

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

*Annexe au courrier référencé n°24003957*

## Sommaire de l'avis

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUiF) .....</b>                       | <b>3</b>  |
| 1.1 Présentation et prise en compte du PDUiF dans le projet de PLUi arrêté .....           | 3         |
| 1.2 Compatibilité du projet de PLUi arrêté avec les normes de stationnement du PDUiF ..... | 5         |
| <b>2. Projets de transports collectifs .....</b>   | <b>18</b> |
| 2.1 Remarques sur le diagnostic et le PADD .....   | 18        |
| 2.2 Remarques sur les OAP .....  | 20        |
| <b>3. Pôles et intermodalité .....</b>   | <b>22</b> |
| 3.1 Remarques générales.....   | 22        |
| 3.2 Remarques spécifiques à certains pôles .....   | 22        |

# **1. Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF)**

## **1.1 Présentation et prise en compte du PDUIF dans le projet de PLUi arrêté**

Le 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 chapitre du rapport de présentation du projet de PLUi arrêté relatif au diagnostic territorial et socio-économique rappelle le contexte supra-communal et présente les documents de rang supérieur avec lesquels le PLUi entretient des rapports de compatibilité, de prise en compte ou de cohérence. Le PDUIF y fait l'objet d'une description très succincte (p. 9), qui rappelle les objectifs de part modale à l'horizon 2020 et les neuf défis à relever pour atteindre ces objectifs. En revanche, les prescriptions et les recommandations du PDUIF relatives aux normes de stationnement automobile et vélo ne sont pas rappelées, même s'il y est fait une courte mention dans l'état initial de l'environnement (p. 27).

Néanmoins, le chapitre du rapport de présentation relatif à l'évaluation environnementale comporte une analyse détaillée de la compatibilité du projet de PLUi arrêté avec le plan local de mobilité (PLM) adopté le 4 juillet 2022 par l'EPT Paris Terres d'Envol. Celui-ci a vocation à détailler et préciser sur le territoire de Paris Terres d'Envol le contenu du PDUIF.

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 les normes inscrites au PDUIF, qui est celui en vigueur au moment de l'arrêt du PLUi par le Conseil territorial de Paris Terres d'Envol.

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 régional. Celui-ci, qui doit succéder à l'actuel PDUIF, a été arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024 et est actuellement soumis à la concertation avant d'être approuvé courant 2025. Le présent avis inclut à toutes fins utiles des remarques relatives à des prescriptions et des recommandations présentes dans le projet de Plan des mobilités.

**→ Île-de-France Mobilités recommande à Paris Terres d'Envol de :**

- **compléter la présentation du PDUIF dans le chapitre relatif au diagnostic territorial et socio-économique par un rappel des prescriptions du PDUIF en matière de normes de stationnement automobile et vélo qui s'appliquent sur le territoire de Paris Terres d'Envol ;**
- **réaliser une analyse de l'articulation et de la compatibilité du projet de PLUi arrêté avec le PDUIF – et ce, même si la compatibilité du PLUi s'opère avec le PLM – a minima pour ce qui concerne les prescriptions et les recommandations du PDUIF en termes 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 Paris Terres d'Envol  | Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024  | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?   |
|--|--|---|
| <b>COMMUNES DU CŒUR DE MÉTROPOLE</b>   |  |   |
| <p><b><u>PRESCRIPTION DE NORMES PLAFOND POUR AULNAY-SOUS-BOIS, DRANCY, LE BLANC-MESNIL, LE BOURGET, SEVRAN</u></b></p> <p>Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher à moins de 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>des gares RER B du Bourget, de Drancy, du Blanc-Mesnil, d'Aulnay-sous-Bois, de Sevrans-Livry, de Sevrans-Beaudottes et de Villepinte</li> <li>des stations du Tram T4 Aulnay-sous-Bois, Rougemont Chanteloup, Freinville-Sevrans, L'Abbaye et Lycée Henri Sellier</li> <li>de la station du T11 Le Bourget</li> <li>des stations du Tram T1 Maurice Lachâtre, Drancy Avenir, Hôpital Avicenne, Gaston Roulaud, Escadrille Normandie Niemen, la Ferme, Jean Rostand et Auguste Delaune</li> </ul> | <p><b><u>Dispositions générales applicables dans toutes les zones - véhicules motorisés</u></b></p> <p><u>Au sein des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u><br/> <i>Norme plafond</i> : Il ne peut être réalisé plus de 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u><br/> <i>Norme plafond</i> : Il ne peut être réalisé plus de 1 place par tranche de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher<br/> <i>Norme plancher</i> : Il est exigé au minimum 1 place par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><b><u>Dispositions spécifiques applicables dans les zones de projet</u></b></p> <p><b><u>Zones UP SE1, UP SE2, UP SE3</u></b><br/> <i>(situées à Sevrans)</i></p> <p><i>Norme plancher</i> : 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> | <p style="text-align: center;"><b>OUI,</b></p> <p style="text-align: center;"><b><u>Sur le plan de stationnement</u></b></p> <p><b>1/</b> pour représenter le périmètre de 500 mètres autour de toutes les gares en projet du Grand Paris Express, sauf en cas de recouvrement intégral avec des gares actuelles, en particulier : Parc des expositions, Aéroport Charles de Gaulle 2, Le Bourget RER, Sevrans-Beaudottes et Sevrans-Livry</p> <p><b>2/</b> pour modifier l'expression des catégories sur la légende du plan de stationnement comme suit (NB : Les éléments soulignés sont à modifier ou à ajouter) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>« <u>Gare et station</u> : Périmètre de 500 m autour des gares <u>et stations</u> »</li> <li>« <u>Gare en projet</u> : Périmètre de 500 m autour des <u>gares en projet</u> »</li> </ul> |

