

La directrice Prospective et Etudes

PE/EPDU/D25-16533

Affaire suivie par : Anne CHOBERT

Tél : 01 82 53 80 07

Mail : urbanisme@iledefrance-mobilites.fr

M. Mathieu HANOTIN
Président
EPT PLAINE COMMUNE
21 avenue Jules-Rimet
93218 SAINT-DENIS Cedex

Paris, le **03 MARS 2025**

Lettre recommandée avec accusé de réception 2C JF9 322 7286 3

Monsieur le Président,

Par courrier daté du 3 décembre 2024 et reçu le 4 décembre 2024, vous avez sollicité l'avis d'Île-de-France Mobilités sur le projet de Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Établissement public territorial (EPT) Plaine Commune, arrêté par le Conseil territorial le 19 novembre 2024.

L'avis d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration et de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF), a pour objectif d'analyser la compatibilité du PLUi avec le PDUiF, qui est le document en vigueur au moment de l'arrêt du PLUi par le Conseil territorial de Plaine Commune. Néanmoins, dans un souci de prendre en compte les principales évolutions qui pourraient être introduites par le Plan des mobilités en Île-de-France, l'avis apporte également un éclairage sur l'articulation entre le règlement du PLUi et les normes proposées pour le futur Plan des mobilités en Île-de-France 2030, arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024 et actuellement soumis à une enquête publique jusqu'au 31 mars.

Le projet de PLUi arrêté ne comporte pas d'analyse de la compatibilité du projet de PLUi avec le PDUiF, au profit d'une analyse de sa compatibilité avec le plan local de déplacements (PLD) – ancien nom du plan local de mobilité (PLM) – de Plaine Commune. Pour rappel, le code des transports prévoit que le plan de mobilité de la région Île-de-France est complété par des PLM qui en détaillent et en précisent le contenu. Plaine Commune a adopté un premier PLD en novembre 2016, qui fait l'objet d'une révision en cours (projet de PLM arrêté le 28 mai 2024), avec lequel le PLUi doit être compatible.



Le chapitre relatif à l'évaluation environnementale propose une analyse relativement complète de la façon dont les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) thématiques et sectorielles, ainsi que les règlements écrit et graphique, permettent d'assurer la compatibilité du projet de PLUi arrêté avec le PLD. Toutefois, il serait bienvenu de compléter cette analyse par un rappel des normes prescriptives du PLD en matière de stationnement automobile dans les opérations de bureaux, plus contraignantes que celle du PDUIF en vigueur, et que le règlement du projet de PLUi arrêté reprend bien.

L'analyse du projet de PLUi arrêté montre que le règlement est globalement compatible avec les prescriptions et les recommandations du PDUIF en matière de stationnement automobile et de stationnement des vélos. Toutefois, les points de desserte en transports collectifs structurants retenus par le PLUi pour l'application des normes pourraient intégrer le projet de prolongement du T8 à Rosa Parks, qui a fait l'objet d'une enquête publique unique du 21 mai au 25 juin 2024, dont la déclaration de projet a été approuvée à l'unanimité par le Conseil d'Île-de-France Mobilités lors de sa séance du 11 décembre 2024, et qui devrait prochainement être déclaré d'utilité publique par les Préfets de Seine-Saint-Denis et de la Région Île-de-France.

L'analyse du projet de PLUi arrêté a aussi été menée au regard des projets d'infrastructures de transports collectifs prévus sur le territoire de Plaine Commune, en particulier le projet du T8 de Saint-Denis Porte de Paris à Paris – Gare Rosa-Parks, sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités. À ce sujet, des nouvelles dispositions réglementaires du projet de PLUi arrêté pourraient contrarier la réalisation du projet T8Sud, notamment en matière de compensation d'arbres abattus, alors que l'arrêté interpréfectoral déclarant l'utilité publique du projet n'est pas encore signé. Il convient donc de les modifier pour en permettre la réalisation.

Par ailleurs, d'autres projets de transports collectifs mentionnés dans les documents du projet de PLUi arrêté appellent aussi des observations de la part d'Île-de-France Mobilités, en particulier les projets de prolongement de la ligne de métro 12 à Stains-Cerisaie, de création de deux nouvelles stations sur les lignes de métro 7 et 13, ainsi que de réalisation d'un transport collectif en site propre (TCSP) entre les pôles de Saint-Denis Université, Garges-Sarcelles et La Courneuve Six-Routes. À ce sujet, Île-de-France Mobilités alerte Plaine Commune sur le caractère prématuré de l'inscription, dans des pièces du PLUi opposables aux autorisations d'urbanisme (OAP, règlement écrit, règlement graphique), de projets qui ne sont pas inscrits au SDRIF-E et n'ont, à ce jour, fait l'objet d'aucune étude d'opportunité ni de faisabilité.

Enfin, la dernière partie de l'avis comporte des demandes visant à améliorer les conditions d'exploitation des transports collectifs sur le territoire de Plaine Commune. Île-de-France Mobilités observe et s'inquiète en particulier de plusieurs dispositions du projet de PLUi arrêté, notamment graphiques, qui tendent à réduire ou contraindre l'usage des emprises affectées à l'activité ferroviaire au profit d'autres usages ou objectifs, notamment la végétalisation.

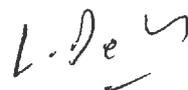
Pour ce qui concerne les transports de surface, Île-de-France Mobilités rappelle qu'elle considère l'amélioration des conditions locales de circulation des bus comme prioritaire. Le bus constitue en effet un mode de déplacement particulièrement utilisé sur le territoire de Plaine

Commune et le seul mode universel permettant de pallier l'absence d'accessibilité du métro historique. Île-de-France Mobilités est également attentive à ce que le PLUi comporte des dispositions visant à garantir le bon fonctionnement, l'évolution et, si nécessaire, la création des équipements et installations indispensables à l'exploitation des bus, à savoir les centres opérationnels bus et les gares routières / éco-stations bus.

L'ensemble des observations et des demandes d'évolutions pour rendre le PLUi pleinement compatible avec le PDUiF et les projets portés par Île-de-France Mobilités sur le territoire de Plaine Commune sont précisées dans l'avis technique joint au présent courrier.

Je vous remercie de bien vouloir verser cet avis au dossier de l'enquête publique à venir. Les équipes d'Île-de-France Mobilités se tiennent à votre disposition pour vous apporter tous les compléments d'informations dont vous pourriez avoir besoin.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma très haute considération.



Laurence DEBRINCAT

PJ : Avis d'Île-de-France Mobilités en tant que personne publique associée sur le projet de PLUi arrêté de Plaine Commune

**Avis d'Île-de-France Mobilités
en tant que personne publique associée
sur le projet de PLUi arrêté
de Plaine Commune**

Annexe au courrier référencé n°D25-16533

Sommaire de l'avis

1. Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (en vigueur) et Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (à venir)	3
1.1 Prise en compte du PDUIF et du PLM dans le projet de PLUi arrêté	4
1.2 Compatibilité du projet de PLUi arrêté avec les normes de stationnement du PDUIF	5
2. Projets de transports collectifs	30
2.1 Projet de prolongement du tram T8 de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks	31
2.2 Autres projets sur le territoire	34
3. Conditions d'exploitation des transports collectifs	38
3.1 Transports ferrés	38
3.2 Transports de surface (bus)	39

1. Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (en vigueur) et Plan des mobilités en Île-de-France 2030 (à venir)

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), élaboré par Île-de-France Mobilités et approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France le 19 juin 2014, fixe les objectifs et le cadre de la politique de mobilité des personnes et des biens en Île-de-France pour l'ensemble des modes de transport.

Ses actions ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes vers une mobilité plus durable. Le PDUIF a été complété en 2017 d'une feuille de route avec l'ambition de changer concrètement et rapidement les conditions de déplacements en Île-de-France.

Pour atteindre les objectifs du PDUIF, il est nécessaire de changer les conditions de déplacement et les comportements. Le PDUIF décline à cet effet trente-quatre actions au sein de neuf défis ; les défis 1 à 7 concernent les conditions de déplacement et les défis 8 et 9 les comportements :

- 1/ Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- 2/ Rendre les transports collectifs plus attractifs
- 3/ Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement
- 4/ Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- 5/ Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- 6/ Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- 7/ Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- 8/ Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF
- 9/ Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

La très grande majorité de ces actions sont des recommandations à destination des acteurs concernés. Néanmoins, le PDUIF comporte deux mesures prescriptives s'appliquant aux PLU(i) : l'inscription dans le règlement du PLU(i) de normes plafond de stationnement automobile pour les constructions à usage de bureau à proximité des transports collectifs, dont la valeur est spécifiée par le PDUIF pour chaque commune d'Île-de-France, et de normes minimales de réalisation de stationnement destiné aux vélos.

Ces deux prescriptions sont complétées par des recommandations concernant le nombre de places de stationnement automobile exigées par le PLU(i) pour les constructions à usage d'habitation dans chaque commune, ainsi que pour les constructions à usage de bureau situées en dehors des secteurs bien desservis en transports collectifs.

Le PDUIF fait actuellement l'objet d'une procédure de révision et son successeur, le Plan des mobilités en Île-de-France, a été arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024. Il est actuellement soumis à la concertation (enquête publique du 28 février au 31 mars 2025) et devrait être approuvé à l'automne 2025. Le plan d'action du Plan des mobilités comprend 46 actions regroupées en 14 axes. Une part significative de ces actions s'inscrivent dans la continuité du plan précédent mais font l'objet de renforcements ou d'approfondissements. L'ensemble des actions du PDUIF trouvent en effet un prolongement dans le Plan des mobilités en Île-de-France.

1.1 Prise en compte du PDUIF et du PLM dans le projet de PLUi arrêté

L'avis d'Île-de-France Mobilités, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et en tant que responsable de l'élaboration et de l'évaluation du PDUIF, a pour objectif d'analyser la compatibilité du PLUi avec le PDUIF, qui est le document en vigueur au moment de l'arrêt du PLUi par le Conseil territorial de Plaine Commune.

Néanmoins, dans un souci de prendre en compte les principales évolutions qui pourraient être introduites par le Plan des mobilités en Île-de-France, l'avis apporte également un éclairage sur l'articulation entre le règlement du PLUi et les normes proposées pour le futur Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

Le chapitre du rapport de présentation relatif au diagnostic et aux enjeux comporte plusieurs références aux actions du PDUIF dans les parties relatives aux coupures urbaines (p. 252), à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (p. 292), aux pôles d'échanges multimodaux (p. 296) et à la logistique ferroviaire et fluviale (pp. 302-303). De son côté, le chapitre consacré à l'analyse de l'état initial de l'environnement rappelle la recommandation du PDUIF concernant le calcul du nombre de places de stationnement pour les véhicules individuels motorisés dans les logements neufs qu'il est recommandé à la collectivité de ne pas dépasser dans son PLUi.

En revanche, le PLUi ne comporte pas d'analyse de la compatibilité du projet de PLUi avec le PDUIF, au profit d'une analyse de sa compatibilité avec le plan local de déplacements (PLD) – ancien nom du plan local de mobilité (PLM) – de Plaine Commune (pp. 248-253).

En effet, le code des transports prévoit que le plan de mobilité de la région Île-de-France est complété par des PLM qui en détaillent et en précisent le contenu. L'EPT Plaine Commune a adopté un premier PLD en novembre 2016, qui fait l'objet d'une révision en cours (projet de PLM arrêté le 28 mai 2024). Le PLUi doit être directement compatible avec le PLM et, par conséquent, compatible de façon indirecte avec le plan de mobilité régional.

Pour rappel, le PLUi doit également être compatible avec le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) de la Métropole du Grand Paris (MGP) approuvé le 13 juillet 2023. La prescription P64 du Document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCoT vise ainsi à limiter l'offre en stationnement privé des véhicules motorisés dans les secteurs bien desservis en transports collectifs et renvoie, pour sa mise en œuvre, aux normes de stationnement du PDUIF (cf. Cahier de recommandations pour l'élaboration des PLUi).

