

CAMPUS CONDORCET (Site Porte de la Chapelle) - Participation du public par voie électronique

Liste de toutes les observations déposées

Observation N° 1

09/06/2020 10:20:03

Par Didier Lot

Beau projet

Observation N° 2

24/06/2020 12:41:18

Anonyme

je suis assez sidérée de constater que, sur le sujet "mobilité", le dossier considère qu'il n'y a pas de sujet dès lors que le flux ajouté est "négligeable" par rapport au transit actuel!

Les rue de la Chapelle-rue marx Dormoy sont engorgées en permanence.

Les stations Vélib sont presque inexistantes.

La zone est complètement sous-dotée en transport en commun: Le tram, 1 ligne de métro et 1 un bus (le 8) sont d'ores et déjà totalement insuffisants dans le contexte actuel, et cela alors même que, outre les milliers d'étudiants et personnels de Campus Condorcet, les projets de rénovation du nord-est vont ajouter des dizaines de milliers de trajets quotidien.

La seule réponse à cette situation qu'on constate dans les dosseirs déposés pour ces chantiers est "pas de sujet, flux minime" (comme ici) ou "Il conviendra que le STIF prévoit de renforcer la desserte pour faire face à la croissance exponentielle de la demande de transport".

Il faut MAINTENANT, et sur CHAQUE PROJET, des actions concrètes pour ne pas aggraver encore la situation.

Observation N° 3

01/07/2020 18:00:23

Par Olivier ANSART

Voici la contribution d'ASA PNE à la PPVE du Campus Condorcet de la porte de la Chapelle - Paris 18 :

Dans le cadre de la requalification du secteur de la porte de la Chapelle (Paris 18e), il est prévu l'installation d'une partie du pôle universitaire Condorcet sur l'emprise des anciens établissements Dubois en complément des équipements qui sont opérationnels à Aubervilliers (site Front Populaire) depuis l'automne 2019. Ainsi à Paris, boulevard Ney, sur un terrain de 25 000 m² SDP va s'édifier pour la rentrée universitaire 2022/2023 un Campus qui accueillera 3 000 étudiants en licence et master de l'université de Paris I Panthéon-La Sorbonne. Au total, ce sont toutes les facultés en sciences humaines de Paris qui sont regroupées dans le nord-est de la capitale entre Aubervilliers et Paris La Chapelle.

ASA PNE (Association pour le Suivi de l'Aménagement Paris Nord-Est) apporte son soutien à ce projet d'implantation universitaire dans un secteur en pleine mutation urbaine qui a besoin de signaux forts en termes de "programmations qualifiantes" pour ce quartier du nord de Paris qui a été trop longtemps délaissé par les pouvoirs publics locaux. Depuis plusieurs années, notre association entretient une relation de confiance et de partenariat avec l'établissement public, gestionnaire du projet de Campus. Ainsi, nous avons participé à plusieurs manifestations pour faire connaître le projet au grand public (journées portes ouvertes, balades urbaines, réunion publique en mars 2019...) et nous relayons régulièrement, via notre blog, les informations relatives à la réalisation du Campus universitaire. Précisons que le projet situé porte de la Chapelle, en plein cœur du grand territoire de renouvellement urbain de Paris Nord-Est, sera installé dans un contexte urbain très marqué et très contraint par le périphérique, l'échangeur ou le boulevard des Maréchaux qui constituent autant d'infrastructures lourdes, exposées aux nombreuses nuisances au bruit et à la pollution de l'air.

L'arrivée d'étudiants, de chercheurs et de professeurs va contribuer à assurer une mixité sociale que ce quartier a perdu depuis longtemps faute d'une politique volontariste d'aménagement du territoire. A propos d'aménagement du territoire, il est à déplorer que sur le plan des mobilités, les évolutions n'aient pas été suffisamment anticipées. Outre le Campus Condorcet, le secteur de la porte de la Chapelle va connaître dans les

