OAP SECTORIELLE N°10

SECTEUR MERMOZ A LA COURNEUVE

Approuvé par délibération du Conseil de Territoire le 25 février 2020

REVISION DU PLUI APPROUVEE EN CONSEIL DE TERRITOIRE DU 16 DECEMBRE 2025

plan local d'urbanisme intercommunal

Aubervilliers | La Courneuve | Stains | Villetaneuse | Épinay-s/-Seine | Pierrefitte-s/-Seine | L'Île-St-Denis | Saint-Ouen-s/-Seine | Saint-Denis

Plaine Commune GRAND PARIS

SOMMAIRE

1 CONTEXTE ET ENJEUX 2

1.1 Contexte urbain : une zone d'activités économiques majeure pour le territoire mais largement enclavée 2

1.2 Contexte environnemental : un site très soumis à l'effet d'îlot de chaleur urbain ainsi qu'aux pollutions des sols et des eaux pluviales 3

2 ORIENTATIONS 5

2.1 Affirmer la vocation économique du site par sa densification et sa montée en qualité 5

2.2 Renforcer la qualité urbaine et paysagère du site 5

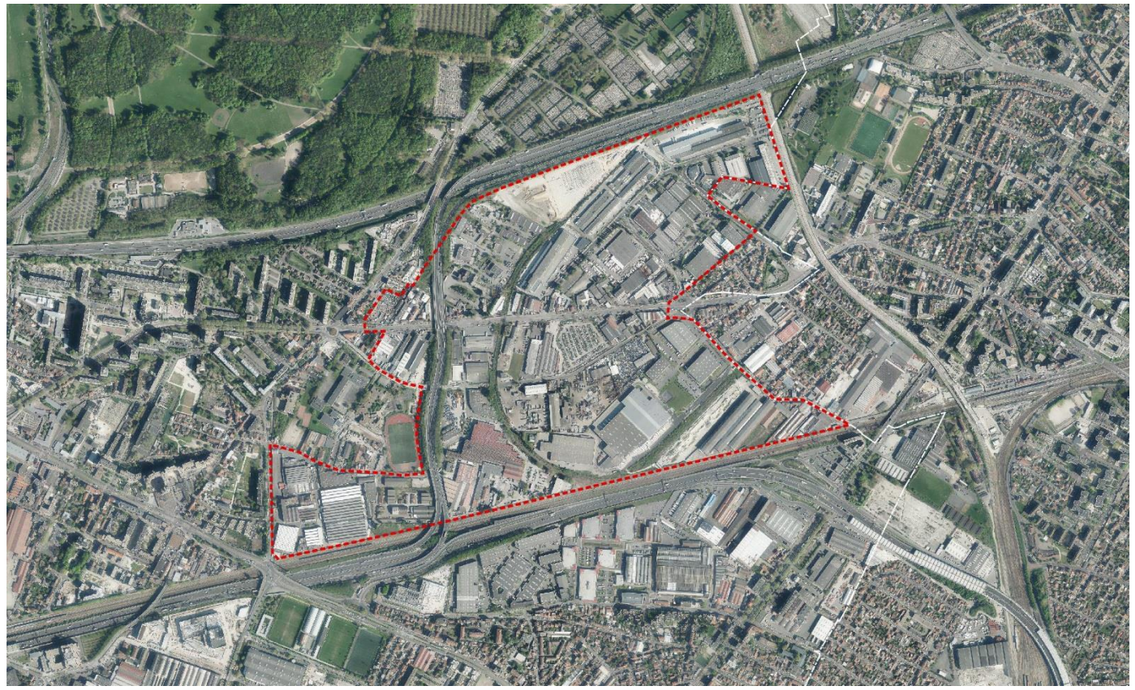
2.3 Augmenter la qualité environnementale du site par la végétalisation et le rafraichissement 6

2.4 Améliorer les déplacements et l'accessibilité du site 6

2.5 Schéma des orientations d'aménagement et de programmation 7

1 CONTEXTE ET ENJEUX

1.1 Contexte urbain : une zone d'activités économiques majeure pour le territoire mais largement enclavée



Vue satellite et périmètre de l'OAP, IGN, 2017

La zone d'activités économiques Mermoz est une zone d'activité d'environ 90 hectares située sur la commune de La Courneuve. Elle est un site majeur du développement économique de Plaine Commune.

Au sud du site se trouve la zone d'activités économiques Rateau tandis qu'au nord s'étendent le parc départemental Georges Valbon et le pôle de développement économique de l'aéroport du Bourget. Enfin, à l'est, un tissu pavillonnaire ouvrier datant du début du XXe siècle s'est développé sur les franges de La Courneuve et du Bourget.

Depuis la seconde moitié du XIXe siècle le site de Mermoz est le support d'un développement industriel important et est aujourd'hui un site à fort potentiel de développement représentant environ 4 000 emplois avec plus de 548 établissements implantés sur le site. Les établissements accueillis sont essentiellement des petites et moyennes entreprises et très petites entreprises (environ 97%).