Le chapitre relatif à l'évaluation environnementale propose une analyse relativement complète de la façon dont les OAP thématiques et sectorielles, ainsi que les règlements écrit et graphique, permettent d'assurer la compatibilité du PLUi avec le PLD. Toutefois, cette analyse aurait mérité de détailler davantage les normes prescriptives du PLD en matière de stationnement automobile dans les opérations de bureaux, plus contraignantes que celle du PDUIF en vigueur, et que le règlement du projet de PLUi arrêté reprend bien.

→ Île-de-France Mobilités recommande à l'EPT Plaine Commune de compléter l'analyse de l'articulation et de la compatibilité du projet de PLUi arrêté avec le PLD pour ce qui concerne les prescriptions en matière de normes de stationnement.

1.2 Compatibilité du projet de PLUi arrêté avec les normes de stationnement du PDUIF

Normes de stationnement pour les véhicules individuels motorisés

Constructions à usage de bureau

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p align="center"><u>PRESCRIPTIONS</u></p> <p align="center"><u>Normes plafond</u></p> <p align="center"><u>Aubervilliers, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine</u> <i>(communes limitrophes de Paris comportant au moins une station de métro)</i></p> <p>Il ne pourra être construit plus d'une place pour 90 m² de surface de plancher à moins de 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> des gares du RER B, du RER C, du RER D et de la ligne de train H ; des stations des lignes de métro 4, 7, 12, 13 et 14 ; des stations des trams T1, T3, T5 et T8 ; des futures gares des lignes 15 et 16/17 du Grand Paris Express ; des futures stations du tram T8 prolongé à Rosa Parks. 	<p align="center"><u>Dispositions générales – Véhicules motorisés</u></p> <p align="center"><u>Aubervilliers, La Courneuve, L'Île-Saint-Denis, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine</u></p> <p align="center"><u>Norme plafond</u></p> <p><u>Zone Z1</u> : 1 place par tranche entamée de 135 m² de surface de plancher</p> <p><u>Zone Z2</u> : 1 place par tranche entamée de 97 m² de surface de plancher</p> <p><u>Zone Z3</u> : 1 place par tranche entamée de 90 m² de surface de plancher</p> <p align="center"><u>Épinay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Villetaneuse</u></p> <p align="center"><u>Norme plafond</u></p> <p><u>Zone Z1</u> : 1 place par tranche entamée de 90 m² de surface de plancher</p> <p><u>Zone Z2</u> : 1 place par tranche entamée de 60 m² de surface de plancher</p> <p><u>Zone Z3</u> : 1 place par tranche entamée de 50 m² de surface de plancher</p>	<p align="center"><u>Dispositions générales</u></p> <p align="center">NON</p> <p align="center"><u>Plans de stationnement</u></p> <p align="center">OUI,</p> <p>1/ pour ajouter les périmètres de 500 mètres autour des futures stations du tram T8 prolongé à Rosa Parks</p> <p>2/ pour préciser la distance à la station ou la gare pour chaque zone (700 mètres ou 500 mètres)</p> <p align="center"><u>Dispositions dans le règlement des zones</u></p> <p align="center">OUI,</p> <p>3/ dans le <u>secteur UMh</u>, afin de préciser, en complément de la prescription existante relative à l'absence d'un minimum de places de stationnement automobile exigé, que les normes de stationnement plafond prescrites dans les dispositions générales s'appliquent néanmoins dans ce secteur urbain</p>

¹ Les normes non compatibles avec le PDUIF figurent en rouge dans le tableau.

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p>À plus de 500 mètres autour des gares et stations citées ci-dessus, il ne pourra être construit plus d'une place pour 70 m² de surface de plancher.</p> <p>Épinay-sur-Seine, La Courneuve, L'Île-de-Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine², Stains, Villetaneuse (autres communes du cœur de métropole)</p> <p>Il ne pourra être construit plus d'une place pour 60 m² de surface de plancher à moins de 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> des gares du RER B, du RER C, du RER D et de la ligne de train H ; des stations des lignes de métro 7 et 13 ; des stations des trams T1, T5, T8 et T11 ; des futures gares des lignes 15 et 16/17 du Grand Paris Express ; des futures stations du tram T8 prolongé à Rosa Parks. <p>À plus de 500 mètres autour des gares et stations citées ci-dessus, il ne pourra être construit plus d'une place pour 50 m² de surface de plancher.</p>	<p><u>Dispositions dans le règlement des zones</u></p> <p>Zones UMGP, UMD, UMT, UM, UC, UH, UA, UE, UG, secteurs UVPu et UVPL1 : Dispositions générales</p> <p>Secteur UMh : <u>Aucun nombre minimum de places pour les véhicules motorisés n'est requis</u></p> <p>Secteurs UGb, UGc, UGmi : <u>En fonction des besoins</u></p> <p>Zone UVP générale et UVPL : Stationnement des véhicules motorisés interdit</p> <p><u>Dispositions dans les règlement des zones de projet</u></p> <p>Zones de projet UP29b (Villetaneuse), UP01, UP02, UP03, UP05, UP06, UP08 (Aubervilliers), UP37 (Épinay-sur-Seine), UP12, UP13, UP31 (La Courneuve), UP16, UP19-1, UP19-2 (Pierrefitte-sur-Seine), UP33M, UP34E, UP36EM, UP38b (Saint-Denis), UP07, UP09, UP23, UP24-1, UP24-4, UP24-5, UP24-7, UP24-8, UP24-9 (Saint-Ouen-sur-Seine), UP32 (Stains) : Dispositions générales</p> <p>Zone de projet des Tartres, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis et Stains (UP20) <u>Véhicules motorisés</u> : maximum 1 place pour 60 m² de surface de plancher</p> <p>Zone de projet secteur Aubervilliers, secteur du Fort (UP04) <u>Véhicules à moteur</u> : maximum 1 place pour 135 m² de surface de plancher</p>	<p>4/ dans les secteurs UGb, UGc et UGmi, afin d'y fixer une norme plafond pour le stationnement automobile dans les constructions neuves à usage de bureau, en compatibilité avec le PDUIF ; en effet, alors que le règlement de la zone UG autorise, quel que soit le secteur urbain, les constructions neuves à usage de bureau, aucune norme n'est fixée pour ces trois secteurs et laissée à l'appréciation du pétitionnaire.</p> <p><u>Dispositions dans les règlement des zones de projet</u></p> <p>OUI,</p> <p>5/ dans la zone de projet des Tartres (UP20), afin de rendre les normes de stationnement automobile pour les constructions neuves à usage de bureau situées sur la commune de Saint-Denis compatibles avec les prescriptions du PDUIF ; en effet, la norme proposée dans le projet de PLUi arrêté est moins contraignante que la norme prescrite par le PDUIF.</p> <p>6/ dans la zone de projet du secteur du Fort d'Aubervilliers (UP04), afin de préciser que l'absence d'exigence de places de stationnement à moins de 300 mètres des transports collectifs structurants (tram, métro, RER) est relative aux normes minimales de stationnement, et non pas aux normes maximum qui doivent, conformément aux prescriptions du PDUIF, continuer de s'appliquer</p>

² La commune déléguée de Pierrefitte-sur-Seine fait l'objet de normes différentes de Saint-Denis, les deux font donc l'objet d'un traitement séparé.

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p><u>Aucune place requise dès lors que le terrain d'assiette de la construction se situe au moins partiellement dans un rayon de 300 mètres d'une station de métro, d'un arrêt de tramway ou d'une gare RER</u></p> <p><u>Deux roues motorisés</u> : 1 place par tranche de 200 m² de surface de plancher ; superficie minimale de 2 m² par place</p> <p><u>Zone de projet de l'Ecoquartier fluvial de L'Île-Saint-Denis (UP11) - Véhicules motorisés :</u></p> <p><u>Norme plancher</u> : 1 place pour 150 m² de surface de plancher au minimum</p> <p><u>Norme plafond</u> : 1 place pour 125 m² de surface de plancher au maximum</p> <p><u>Zone de projet secteur Pleyel – « Méta-îlot » du projet des Lumières Pleyel (UP38a)</u></p> <p><u>Véhicules motorisés</u> : <u>750 places maximum au total</u></p> <p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024- Saint- Denis (UP39)</u></p> <p><u>Véhicules individuels motorisés</u> : maximum 1 place pour 90 m² de surface de plancher</p> <p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024- Saint- Ouen (UP22)</u></p> <p><u>Stationnement automobile et deux roues motorisées</u> : maximum 1 place pour 90 m² de surface de plancher</p>	<p>7/ dans la zone de projet secteur Pleyel – « Méta-îlot » du projet des Lumières Pleyel à Saint-Denis (UP38a), afin de vérifier, en fonction de la surface de plancher des constructions neuves à usage de bureau programmées sur le secteur Pleyel, que le nombre de places de stationnement maximum fixé dans le règlement (750 places) est bien compatible avec les normes plafond prescrites par le PDUIF pour les constructions neuves à usage de bureau sur la commune de Saint-Denis</p> <p>8/ dans la zone de projet du secteur des Docks à Saint-Ouen-sur-Seine (UP24-2, UP24-6), afin de fixer des normes plafond pour le stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves à usage de bureau sur le secteur, en compatibilité avec le PDUIF ; en effet, pour l'heure, aucune norme n'y est imposée (ni minimale ni maximale).</p>

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p><u>Zone de projet secteur des docks- Saint- Ouen-sur-Seine (UP24)</u></p> <p>Secteurs UP24-2 et UP24-6 : Aucune norme imposée</p> <p>Secteurs UP24a à UP24e :</p> <p><u>Véhicules motorisés</u></p> <p>Il ne peut être réalisé plus d'1 place pour 70 m² de surface de plancher</p> <p><u>Zone Z1</u> : il ne peut être réalisé plus d'1 place pour 135 m² de surface de plancher</p> <p><u>Zone Z3</u> : il ne peut être réalisé plus d'1 place pour 90 m² de surface de plancher</p>	

À venir – Projet de Plan des mobilités en Île-de-France

Pour rappel, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 27 mars 2024 porte un objectif de renforcement des normes de stationnement plafond pour les véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves à usage de bureau, adossé à un zonage d'application unique pour la réglementation du stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i).

L'évaluation du PDUIF a montré que le principe de limiter la construction de places de stationnement pour les immeubles de bureaux neufs lorsque la desserte en transports collectifs le permet est désormais partagé par une large majorité de collectivités franciliennes. Par conséquent, il a été proposé de confirmer et de renforcer ces normes plafond dans le projet de Plan des mobilités, en particulier pour le cœur de l'Île-de-France, en cohérence avec le renforcement de la desserte transports collectifs, notamment via la mise en service à venir du Grand Paris Express. Cela se traduit principalement par un renforcement significatif des normes dans les secteurs bien desservis ou dont la desserte va s'améliorer, et par l'apparition de normes dans les centralités de grande couronne identifiées au Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF-E) approuvé le 11 septembre 2024 par le Conseil régional d'Île-de-France.

Pour le territoire de Plaine Commune, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 propose de faire évoluer les normes plafond pour le stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves à usage de bureau de la façon suivante :

Communes	PDUIF en vigueur		Projet de Plan des mobilités	
	Zone	Normes	Zone	Normes
Aubervilliers Saint-Denis Saint-Ouen-sur-Seine	Zone 3 - Communes limitrophes de Paris comportant au moins une station de métro, Pré-Saint-Gervais		Zone 2 - Communes limitrophes de Paris	
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 90 m ² de SDP	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 130 m ² de SDP
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 70 m ² de SDP	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 100 m ² de SDP
Épinay-sur-Seine La Courneuve L'Île-Saint-Denis Pierrefitte-sur-Seine Stains Villetaneuse	Zone 4 - Autres communes du cœur de métropole		Zone 3 - Communes du cœur desservies par les lignes 14/15/16 du GPE	
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 60 m ² de SDP	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 100 m ² de SDP
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 50 m ² de SDP	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	1 place max pour 70 m ² de SDP

Île-de-France Mobilités a réalisé une première analyse de la compatibilité des normes du PLUi avec celles du Plan des mobilités en Île-de-France³. Elle met en lumière des exigences plus élevées de la part du plan régional que le PLUi (en rouge dans le tableau ci-dessous) pour :

- les communes d'Aubervilliers, Saint-Denis et Saint-Ouen-sur-Seine dans les périmètres Z2 et Z3 ;
- les communes d'Épinay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine, Stains et Villetaneuse dans l'ensemble des périmètres.