trois à quatre ans à venir une croissance importante de ses habitants et usagers avec les projets urbains de Chapelle International, de la gare des Mines-Fillette avec l'équipement olympique de l'Arena II ou encore du parc de Chapelle Charbon. Si ces projets vont dans le bon sens en matière de requalification urbaine, ils doivent pouvoir être desservis et reliés par une offre de transports conséquente à la hauteur de l'enjeu ! Or, les travaux de la ligne 12 du métro dans la perspective de son extension jusqu'à la Mairie d'Aubervilliers ne concernent pas pour le moment le changement de rames qui auraient été pourtant nécessaires pour faire face à l'augmentation du flux des passagers. Il y a donc eu un défaut d'anticipation de la RATP et de sa structure régionale de tutelle IDF Mobilités qui ne prévoient pas de remplacement des rames avant...2027 ! Il est à craindre dans les cinq prochaines années, les transports en commun de ce secteur ne soient pas en mesure d'absorber dans de bonnes conditions l'augmentation du flux des passagers. D'autres modes de transports de types navettes électriques doivent être envisagées pour assurer un service optimum de transport public.

Enfin, nous espérons que ce projet pourra pleinement remplir sa mission d'insertion dans un secteur en manque d'équipements publics. Nous pensons que la communauté universitaire a un rôle éminent à jouer dans la vie de la Cité et qu'à ce titre elle sera en mesure de s'ouvrir sur le quartier et ses habitants. Une ouverture de l'Université sur le territoire où elle est implantée est nécessaire et peut s'illustrer par l'organisation de différents événements tels que visites, conférences, cours du soir, partenariats avec les acteurs associatifs du monde la culture et de l'éducation...

Fait à Paris le 1er juillet 2020

O.Ansart, pour ASA PNE

<http://asa-pne.over-blog.com/>

Observation N° 4

02/07/2020 10:54:17

Par Mireille SERGENT

Bonjour. Ce projet apportera une bonne évolution dans le quartier sauf si les offres de transports ne sont pas drastiquement améliorées ce qui ne semble pas être le cas. Le nord de Paris se densifie de plus en plus avec tous les nouveaux logements, bureaux et équipement sportifs mais rien n'est prévu pour les transports alors même que la municipalité réduit les accès à Paris aux voitures et 2 roues. Cela ne pourra qu'impacter négativement la qualité de vie des habitants et usagers. Il est nécessaire d'accompagner une réelle offre de transport à ce projet. La pandémie a prouvé qu'il n'est plus acceptable d'entasser les humains comme des animaux. Merci.

Observation N° 5

04/07/2020 17:00:06

Par Mireille QUEHEN

Référente du Conseil de quartier La Chapelle/Marx-Dormoy (Paris 18e), je soutiens le projet de Campus Condorcet à la porte de la Chapelle. Ce secteur de Paris a besoin d'une requalification urbaine importante qui passe par des projets qualifiants. La venue d'étudiants et de chercheurs sur ce quartier va le rendre plus attractif et favoriser une meilleure mixité sociale. D'autres projets en cours (Chapelle International, Arena II...) vont dans ce sens et doivent permettre de résoudre la question des délaissés urbains aux portes de Paris. Cependant, le sujet des transports en commun reste très préoccupant (offre insuffisante) dans un secteur qui va connaître un développement démographique dans les prochaines années. Il reste aussi à trouver des solutions pour réduire les pollutions de l'air et du bruit qui affectent particulièrement cette zone à proximité du périphérique et de l'échangeur.

Mireille QUEHEN, pour le Conseil de quartier La Chapelle/Marx-Dormoy

Observation N° 6

07/07/2020 13:12:34

Par Corinne Girardot

Consultation numérique Condorcet

L'implantation d'un grand pôle universitaire au nord de Paris dont une partie, dédiée à de jeunes étudiants, trouve sa place à la porte de la Chapelle est une réelle opportunité de dynamiser et diversifier l'activité socio-

économique du secteur Nord-Est.

Les intentions de soutenir et faciliter l'innovation, notamment numérique, ainsi que la participation à la stratégie nationale de recherche vont aider à modifier en profondeur une image du secteur largement altérée par l'absence de maîtrise des flux de personnes en souffrance.

Les échanges entre la population résidente, majoritairement jeune et les étudiants qui pourront fréquenter les mêmes lieux à l'occasion de la pratique du sport (Arena II, équipement au stade des Fillettes) ou de manifestations culturelles locales ne peuvent être que bénéfique et inciter à redéfinir la notion de quartier populaire.