En outre, la présence de grandes infrastructures tout autour du site en fait un lieu stratégique de l'intercommunalité. Compris entre les villes de La Courneuve et du Bourget à l'est, le site est bordé par des infrastructures :

- au nord, l'autoroute A1 qui relie Paris à Lille ;
- au sud, au niveau du Bourget, le RER B allant de Paris à Roissy, le tramway T11 (ouvert en juillet 2017) et l'A86, rocade francilienne ;
- à l'ouest, le barreau de raccordement entre A1 et A86 ;
- à l'est, la Grande Ceinture, rocade ferroviaire francilienne.

Cependant si les grandes infrastructures routières bordent la zone, elles ne lui sont pas directement reliées et le flux de véhicules doit passer par des zones d'habitation pour y accéder.

Au cœur de la zone d'activités économiques, seule la départementale D30, l'avenue Jean Mermoz, permet de relier les deux communes de La Courneuve et du Bourget. Du nord au sud, une seule voie traverse la zone d'activités économiques, la ligne ferroviaire des Bas Martineau, qui se rattache à la rocade ferroviaire de la Grande Ceinture au niveau du Triangle de Verdun. Cette voie est actuellement une voie privée qui suit en grande partie une ancienne voie ferrée puis traverse le cimetière intercommunal pour rejoindre l'avenue Waldeck Rochet.

Les flux de transports au sein du site sont ainsi difficilement gérables du fait de réseaux viaires peu aménagés et inadaptés. En effet, la rue de Verdun en sens unique ne facilite pas la sortie des convois, le stationnement des habitants et des professionnels se heurte à des dépôts et à de la mécanique sauvage. La RD30 est saturée par le trafic de la zone d'activités économiques et les échanges entre La Courneuve et Le Bourget faute d'itinéraire secondaire. De même, bien que proches en distances absolues, les connexions aux grandes infrastructures autoroutières que sont l'A1, l'A86, et plus loin l'A3, ne sont accessibles qu'en traversant le centre-ville du Bourget via la RN2 ou une partie de la Cité des 4000 à La Courneuve. Le site comprend également de nombreuses friches et délaissés urbains formant des espaces sous ou mal utilisés. La cohésion économique du site est entravée par un morcellement dû à la présence d'enceintes fermées au sein même du site.

Tous ces dysfonctionnements portent préjudice à la zone d'activités économiques. Cependant de nouvelles opportunités de développement s'offrent à ce secteur. Avec la mise en service du T11 et l'arrivée d'une nouvelle gare du Grand Paris Express (GPE) au Bourget (la ligne 16 reliant Saint-Denis à Noisy Champs et ligne 17 reliant Saint-Denis Pleyel à Le Mesnil-Amelot), la zone d'activités économiques se trouve au cœur des mutations urbaines à venir sur cette frange Est de Plaine Commune.

De plus, la proximité du site à l'A86 implique de mettre en œuvre des mesures conservatoires pour préserver les usagers de l'exposition aux pollutions sonores et atmosphériques. **Les concepteurs et opérateurs immobiliers sont invités à répondre à cette contrainte propre au site en s'appuyant sur les orientations de l'OAP Santé environnementale (document n°3-2-1 du dossier de PLUi).**

Le site accueille depuis les années 1970 le développement d'activités logistiques de messagerie. Ces activités sont encore présentes et constituent un pôle principal d'activités de messagerie en Ile de France, avec la présence de groupes nationaux et internationaux comme UPS ou Heppner. Ce secteur est aujourd'hui en recul avec seulement 115 établissements.

Plus récemment, d'autres filières ont également profité des emprises foncières importantes et relativement bon marché ainsi que des grandes infrastructures ferroviaires et routières à proximité pour s'implanter sur le site telles que le commerce de gros (25% des établissements), des activités éco-industrielles et de recyclage (environ 10% des entreprises Paprec, GDE Environnement, Bartin), et des activités de type petites et moyennes entreprises / petites et moyennes industries notamment dans les transports (VTC par exemple).

Cette dynamique d'ensemble constitue une opportunité de poursuivre le renouvellement de ce secteur. Il s'agit donc de tirer parti de ces mutations pour affirmer la vocation économique du site et accompagner la montée en qualité des zones d'activités, poursuivre le désenclavement du secteur, et assurer la cohérence avec les projets urbains voisins. L'intérêt d'une telle action est de concrétiser les objectifs du PLUi en matière de préservation, de requalification et de renforcement des zones d'activités économiques existantes. Elle a pour ambition de conforter le développement d'une polarité économique plus rayonnante, en s'appuyant sur une accessibilité désormais renforcée, une notoriété croissante et la constitution physique et symbolique d'une grande zone économique intercommunale.

