

Elaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal du territoire Paris Terres d'Envol

Compte-rendu de la réunion publique de l'enquête publique

5 décembre 2024

La présente réunion publique du 5 décembre s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique initialement prévue du 25 novembre au 26 décembre. Elle a été prolongée jusqu'au 10 janvier 2025.

La réunion a duré 3 heures et a réuni 80 participants. Elle s'est déroulée en présentiel à l'Espace Antoine de Saint-Exupéry à Aulnay-sous-Bois.

Modalités d'échange : la réunion publique a été enregistrée pour la bonne retranscription des échanges avec les participants. Un temps d'échange d'environ 2 heures a suivi la présentation du projet de PLUi et était organisé en temps de questions-réponses thématiques. Pour chaque thématique abordée, plusieurs questions étaient adressées en même temps aux intervenants.

L'ensemble des éléments relatifs à cette enquête publique (permanences des commissaires enquêteurs, registres numériques, mails...) sont disponible sur le site internet PLUi de Paris Terres d'Envol : [L'enquête publique, c'est le moment de vous exprimer ! - Paris Terres d'Envol](#). Le présent compte-rendu y figure notamment dans l'espace médiathèque : [Médiathèque - Paris Terres d'Envol](#).

Intervenants :

Paris Terres d'Envol :

- Martine VALLETON, Vice-présidente déléguée à l'Aménagement et à l'Urbanisme à Paris Terres d'Envol et Maire de Villepinte
- Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol
- Pauline MARGARITIS, Directrice de la planification urbaine, Paris Terres d'Envol
- Romain LE MOIGNE, Chef de projet planification, Paris Terres d'Envol

Commission d'enquête :

- Jean-François BIECHELER, Président de la Commission d'Enquête
- André RISCH, communes de Dugny et du Bourget
- Daniel ROME, communes de Tremblay et Villepinte
- François REBUFAT, communes d'Aulnay et de Drancy

Bureaux d'études :

- Guillaume PEREZ, Chef de projet à Espace Ville

- Margot LE ROY, Consultante communication et concertation à Rouge Vif

Déroulé de la réunion :

1. Mots d'accueil
2. Ouverture de la réunion publique
3. Présentation du cadre de la réunion publique
4. Présentation du PLUi par l'EPT Paris Terres d'Envol
5. Echange avec le public
 - Qualité de vie / Environnement / ZAN : le Zéro artificialisation net*
 - L'économie, l'emploi et les commerces*
 - Habitat et mixité sociale*
 - Les transports, mobilité et stationnement*
 - Les OAP thématiques*
 - Le zonage*
 - Le règlement graphique et écrit*
 - Autres questions non abordées*
6. Conclusion de la réunion

1. Ouverture

Martine VALLETON, Vice-présidente déléguée à l'Aménagement et à l'Urbanisme à Paris Terres d'Envol et Maire de Villepinte, souhaite la bienvenue et remercie les participants pour leur présence à cette réunion dans le cadre de l'enquête publique.

Madame VALLETON revient brièvement sur la démarche de construction du PLUi, lancée en décembre 2020, il y a maintenant quatre ans. Elle souligne les différentes étapes franchies grâce à un travail collectif mobilisant élus, techniciens, partenaires institutionnels, associations et habitants. Elle rappelle également le calendrier d'élaboration du PLUi.

En 2022, un diagnostic approfondi du territoire a été réalisé pour identifier ses forces, ses faiblesses et les enjeux à relever. Ce diagnostic a permis de concevoir un Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), définissant les grandes orientations stratégiques pour les années à venir. L'année 2023 a marqué l'entrée dans la phase de rédaction du volet réglementaire du PLUi. Enfin, le 26 juin dernier, le Conseil de Territoire a acté l'arrêt du PLUi.

Madame VALLETON exprime sa satisfaction de présenter aux participants présents le fruit de ce travail collectif.

Dans la continuité de son propos, elle précise les objectifs de cette réunion :

- Informer le public en partageant les principales orientations et dispositions du PLUi ;
- Écouter les citoyens et répondre à leurs questions dans le cadre de l'enquête publique en cours ;
- Encourager la consultation du PLUi et l'utilisation des permanences mises à disposition pour échanger directement avec les commissaires enquêteurs.

Elle revient ensuite sur la définition du PLUi : un document stratégique et réglementaire qui concerne l'ensemble des habitants de Paris Terres d'Envol. Elle rappelle que cette réunion s'inscrit dans le cadre de l'enquête publique, ouverte depuis le 25 novembre dernier.

Madame VALLETON souligne, par ailleurs, l'importance de cette enquête publique, une étape essentielle pour garantir que le projet réponde pleinement aux attentes et besoins des habitants.

Enfin, **M. BIECHELER, Président de la Commission d'Enquête**, précise que la Commission d'enquête comprend cinq membres et est désignée de façon indépendante par le premier président du tribunal de Montreuil. Les commissaires enquêteurs présents se présentent après le mot d'accueil de M. BIECHELER.

2. De la prescription à l'arrêt du PLUi

(cf. diaporama)

Pauline MARGARITIS, Directrice de la planification urbaine, Paris Terres d'Envol, revient dans un premier temps sur :

- Le calendrier de la procédure
- Les objectifs de la prescription
- Les 3 axes du PADD
- L'écriture du dispositif réglementaire du PLUi et ses enjeux

3. La composition du corpus réglementaire

(Cf. diaporama)

Pauline MARGARITIS, Directrice de la planification urbaine, Paris Terres d'Envol, poursuit la présentation en revenant sur :

- Les OAP (orientations d'aménagement et de programmation)
- Les OAP thématiques (« environnement et santé » ; « garantir la santé des futurs logements » ; « développement économique »)
- Les OAP sectorielles
- Le plan de zonage
- Le règlement écrit

4. La déclinaison des orientations du PADD dans le PLUi

(Cf. diaporama)

Guillaume PEREZ, Chef de projet à Espace Ville revient en suivant, présente succinctement les orientations du PADD dans le PLUi :

- Orientation 1 : Paris Terres d'Envol, un territoire attractif (focus sur l'OAP thématique ; le zonage : sanctuarisation des secteurs économiques ; le règlement : mixité fonctionnelle dans les zones de centralité et les zones mixtes) ;

Romain LE MOIGNE, Chef de projet planification, Paris Terres d'Envol, poursuit la présentation sur la partie environnementale :

- Orientation 2 : Paris Terres d'Envol, un territoire résilient (focus sur l'OAP thématique « environnement et santé » ; OAP sectorielles : favoriser le développement des projets plus résilients : le règlement : protéger les espaces naturels et agricoles, favoriser la

pleine terre au sein des zones urbaines, développer la nature en ville, protéger et valoriser la trame bleue) ;

Guillaume PEREZ, Chef de projet à Espace Ville revient en suivant sur la partie « inclusive » du PLUi :

- Orientation 3 : Pairs Terres d'Envol, un territoire inclusif (focus sur l'OAP thématique : garantir la qualité des futurs logements ; le zonage des secteurs pavillonnaires ; le règlement : la protection du tissu pavillonnaire, la qualité de l'habitat) ;

5. Les suites de la procédure d'élaboration

(cf. diaporama)

Pauline MARGARITIS, Directrice de la planification urbaine, Paris Terres d'Envol, précise que l'enquête publique qui devait se terminer le 26 décembre se tiendra jusqu'au 10 janvier 2025. Elle revient en suivant sur le dispositif réglementaire :

- Les modalités de participation à l'enquête publique (40 permanences, registres dans chaque mairie et à l'EPT, registre numérique, adresse électronique, site internet) ;
- Le détail des permanences de l'enquête publique ;
- Le calendrier des suites de la procédure.

6. Echanges avec les participants

Thématique qualité de vie, environnement, ZAN (la zéro artificialisation nette)

Intervention n°1

- Je suis conseiller municipal de la ville de Tremblay-en-France, conseiller territorial, et responsable associatif de Tremblay Environnement, affilié à France Nature Environnement. Comme vous l'avez mentionné, en tant qu'élu et membre de cette association, nous sommes plusieurs dans cette salle à avoir contribué à l'élaboration de ce document. Avant d'aborder les questions environnementales, je tiens à souligner un point important : ce territoire s'est constitué récemment. Par conséquent, la vision de son développement en amont reste limitée, et nous n'avons pas eu le temps nécessaire pour élaborer un document prenant pleinement en compte l'ensemble des problématiques. Cela étant dit, notre démarche a été à la fois critique et constructive. Cependant, des événements récents nous amènent à demander une révision complète de ce document, conformément à l'objectif de cette démarche participative. Nous appuyons cette demande sur deux aspects principaux : la prise en compte et l'adaptation aux risques et nuisances. Nous avons réalisé une étude en collaboration avec Airparif, qui constitue une première en France sur l'analyse des particules ultrafines. Cette étude, achevée en février 2024, a atteint un niveau de précision inédit, révélant une situation extrêmement critique autour de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle. Pour vous donner une idée de la méthodologie, les prélèvements ont été effectués en quatre points : un point central situé sur l'aéroport, et trois autres répartis jusqu'à dix kilomètres à l'est de la plateforme. Au vu des résultats obtenus, nous demandons qu'une étude similaire soit menée sur l'ensemble du territoire, en élargissant les prélèvements à partir du centre de l'aéroport et jusqu'à l'intérieur du

périmètre concerné. Actuellement, les conclusions de cette étude montrent que le document ne traite pas suffisamment ce sujet.

