

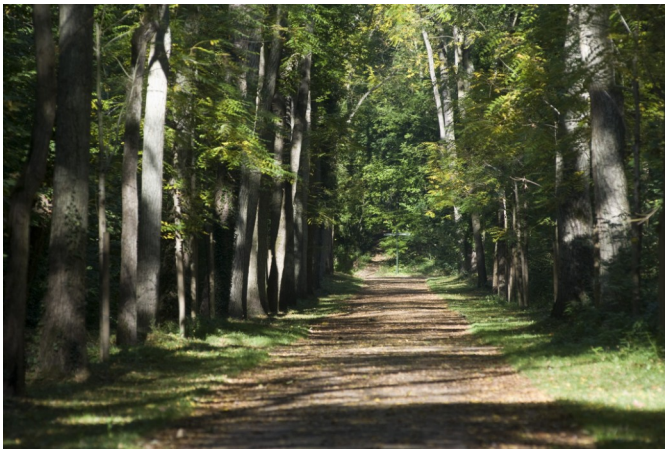


**PRÉFET
DE LA SEINE-
SAINT-DENIS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale et interdépartementale
de l'environnement, de l'aménagement
et des transports d'Île-de-France
Unité départementale de la Seine-Saint-Denis**

Élaboration du PLUi de Paris Terres d'Envol NOTE D'ENJEUX DE L'ÉTAT



Parc de la poudrerie, Sevran – 21/10/2010 – DRIEA / Gobry



Villepinte – 09/10/2008 – DRIEA / Gobry



Parc du Sausset, Aulnay-sous-Bois/Villepinte – 2022 - Préfecture de Seine-Saint-Denis



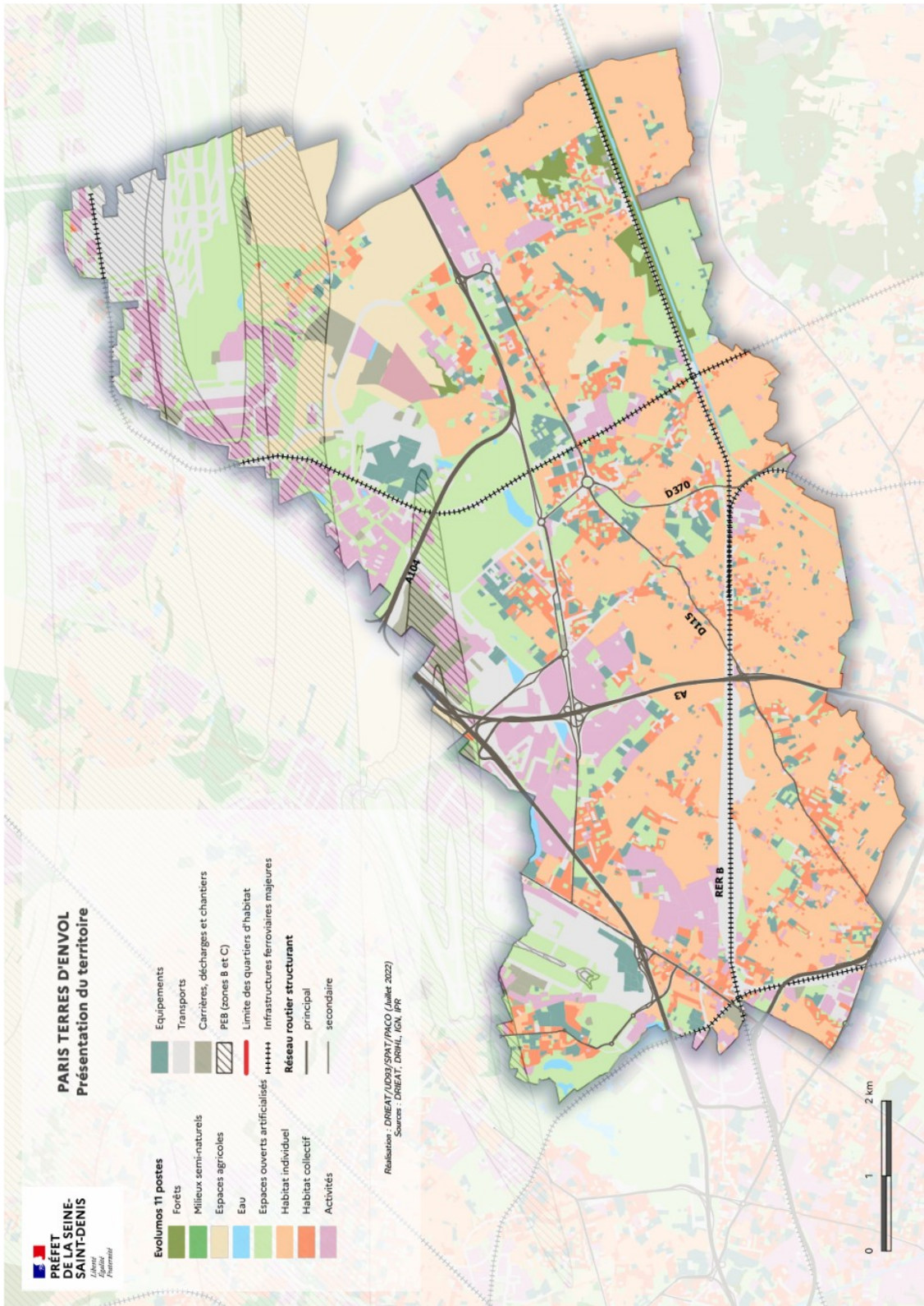
Vieux Tremblay - Tremblay-en-France – 2022 - Préfecture de Seine-Saint-Denis