La zone d'activités économiques Mermoz a donc pour objectif d'attirer de nouvelles entreprises et d'adopter une image dynamique et attractive au sein de l'intercommunalité en entreprenant sa requalification vers un modèle plus vertueuse sur le plan environnemental.

1.2 Contexte environnemental : un site très soumis à l'effet d'îlot de chaleur urbain ainsi qu'aux pollutions des sols et des eaux pluviales

Le site compte de nombreuses friches et délaissés dont certains peuvent avoir une valeur écologique importante. Un corridor écologique fragmenté est constitué par les délaissés autour du barreau routier entre l'A1 et l'A86, et autour de la voie ferrée. Ce corridor écologique est en lien avec le noyau primaire de biodiversité du parc départemental Georges Valbon, et avec deux noyaux de biodiversité tertiaires, constitués par des friches anciennement urbanisées rue Maurice Berteaux et un espace herbacé rue de Verdun. Ces dernières ont une végétation rase et des fonctionnalités écologiques modérées du fait de leur isolement. Elles peuvent cependant ponctuellement servir de lieu de refuge à l'avifaune.

La ZAE Mermoz est enclavée entre des infrastructures majeures telles que l'A1, l'A86, le barreau de liaison entre ces deux autoroutes ou encore la grande ceinture ferroviaire. La zone est donc confrontée à des pollutions sonores et atmosphériques importantes, et souffre paradoxalement d'une accessibilité difficile.

Ce secteur est fortement imperméabilisé impliquant une gestion des eaux pluviales difficile. C'est l'une des zones de Plaine Commune les plus touchées par l'effet de l'îlot de chaleur urbain de jour, ce qui impacte au quotidien la vie des employés et usagers de zone durant la période estivale, ainsi que les populations résidentes riveraines du quartier Nungesser et Coli. De jour, la vulnérabilité au phénomène d'îlot de chaleur est relativement atténuée en raison du peu de populations résidentes.

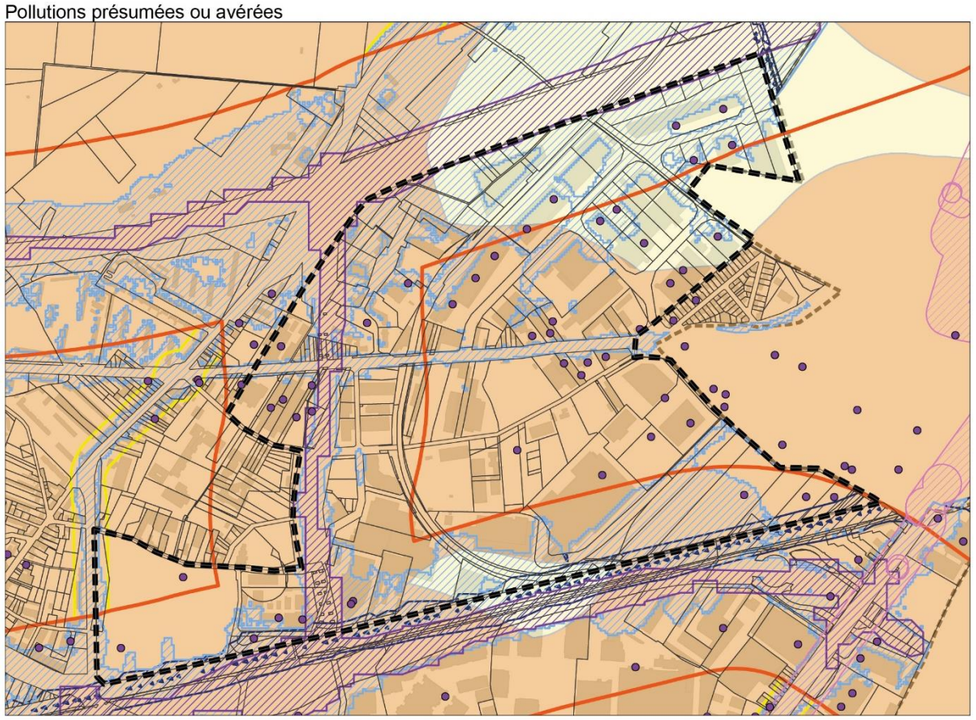
La très forte imperméabilisation du site contribue à renforcer l'effet d'îlot de chaleur urbain et à limiter la capacité de gestion des eaux pluviales. S'il n'y a pas d'impact direct sur la pollution des cours d'eau du territoire, il est nécessaire de travailler au report des eaux de ruissellement du site vers le réseau d'assainissement, notamment au regard des activités économiques présentes et du trafic de poids-lourds qui pollue assez largement les chaussées du secteur.

Le site est en lien direct avec le réseau de chaleur. De plus les nombreuses toitures de grandes ampleurs représentent un enjeu important en matière de développement des énergies renouvelables et de récupération, notamment le solaire.