		Dans la zone Z1 du Plan des zones de bonne desserte applicables aux bureaux	Dans la zone Z2 du Plan des zones de bonne desserte applicables aux bureaux	Dans la zone Z3 du Plan des zones de bonne desserte applicables aux bureaux
Aubervilliers Saint-Denis Saint-Ouen-sur-Seine	PLUi	1 place de stationnement par tranche entamée de 135 m ² de surface de plancher	1 place de stationnement par tranche entamée de 97 m ² de surface de plancher	1 place de stationnement par tranche entamée de 90 m ² de surface de plancher
	Plan des mobilités	1 place maximum pour 130 m ² de surface de plancher	1 place maximum pour 130 m ² de surface de plancher	1 place maximum pour 100 m ² de surface de plancher
La Courneuve L'Île-Saint-Denis	PLUi	1 place de stationnement par tranche entamée de 135 m ² de surface de plancher	1 place de stationnement par tranche entamée de 97 m ² de surface de plancher	1 place de stationnement par tranche entamée de 90 m ² de surface de plancher
	Plan des mobilités	1 place maximum pour 100 m ² de surface de plancher	1 place maximum pour 100 m ² de surface de plancher	1 place maximum pour 70 m ² de surface de plancher
Épinay-sur-Seine Pierrefitte-sur-Seine Stains Villetaneuse	PLUi	1 place de stationnement par tranche entamée de 90 m ² de surface de plancher	1 place de stationnement par tranche entamée de 60 m ² de surface de plancher	1 place de stationnement par tranche entamée de 50 m ² de surface de plancher
	Plan des mobilités	1 place maximum pour 100 m ² de surface de plancher	1 place maximum pour 100 m ² de surface de plancher	1 place maximum pour 70 m ² de surface de plancher

³ Sous réserve des évolutions apportées à l'issue de la consultation sur le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030

Constructions à usage d'habitation

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p style="text-align: center;"><u>RECOMMANDATION</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Norme plancher</u></p> <p>Ne pas exiger la création d'un nombre de places de stationnement par logement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans chaque commune⁴</p>	<p style="text-align: center;"><u>Dispositions générales – Véhicules motorisés</u></p> <p style="text-align: center;"><i>Logements locatifs à caractère social et logements locatifs intermédiaires mentionnés à l'article L 151-34 1° et 1° bis du code de l'urbanisme et logements en bail réel solidaire (BRS)</i></p> <p><u>Aubervilliers, La Courneuve, L'Île-Saint-Denis, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine</u> : 0,5 place par logement</p> <p><u>Épinay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Villetaneuse</u> :</p> <p><u>Zone de bonne desserte</u> : 0,5 place par logement</p> <p><u>Hors de la zone de bonne desserte</u> : 0,8 place par logement</p> <p style="text-align: center;"><u>Autres logements</u></p> <p><u>Aubervilliers, La Courneuve, L'Île-Saint-Denis, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine</u> : 0,7 place par logement</p> <p><u>Épinay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Villetaneuse</u> : 1 place par logement</p> <p style="text-align: center;"><u>Hébergements</u></p> <p><u>Aubervilliers, La Courneuve, L'Île-Saint-Denis, Saint-Denis, Saint-Ouen-sur-Seine, Épinay-sur-Seine, Pierrefitte-sur-Seine, Stains, Villetaneuse</u></p> <p><u>Établissements assurant l'hébergement des personnes âgées</u> : 1 place par tranche entamée de 10 chambres ou unités d'habitation</p> <p><u>Résidences universitaires et étudiantes, autres hébergements (hors foyers et résidences à caractère social)</u></p>	<p style="text-align: center;">OUI, si souhaité,</p> <p>afin de ne pas dépasser le niveau de la norme recommandée par le PDUIF, notamment dans le secteur du Fort d'Aubervilliers (UP04) et éventuellement dans la zone UH</p> <p>En effet, la zone UH comprend des quartiers d'habitat situés dans les communes d'Épinay-sur-Seine, de Stains et de Villetaneuse. Dans ces communes du cœur de métropole, la surface moyenne des logements retenue dans les documents de mise en œuvre locale du PDUIF est de 71 m².</p> <p>La norme prescrite dans le projet arrêté de PLUi apparaît en moyenne <u>légèrement</u> supérieure aux normes <u>recommandées</u> par le PDUIF pour ces trois communes.</p>

⁴ Cf. normes par commune ci-après

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p><u>Zone de bonne desserte</u> : 1 place pour 30 chambres <u>Hors de la zone de bonne desserte</u> : 1 place pour 5 chambres</p> <p>Foyers ou résidences à caractère social Aucun minimum n'est exigé</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans le règlement des zones</u></p> <p>Zones UMGP, UMD, UMT, UM, UC, UH, UA, UE, UG : dispositions générales</p> <p>Secteur UMh : Aucun nombre minimum de place de stationnement pour les véhicules motorisés n'est requis</p> <p>Zone UH <i>Construction de pavillons hors de la zone de bonne desserte (à l'exception des logements à caractère social) : 1 place pour 60 m² de surface de plancher, avec 1 place minimum par logement</i></p> <p>Secteurs UGb, UGc, UGmi : en fonction des besoins</p> <p>Zone UVP générale et UVPL : stationnement des véhicules motorisés interdit</p> <p>Secteurs UVPu, UVPL1 : en fonction des besoins</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans les zones de projet</u></p> <p>Zone de projet UP29b (Villetaneuse), UP01, UP02, UP03, UP05, UP06, UP08 (Aubervilliers), UP37 (Epinay-sur-Seine), UP12, UP13, UP31 (La Courneuve), UP16, UP19-1, UP19-2 (Pierrefitte-sur-Seine), UP33M, UP34E, UP36EM, UP38 (Saint-Denis), UP07, UP09, UP23, secteurs UP24-1, UP24-4, UP24-5, UP24-7, UP24-8, UP24-9 (Saint-Ouen-sur-Seine), UP32 (Stains) : Dispositions générales</p>	

Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p><u>Zone de projet des Tartres, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis et Stains (UP20) - Véhicules motorisés</u></p> <p>Logement : 0,7 place par logement</p> <p>Logement locatif à caractère social financé par un prêt aidé de l'Etat et logements en bail réel solidaire : 0,5 place par logement</p> <p>Établissements assurant l'hébergement des personnes âgées : 1 place pour 10 chambres</p> <p>Résidences universitaires, autres hébergements (hors foyers et résidences à caractère social) : 1 place pour 6 chambres</p> <p>Foyers ou résidences à caractère social : aucun minimum exigé</p> <p><u>Zone de projet secteur du Fort Aubervilliers (UP04) - Véhicules à moteur</u></p> <p>Habitation</p> <p>1 place par logement</p> <p>0,8 place par logement locatif financé par un prêt aidé de l'État</p> <p>secteur UP04a : 0,5 place par logement</p> <p>Foyers résidences</p> <p>1 place pour 20 chambres</p> <p>secteur UP04a : non réglementé</p> <p>Deux roues motorisés : 1 place par tranche de 200 m² de surface de plancher ; Superficie minimale des places : 2 m²</p> <p><u>Zone de projet de l'Ecoquartier fluvial de L'île-Saint-Denis (UP11) - Véhicules motorisés</u></p> <p>Logement : minimum 0,7 place par habitation</p> <p>Hébergement : minimum 1 place pour 5 chambres</p>	

Prescription et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024 à Saint- Denis (UP39) - Véhicules individuels motorisés</u></p> <p>Logements locatifs à caractère social : minimum 0,25 place par logement</p> <p>Autres logements : minimum 0,45 place par logement</p> <p>Hébergement : aucune place requise</p> <p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024 à Saint- Ouen (UP22)</u></p> <p>Automobile et deux roue motorisées</p> <p>Logements locatifs à caractère social : minimum 0,25 place par logement</p> <p>Autres logements : minimum 0,45 place par logement</p> <p>Hébergement : aucune place requise</p> <p><u>Zone de projet secteur des docks- Saint- Ouen-sur-Seine (UP24)</u></p> <p>Secteurs UP24-2 et UP24-6 : aucune norme imposée</p> <p>Secteurs UP24a à UP24e – Véhicules motorisés :</p> <p>Habitation : 0,7 place par logement</p> <p>Hébergement : 1 place pour 6 logements</p> <p>Logements locatifs à caractère social dans le périmètre de bonne desserte en TC : 0,5 place par logement</p>	

Méthode – Calcul de la borne à la norme plancher recommandée par le PDUIF dans les opérations de logements pour les véhicules motorisés

La norme ne devrait pas exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune.

Le taux de motorisation dans une commune est calculé de la manière suivante :

$$\frac{\text{Nombre de ménages avec 1 voiture} + (\text{Nombre de ménages multi motorisés} \times \text{Nombre moyen de voitures de ces ménages})}{\text{Nombre total de ménages}}$$

Le nombre moyen de voitures des ménages multimotorisés dans une commune du cœur de métropole est de 2,1 (source : EGT 2010 / Île-de-France Mobilités, Omnil, DRIEA). Toutes les communes de Plaine Commune sont situées en cœur de métropole.

Les données INSEE de 2021⁵ sont reprises pour les différentes communes de Plaine Commune dans le tableau ci-après, afin de calculer le taux moyen de motorisation et la norme plancher recommandée par le PDUIF.

COMMUNE	DONNÉES INSEE 2021			INDICATEURS RECOMMANDÉS PAR LE PDUIF				
	Nombre total de ménages	Nombre de ménages ayant 1 voiture	Nombre de ménages ayant au – 2 voitures	Localisation de la commune	Taux moyen de motorisation (nombre de voitures par ménage)		Norme plancher recommandée (nb de places par logement)	
Aubervilliers	34 904	12 594	2 176	Cœur de métropole	$\frac{12594 + 2,1 * 2176}{34904}$	0,49	0,49*1,5	0,7
Epinay-sur-Seine	20 579	10 235	2 712	Cœur de métropole	$\frac{10235 + 2,1 * 2712}{20579}$	0,77	0,77 *1,5	1,2
La Courneuve	16 098	6 723	1 478	Cœur de métropole	$\frac{6723 + 2,1 * 1478}{16098}$	0,61	0,60*1,5	0,9
L'Île Saint-Denis	3 303	1 689	335	Cœur de métropole	$\frac{1689 + 2,1 * 335}{3303}$	0,72	0,72*1,5	1,1

⁵ Cf. Tableau LOG T9-Equipement automobile des ménages, issu du recensement de la population, disponible sur le site de l'INSEE

COMMUNE	DONNÉES INSEE 2021			INDICATEURS RECOMMANDÉS PAR LE PDUIF				
	Nombre total de ménages	Nombre de ménages ayant 1 voiture	Nombre de ménages ayant au – 2 voitures	Localisation de la commune	Taux moyen de motorisation (nombre de voitures par ménage)		Norme plancher recommandée (nb de places par logement)	
Pierrefitte-sur-Seine	11 495	4 851	1 656	Cœur de métropole	$\frac{4851 + 2,1 * 1656}{11495}$	0,72	0,72*1,5	1,1
Stains	13 992	6 683	1 525	Cœur de métropole	$\frac{6683 + 2,1 * 1525}{13992}$	0,71	0,71*1,5	1,1
Saint-Denis	43 380	17 557	3 257	Cœur de métropole	$\frac{17557 + 2,1 * 3257}{43380}$	0,56	0,55*1,5	0,8
Saint-Ouen-sur-Seine	23 978	8 576	1 199	Cœur de métropole	$\frac{8576 + 2,1 * 1199}{23978}$	0,46	0,46*1,5	0,7
Villetaneuse	4 501	2 008	645	Cœur de métropole	$\frac{2008 + 2,1 * 645}{4501}$	0,75	0,76*1,5	1,1

À venir – Projet de Plan des mobilités en Île-de-France

Le projet de Plan des mobilités en Île-de-France arrêté porte un objectif de renforcement des limites (ou bornes) aux normes de stationnement automobile plancher fixées par les PLU(i) pour les constructions neuves à usage de logement, correspondant aux exigences minimales qu'il est recommandé aux collectivités de ne pas dépasser dans leur PLU(i).