- En ce qui concerne les risques liés aux sous-sols et aux glissements de terrain, notre territoire repose sur des terrains géologiquement complexes, notamment sur des zones schisteuses. Par exemple, le bois de la Tuisson est fermé en raison de dissolutions des sous-sols, et il nous est impossible de le remettre en état. Un événement marquant s'est produit le 1er mai 2024 : un glissement de terrain majeur a gravement touché le vieux pays de Tremblay. Cet incident, bien qu'il ne soit pas aussi spectaculaire que certains cas observés ailleurs, a profondément choqué la population locale. Ce glissement soulève des questions cruciales : comment ce document prend-il en compte de tels événements ? Quels mécanismes sont prévus pour prévenir de nouveaux glissements ou mieux contrôler les eaux de ruissellement ?
- Ces deux points – l'étude sur les particules ultrafines et les risques de glissement de terrain – représentent des paramètres récents et cruciaux qui rendent une partie du document obsolète sur le plan environnemental. Je ne mets pas en question les efforts des personnes qui ont travaillé sur ce document, mais il est désormais évident qu'une révision s'impose pour intégrer ces nouvelles données et refléter la réalité actuelle.

Intervention n°2

- Je suis conseiller départemental de Tremblay, et je souhaite apporter une réflexion sur les questions d'économie et d'emploi, en particulier sur les problématiques liées à l'industrie, la logistique et l'aménagement de notre territoire. La Seine-Saint-Denis, autrefois l'un des départements les plus industrialisés de France aux côtés du Nord, ne compte aujourd'hui que 4 % d'entreprises industrielles. La dominante économique de Paris Terres d'Envol a basculé vers la logistique. 33 % des infrastructures logistiques de l'Île-de-France sont concentrées, en effet, sur notre territoire. Cela a des conséquences graves, notamment en termes de pollution. Cette concentration logistique s'explique par plusieurs facteurs : la proximité avec l'aéroport, la gare du Nord, et d'autres infrastructures. Mais elle engendre aussi une spécificité préoccupante : les entreprises logistiques occupent d'immenses surfaces pour des entrepôts, tout en employant très peu de personnel. Cette configuration pose une question majeure : comment densifier ces zones, alors que ce secteur repose précisément sur l'utilisation de vastes espaces ? Par ailleurs, les orientations de l'État prévoient un développement accru de la logistique, ce qui risque d'aggraver la situation.
- Un autre problème, directement lié à cette dynamique, concerne l'impact sur le transport routier. L'autoroute est saturée de camions venant de Pologne, d'Allemagne ou du nord de l'Europe, en transit vers le sud. Ces flux polluent considérablement, alors même qu'une alternative ferroviaire serait envisageable. Cela soulève une question de fond : dans quelle mesure ce modèle de développement logistique est-il soutenable, et quelles solutions alternatives pouvons-nous envisager pour réduire ces nuisances ? Parallèlement, la situation des bureaux dans les zones d'activité est préoccupante. Nous avons 25 % de bureaux vides en Seine-Saint-Denis, dont 12,8 % ne sont tout simplement pas utilisés. Pourtant, on continue à en construire, sans réflexion apparente sur leur réaffectation ou leur reconversion. En revenant sur l'histoire de notre territoire, il est frappant de constater que, pas si loin dans le temps, on y produisait encore des voitures. Ce déclin industriel a aussi mis en lumière une autre problématique : le désalignement entre les qualifications des habitants et les emplois disponibles. Notre territoire est celui où cette correspondance est la plus faible dans toute la région. Résultat : les habitants doivent souvent quitter la zone pour travailler ailleurs, ce qui engendre une saturation des réseaux routiers, une hausse de la pollution

et un accroissement des inégalités territoriales. Cela soulève des questions essentielles :

- Que faisons-nous pour former et requalifier les habitants afin qu'ils puissent accéder aux emplois disponibles sur le territoire ?
 - Comment diversifier notre tissu économique pour ne pas dépendre uniquement de la logistique ?
 - Enfin, quelles idées pouvons-nous explorer pour transformer ces contraintes en opportunités, et repenser notre modèle de développement local ?
- Je conclus en soulignant l'urgence d'une réflexion collective sur ces problématiques : que fait-on des bureaux vides ? Que fait-on pour réduire la pression logistique ? Et surtout, quelles solutions mettons-nous en place pour construire un avenir durable et équilibré pour notre territoire ?

Intervention n°3

- Je remercie ces deux interventions. Je souhaite revenir sur l'analyse de la qualité de vie et de l'environnement. L'analyse qui en a été faite autour de la qualité de l'air de Roissy Charles de Gaulle et qui rejaille sur le vieux pays à Tremblay est importante, notamment en ce qui concerne les particules fines. Il serait très intéressant de le faire tout autour des grands axes de transit dont nous disposons sur le territoire entre le Nord et l'A86. Je pense qu'il y a des demandes pour ne plus construire autour de ces routes. Nous allons y trouver également des particules ultrafines. On parle de qualité de l'air mais on peut aussi parler du bruit.
- Il y a en particulier un projet qui a bien démarré à Drancy, il s'agit du projet du Baillet qui est une Zone d'Aménagement Concertée (ZAC) qui est déjà bien entamée. Nous avons quand même du mal à comprendre pourquoi on construit des logements et des écoles sur ces territoires. En effet, le bruit qui était émis par la gare de triage, est aujourd'hui mesurable par le premier venu. Nous ne comprenons pas. Nous trouvons des risques technologiques qui sont quand même reconnus. En termes de bruit et de qualité de l'air, il y a de gros progrès à faire sur ce PLUi.
- Je voudrais aussi revenir sur l'aspect du ruissellement : il y a quand même une grosse lacune dans ce PLUi – l'autorité environnementale l'ayant bien souligné. Il manque une cartographie qui permettrait de définir là où nous devons avoir des actions sur le ruissellement. Concernant les zones agricoles, on les ignore pour une simple raison, nous avons aujourd'hui des schémas d'aménagement et de gestion des eaux pluviales qui sont déjà opérationnels en Ile-de-France et en Seine-Saint-Denis. Celui que vous avez pris en compte s'arrête justement à la limite des zones agricoles. Aujourd'hui, vous n'avez pas pris en compte le ruissellement de ces zones agricoles. Le SDAGE¹ précise que l'on doit, par exemple, protéger ces zones agricoles par des haies.
- Toujours sur l'environnement, il y a eu une commission interdépartementale qui a analysé la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Cette commission a donné un avis défavorable au PLUi. Nous sommes en enquête publique et nous ne savons pas comment vous avez résolu cet aspect-là. Cela est très ambigu.

¹ Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux. C'est un outil de planification visant à assurer la gestion de la ressource et des écosystèmes aquatiques, à l'échelle des grands bassins hydrographiques.

Intervention n°4

- Conseiller municipal à Drancy, je félicite tous les participants ici présents, aussi bien les orateurs que l'assistance, parce que pour venir ici, il faut le vouloir. Ce n'est pas facile de s'intéresser à son territoire, de se sentir impliqué lorsqu'on est loin de toute connexion et de tout transport. Est-ce que ce PLUi va vraiment être appliqué ?
- Sur mon territoire, il y a à peu près 10% d'un quartier où il n'y a pas un seul immeuble, seulement de la pleine-terre. Nous avons actuellement sept grues travaillant jour et nuit pour faire sortir des bâtiments en front de gare de triage, et de gare de transports, avec des nuisances sonores, de la pollution sur des terrains depuis des années. On nous a dit que cela devait être dépollué, mais vu le montant qui a été mis dans la dépollution, de 3 millions d'euros, nous ne faisons pas grand-chose. Aujourd'hui, il n'a y pas de projet de création d'écoles pour accueillir ces 1 000 logements qui arrivent, avec une densification très importante.
- Je trouve les slides présentées difficiles à comprendre, notamment sur la question du recul. À titre d'exemple, je peux vous montrer des constructions actuelles situées à seulement deux mètres de recul des gares. Dans ces conditions, il est presque possible de serrer la main des passants dans le train en ouvrant simplement la fenêtre. Je m'interroge donc sur la mise en application concrète de ce PLUi. Comment peut-il répondre à l'objectif de limiter la densification massive, en particulier sur des espaces qui étaient initialement dépourvus de logements ? Ce qui a été construit jusqu'à présent semble aller à l'encontre de tout ce qui a été présenté aujourd'hui.

