le coefficient de 25% d'EPT peut s'avérer difficile à atteindre dans certaines opérations de valorisation (par exemple à la Courneuve, nous atteignons 23% sur le périmètre hors EICSP).

	3.2.1 - <u>Les coefficients d'espaces libres, végétalisés et de pleine terre</u> Les coefficients d'espaces libres*, végétalisés* et de pleine terre*, définis par les tableaux ci-dessous, sont des pourcentages minimum, dépendant de la surface du terrain*. Ils sont applicables à la totalité de la surface du terrain*. <table><tr><th>Surface du terrain*</th><th>Coefficient minimum d'espace libre*</th><th>Coefficient minimum d'espace végétalisé*</th><th>Coefficient minimum de pleine terre*</th></tr><tr><td>Inférieure ou égale à 2 000 m²</td><td>20%</td><td>10%</td><td>10%</td></tr><tr><td>Supérieure à 2 000 m² et inférieure ou égale à 5 000 m²</td><td>30%</td><td>15%</td><td>15%</td></tr><tr><td>Supérieure à 5 000 m² et inférieure ou égale à 10 000 m²</td><td>40%</td><td>20%</td><td>20%</td></tr><tr><td>Supérieure à 10 000 m²</td><td>45%</td><td>25%</td><td>25%</td></tr></table> ➔ Dans l'idéal, nous souhaiterions que soit conservé le coefficient actuel de 20%.	Surface du terrain*	Coefficient minimum d'espace libre*	Coefficient minimum d'espace végétalisé*	Coefficient minimum de pleine terre*	Inférieure ou égale à 2 000 m²	20%	10%	10%	Supérieure à 2 000 m² et inférieure ou égale à 5 000 m²	30%	15%	15%	Supérieure à 5 000 m² et inférieure ou égale à 10 000 m²	40%	20%	20%	Supérieure à 10 000 m²	45%	25%	25%	
Surface du terrain*	Coefficient minimum d'espace libre*	Coefficient minimum d'espace végétalisé*	Coefficient minimum de pleine terre*																			
Inférieure ou égale à 2 000 m²	20%	10%	10%																			
Supérieure à 2 000 m² et inférieure ou égale à 5 000 m²	30%	15%	15%																			
Supérieure à 5 000 m² et inférieure ou égale à 10 000 m²	40%	20%	20%																			
Supérieure à 10 000 m²	45%	25%	25%																			
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-2 : Règlement des zones Zone UA 4.4 - Traitement et usage des toitures	Page 151 : Nous demandons à ce que les règles alternatives prévues au profit du Grand Paris Express s'appliquent également aux constructions destinées aux équipements d'intérêt collectif et services publics, notamment de transports publics de personnes gérés par la RATP.	Contraintes du service public de transports RATP.																				
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-5-1 : Listes des emplacements réservés, servitudes de localisation et périmètres d'attente de projet d'aménagement global	Nous sollicitons la suppression des emplacements réservés ERRAT 166, 167 et 168 situés à Stains, avenue de Stalingrad <table><tr><td>ERRAT166</td><td>Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général</td><td>Stains</td><td>Prolongation de ligne de métro et création d'ateliers</td><td>RATP</td><td>5 398 m²</td></tr><tr><td>ERRAT167</td><td>Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général</td><td>Stains</td><td>Prolongation de ligne de métro et création d'ateliers</td><td>RATP</td><td>7 776 m²</td></tr><tr><td>ERRAT168</td><td>Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général</td><td>Stains</td><td>Prolongation de ligne de métro et création d'ateliers</td><td>RATP</td><td>51 814 m²</td></tr></table>	ERRAT166	Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général	Stains	Prolongation de ligne de métro et création d'ateliers	RATP	5 398 m²	ERRAT167	Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général	Stains	Prolongation de ligne de métro et création d'ateliers	RATP	7 776 m²	ERRAT168	Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général	Stains	Prolongation de ligne de métro et création d'ateliers	RATP	51 814 m²	Ces emplacements réservés au profit de la RATP grèvent des parcelles privées ainsi qu'un site RATP en vue de l'installation d'un équipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général dont l'objectif était de permettre la réalisation d'un prolongement de ligne de métro et un atelier ferré pour le fonctionnement de cette ligne. À ce jour, aucun projet n'est cependant prévu à court - moyen terme dans le cadre de cet emplacement réservé. De plus, ces emplacements réservés ne pas compatibles avec un projet mené par le groupe RATP sur son site et qui		
ERRAT166	Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général	Stains	Prolongation de ligne de métro et création d'ateliers	RATP	5 398 m²																	
ERRAT167	Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général	Stains	Prolongation de ligne de métro et création d'ateliers	RATP	7 776 m²																	
ERRAT168	Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général	Stains	Prolongation de ligne de métro et création d'ateliers	RATP	51 814 m²																	

Pièces concernée	Demande de précisions (concernant le projet de PLUi)	Extrait concerné
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-2-1 : Règlement des zones Zone UA 1.2 - Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol soumises à conditions 4-2 Règlement graphique 4-2-2 Plans de zonages détaillés 4-2-2-5 La Courneuve (sud)	Le sous-zonage des zones A ne nous paraît pas clairement délimité. Notre projet est situé 162-174 avenue Paul Vaillant Couturier 93120 LA COURNEUVE (parcelles P189, P196, P123, P222, P221, P220, P103, AO79, AO3). ➔ Nous comprenons que notre projet se trouve désormais en sous-zone UAL1.	Nous avons besoins d’être sécurisés sur le sous-zonage de notre projet.

Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-2 : Règlements de zones	Nous relevons que le PLUi restreint fortement les possibilités d'accueillir des activités relevant de la sous-destination « Entrepôt ». Cette sous-destination n'est plus autorisée en zone UE que lorsque les constructions sont liées à une autre destination économique principale autorisée et exercée sur le même terrain ou sur un terrain voisin et qu'elles n'enregistrent pas de nuisances importantes, notamment en termes de flux routiers importants. Nous nous interrogeons sur la possibilité d'installer en zone UE une activité d'entrepôt (logistique urbaine) qui serait liée au fonctionnement d'entreprise extérieures. Par ailleurs, les autres destinations auxquelles bénéficient les services de l'entrepôt doivent-elles être autorisées au titre du présent PLUi ou cette condition peut-elle concerner des destinations qui étaient autorisées au jour de leur installation ?	1.2 - Les destinations des constructions et les occupations et utilisations du sol soumises à conditions Sont autorisées sous conditions les destinations* des constructions* et les occupations et utilisations du sol suivantes : • Les constructions* à destination de logement, dès lors que cette fonction est liée et nécessaire au fonctionnement de la destination principale et que sa surface de plancher* n'excède pas 130 m² ; • Les constructions* à destination d'entrepôt, dès lors qu'elles sont liées à une autre destination économique principale autorisée et exercée sur le même terrain* ou sur un terrain voisin et qu'elles n'engendrent pas de nuisances importantes, notamment en termes de flux routiers importants (de type camions) ; • Les constructions* à destination de bureau : - Dans le secteur UEb, dès lors que leur surface n'excède pas 65% de la surface de plancher* totale de l'opération ; - Dans le secteur UEc, dès lors qu'elles sont liées à l'activité commerciale. Les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires au fonctionnement de l'équipement et ne portent pas atteinte au caractère de la zone* ; L'aménagement de terrains de camping, d'aires d'accueil de gens du voyage, et de parcs résidentiels de loisirs dès lors qu'ils constituent des équipements d'intérêt collectif et services publics. Les affouillements et exhaussements des sols, dès lors qu'ils sont liés et nécessaires à : - des travaux de constructions ou occupations et utilisations du sol admises par le règlement - la lutte contre des risques ou des nuisances de toute nature.																												
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-5-1 : Listes des emplacements réservés, servitudes de localisation et périmètres d'attente de projet d'aménagement global	Le site RATP dit de St Denis Pleyel est grevé depuis la date d'approbation du PLUi d'un périmètre d'attente d'un projet d'aménagement global. Ce dispositif est mis en place en application de l'article L. 151-41 du code de l'urbanisme selon lequel : " Le règlement peut délimiter des terrains sur lesquels sont institués : () / 5° Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global ». Ce site étant de nouveau visé par un PAPAG au titre du PLUi révisé, nous nous interrogeons sur le maintien d'un tel	PAPAG dans le PLUi actuel  <table><tr><th>PdG</th><th>Saint-Denis</th><th>Date d'approbation du PLUi</th><th>2969 m²</th></tr><tr><th>PdG</th><th>Saint-Denis</th><th>Date d'approbation du PLUi</th><th>14613 m²</th></tr><tr><th>PdG</th><th>Saint-Denis</th><th>Date d'approbation du PLUi</th><th>7377m²</th></tr><tr><th>P11</th><th>Saint-Denis</th><th>Date d'approbation du PLUi</th><th>36009 m²</th></tr><tr><th>P12</th><th>Saint-Denis</th><th>Date d'approbation du PLUi</th><th>5001 m²</th></tr><tr><th>P13</th><th>Saint-Denis</th><th>Date d'approbation du PLUi</th><th>20400 m²</th></tr><tr><th>P14</th><th>Saint-Denis</th><th>Date d'approbation du PLUi</th><th>600 m²</th></tr></table>	PdG	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	2969 m²	PdG	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	14613 m²	PdG	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	7377m²	P11	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	36009 m²	P12	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	5001 m²	P13	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	20400 m²	P14	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	600 m²
PdG	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	2969 m²																											
PdG	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	14613 m²																											
PdG	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	7377m²																											
P11	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	36009 m²																											
P12	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	5001 m²																											
P13	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	20400 m²																											
P14	Saint-Denis	Date d'approbation du PLUi	600 m²																											

