



Direction Générale Développement durable et Projets

DGA/2024/141

Roissy, le 09 Septembre 2024

Objet : Avis du Groupe ADP

Projet arrêté de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal du Territoire de Paris Terres d'Envol

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la finalisation de la procédure d'élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal du territoire Paris Terre d'Envol, vous m'avez adressé, pour avis, le projet arrêté lors de la séance du Conseil communautaire du 26 juin dernier et je vous en remercie.

Je tiens, tout d'abord, à saluer la qualité des échanges entre vos services et ceux du Groupe ADP qui ont permis de clarifier certains points en amont et de partager nos ambitions communes en termes d'attractivité et de développement économique du territoire tout en prenant des engagements forts en faveur de la décarbonation de nos activités et de la préservation de la biodiversité.

Néanmoins, comme indiqué à vos équipes, certains points règlementaires nous posent des difficultés de mise en œuvre et sont susceptibles de freiner des évolutions nécessaires, tant sur la plateforme de Paris-CDG que sur celle de Paris-Le Bourget ; vous les trouverez détaillés dans l'annexe ci-après.

Mon équipe se tient à disposition des personnes en charge d'élaborer le projet de PLUi pour toute précision nécessaire.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien porter aux observations ci-dessous et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Yannael Billard
Directeur Adjoint Aménagement,
Développement Durable et Affaires
Publiques

Paris Terres d'Envol
Monsieur le Président
Bruno BESCHIZZA
BP 10018
93601 Aulnay-sous-Bois Cedex

Correspondance : 1 rue de France ♦ BP 81007 ♦ 95931 Roissy Charles de Gaulle Cedex ♦ France

Siège social : 1 rue de France ♦ 93290 Tremblay-en France ♦ France ♦ T +33 (0)1 48 16 05 50 ♦ groupeadp.fr
Aéroports de Paris, Société anonyme au capital de 296 881 806 euros ♦ SIREN 552 016 628 RCS Bobigny ♦ Code APE 52.23Z

ANNEXE

1) Demande d'harmonisation des règles d'implantation entre la commune de Dugny et celle du Bourget

Comme vous le savez, nos emprises aéroportuaires s'étendent sur plusieurs communes et intercommunalités, et il est fréquent qu'une même emprise projet se retrouve à cheval entre différentes réglementations. Afin d'optimiser les constructions sur les parcelles et d'assurer une harmonisation des formes urbaines sur les axes majeurs, notamment ceux en limite de nos emprises, nous avons étudié avec attention les règles d'implantation et de gabarit et leur cohérence entre elles en fonction des indices fixés pour chacune des communes.

Après analyse, il apparaît une différence notable dans les règles d'implantation entre la commune du Bourget et celle de Dugny, tant concernant l'implantation vis-à-vis de l'alignement que les règles de distance à respecter entre différents bâtis sur une même parcelle. Ainsi, à titre d'exemple, quand sur la commune du Bourget, l'implantation d'une construction à l'alignement est autorisée le long de l'Avenue de l'Europe, les constructions projetées dans la continuité du même axe routier, sur la commune de Dugny, devront quant à elles, respecter un retrait conséquent de près de 15 mètres. Cette divergence d'implantation nous semble peu pertinente pour aboutir à une harmonisation des bâtis le long de cet axe routier qui a pour vocation d'être densifié d'autant plus que cela restreint les densifications possibles sur nos parcelles en limitant considérablement les droits à construire.

Aussi, nous demandons une cohérence dans les rédactions avec une reprise de la rédaction de la commune de Dugny sur celle du Bourget afin de permettre une implantation à l'alignement ou en recul avec un minimum de 4 m, pour l'ensemble des projets sur Dugny. Cette reprise de rédaction permettra également d'être en cohérence avec le règlement de la commune de Gonesse (hors Paris Terres d'Envol) qui permet, elle aussi, les constructions en alignement le long de cet axe.