Intervention n°5

- Habitant de Tremblay, je suis président du mouvement national de lutte pour l'environnement en Seine-Saint-Denis. Il a été évoqué la question des nuisances sonores et nocturnes avec l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle qui pollue autant que le périphérique selon Airparif. A côté de cela, nous construisons un Datacenter à Dugny qui va consommer douze fois plus d'électricité que ce que consomme la ville actuellement. Des câbles sont tirés pour l'alimenter de 280 000 watts sur 28 kilomètres. Il va polluer autant que la ville de Dugny pollue. Nous avons émis un avis défavorable à cette situation. Les capitalistes veulent consommer les installations électriques qui existaient et les capacités téléphoniques qu'il y a dans un notre département. Cela se fait au détriment de la qualité de vie des gens.

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol souhaite apporter des précisions sur les sujets liés aux opérations et à l'application du PLUi. Elle rappelle que le PLUi concerne, avant tout, les opérations et l'aménagement du territoire à venir. Les projets déjà construits ou en cours de construction relèvent d'autres documents cadres et ne sont pas impactés par le PLUi tel qu'il est présenté aujourd'hui. Celui-ci n'aura donc aucun effet rétroactif sur des opérations passées.

Sur la question de l'obsolescence d'un PLUi, Isabelle WILLIAME reconnaît que cet argument est régulièrement soulevé. Il est vrai qu'un document d'urbanisme peut rapidement sembler dépassé, notamment lorsque de nouvelles réglementations ou études pertinentes émergent après son élaboration. Un PLUi doit rester compatible avec des documents stratégiques supérieurs, comme le SDRIF-E², qui peuvent être révisés ou adoptés pendant la procédure d'élaboration du PLUi. Par nature, un tel document peut donc présenter certaines limites

² Schéma directeur environnemental déterminant l'aménagement du territoire pour les 12M de Franciliens d'ici 2040.

d'actualité sur des points spécifiques. Cependant, elle souligne que le PLUi présenté intègre des éléments cruciaux, notamment les risques naturels liés au gypse, qui font l'objet d'une servitude spécifique.

Concernant les problématiques de qualité de l'air et de nuisances sonores, Paris Terres d'Envol est conscient qu'un PLU ou un PLUi, à lui seul, ne peut pas résoudre ces enjeux dans leur intégralité. Néanmoins, ces aspects ont été pris en compte autant que possible, notamment à travers l'introduction de normes de qualité de l'habitat. Certes, il reste encore beaucoup à faire, et les axes routiers importants du territoire demeurent des sources significatives de pollution sonore et atmosphérique.

L'un des principaux défis réside dans la nécessité de construire de nouveaux logements pour répondre aux besoins des habitants. Or, ces constructions se situent souvent à proximité de ces axes, les seuls espaces aujourd'hui disponibles pour l'urbanisation. Ce choix implique un arbitrage délicat : ne pas construire reviendrait à ne pas répondre aux objectifs fixés par l'État, tandis que construire dans ces zones expose à des risques de nuisances environnementales.

Le combat, explique-t-elle, est double : réduire ces pollutions tout en assurant la création de logements pour les générations futures. Ces éléments permettent de mieux comprendre les choix et les enjeux qui ont guidé la construction du PLUi, ainsi que les contributions soumises à ce sujet.

Concernant le sujet du ruissellement, **Romain LE MOIGNE, Chef de projet planification, Paris Terres d'Envol**, précise que le mémoire en réponse, produit suite à l'avis de la MRAe, intégrera la cartographie que l'EPT ne possédait pas initialement. Cette cartographie sera incluse dans le dossier lors de l'approbation du PLUi. Par ailleurs, il est important de rappeler que le PLUi reste un document avant tout réglementaire et relativement passif : il ne crée pas les projets, mais en établit le cadre légal pour leur réalisation. Il s'applique uniquement lorsqu'un permis de construire est déposé. Concernant les problématiques de ruissellement en zone agricole, le PLUi ne peut pas intervenir directement, notamment pour des actions comme la plantation de haies ou la modification des méthodes agricoles. Ces actions relèvent d'autres cadres et dispositifs, tels que les politiques agricoles. Il convient également de noter que le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) a été approuvé très récemment, et que ses orientations influencent les stratégies locales.

En ce qui concerne le ruissellement sur les zones agricoles, le rôle du PLUi est principalement de préserver ces espaces en veillant à ce qu'elles ne soient pas urbanisées, conformément aux objectifs de Zéro Artificialisation Nette (ZAN).

Intervention n°6

- Je m'exprime aujourd'hui au nom du collectif Vivre au Tremblay, qui regroupe des habitants de Tremblay-en-France. Nous avons émis des réserves concernant le PLUi, notamment en ce qui concerne le secteur du Vieux-Pays à Tremblay. Tout d'abord, j'ai entendu une intervention affirmant que le PLUi était conforme aux nouveaux dispositifs, notamment ceux liés au ZAN, adoptés via le SDRIF-E cette année. Cependant, je m'interroge : la future prison prévue sur Tremblay sera-t-elle construite hors-sol ? Si ce n'est pas le cas, elle entraînera inévitablement une artificialisation de terres agricoles. Cela semble en contradiction avec l'objectif de ZAN.
- Ma deuxième préoccupation concerne le projet de cité étudiante à proximité de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle. Ce projet est, disons-le franchement, surprenant. Il s'agit d'implanter une résidence étudiante dans une zone considérée comme

inhabitable sur le long terme. Si un particulier souhaite y construire une maison ou un appartement, le permis de construire est refusé en raison des nuisances liées à l'aéroport. Mais pour une cité étudiante, cela semble acceptable, sous prétexte qu'il ne s'agit pas d'un logement destiné à une occupation durable. Cela soulève plusieurs incohérences. On sait que les étudiants rencontrent déjà de grandes difficultés pour se loger. Pourtant, on leur propose ici des logements dans une zone extrêmement bruyante, exposant leur santé à des risques liés aux nuisances sonores. Cette situation semble paradoxale : un particulier ne peut pas construire pour des raisons de santé publique, mais des étudiants peuvent y résider pendant plusieurs années sans que cela pose problème, sous prétexte qu'ils n'y vivront pas à vie. Pour résumer, mes questions sont les suivantes :

- La construction de la prison respecte-t-elle réellement les objectifs de ZAN, ou sacrifiera-t-elle des terres agricoles ?
- Comment justifie-t-on l'autorisation d'une cité étudiante dans une zone jugée inhabitable pour des logements classiques, alors même que les nuisances sonores risquent de nuire à la santé des étudiants qui y résideront ?

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol explique que Le PLUi prend en compte de nombreuses contributions portant sur les questions d'habitat, d'emploi, de logistique, de densification des zones d'activités économiques, et sur l'inadéquation entre les qualifications des habitants et les emplois proposés sur le territoire.

Concernant cette dernière problématique, il convient de préciser qu'aucune réponse directe ne peut être apportée par le PLUi. Toutefois, cette question est mise en avant dans le PADD, qui souligne la nécessité de développer l'enseignement supérieur sur le territoire. Bien que le PLUi ne puisse pas résoudre l'absence actuelle d'enseignement supérieur, les élus ont clairement exprimé leur volonté de porter cette thématique à travers le PADD.

Sur le volet de la logistique, les élus sont pleinement conscients de son poids massif sur le territoire, notamment en raison des deux grandes plateformes aéroportuaires, Le Bourget et Roissy Charles de Gaulle. Historiquement, le territoire dispose de vastes parcelles accueillantes d'imposants bâtiments logistiques. Le PLUi réfléchit à l'avenir et à la mutation progressive de ces zones, une transformation qui s'inscrira dans le long terme. L'objectif est de rendre ces filières plus rationnelles et respectueuses de la consommation foncière.