Toutefois, les indéniables apports d'un écosystème universitaire de haut niveau en matière de mixité ne saurait faire oublier quelques sujets de fonds que la crise de la Covid19 n'a fait que remettre sur le devant de la scène.

Bien que l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale de 2016, revue en 2019 ait donné lieu à une réponse en avril 2020, il semble évident que certaines questions ne trouvent pas de réponse convaincante.

Les flux de population, la densité et les transports.

Au fil de la lecture des différents rapports, il faut noter les points suivants :

- L'implantation Porte de la Chapelle se situe sur « un site urbanisé très dense et un îlot de chaleur urbain »
- « Aucun diagnostic des conditions de circulation et de stationnement en situation actuelle n'a été réalisé sur le site Porte de la Chapelle »
- « La station « Front populaire » est sous exploitée selon les statistiques RATP » mais il n'y a aucune information sur le taux d'usage des stations Porte de la Chapelle et Marx Dormoy.
- « Le site d'implantation Porte de la Chapelle ne possède quasiment pas de zone calme même durant la nuit »

Il y a une différence notable entre les conditions d'implantation sur Aubervilliers et le site de la Porte de la Chapelle

Les récents événements ont démontré que les besoins en transport en commun sont déjà considérables à ce jour et tiennent à différents éléments :

- la population du quartier constitue une part importante des salariés des entreprises indispensables aux services de bases de la société (fonctionnaires, employés des ehpad et personnel d'assistance médicale, magasiniers, entretien, etc.). Le télétravail même généralisé ne compensera pas les besoins en mobilité.
- les utilisateurs de la ligne 12 ont été très fortement pénalisés du fait du sous-dimensionnement des stations, et notamment Marx Dormoy dernière station à rouvrir. Cette fermeture a validé l'expression d'une situation de très grande densité d'usagers difficilement compatible avec les contraintes sanitaires

Il faut donc tirer les leçons de ce qui a été vécu et extrapoler la situation en prenant en compte :

- L'apport d'environ 3 500 personnes du fait du bâtiment du projet Condorcet
- Auquel il faut ajouter les habitants des 450 logements de Chapelle Charbon, les 1000 logements de Chapelle Internationale dont 350 logements étudiants et de jeunes actifs, sans oublier les 1 200 logements de Gare des Mines – Fillettes et les 800 logements d'Hébert.

Soit environ 7 000 personnes susceptibles de rallier les stations Porte de la Chapelle ou Marx Dormoy créant ainsi un afflux qui va affecter le confort des voyageurs et renforcer l'insatisfaction.

A cela, il faut ajouter que si le site Aubervilliers aura une amplitude horaire de 7h00 à 23h00 en raison de son activité essentiellement tournée vers la recherche, ce ne sera pas le cas du site Chapelle qui accueillera des étudiants aux horaires plus restreints.

Les étudiants du site Porte de la Chapelle sont identifiés comme étant très utilisateurs des transports alternatifs. Outre le vélo, il faut également envisager les solutions de covoiturage et de manière générale tous les modes compatibles avec la vie estudiantine via les libre-service de véhicules électriques et économiques notamment.

Le projet tel que décrit, et malgré des chartes, sous-estime clairement l'impact sur l'ensemble de la population résidente constituée de familles, de résidents de tous âges et de toutes conditions de mobilités qui subissent déjà des aléas importants dans leurs déplacements et vont devoir composer avec une phase de travaux simultanés dans leur périmètre puis un afflux cumulé d'usagers des transports en commun.

Il est donc primordial de concevoir un vrai schéma directeur réaliste des moyens de circulation privatifs et communs pour permettre à un quartier qui va encore se densifier de ne pas transformer un projet enthousiasmant en fiasco de la mobilité au quotidien.

Espace public, intégration au quartier et développement durable

On peut se féliciter que le projet ait l'ambition de créer un cadre de vie « très agréable et sécurisé » qui « intègre tous les enjeux du développement durable et la préservation de l'environnement passant notamment par le choix de modes de gestion et d'entretien économes. »

Mais, il serait illusoire de penser que le simple fait de modifier l'usage de ce territoire avec un projet lié à la culture et l'enseignement va permettre aux habitants de retrouver la sérénité et un usage de l'espace public sécurisé. La population étudiante est une cible pour les trafiquants dont la capacité d'adaptation a été démontrée dans le quartier lors des phases de confinement et déconfinement. Il convient donc de mettre en place toutes les mesures dès maintenant pour apporter une réponse durable à la gestion des personnes en grande précarité pour lesquelles la Porte de la Chapelle représente un carrefour d'échanges et de commerces divers.

