OAP SECTORIELLE N°28

SECTEUR DE L'AVENNUE DE STALINGRAD A STAINS

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

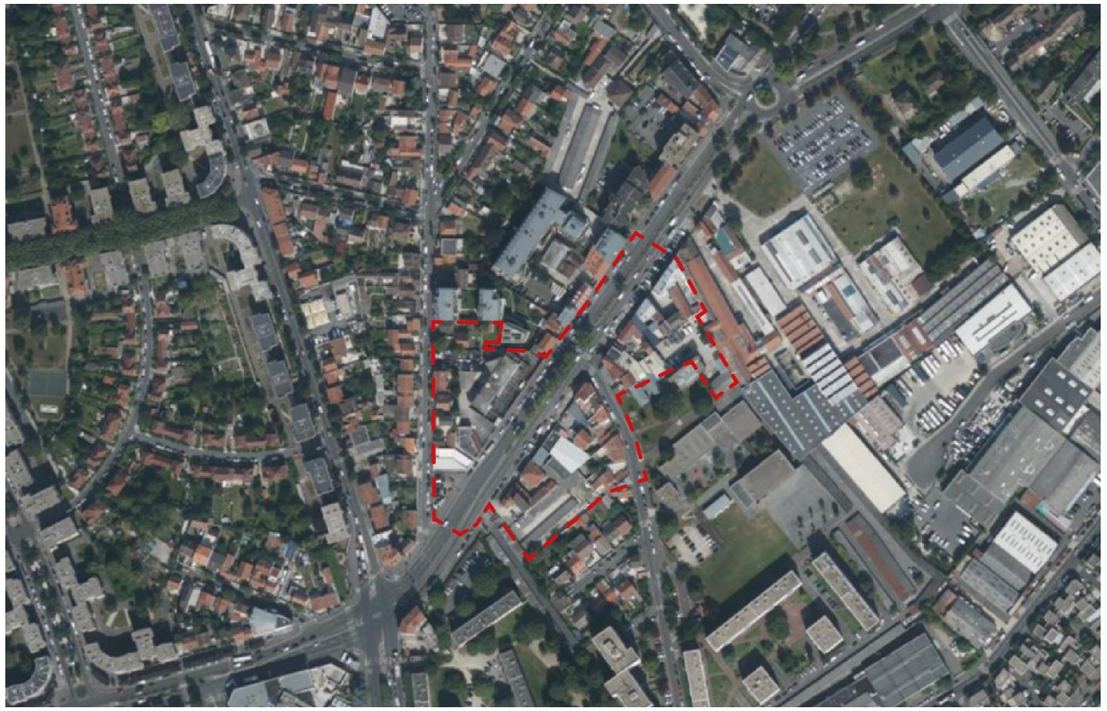
1 CONTEXTE ET ENJEUX 2

1.1 Contexte urbain : un site au formes urbaines hétéroclites et peu qualitatives 2

1.2 Contexte environnemental : une forte imperméabilisation et des pollutions importantes 2

2 ORIENTATIONS..... 4

1 CONTEXTE ET ENJEUX



Vue satellite et périmètre de l'OAP, IGN, 2021

1.1 Contexte urbain : un site aux formes urbaines hétéroclites et peu qualitatives

Le périmètre concerné par les orientations couvre des ensembles de terrains situés aux abords de l'avenue de Stalingrad et la rue Sabran de Pontévès.

Le secteur se caractérise par un tissu urbain peu qualitatif. De nombreuses constructions présentent des gabarits peu importants (R+1/R+2) au regard de la largeur de l'avenue (30 mètres). En outre, certaines des constructions sont dans un état dégradé ou en voie de dégradation (arrêtés d'insalubrité et/ou de péril, saisines de l'Agence Régional de Santé).

Par ailleurs, plusieurs emprises importantes sont occupées actuellement par des activités (garages, monsieur meuble, etc.) qui envisagent pour certaines une relocalisation. Ces sites d'activités ainsi que la présence de terrains à usage de boxes offrent un potentiel de mutation sur lequel s'appuyer pour engager un renouvellement du secteur.

Enfin, deux opérations de logements ont été réalisées ces dernières années sans cohérence avec le tissu environnant et ont consommé des cœurs d'îlots.

L'objectif des orientations d'aménagement est d'inciter à la recomposition urbaine du secteur et de définir un cadre cohérent et global pour les futurs projets.

