



» Tram T8

Prolongement de Saint-Denis Porte de Paris à Rosa Parks

**Dossier de concertation
préalable à la Mise en
Compatibilité des
Documents d'Urbanisme**

**Avril 2023
Version définitive (V5)**

Table des matières

1.	Préambule	4
2.	Objectifs et Caractéristiques Principales	4
2.1.	Objectifs du projet.....	5
2.2.	Caractéristiques principales	5
2.2.1.	Tracé	5
2.2.2.	Principes d’insertion	7
2.2.3.	Site de maintenance et de remisage (SMR)	7
3.	Les porteurs du projet	8
4.	La Concertation préalable et ses suites.....	9
4.1.	Cadre de la démarche.....	9
4.1.1.	Objectifs de la concertation	10
4.1.2.	Cadre juridique	10
4.1.3.	Modalités de concertation	10
4.2.	Déroulement de la concertation préalable à la mise en compatibilité des PLU(i).....	11
4.2.1.	Pour s’informer.....	11
4.2.2.	Pour s’exprimer	11
4.2.3.	La restitution et les suites de la concertation	11
5.	Documents d’urbanisme et de planification concernés par le projet.....	12
5.1.	Articulation du projet avec les politiques globales d’urbanisme et de transports	12
5.1.1.	Le Nouveau Grand Paris des transports (Plan de Mobilisation + Grand Paris Express).....	12
5.1.2.	Inscription au SDRIF.....	12
5.1.3.	Plan de déplacements urbains d’Ile-de-France (PDUiF).....	12
5.1.4.	Le Plan Local des Déplacements de Plaine Commune	13
5.2.	Articulation du projet avec les Plans Locaux d’Urbanisme.....	13
5.2.1.	PLUi de Plaine Commune.....	13
5.2.1.1.	Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	14
5.2.1.2.	Orientation d’Aménagement et de Programmation (OAP).....	14
5.2.2.	PLU Paris	17
5.2.2.1.	Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD).....	17
5.2.2.2.	Orientation d’Aménagement et de Programmation (OAP).....	18
5.2.2.3.	Règlement et plans de zonage	19
5.3.	Proposition de mise en compatibilité.....	23
5.3.1.	SMR Villetaneuse	24
5.3.2.	Les séquences traversées	25
	Avenue Paul Vaillant Couturier – Avenue Jeanne d’Arc – av. Leroy des Barres.....	25
	Cour du Rû de Monfort – rue Danielle Casanova.....	26

Avenue/rue Francis de Pressensé (RD 30).....	27
Le Chemin du Cornillon et la rue Henri Murger	28
La Rue des Fillettes	29
Front Populaire - Rue des Fillettes Sud, Avenue des Magasins généraux, Avenue Victor Hugo.....	30
6. Conclusions.....	31
7. Planning prévisionnel des prochaines étapes	31

1. Préambule

Le Tram T8 reliant Villetaneuse Université et Epinay-sur-Seine à la station « Saint Denis – Porte de Paris » a été mis en service en décembre 2014.

Le projet du Tram T8Sud prévoit le prolongement du tronç commun vers le Sud, depuis la Porte de Paris à Saint Denis jusqu'à la gare de Rosa Parks dans le 19^{ème} arrondissement de Paris. Cela permettra de nouvelles correspondances avec les modes lourds (RER B et E, lignes de métro 12 et 15 et le tram T3b) ainsi qu'avec de nombreuses lignes de bus.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable, tel que le prévoit le code de l'environnement, en 2019. Le [Bilan de cette Concertation préalable](#) a été approuvé par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 5 février 2020 sur la base du Dossier d'objectifs et des caractéristiques principales approuvé le 3 février 2019.

Les études en vue de l'élaboration du dossier de Schéma de principe se sont poursuivies ainsi que la concertation dans la phase d'étude en cours dans le cadre d'actions de concertation continue à l'automne 2022. Le projet doit faire l'objet d'une Enquête d'Utilité Publique à l'horizon fin 2023 – début 2024.

Le projet nécessitant également une mise en compatibilité des documents d'urbanisme et étant soumis à évaluation environnementale, il doit également faire l'objet d'une concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application du Code de l'Urbanisme (art. L 103-2).

La concertation se déroulera du lundi 24 avril au mercredi 24 mai 2023 inclus.

Ce dossier présente le projet de prolongement du Tram T8S et l'analyse de mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (Intercommunaux) des territoires concernés, rendue nécessaire si l'utilité publique du projet était confirmée. Il précise également les modalités d'information et de participation du public dans le cadre de cette procédure de concertation.

Il sera précisé dans ce dossier, que suite à l'analyse des documents d'urbanisme de la Ville de Paris, aucune mise en compatibilité de ces documents parisiens est nécessaire, **seul le PLUi de Plaine Commune sera concerné.**

2. Objectifs et Caractéristiques Principales

Situées au sud du département de la Seine-Saint-Denis et au nord de la Ville de Paris, les communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers, constituent avec les 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements de Paris **un territoire dynamique.**

Le territoire se caractérise par une **très forte urbanisation** et une séparation marquée des zones d'activités et des zones d'habitats. Le prolongement du Tram 8 au sud s'inscrit dans un contexte fort d'évolution de l'urbanisation, avec de nombreux projets, de logements, de bureaux, d'équipements générateurs de déplacements souvent en interface directe avec le projet de tramway.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le **prolongement du Tram T8** entre Saint-Denis – Porte de Paris et la gare RER E de Rosa Parks à Paris.

2.1. Objectifs du projet

L'objectif principal du prolongement Sud du Tram T8 est de desservir efficacement les zones d'activités et d'habitat situées entre Saint-Denis- Porte de Paris- et la gare RER de Rosa Parks, en assurant des correspondances efficaces du secteur pour améliorer le maillage avec :

- Le RER B et la future ligne 15 du métro à la gare « La Plaine - Stade de France » ;
- La ligne 12 du métro à la station « Front Populaire » ;
- Le Tram T3b et le RER E à la gare de « Rosa Parks ».

Le tramway permettra ainsi la constitution d'un axe nord-sud entre Villetaneuse et Epinay-sur-Seine d'une part, et Paris Nord-Est d'autre part. Il accompagnera ainsi le **développement des territoires traversés et des modes actifs**. Il vise également à **desservir efficacement les zones d'activités et d'habitat dense** des communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers ainsi que le quartier d'affaires de la Plaine Saint-Denis.

2.2. Caractéristiques principales

Le Tram T8 en service est composé de deux branches et d'un tronç commun jalonné de 17 stations sur un tracé de 8,5 km :

- Un tronçon commun sur la commune de Saint-Denis, au départ de la ZAC Porte de Paris, en correspondance avec la ligne de métro 13. Ce tronçon dessert notamment la gare de Saint-Denis (RER D, train H, tram T1) ;
- Une branche sur la commune d'Epinay-sur-Seine, permettant notamment de desservir la gare d'Epinay-sur-Seine (RER C, Tram T11 et le quartier d'Orgemont) ;
- Une branche sur la commune de Villetaneuse, desservant en particulier le pôle universitaire et urbain de Villetaneuse (en correspondance avec le Tram T11).

Le projet Tram T8 Sud prévoit le prolongement du tronç commun depuis la Porte de Paris jusqu'à la gare RER E de Rosa Parks.

2.2.1. Tracé

Le prolongement représente un tracé de 5,5 km à travers les territoires de Saint-Denis, d'Aubervilliers et de Paris, depuis Saint-Denis - Porte de Paris jusqu'au pôle de Rosa Parks dans le 19^{ème} arrondissement.

Le tracé retenu peut se décomposer en 4 secteurs :

- Le **secteur « Franc Moisin - Bel Air »** qui permet la desserte du Parc de la Légion d'Honneur (correspondance avec la ligne de métro 13) et du quartier du Franc Moisin,
- Le **secteur « La Plaine »** qui permet de desservir le quartier d'affaires existant autour du Stade de France, (correspondance avec le RER B et la future ligne 15 du métro) ainsi que les secteurs en développement de la ZAC Montjoie, du CPRU Cristino Garcia Landy, du Campus Condorcet, de la ZAC Nozal Front Populaire (correspondance avec la ligne de métro 12),

- Le secteur « Magasins Généraux » qui dessert les Entrepôts et Magasins Généraux de Paris (EMGP) et la ZAC Gare des Mines Fillettes ;
- Le Secteur « Paris » qui dessert l'îlot Chanel, le centre commercial Le Millénaire et la Porte d'Aubervilliers (correspondance avec le RER E et le Tram T3b). A l'issue de la concertation continue menée fin 2022, le terminus T8S à Rosa Parks a été retenu au droit du boulevard Macdonald.



Figure 1 : Tracé du projet de prolongement du T8 (source : Egis rail)

Le prolongement dessert notamment :

- la Clinique du Grand Stade,
- le Stade de France, en interaction avec le pôle La Plaine Stade de France en correspondance avec le RER B et la future ligne 15 du métro,
- le Campus Condorcet,
- la Place du Front Populaire (correspondance avec la ligne 12 du métro),
- les anciens Magasins Généraux,
- le pôle de Rosa Parks (correspondance avec le Tram T3b et le RER E).

Dix nouvelles stations sont prévues. La distance moyenne des inter-stations est de 560 m environ.

2.2.2. Principes d'insertion

Le projet comprend, sur l'ensemble du linéaire, l'insertion de la plateforme tramway et de ses stations, ainsi que la requalification des voiries empruntées, soit l'ensemble de l'espace nécessaire à la création du tramway et au réaménagement urbain. Le projet d'insertion tient compte de l'ensemble des fonctionnalités urbaines qui sont à restituer au droit du tramway en particulier :

- La fonction paysagère, avec l'évitement, la réduction et la compensation de l'impact sur les arbres et la valorisation du patrimoine arboré le long du tracé ;
- Les mobilités actives en sécurisant les circulations piétonnes et en veillant à la qualité des aménagements cyclables (linéaire et stationnement) tout au long du tracé ;
- Les autres transports en commun et la circulation motorisée, dans une logique d'apaisement de l'espace public et de réduction de l'usage de la voiture en zone urbaine dense.



Figure 2 : Vue d'une plateforme tram axiale



Figure 3 : Vue d'une plateforme tram unilatérale

2.2.3. Site de maintenance et de remisage (SMR)

Une extension du SMR actuel du Tram T8 situé à Villetaneuse est prévue pour accueillir les rames supplémentaires nécessaires à l'exploitation du prolongement. Le SMR existant avait déjà été conçu en anticipant une partie de cette extension future.

L'extension, de l'ordre de 8 600 m², inclut l'aménagement de nouvelles positions de remisage, l'extension de l'atelier de maintenance et l'adaptation des équipements existants.

3. Les porteurs du projet

Les acteurs du territoire sont les suivants :



- Au cœur du réseau de transports d’Île-de-France, **Île-de-France Mobilités** imagine, organise et finance des solutions innovantes pour toutes les mobilités d’aujourd’hui et de demain. Elle décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports (train, métro, tram, bus et câble) dont elle confie la mise en œuvre à des entreprises de transport. Composée de la Région Île-de-France et des huit départements franciliens elle porte ainsi la vision globale des mobilités en Île-de-France.