<sup>1</sup> Les normes non compatibles avec le PDUIF figurent en rouge dans le tableau.

| Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Paris Terres d'Envol   | Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024  | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?   |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>des gares des futures lignes des métros 15, 16 et 17 du Grand Paris Express : Le Bourget RER et Le Bourget Aéroport (métro 17) ; Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevrans-Beaudottes et Sevrans-Livry (métro 16) ; Drancy-Bobigny (métro 15)</li> </ul> <p>À plus de 500 mètres autour des gares et stations citées ci-dessus, il ne pourra être construit plus de 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher.</p> | <p>À moins de 500 mètres des gares de Sevrans-Livry, Sevrans-Beaudottes et des deux stations du T4</p> <p><i>Norme plancher</i> : 1 place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> | <p><b><u>Dans les dispositions générales applicables dans toutes les zones</u></b></p> <p>pour préciser que les normes de stationnement s'appliquent « <i>au sein des périmètres autour des gares et des stations identifiées sur le plan de zonage</i> »</p> <p><b><u>Dans les dispositions spécifiques applicables dans certaines zones de projet</u></b></p> <p><b>1/</b> pour instaurer des normes de stationnement <u>plafond</u>, et non plancher, dans les zones de projet UPSE1, UPSE2 et UPSE3 situées à Sevrans</p> <p><b>2/</b> pour préciser que les normes de stationnement concernent l'ensemble des véhicules motorisés, y compris les deux-roues motorisés</p> <p><b>3/</b> pour indiquer que les dispositions générales s'appliquent aussi dans la zone de projet UP DR1</p> |

| Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUi de Paris Terres d'Envol   | Extrait des normes inscrites au projet de PLUi de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024   | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?  |
|---|---|--|
| <b>COMMUNES DE L'AGGLOMÉRATION CENTRALE</b>   |   |  |
| <p style="text-align: center;"><b><u>PRESCRIPTION D'UNE NORME PLAFOND</u></b><br/><b>POUR DUGNY, TREMBLAY-EN-FRANCE, VILLEPINTE</b></p> <p>Il ne pourra être construit plus de 1 place pour 45 m<sup>2</sup> de surface de plancher, à moins de 500 mètres :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>des gares RER B du Parc des expositions, de Villepinte, de Sevrans-Beaudottes, du Vert Galant, d'Aéroport Charles de Gaulle 1, d'Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV</li> <li>de la station du T11 Dugny-La Courneuve</li> <li>des futures gares des lignes de métro 16 et 17 du Grand Paris Express : Sevrans-Beaudottes (métro 16), Le Bourget Aéroport, Parc des expositions, Aéroport Charles de Gaulle 2 TGV (métro 17)</li> </ul> <p><b><u>RECOMMANDATION D'UNE NORME PLANCHER</u></b><br/><b>POUR DUGNY, TREMBLAY-EN-FRANCE, VILLEPINTE</b></p> <p>Au-delà d'un rayon de 500 mètres autour des gares et stations citées ci-dessus, les différents documents d'urbanisme ne pourront exiger la construction de plus de 1 place pour 55 m<sup>2</sup> de surface de plancher.</p> | <p style="text-align: center;"><b><u>Dispositions générales applicables dans toutes les zones - véhicules motorisés</u></b></p> <p><u>Au sein des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u></p> <p><i>Norme plafond</i> : Il ne peut être réalisé plus de 1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u></p> <p><i>Norme plafond</i> : Il ne peut être réalisé plus de 1 place par tranche de 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><i>Norme plancher</i> : Il est exigé au minimum 1 place par tranche de 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Dispositions applicables dans les zones de projet</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b><u>Zone AUdu1 – Véhicules motorisés</u></b><br/><i>(située à Dugny)</i></p> <p><i>Norme plancher</i> : Il est demandé, au maximum, 1 place de stationnement par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher entamée</p> | <p style="text-align: center;"><b>OUI,</b></p> <p style="text-align: center;"><b><u>Dans les dispositions applicables dans les zones de projet</u></b></p> <p>afin de modifier la rédaction de la norme fixée dans la zone AUdu1 de Dugny, localisée pour partie dans le périmètre de 500 mètres autour de la station du T11 Dugny-La Courneuve, pour remplacer le terme « <i>norme plancher</i> » par le terme « <i>norme plafond</i> » et la rédaction « <i>Il est demandé au maximum</i> » par « <i>il ne peut être réalisé plus de</i> »</p> |

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

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

Le cœur de métropole est redécoupé de façon à différencier les communes bénéficiant de gains d'accessibilité à horizon 2030 (lignes 14, 15 et 16 du Grand Paris Express, prolongement de la ligne 11 de métro, etc.) et les autres communes du cœur de métropole, également desservies par les modes ferrés mais plus périphériques. Pour ces deux catégories, il est proposé un renforcement des normes, en particulier dans le périmètre de 500 mètres autour des gares ou stations de transports collectifs structurants, existantes ou à venir.