Le PDUIF proposait un mode de calcul uniforme de ce taux de places dans toute la région, égal à 1,5 fois le taux de motorisation des ménages résidant dans chaque commune. Le projet de Plan des mobilités 2030 module ce calcul en fonction du territoire et de la qualité de la desserte en transports collectifs, en se plaçant au niveau de taux de motorisation actuel des ménages ou juste en dessous, par anticipation de l'impact de l'arrivée de nouvelles dessertes sur ce dernier.

Pour le territoire de Plaine Commune, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030 propose de faire évoluer les bornes aux normes plancher pour le stationnement des véhicules individuels motorisés dans les constructions neuves à usage de logement de la façon suivante :

Communes	Zone	PDUIF	Projet de Plan des mobilités
Aubervilliers Saint-Denis Saint-Ouen-sur-Seine	Zone 2 – Communes limitrophes de Paris		
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	TM x 0,8
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	TM x 0,9
Épinay-sur-Seine La Courneuve L'Île-Saint-Denis Pierrefitte-sur-Seine Stains Villetaneuse	Zone 3 – Communes du cœur desservies par les lignes 14/15/16 du GPE		
	À moins de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	1 place ou TM x 0,9 si résultat < 1
	À plus de 500 m d'une gare ou station de transports collectifs	TM x 1,5	TM x 1,0

L'évolution proposée par le Plan des mobilités en Île-de-France amène aux normes suivantes pour le territoire de Plaine Commune :

	Zones du Plan des mobilités	Taux moyen de motorisation	Borne à la norme plancher du PDUiF		Borne à la norme plancher du projet de Plan des mobilités	
			Moins de 500 m	Plus de 500 m	Moins de 500 m	Plus de 500 m
Aubervilliers	Zone 2	0,49	0,7		0,4	0,4
Epinay-sur-Seine	Zone 3	0,77	1,2		0,7	0,8
La Courneuve	Zone 3	0,61	0,9		0,5	0,6
L'Île Saint-Denis	Zone 3	0,72	1,1		0,6	0,7
Pierrefitte-sur-Seine	Zone 3	0,72	1,1		0,6	0,7
Stains	Zone 3	0,71	1,1		0,6	0,7
Saint-Denis	Zone 2	0,56	0,8		0,4	0,5
Saint-Ouen-sur-Seine	Zone 2	0,46	0,7		0,4	0,4
Villetaneuse	Zone 3	0,75	1,1		0,7	0,8

Normes de stationnement pour les vélos

Prescription ⁶ et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p>CONSTRUCTIONS À USAGE DE BUREAU</p> <p><u>Prescription d'une norme plancher</u></p> <p>A minima 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher</p>	<p style="text-align: center;"><u>Dispositions générales</u></p> <p>3% de la surface de plancher + places visiteurs</p> <p><u>Autres prescriptions générales</u></p> <p><u>vélo standard</u> : minimum 1,5m² hors dégagement</p> <p><u>vélo cargo ou assimilé</u> : minimum 3m² hors dégagement</p> <p><u>vélos cargos et assimilés</u> : 1 place par tranche de 20 places de stationnement réservées aux véhicules deux-roues non motorisés</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans le règlement des zones</u></p> <p><u>Zones UMGP, UMD, UMT, UM, UC, UH, UA, UE, UG, secteur UGmi, UVP, UVPL, UVPu, UVPL1</u> : dispositions générales</p> <p><u>Secteurs UGb, UGc, UGchu</u> : en fonction des besoins</p> <p><u>Secteur UGged</u> : 1 place/tranche de 300 m² de surface de plancher</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans les règlement des zones de projet</u></p> <p><u>Zones de projet UP20, UP29b, UP01, UP02, UP03, UP05, UP06, UP08-1, UP08-2, UP37, UP12, UP13, UP31, UP16, UP19-1, UP19-2, UP33M, UP34E, UP36EM, UP38, UP07, UP09, UP23, UP32</u> : dispositions générales</p> <p><u>Zone de projet secteur du Fort d'Aubervilliers (UP04)</u></p> <p>2% de la surface de plancher</p> <p><u>1% de la surface de plancher si système avec deux niveaux de râteliers</u></p>	<p style="text-align: center;"><u>Dispositions générales</u></p> <p style="text-align: center;">NON</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans le règlement des zones</u></p> <p style="text-align: center;">OUI,</p> <p>1/ pour prescrire une norme vélo compatible avec la prescription du PDUIF dans le secteur UGged où sont autorisées sous conditions (« <i>si nécessaires à l'équipement</i> ») les constructions neuves à usage de bureau</p> <p>2/ pour préciser la norme de stationnement vélo dans les secteurs UGb, UGc et UGchu où sont autorisées les constructions neuves à usage de bureau</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans les règlements des zones de projet</u></p> <p style="text-align: center;">OUI,</p> <p>3/ pour respecter la prescription du PDUIF en zone de projet UP04</p>

⁶ Se référer également aux nouvelles réglementations en fin de document

Prescription ⁶ et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p><u>Zone de projet de l'Ecoquartier fluvial de L'Île-Saint-Denis (UP11)</u> 1 vélo pour 100 m² de surface de plancher au minimum</p> <p><u>Autres prescriptions générales</u> Ratio de 1,5 m² par place de stationnement vélo hors dégagements</p> <p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024-Saint- Denis (UP39)</u> 1,5% de la surface de plancher</p> <p><u>Autres prescriptions</u> 1 place deux-roues non motorisés = 1,2 m² (dégagement compris) Surface minimum des locaux : 3 m²</p> <p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024-Saint- Ouen (UP22)</u> 1.5% de la surface de plancher</p> <p><u>Autres prescriptions</u> 1 place deux-roues non motorisés = 1,2 m² (dégagement compris) Surface minimum des locaux : 3 m²</p> <p><u>Zone de projet secteur des docks- Saint- Ouen-sur-Seine (UP24)</u> 1,5% de la surface de plancher</p> <p><u>Secteurs UP24a à UP24e</u> 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher</p>	<p>4/ pour modifier le niveau de la surface minimale d'une place de stationnement vélo dans les zones de projet UP22 et UP39</p> <p>La prescription d'une surface de stationnement de 1,2 m², dégagement compris, est insuffisante au regard de l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments.</p> <p>L'article 1 de cet arrêté précise en effet que chaque emplacement vélo sécurisé doit induire une surface de stationnement minimale de 1,5 m², hors espace de dégagement.</p>
<p>CONSTRUCTIONS À USAGE D'HABITATION</p> <p><u>Prescription de normes plancher</u></p>	<p><u>Dispositions générales</u></p> <p><u>Logement</u> <i>Opération de plus de 2 logements</i> 1 place par logement comportant 1 ou 2 pièces principales 2 places par logement comportant 3 pièces principales ou plus</p>	<p><u>Dispositions générales</u></p> <p>NON</p> <p><u>Dispositions dans le règlement des zones</u></p>

Prescription ⁶ et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p>A minima 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales</p> <p>1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m² [pour l'ensemble de l'opération]</p>	<p><i>Opération de plus de 3 logements</i> : au moins 4 places...</p> <p><i>Opération de plus de 5 logements</i> : au moins égale à 7 places...</p> <p><u>Résidences universitaires, résidences étudiantes, foyers-résidences</u> 1 place par chambre</p> <p><u>Etablissements assurant l'hébergement des personnes âgées</u> 1 place pour 20 chambres</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans le règlement des zones</u></p> <p><u>Zones UMGP, UMD, UMT, UM, UC, UH, UA, UE, UG, UVP, UVPL, UVPu, UVPL1</u> : dispositions générales</p> <p><u>Secteurs UGb, UGc, UGmi, UGchu</u> : En fonction des besoins</p> <p><u>Secteur UGged</u> : 1 place/tranche de 300 m² de surface de plancher</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans les règlements des zones de projet</u></p> <p><u>Zones de projet UP20, UP29b, UP01, UP02, UP03, UP05, UP06, UP08-1, UP08-2, UP37, UP12, UP13, UP31, UP16, UP19-1, UP19-2, UP33M, UP34E, UP36EM, UP38, UP07, UP09, UP23, UP32</u> : dispositions générales</p> <p><u>Zone de projet secteur du Fort d'Aubervilliers (UP04)</u> <u>2% de la surface de plancher</u> <u>1% de la surface de plancher si système avec deux niveaux de râteliers</u></p> <p><u>Zone de projet de l'Ecoquartier fluvial de L'Île-Saint-Denis (UP11)</u></p> <p><u>Logement</u> 0,75 m² par logement comportant au plus 2 pièces principales 1,5 m² pour les logements comportant plus de 2 pièces principales</p> <p><u>Hébergement</u> Minimum 1 place de stationnement pour 2 chambres</p>	<p style="text-align: center;">OUI,</p> <p>1/ pour prescrire une norme vélo compatible avec la norme du PDUIF dans les secteurs de la zone UG lorsque les constructions neuves à usage de logement collectif sont autorisées</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans les règlements des zones de projet</u></p> <p style="text-align: center;">OUI,</p> <p>2/ dans la zone de projet du secteur du Fort d'Aubervilliers (UP04), afin de fixer une norme de stationnement vélo pour les logements collectifs compatible avec la prescription du PDUIF</p> <p>En effet, dans les communes du cœur de métropole, le PDUIF retient une surface moyenne de 71 m² pour les logements neufs. Aussi, la norme retenue (2% voire 1%) n'est pas suffisante au regard de la prescription du PDUIF.</p>

Prescription ⁶ et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024-Saint- Denis (UP39)</u></p> <p>Habitation 0,75 m² par logement jusqu'à 2 pièces principales 1,50 m² pour trois pièces principales et plus</p> <p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024-Saint- Ouen (UP22)</u></p> <p>Habitation 0,75 m² par logement jusqu'à 2 pièces principales 1,50 m² pour trois pièces principales et plus</p> <p><u>Zone de projet secteur des docks- Saint- Ouen-sur-Seine (UP24)</u></p> <p>Habitation comportant au moins deux logements 0,75 m² par logement comportant au plus 2 pièces principales 1,5 m² pour les logements comportant plus de 2 pièces principales</p> <p><u>Secteurs UP24a à UP24e</u></p> <p>Habitation 0,75 m² par logement comportant au plus 2 pièces principales 1,5 m² pour les logements comportant plus de 2 pièces principales Surface des locaux affectés au stationnement des vélos : minimum 10 m²</p>	
<p>CONSTRUCTIONS À USAGE D'ACTIVITÉ, COMMERCE DE PLUS DE 500 M² DE SURFACE DE PLANCHER, INDUSTRIE, ÉQUIPEMENT PUBLIC</p>	<p><u>Dispositions générales</u></p> <p>Artisanat, commerces de détail, commerce de gros, activités de service avec l'accueil d'une clientèle <u>Surface de plancher n'excède pas 500 m²</u> : en fonction des besoins <u>Surface de plancher de plus de 500m²</u> : 10% de l'effectif total des emplois+ places pour les visiteurs</p>	<p><u>Dispositions générales</u></p> <p>NON</p>