Île-de-France Mobilités est maître d’ouvrage unique des études relatives au prolongement du Tram T8 jusqu’à la Déclaration d’Utilité Publique du projet



- L’**État** en s’engageant pour les projets de transports collectifs tels que la modernisation des RER, le prolongement des lignes de métro, la mise en service de nouvelles lignes et le prolongement de tramways ou de transports en commun en site propre, poursuit son objectif de rendre plus performant le réseau de transport en l’inscrivant dans la dynamique des territoires afin de mieux répondre aux besoins quotidiens des usagers.

Il mobilise ses compétences en lien avec celles des autres acteurs majeurs, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités, SNCF Réseau et Mobilités, la RATP, pour créer une énergie collective bénéfique pour la Région capitale.

Il veille aussi à mettre en cohérence les actions à mener sur le réseau existant au titre du plan de mobilisation pour les transports et le futur réseau en rocade du Grand Paris Express et à promouvoir une mobilité durable pour tous les franciliens.

L’État finance les études du Tram T8 Sud au travers du Contrat de Plan État – Région 2015-2020.



- La **Région Île-de-France** a fait des transports du quotidien une de ses priorités. Afin de concrétiser la révolution des transports engagée au service des Franciliens, la Région co-finance les projets ambitieux permettant de créer un réseau interconnecté et efficace pour répondre aux attentes des usagers. Ainsi, elle co-finance les études de DOCP jusqu’à l’enquête d’utilité publique du projet de prolongement du Tram T8 Sud jusqu’à la gare de Rosa Parks dans le cadre du Contrat de Plan État – Région 2015-2020.



- Le **Département de la Seine-Saint-Denis** est membre du Conseil d’Île-de-France Mobilités et participe, à travers sa contribution forfaitaire, à l’amélioration et au développement du réseau de transports en commun. Il contribue également au financement de certains projets tels les prolongements des lignes 11 et 14 du métro. Enfin, il est maître d’ouvrage de certaines opérations réalisées sur la voirie départementale (T1 à l’Est et TZen 3 par exemple).



- L'Établissement Public Territorial **Plaine Commune** rassemble 9 villes de la Seine-Saint-Denis : Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Saint-Ouen, Stains et Villetaneuse. Plaine Commune compte aujourd'hui 414 000 habitants sur quelques 5 000 hectares, elle est la première intercommunalité (en surface et en population) de la région parisienne et le second bassin de population après Paris en Île-de-France.

Plaine Commune agit dans le cadre des compétences que lui ont transférées les villes comme l'aménagement, le foncier, l'habitat, l'écologie urbaine, le développement économique, la propreté, les espaces verts, la voirie, les déplacements et la mobilité.



- **PARIS** La Ville de Paris avec ses Directions de la Voirie et des Déplacements et de l'Urbanisme définit et met en œuvre la politique des déplacements et de l'aménagement. Les mairies d'arrondissements ont principalement un rôle consultatif dans ces domaines que sont l'espace public viaire et l'urbanisme.



- **La RATP** (Régie Autonome des Transports Parisiens) est un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) qui assure l'exploitation d'une partie des transports en commun de Paris et de sa banlieue.

Elle assure sa mission de transport public dans le cadre de contrats d'exploitation pluriannuels passés avec Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports de la région Île-de-France.

La RATP est l'exploitant actuel de la ligne T8 en service depuis décembre 2014.

4. La Concertation préalable et ses suites

4.1. Cadre de la démarche

Portée par Île-de-France Mobilités, la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de territoires traversés par le Tram T8S se déroulera du :

Lundi 24 avril au mercredi 24 mai 2023 inclus.

Elle s'inscrit dans la continuité de la concertation préalable de 2019 et dans la perspective de l'Enquête d'Utilité Publique du projet à venir.

Cette concertation préalable est ouverte à tous. Chacun peut y participer et s'exprimer sur le projet selon les modalités de son choix proposées au sein du dispositif mis en œuvre par le maître d'ouvrage du projet.

4.1.1. Objectifs de la concertation

Par le biais de la concertation préalable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des territoires concernés par le projet, Ile-de-France Mobilités vise les objectifs suivants :

- **Informé le public** sur la nature et l'avancement du projet ;
- **Recueillir les avis** sur la mise en compatibilité du PLUi de l'établissement Plaine Communes et le PLU de la Ville de Paris et faire remonter aux partenaires les éléments utiles à l'adaptation des documents d'urbanisme qu'ils seraient amenés à conduire le cas échéant ;
- **Préparer les prochaines étapes** du projet et notamment la phase d'enquête publique.

4.1.2. Cadre juridique

Le projet de Tram T8S est soumis à évaluation environnementale au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement et nécessite une mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Il entre de ce fait dans le champ d'application de l'**article L 103-2 du Code de l'Urbanisme**.

Cet article dispose que le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, selon des modalités qu'il fixe.

- La concertation préalable réalisée en 2019 au titre du Code de l'Environnement a permis de confirmer l'opportunité et les caractéristiques principales du projet ;
- L'enquête publique de début 2024 aura pour objet de confirmer ou non l'utilité publique du projet.

Cette concertation préalable à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal de Plaine Commune s'inscrit dans le cadre législatif défini par le code de l'urbanisme (article L.103-2).

Le public est informé en amont du lancement de la concertation par la publication de l'avis de concertation.

En vertu de ce code, la concertation préalable se déroulera sur une durée minimale de quatre semaines selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet. Elle devra permettre au public d'accéder aux informations relatives au projet et de formuler des observations et propositions sur :

- l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet ;
- les enjeux de compatibilité des politiques et des documents d'urbanisme applicables ;
- les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.

4.1.3. Modalités de concertation

De ce fait, Ile-de-France Mobilités, maître d'ouvrage du projet a fait le choix de conduire la concertation avec les habitants, riverains, usagers, associations locales et autres personnes concernées sur une durée minimum de quatre semaines, en application des modalités suivantes :

- une **publicité préalable**, en amont du lancement de la concertation dans les communes concernées par le projet, sur l'objet et les modalités du déroulement de cette concertation ;
- un **dispositif de consultation** du public adapté aux caractéristiques du projet, prévoyant un dépôt d'avis en ligne du public ;

- un **site internet dédié** à la concertation, espace d'information sur le projet permettant le téléchargement des documents relatifs à la concertation ainsi que le dépôt d'observations ou suggestions du public.

Dans la mise en œuvre de cette concertation, Ile-de-France Mobilités s'engage à veiller au respect des principes suivants :

- **Égalité de traitement** : accorder à chaque contribution la même valeur quels que soient son sens et son auteur ;
- **Argumentation** : privilégier une approche plus qualitative que quantitative des contributions ;
- **Inclusion** : veiller à l'accessibilité de tous les publics au dispositif mis en œuvre.

Un bilan sera réalisé à l'issue de la concertation et rendu public.

4.2. Déroulement de la concertation préalable à la mise en compatibilité des PLU(i)

Pour informer le public sur le projet et la concertation, et lui permettre de donner son avis, divers outils sont déployés par Ile-de-France Mobilités dont certains viennent en complément des moyens d'information réglementaires (annonces presse, site internet, panneaux et affiches légales diffusés en amont du début de la concertation).

4.2.1. Pour s'informer

- Un communiqué de presse adressé aux rédactions des médias locaux fin avril 2023 ;
- Ce dossier de concertation disponible sur le site internet de la concertation ;
- Le site internet du projet : tram8.iledefrance-mobilites.fr

4.2.2. Pour s'exprimer

- Déposer une contribution sur le site internet de la concertation :

tram8.iledefrance-mobilites.fr/dialogue/

4.2.3. La restitution et les suites de la concertation

Au terme de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLU(i) de Plaine Commune, Île-de-France Mobilités produira un bilan qui sera présenté au conseil d'administration d'Ile de France Mobilités pour approbation.

Ce bilan sera publié sur le site internet du projet. Il soulignera l'apport des acteurs et du public au projet et permettra de finaliser les études de schéma de principe.

Ce bilan sera également joint au dossier d'enquête publique constitué par Ile-de-France Mobilités pour déposer en préfecture une demande de déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de prolongement du Tram T8.

L'enquête publique sera conduite par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête nommés par le tribunal administratif.

Le préfet pourra ensuite déclarer le projet d'utilité publique. Cette déclaration vaudra mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Plaine Commune.

5. Documents d'urbanisme et de planification concernés par le projet

5.1. Articulation du projet avec les politiques globales d'urbanisme et de transports

5.1.1. Le Nouveau Grand Paris des transports (Plan de Mobilisation + Grand Paris Express)

Le métro du Grand Paris Express a été lancé initialement par la loi du 3 juin 2010 et approuvé par décret du schéma d'ensemble du 24 août 2011. En mars 2013, le plan de mobilisation de la Région Ile-de-France pour les transports et le métro du Grand Paris Express sont rassemblés dans un seul et même projet : le Nouveau Grand Paris, confirmé au protocole d'accord État-Région (2014). **Le Nouveau Grand Paris inclut le prolongement de la ligne Tram T8 depuis la Porte de Paris à Saint Denis, jusqu'à Paris.**

5.1.2. Inscription au SDRIF

La réalisation du Tram T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse, et son prolongement à la gare RER E de Rosa Parks sont inscrits à horizon du « Plan de Mobilisation » au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013.

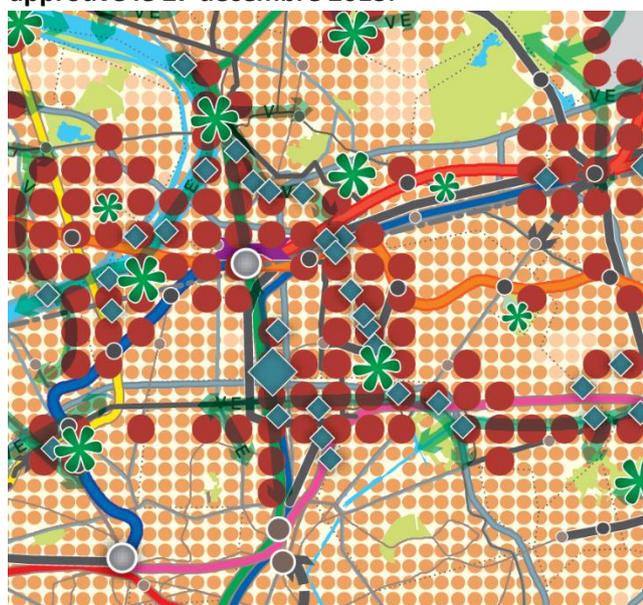


Figure 4 : SDRIF 12013, Carte de destination générale des différentes parties du territoire

Les infrastructures de transport

Les réseaux de transports collectifs	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
	Niveau de desserte national et international Niveau de desserte métropolitaine	— Réseau RER RER A RER B RER C RER D RER E	— Nouveau Grand Paris tracé de référence

En outre, il est également indiqué que « la création de la gare du RER E Rosa Paks et l'interconnexion à terme du réseau de Tram T3/T8, accéléreront le réaménagement du secteur de la porte d'Aubervilliers. »

Le Tram T8 et son prolongement sont inscrits au SDRIF.