Aulnay-sous-Bois – 26/07/2012 – DRIEA / Gobry

Sommaire

A. Polariser et équilibrer le territoire.....	7
I. Soutenir la vocation économique du territoire notamment au Nord et diversifier les activités.....	7
<i>I.1. Soutenir l'accès à l'emploi des habitants de Paris Terre d'Envol.....</i>	<i>7</i>
<i>I.2. Consolider la vocation économique dans le Nord du territoire et diversifier les activités.....</i>	<i>7</i>
<i>I.3. Maîtriser le développement de l'offre de bureaux.....</i>	<i>8</i>
II. Développement de nouvelles centralités dans la partie sud : objectif de mixité fonctionnelle et de densification.....	8
<i>II.1. Développer les centres-villes et les quartiers de gare.....</i>	<i>8</i>
<i>II.2. Maîtriser la mutation des quartiers et particulièrement des quartiers pavillonnaires.....</i>	<i>9</i>
III. Intégration des deux aéroports au projet de territoire.....	10
B. Répondre aux besoins en logements et en équipements.....	11
I. Maintenir l'effort de construction et loger tous les habitants.....	11
II. S'inscrire dans la lutte contre la précarité énergétique.....	12
III. Augmentation du nombre d'équipements du territoire.....	12
C. Relier et connecter le territoire.....	15
I. Faciliter les déplacements métropolitains et locaux, en cohérence avec le plan local de mobilité (PLM)....	15
II. Réduire la segmentation du territoire par les mobilités actives.....	16
<i>II.1. Améliorer l'intégration des quartiers de la politique de la ville en termes de déplacements.....</i>	<i>16</i>
<i>II.2. Reconquérir les infrastructures créant des ruptures.....</i>	<i>16</i>
III. Maintenir et consolider l'activité logistique.....	17
IV. Préconisations relatives aux infrastructures ferroviaires.....	17
D. Préserver et valoriser le territoire.....	20
I. Préservation du patrimoine bâti et paysager.....	20
II. Préserver et valoriser l'environnement.....	21
<i>II.1. Préservation des continuités écologiques.....</i>	<i>21</i>
<i>II.2. Préserver la ressource en eau.....</i>	<i>21</i>
<i>II.3. Accroître la densité d'espaces naturels.....</i>	<i>23</i>
<i>II.4. Limiter la consommation du foncier.....</i>	<i>24</i>
III. Préservation et consolidation du patrimoine agricole.....	24
IV. Mettre en œuvre la transition énergétique et écologique.....	24
V. Gestion des risques technologiques et naturels.....	25
<i>V.1. Risques technologiques.....</i>	<i>25</i>
<i>V.2. Risques géologiques.....</i>	<i>26</i>
Annexes.....	27
I. Contribution ADP.....	27
<i>I.1. Préparer la transformation des aéroports du territoire en plateformes leaders de l'aéroport vert.....</i>	<i>27</i>
<i>I.2. Accroître l'accessibilité des plateformes au bénéfice des passagers, des salariés et du territoire.....</i>	<i>27</i>
<i>I.3. Contribuer à la dynamique économique et d'emplois du territoire grâce au développement des activités économiques dans et autour des plates-formes.....</i>	<i>27</i>
<i>I.4. Grands projets du Groupe ADP sur le territoire de Paris Terres d'Envol.....</i>	<i>28</i>