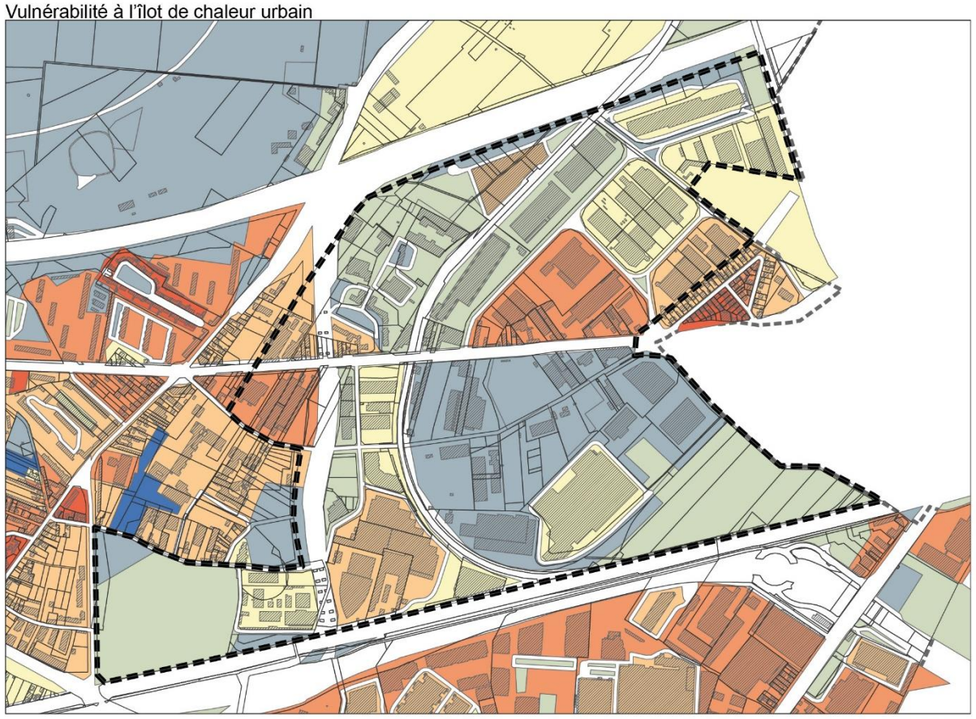
Imperméabilisation	Îlot de chaleur	Carence espaces verts	Énergie	Espèces	Trame verte et bleue	Risques	Pollutions	Eau	Patrimoine
Fort	Fort	Fort	Moyen	Faible	Faible	Faible	Fort	Moyen	Faible

Enjeux environnementaux du site Mermoz et de ses environs

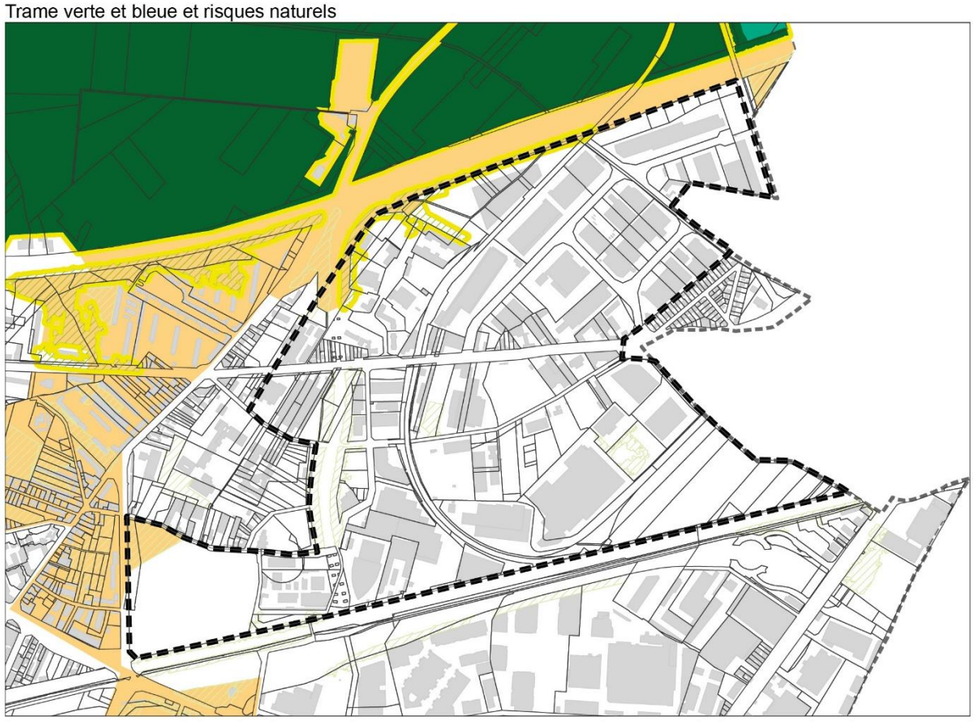
Pollutions présumées ou avérées



Vulnérabilité à l'îlot de chaleur urbain



Trame verte et bleue et risques naturels



0 200 Mètres

périmètre de l'OAP sectorielle

Pollutions présumées ou avérées

Air

- zone de dépassement des valeurs limites réglementaires françaises
- bande de 35 mètres (trafic compris entre 10 000 et 100 000 véhicules/jour)
- bande de 200 mètres autour des voies à très fort trafic (trafic supérieur à 100 000 véhicules/jour)