Le territoire bénéficie encore de grands espaces économiques par rapport à d'autres secteurs de la zone dense parisienne. Cependant, ces espaces restent sous la menace de la construction de logements pour répondre aux besoins. Les élus souhaitent préserver une activité économique forte pour maintenir l'emploi local, malgré les inadéquations actuelles entre les emplois proposés et les qualifications des actifs. Cette situation devra évoluer dans une logique de pragmatisme vis-à-vis de la consommation foncière.

Demain, les implantations économiques devront être plus durables, avec des exigences accrues en matière de pleine terre, de végétalisation, et de respect de l'environnement. Le règlement du PLUi impose notamment des constructions plus denses, avec des bâtiments s'élevant à un minimum d'un R+1, afin d'optimiser l'utilisation du foncier. Actuellement, beaucoup d'espaces économiques se caractérisent par des entrepôts entourés de vastes parkings : un modèle que Paris Terres d'Envol souhaite transformer. Les nouvelles normes visent à promouvoir des aménagements plus végétalisés et perméables.

Il existe toutefois une résistance notable de la part des acteurs économiques, qui préfèrent les bâtiments de plain-pied pour des raisons de simplicité. Malgré cette pression, le règlement est

clair : le tissu économique devra muter vers une densité accrue, et des discussions avec les acteurs concernés sont prévues pour accompagner cette transition.

Concernant le secteur tertiaire, la vacance des bureaux sur le territoire a été soulignée. Face à cette réalité, le PLUi prévoit peu de nouvelles zones destinées aux activités tertiaires, limitant leur développement aux bureaux strictement liés à une activité industrielle ou économique. Le territoire n'a pas vocation à créer un grand marché tertiaire, surtout lorsque celui des territoires voisins (comme Plaine Commune ou Est Ensemble) peine déjà à être pleinement occupé.

Enfin, toutes les autres contributions seront étudiées et traitées en temps voulu dans le cadre des discussions autour du PLUi.

Thématique économie, emploi et commerces

Intervention n°7

- Je suis le président du comité des riverains de la gare de Triage, Blanc-Mesnil. Est-ce que le PLU prend en compte le plan particulier d'intervention et les plans locaux de sauvegarde décidé par le préfet à propos de la gare de triage ? Est-ce que c'est intégré dans le PLUi ?
- Voici ma deuxième question portant sur l'économie : j'entends bien ce que vous dites, mais je constate sur la ville du Blanc-Mesnil que les quelques zones industrielles qui existent encore disparaissent les unes après les autres pour devenir des résidences avec plusieurs milliers de logements. Comment peut-on affirmer que l'on est sur une dynamique pour protéger les zones industrielles et que dans le même temps, à l'intérieur du territoire, ces zones sont sacrifiées ? D'ailleurs ça va faire disparaître Air Liquide, Paprec et plusieurs dizaines de TPE (très petites entreprises) PME (petites et moyennes entreprises) sur Blanc-Mesnil. Il y a 8 000 chômeurs sur cette ville.

Intervention n°8

- Je suis conseiller municipal au Blanc-Mesnil, conseiller territorial Paris Terres d'Envol, conseiller régional d'Ile-de-France. Je veux faire le lien entre le ZAN, l'environnement et l'économie parce que je voudrais parler d'un sujet. J'ai évidemment beaucoup de choses à dire, mais je contribue à l'enquête publique par d'autres voies. Je me pose la question de l'économie et de la qualité de vie. Nous avons réussi à obtenir dans le SDRIF-E qui vient d'être voté (j'ai voté contre) grâce à nos amendements le fait que les infrastructures ferroviaires soit préservées - celles qui sont ici sur ce site et puis celles qui sont gare au Nord. Ce sont les orientations réglementaires 123, 122, 124 du SDRIF-E. C'est important de le souligner parce qu'il y a des tas de camions qui arrivent d'Europe du Nord à Gare au Nord que l'on pourrait mettre, même si la politique au wagon de la SNCF est en train de torpiller le fret. Nous pourrions mettre ces camions sur des trains, et ainsi relier la gare de triage du Bourget. Cela ne s'oppose pas à ce que disait mon ami Alain Ramos. Ensuite, ils pourraient desservir l'Europe du Sud par le train : ce seraient des milliers de camions en moins sur les autoroutes, A3 et A1 ainsi que le boulevard périphérique parisien. Je pense qu'il faut que cela figure dans le PLUi, parce que le SDRIF-E laisse la porte ouverte. En revanche, je pense qu'il ne faut surtout pas insulter l'avenir. Même si nous ne faisons rien pour l'instant, ne bétonnons pas ces voies ferrées. Si elles sont bétonnées, elles sont perdues définitivement. Je pense qu'il faut penser fret ferroviaire et fret fluvial. Pour cela, je vais juste répondre sur le ZAN : nous avons en effet un débat sur le ZAN que nous avons eu au sujet de la prison de

Tremblay. Il faut savoir que c'est un sujet de l'Etat. Il y a plus de 50 hectares de prison. Pour limiter le fait que ces espaces naturels vont être consommés, on a sorti de la trajectoire ZAN tous les projets de l'Etat. Il s'agit de centaines et de centaines d'hectares qui ne rentrent pas dans la trajectoire ZAN. Cela va vous poser un problème. Nous avons réussi à faire annuler les prisons de Noiseau et de Magnanville. L'Etat va les réintroduire et il a le droit de le faire dans le SDRIF-E. Je dis cela parce que c'est quand même extrêmement problématique que la trajectoire ZAN ne soit pas respectée.

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol précise que l'établissement pénitentiaire n'est pas compté au titre de la consommation d'espace naturel et agricole. Il s'agit, en effet, d'un projet d'intérêt national.

Sur le sujet de la préservation des espaces ferroviaires, il y effectivement des branchements anciens qui étaient reliés au réseau principal. Paris Terres d'Envol partage l'idée que redévelopper le fret ferroviaire et notamment pouvoir imaginer qu'une partie des milliers de camions traversant le territoire ne le fassent plus autant ou le fassent partiellement par fret ferroviaire. Paris Terres d'Envol a mis en œuvre différentes dispositions qui ne sont pas toutes du PLUi. Ce dernier rappelle toutefois, dans le PADD, la volonté de tous les élus du territoire de maintenir en place les installations ferroviaires qui aujourd'hui sont inutilisées et de préserver le foncier correspondant pour ne pas opérer l'option de réemploi de ces voies. C'est aussi inscrit dans les OAP sectorielles et enfin, cela est porté dans les plans guides de zones concernées. Ce sujet est partagé par un certain nombre de personnes.

Concernant la mutation des zones d'activités situées dans des zones denses, l'évolution historique a conduit certaines d'entre elles, comme celle de La Molette au Blanc-Mesnil, à s'intégrer progressivement dans un tissu urbain mixte. Cela contraste avec le vaste bandeau nord, majoritairement composé de zones d'activités (70 % étant sous le Plan d'Exposition au Bruit), où l'accueil de nouveaux habitats est impossible, sauf dans des cas très spécifiques. En revanche, certaines zones ont vu l'habitat s'implanter au fil du temps, entraînant leur mutation progressive. Dans ce contexte, nous avons décidé de sanctuariser certaines autres zones d'activités pour préserver leur vocation économique. Paris Terres d'Envol s'engage à densifier ces espaces afin de maintenir, voire augmenter, la surface de planchers économiques disponibles, garantissant ainsi la pérennité du foncier dédié aux activités économiques.

Sur la question de la gare de triage, **Pauline MARGARITIS, Directrice de la planification urbaine, Paris Terres d'Envol**, affirme que l'arrêté de l'Etat datant de 2022 est repris et demeure une annexe du PLUi.

Intervention n°9

- Est-ce que les plans locaux de sauvegarde sont intégrés dans le PLUi ?

Romain LE MOIGNE, Chef de projet planification, Paris Terres d'Envol, précise qu'ils devront figurer en annexe puisqu'il s'agit de servitudes. Les plans de prévention de risques, industriels, d'inondations, s'appliquent nonobstant toute règle inscrite dans les PLU et PLUi. Il est possible de dire que toute zone faisant l'objet d'un PPRI pour un risque industriel ou constructible ne le sera pas. Les permis de construire ne pourront pas être délivrés. En revanche, il faut vérifier qu'il existe bien une cohérence entre les dispositions mises dans le PLUi et le PPRI afin de ne pas donner l'impression d'avoir des zones constructibles qui ne le sont pas en réalité. Cela s'applique quelques soient les dispositions mises en place dans le plan.