Paris Terres d'Envol est l'EPT le plus vaste (78,1 km²) et le moins peuplé de la Seine Saint-Denis (366 000 habitants), avec une des densités de population les plus faibles du département qui s'explique notamment par l'impossibilité de construire des logements sur toute la partie nord du territoire située en zone de bruit du fait de la proximité des aéroports.

Ce territoire se caractérise également par son caractère structurant au niveau régional.

Dans sa partie Nord, Paris Terre d'Envol accueille en effet deux aéroports : l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle situé à cheval sur le Val d'Oise, la Seine-et-Marne et la Seine-Saint-Denis, deuxième aéroport européen et porte d'entrée vers la France et l'Île-de-France, et l'aéroport du Bourget, premier aéroport d'affaire en Europe. À ces aéroports sont associées des routes et autoroutes de desserte qui sont des infrastructures d'importance nationale (A1, A3, A104), des zones d'activité (Aérolians, Val Francilia, etc.) et deux parcs d'exposition internationaux que sont Paris-Nord Villepinte (premier parc d'exposition en Europe avec 1,5 million de visiteurs annuels) et Paris-Le Bourget qui accueille notamment le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace biennal (1 400 000 visiteurs).

Dans sa partie Sud, le territoire est majoritairement constitué de quartiers mixtes ou résidentiels, alternant tissus pavillonnaires et grands ensembles, ponctué par des centres anciens historiques et des quartiers desservis par le RER B.

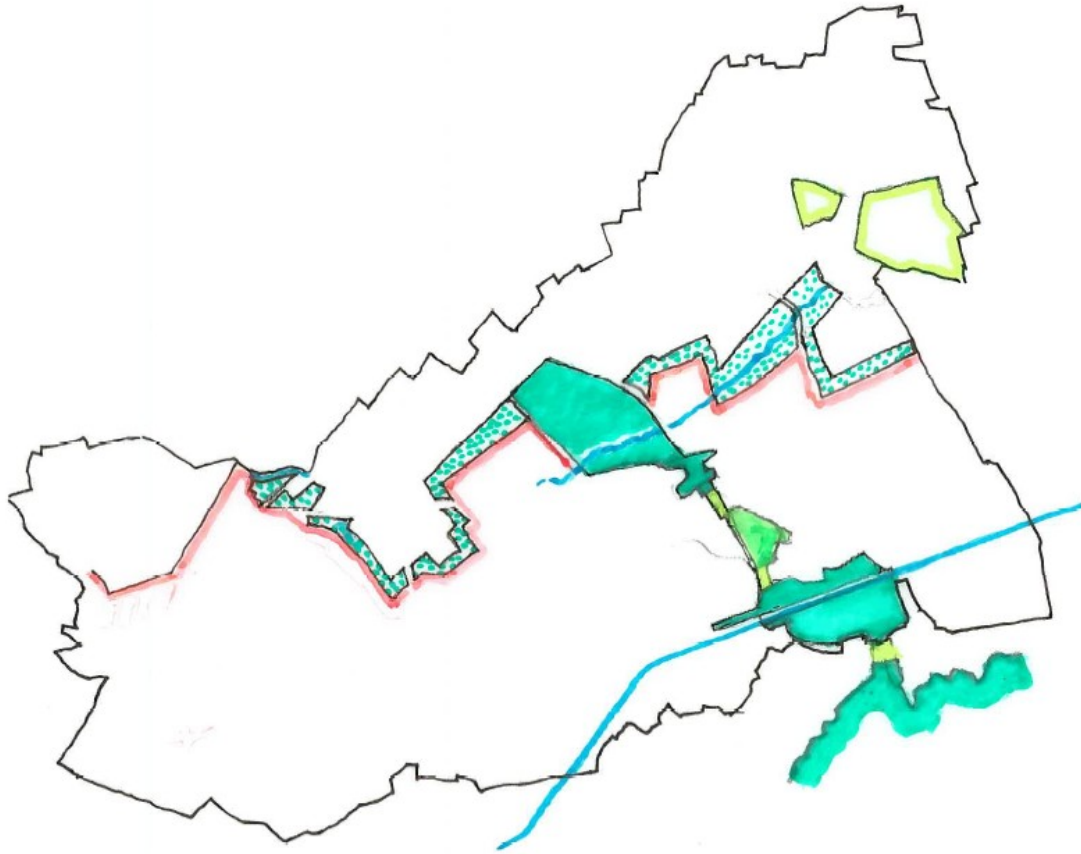
Dans la mesure où il n'est pas souhaitable d'augmenter le nombre d'habitants résidant en zone de bruit, cette organisation contrastée du territoire de Paris Terre d'Envol a vocation à demeurer comme une contrainte majeure en matière d'aménagement du territoire mais également comme une chance si l'on considère la vitalité économique du territoire, qui est à consolider. Il en est de même de la préservation des espaces ouverts non artificialisés que sont le parc du Sausset ou les terres agricoles de Tremblay-en-France, dernières du département, qui sont des atouts du territoire.