Il serait symbolique d'utiliser la création d'un espace dédié aux sciences humaines et sociales comme exemple d'un aménagement dont les retombées vont au-delà du simple projet architectural et permet, par exemple, d'initier une entreprise ESS autour de la préparation et la mise en place d'espaces verts nourriciers autant que décoratifs, efficaces pour lutter contre le réchauffement climatique et susceptibles de fournir des activités pérennes facteur d'apaisement du quartier.

Enfin, en tant que campus favorisant notamment l'innovation par et pour le numérique, il serait pertinent que la stratégie d'équipement adopte les principes de la Green It afin d'organiser la lutte contre les déperditions de chaleur des salles informatiques, le réemploi des matériels qui peuvent l'être, la gestion au plus juste des sources d'énergie voire l'affichage des consommations énergétiques en regard de la production du site et la mise en place d'une mini-unité de recyclage des papiers à partir de documents passés au broyeur et employés dans le cadre de la production d'objets en impression 3D à partir de pâte à papier. Cette solution rendrait autonome le campus sur la production de petit mobilier et objets divers utiles aux étudiants.

Corinne Girardot, membre de ASA PNE

Observation N° 7

09/07/2020 16:05:31

Anonyme

Bonjour,

J'accueille très favorablement ce projet de Campus Condorcet Porte de La Chapelle.

La revalorisation de cette zone passe par ce type d'investissement qui prend en compte les enjeux écologiques et urbanistiques de notre siècle.

Au delà du projet en tant que tel, je souhaite également attirer l'attention sur le besoin de réfléchir à l'intégration de ce campus avec les terrains en devenir qui se trouvent "coincés" entre le campus et le boulevard périphérique.

Par ailleurs, les questions d'accessibilité et de transport sont essentielles et doivent être anticipées par la ville et les autorités compétentes en concertation avec les usagers et associations locales.

Compte tenu des nombreux projets de construction en cours/à venir dans la zone et de la recalcification de la porte de la chapelle en place suite à l'élection de l'équipe Paris En Commun, nous espérons avoir davantage d'information, d'engagements et de délais de mise en oeuvre quant au projet de réaménagement de l'échangeur,

de réduction de l'emprise de la voirie au profit d'espaces végétalisés, apaisés et piétons veillant également au maintien de la sécurité.

Nous sommes au croisement des chemins où tout devient possible, agissons en bonne intelligence pour transformer cette magnifique opportunité urbaine en réussite inspirante pour tous !

Romain J.

Observation N° 8

10/07/2020 12:48:39

Anonyme

Les observations de l'association Paris en Selle sur les stationnement vélos prévus dans ce projet sont jointes.

En synthèse, la réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et de 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Nous souhaitons un dimensionnement du stationnement vélos conforme aux exigences réglementaires et aux besoins des utilisateurs, dans un contexte de développement du vélo dans le secteur de la Porte de la Chapelle, à Paris et Plaine Commune. La capacité des stationnement vélos de ce projet ambitieux doit être portée au delà de 1000 places.

Le fonctionnement des locaux vélos doit être revu pour permettre un accès simple, sécurisé et direct au Campus.

PJ : 2020 07 10 - Contribution enquête publique Campus Condorcet.pdf



Contribution au projet Campus Condorcet - Porte de la Chapelle

Synthèse des demandes de Paris en Selle

- **La réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et de 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Nous souhaitons un dimensionnement du stationnement vélos conforme aux exigences réglementaires et aux besoins des utilisateurs, dans un contexte de développement du vélo dans le secteur de la Porte de la Chapelle, à Paris et Plaine Commune. La capacité des stationnement vélos de ce projet ambitieux doit être portée au delà de 1000 places.**
- **Le fonctionnement des locaux vélos doit être revu pour permettre un accès simple, sécurisé et direct au Campus.**

Le Campus Condorcet s'inscrit dans un contexte de forte augmentation des déplacements en vélos dans le secteur de la porte de la Chapelle.