Prescription ⁶ et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
<p><u>Prescription d'une norme plancher</u></p> <p>A minima 1 place pour 10 employés</p>	<p>Industrie 15 % de l'effectif total de salariés accueillis simultanément dans les bâtiments Le nombre de places devra aussi correspondre, au minimum, à une place pour 10 emplois, avec des places pour les visiteurs.</p> <p>Entrepôt 15 % de l'effectif total de salariés accueillis simultanément dans les bâtiments</p> <p>Équipements d'intérêt collectif et services publics 15 % de l'effectif d'agents ou usagers accueillis simultanément</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans le règlement des zones</u></p> <p><u>Zones UMGP, UMD, UMT, UM, UC, UH, UA, UE, UG, UVP, UVPL, UVPu, UVPL1</u> : dispositions générales</p> <p><u>Secteurs UGb, UGc, UGmi</u> : En fonction des besoins</p> <p><u>Secteur UGged</u> : 1 place/tranche de 300 m² de surface de plancher</p> <p><u>Secteur UGchu</u> : en fonction des besoins ; l'effectif des usagers du service public considéré pour le calcul des places de stationnement exclut l'effectif des patients hospitalisés</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans les règlements des zones de projet</u></p> <p><u>Zones de projet UP20, UP29b, UP01, UP02, UP03, UP05, UP06, UP08-1, UP08-2, UP37, UP12, UP13, UP31, UP16, UP19-1, UP19-2, UP33M, UP34E, UP36EM, UP38, UP07, UP09, UP23, UP32</u> : dispositions générales</p>	<p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans le règlement des zones</u></p> <p style="text-align: center;">OUI,</p> <p>1/ afin de préciser les normes de stationnement vélos dans les sous-secteurs de la zone UG lorsque sont autorisées les constructions neuves à usage d'artisanat, de commerce de détail, d'industrie, d'entrepôt et d'équipement public</p> <p style="text-align: center;"><u>Dispositions dans les règlements des zones de projet</u></p> <p style="text-align: center;">OUI,</p> <p>2/ pour préciser, dans les zones de projet UP04 et UP11, les normes de stationnement vélos lorsque les équipements publics y sont autorisés</p> <p>3/ pour prescrire, dans les zones de projet UP39 et UP22, une norme de stationnement vélo pour tous les équipements publics autorisés, y compris ceux qui ne génèrent pas de surface de plancher en superstructure</p>

Prescription ⁶ et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p><u>Zone de projet secteur du Fort d'Aubervilliers (UP04)</u></p> <p>Commerce, artisanat, Industrie 2% de la surface de plancher 1% de la surface de plancher si système avec deux niveaux de râteliers Service public et service d'intérêt collectif et pour les équipements collectifs En fonction des besoins</p> <p><u>Zone de projet de l'Ecoquartier fluvial de L'Île-Saint-Denis (UP11)</u></p> <p>Artisanat, commerce de détail, activité de service avec accueil de clientèle, industrie, entrepôt : 1 vélo pour 200 m² de surface de plancher au minimum Equipements d'intérêt collectif et services publics En fonction des besoins</p> <p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024-Saint-Denis (UP39)</u></p> <p>Activités et commerce, à partir de 500m² de surface de plancher 1 place pour 10 employés Artisanat 1 place par tranche entamée de 500 m² de surface de plancher créée Equipements d'intérêt collectif et services publics Employés : 1 place par tranche entamée de 10 employés Utilisateurs : au minimum une place ; nombre de place par opération, en fonction des besoins Aucune place ne sera exigée pour les ouvrages qui ne génèrent pas de surface de plancher en superstructure</p>	

Prescription ⁶ et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p>Autres équipements publics 1 place pour 10 employés et stationnement visiteurs</p> <p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024-Saint- Ouen (UP22)</u></p> <p>Activités et commerce, à partir de 500m² de surface de plancher 1 place pour 10 employés</p> <p>Artisanat 1 place par tranche entamée de 500m² de surface de plancher créée</p> <p>Equipements d'intérêt collectif et services publics <u>Employés</u> : 1 place par tranche entamée de 10 employés. <u>Utilisateurs</u> : au minimum une place ; nombre de place par opération, en fonction des besoins</p> <p>Aucune place ne sera exigée pour les ouvrages qui ne génèrent pas de surface de plancher en superstructure</p> <p>Autres équipements publics 1 place pour 10 employés et stationnement visiteurs</p> <p><u>Zone de projet secteur des docks- Saint- Ouen-sur-Seine (UP24)</u></p> <p>Commerces, activités de service de plus de 500 m² de surface de plancher au minimum 1 place pour 10 employés</p> <p>Autres activités des secteurs secondaire ou tertiaire au minimum 1 place pour 10 employés</p> <p><u>Secteurs UP24a à UP24e</u></p> <p>Commerces de plus de 500 m² de surface de plancher, artisanat 1 place pour 10 employés</p>	

Prescription ⁶ et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p>Industrie 1 place pour 10 employés</p> <p>Entrepôt 1 place pour 10 employés + stationnement « visiteurs »</p> <p>Equipements d'intérêt collectif et services publics 1 place pour 10 employés</p>	
<p>CONSTRUCTIONS À USAGE D'ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE</p> <p><u>Prescription d'une norme plancher</u> 1 place pour 8 à 12 élèves</p> <p><u>Recommandation de normes plancher</u> 1 place pour 8 à 12 élèves pour les écoles primaires 1 place pour 3 à 5 élèves pour les collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur</p>	<p><u>Dispositions générales</u> 1 place pour 8 à 12 élèves de plus de 12 ans</p> <p><u>Dispositions dans le règlement des zones</u> Zones UMGP, UMD, UMT, UM, UC, UH, UA, UE, UG, UVP, UVPL, UVPu, UVPL1 : dispositions générales Secteurs UGb, UGc, UGmi, UGchu : en fonction des besoins Secteur UGged : 1 place/tranche de 300 m² de surface de plancher</p> <p><u>Dispositions dans les règlements des zones de projet</u> Zones de projet UP20, UP29b, UP01, UP02, UP03, UP05, UP06, UP08-1, UP08-2, UP37, UP12, UP13, UP31, UP16, UP19-1, UP19-2, UP33M, UP34E, UP36EM, UP38, UP07, UP09, UP23, UP32 : dispositions générales Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024-Saint- Denis (UP39) Établissements scolaires : 1 place pour 12 élèves</p>	<p><u>Dispositions générales</u> OUI,</p> <p>1/ pour prescrire une norme vélos dans les écoles primaires (élèves de moins de 12 ans)</p> <p><u>Dispositions dans le règlement des zones urbaines et des zones de projet</u> OUI,</p> <p>2/ pour préciser la norme vélo fixée pour les établissements d'enseignement situés dans les secteurs UGc (campus Condorcet à Aubervilliers) et UGchu (campus hospitalo-universitaire Grand Paris Nord à Saint-Ouen-sur-Seine) et, le cas échéant, dans les secteurs de projet UP04 et UP11 lorsque les constructions neuves à usage d'établissement scolaire y sont autorisées</p> <p>3/ pour prescrire, <u>si souhaité</u>, dans l'ensemble des dispositions (générales, zones urbaines et zones de projet) une norme encore plus volontariste pour le</p>

Prescription ⁶ et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Plaine Commune	Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Plaine Commune ¹ arrêté en conseil de territoire le 19/11/2024	Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?
	<p><u>Zone de projet secteur du village olympique et paralympique 2024-Saint- Ouen (UP22)</u> 1 place pour 12 élèves</p> <p><u>Zone de projet secteur des docks- Saint- Ouen-sur-Seine (UP24)</u> Etab. d'enseignement : 1 place par tranche complète de 8 à 12 élèves</p> <p><u>Secteurs UP24a à UP24e</u> Etab. d'enseignement : 1 place par tranche complète de 8 à 12 élèves</p>	stationnement des vélos dans les établissements scolaires, conformément aux <u>recommandations</u> du PDUIF

Réglementation – Stationnement vélo

En janvier 2023, l'arrêté du 13 juillet 2016 relatif à l'application des articles R.111-14-2 à R.111-14-8 du code de la construction et de l'habitation a été abrogé. À partir de cette date, ce sont les dispositions réglementaires prescrites par l'arrêté du 30 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments, paru au journal officiel le 3 juillet 2022, qui s'appliquent.

L'arrêté du 30 juin 2022 est pris pour application des articles R.113-11 à R.113-18 du code de la construction et de l'habitation relatifs aux infrastructures de stationnement sécurisé des vélos. Il fixe le nombre minimal d'emplacements de stationnement pour les vélos à réaliser, notamment lors de la construction de bâtiments neufs.

Les nouvelles obligations réglementaires s'appliquent aux constructions neuves ou existantes à usage d'habitation, de lieux de travail industriels ou tertiaires, accueillant un service public, constituant un ensemble commercial ou accueillant un établissement de spectacles cinématographiques, conformément aux articles L113-18, L113-19 et L113-20 du code de la construction et de l'habitation.

Ces nouvelles normes exigent parfois des surfaces de stationnement plus importantes que les prescriptions du PDUIF. Il convient dans ce cas de respecter la réglementation imposée par le code de la construction et de l'habitation.

À venir – Projet de Plan des mobilités en Île-de-France

Le projet de Plan des mobilités revoit les normes de stationnement vélo afin de tenir compte de la nouvelle réglementation nationale, qui est notamment plus exigeante pour les immeubles comportant au moins deux logements.

Pour la majorité des catégories / destinations de bâtiments, le projet de Plan des mobilités reprend les normes de la réglementation nationale mais en adapte l'expression afin d'en faciliter l'application par les collectivités. Ainsi, à l'exception des normes pour les logements et des normes pour les établissements recevant du public, elles sont exprimées dans le projet de Plan des mobilités en termes de nombre de places vélo à réaliser selon la surface de plancher, ratio plus adapté pour l'instruction des autorisations d'urbanisme.

Toutefois, pour les bureaux, considérant l'objectif de triplement de la part modale du vélo d'ici à 2030 porté par le Plan des mobilités, lié notamment à l'essor de l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail, des normes plus exigeantes que la réglementation nationale ont été fixées en distinguant le niveau d'exigence selon les zones et la proximité du cœur de métropole. Pour le territoire de Plaine Commune, il est prévu de retenir une norme minimale de :

- 1 place de stationnement vélo pour 70 m² de surface de plancher pour les communes d'Aubervilliers, Saint-Denis et Saint-Ouen-sur-Seine ;
- 1 place de stationnement vélo pour 90 m² de surface de plancher pour toutes les autres communes.

Synthèse

L'analyse du projet de PLUi arrêté montre que le règlement est globalement compatible avec les prescriptions et les recommandations du PDUIF en matière de stationnement automobile et de stationnement des vélos pour ce qui concerne le niveau des normes.

Toutefois, les points de desserte en transports collectifs structurants retenus par le PLUi pour l'application des normes pourraient intégrer le projet de prolongement du T8 à Rosa Parks, qui a fait l'objet d'une enquête publique unique du 21 mai au 25 juin 2024, dont la déclaration de projet a été approuvée à l'unanimité par le Conseil d'Île-de-France Mobilités lors de sa séance du 11 décembre 2024, et qui devrait prochainement être déclaré d'utilité publique par les Préfets de Seine-Saint-Denis et de la Région Île-de-France.

→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Plaine Commune d'apporter au règlement du PLUi les corrections et/ou compléments qu'elle lui suggère afin de le rendre pleinement compatible avec les prescriptions et recommandations du PDUIF en matière de stationnement automobile et de stationnement vélo.

2. Projets de transports collectifs

Le chapitre du diagnostic relatif à la mobilité comporte aux pages 285 et 286 une présentation des projets de transports collectifs que Plaine Commune juge nécessaires pour son territoire, en sus des lignes de métro 15, 16 et 17 du Grand Paris Express (GPE) :

- le prolongement de la ligne de métro 12 de Mairie d'Aubervilliers à Stains-Cerisaie ;
- la création d'une nouvelle station sur la ligne de métro 7 à Aubervilliers entre la Porte de la Villette et Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins ;
- la création d'une nouvelle station sur la ligne 13 à Saint-Denis entre Pleyel et Porte de Paris dans le secteur de la Plaine Saulnier ;
- le prolongement du T11 (phase 2) ;
- le prolongement sud du T8 depuis Saint-Denis-Porte de Paris jusqu'à Rosa Parks ;
- la création d'un transport collectif en site propre (TCSP) de type bus à haut niveau de service (BHNS) ou tramway entre les pôles de Saint-Denis Université (ligne de métro 13), Garges-Sarcelles (RER D, tramway T5) et La Courneuve Six-Routes (futurs lignes de métro 16 et 17 du GPE) via l'ex-N301 et la D29.

Île-de-France Mobilités souhaite rappeler qu'à ce jour, parmi l'ensemble des projets indiqués, seul le prolongement du T8 à Rosa Parks fait l'objet d'études en cours (cf. 2.1). Pour ce projet, contrairement à ce qui est indiqué dans le diagnostic, les travaux devraient être engagés en 2027 (et non en 2024) avec un horizon de mise en service en 2031.