## Constructions à usage d'habitation

| Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol   | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024   | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?   |
|---|---|---|
| <p><b><u>NORME PLANCHER RECOMMANDÉE<sup>2</sup></u></b></p> <p><b><u>AULNAY-SOUS-BOIS</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,42 place</b> par logement</p> <p><b><u>DRANCY</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,28 place</b> par logement</p> <p><b><u>DUGNY</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,39 place</b> par logement</p> <p><b><u>LE BLANC MESNIL</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,42 place</b> par logement</p> <p><b><u>LE BOURGET</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,13 place</b> par logement</p> <p><b><u>SEVRAN</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,40 place</b> par logement</p> <p><b><u>TREMBLAY-EN-FRANCE</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,88 place</b> par logement</p> <p><b><u>VILLEPINTE</u></b><br/>Ne pas exiger plus de <b>1,72 place</b> par logement</p> | <p><b><u>Dispositions générales applicables dans toutes les zones – véhicules motorisés</u></b></p> <p><b>Logement</b></p> <p><u>Au sein des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u> : 1 place par logement</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u> : 1 place par logement</p> <p>Sauf en zone U1 : <b>1,5 place par logement</b></p> <p><u>Dans le cas d'un projet d'une construction ne comportant la création que d'un seul logement</u> : <b>2 places de stationnement</b></p> <p><b>Logement social<sup>3</sup></b></p> <p><u>Au sein des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u> : 0,5 place par logement</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u> : 1 place par logement</p> <p><b>Hébergement</b></p> <p>Au minimum 1 place pour 3 chambres ou logements</p> <p><u>Constructions visant à l'accueil des seniors</u> : 1 place pour 5 chambres ou logements</p> <p><u>Foyers</u> : 1 place pour 6 chambres ou logements</p> | <p><b>OUI, si souhaité par la collectivité,</b></p> <p><b><u>Dans les dispositions générales applicables dans toutes les zones</u></b></p> <p><b>1/</b> pour ajouter le terme « <i>stations</i> » dans la description des périmètres identifiés sur le plan de stationnement où s'appliquent des normes différentes, comme suit : « <i>périmètres autour des gares et des stations identifiées sur le plan de zonage</i> »</p> <p><b>2/</b> pour ne pas dépasser le niveau de la norme recommandée par le PDUIF en zone U1, hors des périmètres des gares identifiés sur le plan de stationnement</p> <p><b>3/</b> pour ne pas dépasser le niveau de la norme recommandée par le PDUIF pour les projets de construction ne comportant qu'un seul logement</p> |

<sup>2</sup> Cf. calcul détaillé ci-après

<sup>3</sup> Logement locatif financé par un prêt aidé de l'Etat ; logement locatif intermédiaire

| Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024   | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?   |
|---|---|---|
|   | <p style="text-align: center;"><b><u>Dispositions spécifiques applicables dans certaines zones de projet</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b><u>Zones UP SE1, UP SE2</u></b> (situées à Sevran)</p> <p><u>Habitation à 500 m d'une station de transport en commun avec une bonne qualité de desserte</u> : article L.123-1-13 du Code de l'Urbanisme</p> <p><u>Habitation hors de 500 m d'une station de transport en commun avec une bonne qualité de desserte</u> : <b>1,5 place de stationnement voiture par logement</b></p> <p><u>Zone UP SE2</u> : 1 place de stationnement voiture par logement</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Zone UP SE3</u></b> (située à Sevran)</p> <p><u>Habitation</u> : il est exigé 0,5 place par logement</p> <p><u>Hébergement</u> : il n'est pas fixé de règle.</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Zone UP VI1</u></b> (située à Villepinte)</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Logement et hébergement</u></b></p> <p><u>Constructions de moins de 10 logements</u><br/>1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 1 place par logement</p> <p><u>Constructions comportant 10 logements ou plus</u><br/>1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher avec un minimum de 1,1 place par logement.<br/>10% des places devront être destinées aux motocycles</p> | <p style="text-align: center;"><b><u>Dans les dispositions spécifiques applicables à certaines zones de projet</u></b></p> <p><b>1/</b> pour préciser que les normes de stationnement concernent l'ensemble des véhicules motorisés, y compris les deux-roues motorisés</p> <p><b>2/</b> pour ne pas dépasser, à plus de 500 mètres d'une station de transport collectif, le niveau de la norme recommandée par le PDUIF au sein des zones de projet UP SE1 et UP SE2, situées à Sevran</p> <p><b>3/</b> pour ne pas dépasser le niveau de la norme recommandée par le PDUIF dans la zone de projet AUdu1 située à Dugny</p> <p><b>4/</b> pour préciser les normes de stationnement qui s'appliquent en zone de projet UP DR1</p> |

| Prescription et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024  | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ? |
|---|--|---|
|   | <p style="text-align: center;"><b>Logement social</b></p> <p><u>Au sein des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u> : 0,5 place par logement</p> <p><u>Hors des périmètres autour des gares identifiés sur le plan de stationnement</u> : 1 place par logement</p> <p style="text-align: center;"><b><u>Zone AUdu1 (Dugny) – véhicules motorisés</u></b></p> <p style="text-align: center;"><b>Logement locatif financé avec un prêt aidé par l'État</b></p> <p>Au minimum 1 place par logement</p> <p><u>Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre</u> : 0,5 place par logement</p> <p style="text-align: center;"><b>Logement, hors locatif financé avec un prêt aidé par l'État</b></p> <p>1 place par tranche de 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher entamée, avec un minimum de 1 place par logement et <b>au maximum 2 places</b></p> <p><u>Dans un périmètre de 500 mètres autour d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre</u> :</p> <p>1 place par logement</p> <p style="text-align: center;"><b>Résidences universitaires</b></p> <p>1 place pour 6 logements</p> <p style="text-align: center;"><b>Hébergement</b></p> <p>1 place pour 3 places d'hébergement</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 :

$$\frac{\text{Nombre de ménages avec 1 voiture} + (\text{Nombre de ménages multimotorisés} * \text{Nombre moyen de voitures de ces ménages})}{\text{Nombre total de ménages}}$$

Le nombre moyen de voitures des ménages multi motorisés est de 2,1 dans une commune du cœur de métropole et de 2,2 dans une commune de l'agglomération centrale (source : EGT 2010 / Île-de-France Mobilités, Omnil, DRIEAT).