Le Campus Condorcet s'inscrit dans les dynamiques de renouvellement urbain portées par le plan directeur Paris Nord-Est (Chapelle-Charbon, Hébert, Gare des Mines Fillettes, Chapelle international, prolongement du Tramway T3) et par l'organisation des jeux olympiques et paralympiques (Arena 2, requalification de la Porte de la Chapelle et de la rue de la Chapelle, requalification de la Gare du Nord et de ses abords).

Ces projets urbains accentueront la très forte augmentation des déplacements en vélos à Paris et sur le territoire de Plaine Commune. Le développement de nouveaux axes cyclables autour de la Porte de la Chapelle renforcera l'attractivité des déplacements à vélo et contribuera à l'objectif de la ville de Paris de porter la part modale du vélo à 16% des déplacements d'ici 2026.

L'ambition du Campus Condorcet exposée dans la Notice A est de « *prendre en compte les évolutions de la ville* » et de bâtir un campus exemplaire.

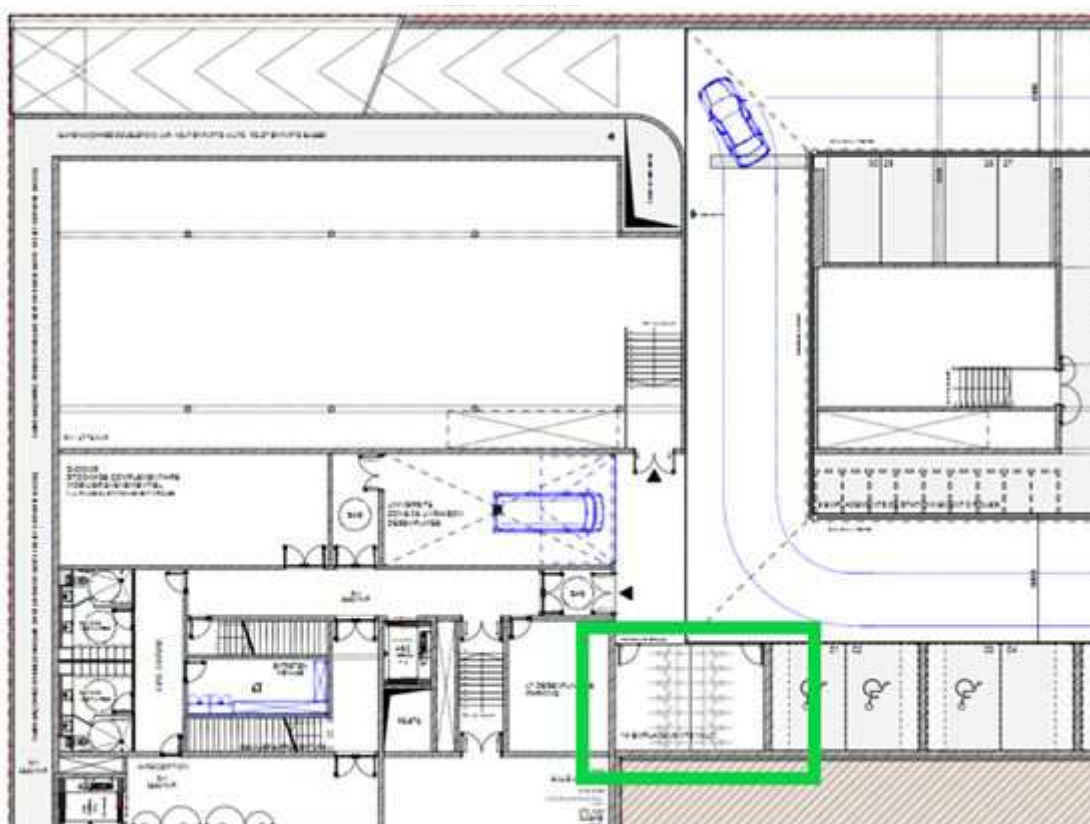
Ces ambitions doivent conduire à améliorer la capacité comme le fonctionnement des stationnements vélos prévus par le dossier de permis de construire.

Le projet prévoit seulement 63 places de stationnement vélos pour 5 466 personnes

Le site de la Chapelle développe une surface de plancher de 22 265 m² selon le formulaire Cerfa. Il s'agit d'un établissement recevant du public de 1^{ère} catégorie, dont l'effectif réglementaire est de 5466 personnes (étudiants, enseignants et environ 200 agents).