Bruit des transports

- route
- fer
- PEB du Bourget et de Roissy Charles-de-Gaulle
- terrains susceptibles d'être pollués (recensés dans la carte des anciens sites industriels et activités de services)

retrait gonflement des argiles

- faible
- moyen
- fort

- SUP I1 : Servitude de maîtrise de l'urbanisation à proximité des canalisations de gaz

Trame verte et bleue et risques naturels

- noyau primaire
- noyau secondaire
- seconde peau
- noyau tertiaire
- continuité écologique
- cours présumés et projetés des rus
- Seine et canal et plans d'eau
- marges de recul inconstructibles de la seine (15 mètres)
- marges de recul inconstructibles du canal (10 mètres)
- marges de recul inconstructibles obligatoires des rus (5 mètres)
- marges de recul inconstructibles conseillées des rus (15 mètres)
- zones humides
- Plan de Prévention des Risques d'Inondation

Vulnérabilité à l'îlot de chaleur urbain

Vulnérabilité Nuit

- faible
- moyenne
- forte

Sources : Etablissement Public Territorial de Plaine Commune, Urban Eco 2024, IPR 2022, Bruitparif 2022, Airparif 2022, Géorisques, Département de la Seine-Saint-Denis 2022, DDE 93 (SEUR/PCPR), SAGE 2021
Date : septembre 2025

N

2 ORIENTATIONS

Les projets s'implantant dans le périmètre de l'OAP sectorielle Mermoz devront aussi prendre en compte les orientations de **l'OAP Réhabilitation et construction neuve (document n°3-2-2)** et de **l'OAP Développement économique (document n°3-2-5)**

2.1 Affirmer la vocation économique du site par sa densification et sa montée en qualité

Encourager l'implantation de nouvelles activités et de logistique : afin d'intensifier l'activité de la zone d'activités économiques, les activités doivent être diversifiées et innovantes. La zone d'activités économiques doit pouvoir accueillir des activités de type éco-industrie (recyclage et traitement de déchets de matériaux et de produits manufacturés) ou de logistique urbaine qui correspondent aux besoins actuels du territoire et de la métropole dans son ensemble et permettent de redynamiser la zone d'activités économiques.

Dans un contexte de rareté du foncier, **le triangle de Verdun** représente une opportunité importante pour accueillir de nouvelles activités et impulser une nouvelle dynamique. Le triangle de Verdun est un site stratégique pour sa localisation, une porte d'entrée de la zone d'activités économiques. Diverses activités peuvent s'implanter sur ce site en dehors de l'éco-industrie et de la logistique, comme l'économie circulaire, l'agro-alimentaire et l'artisanat. Le développement d'activités de formation en lien avec des activités productives est souhaitable. Une programmation mixte doit être présente sur ce site et peut inclure des cellules dédiées à l'économie social et solidaire.

Renforcer la cohésion économique et sociale du site : l'objectif est d'affirmer la volonté d'avoir un fonctionnement des entreprises et industries en « cluster ». Des services mutualisés aux entreprises, salariés et visiteurs, doivent être développés notamment en termes de restauration. À ce titre, l'installation de services aux entreprises (type RIE ou conciergerie) sera encouragée et à favoriser au sein de la zone d'activités économiques.

Densifier l'activité économique : conformément à l'OAP développement économique les projets devront s'orienter vers une forme urbaine dense. Pour cela, l'organisation des parcelles où les projets prendront place, devra faire l'objet d'une optimisation du foncier en évitant l'implantation des bâtiments au centre de la parcelle, en densifiant les bâtiments existants par surélévation et extension et en rationalisant les espaces de stockage par leur intégration à la coque du bâtiment et par leur verticalisation. Enfin, la construction de nouveaux locaux d'activité devra se faire sur le modèle d'hôtels d'entreprises.

L'optimisation du foncier visera à libérer de la place pour la végétalisation de la zone d'activités économiques et l'implantation de nouveaux locaux d'activités.

Permettre l'accueil d'activité économique et socialement responsable : Pour les grandes opérations s'installant dans le périmètre de l'OAP, il est demandé d'anticiper l'aménagement d'espaces et de locaux à loyer modéré dédiés au développement d'activités économiques à fort impact social et environnemental.

Concernant l'emprise du triangle de Verdun un objectif d'accueil d'activité relevant de l'Economie sociale et solidaire est fixé. La programmation des opérations visera à l'aménagement de locaux dédiés à l'Economie sociale et solidaire pour une surface se rapprochant de 10% de la surface de plancher de la totalité des opérations du site.