Le PLUI de Paris Terres d'Envol doit emmener le territoire vers un développement plus durable.

Premièrement, le soutien de la vocation économique du nord du territoire est à concevoir en lien avec son contexte, son excellente desserte et le profil des actifs du territoire, en confortant les filières porteuses existantes, tout en les diversifiant. Au sud, le tissu urbain doit davantage être structuré autour de ses polarités (centre-villes et centres-gares, à venir ou existants) par la modulation de la densité urbaine, le déploiement d'une offre de services commerciaux et d'intérêt collectif et par la hiérarchisation d'une trame viaire davantage dédiée aux modes actifs.

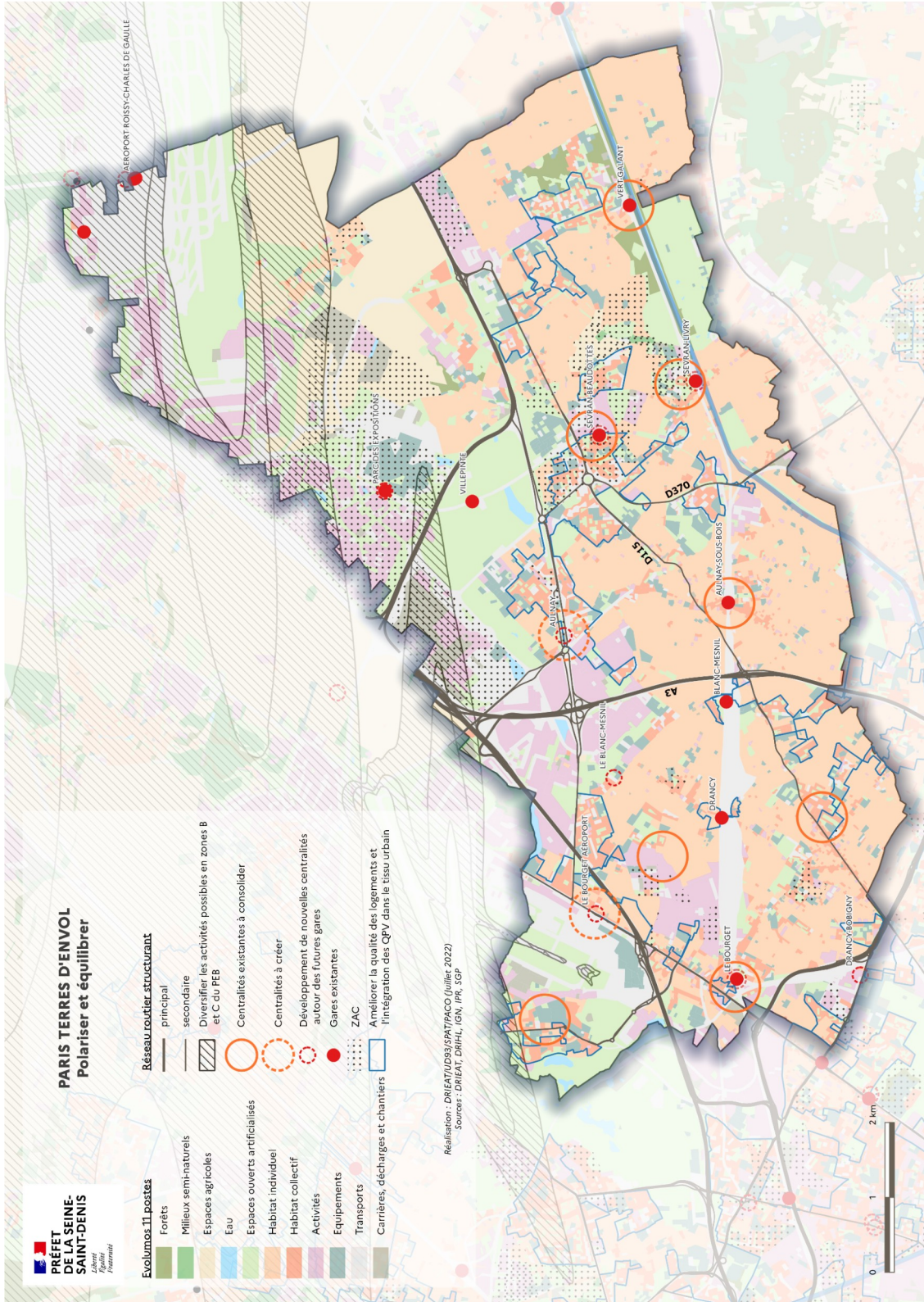
En matière d'habitat, le PLUI est un levier pour répondre aux besoins de logement de tous les habitants, en ouvrant des droits à bâtir pour développer une offre de logements sociaux et d'hébergement pour les publics spécifiques. Dans la continuité de votre PCAET, le PLUI est également un moyen d'améliorer la performance énergétique du parc bâti et de favoriser les déplacements en transport collectif et en mode actif ainsi que votre Plan Local de Mobilité (PLM) le prévoit. Dans cette perspective, le PLUI doit permettre de reconquérir les infrastructures, qui sont aujourd'hui des coupures, par la requalification en boulevards urbains et la création de franchissement.

Il est un outil au service de la préservation du patrimoine bâti et paysager du territoire et de la protection des populations par la prise en compte des risques. Enfin, le PLUI doit permettre de préserver et de valoriser l'environnement (ressource en eau, continuités écologiques..). Sur le territoire de Paris Terres d'Envol, il rendra possible le développement d'espaces verts de proximité et donnera corps à l'arc paysager à l'est du territoire.