5.1.3. Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

Les plans de déplacements urbains déterminent les principes régissant l'organisation des transports de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement, dans le périmètre de transports urbains et visent notamment à assurer un équilibre durable en matière de mobilité et de facilités d'accès d'une part et la protection de l'environnement et de la santé d'autre part.

Le PDUIF a été élaboré par Ile-de-France Mobilités et approuvé le 19 juin 2014 par la Région Île-de-France. Il vise à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la

contrainte des capacités de financement. Le PDUIF a identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020.

Le développement des transports collectifs se trouve au cœur du PDUIF qui vise une croissance de 20 % de leur usage entre 2010 et 2020.

Les transports collectifs constituent en effet une alternative essentielle aux modes individuels motorisés, plus vertueux du point de vue environnemental en termes d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés.

Pour ce faire, le PDUIF retient pour principe d'action de :

- développer l'offre de transports collectifs pour qu'elle réponde à la diversité des besoins de déplacement et à l'augmentation de la demande ;
- renforcer la qualité du service offert aux voyageurs, et en particulier la fiabilité et le confort du voyage ;
- faciliter l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs et, en particulier, améliorer les conditions d'intermodalité.

Au sein des neuf actions du défi 2 du PDUIF, rendre les transports collectifs plus attractifs, l'action 2.3 : Tramways et T Zen : une offre de transport structurante, propose la création du Tram T8 : entre la gare RER E Rosa Parks – Saint-Denis (Porte de Paris) – Epinay-sur-Seine – Villetaneuse.

Le PDUIF fait actuellement l'objet d'une procédure de révision qui tient pleinement compte de la réalisation du projet de prolongement du Tram T8.

Le prolongement du Tram T8 entre Saint-Denis Porte de Paris et la gare de Rosa Parks s'inscrit donc dans les actions du PDUIF.

5.1.4. Le Plan Local des Déplacements de Plaine Commune

Le Plan Local des Déplacements de Plaine Commune s'inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF). Adopté en 2008, mis en révision en 2014, approuvé en octobre 2016, il a notamment pour objectifs :

- Une réduction de 2% des déplacements motorisés en 10 ans ;
- Une augmentation de l'usage des transports collectifs et des déplacements à vélo par le changement des pratiques et le développement du réseau de tramway et d'itinéraires cyclables.

Le Tram T8 s'inscrit dans les objectifs du Plan Local des Déplacements de Plaine Commune.

5.2. Articulation du projet avec les Plans Locaux d'Urbanisme

5.2.1. PLUi de Plaine Commune

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Établissement Public Territorial de Plaine Commune a été approuvé le 25 février 2020 et est exécutoire depuis le 31 mars 2020. Il s'agit d'un document évolutif qui a d'ores et déjà fait l'objet de procédures de mises en compatibilité et d'une modification n°1 approuvée en Conseil de Territoire du 29 mars 2022 et devenue exécutoire le 12 mai 2022.

5.2.1.1. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD du PLUi Plaine Commune et notamment avec le chapitre 4 « un territoire accessible et praticable, pour une mobilité durable » intègre le prolongement du Tram T8 comme un projet visant à améliorer la desserte des secteurs de projets et de grands équipements.

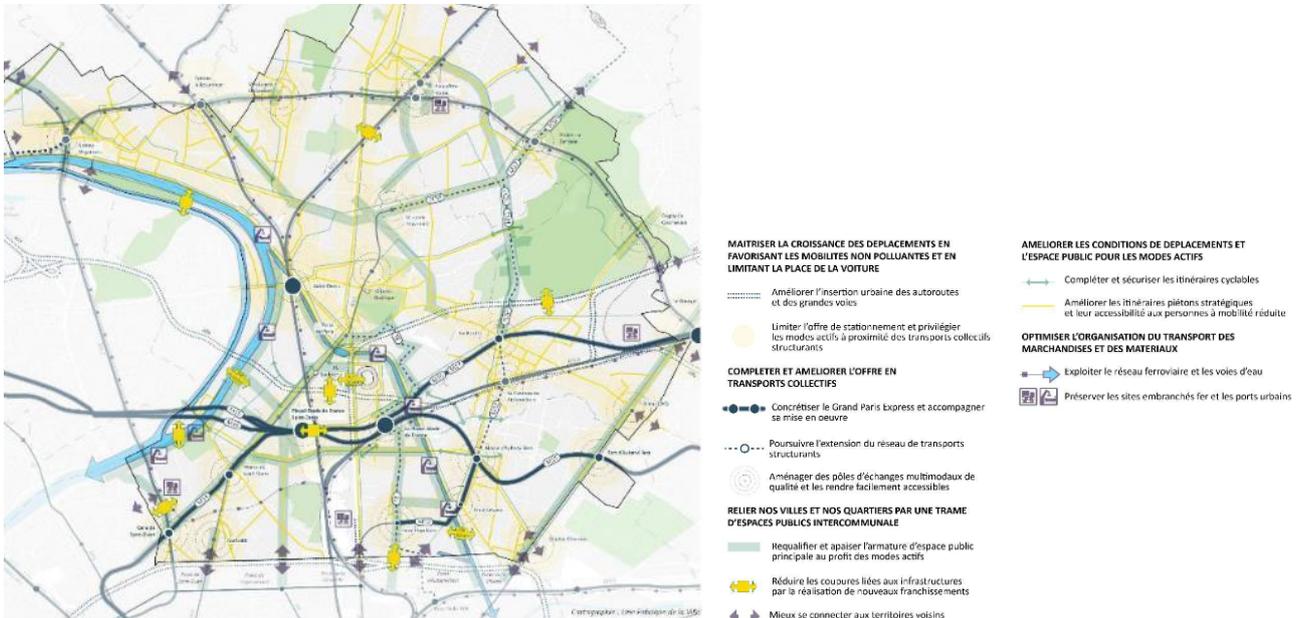


Figure 5 : PADD PLUi Plaine Commune

Le projet tram T8 sud est compatible avec le PADD.

5.2.1.2. Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) visent à définir des intentions et orientations d'aménagement qualitatives qui peuvent :

- porter sur un secteur donné du territoire (OAP dites de "sectorielles") ;
- ou avoir une approche plus globale sur un enjeu spécifique (OAP dites "thématiques").

❖ **Les OAP sectorielles :**

- ▶ OAP secteur du Campus Condorcet à Aubervilliers :

2.5 Schéma des orientations d'aménagement et de programmation

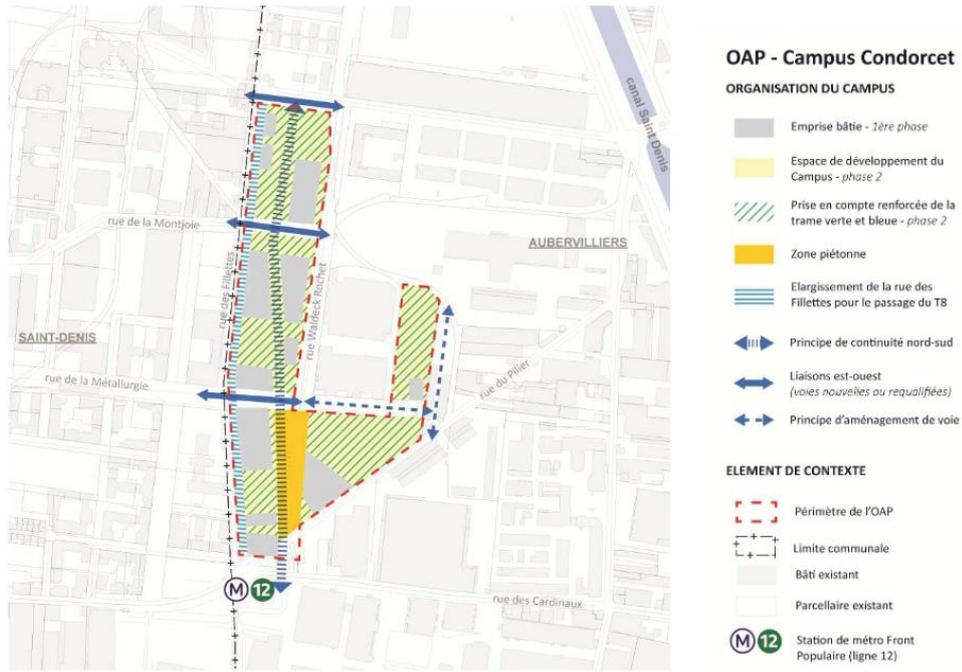


Figure 6 : OAP Campus Condorcet – Aubervilliers, PLUi Plaine Commune

► OAP secteur des Entrepôts et Magasins Généraux de Paris :

Schéma des Orientations d'Aménagement et de Programmation

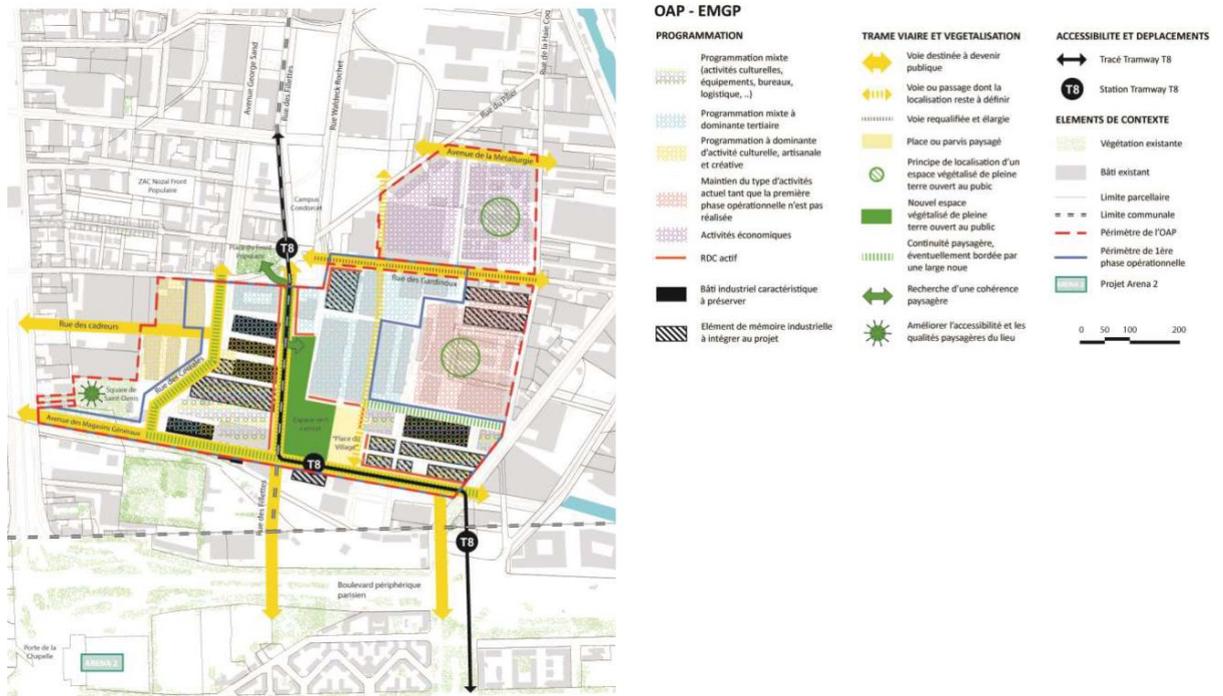


Figure 7 : OAP Secteur des entrepôts et magasins généraux de Paris – Aubervilliers et Saint-Denis, PLUi Plaine Commune

- ▶ OAP secteur de l'Avenue de la Division Leclerc à Villetaneuse :

L'actuel site de maintenance et de remisage des tramways (SMR) de la ligne T8 se trouve en dehors de l'OAP, mais son extension va nécessiter de modifier le schéma actuel de l'OAP pour permettre la réalisation du projet d'extension du SMR.