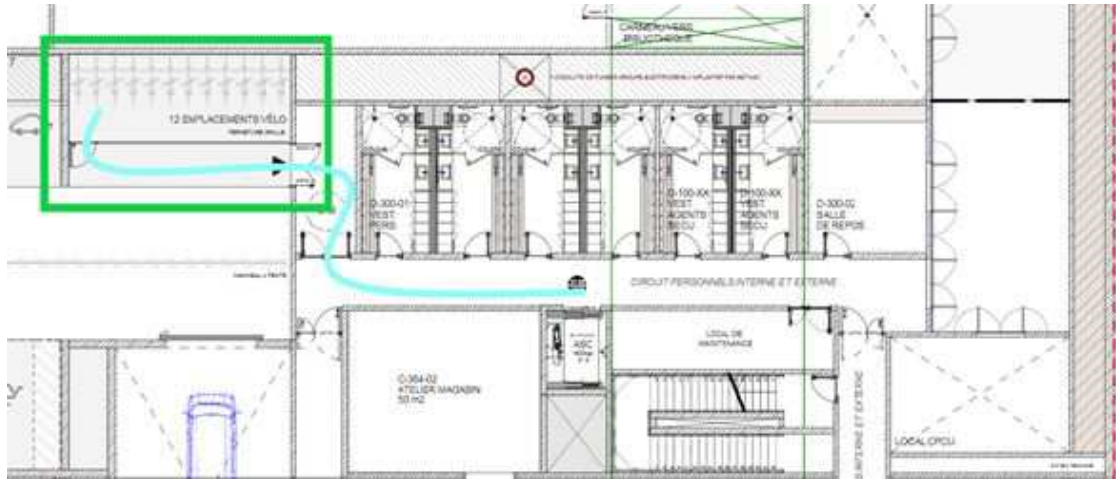
Le dossier de permis de construire déposé en juillet 2019 prévoyait seulement 14 places de stationnement vélos pour les personnels en sous-sol et 49 places en surface pour les étudiants et visiteurs.

- Selon la notice de présentation PC4 (p. 49) et le Volume 1 de l'étude d'impact (p. 67) : « un stationnement pour les vélos de 49 places est installé à l'intérieur du site, au droit de l'entrée principale de l'université Avenue de la Porte de la Chapelle. C'est un espace sécurisé, protégé des intrusions par une grille et implanté en contigüité de l'espace d'accueil de l'université. En complément, un local vélo fermé de 14 places réservé au personnel est implanté au sous-sol du bâtiment en contigüité du parking des véhicules à moteurs. » (notice de présentation PC4).
- Le parking vélo en sous-sol était accessible par la rampe d'accès au parking motorisés, dont la pente est de **16,5 %**.