Lecture du territoire, par Philippe GUYARD, architecte conseil de l'Etat

Partant de la lecture à petite échelle de Paris Terres d'Envol, l'architecte conseil de l'Etat souligne la dichotomie nord/sud du territoire. Il propose de se saisir de la limite nord de la ville habitée pour y créer un glacis continu par la végétalisation. L'appropriation de cette frontière est un moyen à la fois de protéger les habitants des nuisances des activités et des infrastructures et de renforcer les continuités paysagères et écologiques, identifiées dans les documents de planification supérieure et dans les projets de "Chemin parc" et d'"Arc paysager de l'est de la Seine-Saint-Denis".



A. Polariser et équilibrer le territoire

I. Soutenir la vocation économique du territoire notamment au Nord et diversifier les activités

I.1. Soutenir l'accès à l'emploi des habitants de Paris Terre d'Envol

Paris Terre d'Envol compte 112 070 emplois pour 369 729 habitants et 168 871 actifs résidents, dont 18,7 % d'actifs sans emploi¹. Malgré la présence des aéroports et de grandes zones consacrées à l'activité, il est le troisième EPT de Seine-Saint-Denis en nombre d'emplois. Le taux d'emploi (rapport entre le nombre d'emplois offerts sur le territoire et le nombre d'actifs résidents) est de 0,66, en forte progression mais toujours inférieur à la moyenne départementale de 0,75 (0,94 en Ile-de-France). En dépit de cette attractivité croissante, Paris Terre d'Envol demeure un territoire très largement « résidentiel ». Dès lors, la généralisation de la mixité fonctionnelle des tissus urbains, sauf pour les activités génératrices de nuisances, permet de contribuer à la résorption du déséquilibre entre habitat et emploi qui persiste sur le territoire.