Schéma des orientations d'aménagement pour le secteur

Figure 8 : OAP Secteur de l'avenue de la Division Leclerc - Villetaneuse, PLUi Plaine Commune

Le projet de Tram T8 longe également les périmètres des OAP secteur Grand Centre à Saint-Denis et secteur Pressensé à Aubervilliers.

❖ Les OAP thématiques :

Trois OAP thématiques couvrent le territoire de Plaine Commune, l'OAP Environnement et Santé, l'OAP Commerce et artisanat et l'OAP Grands axes et urbanisme de liaison qui mentionne le T8 sud.

Les orientations de l'OAP Environnement et Santé s'appliquant au projet T8 seront intégrées au mieux dans la conception, il s'agit plus particulièrement des **Orientations Transversales, applicables à l'ensemble du territoire** : intégrer localement la gestion de l'eau, développer la part du végétal, favoriser la biodiversité, limiter l'impact des nuisances liées aux infrastructures et améliorer la qualité écologique des espaces publics.

L'OAP Commerce et artisanat a pour objet de définir des orientations en matière d'implantation préférentielle du commerce sur le territoire de Plaine Commune. Cet OAP ne s'applique pas au projet T8.

► L'OAP thématique Grands axes et urbanisme de liaison du PLUi de Plaine Commune :

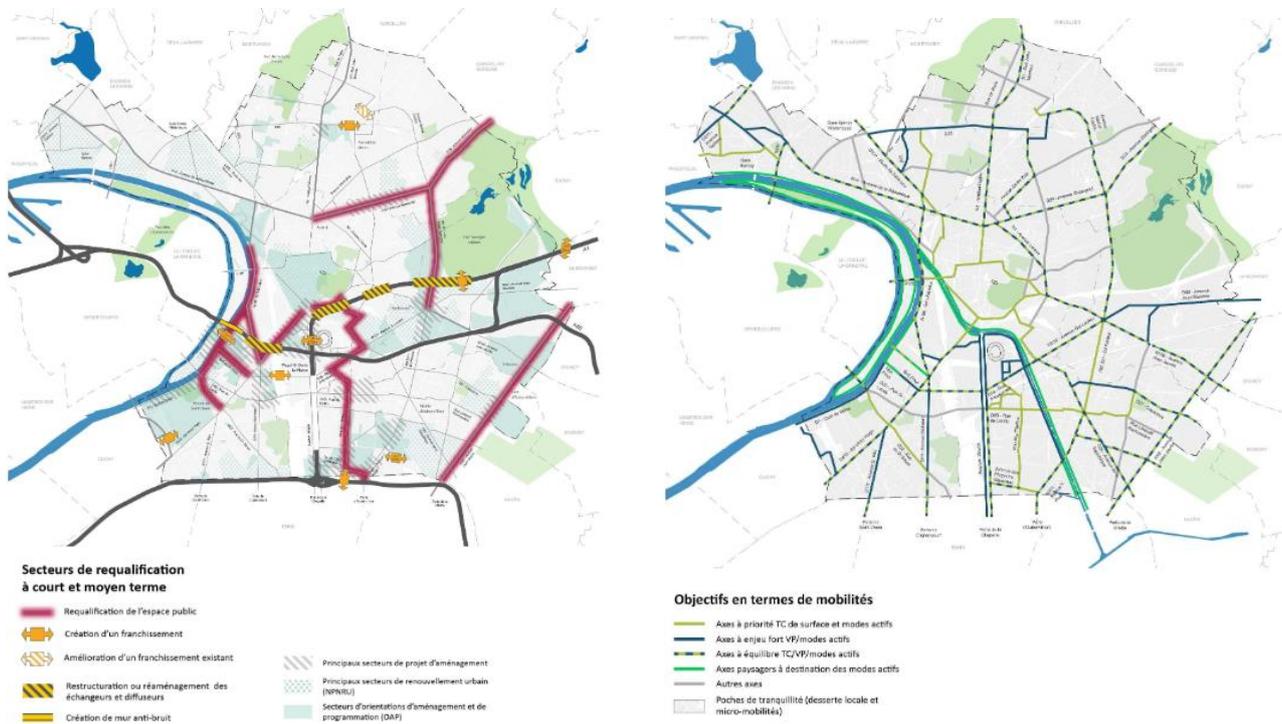


Figure 9 : OAP Grands axes et urbanisme de liaison, PLUi Plaine Commune

Le projet de prolongement du Tram T8 est identifié dans les OAP sectorielles et dans l'OAP Grands axes et urbanisme de liaison.

5.2.2. PLU Paris

Le PLU de la Ville de Paris a été approuvé par délibération du Conseil de Paris des 12 et 13 juin 2006. Sa dernière version opposable est celle faisant suite à la mise en compatibilité par arrêté préfectoral du 24 novembre 2022.

5.2.2.1. Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD du PLU de Paris et notamment son volet « Orientations d'aménagement par quartier ou par secteur » a pour objectif le développement des transports en collectifs.

En outre, le projet T8 Sud est expressément représenté au PADD au Schéma des objectifs d'évolution des territoires de la couronne (p. 28 du PADD) :

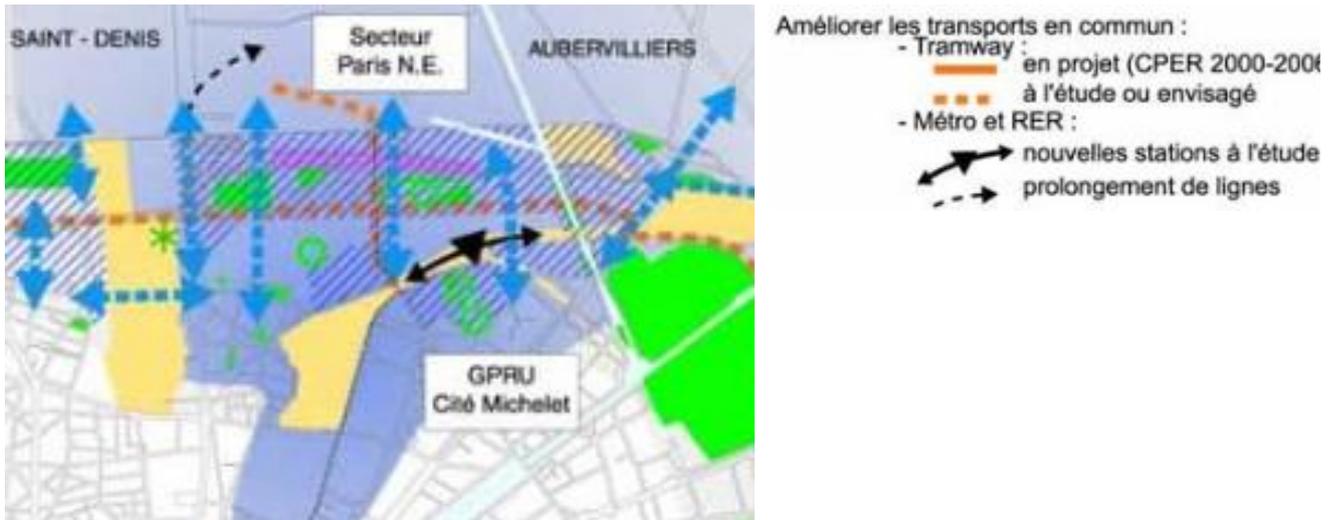


Figure 10 : Extrait PADD, Ville de Paris, PLU de Paris

Le projet de prolongement du Tram T8 est identifié dans le PADD de la Ville de Paris.

5.2.2.2. Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP)

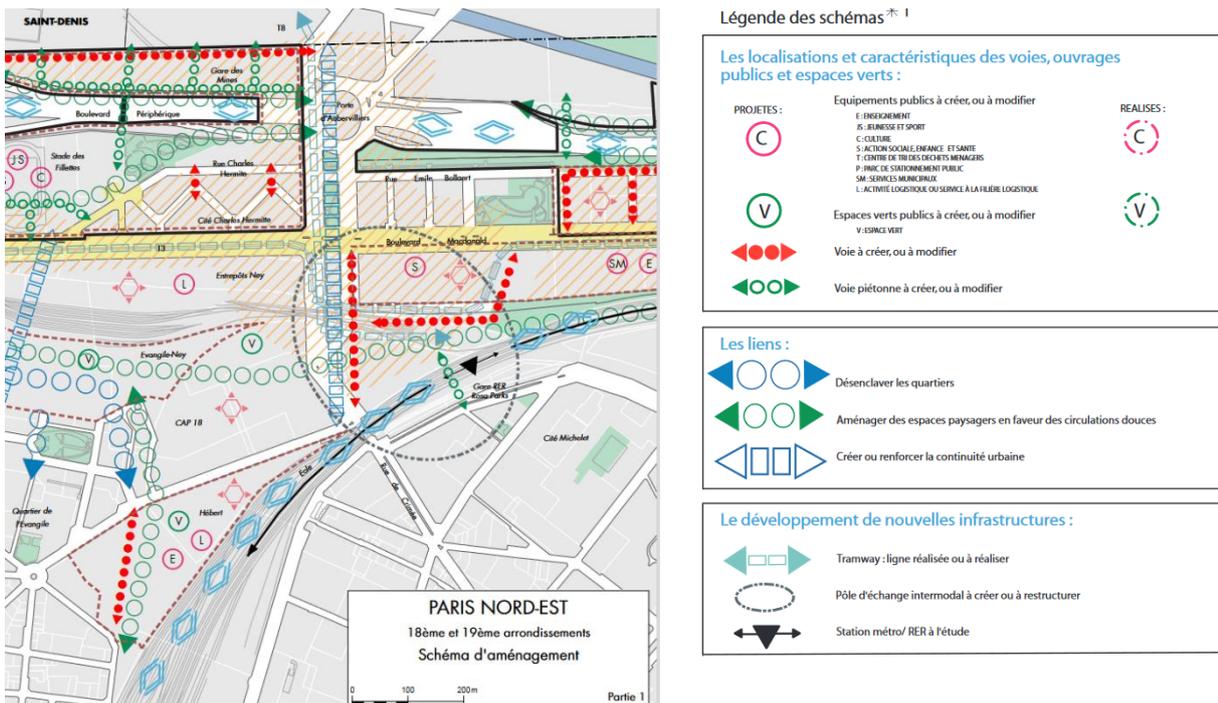


Figure 11 : Extrait du schéma d'aménagement et de programmation, AOP Paris Nord Est, PLU de Paris

Le projet de prolongement du Tram T8 est identifié dans l'OAP Paris Nord Est

5.2.2.3. Règlement et plans de zonage

Avenue Victor Hugo – Avenue de la Porte d’Aubervilliers (Ville de Paris)