Le prolongement du tramway T11 (phase 2) est inscrit au SDRIF-E approuvé et l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au Contrat de projet État-Région (CPER) prévoit également une enveloppe pour des études, acquisitions foncières et premiers travaux, au sein de laquelle sont spécifiquement mentionnées les « *études des prolongements du T11 (93/95)* ». L'état d'avancement des réflexions sur ce projet ne permet toutefois pas d'envisager une mise en service à l'horizon indiqué dans le diagnostic (2030 ou 2033).

En outre, les projets de prolongement de la ligne de métro 12 (2035 dans le diagnostic) et la création d'un TCSP entre les pôles de Saint-Denis Université, Garges-Sarcelles et La Courneuve Six-Routes (2025 dans le diagnostic) ne sont inscrits ni au SDRIF en vigueur, ni au SDRIF-E approuvé. Il n'est donc pas opportun d'afficher des horizons de mise en service dans le PLUi.

Enfin, il conviendrait de mettre à jour les calendriers prévisionnels de mise en service des lignes du Grand Paris Express : à date, celle des premiers tronçons des lignes 16 (Saint-Denis Pleyel - Clichy - Montfermeil) et 17 (Le Bourget RER - Le Bourget Aéroport) est prévue au deuxième trimestre 2027 (et non 2025), et celle des lignes 15 est et ouest à l'horizon 2031.

→ Dans le souci de permettre une bonne information du public, Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Plaine Commune :

- **de distinguer et hiérarchiser les projets de transports collectifs selon leur état d'avancement (en réflexion, à l'étude, déclaré d'utilité publique, en travaux), leur inscription dans les documents de planification et/ou de programmation régionaux (SDRIF-E, CPER) et leur horizon de réalisation s'il est connu ;**
- **d'actualiser les éléments du diagnostic relatifs aux années de mise en service des projets de transports en s'appuyant sur les informations ci-dessus.**

2.1 Projet de prolongement du tram T8 de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks

À titre liminaire, il est rappelé que le projet de T8Sud fait l'objet d'une procédure de mise en compatibilité du PLUi initial. Une enquête publique a eu lieu du 21 mai au 25 juin 2024 et l'arrêté interpréfectoral déclarant l'opération d'utilité publique devrait être pris au premier semestre 2025.

Les dispositions de l'article L. 153-36 du code de l'urbanisme prévoient que « *lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet (...) le plan local d'urbanisme ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la décision procédant à la mise en compatibilité* ».

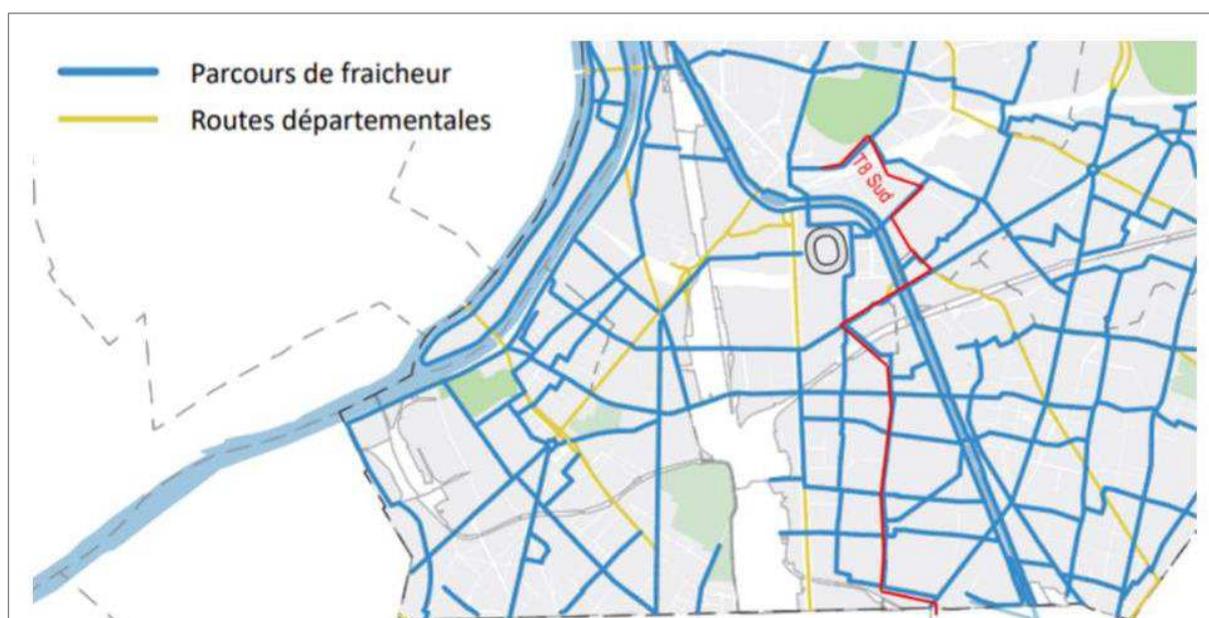
La version du PLUi mise en compatibilité pour le projet de T8Sud est celle issue de la modification n°3 en date du 11 avril 2023. Certaines dispositions introduites dans la présente révision n'existaient pas au moment de cette mise en compatibilité et viennent se heurter au projet de T8Sud sans qu'elles aient pu être mises en compatibilité. Il s'agit notamment des dispositions contenues dans le règlement, qui sont listées ci-après.

OAP thématiques

OAP « Grands Axes et espace public »

Les objectifs contenus dans l'OAP visent à la définition de la vocation des axes selon les types de mobilités qu'ils peuvent y accueillir. Un objectif de cette OAP est la requalification des portes et des espaces de liaison avec Paris, en améliorant la circulation des modes actifs et des bus pour résorber la rupture avec le boulevard périphérique. Le projet T8Sud participe pleinement à cet objectif.

La carte n°3 indique des types de parcours, notamment sur les voies empruntées par le T8Sud qui devront faire l'objet de plantation d'arbres de grand développement contribuant à un maillage de parcours de fraîcheur. Le tracé du T8Sud est concerné par ce maillage.



Source : PLUi arrêté Plaine Commune – OAP thématique « Grands axes et espace public » - Carte n°3

OAP « Santé environnementale »

Cette OAP vise notamment à créer les conditions permettant de diminuer le niveau d'exposition des populations et d'améliorer la qualité de l'air extérieur.

A cette fin, il est prévu d'éviter la création de rues canyon et d'y limiter la plantation de végétation haute et dense afin de faciliter la circulation aéraulique et d'éviter l'accumulation des polluants (p. 9).

OAP « Paysage »

Une orientation de l'OAP vise à consolider la trame paysagère arborée. Le projet de T8Sud répond pleinement à cet objectif. Les aménagements projetés seront de nature à préserver au maximum les alignements d'arbres existants et à enrichir la trame paysagère.

Il est également pris bonne note de l'attention particulière qui est apportée aux cas d'impossibilités techniques d'implantation d'arbres (réseaux, qualité des sols) et surtout de l'impact néfaste sur la santé de l'implantation d'arbres dans des rues canyon par l'accumulation de polluants atmosphériques qu'elle provoquerait dans ces rues.

→ Île-de-France Mobilités attire l'attention de l'EPT Plaine Commune sur les difficultés à concilier les dispositions des OAP thématiques « Santé environnementale » et « Paysage » (pour son volet visant à éviter le cumul des polluants dans les rues canyon) avec celles de l'OAP « Grands axes et espace public » (végétalisation de l'espace public, plantations denses et arbres de haute tige). La volonté de réduire l'accumulation de polluants peut ainsi entrer en contradiction avec l'objectif de plantation d'arbres de grand développement le long de certains axes, dont Île-de-France Mobilités pourra préciser la liste ultérieurement si nécessaire.

Règlement

Règlement écrit – Dispositions générales (partie 1)

Le projet de PLUi arrêté apporte une nouvelle règle alternative pour les abattages d'arbres liés à des projets. Dans les secteurs identifiés au Plan de la trame verte et bleue (document n°4-2-3), la règle initiale de compensation de 3 arbres replantés pour 1 arbre abattu est modifiée en cas d'abattage de 10 arbres ou plus : la nouvelle règle est alors de 4 arbres replantés pour 1 arbre abattu.

Cette disposition modifie celle du PLUi initial qui a fait l'objet de la mise en compatibilité (pièce G0 p. 45-47 et p. 58) ; elle a été ajoutée postérieurement à l'ouverture de l'enquête publique alors que l'arrêté inter préfectoral déclarant l'opération du T8Sud d'utilité publique n'est à ce jour pas encore pris.

Toutefois, en application de l'article L. 153-56 du code de l'urbanisme, il n'est pas certain que ces évolutions puissent être opposables à l'opération T8Sud. Pour rappel, selon cet article, lorsque la mise en compatibilité est requise pour permettre la déclaration d'utilité publique d'un projet (DUP), le PLU(i) ne peut pas faire l'objet d'une modification ou d'une révision portant sur les dispositions faisant l'objet de la mise en compatibilité entre l'ouverture de l'enquête publique et la DUP.

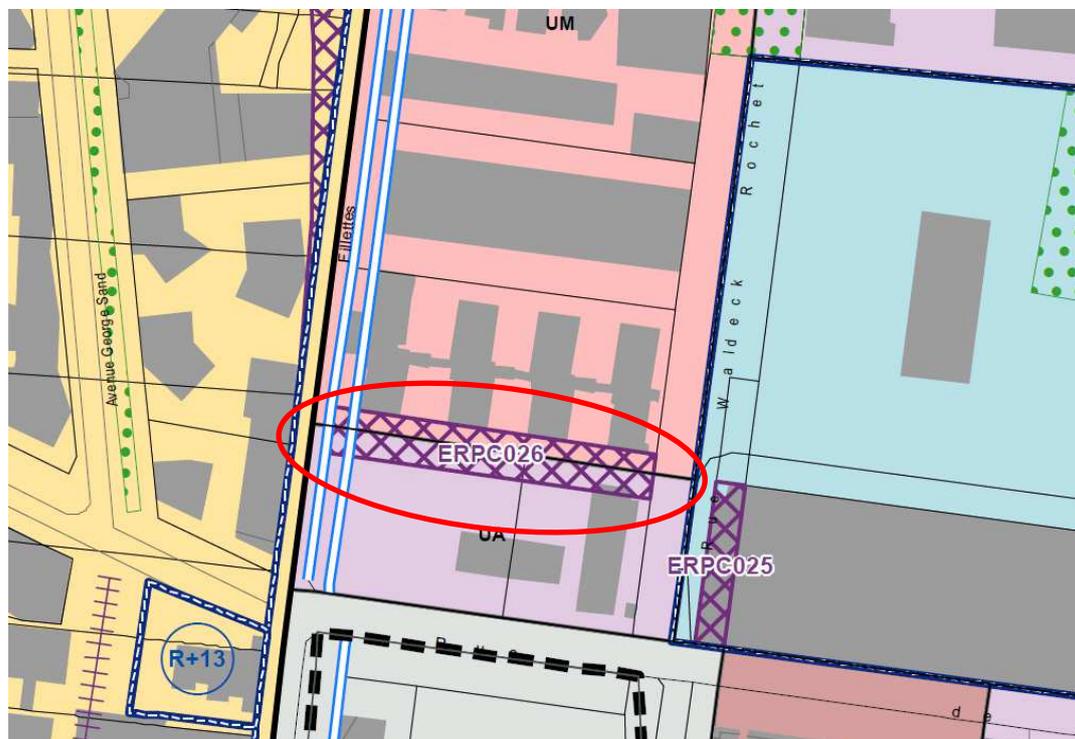
Île-de-France Mobilités demande donc de prévoir une exemption spécifique à l'application de la règle alternative applicable en matière d'abattage de 10 arbres ou plus au sein des secteurs identifiés sur le Plan de la trame verte et bleue, au bénéfice du projet T8Sud, de sorte que la compensation demandée soit de 3 arbres équivalents replantés pour 1 arbre abattu dans le cadre de cette opération. Cette mesure reprend celle contenue dans le PLUi initial, et répond aux exigences des dispositions de l'article L. 153-56 du code de l'urbanisme. Le maintien d'une compensation de 3 arbres équivalents replantés pour 1 arbre abattu dans le cadre du projet T8Sud est de nature à sécuriser sa réalisation tant du point de vue juridique qu'opérationnel, compte tenu de ses caractéristiques techniques.