Seuls 33 % des actifs du territoire y résident, générant d'importants flux domicile-travail. A ce déséquilibre s'ajoute une situation d'inadéquation entre le profil des emplois offerts et celui des actifs résidents. Le territoire compte ainsi davantage d'actifs résidents employés ou ouvriers que d'emplois proposés dans ces qualifications (le taux d'emploi des ouvriers et employés est de 0,5 alors qu'il est supérieur à 1 pour les cadres et professions intermédiaires).

Ainsi, les orientations qui seront données dans le PLUI relatives au développement de l'activité économique, devront tenter d'améliorer l'adéquation entre les emplois proposés et les qualifications de la population. Outre la thématique des emplois par filière, l'accès à l'emploi repose également sur l'amélioration de la desserte des zones d'activité et sur l'accessibilité à l'emploi y compris pour les citoyens non véhiculés. L'amélioration de la desserte des zones d'emploi au nord du territoire par la ligne 16 du Grand Paris Express renforcera l'attractivité économique du secteur. Le PLUI doit faciliter de façon complémentaire (rabattement vers les gares et développement/requalification des axes nord/sud) l'accès par les modes actifs à ce secteur pour les habitants de Paris Terres d'Envol.

I.2. Consolider la vocation économique dans le Nord du territoire et diversifier les activités

La vocation économique du nord du territoire doit être affirmée ; d'une part, la construction de quartiers d'habitation est rendue impossible par le PEB, servitude qui impose une mono-fonctionnalité en faveur de l'activité, d'autre part l'implantation d'entreprises est opportune sur des sites qui bénéficient de la proximité des aéroports et de la desserte autoroutière (A1, A3, A104). La présence des aéroports a permis un développement d'activités liées à l'aéronautique, avec 30 000 emplois salariés directement liés à l'aéroport CDG. En matière de logistique 29% des entrepôts de la Métropole du Grand Paris sont situés sur Paris Terre d'Envol.

Le développement d'activités liées à l'aéronautique est à encourager sans oublier que la crise du Covid-19 a entraîné une réduction de 39 % de l'activité lors du premier confinement. Dans une perspective de résilience, le territoire doit donc diversifier son offre d'activités. À l'instar de Cycle Terre à Sevran, les initiatives alliant économie circulaire et gestion des matériaux issus du BTP sont des pistes à explorer, comme des plateformes logistiques de réemploi et de déconstruction des éléments de chantiers.

1 INSEE, RP 2019

Il convient également d'effectuer un inventaire des zones d'activité économique (ZAE), conformément aux attentes de la loi climat et résilience (article L. 318-82 du code de l'urbanisme). La requalification du "corridor aéroportuaire" Roissy-Le Bourget, le long de la A1, avec la modernisation, notamment par la densification, des principales zones d'activités et commerciales le long de l'autoroute pourra s'appuyer sur ces éléments dans une logique de concertation avec les territoires voisins du Val d'Oise. Au regard des conclusions de l'étude, il sera possible de réorienter si nécessaire le développement économique.

1.3. Maîtriser le développement de l'offre de bureaux

Le constat réalisé précédemment d'inadéquation entre le profil des emplois offerts et celui des actifs résidents, combiné au faible parc de bureaux, concentré à l'est du territoire, au taux de vacance élevé (25% de vacance contre 12,8% à l'échelle du département²) pose la question de la restructuration de l'offre et de la pertinence de créer plus de surface de bureaux à l'avenir. Le parc existant étant déjà sous-utilisé, il convient d'opter pour d'autres activités – par exemple en petite industrie, ou logistique.