	dispositif au-delà du délai légal de 5ans dans le cadre de la présente révision du PLUi.	 PO6 Saint-Denis Date d'approbation révision du PLUi Anatole France - Landy - 1 55 010 m²
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-5-1 : Listes des emplacements réservés, servitudes de localisation et périmètres d'attente de projet d'aménagement global	Le site du futur AMT de la Courneuve est grevé d'une servitude de localisation SLRAT214 (Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général -Création d'un atelier de maintenance) sur un périmètre parcellaire P103 – P123 – P196 – P220 – P221 – P222. Ce périmètre parcellaire excède les stricts besoins du futur AMT. → Pouvez-vous nous reconfirmer que cette servitude de localisation sur l'intégralité des parcelles mentionnées n'obère pas la réalisation d'un projet de valorisation sur certaines d'entre elles avec des destinations autres ? (cela nous avait déjà été indiqué lors d'une réunion avec la Ville).	 SLC153 Equipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général Saint-Ouen-sur-Seine Création d'un groupe scolaire dans la Zac des Docks Commune L0078
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-5-1 : Listes des emplacements réservés, servitudes de	Dans le cadre de la servitude de localisation, nous nous interrogeons sur la possibilité de permettre au projet de logement social de s'implanter en partie en superposition du SMR	

localisation et périmètres d'attente de projet d'aménagement global																																				
Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-2 : Règlements de zones 4-1-2-2 : Règlements des zones UP – zones de projet 4-1-2-2-8 Saint-Ouen-sur-Seine Zone UP24 Saint-Ouen-sur-Seine secteur des Docks 3.1.2 - Dans le secteur UP24-8	Page 151 : Projet de logements sociaux en interface avec le site de maintenance et de remisage (SMR) de la ligne 14 à Saint Ouen : Dans le cadre des parts minimales des surfaces non imperméabilisées ou éco-aménageables ou des espaces verts de pleine terre, le paragraphe 3.1.2 vise le cas d'impossibilité technique. Nous nous interrogeons sur les conditions d'une telle dérogation et ce afin de pouvoir remplir les conditions permettant la faisabilité du projet de logement social. En effet, l'implantation de l'opération en partie sur le SMR ne permet pas de créer les parts minimales non imperméabilisées.																																			
La surface minimum des espaces verts de pleine terre dépend de la profondeur et de la surface du terrain. Cette surface minimum s'applique à la profondeur du terrain. <table><tr><th>Profondeur p (m) / Terrain t (m²)</th><th>ts200</th><th>200<ts500</th><th>500<ts1000</th><th>t>1000</th></tr><tr><td>p≤10</td><td>5</td><td>5</td><td>5</td><td>10</td></tr><tr><td>10<p≤20</td><td>5</td><td>5</td><td>10</td><td>15</td></tr><tr><td>20<p≤30</td><td>5</td><td>10</td><td>15</td><td>20</td></tr><tr><td>30<p≤40</td><td>10</td><td>15</td><td>20</td><td>25</td></tr><tr><td>40<p≤80</td><td>10</td><td>20</td><td>25</td><td>30</td></tr><tr><td>p>80</td><td>15</td><td>25</td><td>30</td><td>35</td></tr></table> Néanmoins, en cas d'impossibilité technique de réaliser les surfaces minimums d'espaces verts de pleine terre liée à la présence d'infrastructure existante sur un terrain, une surface minimum de pleine terre différente pourra être admise.		Profondeur p (m) / Terrain t (m²)	ts200	200<ts500	500<ts1000	t>1000	p≤10	5	5	5	10	10<p≤20	5	5	10	15	20<p≤30	5	10	15	20	30<p≤40	10	15	20	25	40<p≤80	10	20	25	30	p>80	15	25	30	35
Profondeur p (m) / Terrain t (m²)	ts200	200<ts500	500<ts1000	t>1000																																
p≤10	5	5	5	10																																
10<p≤20	5	5	10	15																																
20<p≤30	5	10	15	20																																
30<p≤40	10	15	20	25																																
40<p≤80	10	20	25	30																																
p>80	15	25	30	35																																

Tome 4 4-1 : Règlement écrit 4-1-2 : Règlements de zones 4-1-2-2: Règlements des zones UP – zones de projet 4-1-2-2-8 Saint-Ouen-sur-Seine Zone UP24 Saint-Ouen-sur-Seine secteur des Docks Chapitre 5 : Déplacements et stationnement 5.2. Stationnement	Page 168 : Dans le cadre d’impossibilité de réaliser des stationnements, nous nous interrogeons sur la possibilité de permettre au projet de logement social de se prévaloir d’une location de places (ou la possibilité pour les locataires de louer des places à tarif préférentiel) dans le futur parking du conservatoire dont le planning est inconnu.	5.2.1.6 - En cas d'impossibilité de réaliser des aires de stationnement Conformément à l'article L151-33 du code de l'urbanisme, en cas d'impossibilité d'aménager sur le terrain d'assiette de l'opération, ou sur un autre terrain situé dans son environnement immédiat, le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le bénéficiaire du permis ou de la décision de non-opposition à une déclaration préalable peut être tenu quitte de ses obligations en justifiant pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même : • Soit de l'obtention d'une concession à long terme (16 ans minimum) de places dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, et situé à proximité immédiate d'itinéraires piétonniers de l'opération, • Soit de l'acquisition ou de la concession (16 ans minimum) de places dans un parc privé, existant ou en cours de réalisation, et situé à proximité immédiate d'itinéraires piétonniers de l'opération.
--	---	---