2.2 Renforcer la qualité urbaine et paysagère du site

Aménager des espaces urbains et paysagers de qualité, respectueux de l'environnement : une montée de la qualité architecturale et des aménagements est attendue. De manière générale, les aménagements viseront à favoriser une ambiance plus urbaine au sein de la zone d'activités économiques.

D'une part, les projets devront répondre à de nouvelles exigences plus qualitatives en termes d'architecture :

- une attention particulière sera apportée sur le traitement des façades afin d'éviter la monotonie et la répétitivité sur de longs linéaires, les murs aveugles seront à éviter et une réflexion sera apportée à la hauteur et au rythme des fenêtres. Le traitement des toitures se fera préférentiellement en toiture terrasse ;
- une amélioration de l'insertion urbaine des projets est attendue, les projets pourront s'implanter en limite de parcelle voisine et en limite avec la voirie afin de créer un front urbain. Le placement des zones de chargement/déchargement donnant sur la rue est à proscrire, ces zones pourront se faire préférentiellement à l'arrière du bâtiment ou en limites séparatives. L'intégration de ces zones au bâtiment sera à favoriser. Dans la mesure du possible, l'accès aux bâtiments par les usagers se fera par les façades donnant sur la rue, améliorant ainsi l'adressage de l'entreprise.

D'autre part, concernant les espaces libres, il est attendu des aménagements paysagers de qualité améliorant le quotidien des salariés et des usagers de la Zone d'activités économiques, notamment par l'aménagement d'espaces récréatifs (aire de pique-nique, zone ombragé, espace de foodtruck, etc.). Ces aménagements doivent surtout aider à répondre aux exigences environnementales identifiées telles que la désartificialisation des sols ou la lutte contre les îlots de chaleur urbains.

Améliorer l'ambiance urbaine de l'avenue Jean Mermoz : l'avenue Jean Mermoz est l'axe principal de la zone d'activités économiques, elle relie deux quartiers résidentiels en périphérie de la zone d'activités économiques. Cette voie est empruntée par les utilitaires et poids lourds pour desservir la zone d'activités économiques, elle est aussi utilisée par les habitants en reliant Le Bourget à La Courneuve. L'enjeu est de redonner une ambiance urbaine à cet axe. Les nouveaux projets s'implantant le long de l'avenue favoriseront leur adressage sur l'axe en privilégiant une implantation à l'alignement. Les zones de stockage donnant directement sur l'avenue seront à éviter. Ces orientations ont pour objectif de récréer un front urbain traduisant une meilleure ambiance urbaine.

Traiter les interfaces entre zones d'activité économique et zones résidentielles : la zone d'activités économiques Mermoz est située au cœur des zones résidentielles de La Courneuve et du Bourget. Les interfaces entre les zones économiques et résidentielles doivent être traitées qualitativement afin de réduire les potentielles pollutions et gênes pour les habitants des quartiers environnants. L'interface entre la zone d'activité économique et les zones résidentielles peut se faire par l'instauration d'un filtre végétal.

Mettre en valeur les franges de la Zone d'activités économiques : le long des autoroutes et des voies ferrées, les aménagements en général seront traités de manière à atténuer l'exposition aux pollutions sonores et atmosphériques. Ces aménagements paysagers participeront à densifier les continuités écologiques déjà existantes.

De plus, au sein du périmètre de l'OAP, le PLUi identifie des éléments et ensembles bâtis à protéger / mettre en valeur pour des motifs d'ordre culturel, historique et / ou architectural.

Ces sites patrimoniaux doivent faire l'objet d'une attention particulière pour tous travaux engagés

Tout projet doit ainsi respecter les prescriptions et orientations figurant dans les fiches patrimoine ainsi que toutes les autres dispositions réglementaires du PLUi.

En particulier, la démolition de ces éléments et ensembles patrimoniaux est strictement encadrée dans le règlement du PLUi.

➔ Voir partie 3 du **règlement** (document n°4-3) et OAP **Mise en valeur patrimoniale** (document n°3-2-4).

2.3 Augmenter la qualité environnementale du site par la végétalisation et le rafraichissement

Renforcer la végétalisation du site et restaurer les corridors écologiques : les aménagements paysagers doivent permettre de contribuer à la création d'une trame verte, en s'appuyant sur la végétalisation existante. Également, les abords végétalisés des voies ferrées de la Grande Ceinture et du faisceau nord ainsi que les talus de l'autoroute A1 sont préservés et renforcés afin d'assurer une continuité végétale permettant la circulation des espèces.

Gérer les eaux de pluie à la source : la végétalisation du site et le réaménagement des espaces publics doivent prendre en compte l'enjeu de l'infiltration sur place des eaux pluviales afin de limiter les rejets dans le réseau d'assainissement. Des zones d'infiltration sont prévues en pleine terre afin de favoriser leur développement.