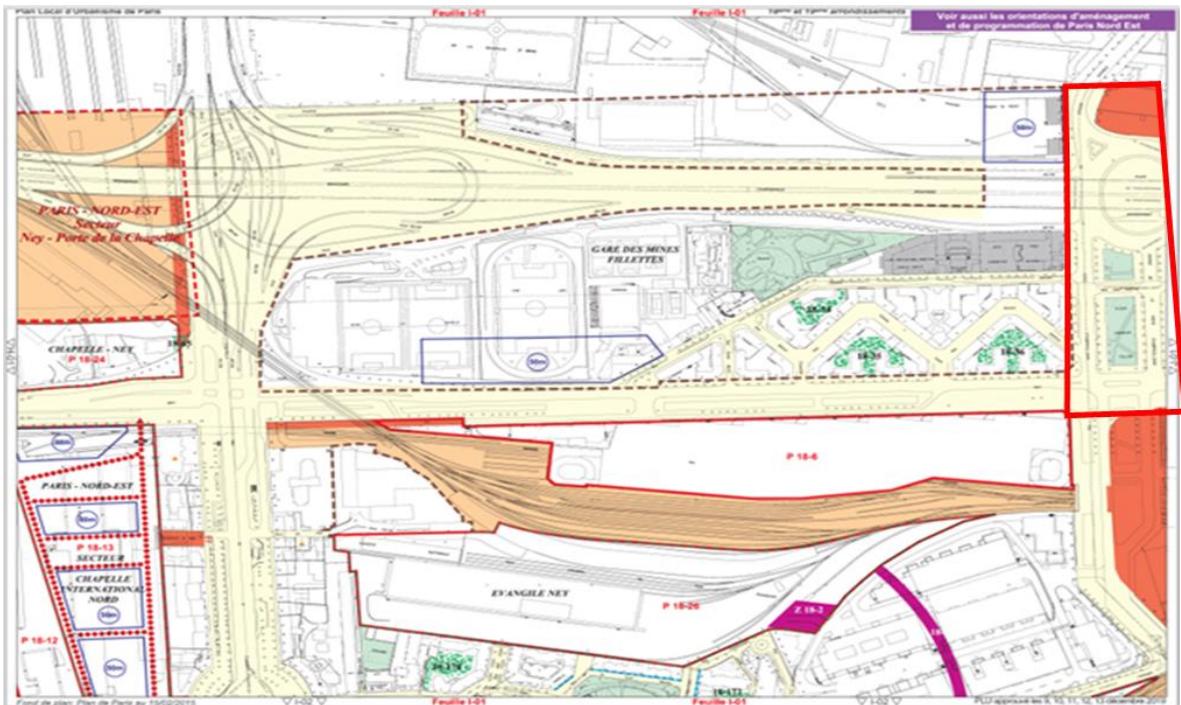


Figure 12 : Planche au 1/2000^e, atlas général du P.L.U. de Paris

Boulevard Macdonald (Ville de Paris)

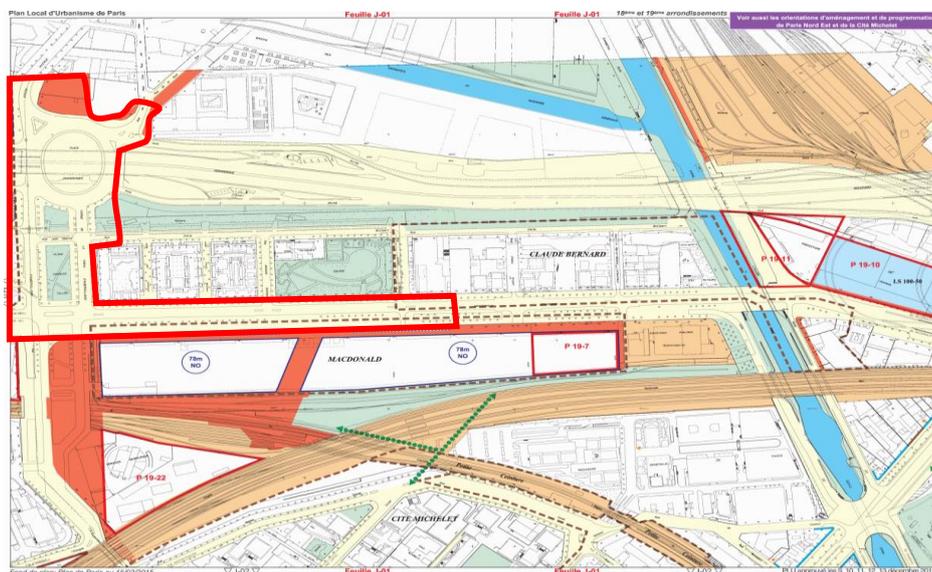


Figure 13 : Planche au 1/2000^e, atlas général du P.L.U. de Paris

Les planches au 1/2000^{ème} précisent les prescriptions, les planches de la zone d’étude sont reprises ci-dessus. Les prescriptions ont été intégrées dans le choix du projet retenu en concertation avec les services de la ville de Paris.

Les zones concernées par le projet T8s sont :

- zone urbaine générale (en jaune sur figures précédentes), le Tram T8 est autorisé sur ce zonage ;
- zone urbaine verte (en vert sur les figures précédentes) : **le T8 n'est pas identifié dans les projets de transport autorisés à l'article UV2. Les études de projet en cours veilleront à éviter cette zone dans la mesure de possible ou à la préserver au maximum. L'impact effectif du projet sur cette zone sera appréhendé sur la base du projet retenu ;**
- zone urbaine de Grands Services Urbains (en rouge sur les figures précédentes) : ce zonage n'est pas concerné par le projet T8Sud.

L'atlas général du PLU de Paris comprend également des planches thématiques localisant les dispositions générales du règlement. Les planches pouvant être impactées le projet du T8s sont reprises ci-après.

- La **carte de synthèse** superpose les sectorisations thématiques du territoire couvert par le PLU de Paris ;

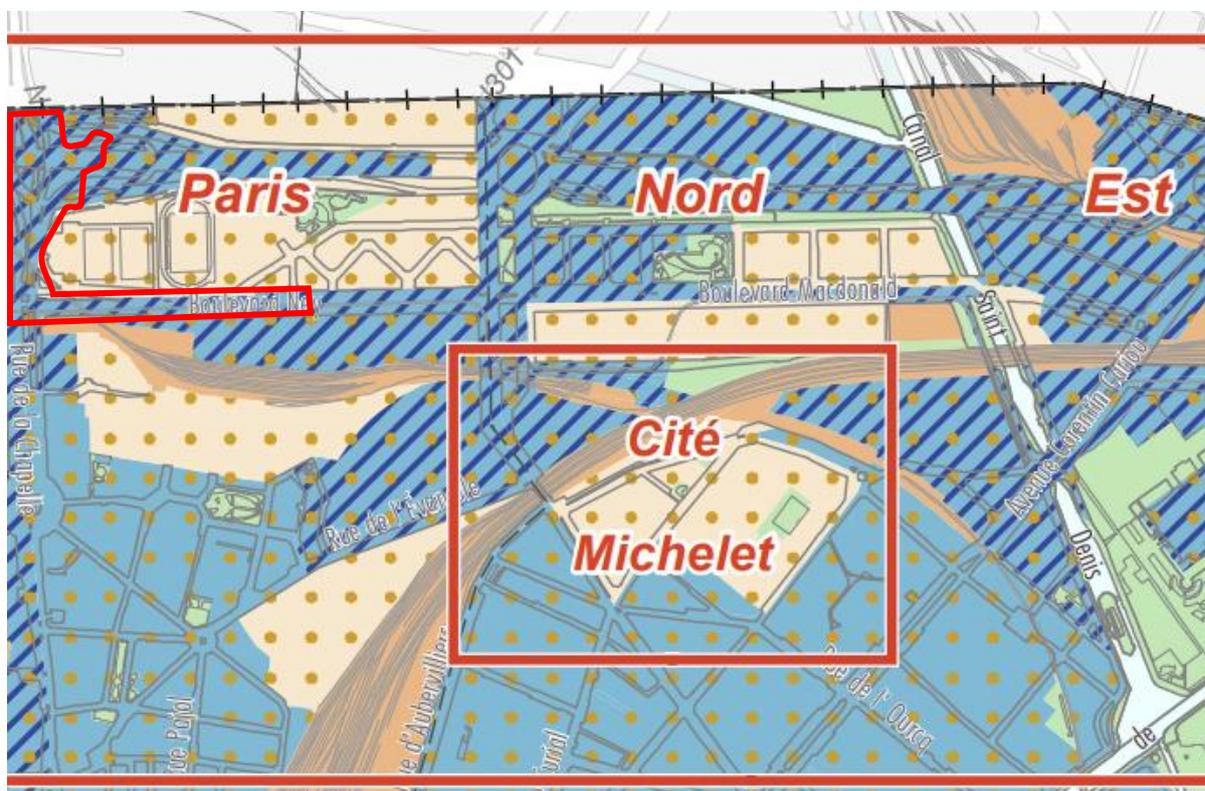


Figure 13 : planche thématique - carte de synthèse, atlas général du P.L.U. de Paris

- Le **plan de zonage** délimite la zone N. (zone naturelle et forestière) et les 3 zones urbaines U.G. (zone urbaine générale), U.G.S.U. (zone urbaine des grands services urbains) et U.V. (zone urbaine verte) ;

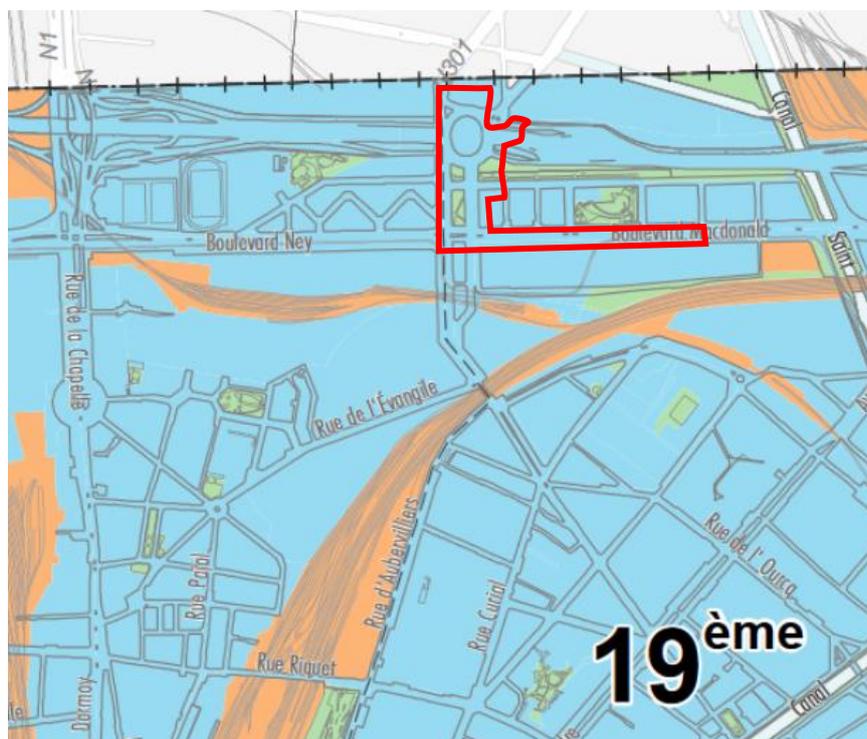


Figure 14 : planche thématique - plan de zonage, atlas général du P.L.U. de Paris

- Le **plan de sectorisation végétale de la zone urbaine générale** divise cette zone en deux secteurs (secteur de mise en valeur du végétal et secteur de renforcement du végétal) où l'article U.G. 13.1.2, qui donne les règles en matière d'espaces libres et de pleine terre, applique des normes différentes.