D'une façon générale, le PLUi devra permettre le maintien et le développement des zones d'activité existantes, ainsi que leur restructuration et leur insertion urbaine, pour conforter la vocation économique stratégique du territoire à l'échelle régionale. Sont notamment concernées les zones d'activités du corridor, mais aussi celles en périphéries, en particulier La Garenne, Fosse à la Barbière (Aulnay-sous-Bois), Tremblay Sud-Charles-de-Gaulle (Tremblay-en-France), Pont-Yblon (Le Blanc-Mesnil) ou Bernard Vergrnaud (Sevran).

Sur l'ensemble du territoire de Paris Terre d'Envol, le PLUi peut prévoir des emplacements réservés (L151-41 du code de l'urbanisme) pour réserver du foncier pour des activités particulières (réemploi, logistique...), notamment via le choix des sous destinations dans le règlement.

L'urbanisation de la friche PSA – Val Francilia permettra de diversifier l'activité et de créer de l'emploi. Cette réserve foncière est située en limite de PEB, à proximité de l'autoroute, de zones d'activité et d'un bassin de rétention d'eaux usées ; il s'agit donc d'un secteur qui n'est pas adapté à la construction de logements pour des raisons liées à la pollution de l'air, au bruit et au paysage. Le zonage de ce secteur devra proposer une urbanisation en faveur de l'activité. Il est également possible de réaliser une OAP sectorielle dédiée au site Val Francilia.

II. Développement de nouvelles centralités dans la partie sud : objectif de mixité fonctionnelle et de densification

II.1. Développer les centres-villes et les quartiers de gare

La partie sud du territoire peut être qualifiée de mixte et comprend des zones d'activités, des grands ensembles, des centralités mêlant habitat et activités et enfin de vastes quartiers pavillonnaires qui occupent 40 % du territoire.

Ce territoire est structuré par les centres-villes où se trouvent des commerces, des équipements sportifs et culturels, des cafés et restaurants, des services. Le territoire compte des centres-villes historiques non desservis en transports en commun lourds (Dugny, Drancy, Tremblay-en-France) et des centres-villes plus récents apparus autour des gares du RER (Sevran-Beaudotte et Sevran-Livry, Aulnay-sous-Bois, le Bourget).

D'autres centralités devront être favorisées par le PLUi autour des futures gares du Grand Paris

2 Note de conjoncture du GRECAM pour le 1^{er} semestre 2021

Express au Bourget-Aéroport, au Blanc-Mesnil et au niveau de la seconde gare qui desservira le nord d'Aulnay-sous-Bois, à l'appui d'un zonage mixte et d'une trame viaire structurant le rabattement en particulier piéton et cyclable vers cette nouvelle offre de transport lourd. Une attention sera portée à la conception des espaces publics, qui devra permettre de relier tous les quartiers en évitant des « arrières » de gare. Dans cette perspective, le centre-gare du Bourget, dont la desserte déjà importante va être décuplée, gagnerait à être requalifié en grande polarité urbaine, en lien avec ses quartiers environnants.

Dans une perspective de développement durable du territoire et notamment de mobilité durable, le zonage du PLUi devra favoriser la densification des secteurs desservis par les gares tant pour ce qui concerne la construction de logements que le développement d'activités.

II.2. Maîtriser la mutation des quartiers et particulièrement des quartiers pavillonnaires

Une analyse contextualisée, qui pourrait être conduite dans le cadre du PLUi, permettrait d'identifier les enjeux de transformation selon les secteurs, en particulier ceux où la pression foncière est forte, de mieux caractériser les tissus urbains afin de permettre leur évolution, et d'aboutir à l'émergence de centralités, avec une densification et une meilleure structuration de certains secteurs. Le PLUi, au travers de la mise en place de droits à construire cohérents, permettra de contrôler l'évolution de ces tissus.

Par ailleurs, le tissu pavillonnaire, à l'instar d'autres territoires du département, connaît un phénomène de division non maîtrisé. La production de petites opérations de logements sociaux, respectueuses de ce tissu urbain spécifique, peut constituer une réponse à la fois aux problématiques de la division pavillonnaire, aux enjeux de production de logement social hors quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) mais aussi d'intensification autour des futures gares. En outre, la requalification du pavillonnaire pourra être une réponse aux problèmes des parcours résidentiels, source des phénomènes de division pavillonnaire et plus largement, d'habitat indigne.