Dans ce même esprit de rationalisation des développements sur les emprises et d'optimisation de l'usage du foncier, la rédaction actuelle des règles d'implantation de différents bâtis sur un même terrain impose une distance égale à la hauteur du plus grand des bâtis. Dans le cas de nos parcelles, le plafond des servitudes aéronautiques nous permet de monter assez facilement à plus de 25 mètres de hauteur et de proposer des constructions en cohérence avec les objectifs de verticalisation et d'optimisation du foncier qui orientent les nouveaux développements du foncier à vocation économique. Cette règle de recul entre deux bâtis sur la commune de Dugny ne nous semble pas pertinente sur un secteur dont la vocation économique est à densifier, en ce qu'elle contraint la constructibilité des parcelles.

Aussi nous proposons de reprendre la rédaction existante sur la commune limitrophe du Bourget, soit une distance minimale de 4 mètres à respecter entre deux constructions en cas de vues.

2) La difficile application du pourcentage de pleine terre aux caractéristiques de la zone aéroportuaire et de la Cargo City sur la commune de Tremblay-en-France

Le règlement proposé pour la commune de Tremblay-en-France impose, comme sur les autres secteurs à vocation économique, un pourcentage de pleine terre de 15% complété par un pourcentage de coefficient de biotope de 15%. Dans la pratique, compte tenu de la difficulté d'obtenir des équivalences de pleine terre au titre de ce coefficient de biotope, cela reviendrait à une imposition proche de 30% de pleine terre pour tous futurs projets sur ces emprises posant ainsi une réelle problématique dans la mise en œuvre de nos projets, tant aéronautiques, que ceux liés à l'activité cargo.



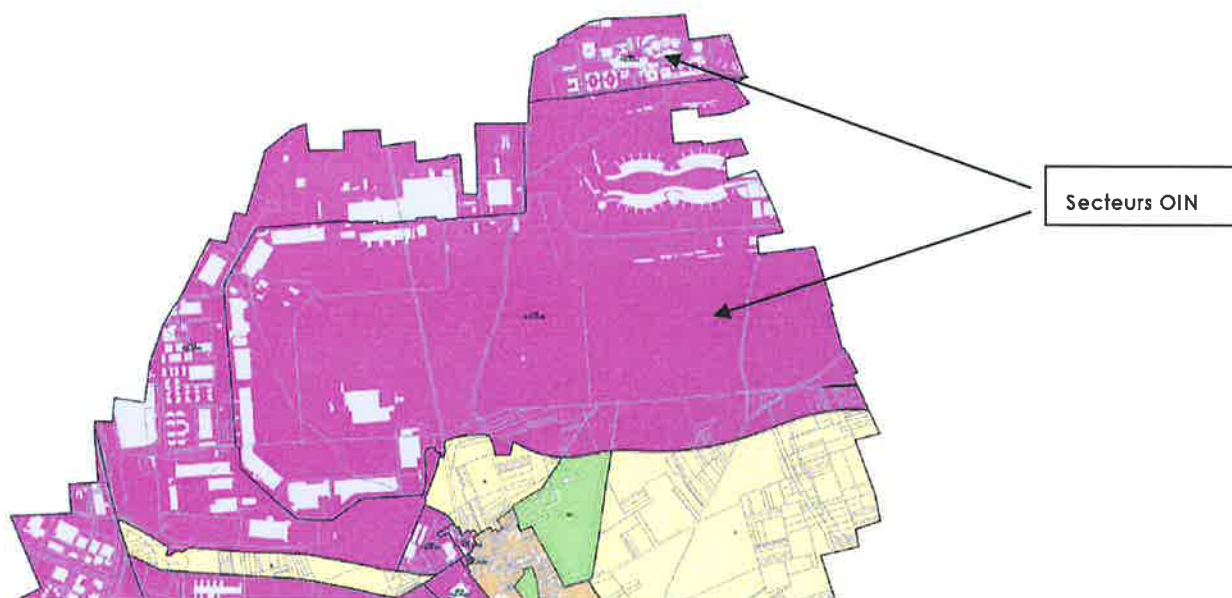
C'est un point sur lequel nous nous sommes entretenus avec vos services. Nous comprenons et partageons l'objectif d'un pourcentage de pleine terre ambitieux sur le foncier à vocation économique, mais il ne nous apparaît pas adéquat d'imposer un pourcentage unique sur l'ensemble des secteurs. En effet, le foncier aéroportuaire a des spécificités et exigences qui lui sont propres et qui doivent entrer en considération dans la rédaction des prescriptions réglementaires.