Thématique habitat et mixité sociale

- **[Intervention n°9, conseiller municipal au Blanc-Mesnil, conseiller territorial Paris Terres d'Envol, conseiller régional d'Ile-de-France].** Un dernier point concernant le tissu pavillonnaire : 15 000 logements sont fabriqués ou en cours à Blanc-Mesnil, soit une véritable catastrophe urbaine. Je ne vois pas d'élus de Blanc-Mesnil, c'est une véritable catastrophe urbaine et je le regrette, à l'image du conseil municipal pour lequel je suis longuement intervenu sur le PLUi. Nous n'avons pas pu avoir un débat. Je tiens à ce que la commission d'enquête le sache. J'insiste aussi sur le tissu pavillonnaire : les cartographies de l'Institut Paris Régions et les cartographies thermiques montrent bien combien Aulnay, Drancy ? Blanc-Mesnil, avec leur tissu pavillonnaire extrêmement dense, sont des îlots de fraîcheur en cas de canicule. Il faut en tenir compte pour la suivante.

Sur la question du pavillonnaire posée plus haut, **Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol**, apporte des éléments de réponse. Sur ce sujet, elle demeure étonnée d'arriver à une telle conclusion. Un grand progrès a été réalisé sur les zones pavillonnaires, les zones U1, des prescriptions différentes vont s'imposer pour les constructions neuves. Cela ne s'applique pas pour les constructions existantes. Il y a une avancée forte concernant la prise en compte de l'environnement dans la mesure où le PLUi de Paris Terres d'Envol impose 45% de pleine-terre pour le pavillonnaire, et une emprise maximale du bâti de 30% à 35%. Si des gens veulent habiter au rez-de-chaussée, sur une parcelle de 400mètres carrés comme évoqué plus haut, il y a 120 mètres carrés d'emprise, ce qui constitue un logement relativement décent. Elle invite les participants sur cette question à venir rencontrer les intervenants en décrivant leurs cas particuliers. Il est rappelé que l'EPT Paris terres d'Envol a souhaité préserver la qualité de l'habitat pavillonnaire car c'est un cadre de vie spécifique et particulièrement souhaité par les habitants.

Intervention n°10

- Sur 400 mètres carrés, moi j'ai du mal à faire du plain-pied. Je suis sur un terrain quasi unique sur Tremblay, il m'a fallu un an et demi pour en trouver un. Tous les terrains sont avec une façade de 8mètres grand maximum, voire 12 mètres si on a de la chance. Je suis plutôt favorisé. Mais dans le cadre général, un plain-pied accessible aux personnes à mobilités réduites (PMR), cela est impossible si l'on veut respecter cela en plain-pied, nous sommes obligés de faire un étage.

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol, s'étonne de cette remarque étant donné que des calculs ont été effectués concernant les parcelles sur l'ensemble du territoire. Cela a été très bien cartographié. Paris Terres d'Envol se tient en revanche à sa disposition pour rentrer dans le détail d'un cas particulier.

Sur la question des étudiants exposés aux nuisances sonores, Isabelle WILLIAME, affirme qu'il doit s'agir d'un sujet de destinations et de sous-destinations. Des logements ont été interdits dans un grand nombre de zones, ce qui diffère légèrement de l'hébergement. Elle affirme ne pas connaître ce cas particulier mais reste attentive à certains zonages pour lesquels il n'y aura pas d'hébergements ni de logements. Il est difficile de revenir sur des constructions passées. L'enquête publique, les permanences permettent d'exprimer ce cas précis.

Jean-François BIECHELER, Président de la Commission d'Enquête, s'exprime sur le sujet de l'hébergement des étudiants, qu'il revient aux PLU des communes qui est en vigueur. La commune a donc autorisé en entier ce type d'hébergement. Il faut se référer au PLU de la commune concernée.

Thématique transports, mobilité et stationnement

Intervention n°11

- Je suis conseillère municipale à Drancy. Nous avons participé à plusieurs reprises aux rencontres organisées. A Drancy, nous sommes enclavés avec la gare de triage, avec l'autoroute, et avec d'autres circuits qui font que l'on demeure enfermés. Si l'on continue à densifier, à travailler sur l'économie, sur l'emploi, les commerces, très bien mais nous oublions les services publics. Nous parlons des écoles, qui reviennent à la compétence des villes et il n'y a toujours pas de rez-de-chaussée pour les personnes âgées et pour les tout-petits. Sur la question des transports, il est dommage de ne pas prévoir de points d'arrivée et de départ de nouveaux ponts permettant de faire des transitions sur les villes du territoire, des transitions voitures, vélos ou d'autres transports. Les réseaux sont déjà saturés et la qualité de vie va baisser.

Intervention n°12

- Je suis président d'Aulnay Environnement et membre d'Environnement 93. Je souhaiterais dire le peu de soucis de la participation des citoyens à cette enquête dont témoigne ce lieu de réunion. Cela commençait dès la concertation préalable faute d'une communication adéquate. Le lieu de cette réunion à l'extrémité d'une très vaste commune, une zone inhospitalière où on ne peut se rendre qu'en voiture alors que les élus ont invité les habitants à renoncer à leurs voitures. De plus, à Aulnay, se tient en ce moment-même un conseil de quartier et un conseil municipal. Nous sommes très pauvres en salle de réunion digne de ce nom. Cela aurait dû se passer dans la salle du conseil municipal qui est centrale.
- Un problème spécifique à Aulnay est celui de la circulation. Nous souffrons des grandes coupures transversales, RER, ex nationale 2. Aulnay est un véritable espace de transit vers les autoroutes. L'autre problème ce sont les rues et les trottoirs dans le sud de la commune, qui sont très étroits. Le CD115, axe essentiel entre Sevran et l'autoroute A3 doit être entièrement redessiné. Il ne me semble pas que cela soit pris en compte dans le PLUi et surtout pas par la municipalité qui a laissé construire un immeuble qui va être démolit et qui interdit actuellement l'élargissement de ce CD115 et la mise en place d'un bus à haut niveau de service. Le département déplore le plan bus ne soit pas sérieusement envisagé dans le PLUi. Nous voudrions que le problème de la circulation soit pris en compte et qui demeure essentiel pour le bien-être des piétons et PMR. Il vaut mieux utiliser ce vocabulaire car il s'agit de personnes concrètes alors que parler de circulation, on ne sait pas de quoi il s'agit. Nous parlons d'êtres humains qui doivent descendre sur la chaussée pour pouvoir se déplacer dans les rues d'Aulnay. Cela n'est pas pris en compte par les règles d'urbanisme. Les projets de construction devraient être adaptés pour permettre l'élargissement des voies, au moins des trottoirs avec une réglementation spéciale pour les poubelles empêchant tout passage sur un certain nombre de trottoirs.
- Quels sont les articles précis du règlement qui permettent de résoudre ce problème qui est un calvaire pour les piétons et les personnes âgées dans le sud d'Aulnay ? Dans l'ensemble, nous contestons les chiffres de construction envisagés avec FNE. Ce sont

les objectifs du SDRIF-E, la Région donc. Le plus gros bétonnage, c'est à Aulnay. Le quart des immeubles prévus d'ici 2040 se feront à Aulnay, cela est publié dans la réponse à la MRAe. La densification est en contradiction avec les ambitions d'amélioration de l'environnement, en particulier, sur l'OAP Gros saule, et nous tenons à alerter sur le sort du terrain au sud du vélodrome, magnifique espace qui profite aux habitants et qui est prévu d'urbaniser. Néanmoins, il faut admettre que ce PLUi va constituer un progrès malgré ses énormes défauts. Nous ne pouvons plus voir les aberrations qu'on a vu à Aulnay-sous-Bois avec des parcelles entièrement creusées où il n'y a aucune pleine-terre. Nous pouvons craindre également avant l'arrivée du PLUi, une frénésie de dépôts de permis de construire qui vont créer une situation que l'on ne pourra plus gérer.

- Pourquoi sommes-nous le dernier PLUi du territoire ?

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol, explique que la concertation n'a pas été « nulle ».

Sur le sujet des largeurs de trottoirs, elle précise que cela ne va pas être entièrement résolu par le PLUi qui traite davantage des aménagements et des territoires à bâtir et non de l'espace public. Néanmoins, il a la capacité d'emmener quelques améliorations et recoupe une contribution écrite : « les voiries sont très contraintes et permettent difficilement de développer les mobilités douces. Une part importante des voiries est utilisée pour les stationnements. Le PLUi va-t-il permettre de développer des espaces végétalisés dédiés aux stationnements résidentiels, permettra-t-il d'élargir certaines voiries structurantes du territoire ? ».