Les données INSEE de 2020<sup>4</sup> sont reprises pour les différentes communes de l'EPT Paris Terres d'Envol dans le tableau ci-après, afin de calculer le taux moyen de motorisation et la norme plancher recommandée par le PDUiF.

|                         | 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<br>(nombre de voitures par ménage) |      | Norme plancher recommandée<br>(nb de places par logement) |      |
| <b>AULNAY-SOUS-BOIS</b> | 31 019                  | 14 798                            | 6 975                                   | Cœur de métropole                    | $\frac{14798 + 2,1 * 6975}{31019}$                            | 0,95 | 1,5*0,95  | 1,42 |
| <b>DRANCY</b>           | 28 140                  | 13 203                            | 5 182                                   | Cœur de métropole                    | $\frac{13203 + 2,1 * 5182}{28140}$                            | 0,86 | 1,5*0,86  | 1,28 |
| <b>DUGNY</b>            | 4 112                   | 2 144                             | 761                                     | Agglomération centrale               | $\frac{2144 + 2,2 * 761}{4112}$                               | 0,93 | 1,5*0,93  | 1,39 |

<sup>4</sup> Cf. Tableau LOG T9-Equipement automobile des ménages, issu du recensement de la population, disponible sur le site de l'INSEE

|                           | 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<br>(nombre de voitures par ménage) |      | Norme plancher recommandée<br>(nb de places par logement) |      |
| <b>LE BLANC-MENIL</b>     | 20 793                  | 10 104                            | 4 575                                   | Cœur de métropole                    | $\frac{10104 + 2,1 * 4575}{20793}$                            | 0,95 | 1,5*0,95  | 1,42 |
| <b>LE BOURGET</b>         | 6 115                   | 2 898                             | 817                                     | Cœur de métropole                    | $\frac{2898 + 2,1 * 817}{6115}$                               | 0,75 | 1,5*0,75  | 1,13 |
| <b>SEVRAN</b>             | 17 652                  | 8 835                             | 3 622                                   | Cœur de métropole                    | $\frac{8835 + 2,1 * 3622}{17652}$                             | 0,93 | 1,5*0,93  | 1,40 |
| <b>TREMBLAY-EN-FRANCE</b> | 13 792                  | 6 544                             | 4 885                                   | Agglomération centrale               | $\frac{6544 + 2,2 * 4885}{13792}$                             | 1,25 | 1,5*1,25  | 1,88 |
| <b>VILLEPINTE</b>         | 12 797                  | 6 668                             | 3 621                                   | Agglomération centrale               | $\frac{6668 + 2,2 * 3621}{12797}$                             | 1,14 | 1,5*1,14  | 1,72 |

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

Pour information, le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 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). Comme pour le PDUIF (cf. ci-dessus), le calcul s'appuie toujours sur le taux de motorisation par commune, mais il lui est à présent appliqué un coefficient multiplicateur différent en fonction de la zone<sup>5</sup> dont relève la commune et de la proximité ou non d'une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants.

<sup>5</sup> Cf. zonage d'application unique défini à la fois pour les politiques de stationnement sur voirie et pour les normes de stationnement dans les PLU(i)

## Normes de stationnement pour les vélos

| Prescription <sup>6</sup> et/ou recommandation du PDUiF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol   | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024  | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?  |
|--|--|--|
| <p><b>CONSTRUCTIONS À USAGE DE BUREAU</b></p> <p><u>Prescription de normes plancher</u></p> <p>A minima 1,5 m<sup>2</sup> pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p>  | <p><u>Dispositions générales applicables dans toutes les zones – stationnement vélo</u></p> <p>1,5 m<sup>2</sup> pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><u>Dispositions spécifiques applicables dans certaines zones de projet</u></p> <p><b>Zones UP SE1, UP SE2</b><br/>(situées à Sevran)</p> <p>Au minimum 2 % de la surface de plancher avec un min. de 10 m<sup>2</sup></p>  | <p><b>NON</b></p>  |
| <p><b>CONSTRUCTIONS À USAGE D'HABITATION</b></p> <p><u>Prescription de normes plancher</u></p> <p>A minima 0,75 m<sup>2</sup> par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales<br/>1,5 m<sup>2</sup> par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m<sup>2</sup> [pour l'ensemble de l'opération]</p> | <p><u>Dispositions générales applicables dans toutes les zones – stationnement vélo</u></p> <p>(Habitations de plus de 2 logements)</p> <p><b>Logement</b><br/>1 emplacement par logement jusqu'à 2 pièces principales<br/>2 emplacements par logement à partir de 3 pièces principales</p> <p><b>Hébergement</b> : 1 emplacement pour 5 logements ou chambres</p> <p><b>Hébergement pour les constructions visant l'accueil des séniors</b> :<br/>1 emplacement pour 5 logements ou chambres</p> <p><u>Dispositions spécifiques applicables dans certaines zones de projet</u></p> <p><b>Zones UP SE1, UP SE2</b> (situées à Sevran)</p> <p>Au minimum 2 % de la surface de plancher avec un min. de 10 m<sup>2</sup></p> | <p><b>OUI,</b></p> <p>pour revoir la norme de stationnement prescrite par le projet de PLUI afin de parvenir à 1,5 m<sup>2</sup> par logement dans les zones UP SE1 et UP SE2 situées à Sevran</p> <p>En effet, la norme prescrite par le projet de PLUI de 2% de la surface de plancher dans les zones UP SE1 et UP SE2 situées à Sevran correspond à une norme de stationnement vélo équivalente à 1,42 m<sup>2</sup> par logement, avec l'hypothèse d'une surface moyenne par logement de 71 m<sup>2</sup>.</p> <p>Or, ce ratio est la donnée de référence retenue par Île-de-France Mobilités pour les</p> |