A ce titre, plusieurs principes ont été définis qui traduisent un parti d'aménagement adapté aux caractéristiques urbaines du secteur et prenant en compte le tissu urbain environnant, plus particulièrement :

- la constitution d'un front bâti qualitatif le long de l'avenue de Stalingrad adapté à la largeur de la voie avec une hauteur maximale pour les nouvelles constructions de 6-7 niveaux (soit R+5+A/R+5+C) avec ponctuellement des émergences à 8 niveaux (soit R+7) ;
- un épannelage des hauteurs en fonction du tissu urbain environnant et des typologies de constructions ;
- une mixité urbaine, sociale et fonctionnelle avec une dominante d'habitat ;
- une aération de l'urbanisation avec l'aménagement d'ouvertures visuelles, de cœurs d'îlot verts et de franges paysagères ;
- une mutualisation des stationnements et des accès afin de limiter leur nombre notamment sur la RD29 (avenue de Stalingrad) ;

Au global, ce secteur prévoit la construction d'environ 250 logements.

1.2 Contexte environnemental : une forte imperméabilisation et des pollutions importantes

Ce secteur de 21 hectares présente un environnement largement artificialisé avec peu d'espaces végétalisés et de pleine terre, ainsi que des formes urbaines hétéroclites. Celui-ci est composé de petits collectifs, de pavillons et maisons de ville, ainsi que de boxes et de bâtiments d'activités économiques. Quelques commerces sont également présents en rez-de-chaussée d'immeubles d'habitation. La structuration du site lui confère un potentiel de mutation important.

La forte imperméabilisation du site favorise le développement de l'effet d'îlot de chaleur urbain. Celui-ci reste modéré du fait d'une faible densité de population et de la proximité de la Cité-Jardins, de la Cité du Globe et du parc départemental Georges Valbon. Cependant, il pourrait augmenter dans le cadre d'une densification importante du secteur. En outre, la configuration du site avec très peu de pleine terre rend complexe la gestion des eaux pluviales à la parcelle et favorise le ruissellement. Cela n'accentue pas directement le risque en matière de gestion et de préservation de la ressource en eau en raison de l'éloignement de la zone aux différentes pièces d'eau du territoire, mais cela peut tout de même avoir des répercussions négatives sur le débordement des réseaux lors fortes intempéries et sur la pollution des cours d'eau via le ruissellement.

Le site n'est pas directement concerné par les objets de la trame verte et bleue, mais il jouxte la charnière de la continuité écologique allant du parc départemental Georges Valbon à la Seine en passant par la Cité du Globe, la Cité-Jardins de Stains, le Clos Saint-Lazare, les Tartres, le long de l'avenue Maurice Thorez et de la Cité Lurçat pour rejoindre la Confluence de la Seine et du canal Saint-Denis.

Le passage de l'avenue Stalingrad expose les populations à des dépassements règlementaires en matière de bruit. De plus, la qualité de l'air y est amenuisée en raison des nombreux passages de véhicules quotidiens. De plus des terrains sont potentiellement pollués en raison de leurs activités actuelles ou anciennes, comme les garages.