En premier lieu, il est important de rappeler que le foncier dévolu aux activités aéronautiques est compris dans une zone d'Opération d'Intérêt Général (article R102-3 du code de l'urbanisme qui dispose que " *constituent des opérations d'intérêt national, au sens de l'article L. 102-12, les travaux relatifs [...] à l'aménagement et au développement des aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le Bourget, à l'intérieur des périmètres délimités, pour l'application de l'article L. 6323-6 du code des transports, par le cahier des charges d'Aéroports de Paris*"). Cette qualification permet de justifier la mobilisation de moyens particuliers pour concourir aux intérêts spécifiques d'un périmètre jugé stratégique et d'intérêt national.

De manière opérationnelle, les dossiers de travaux de modification, d'agrandissement de bâtiment d'accueil des passagers ou de postes techniques d'inspection filtrage présents aux abords des pistes par exemple, sont déposés auprès des services instructeurs à l'échelle de l'emprise projet sur laquelle il sera très délicat de présenter un pourcentage de pleine terre associé. Une instruction à l'échelle de l'unité foncière totale de la plateforme comme le propose vos services nous mettrait au-devant de risques juridiques. En effet, l'instruction serait très complexe et les risques de recours contentieux accrus si nous devons procéder de cette manière avec les services instructeurs.

Il nous semble important de préciser que, de manière plus stratégique et en phase avec la volonté affichée par le Territoire Paris Terres d'Envol de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux dans les développements futurs, le Groupe ADP porte l'ambition de préserver au moins 25% du foncier global de la plateforme à la préservation de la biodiversité et donc à la sécurisation d'espaces de pleine terre.

Aussi nous proposons de ne pas inscrire de pourcentage de pleine terre de prescriptions concernant le traitement des espaces non bâtis au sein des deux sous-zonages de la zone U6 compris dans le périmètre OIN (cf. plan ci-après).



En second lieu, l'application du pourcentage de 30% de pleine terre à la zone Cargo nous semble également délicate et incompatible avec une densification de la zone telle que souhaitée par les orientations de votre PLUI pour les raisons exposées ci-après.

Tout d'abord, il convient de préciser les caractéristiques de fonctionnement de ce secteur : les projets anciennement développés sur cette zone ont fait l'objet d'Autorisation d'Occupation Temporaire avec bail à construction, sans division parcellaire, ce qui confère des droits réels au preneur sur une partie de l'unité foncière au-delà de l'emprise du projet. Pour éviter cela, les nouveaux projets développés plus récemment font l'objet d'une division parcellaire sur l'emprise du projet, afin de limiter les droits réels au preneur à cette seule emprise. Bien que le Groupe ADP reste propriétaire du foncier, il nous semble qu'une instruction à l'échelle de l'unité foncière risquerait de présenter des difficultés juridiques.

Enfin, le Groupe ADP porte actuellement la révision de son schéma directeur Cargo avec des ambitions fortes concourant à l'optimisation du foncier existant ainsi qu'à une plus forte prise en compte des enjeux environnementaux. Avec un pourcentage de pleine terre de près de 30 %, il nous serait impossible de mener les opérations de restructuration des gares de fret obsolètes, car cela conduirait à une réduction des surfaces bâties incompatibles avec nos besoins. Il nous serait donc impossible de mener à bien le schéma directeur cargo en cours d'élaboration, qui pourtant prévoit une désimperméabilisation importante des sols, et est porteur d'une ambition environnementale élevée.

Aussi, nous proposons de retenir le pourcentage de 20% de pleine terre sur ce sous-zonage de la zone U6.