<sup>6</sup> Se référer également aux nouvelles réglementations en fin de document

| Prescription <sup>6</sup> et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol   | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024  | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ?  |
|--|--|--|
|  |  | <p>communes situées en cœur de métropole dans la fiche méthodologique « <i>Le stationnement des véhicules motorisés dans les PLU</i> », élaborée en mai 2016 pour accompagner les communes et les intercommunalités dans la prise en compte des normes de stationnement du PDUIF dans leur documents d'urbanisme. Ce chiffre est un peu daté, calculé à partir des données immobilières de l'année 2011.</p> <p>Il conviendrait par conséquent de reprendre les normes définies dans les dispositions générales applicables dans toutes les zones.</p> |
| <p><b>CONSTRUCTIONS À USAGE D'ACTIVITÉ, COMMERCE DE PLUS DE 500 M<sup>2</sup> DE SURFACE DE PLANCHER, INDUSTRIE, ÉQUIPEMENT PUBLIC</b></p> <p><b><u>Prescription de normes plancher</u></b></p> <p>A minima 1 place pour 10 employés</p> | <p><b><u>Dispositions générales applicables dans toutes les zones – stationnement vélo</u></b></p> <p><b><i>Artisanat, commerces de détail et de gros</i></b></p> <p>10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire à 100 emplacements</p> <p><b><i>Industrie</i></b></p> <p>1,5 m<sup>2</sup> pour 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><b><i>Entrepôt</i></b></p> <p>1,5 m<sup>2</sup> pour 1 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher</p> <p><b><i>Équipement d'intérêt collectif et services publics</i></b></p> <p><u>Locaux et bureaux, locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés</u></p> <p>15% de l'effectif total des agents du service publics accueillis simultanément dans le bâtiment</p> | <p><b>OUI,</b></p> <p>pour prescrire une norme vélo en zone de projet AUtef1 (destinée à la construction d'un établissement pénitentiaire à Tremblay-en-France) à hauteur de 1 place de stationnement vélo pour 10 employés</p>  |

| Prescription <sup>6</sup> et/ou recommandation du PDUIF applicable au PLUI de Paris Terres d'Envol   | Extrait des normes inscrites au projet de PLUI de Paris Terres d'Envol <sup>1</sup> arrêté en conseil territorial le 26/06/2024   | Nécessité de modifier le projet de règlement suite aux observations d'Île-de-France Mobilités ? |
|--|---|---|
|  | <p>Salles d'art et de spectacles, Équipements sportifs, Autres équipements recevant du public<br/>10% de la capacité du parc de stationnement avec une limitation de l'objectif réglementaire à 100 emplacements</p> <p><b><u>Dispositions spécifiques dans certaines zones de projet</u></b></p> <p><b><u>Zones UP SE1, UP SE2 (situées à Sevran)</u></b></p> <p><b><i>Artisanat, commerce, entrepôt, équipement d'intérêt collectif et services publics</i></b></p> <p>Au minimum 2 % de la surface de plancher avec un min. de 10 m<sup>2</sup></p>    |   |
| <p><b>CONSTRUCTIONS A USAGE D'ETABLISSEMENTS SCOLAIRES</b></p> <p><b><u>Prescription de norme plancher</u></b></p> <p>1 place pour 8 à 12 élèves</p> <p><b><u>Recommandations de normes plancher</u></b></p> <p>1 place pour 8 à 12 élèves pour les écoles primaires</p> <p>1 place pour 3 à 5 élèves pour les collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur</p> | <p><b><u>Dispositions générales applicables en toutes zones - stationnement vélos</u></b></p> <p><b><i>Etablissements d'enseignement, de santé et d'action sociale</i></b></p> <p><u>Écoles primaires</u> : 1 place pour 8 à 12 élèves</p> <p><u>Collèges, lycées et universités</u> : 1 place pour 3 à 5 élèves/étudiants</p> <p><b><u>Dispositions spécifiques dans certaines zones de projet</u></b></p> <p><b><u>Zones UP SE1, UP SE2 (situées à Sevran)</u></b></p> <p>Au minimum 2 % de la surface de plancher avec un min. de 10 m<sup>2</sup></p> | <p><b>NON</b></p>   |

## **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.

## **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.

En revanche, des clarifications pourraient être apportées concernant les points de desserte en transports collectifs structurants retenus par le PLUi pour l'application des normes.