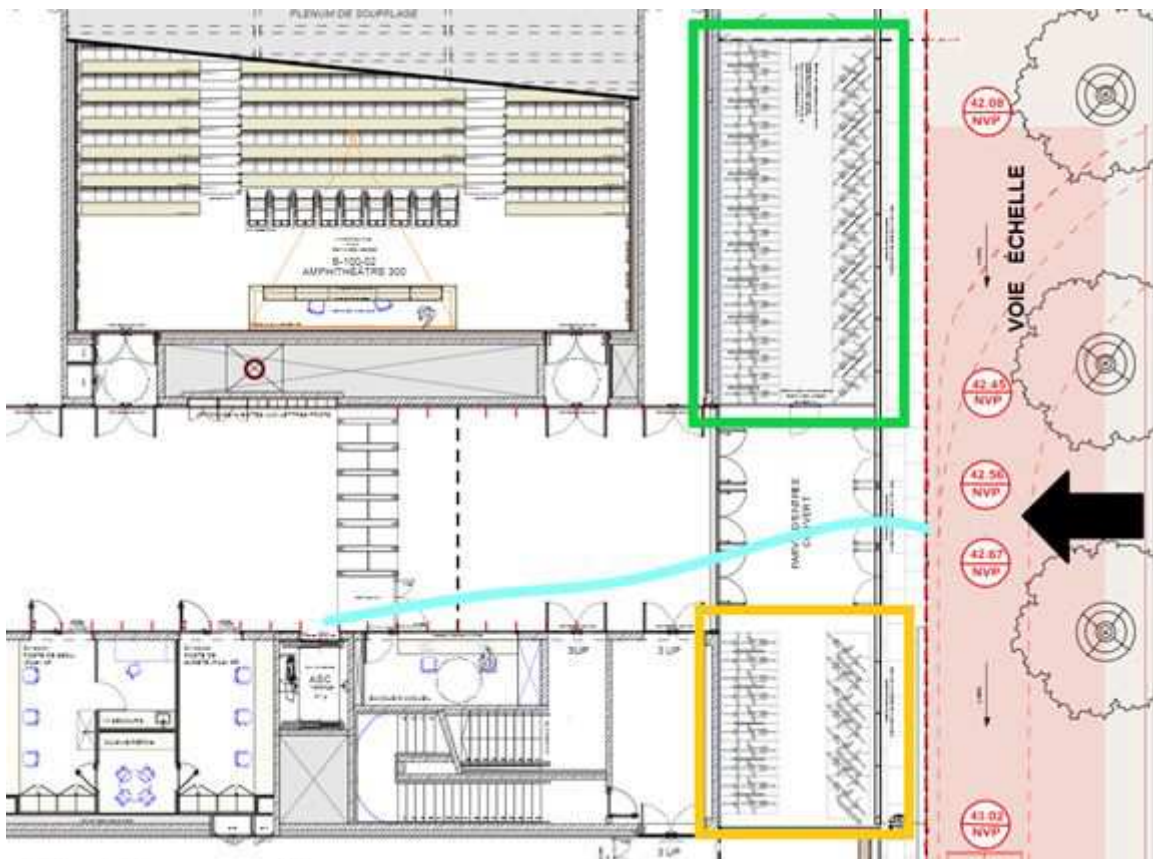


Les plans ont été modifiés en février 2020 (cf. Plans des niveaux joints en annexe à la Pièce C.4), sans actualisation de l'étude d'impact et de la notice de présentation.

- Cette évolution a conduit à réduire la capacité du local à vélos dédié au personnel de 14 à 12 places et à le déplacer de l'Est à l'Ouest. L'accès à ce local passe par la rampe du parking motorisé (à l'Est) ou via plusieurs portes et un ascenseur (en bleu ci-après).



- La capacité des deux espaces de stationnement en surface serait portée de 49 à 51 places. Seule la partie Nord est sécurisée par une grille :



La capacité et le fonctionnement de ces parkings vélos doivent être revus.

La capacité des locaux vélos doit être augmentée pour répondre aux besoins des usagers

La notice de présentation PC4 et l'étude d'impact du projet évaluent les besoins des utilisateurs de l'Université à 63 places vélos, sans justifier ce calcul (cf. par exemple, notice de présentation p. 49 et p. 105).

Cette capacité initiale de 14 places en sous-sol et 49 en surface a été jugée insuffisante par l'autorité environnementale (Pièce B.6, p. 12), comme le Conseil de Paris qui a estimé que la capacité de stationnement vélos est « *largement sous-estimée et devra être revue en fonction de la demande pour éviter un débordement excessif sur le trottoir ; des stationnements supplémentaires devront être prévus à l'intérieur du campus en surface ou en sous-sol pour les étudiants et le personnel* » (Pièce B.5).

Des locaux vélos de 63 places ne respectent pas les exigences réglementaires, qu'il s'agisse du code de la construction et de l'habitation ou des documents d'urbanisme (PLU/PDUIF) :

- L'article R.111-14-7 du code de la construction et de l'habitation s'applique aux bâtiments neufs accueillant un service public. Il impose que leur capacité de stationnement vélo soit « *en adéquation avec le nombre de personnes accueillies simultanément dans le bâtiment précisée par arrêté du ministre chargé de la construction.* ».

L'article 4 de l'arrêté du 13 juillet 2016 impose que ces locaux vélos permettent le stationnement des vélos pour **15 % de l'effectif des usagers ou agents** accueillis simultanément.

- L'article UG.12.3 du PLU de Paris impose s'agissant des constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif que « *la superficie à réserver au stationnement des vélos [réponde] aux **besoins des utilisateurs**, en fonction de la nature de l'établissement, de son fonctionnement et de sa situation géographique* ».