Figure 15 : planche thématique - plan de sectorisation végétale de la zone urbaine générale, P.L.U. de Paris

Selon le PLU de PARIS, la zone du projet est placée en secteur de mise en valeur du végétal (article UG 13.1.2 du PLU), qui prévoit des prescriptions concernant les surfaces d'espaces libres, sans prévoir de disposition particulière concernant les arbres.

Lorsqu'il s'agit d'allées d'arbres et d'alignements d'arbres bordant des voies de communication, les dérogations à la protection et les modalités de compensation sont celles prévues à l'article L 350-3 du code de l'environnement.

Le projet de prolongement de T8 est compatible avec le PLU de Paris et ne nécessite donc pas de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

5.3. Proposition de mise en compatibilité

Seul le territoire de Plaine Commune est concerné par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

Il est proposé **d'unifier tous les secteurs traversés par le projet de Tram T8 dans le territoire de Plaine Commune en les incorporant dans la zone UG existante en créant un nouveau sous-secteur tc dédié aux transports en commun pour l'accueil du Tram T8.**

Cette proposition est en cohérence avec les dispositions actuelles de la zone UG qui regroupe les vastes emprises accueillant de grands services urbains telles que les emprises routières ou ferroviaires, ainsi que les terrains liés à certains équipements collectifs à grand rayonnement (gares, sites hospitaliers, universitaires, sportifs, portuaires, les emprises du canal Saint-Denis, etc.)

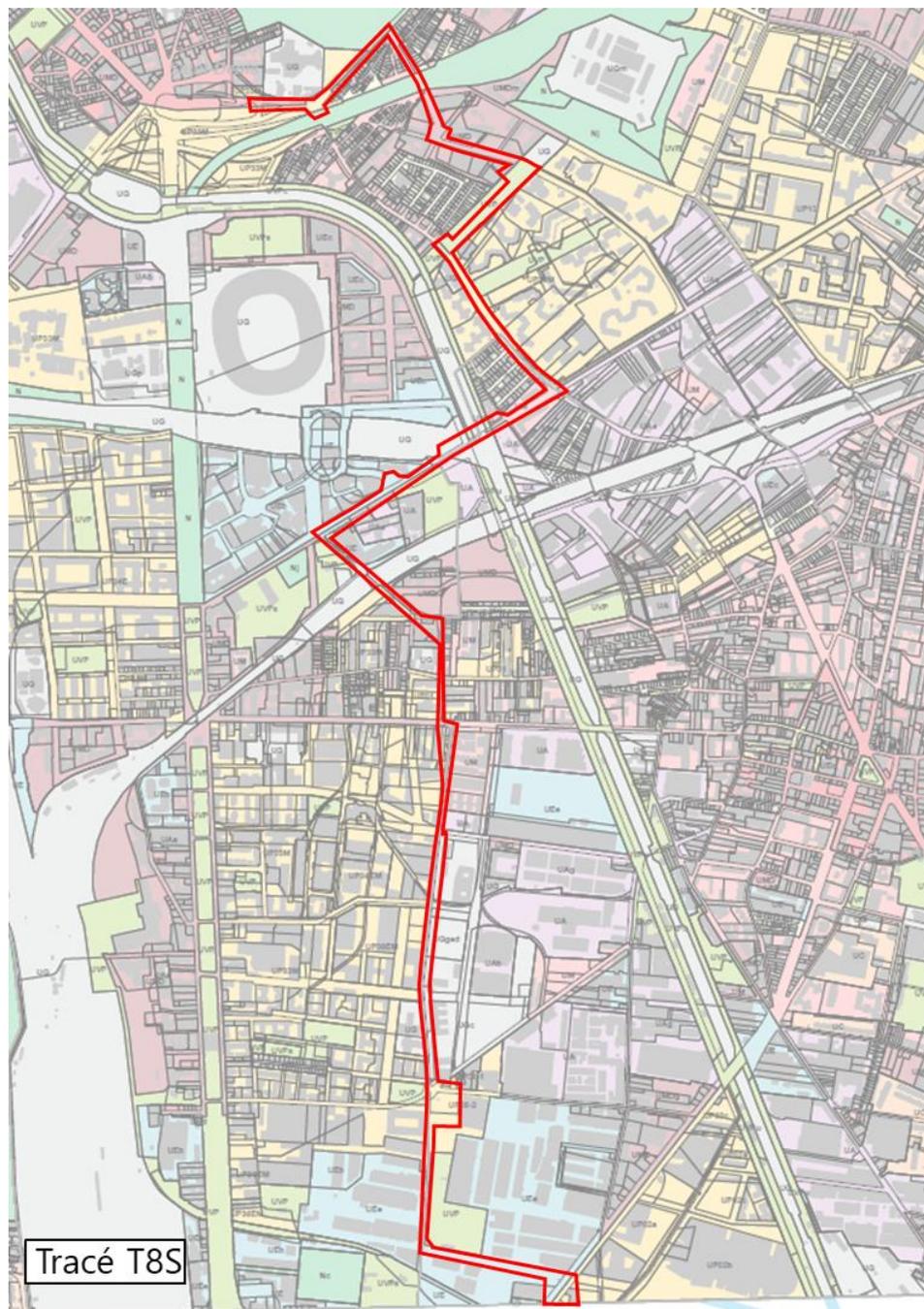


Figure 16 : (périmètre en rouge) Nouvelle zone UGtc

5.3.1. SMR Villetaneuse

L'OAP secteur de l'Avenue de la Division Leclerc

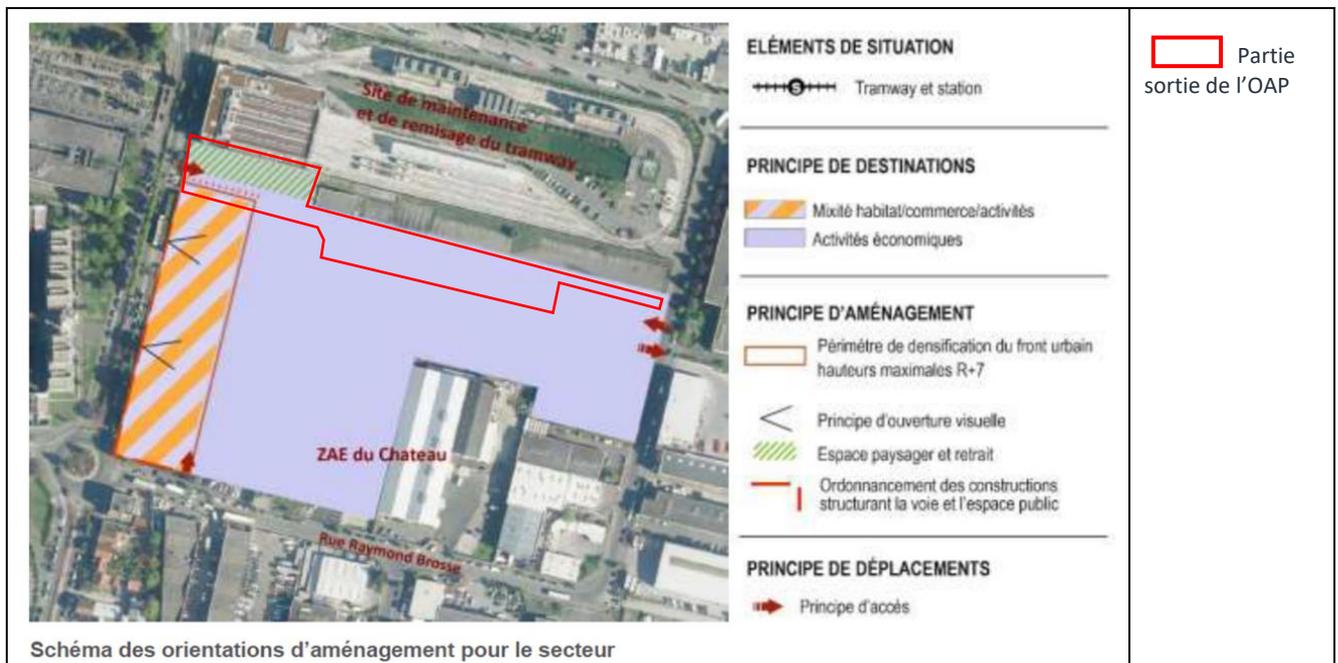


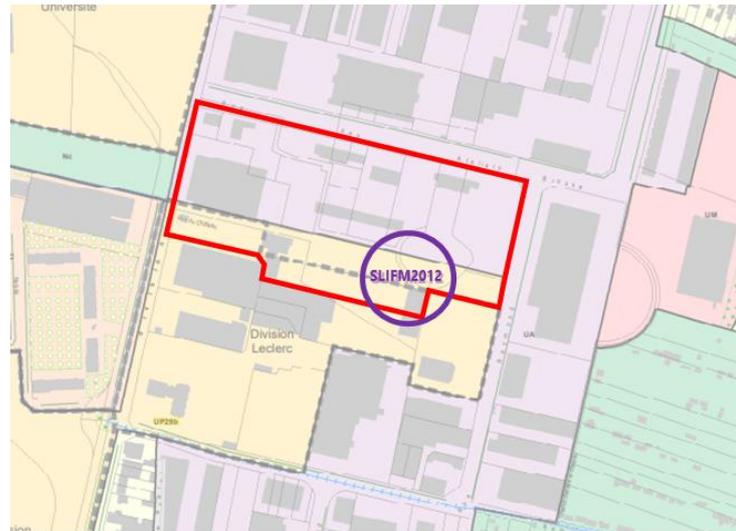
Figure 17 : proposition de nouvelle emprise de l'OAP secteur de l'Avenue de la Division Leclerc

L'actuel site de maintenance et de remisage des tramways (SMR) de la ligne T8 se trouve en dehors de l'OAP, son extension va nécessiter de requestionner le schéma actuel de l'OAP pour permettre la réalisation du projet d'extension du SMR. Au stade de la concertation préalable, le projet d'adaptation de l'OAP n'est pas arrêté.

Le zonage du secteur du SMR

Il sera proposé une modification du zonage sur la partie de l'unité foncière dédiée à l'extension du SMR, avec un classement en zone UGtc. La Servitude de Localisation (**SLIFM212**) dédiée à l'extension du site de maintenance et de remisage (SMR), **est maintenue**.

La Servitude de Localisation SLIFM212 est maintenue, il sera corrigé une mise à jour des parcelles concernées par ajout des parcelles (N0029 et N0004).