En effet, alors que le plan de zonage spécifique au stationnement identifie bien les périmètres de 500 mètres autour des stations de tramway (T1, T4, T11), il n'est fait référence qu'aux « gares » dans la légende du plan et dans les dispositions générales du règlement, ce qui peut générer une confusion sur les arrêts de transports collectifs structurants à prendre en compte pour l'application des règles.

Par ailleurs, il conviendrait également de représenter le périmètre de 500 mètres autour de toutes les gares en projet du Grand Paris Express, sauf en cas de recouvrement intégral avec des gares actuelles, en particulier autour des gares Parc des expositions, Aéroport Charles de Gaulle 2, Le Bourget RER, Sevran-Beaudottes et Sevran-Livry.

**→ Île-de-France Mobilités demande à l'EPT Paris Terres d'Envol d'apporter au règlement du PLUi les compléments qu'elle lui suggère afin de le rendre pleinement compatible avec les prescriptions et recommandations du PDUIF.**

## **2. Projets de transports collectifs**

### **2.1 Remarques sur le diagnostic et le PADD**

#### **Diagnostic**

Le chapitre du diagnostic relatif aux mobilités comporte une présentation de plusieurs projets de transports collectifs intéressant le territoire (pp. 69-70) :

- la création des lignes de métro 15, 16 et 17 du Grand Paris Express (GPE) ;
- la réalisation du CDG Express de Paris-Est à l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle ;
- la création d'une nouvelle gare du RER B au niveau d'Aéofret (Tremblay-en-France), entre les gares du Parc des Expositions (PIEX) à Villepinte et de l'Aéroport Charles-de-Gaulle 1 ;
- le prolongement de la ligne 7 du métro de la station La Courneuve - 8 Mai 1945 à l'aéroport de Paris-le Bourget ;
- le prolongement du tramway T11 entre Le Bourget et Noisy-le-Sec ;
- l'évolution de la ligne de bus n°15 en transport en commun en site propre (TCSP) entre les gares RER d'Aulnay-sous-Bois et du Vert-Galant (Tremblay-en-France) ;
- un bus à haut niveau de service (BHNS) sur le tracé de la ligne de bus 39 reliant la gare RER du Vert-Galant à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en desservant le PIEX (Villepinte) et la zone d'activités AeroliansParis ;
- le site propre COMET destiné à accueillir diverses lignes de bus entre le PIEX et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;
- un site propre bus sur l'autoroute A3 ;
- le téléphérique Roissyphérique.

La partie écrite qui présente ces projets est complétée par deux cartes distinctes. Il est à noter que le texte et les deux cartes comportent des informations parfois contradictoires et souvent anciennes, notamment en termes de statut et d'état d'avancement des projets.

En particulier, la présentation et la cartographie de certains de ces projets appellent les remarques suivantes de la part d'Île-de-France Mobilités :

- Le projet d'une nouvelle gare du RER B n'est pas inscrit au Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) en vigueur, ni au SDRIF environnemental (SDRIF-E) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 11 septembre 2024. Il convient par conséquent de retirer la mention de ce projet dans le PLUi.
- Le prolongement de la ligne 7 du métro était inscrit au SDRIF en vigueur jusqu'au Bourget RER mais cette option de tracé n'est plus celle envisagée par le SDRIF-E approuvé dans lequel le prolongement de la ligne 7 est inscrit vers Mairie de Drancy. Le PLUi doit donc être modifié en ce sens.
- Le prolongement du tramway T11 entre le Bourget et Noisy-le-Sec est annoncé dans le diagnostic avec une date de mise en service pour 2024. Le projet est effectivement inscrit dans le SDRIF-E, tout comme il l'était dans le SDRIF, et l'avenant portant volet mobilités 2023-2027 au contrat de CPER prévoit une enveloppe pour des études, acquisitions foncières et premiers travaux, au sein de laquelle sont spécifiquement étudiées les « études des prolongements du T11 (93/95) ». Toutefois, à ce jour, aucune date de mise en service n'est programmée.

- Le projet de réalisation d'aménagements des voies de bus sur l'itinéraire de la ligne de bus 15 entre la gare RER d'Aulnay-sous-Bois (RER B, T4) et les gares de Sevrans-Beaudottes (RER B, future ligne 16 du GPE) et du Vert Galant (RER B) a évolué par rapport aux informations contenues dans le diagnostic. Il a ainsi fait l'objet d'une concertation préalable du 20 septembre au 22 octobre 2021, dont le bilan a été adopté par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 25 mai 2022. L'enquête publique sur ce projet est envisagée dans le courant de l'année 2025.
- Le projet en site propre COMET évoqué comme « *projet à l'étude* » dans la partie écrite du diagnostic n'est pas inscrit au SDRIF-E et ne fait pas l'objet d'étude. En revanche, le diagnostic ne cite pas les trois lignes de BHNS du Grand Roissy (Goussainville-PIEX, Villiers-le-Bel-Roissypôle et Garges-lès-Gonesse-Roissypôle), dont les lignes proposent une liaison entre le PIEX et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et qui sont inscrites au SDRIF-E. Le Département du Val-d'Oise a réalisé une concertation préalable sur ces trois lignes du 5 juin au 1<sup>er</sup> juillet 2023 qui a confirmé le soutien du public aux aménagements prévus. Les travaux pourraient démarrer en 2026 après une enquête publique et une déclaration d'utilité publique en 2025. La mise en service de ces trois lignes est prévue pour fin 2029. Il convient par conséquent de remplacer dans le PLUi la mention du projet COMET par celle du projet des trois lignes de BHNS du Grand Roissy.
- Le projet de BHNS reliant la gare de Vert-Galant (RER B) à l'aéroport en passant par le PIEX n'est inscrit ni SDRIF ni au SDRIF-E. Hors section concernée par les aménagements bus sur l'itinéraire de la ligne de bus n°15 entre Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France, l'opportunité d'aménagements pour les bus sur la RD40 et leur nature doivent encore être précisés par une analyse du potentiel de développement des bus au regard des évolutions urbaines ainsi que des difficultés de circulation sur cet axe. Il semble par conséquent prématuré de parler de BHNS.
- Le Roissysphérique, projet de transport par câble aérien, à l'instar d'une dizaine d'autres projets en Île-de-France, a fait l'objet d'une étude d'opportunité et de faisabilité pilotée par Île-de-France Mobilités en 2018. Pour mémoire, elle n'a pas permis d'établir la rentabilité socio-économique du projet et a conclu sur la non-opportunité du mode transport par câble sur ce secteur. Il convient par conséquent de retirer la mention de ce projet dans le PLUi.