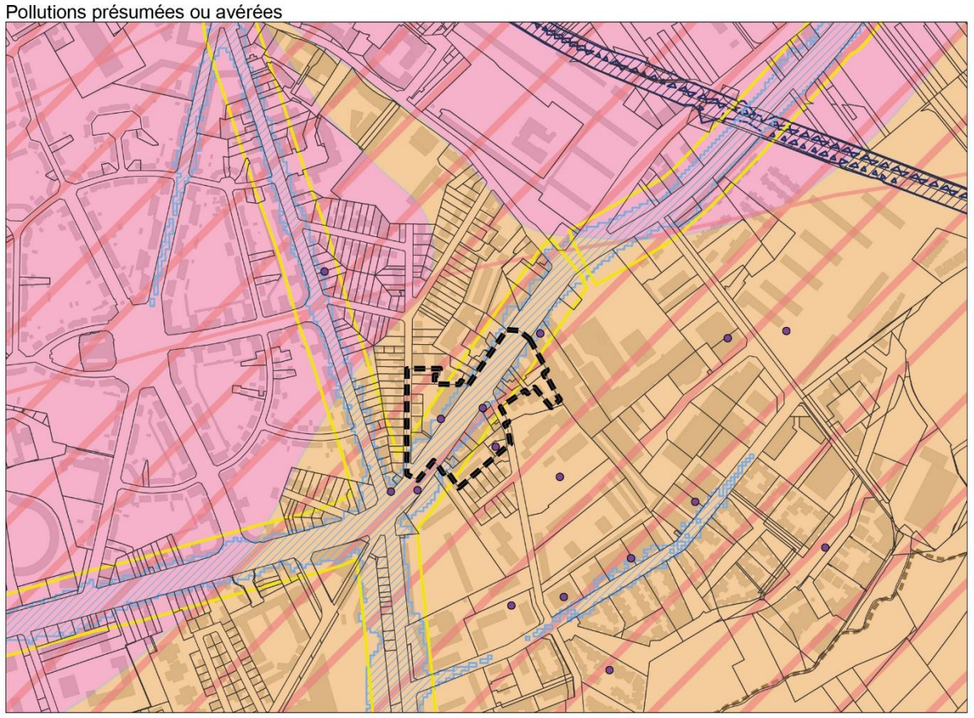
Un enjeu énergétique se dégage du fait de la présence d'habitat dégradé qui est accompagné de déperdition thermique pour les bâtiments et des risques de précarité énergétique.

Enfin l'enjeu patrimonial est faible sur le secteur, cependant, la proximité de la Cité-Jardins implique de réfléchir des formes urbaines adaptées.

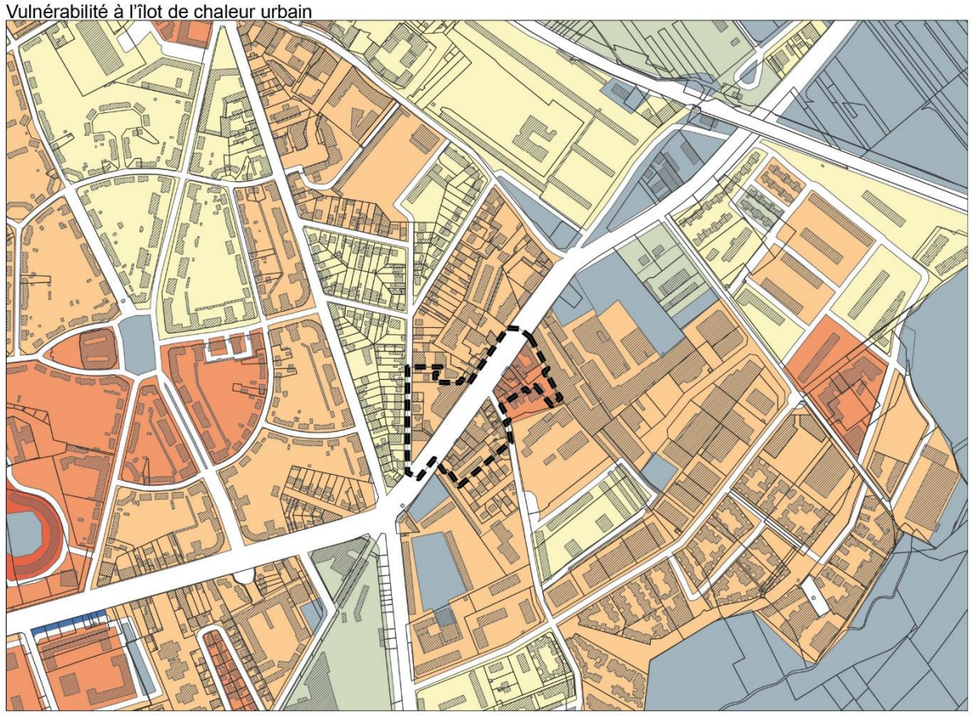
Imperméabilisation	Îlot de chaleur	Carence espaces verts	Énergie	Espèces	Trame verte et bleue	Risques	Pollutions	Eau	Patrimoine
Fort	Moyen	Fort	Moyen	Faible	Moyen	Faible	Fort	Faible	Faible