Rafraichir la zone d'activités économiques Mermoz : les 4 axes identifiés au plan de végétalisation et de rafraichissement de Plaine Commune sont les suivants : avenues Jean Mermoz et Louis Blériot, rues Maurice Berteaux et Barthélémy Mazaud. L'aménagement de ces voies participe à la mise en place du parcours de fraicheur par la plantation d'arbres de grand développement dans des conditions permettant d'assurer un bon développement de leur canopée (sol vivant, volume de terre permettant le développement racinaire, accès à l'eau non contraint, etc.).

Favoriser la transformation des espaces de stationnement : le secteur de Mermoz souffre d'une très grande imperméabilisation et d'une désorganisation des espaces de stationnement. L'évolution de ces nappes est donc un levier important pour réduire l'artificialisation, améliorer la gestion des eaux pluviales et redonner une place plus importante à la nature dans cet espace. Pour y parvenir, il s'agit de réduire la surface dédiée au stationnement, de favoriser leur mutualisation pour les différents acteurs du site et de proposer des dispositifs perméables et semi-perméables. En outre, dès lors que des dispositifs de production d'énergies solaires en ombrières sont implantés au-dessus de ces zones de stationnement, ces derniers sont adaptés à l'usage de la zone de stationnement (poids lourds, véhicules légers, etc.). Ils sont agencés de manière à garantir la plus grande production énergétique possible tout en s'adaptant à la configuration du site afin de permettre une bonne gestion des eaux pluviales et réduire les risques de concentration des eaux en certains points de la parcelle.

2.4 Améliorer les déplacements et l'accessibilité du site

Requalifier et végétaliser les voies existantes au sein de la zone d'activités économiques : les déplacements au sein de la zone d'activités économiques doivent être plus fluides et doivent permettre de mieux connecter les différents lieux stratégiques du site entre eux : le centre de La Courneuve, la zone d'activités économiques Mermoz, le Triangle de Verdun (SGP), et le Bourget.

Les voies doivent à la fois permettre le trafic des poids lourds et le développement des modes de déplacement actif (piéton, vélo), il est préconisé une séparation des flux sur tous les axes. Les flux piétons doivent être distincts de tous les autres flux. La requalification de la voie privée située entre la rue Maurice Bertaux et le triangle de Verdun permettra de desservir les parcelles de part et d'autre de celle-ci. Sa requalification veillera à élargir la voie circulable afin de permettre la circulation de poids lourds.

Les deux axes majeurs à requalifier sont l'avenue Mermoz (boulevard urbain / alignement arbres) et la rue de Verdun.

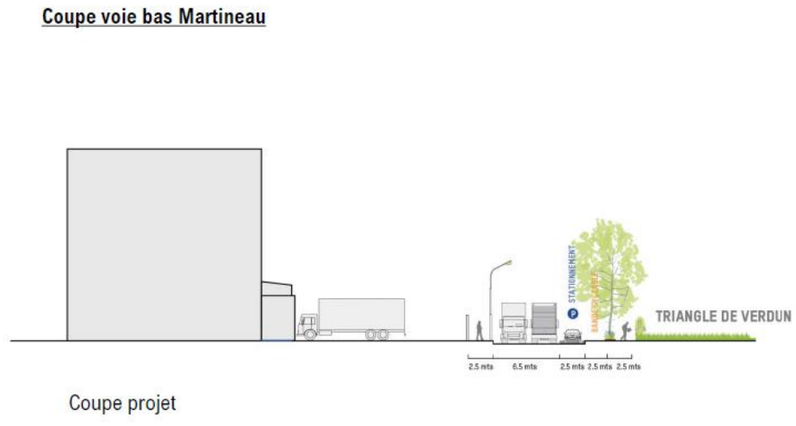
Requalifier les accès et les franchissements existants pour désenclaver la zone d'activités économiques, sécuriser le site et limiter les occupations indésirables et intempestives.

Notamment le passage à niveau sur la rue Maurice Berteaux doit être sécurisé. Dans une échelle plus importante, le positionnement d'un nouvel échangeur sur l'A86 sera un véritable atout pour la zone d'activités économiques.