## PADD

Le PADD comporte un axe visant à renforcer l'attractivité du territoire de Paris Terres d'Envol, et en particulier une orientation visant à poursuivre l'étude de nouveaux projets de transports collectifs nécessaires aux habitants et au développement du territoire :

- réaliser les projets de développement du réseau de transport lourd pour faciliter les déplacements habitat/emploi à l'intérieur de la Métropole du Grand Paris ;
- réaliser des liaisons structurantes de bus efficaces depuis les gares vers les secteurs d'habitat et d'emploi ;
- améliorer l'accessibilité en termes de mobilités de la zone nord du territoire dédiée aux activités économiques pour attirer les entreprises et favoriser le recrutement des habitants du territoire.

Un axe du PADD a également pour objectif d'améliorer l'inclusivité du territoire de Paris Terres d'Envol, et en particulier une orientation visant à repenser les mobilités et le partage de l'espace public :

- développer le maillage en offre de transports en commun entre le nord et le sud du territoire ;

- anticiper, à l'échelle territoriale, l'arrivée des nouvelles infrastructures de transport lourd telles que les nouvelles gares du Grand Paris Express ;
- permettre une liaison plus efficace entre les gares du territoire notamment par la mise en place de liaisons de bus et/ou d'espaces dédiés à la mobilité douce ;
- garantir l'accessibilité en transports collectifs aux centres-villes, aux quartiers, aux emplois et aux projets urbains.

Tous les projets de transports collectifs présentés dans le diagnostic y sont évoqués, à l'exception du Roissyphérique. Ils sont également représentés sur les cartes des axes relatifs à l'attractivité et à l'inclusivité.

→ **Île-de-France Mobilités demande à Paris Terres d'Envol de :**

- **mettre à jour les informations écrites concernant les projets de transports collectifs dans le diagnostic et le PADD (statut, état d'avancement, horizon de mise en service), en s'appuyant sur les éléments transmis ci-avant, en particulier afin de permettre une bonne information du public ;**
- **supprimer la « carte des projets en cours et des projets à l'étude » du diagnostic (p. 70), qui n'est plus à jour et qui comporte notamment des projets abandonnés, et corriger la « carte des projets en cours » (p. 69), en particulier pour ce qui concerne le tracé des projets de transports collectifs, en s'appuyant sur le SDRIF-E approuvé ou le DOCP quand il existe.**

## 2.2 Remarques sur les OAP

### OAP thématique « Mobilités »

L'OAP « Mobilités » comporte une orientation visant à favoriser l'intermodalité :

- aménager des espaces publics de qualité au niveau des gares actuelles et futures ;
- favoriser le report modal en développant des itinéraires cyclables allant des lieux de vie jusqu'aux pôles gares et la création d'éco-stations bus au niveau des pôles du Grand Paris Express ;
- aménager et adapter la voirie à l'approche des gares afin de faciliter l'accès des bus ou des cars, et d'inciter au report modal à destination des réseaux structurants ;
- mettre en place une signalétique cycliste et piétonne directionnelle proposant des informations concernant le temps de parcours/kilométrage via les itinéraires dédiés.

L'ensemble de ces dispositions sont très intéressantes et permettront d'amplifier l'impact de la mise en service du Grand Paris Express sur le report modal depuis la voiture solo.

Une carte accompagne ces orientations écrites. Elle localise les projets de transports collectifs inscrits au PADD et indique un horizon de service pour certains d'entre eux. Pour rappel, concernant le prolongement du tramway T11 entre Le Bourget et Noisy-le-Sec, il n'est pas possible d'afficher un horizon de mise en service et, en tout état de cause, pas un horizon à 2028-2029 comme présenté dans le projet de PLUi arrêté. En outre, le prolongement de la ligne de métro 7 fait l'objet d'un figuré de court terme, alors qu'aucune étude n'a pour l'heure été réalisée concernant ce projet de prolongement.

Enfin, comme rappelé précédemment, à l'exception des lignes du Grand Paris Express et des aménagements de voies de bus entre Aulnay-sous-Bois et Tremblay-en-France sur

l'itinéraire de la ligne de bus n°15, aucun des autres projets cités dans le PLUi n'a fait l'objet d'une étude menée par Île-de-France Mobilités ou avec son concours.