S'agissant des périmètres de compensation, si cette dernière ne peut être réalisée sur le territoire de Plaine Commune, le règlement précise que l'EPT agit en tant qu'opérateur de compensation. Cette disposition, bien qu'étrangère à celles relevant du code de l'urbanisme et du contenu des PLU(i), appelle une précision. Le code de l'environnement, dans son article L. 163-1, précise que le maître d'ouvrage reste seul responsable des mesures de compensation qu'il souhaite mettre en œuvre. Trois modalités s'offrent à lui et celle qui consiste à confier à un opérateur de compensation qui agit en son nom n'est qu'une de ces trois possibilités. Le choix d'externaliser en sollicitant un opérateur de compensation qui agit pour son compte reste par conséquent de la seule compétence du maître d'ouvrage.

S'agissant des transplantations des arbres, il est regrettable que celles-ci ne soient pas possibles pour ceux implantés sur les parcelles privées (p. 86). Cette interdiction semble en contradiction avec la volonté de préserver un maximum de sujets existants.

Règlement écrit – Emplacements réservés (partie 5)

L'emplacement réservé n°ERPC 0026 intercepte le projet de tramway (cf. extrait du PLUi ci-dessous).



ERPC026	Voirie	Aubervilliers	Création d'une nouvelle voie à l'est de la rue Waldeck Rocheten direction de la future voie nord / sud	Plaine Commune	1403 m ²
---------	--------	---------------	--	----------------	---------------------

Source : PLUi arrêté Plaine Commune – Plan de zonage d'Aubervilliers ; Règlement

À la suite d'échanges avec les services de la Ville d'Aubervilliers et de l'EPT Plaine Commune courant 2024, il est apparu que :

- l'espace muré actuel matérialisant cet emplacement réservé a déjà fait l'objet de mésusages et constitue un lieu problématique pour le fonctionnement quotidien du quartier ;
- la création d'une nouvelle voie de circulation est - ouest entre la rue Waldeck Rochet et la rue des Fillettes ne semble plus indispensable au vu du plan de circulation actuel et futur du secteur (aménagement actuel de la rue de Saint-Gobain et future mise en sens unique de la rue des Fillettes entre la rue de Saint-Gobain et la rue du Landy dans le cadre du projet T8Sud) ;
- la suppression de l'emplacement réservé créerait des opportunités pour valoriser les parcelles et faciliterait la mise en œuvre des mesures de reconstitution / compensation nécessaires à la bonne intégration du projet T8Sud dans l'espace urbain.

La suppression serait par conséquent bénéfique à l'avancement du projet et à la qualité de son insertion urbaine.

→ À ce jour, l'arrêté inter préfectoral déclarant l'utilité publique du projet de prolongement du T8Sud n'étant pas signé, et en vertu de l'article L.153-36 du code de l'urbanisme, Île-de-France Mobilités considère que les nouvelles dispositions du projet de PLUi arrêté qui contrarieraient la réalisation du projet du T8Sud ne sont pas opposables au projet T8Sud.

→ Il est toutefois demandé à l'EPT Plaine Commune de :

- **prévoir une disposition spécifique pour exempter le projet T8 Sud de la règle relative à la compensation introduite entre l'ouverture de l'enquête publique et l'arrêté déclarant l'opération d'utilité publique ;**
- **supprimer l'emplacement réservé n° ERPC 0026.**

2.2 Autres projets sur le territoire

Prolongement de la ligne de métro 12 jusqu'à Stains-Cerisaie

Outre sa mention dans le diagnostic (p. 286), le projet de prolongement de la ligne de métro 12 depuis Mairie d'Aubervilliers jusqu'à Stains-Cerisaie fait l'objet de trois emplacements réservés, numérotés ERRAT 166, 167 et 168, au bénéfice de la RATP, pour « *prolongation d'une ligne de métro et création d'ateliers* ».

Pour rappel, si ce projet a fait l'objet d'une étude exploratoire menée par la RATP en 2017, ce projet n'est pas inscrit au SDRIF en vigueur, ni au SDRIF-E approuvé. Il n'apparaît donc pas opportun de l'inscrire dans une pièce du PLUi opposable aux autorisations d'urbanisme.

→ **Île-de-France Mobilités demande à l’EPT Plaine Commune de retirer du PLUi les mentions relatives au projet de prolongement de la ligne 12 du métro jusqu’à Stains La Cerisaie, en particulier des pièces du PLUi opposables aux autorisations d’urbanisme, en l’espèce le règlement graphique.**

Création d’une station supplémentaire sur la ligne 13 à Saint-Denis entre Pleyel et Porte de Paris dans le secteur de la Plaine Saulnier

Il est fait mention dans le diagnostic (p. 186) et dans le projet d’aménagement et de développement durables (PADD p. 17) de la création d’une station supplémentaire sur la ligne 13 entre les stations Carrefour Pleyel et Saint Denis Porte de Paris afin de desservir la zone d’aménagement concerté (ZAC) de la Plaine Saulnier.

Ce projet d’une nouvelle station est également cité et représenté avec un emplacement indicatif sur le schéma de l’orientation d’aménagement et de programmation (OAP) n°19 « Secteur de la Plaine Saulnier à Saint-Denis ». Il fait en outre l’objet d’un emplacement réservé n°SLPC120 inscrit au bénéfice de Plaine Commune sur le règlement graphique.

Plusieurs échanges ont eu lieu entre Île-de-France Mobilités et Plaine Commune à ce sujet. En particulier, Île-de-France Mobilités, dans un courrier daté du 24 juillet 2023, rappelle le contexte territorial et énumère les difficultés techniques de ce projet :

- immeubles de grande hauteur prévus au-dessus du tunnel lui-même peu profond ;
- nécessaire interruption de plusieurs mois du trafic du métro sur la branche Saint-Denis Université ;
- allongement du temps de parcours pour les voyageurs en bout de branche.

Par ailleurs, la réalisation du Franchissement urbain de Pleyel dans son intégralité sera de nature à faciliter l’accès au secteur de Pleyel depuis le secteur de la Plaine. Renforcée par l’arrivée de la ligne 14 en 2024, la desserte du secteur Pleyel par le métro sera en outre significativement améliorée à la mise en service des lignes de métro 16 et 17 à l’horizon 2027 puis des lignes 15 est et ouest à l’horizon 2031.

Au regard de ces éléments, l’opportunité d’une nouvelle station n’est donc pas confirmée.

En outre, le projet de création d’une nouvelle station sur la ligne 13 dans le secteur de la Plaine Saulnier n’est pas inscrit au SDRIF en vigueur, ni au SDRIF-E approuvé, et n’est pas identifié au sein de l’enveloppe globale de l’avenant portant volet mobilités 2023-2027 au CPER prévue pour poursuivre les études de prolongement de métro sur le réseau existant.

Il apparaît par conséquent très prématuré d’inscrire ce projet dans des pièces du PLUi directement opposables aux autorisations d’urbanisme.

→ **Île-de-France Mobilités demande à l’EPT Plaine Commune de retirer du PLUi les mentions relatives au projet de création d’une nouvelle station sur la ligne de métro 13 à Saint-Denis entre Carrefour Pleyel et Saint-Denis - Porte de Paris dans le secteur de la Plaine Saulnier, en particulier des pièces du PLUi opposables aux autorisations d’urbanisme, en l’espèce les OAP sectorielles et le règlement graphique.**

Création d'une station supplémentaire sur la ligne 7 à Aubervilliers entre la Porte de la Villette et Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins

La création d'une station supplémentaire sur la ligne 7 est mentionnée dans le diagnostic (p. 285).

La distance entre les stations Porte de la Villette et Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins est faible (800 mètres) et ne permet pas d'envisager la création d'une station intermédiaire.

Pour rappel, ce projet n'a fait l'objet d'aucune étude d'opportunité et de faisabilité. En outre, il n'est pas inscrit au SDRIF en vigueur, ni au SDRIF-E approuvé, et n'est pas identifié au sein de l'enveloppe globale de l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au CPER prévue pour poursuivre les études de prolongement de métro sur le réseau existant.

→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Plaine Commune de retirer du PLUi les mentions relatives au projet de création d'une nouvelle station sur la ligne de métro 7 à Aubervilliers entre la Porte de la Villette et Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins.

Création d'un TCSP entre les pôles de Saint-Denis Université, Garges-Sarcelles et La Courneuve Six-Routes

La création d'un TCSP entre la gare de Garges-Sarcelles, la station Saint-Denis Université et le futur pôle de La Courneuve Six-Routes (bus à haut niveau de service et tramway) est notamment mentionnée dans le diagnostic (p. 285) et le PADD (p. 17). Le projet de TCSP est également cité et représenté sur les schéma des OAP sectorielles n°12 « Quartier de la Mairie » et n°13 « La Courneuve Six Routes » à La Courneuve.

Pour rappel, ce projet n'est pas inscrit au SDRIF en vigueur, ni au SDRIF-E approuvé.

S'il est établi que certaines lignes de bus relativement empruntées souffrent d'irrégularité sur ces axes, essentiellement sur la RD 125 à Garges-lès-Gonesse (hors territoire couvert par le PLUi) et au niveau du carrefour du Globe à Stains, seules des études approfondies pilotées par Île-de-France Mobilités à partir de données précises sur les conditions d'exploitation des bus permettraient d'apprécier l'opportunité d'aménagements de voirie pour fiabiliser la circulation de ces derniers et d'en définir la teneur.

A fortiori, l'opportunité d'une solution tramway sur ces axes n'est pas avérée pour plusieurs raisons. Tout d'abord, le projet envisagé serait situé à deux kilomètres à l'est du tram 5 existant. Par ailleurs, réaliser un tramway sur la RD125 obèrerait toute possibilité d'y insérer des aménagements pour les autres lignes de bus, notamment la ligne 133 très fréquentée. Or, ce tronçon va faire l'objet de l'aménagement d'un site propre bidirectionnel dans le cadre du projet de la ligne du Grand Roissy reliant Garges-Sarcelles à Roissypôle via le Parc des expositions. En outre, afin d'améliorer l'ensemble du réseau bus du secteur, les voies bus réalisées dans le cadre du projet de Bus du Grand Roissy bénéficieront à toutes les lignes empruntant les voiries concernées.

→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Plaine Commune :

- **de présenter au conditionnel la mention d'un TCSP entre les pôles de Saint-Denis Université, Garges-Sarcelles et La Courneuve Six-Routes ;**
- **de retirer du PLUi la mention de la solution tramway ;**
- **de retirer les mentions relatives à ce projet des pièces du PLUi opposables aux autorisations d'urbanisme, en l'espèce les OAP sectorielles.**

3. Conditions d'exploitation des transports collectifs

3.1 Transports ferrés

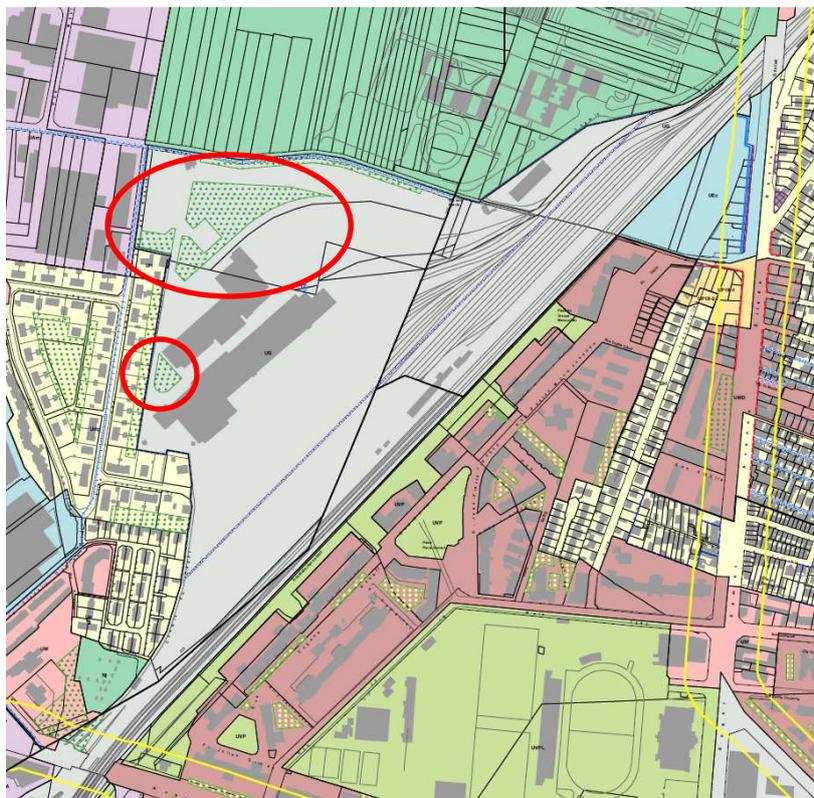
Remarque générale

De façon générale, le foncier concerné par un équipement ou un faisceau ferroviaire fait l'objet d'un zonage spécifique UG correspondant aux grands services urbains et grands équipements. Le règlement y autorise les équipements d'intérêt collectif et services publics, notamment les locaux techniques et industriels d'administrations publiques et assimilés. Les exemptions aux contraintes réglementaires prévues par le projet de PLUi arrêté sont globalement adaptées aux spécificités des installations ferroviaires.