Cette référence aux besoins des utilisateurs implique *a minima* de prévoir des stationnements vélos respectant la norme "plancher" du CCH.

Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) approuvé en 2014 est plus exigeant et détermine la capacité du parc de stationnement vélos en fonction du type d'établissement scolaire : « *écoles primaires : une place pour huit à douze élèves ; collèges et lycées : une place pour trois à cinq élèves ; universités et autres : **une place pour trois à cinq étudiants.*** » (PDUIF, action 4.2, p.135).

L'évaluation des besoins à 63 places est manifestement insuffisante pour répondre aux besoins des 5 466 utilisateurs futurs du site et ne respecte pas ces différentes normes :

	Norme	Capacité réglementaire
PLU / PDUIF	1 place pour 3 à 5 étudiants	1093 à 1822 places (5466/5 ou 3)
code de la construction	15 % de l'effectif	820 places (5466*0,15)

La réalisation de locaux vélos de 12 places pour le personnel et 49 places pour le public ne répond pas aux besoins des 5 466 utilisateurs du site. Il manque donc 757 places pour se conformer au code de la construction et les exigences du PDUIF doivent conduire à porter la capacité des stationnements vélos au-delà de 1000 places.

La création de ces places peut faire l'objet d'un financement et d'un accompagnement technique par le [Programme Alvéole](#) qui a pour objectif de financer 30 000 places de stationnement vélo.

L'accessibilité des stationnements vélos doit être améliorée

Le code de la construction et de l'habitation, le PLU de Paris et le PDUIF encadrent l'accessibilité et le fonctionnement des locaux vélos :

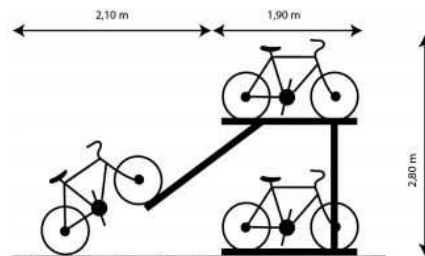
- L'espace destiné au stationnement des vélos doit selon l'article 4 de l'arrêté du 13 juillet 2016 « *être couvert et se situer de préférence au rez-de-chaussée du bâtiment ou au premier sous-sol. Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert et situé sur la même unité foncière que le bâtiment.* »
- L'article UG.12.3 du PLU de Paris impose l'aménagement de locaux fermés ou d'aires couvertes qui « *doivent être accessibles facilement. Ils doivent être aménagés préférentiellement de plain-pied. Leur implantation en sous-sol peut être admise à titre exceptionnel, en cas d'impossibilité technique. Dans ce cas, ils doivent être isolés du stationnement des véhicules à moteur et garantir de bonnes conditions de sécurité* ».
- Le PDUIF réglemente également l'accessibilité d'un local vélo : « *Cet espace est intégré au bâtiment ou constitue une entité indépendante, il doit être d'accès direct à la voirie ou à un cheminement praticable pour les vélos (sans obstacle, avec une rampe de pente maximale de 12 %).* »

Le **local vélos dédié au personnel** est pour rappel situé en sous-sol et accessible soit par une rampe à double sens de 16,5 % partagée avec les véhicules motorisés, soit via de nombreuses portes et un ascenseur « général ». Ce local doit être rendu conforme aux normes précitées.

De la même manière, les **deux locaux vélos prévus en surface** ne garantissent pas « *de bonnes conditions de sécurité* ». Ils doivent également être améliorés pour permettre leur fermeture et leur extension ainsi que l'accueil des différents types de vélos (vélos électriques, cargos ou vélos de livraisons).

Des solutions techniques devront être explorées telles que l'installation de racks-double étage qui réduisent l'emprise au sol des vélos et qui sont utilisés dans les consignes Véligo présentes dans les gares du territoire de Plaine Commune et à Paris.

L'emprise d'un vélo est alors réduite à 0,75 ou 1 mètre carré.



A titre indicatif, l'écartement des racks est le plus souvent de 40 cm environ.

En conclusion, compte tenu de la non-conformité du projet de stationnement vélo à la réglementation, au PLU de Paris ainsi qu'au PDUIF, ce projet de stationnement doit être reconsidéré dans sa totalité.