Par conséquent, il apparaît prématuré d'inscrire ces projets dans l'OAP « Mobilités », qui constitue en tant qu'OAP une pièce du PLUi opposable aux autorisations d'urbanisme, notamment les permis de construire. À cet égard, il conviendrait de retirer les mentions écrites et cartographiques de ces projets dans l'OAP « Mobilités ».

### OAP sectorielles

Sept OAP sectorielles mentionnent et/ou cartographient le projet d'aménagements de voies dédiées aux bus entre Aulnay et Tremblay :

- Vieux Pays (Aulnay-sous-Bois),
- Quartier de gare Grand Paris Express Sevrans Beaudottes (Sevrans),
- Remodelage du quartier des anciennes Beaudottes (Sevrans),
- Plaine Montceaux – Terre d'Eaux – Pont Blanc (Sevrans),
- Boulevard Robert Ballanger : une centralité bien définie pour Villepinte (Villepinte),
- Avenue Clémenceau : un axe économique local renforcé (Villepinte),
- Parc de la Noue (Villepinte).

Île-de-France Mobilités trouve très positif que les OAP sectorielles prennent en compte le projet Aulnay-Tremblay, afin de préserver la capacité à réaliser les aménagements nécessaires en attendant le lancement de la procédure de déclaration d'utilité publique.

D'autres projets de transports collectifs sont également mentionnés et/ou cartographiés dans les OAP sectorielles :

- la création d'une nouvelle gare du RER B au niveau d'Aéroparc dans l'OAP Sud Aéroport (Tremblay-en-France) ;
- le projet de BHNS de la gare RER du Vert-Galant à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en desservant le PIEX : OAP ZAE Tremblay Charles-de-Gaulle (Tremblay-en-France) et OAP Avenue Clémenceau : axe économique local renforcé (Villepinte) ;
- un projet de liaison rapide, structurante (BHNS ou mode à déterminer) : OAP Quartier de gare Grand Paris Express Sevrans Beaudottes (Sevrans) et OAP Sud Aéroport (Tremblay-en-France)

Pour rappel, ces autres projets n'ont fait l'objet d'aucune étude d'opportunité et de faisabilité et ne peuvent donc en l'état faire l'objet d'une inscription dans une OAP sectorielle, encore moins sur un schéma comportant des orientations opposables aux autorisations d'urbanisme.

**→ Île-de-France Mobilités demande à Paris Terres d'Envol de supprimer les références aux projets autres que les futures lignes de métro du Grand Paris Express et les aménagements bus entre Aulnay et Tremblay dans l'OAP thématique « Mobilités » et dans les OAP sectorielles et, en particulier, de ne pas les faire figurer sur des cartes ou schémas.**

### **3. Pôles et intermodalité**

#### **3.1 Remarques générales**

Les orientations de l'OAP « Mobilités » relatives aux modes actifs, et en particulier au stationnement des vélos (p. 81), pourraient être complétées par un paragraphe rappelant qu'autour des gares et stations, Île-de-France Mobilités porte un objectif de développement des parkings de stationnement vélo. Il se traduit notamment par des objectifs de nombre de stationnements vélo à réaliser à l'horizon 2030. Île-de-France Mobilités a élaboré deux guides pour accompagner les collectivités : le Schéma Directeur du Stationnement Vélos en gares et stations (SDSV) et un Cahier de références techniques associé.

**→ Île-de-France Mobilités propose à Paris Terres d'Envol de compléter les orientations de l'OAP « Mobilités » relatives au stationnement des vélos en s'appuyant sur les éléments communiqués ci-dessus.**

#### **3.2 Remarques spécifiques à certains pôles**

##### **Pôle d'Aulnay-sous-Bois (RER)**

La gare ferroviaire et le pôle d'échanges multimodal d'Aulnay-sous-Bois sont couverts par une zone U2. La rédaction de certaines règles interrogent sur la capacité à faire évoluer le pôle gare en tant que de besoin, en particulier le bâtiment voyageurs et le parking-relais. En effet, le règlement indique que dans la zone U2 les « autres équipements recevant du public » ne sont autorisés que dans la limite d'une surface de plancher de 150 m<sup>2</sup>. Or, le bâtiment voyageurs de la gare ferroviaire relève de cette sous-destination de construction. La zone U2 interdit également « la création d'aires de stationnement ouvertes au public (à l'exception des parcs de stationnement municipaux) et les dépôts de véhicules de plus de 5 unités », ce qui pourrait poser des difficultés en cas de nécessité de réhabiliter et/ou modifier le parking-relais existant.

**→ Île-de-France Mobilités recommande à Paris Terres d'Envol, pilote de l'étude de pôle d'Aulnay-sous-Bois (RER), de vérifier que le règlement de la zone U2 permet bien l'éventuelle évolution du pôle gare en fonction de l'étude en cours.**

##### **Pôle de Sevan Livry**

L'OAP sectorielle Quartier du Marché (Sevan) englobe le périmètre de la gare de Sevan-Livry (RER B, ligne 16 du GPE). Il est indiqué à la page 125 l'objectif de « développer des programmes immobiliers sur les "terrains SNCF" à l'est selon un urbanisme favorisant la transition paysagère et les liaisons douces entre le pôle gare et le parc forestier de la Poudrerie ». Or, les derniers échanges ont amené à modifier ces orientations, avec le souhait des partenaires d'aménager une gare routière sur une partie des terrains SNCF.

**→ Île-de-France Mobilités invite Paris Terres d'Envol à actualiser l'OAP Quartier du Marché à Sevan en s'appuyant sur les éléments communiqués ci-dessus.**