 Périmètre proposé à être passé en zone UGTc
SMR actuel + extension

Figure 18 : proposition nouveau zonage site du SMR

5.3.2. Les séquences traversées

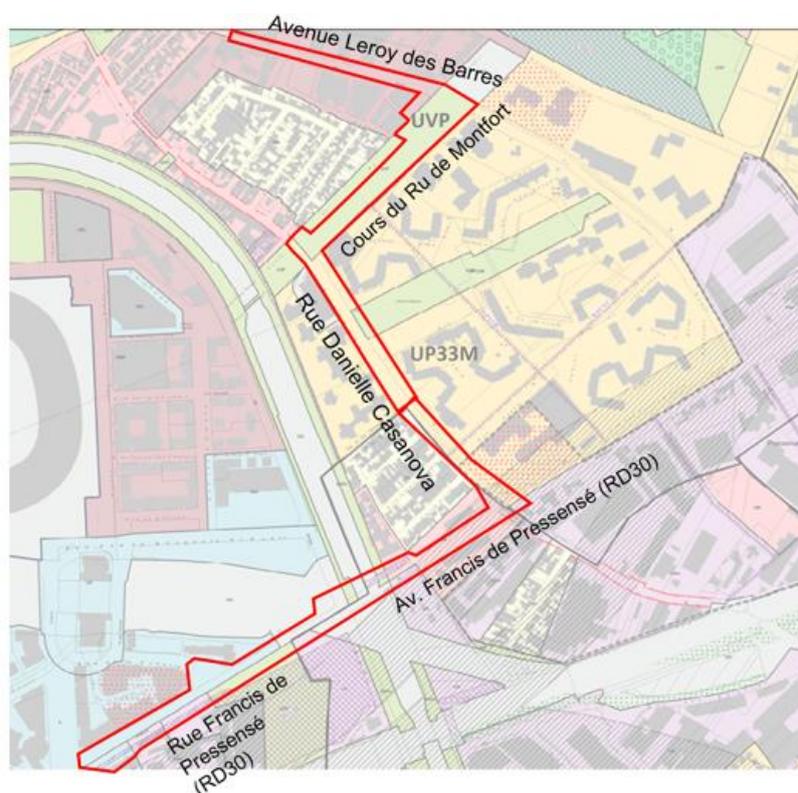
Avenue Paul Vaillant Couturier – Avenue Jeanne d’Arc – av. Leroy des Barres



 Périmètre proposé à passer en zone UGTc

La zone N correspond sur ce secteur à de la voirie existante, la rue Jeanne d’Arc et le passage sous l’A1 et les travaux, installations et ouvrages techniques nécessaires à la réalisation des infrastructures liées aux réseaux, à la voirie ou aux transports sont autorisés. Aucun espace boisé classé n’est concerné.

Cour du Rû de Monfort – rue Danielle Casanova



 Périmètre proposé à passer en zone UGtc

La zone **UVP** a pour caractéristique de constituer une protection paysagère au titre de l'article L.151-23 du code de l'urbanisme. Si le projet ne rentre pas dans les catégories de projets interdits au PLUi, il peut être autorisé sous la condition qu'il ne porte pas atteinte ni au caractère paysager ni aux qualités écologiques et qu'il soit compatible avec le caractère et les fonctions de la zone.

En zone UGtc afin de ne pas porter atteinte au caractère paysager ou aux qualités écologiques du secteur du Cour du ru de Monfort, les dispositions suivantes resteront applicables :

Les **arbres remarquables et les alignements d'arbres** sont des éléments naturels identifiés au plan de zonage détaillé afin qu'ils soient protégés et maintenus sur le territoire. Il s'agit de préserver la biodiversité et créer des continuités vertes et de préserver les arbres existants.

Cette règle graphique permet l'abattage de ces arbres seulement dans le cas de travaux d'intérêt général ou au regard de leur état phytosanitaire. L'abattage est soumis à une déclaration préalable et ils devront être remplacés par un arbre équivalent.

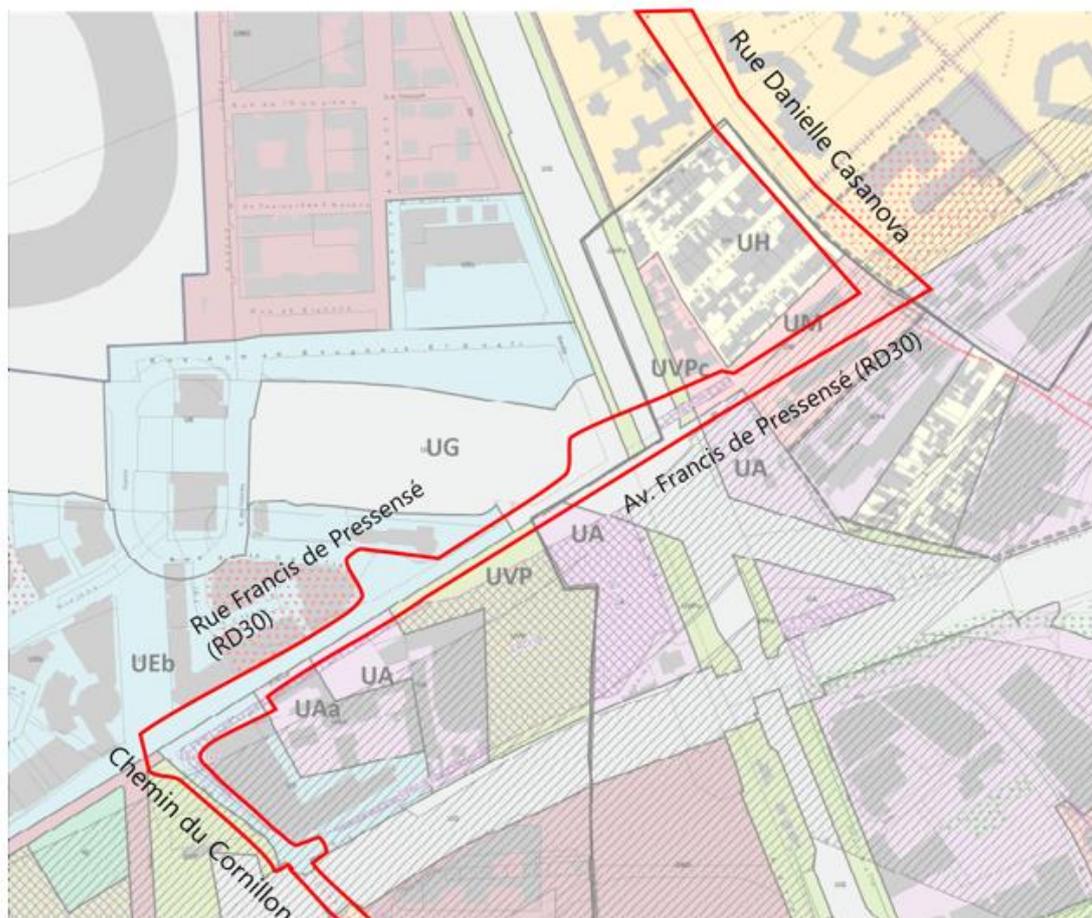
En outre, lorsqu'il s'agit d'allées d'arbres et d'alignements d'arbres bordant des voies de communication, les dérogations à la protection et les modalités de compensation sont celles prévues à l'article L 350-3 du code de l'environnement.

Des **règles de compensation des arbres abattus** sont présentées dans le règlement du PLUi de Plaine commune – Règlement Partie 1 : définitions et dispositions générales à toutes les zones / 3.2.4 Compensation des arbres abattus. L'OAP Thématique n° 1 Environnement et santé a pour objectif de traduire les objectifs environnementaux définis par le projet d'aménagement et de développement durable (PADD), et de renforcer l'opérationnalité des mesures visant à les mettre en œuvre. Elle complète le volet environnemental du règlement du PLUi.

Un diagnostic phytosanitaire a été réalisé sur l'ensemble du périmètre du projet, des efforts volontaristes ont permis de limiter les impacts afin de préserver au maximum les alignements d'arbres, une réflexion est déjà en cours sur les compensations à engager pour les arbres ne pouvant être maintenus.

Le service Urbanisme de Plaine Commune donnera son avis sur les emplacements choisis pour la compensation, en lien avec les règles du PLUi.

Avenue/rue Francis de Pressensé (RD 30)



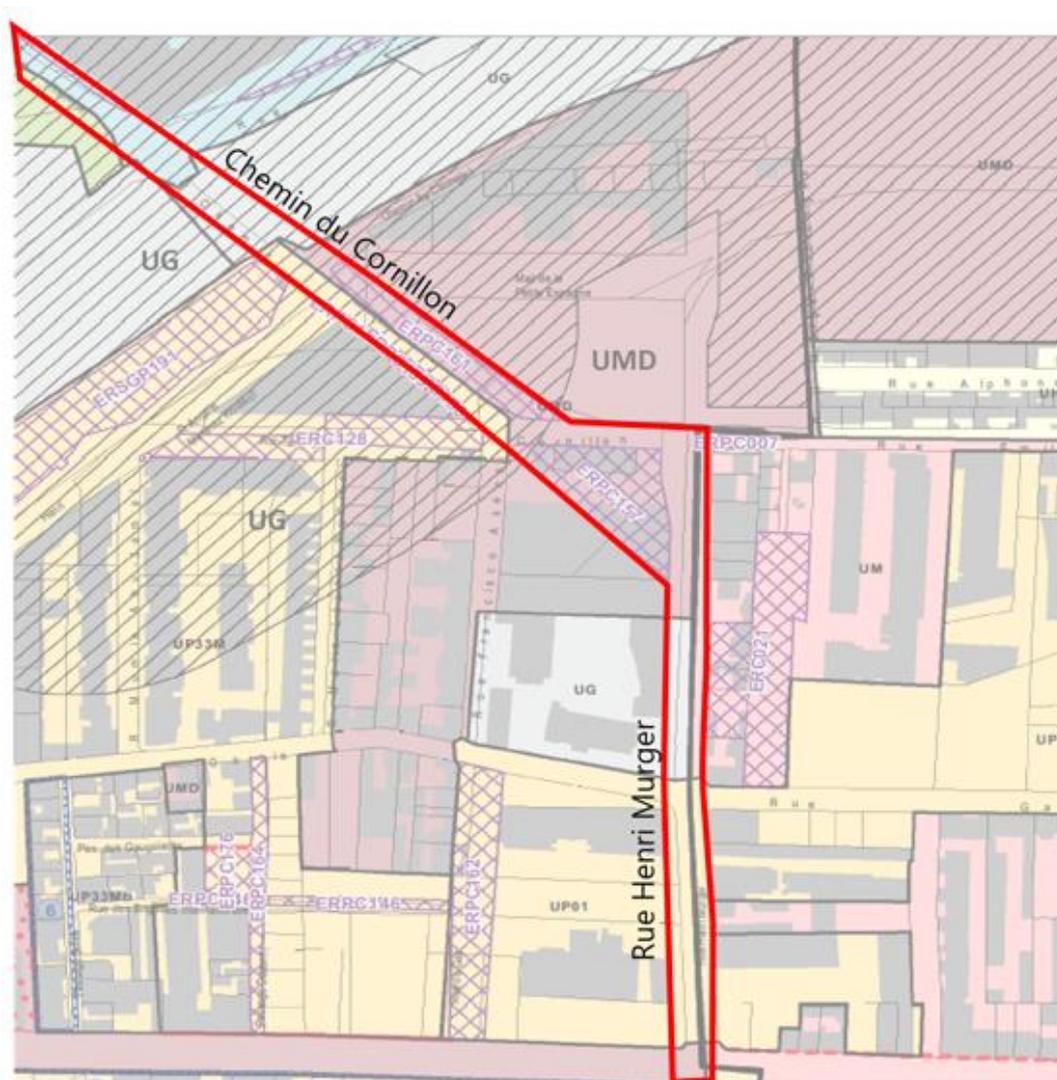
 Périmètre proposé à passer en zone UGtc

Deux emplacements réservés de voiries au bénéfice de Plaine Commune existent (**ERPC166 et ERPC049**) et seront conservés, en modifiant le bénéficiaire de l'ERPC166, « Plaine Commune », par le bénéficiaire « Île-de-France Mobilités ».