Toutefois, Île-de-France Mobilités observe que plusieurs dispositions du PLUi arrêté, en particulier graphiques, tendent à réduire ou contraindre l'usage des emprises affectées à l'activité ferroviaire au profit d'autres usages ou objectifs, notamment la végétalisation.

Technicentre SNCF Paris-Nord (Villetaneuse)

En particulier, le règlement graphique du projet de PLUi arrêté localise, au sein de l'emprise du technicentre SNCF Paris-Nord de Villetaneuse, un espace végétalisé à préserver (EVP) découpés en trois morceaux, situé majoritairement au nord du technicentre (cf. extrait du règlement graphique en page suivante).



Source : PLUi arrêté Plaine Commune – Plan de zonage de Villetaneuse ; Règlement partie 5

Une telle protection est incompatible avec l'affectation de ces emprises au service public ferroviaire et n'est, de façon générale, pas adaptée au foncier situé en zone UG.

→ **Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Plaine Commune de supprimer cet espace végétalisé à préserver, qui n'est pas compatible avec l'activité ferroviaire et la maintenance du technicentre SNCF-Paris-Nord.**

3.2 Transports de surface (bus)

Remarques générales

L'OAP thématique « Grands axes et espace public » comporte des orientations très intéressantes en matière de hiérarchisation de la voirie et surtout de définition de la vocation des axes en termes de mobilité. Une carte en page 20 identifie notamment les axes supports des transports collectifs de surface (bus, tramway). Ce sont les axes présentant des enjeux forts liés à l'insertion de dispositifs en faveur des transports collectifs de surface, dont la vocation prioritaire doit être impérativement prise en compte en amont des aménagements réalisés sur l'espace public.

En revanche, il est dommage de ne pas retrouver cette spécialisation des axes dans les OAP sectorielles, en particulier celles couvrant des pôles d'échanges multimodaux. En effet, les principaux axes accueillant les lignes de bus desservant les pôles (par exemple Saint-Denis Pleyel ou Fort d'Aubervilliers) ne sont pas identifiés à ce titre et ne font pas l'objet d'orientations spécifiques visant à favoriser ou améliorer la circulation des bus. Plus problématique, elles font parfois l'objet d'orientations potentiellement concurrentielles, en faveur des modes actifs ou de la végétalisation l'espace public.

Île-de-France Mobilités considère l'amélioration des conditions locales de circulation des bus comme prioritaire. Le bus constitue en effet un mode de déplacement particulièrement utilisé sur le territoire de Plaine Commune, d'autant qu'un nombre non négligeable de ses usagers est captif du bus et ne peut pas avoir recours à un autre mode de transport. Il est en outre le seul mode de transport universel permettant de pallier l'absence d'accessibilité du métro historique sur le territoire et de rendre l'espace public accessible à toutes et tous.

À cet effet, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France arrêté intègre une prescription nouvelle concernant l'intégration de la résorption des points durs de circulation bus dans les aménagements de voirie. Elle concerne les axes les plus circulés par ce mode. Le seuil de 300 circulations bus par jour (deux sens confondus) a été retenu car permettant à l'échelle du territoire francilien de définir des tronçons de voirie suffisamment longs pour permettre des aménagements cohérents. Sur ces axes, il est demandé qu'Île-de-France Mobilités soit consultée par le gestionnaire de voirie lors de la conception de tout projet d'aménagement de voirie conduisant à modifier les conditions de circulation sur ces axes, ceci afin de tenir compte de l'exploitation des bus le plus en amont possible du projet.

→ **Île-de-France Mobilités recommande à l'EPT Plaine Commune de compléter les OAP sectorielles sur ce point en s'appuyant sur la définition de la vocation des axes proposée dans l'OAP thématique « Grands axes et espace public ».**

Préservation des Centres opérationnels bus (COB) existants

Pour garantir une bonne exploitation du réseau de bus, il est également nécessaire que des dispositions efficaces soient prises dans le PLUi pour pérenniser et permettre l'évolution des centres opérationnels bus existants.

Le territoire de Plaine Commune compte trois COB sur lesquels Île-de-France Mobilités a exercé son droit de reprise par une délibération de son conseil d'administration datée du 7 décembre 2022 relative à l'exercice du droit de reprise et maîtrise foncière des biens affectés à l'exploitation des lignes de bus de la RATP.

Nom du COB	Commune	Adresse
Aubervilliers	Aubervilliers	14-26 rue de la Haie Coq
Saint-Denis	Saint-Denis	1-5 avenue de Stalingrad et 39-41 avenue Lénine
Pleyel	Saint-Denis	219-225 boulevard Anatole France

Île-de-France Mobilités poursuit deux principaux objectifs pour ces COB :

- maintenir leur fonctionnalité (dont leur capacité de remisage) et leur emprise ;
- permettre leur évolution, le cas échéant dans le cadre d'une opération de valorisation immobilière.

Il est essentiel que le PLUi permette de répondre à ces objectifs. Dans cette perspective, Île-de-France Mobilités souhaite que ces trois COB fassent l'objet de servitudes de localisation au titre d'équipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général. Elles permettront de préserver les emprises nécessaires au maintien et à l'évolution de ces COB, sans empêcher la réalisation d'autres types de constructions (par exemple des bureaux), dès lors que ces constructions n'obèrent pas leur bon fonctionnement ni leur évolution.

→ Par conséquent, Île-de-France Mobilités :

- **demande à l'EPT Plaine Commune d'inscrire des servitudes de localisation sur les trois COB cités ci-avant ;**
- **indique que les références cadastrales complètes et les plans nécessaires à l'établissement de ces périmètres seront transmis ultérieurement et dans les meilleurs délais par Île-de-France Mobilités à l'EPT Plaine Commune.**

Création ou aménagement de COB

La première partie du règlement relative aux dispositions générales applicables à toutes les zones prévoit dans le chapitre 3 « Nature en ville » un traitement environnemental et paysager des espaces libres. Ces dispositions sont de l'ordre du qualitatif (chapitre 3.1) et du quantitatif (chapitre 3.2).

Sur le plan qualitatif, il est prévu que 50 % des espaces de pleine terre exigés par le règlement de la zone soient réalisés d'un seul tenant et connectés avec les espaces de pleine terre voisins, et que ceux existants soient préservés au maximum.

De même, pour les aires de stationnement en surface, il est demandé deux arbres par tranche de 50 m² de stationnement en intégrant les surfaces dédiées aux accès et aux circulations. Ces plantations ne sont pas comptabilisées dans le calcul de la densité végétale.

Ces dispositions ne sont pas adaptées pour la réalisation ou l'aménagement des COB car elles peuvent par exemple complexifier la capacité à réaliser les installations de remisage nécessaires au bon fonctionnement du COB. Dans la mesure où une exemption existe dans le projet de PLUi arrêté pour les constructions et installations du réseau de transport du

GPE sous réserve d'un traitement qualitatif assurant leur bonne intégration, une mesure identique pourrait être appliquée pour les COB.

→ **Île-de-France Mobilités demande l'EPT Plaine Commune que les locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés (sous-destination de construction dont relèvent les COB) qui participent au fonctionnement de réseau de transports collectifs soient exonérés des dispositions relatives au traitement environnemental et paysager des espaces libres, dans les mêmes conditions que les exonérations applicables au réseau de transport du GPE.**

COB Pleyel

Dans un courrier adressé à la RATP fin 2023, Plaine Commune a exprimé son intention de faire muter le secteur autour du COB pour réaliser une nouvelle polarité d'attractivité touristique et de loisirs dans le secteur Pleyel.

À cette fin, un périmètre d'attente de projet d'aménagement global (PAPAG) avait déjà été fixé dans le PLUi approuvé en 2020. Ce périmètre est maintenu dans le PLUi arrêté soumis pour avis à Île-de-France Mobilités, dénommé « P6 Anatole France – Landy – 1 ».

Comme indiqué à Plaine Commune par un courrier daté du 15 février 2024 et lors d'échanges ultérieurs, l'imbrication du COB en interface avec les installations pour l'exploitation de la ligne 13 du métro, les investissements massifs réalisés récemment et financés par Île-de-France Mobilités afin d'assurer sa transition énergétique (37 M€) ainsi que l'accueil d'une station de livraison vapeur au sein du COB, amènent Île-de-France Mobilités à refuser toute suppression ou déplacement du COB.

→ **Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Plaine Commune de supprimer le PAPAG ou de le réduire afin qu'il ne couvre plus l'emprise du COB Pleyel. Elle lui propose de créer une OAP sectorielle spécifique ou d'élargir vers l'ouest l'OAP « Secteur Pleyel à Saint-Denis » existante afin de proposer un projet de mutation pour le secteur Pleyel élargi qui tienne compte du maintien du COB.**

Gare routière de Saint-Denis Université

En préambule, il est rappelé que l'espace public est globalement dégradé dans le secteur de la station Saint-Denis Université. Par ailleurs, l'Université Paris 8 fait actuellement l'objet d'une opération de restructuration (nouveau bâtiment en cours de construction).

Île-de-France Mobilités partage donc l'objectif de Plaine Commune de faire évoluer l'espace public autour de la gare routière afin d'en améliorer l'organisation et les usages. Toutefois, il apparaît que les objectifs des différentes parties prenantes concernant l'aménagement de l'espace public dans le secteur ne convergent pas tout à fait, en particulier sur le périmètre de la gare routière / éco-station bus.

Dans son courrier à la RATP fin 2023, l'EPT Plaine Commune a exprimé son objectif de requalification / végétalisation de l'espace public pour accompagner « *le compactage de la gare routière en éco-station bus* ». C'est dans ce cadre que s'inscrit la servitude de localisation (n° SLPC222) au bénéfice de Plaine Commune pour « *la création d'une voie ou d'un mail piéton depuis la rue Guynemer jusqu'à la gare RATP* ».

Actuellement, l'espace couvert par cette servitude est occupé par des quais qui accueillent des cars de service librement organisé (SLO), dont Flixbus et Aérobus Paris-Beauvais ; une réflexion est en cours pour déplacer les Aérobus sur le boulevard Douaumont.

De son côté, Île-de-France Mobilités est attentive à maintenir les conditions d'un bon fonctionnement de la gare routière. Dans cette perspective, comme pour les COB, Île-de-France Mobilités souhaite que la gare routière / éco-station bus de Saint-Denis Université fasse l'objet d'une servitude de localisation au titre d'équipement d'intérêt collectif et installation d'intérêt général.

→ Par conséquent, Île-de-France Mobilités :

- **demande à l'EPT Plaine Commune d'inscrire une servitude de localisation sur la gare routière/éco-station bus de Saint-Denis Université ;**
- **indique que les références cadastrales complètes et le plan nécessaires à l'établissement de ce périmètre seront transmis ultérieurement et dans les meilleurs délais par Île-de-France Mobilités à l'EPT Plaine Commune.**