Enjeux environnementaux du site Avenue de Stalingrad et de ses environs

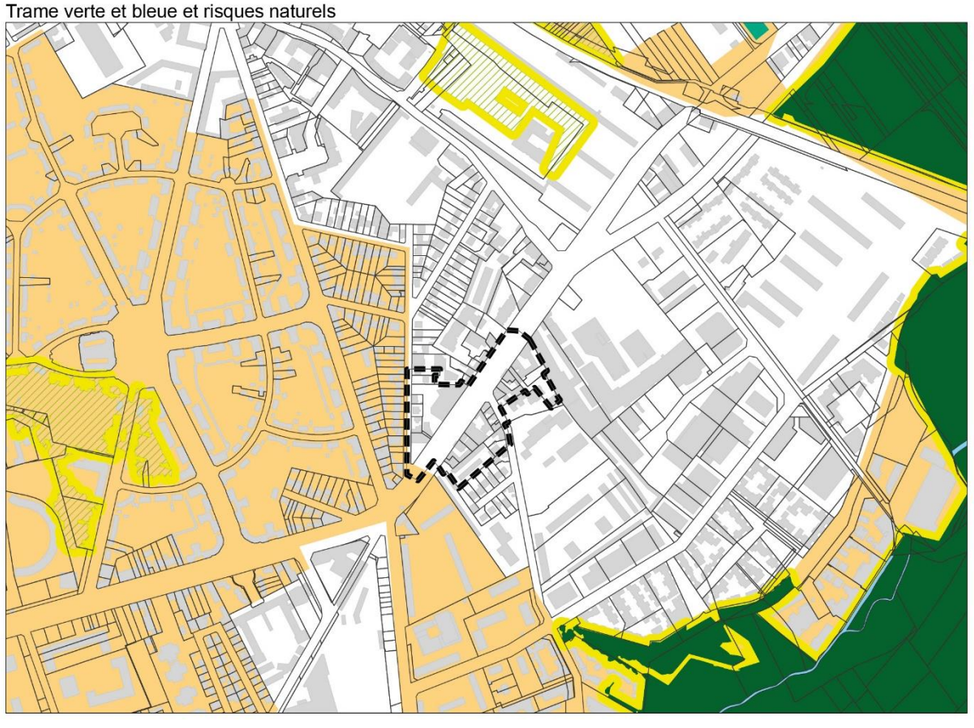
Pollutions présumées ou avérées



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

Périmètre concerné par des orientations d'aménagement et de programmation.

Destination générale, typologie des constructions et programmation

- ⇨ Les constructions sont majoritairement à destination d'habitation de type collectif. Cette destination dominante ne s'oppose pas, ponctuellement, à une mixité fonctionnelle (équipements, commerces, bureaux).
- ⇨ Les constructions sont uniquement à destination d'habitation
- ⇨ Le long de l'avenue de Stalingrad, les rez-de-chaussée des constructions peuvent avoir une autre destination que le logement sur une profondeur minimale d'environ 10 mètres. Outre les parties communes des logements, ils peuvent accueillir, des équipements, des commerces et des bureaux.
- ⇨ L'aménagement du secteur prévoit le développement d'un ou plusieurs espaces de logistique de proximité permettant de mettre en œuvre des livraisons au plus proche des habitants et usagers du quartier. tout en limitant les nuisances grâce à des flux pacifiés (livraison à pied, cyclo-logistique, petits véhicules électriques, etc.).
- ⇨ Le stationnement en rez de chaussée des opérations est interdit.
- ⇨ Dans les secteurs A, B, C et D, tout programme d'habitation comporte au moins 20% de logements locatifs sociaux par rapport au nombre total de logements réalisés.

Composition et morphologie urbaine

⇨ La hauteur des constructions peut aller jusqu'à :

- 3 niveaux, non compris les combles aménageables, soit R+2+A
- dans les secteurs à destination dominante d'habitat collectif, 6 niveaux, y compris les combles aménageables, soit R+5+C Dans le cas de toiture terrasse, pour toute construction présentant une hauteur supérieure à R+3, le dernier niveau doit constituer un attique, soit R+3+A, R+4+A ou R+5+A.

⇨ Des émergences ponctuelles peuvent être possible jusqu'à 8 niveaux soit R+7 au maximum.

⇨ Les constructions peuvent s'inscrire dans un épannelage varié à l'échelle de l'îlot et à l'échelle de chaque construction.