Le PLUi ne permettra pas d'élargir l'ensemble des voiries du territoire pour une raison simple : tous ces axes sont bâtis. La plupart du territoire est bâti, en conséquence de quoi, pour élargir dans la plupart des cas un axe, il faudrait démolir une rive. Là où il sera possible d'élargir une rive, il y aura des élargissements potentiels de voiries qui permettront de mieux développer un plan-bus, de mieux développer les mobilités douces dans d'autres axes. Dans le pavillonnaire, il y a quelques fois une circulation dense alors que ce sont des zones résidentielles. Élargir l'axe n'est pas envisageable à court termes.

Voici la deuxième contribution écrite apportée : « pourquoi il n'y a pas de TER en direction de Marne la Vallée qui permettrait de développer le transport en commun et enlever des véhicules sur les routes et désengorger les axes A1, A3 et A134 et N3 ? ». Cette question relève de la politique de transport. La ligne 16 du Grand Paris Express va résoudre cette difficulté. En revanche, la politique relative au transport est une politique régionale confiée à l'ancien Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), désormais Ile-de-France Mobilités (IDFM), le développement de transport lourd ne relève pas du PLUi. Le PLUi, en revanche, peut préserver des espaces, mettre en évidence les zones d'équipement, les zones ferrées. Mais il n'est pas possible de développer une politique qui ne relève pas de la compétence de Paris Terres d'Envol. Nous pouvons accompagner les transports en commun en site propre, les bus à haut niveau de service, on le rend possible, mais nous ne le décidons pas.

Intervention n°13

- Je viens des quartiers nord d'Aulnay. J'ai assisté à une réunion où l'on apprend par hasard que cette réunion de PLUi se tient ce soir. Heureusement que j'ai été véhiculée. L'essentiel est de faire entendre la voix de ceux qui ne sont pas là. Je vais peut-être être anecdotique, mais voilà ce qui s'est passé il y a deux ans. Nous nous sommes retrouvés grâce au transport, au développement de la mobilité avec la ligne 16 du métro notamment qui traverse nos quartiers et qui constitue une grande chance. En revanche, tout ce qui se concerne l'environnement et qui gravite autour n'a pas été

réfléchi en termes de stationnement. Sur le quartier des Etangs qui voit une zone pavillonnaire être dans une mixité sociale avec les grands ensembles cohabiter harmonieusement. Malheureusement, nous avons sur une même rue deux zonages qui se touchent, dont une qui est commerçante et qui permet la construction d'immeubles. Cette zone commerçante s'est retrouvée être la proie des promoteurs. Dans notre rue, on pouvait se retrouver si le maire ne s'était pas mobilisé suite à notre sollicitation, avec une construction de logements et d'immeubles. Néanmoins, ce que l'on nous a dit il y a deux ans, lorsque nous avons été reçus par le maire, c'est que cette responsabilité ne serait plus la sienne. Il nous a été dit qu'il fallait que l'on soit très vigilant, notamment en ce qui concerne l'élaboration du PLUi. Aujourd'hui, où se trouve concrètement la communication ? A quel moment les choix pris au moment de cette réunion arriveront jusqu'à nous ?

- Je souhaiterais sensibiliser sur la question de la préservation de la végétalisation, notamment près du vélodrome. Nos quartiers ont été réouverts grâce à l'Agence Nationale du Renouvellement Urbain (ANRU), nous permettant de bénéficier d'un peu de verdure. Nous constatons que la nationale 2 est en train de se densifier pour des raisons d'accessibilité aux transports. Dans un même temps, il est nécessaire de préserver et protéger le pavillonnaire. Dans le pavillonnaire, en effet, résident de nombreuses personnes âgées qui n'ont pas vendu, qui ont des petits moyens et qui craignent de perdre une plus-value de leurs biens. Je souhaiterais que l'on préserve les industries, les quartiers populaires qui permettent aujourd'hui d'avoir une mixité sociale dans l'habitat, d'avoir des transports. Nous n'acceptons pas que les choix et les décisions se prennent sans nous. C'est très important.

Pour répondre à cette intervention, un des **commissaires enquêteurs** présents lors de la réunion, précise qu'il est possible à n'importe quel moment de consulter l'ensemble des documents et inscrire des observations sur le registre papier, par forme numérique et rencontrer le commissaire enquêteur présent à Aulnay les jours de permanence afin de poser toutes ces questions.

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol, rajoute que la commission d'enquête est justement présente pour répondre à toutes ces questions notamment au sujet de la préservation du tissu pavillonnaire (une thématique très fortement portée par l'ensemble des élus du territoire). Des éléments figurant dans le document de PLUi seront matière à rassurer les doutes. Si ce n'était pas le cas, en revanche, la commission d'enquête permettront de prendre en compte ces questions.

Intervention n°14

- Pourriez-vous rappeler à quels endroits il est possible de venir consulter les commissaires enquêteurs ?

Un des **commissaires enquêteurs** présents, répond qu'il est possible de retrouver sur le site de Paris Terres d'Envol et en mairie d'Aulnay-Sous-Bois (et dans chaque mairie) toutes les indications relatives au passage des commissaires enquêteurs (horaires, lieux de passage). Il est également possible de passer en mairie et de consulter les documents du PLUi jusqu'au 10 janvier 2025.

Intervention n°15

- Habitant du quartier du Vert Galant, je souhaite préciser, au niveau de la gare du Vert Galant, qu'il existe un goulot d'étranglement entre la gare de Sevran, de Livry Vert Galant et la gare de Villeparisis. Qu'est-il prévu dans l'avenir au regard de la densification ? On nous promet des ponts, une solution en sous-sol. On met presque une demi-heure, une heure pour passer un rond points. A ce titre, j'aimerais savoir où en est le projet ? Quelle

est la volonté de nos élus, de madame La Maire ? Quelle est la communication entre les deux communes ?

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol, se fait le relais de Madame la maire de Villepinte qui explique qu'aucun problème de communication n'existe à ce jour entre cette dernière et celui de Tremblay-en-France. Sur le sujet du pont, des coupures, Isabelle WILLIAME rappelle qu'un PLUi ne traite pas des espaces publics. En revanche, il fait en sorte de rendre possible et acceptable le développement de ce qui est prévu sur les zones bâties. L'EPT avec les communes qui la composent travaillent depuis un an au sujet des coupures urbaines très bien identifiées (Drancy, Vert-Galant, Blanc-Mesnil...). Tous les ponts sur l'Ourcq, sur le faisceau ferré engendrent de très gros problèmes en amont et en aval. 29 coupures urbaines d'envergures ont été répertoriées. Cette problématique a été présentée aux élus en vue de traiter ces problématiques. Il s'agit d'être lucide : ce sont des sujets compliqués notamment au regard des coûts élevés de passerelles ou de ponts. Elle cite notamment le prix élevé d'une vingtaine de millions de la passerelle piéton/ cycle entre le Bourget et Dugny. Pour des ponts de poids-lourds et véhicules, le prix serait encore plus colossal. Ces 29 coupures vont nécessiter une coordination à l'échelle territoriale, voire métropolitaine, parce qu'il s'agit d'un sujet qui doit être porté au niveau métropolitain et qui doit être priorisé afin d'engager progressivement des actions.

Thématique OAP thématiques

Intervention n°16

- Est-ce qu'il y a dans le PLUi des réserves foncières prévues, en particulier pour construire des écoles maternelles et primaires ? Nous ne pouvons pas simplement densifier et prévoir des terrains nécessaires pour accueillir les écoles. A Blanc-Mesnil, nous nous situons sur la base de 30 000 habitants de plus en une dizaine d'années. A mon avis, il n'a pas encore été prévu les terrains fonciers pour construire les écoles nécessaires permettant d'accueillir les enfants.

Intervention n°17

- Est-il prévu la construction de coulées vertes, des transitions pour les piétons, pour les cyclistes, pour les promeneurs qui veulent traverser les barrières ? Dans toute cette enclave, aucun corridor écologique n'existe. Chacun a son espace vert plus ou moins développé. Il n'y a rien pour se rendre à la Courneuve, seulement la voiture. A pied et à vélo, c'est dangereux. Pour se rendre à Aulnay, c'est pareil. Pourquoi n'existe-t-il pas de coulées vertes le long des voies ferrées par exemple ? Il serait souhaitable de faire quelque chose pour les habitants.

Pauline MARGARITIS, Directrice de la planification urbaine, Paris Terres d'Envol, précise sur la question des équipements, que le zonage (zone U7) fixe les destinations équipements sur le périmètre. De plus, il y a des emplacements réservés qui ont été institués par les communes pour permettre de développer ces équipements. Elle invite les participants à se rendre compte de ces emplacements et s'en remettre au commissaire enquêteur de la ville dédiée pendant l'enquête publique

Sur la question des corridors, il est ajouté que la déclinaison de l'AOP thématique environnement, santé, et des OAP sectorielles va permettre de décliner les corridors pour les développer. Elle précise qu'il n'est pas possible de parler ce qu'il s'est passé avant, mais davantage ce qu'il va se passer. Les OAP sectorielles développeront ces schémas. Dans les

cartes présentées lors de la présentation, il est possible de constater que chaque OAP sectorielle prévoit la création d'un espace vert, la question d'un développement de linéaires.