A noter que la correction d'une erreur matérielle au document graphique sera apportée, l'ERPC49 sera corrigé en ERPC47 pour être conforme avec la liste des ER (partie 4 du règlement).

ERPC166 et ERPC049 seront conservés. La correction du bénéficiaire de l'ERPC166 et l'erreur matérielle sur l'ERPC49 seront faites.

Le Chemin du Cornillon et la rue Henri Murger



 Périmètre proposé à passer en zone UGtc

Les **ERPC 157, 158, 159, 160 et 161** correspondent (liste des ER partie 4 du règlement) à des emprises de voiries autorisant le passage d'un transport en site propre depuis le chemin du Cornillon jusqu'à la rue Francis de Pressensé. Leur maintien n'est plus pertinent du fait du classement en zone UGtc du secteur traversé par le Tram T8.

Le changement de zonage qui sera fait rend caduc le maintien de ces emplacements réservés ERPC 157, 158, 159, 160 et 161.

La Rue des Fillettes

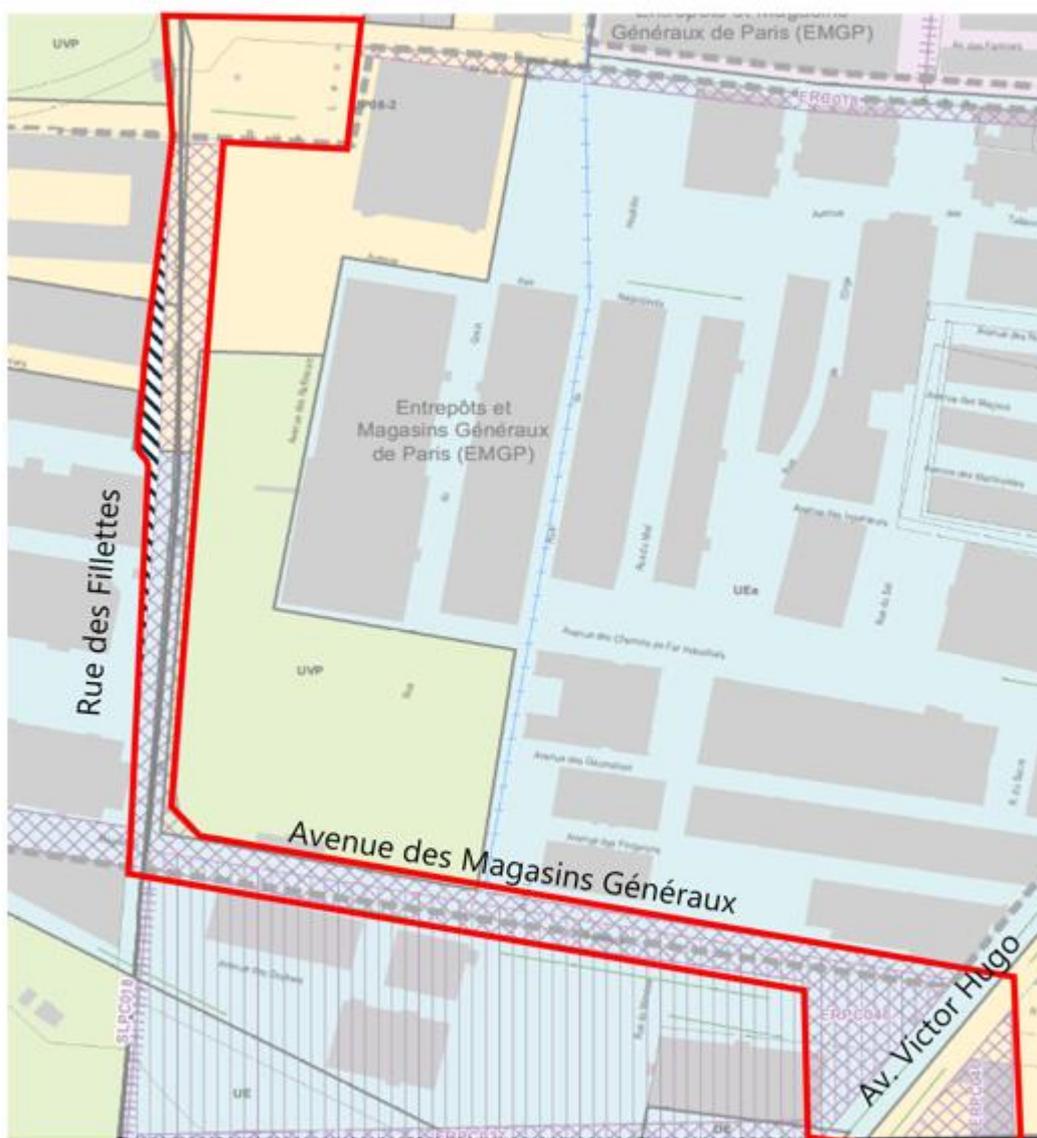


 Périmètre proposé à passer en zone UGtc

L'ERPC 163 correspond (liste des ER partie 4 du règlement) à un élargissement de l'espace public aux abords du futur lycée, internat et gymnase de La Plaine au profit de Plaine Commune en vue du passage du tramway T8. A priori, son maintien n'est plus pertinent du fait du classement en zone UGtc du secteur traversé par le Tram T8.

Le changement de zonage qui sera fait rendrait caduc le maintien de l'emplacement réservé ERPC 163.

Front Populaire - Rue des Fillettes Sud, Avenue des Magasins généraux, Avenue Victor Hugo



- Périmètre proposé à passer en zone UGTc
- Proposition d'extension du périmètre ERPC 046

L'ERPC046 correspond (liste des ER partie 4 du règlement) à des emprises de voirie pour l'insertion urbaine du T8 sud de la rue des Gardinoux à la Porte de d'Aubervilliers.

En complément du changement de zonage, il est proposé d'étendre le périmètre de cet ER côté Ouest afin d'optimiser l'insertion du Tram T8sud. Le bénéficiaire de l'ERPC046 sera modifié pour désigner Ile-de-France Mobilités en lieu et place de Plaine Commune.

6. Conclusions

Le prolongement du Tram T8 depuis la station Porte de Paris à Saint-Denis jusqu'à la gare de Rosa Parks à Paris accompagne le développement d'un territoire en mutation et la requalification des axes empruntés. Il permettra la coexistence des modes de déplacement, la valorisation des modes actifs (marche et cycle) avec la création d'un itinéraire cyclable continu et maillé avec les pistes existantes ou en projet par les acteurs du territoire.

Ce prolongement fera l'objet d'une demande auprès des services compétents de l'Etat pour qu'ils déclarent l'utilité publique du projet (DUP), ce qui nécessite la mise en compatibilité des PLU(i) des territoires traversés.

Seul le territoire de Plaine Commune est concerné par la mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Néanmoins, les dispositions des règlements à adapter pour cette mise en compatibilité ne sont pour autant pas arrêtés définitivement à ce jour. Un **travail complémentaire** sera réalisé avec les collectivités concernées avant la finalisation définitive du dossier qui sera proposé aux services de l'Etat.

Il appartiendra ensuite aux services de l'Etat d'organiser l'enquête publique en vue de déclarer le projet d'utilité publique et de mettre en compatibilité les documents d'urbanisme (PLUi de Plaine Commune). Cette procédure fera l'objet d'une réunion d'examen conjoint par les personnes publiques associées préalablement à l'ouverture de l'enquête. A l'issue de cette enquête, les collectivités devront donner leur avis afin que le préfet déclare par arrêté le projet d'utilité publique.

Ce n'est qu'à l'issue de cette procédure que les PLU(i) seront définitivement mis en compatibilité.

7. Planning prévisionnel des prochaines étapes

Le calendrier envisagé pour les prochaines étapes est le suivant :

- Finalisation des études de schéma de principe et élaboration du dossier d'enquête publique préalable à la DUP : 1er semestre 2023 ;
- Approbation en Conseil d'administration d'Ile-de-France Mobilités du Schéma de Principe et du dossier d'enquête publique : courant 2023 ;
- Enquête publique préalable à la DUP : 2024.

Calendrier prévisionnel des prochaines étapes

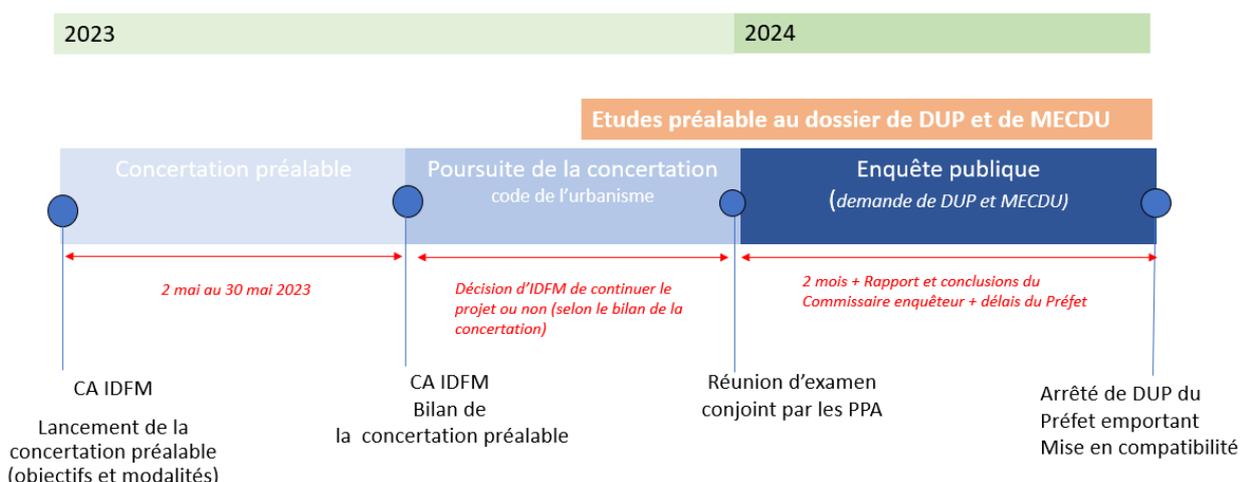


Figure 18 : Calendrier de la concertation, source IDFM