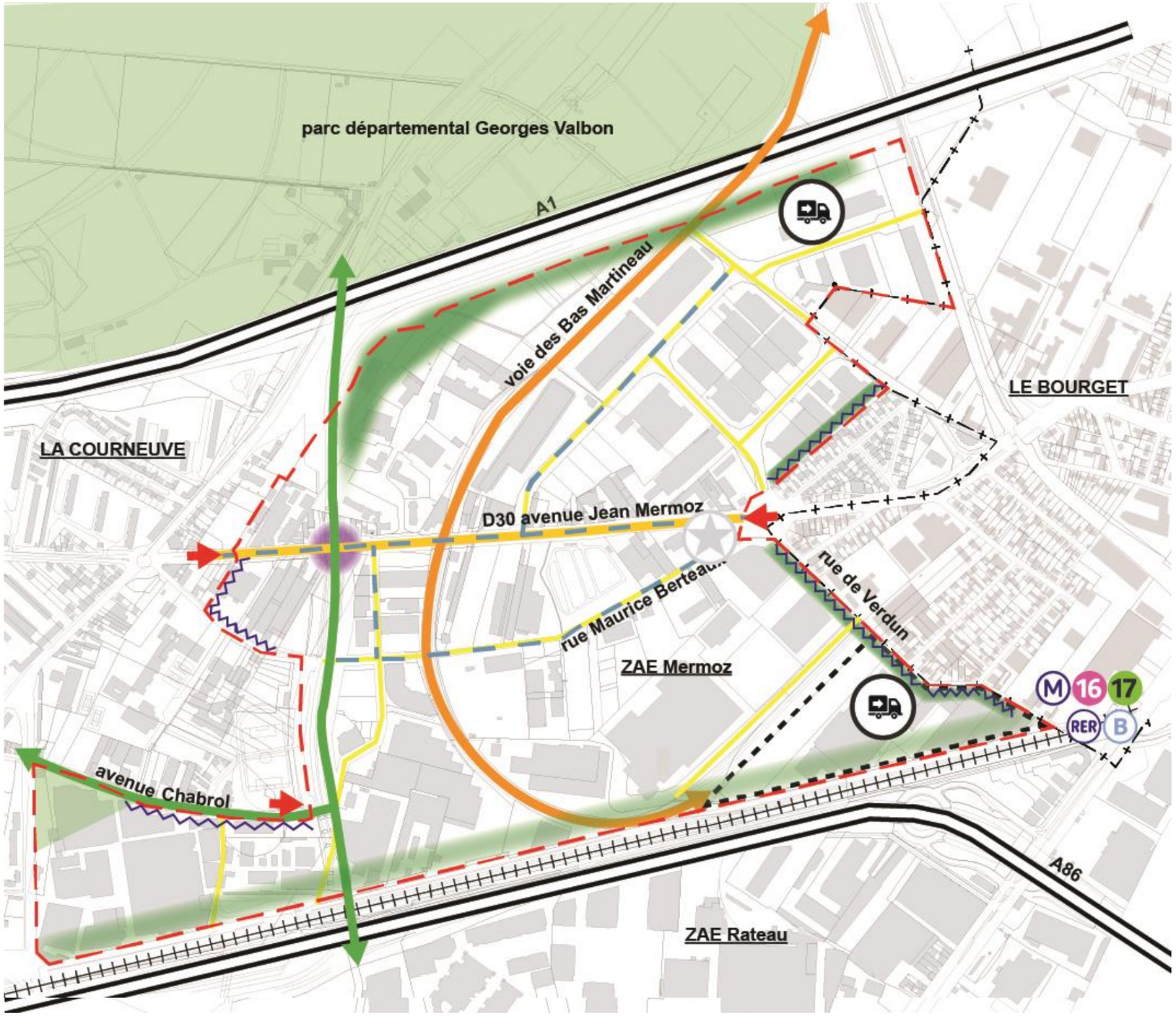
De plus, la voie Bas Martineau doit être « sanctuarisée » pour devenir un accès principal de la zone d'activités économiques soit par la requalification de cet axe en voie ferroviaire soit en voie véhiculaire. Cet axe permettra la création d'un axe Nord/Sud et participera au désenclavement de la zone d'activités économiques. En effet, après le passage sous l'A1, cet axe permet de rejoindre la RD114 et aussi les voies ferrées de la Grande ceinture.

Les voiries dans les copropriétés au nord pourraient devenir de l'espace public afin qu'elles participent au système viaire de manière plus efficace.

Zoom sur le prolongement de la voie Bas Martineau



2.5 Schéma des orientations d'aménagement et de programmation



ACCESSIBILITE ET DEPLACEMENTS

- Futures stations de métro des lignes 16 et 17
- Requalification des accès
- Renforcer l'ambiance urbaine de l'avenue Jean Mermoz
- Requalification et végétalisation des voies privées et publiques
- Axe prioritaire pour le désenclavement de la ZAE
- Principe de création d'un échangeur sur le barreau reliant l'A86 et l'A1

ESPACE PUBLIC ET VEGETALISATION

- Continuité écologique
- Renforcement des continuités végétales et aménagements visant à réduire l'exposition aux nuisances
- Traitement des interfaces entre les zones industrielles et résidentielles
- Parcours de fraîcheur à planter/renforcer et à rafraîchir

PROGRAMMATION ET MORPHOLOGIE

- Renforcement et développement de la logistique urbaine
- Services mutualisés et centralité à développer
- Triangle de Verdun (SGP)

ELEMENTS DE CONTEXTE

- Périmètre de l'OAP
- Limite communale
- Bâti existant
- Parcellaire existant
- Parc et jardin
- Voie majeure
- Voie ferrée