Romain LE MOIGNE, Chef de projet planification, Paris Terres d'Envol, ajoute au sujet des mobilités actives, qu'il existe toujours une difficulté. Cela demanderait de faire des réserves foncières pour la collectivité, notamment le long des voies. A ce titre, ce sont des engagements financiers énormes et considérables notamment pour les élargissements de voiries. Concernant les coupures urbaines, il existe une notion qui limite la constructibilité aux abords de ces coupures.

Intervention n°18

- Il y a d'autres PLUi qui proposent des coulées vertes. C'est attractif. Il faut planifier cela.

Romain LE MOIGNE, Chef de projet planification, Paris Terres d'Envol, précise qu'il existe des projets de créations de coulées vertes, de parcs, de jardins dans des secteurs d'envergure, sur Sevran, sur la Molette, au Blanc-Mesnil. A Drancy, par exemple, il y a quelques emplacements réservés qui sont créés pour la création d'espaces verts. Sur la question de la liaison, il est nécessaire d'être sur une approche de propriété foncière « qui possède quoi ». Sur la gare de triage de la propriété de la SNCF, le PLUi ne peut pas lui imposer d'utiliser ses voies pour faire une coulée verte.

Intervention n°19

- Le PLUi a plus de poids que les habitants si ceux qui l'élaborent appuient cette création de coulée verte.

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol ajoute que le sujet de corridor est largement traité dans l'intentionnalité politique. Dans l'OAP thématique sont bien observées ces intentions. Les coulées vertes sont des espaces publics dans la quasi-totalité des cas. Ainsi, hormis dans les OAP sectorielles, elles servent de plans guides pour ceux qui comprennent mieux cette notion-là. Dans ces derniers vont figurer le cas particulier de l'agriculture, des coulées vertes dans certains projets. Dans un PLUi, il s'agit d'intentionnalité et non de tracé qui ne peut être imposé.

Intervention n°20

- Habitante d'Aulnay, je me pose la question suivante par rapport au problème d'eau : que comptez-vous faire par rapport à ces remontées de nappes phréatiques qu'il y a de plus en plus sur la commune d'Aulnay sous-bois ? Par exemple, vous avez un immeuble des années 1958 qui se trouve au 34 avenue Anatole France, à l'angle du 1 rue du colonel Mole. Il y a un seul sous-sol. Il n'y en a pas deux. Il n'y en a pas trois. Il n'y en a qu'un seul. Actuellement, il y a tellement de remontées d'eaux que l'immeuble commence à bouger. C'est le cas également de l'immeuble qui est au 37 rue du Colonel Mole, à l'angle de la rue Jules Princet, où il y a eu deux sous-sols dont les appartements ont été vendus. Il a fallu rembourser les acheteurs et l'immeuble va être démolie parce qu'il a bougé et parce que l'eau n'arrête pas de remonter. Quels services s'occupent maintenant de ces remontées ? A Paris, il n'y a plus de contrats signés avec la ville d'Aulnay sous-bois depuis 2016.

Intervention n°21

- Je suis habitante du Vert Galant à Tremblay en France. Quand je pense à toute cette soirée sur la bétonisation, sur les chartes promoteur - pour moi, une charte n'impose rien du tout aux promoteurs. Les difficultés que ça donne pour la circulation (les grands bus du STIF même si ce n'est pas de votre ressort). Le PLUi peut-il imposer aux promoteurs qui mangent les trottoirs, qui ne permettent pas l'implantation d'arbres dans toutes ces constructions qui nous arrivent dessus, notamment dans les zones pavillonnaires ? Nous observons que les zones pavillonnaires sont de plus en plus devant le fait accompli avec de grands immeubles qui s'implantent. Il n'y a aucun moyen de savoir qui peut imposer à un promoteur qui ne mange pas sur la voirie, sur les trottoirs et qui empêche la végétalisation.

Intervention n°22

- Il faut bien que les promoteurs vivent.

Intervention n°23

- Les promoteurs font ce que leur disent les mairies. Si une mairie dit qu'il faut faire un mur avec des trous, ils vont le réaliser si cela leur convient. Est-ce qu'il va y avoir obligation d'avoir une charte architecturale, une charte pour la végétation, pour les arbres qui cadrent les mairies et qui ne laissent pas libre à leur bon-vouloir de laisser proliférer les façades des promoteurs horribles.

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol explique qu'il existe des convergences entre le mitage du pavillonnaire – soit l'implantation de petits et moyens immeubles – et les règles imposées. Il est possible de trouver ces améliorations dans l'OAP Habitat présentée qui s'applique de façon générale, et de manière transversale. Elle prévoit un certain nombre d'orientations pour améliorer la qualité de l'habitat, notamment les reculs végétalisés, selon la nature de la construction et de son zonage. Il y a enfin le règlement. Un promoteur, même s'il a de mauvaises intentions, ne peut pas s'implanter au-delà de la limite de propriété. Parfois, lorsque le parcellaire est ancien, il peut se trouver que depuis plusieurs générations, les constructions sur la parcelle soient en retrait par rapport à ses limites officielles. Lorsque le promoteur achète le bien, il prend en compte les limites parcellaires initiales, héritées du parcellaire plus ancien en identifiant un manque à gagner. Il est en capacité aujourd'hui, tel que le PLU actuel est conçu de s'implanter à la limite de la parcelle à cet endroit précis. Le promoteur voudra toujours gagner un mètre carré. Demain grâce au futur PLUi, il y a un certain nombre de règles imposées qui permettront d'y remédier : en fonction de la zone pavillonnaire, de sa densité plus ou moins dense, du recul, des plantations, de la préservation des cœurs d'ilots, des fonds de jardin, de la pleine-terre - il s'agit du règlement, cela n'est pas une intention.

Thématique zonage

Intervention n°24

- Quand je me balade dans les rues de Tremblay-en-France, je passe dans les zones pavillonnaires et je m'aperçois qu'il y a plein de bâtiments qui viennent de se terminer, de se construire ou qui sont en cours de construction, qui ne respectent ni le PLU actuel révisé en avril dernier, ni le PLU précédent. La question qui m'interpelle est la suivante : quels sont les moyens de contrôle que vous avez ainsi que de remise en place ? Je ne parle même pas de tous les pavillons qui se font construire allègrement. Vous parliez tout à l'heure de conserver des espaces verts mais qui vont bétonner complètement

les jardins, qui vont construire des éléments annexes, qui vont ré-élever leur palissade alors qu'ils n'ont théoriquement pas le droit. Il y a zéro contrôle parce qu'il n'y a pas de ressources à ma connaissance qui sont allouées pour effectivement faire ces contrôles et faire appliquer notre PLU. Le PLU est très bien au moment où l'on prend son permis de construire. Nous sommes obligés de le respecter. Seulement, que se passe-t-il six mois après ? Si demain je décide de bétonner complètement la zone que vous avez opposée en pleine-terre, que se passe-t-il ? Il n'y a aucun contrôle parce qu'il n'y a pas de moyen de le contrôler. Vous n'avez pas le droit légal de rentrer dans les propriétés des particuliers. Il y a des vœux pieux, il y a des choses qui sont très bien, vous avez des gens qui vont respecter les règles. Je me targue d'essayer de le faire, mais on s'aperçoit qu'à côté, il y a des tas de gens qui ne le font pas et qu'ils ne sont jamais pénalisés.

Intervention n°25

- Je suis habitant et référent de quartier de Tremblay-en-France. Depuis quinze ans, je suis avec ma femme référent de quartier. Nous avons connu diverses personnes présentes ici. Je souhaite abonder dans le sens de cette contribution. Depuis un an et demi, on a créé un collectif référent de quartier WhatsApp nommée « Petite balade ». Nous avons demandé à rencontrer les responsables de services différents, les brigades vertes municipales, des responsables, des directeurs des services techniques. Il y a du bon travail de fait depuis avec la Brigade verte, sachant qu'on leur a demandé de mettre des autobloquants comme petit bateau pour monter sur son trottoir, plein d'herbes. Il n'y a eu rien de fait. Au niveau du PLUi, étant donné que vous pouvez réduire les façades, contrôler la distance du fond du terrain, cela serait bien de mettre les petites « verrues », les contraindre à reculer d'un mètre. Si l'on traverse cette « verrue », on s'aperçoit qu'ils ont encore 400mètres de terrain. Il faut les contraindre à reculer d'un mètre, de libérer un peu de place le jour des poubelles.
- Enfin, je souhaiterais aborder un dernier sujet. Si l'on ne va pas bien, c'est en partie à cause de la voiture. Les gens se garent mal, parce que les stationnements sont mal configurés. Nous avons pourtant rencontré les services de la police municipale, nous n'avons pas eu de retour à Tremblay-en-France. Est-il possible de demander de faire un local intérieur pour les poubelles sans avoir de sortie sur le trottoir ? Est-ce faisable ?