⇨ Dans le secteur A, les constructions s'inscrivent dans un épannelage varié, allant de R+2+C ou R+2+A à R+5+C ou R+5+A. Toutefois, les constructions ou parties de constructions implantées le long de la rue Sabran de Pontévès n'excèdent pas une hauteur de 4 niveaux, y compris les combles aménageables, soit R+2+C. Dans le cas de toiture terrasse, le dernier niveau doit constituer un attique, soit R+2+A. Les constructions présentant les hauteurs les plus élevées sont implantées le long de l'avenue de Stalingrad.

⇨ Le dernier niveau en attique des constructions est conçu de telle façon que le retrait (de minimum 3 mètres) par rapport au nu de toutes les façades participe, notamment par sa profondeur, sa configuration et son traitement, au confort des logements. Ils sont utilisables par les occupants des logements concernés.

- Le long de l'avenue de Stalingrad, les constructions sont implantées à l'alignement de la voie sur au moins deux niveaux afin de constituer un front urbain structurant. Au-delà des deux premiers niveaux, la façade peut être en retrait de l'alignement.

- Le long de la rue Sabran de Pontévès, les constructions sont implantées en recul de la voie, avec un minimum de de 3 mètres.

- A l'angle de l'avenue Stalingrad et de la rue Sabran de Pontévès, l'implantation et le traitement architectural des constructions permet un dégagement visuel suffisant pour garantir la visibilité de la circulation au carrefour de ces voies.

- Une attention particulière est portée aux façades des constructions implantées à l'angle des voies et aux rez-de-chaussée des constructions. Ils bénéficient d'un traitement architectural et extérieur qualitatif prenant en compte l'interface avec l'espace public. La hauteur et la profondeur des rez-de-chaussée doivent être suffisantes pour assurer le bon fonctionnement des destinations prévues. La hauteur des rez-de-chaussée actif ne doit pas être inférieure à 4m sous poutre.

- La santé environnementale est au cœur des politiques publiques municipales et territoriales. En l'occurrence, cet enjeu est particulièrement prégnant puisque l'avenue Stalingrad est particulièrement exposée aux nuisances de la RD29 (bruit, qualité de l'air).

- La conception des nouveaux espaces devra donc permettre une amélioration du cadre de vie des habitants et des usagers en permettant le rafraichissement du secteur (végétalisation, présence de l'eau et choix des matériaux pour les espaces extérieurs, conception bioclimatique du bâti, jeu sur la morphologie, l'orientation et les caractéristiques du bâti pour limiter l'exposition aux nuisances, facilitation des mobilités douces à travers les partis pris d'aménagement et le design actif, etc.)

Organisation viaire, déplacements et stationnements

- Il ne sera autorisé qu'un seul accès véhicule par constructions ou partie de secteur identifié. Dans tous les cas, les nouvelles opérations prévoient une réduction du nombre d'accès existant sur l'avenue Stalingrad.

- Les stationnements des véhicules correspondant aux besoins des constructions et des destinations prévues sont situés en sous-sol. Les stationnements des véhicules pour les personnes à mobilité réduite et pour les constructions à destination d'habitation de type individuel peuvent se situer en surface. Dans ce cas, il bénéficie d'un traitement paysager qualitatif.

- Une mutualisation des stationnements et à minima des accès parking en sous-sol est recherchée pour limiter le nombre d'accès sur l'avenue de Stalingrad et les autres rues.

Qualité paysagère et environnementale

- Des franges et des espaces paysagers sont aménagés. Ils sont libres de toute construction et installation et sont obligatoirement sur les espaces de pleine terre. Ils bénéficient d'un traitement végétalisé. Les dalles hautes des stationnements réalisés en sous-sol sont recouvertes par une épaisseur de pleine de terre d'au moins un mètre minimum

- Pour éviter tout effet de monotonie et aérer le paysage urbain rue Sabran de Pontévès, des porosités vers le cœur d'îlot sont aménagées. Les fronts bâtis sont régulièrement interrompus par des ouvertures visuelles de minimum 2 mètres. Ces dernières peuvent prendre la forme de porches ou d'espaces libres. Elles doivent permettre de dégager des vues ou des cheminements vers le cœur d'îlot.

- Participer au renforcement de la Trame verte et bleue locale : cet enjeu au sud est en lien avec la Cité du Globe et le carrefour permet d'amplifier la continuité écologique et le rôle pivot du carrefour de l'avenue Stalingrad, RD901 et rue Sabrand de Pontevès.