Pauline MARGARITIS, Directrice de la planification urbaine, Paris Terres d'Envol apporte des éléments de réponse sur la gestion des infractions en urbanisme. Il s'agit d'une question épineuse pour les riverains, autant que pour les services de l'urbanisme. L'infraction au code de l'urbanisme est un délit. Cela signifie que la police municipale, le service de l'urbanisme, en fonction de l'organisation des services de la ville, a pour obligation de dresser un procès-verbal et l'adresser au procureur de la République. Le tribunal, en revanche, considère souvent comme moins important le fait d'avoir construit un petit garage au fond de son jardin par rapport à d'autres délits. Nous n'avons pas de solutions toutes faites. Les services parfois ne sont pas assez solidement constituées afin de pouvoir vérifier l'ensemble des permis de construire de la commune. J'ai pu rencontrer les services de l'urbanisme de Versailles où des personnes sont dédiées toute la journée à faire des tournées de contrôle.

Sur la question des déchets. Il y a un travail qui a été fait avec le service des déchets, qui est une compétence de l'EPT, afin de donner des règles plus strictes et plus claires sur la création de locaux à partir d'une certaine taille de construction de logements.

Intervention n°26

- Je souhaiterais revenir sur le zonage qu'il est difficile de comprendre. Il s'agit d'un zonage à indice dont même le préfet dit qu'il n'est pas vraiment adapté et que personne ne va le comprendre. Je souhaiterais insister sur la zone de bourg et centre ancien sur le vieux pays à Tremblay et sur le centre de Servan. Tel qu'il est appliqué sur cette zone, il est pour moi, un peu caricatural. La pleine-terre a été évoquée mais l'emprise au sol, en revanche, non. Sur ce zonage, il est dit qu'il n'y a pas de réglementation pour l'emprise au sol. Cela veut dire que l'on peut construire n'importe quoi et n'importe comment. En revanche, nous devons faire 15% de pleine-terre et 15% de CBS (coefficient de biotope par surface). Cela signifie, quelque part, que l'emprise au sol ne doit pas dépasser 70%. Il faut rectifier cela.
- Concernant les emplacements réservés de voirie, d'espaces verts, vous proposez un tiers d'emplacements sur la voirie. Cela fait 14 hectares de voiries. Qu'est-ce que cela veut dire ? Qu'est-ce que cela entraîne ? En revanche, lorsque nous disons que l'on veut créer des espaces verts ou les préserver, avec des communes à carence comme Drancy. Les emplacements réservés comme les espaces verts, c'est 3000mètres carrés sur 41 hectares d'emplacements réservés. Le PLUi ne semble pas aller aux objectifs affichés dans le PADD.
- Sur le PLUi, 6 projets de Datacenter sont exposés, dont Dugny pour lequel nous n'avons pas encore les résultats de l'enquête publique. Ces Datacenter vont représenter la consommation électrique de tous les logements de l'EPT. Par rapport à cela, l'EPT aurait dû fournir aux habitants une stratégie numérique qui peut permettre de vérifier comment l'énergie est consommée, comment le territoire est aménagé par rapport aux entrepôts de données. Ces derniers sont polluants. Je regrette qu'il n'y ait pas de plan numérique sur l'EPT.

Intervention n°27

- Est-ce qu'est prise en compte dans ce dossier la question de l'eau et de l'assainissement ?

Isabelle WILLIAME, DGA Aménagement, Mobilités et Développement durable, Paris Terres d'Envol explique que le zonage à indice peut paraître complexe mais a été adopté par la majorité des PLUi des EPT de la Métropole du Grand Paris. Il permet d'avoir un zonage limité en grande zone. Les systèmes d'indices semblent complexes mais ont été, en réalité, travaillés par les communes et avec les instructeurs, soit les personnes qui délivrent les permis de construire. De sorte que ce soit pour eux lisibles, et faire en sorte qu'ils puissent bien instruire les autorisations d'urbanisme.

Sur les zones de bourg, il a été soulevé une incohérence que Paris Terres d'Envol vérifiera. Ces dernières ont été souhaitées et utilisées pour Tremblay-en-France et Sevran afin de prendre en compte les spécificités des bâtis plus anciens, d'une forme urbaine plus ancienne. Il sera regardé cette contradiction dans la règle et elle sera reprise le cas échéant.

Sur le sujet des Datacenter, l'EPT travaille actuellement à répertorier les projets de Datacenter qui seraient au nombre de six. L'EPT veillera à ce qu'ils soient dans des zones qui prévoient leur accueil. Le sujet de la consommation et d'énergie est bien connue de l'ensemble des élus du territoire. Il s'agit toutefois de pouvoir accueillir de la donnée numérique. Il est compris que personne n'ait envie que cela soit chez soi. Les élus de l'ensemble du territoire sont bien conscients des enjeux de faire face à la montée du numérique d'une part et de préserver des capacités énergétiques sur le territoire en vue d'accueillir de l'industrie, ou d'autres activités qui nécessitent de l'énergie d'autre part.

Intervention n°28

- Concernant les Datacenter, est-ce qu'il ne serait pas possible de leur imposer de la chaleur qu'il génère pour desservir les bâtiments de la commune. Nous avons besoin aujourd'hui de datacenter pour notre indépendance. Je préfère qu'ils soient en France, plutôt qu'aux Etats-Unis. Il s'agirait d'utiliser la chaleur générée par les Datacenter et de ne pas la perdre, afin d'avoir un impact écologique moins important.

Frank CANNAROZZO, 2ème adjoint Bois - développement économique - numérique et écologique - Emploi - Politique de la Ville - Grands projets - Plan communal de sauvegarde – Ville d'Aulnay-Sous- Bois, apporte des éléments de réponse au sujet des datacenters. Six projets de datacenters ont été évoqués. Dans ces domaines, cela est très longs, parce que les projets nécessitent un travail de la part d'ENEDIS en termes de livraison d'énergie qui est très long. Les câbles achetés pour fournir cette énergie sont achetés au moins cinq ans avant. Par ailleurs, il y a de plus en plus de données numériques, le monde continue de s'électrifier très rapidement. La question de souveraineté nationale se pose. La majorité des données dans le monde transite par des datacenters qui sont hors d'Europe et qui sont sous une maîtrise d'un certain nombre de pays ayant des législations permettant d'aller fouiller dans les données. Ainsi, il y a des questions de souveraineté européenne et nationale. Sur la question de la chaleur, Dugny sera construit à côté d'un puits de géothermie construit près de l'aéroport. Cela permettra de décarboner tout le secteur. C'est également le cas pour Aulnay-sous-Bois pour lequel un datacenter va arriver, couplé à un puits de géothermie. 120 000 logements sur le territoire devraient être ainsi décarbonés. Cela n'est pas rien en termes écologiques et de services à la population. Enfin, il ne s'agit pas seulement d'un compromis entre les huit villes, mais également entre la Métropole, l'Etat et ses différentes agences. Ces dernières ont des injonctions contradictoires. D'un côté, l'Etat affirme qu'il faut construire et densifier. Il s'agit de la T.O.L (la territorialisation de l'offre de logements), qui stipule que pour telle ou telle commune, il s'agit de construire tant de logements. Il y a donc une obligation de construire. De l'autre côté, la loi ZAN qui affirme qu'il ne faut plus construire sur de nouvelles parcelles. Une fois ces deux lois, *quid* des enfants du territoire ? Où vont-ils se loger ? Cette problématique existe et il est difficile de ne pas la prendre en compte.

Thématique règlement graphique et écrit

Il n'y a pas eu de questions spécifiques sur cette thématique.

7. Attendus et prochaines échéances

(cf. diaporama)

Martine VALLETON, Vice-présidente déléguée à l'Aménagement et à l'Urbanisme à Paris Terres d'Envol et Maire de Villepinte remercie chaleureusement l'ensemble des participants pour leurs contributions et rappelle la présence des commissaires enquêteurs afin de continuer les échanges et poser des questions relatives au PLUi.