La densification des quartiers de gares et des centres-villes est un attendu du SDRIF et s'impose donc au futur PLUi de Paris Terre d'Envol. Des OAP pourront être prévues afin de permettre aux collectivités de maîtriser l'urbanisation et d'améliorer la qualité du cadre de vie, par exemple avec une OAP des secteurs-gares.

La consolidation des quartiers de centres-ville et le développement de nouvelles centralités peut s'appuyer sur plusieurs outils proposés par le PLUi :

- Une adaptation des autorisations de hauteur de bâtiment pour densifier les quartiers de gares (L123-5-1 du code de l'urbanisme) ;
- Le règlement peut instaurer une densité minimale de construction dans des secteurs délimités situés à proximité de transports collectifs, existants ou programmés (L151-26 code de l'urbanisme) ;
- Des bonus de constructibilité (L151-28 code de l'urbanisme) ;
- Pour permettre la mixité fonctionnelle, le zonage mixte peut être utilisé de manière stratégique et harmonisé à l'échelle de l'EPT, par exemple pour les quartiers de gare et les centres-villes ;
- Le développement du commerce peut être encouragé par la création et l'harmonisation des linéaires commerciaux, via la délimitation d'un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité (L214-1 du code de l'urbanisme) ;
- Afin de permettre à la collectivité de maîtriser la qualité des constructions, le règlement

peut définir des règles spécifiques concernant l'implantation des constructions, notamment sur leurs dimensions, leurs conditions d'alignement sur la voirie et de distance minimale par rapport à la limite séparative afin de contribuer à la qualité architecturale, urbaine et paysagère dans le milieu environnant (L151-17 et 18 du code de l'urbanisme).

Certains dispositifs du PLUi permettent de prévoir l'amélioration des accès aux centres-villes (élargissement des trottoirs, sécurisation, pistes cyclable). Plus globalement, les interventions sur les espaces publics doivent améliorer l'intégration des différents quartiers en négociant le passage de quartiers pavillonnaires à des quartiers plus denses, le passage de quartiers privilégiant la construction à l'alignement aux grands ensembles.

Pour lutter contre la division pavillonnaire, le PLUi peut également définir une taille minimale de logement en s'appuyant sur les articles L151-14 et R151-38 du Code de l'urbanisme.

III. Intégration des deux aéroports au projet de territoire

Le territoire de Paris Terres d'Envol est marqué par la présence de deux aéroports, Paris-Le Bourget et Roissy-Charles de Gaulle, qui structurent le territoire ; spatialement et économiquement.

Le PLUi devra accompagner l'évolution de ces aéroports et de les accompagner vers un modèle plus durable. C'est la volonté exprimée par le groupe ADP dont la contribution est portée intégralement en annexe I. Leur souhait est d'affirmer l'intégration des aéroports au territoire, de veiller à la résilience du modèle économique et de maîtriser la consommation d'énergie.

B. Répondre aux besoins en logements et en équipements

I. Maintenir l'effort de construction et loger tous les habitants

Les projections démographiques de la région Île-de-France comme détaillées dans le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) sont celles d'une augmentation de 0,8 à 1,8 millions d'habitants d'ici 2030. Paris Terres d'Envol – et le PLUi - doit s'inscrire dans l'effort de construction de logement francilien, et dans l'objectif global de construction métropolitain qui, décliné au niveau de l'EPT, s'établit à 2 450 logements par an.

Comme indiqué précédemment, la construction de nouveaux logements est prioritairement attendue dans les secteurs les mieux desservis par les transports en commun, par la mutation des friches et par la densification des tissus existants, y compris la mutation de secteurs pavillonnaires. Le territoire a atteint les objectifs fixés par la territorialisation de l'offre de logements (TOL) sur les années précédentes et le volume de construction doit être maintenu. La TOL a été notifiée dans le porter à connaissance de l'État pour l'élaboration du Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement (PMHH). Cet effort doit se faire en adéquation avec les objectifs et défis rencontrés par le territoire, en termes de répartition des logements - individuels ou collectifs, libres ou sociaux - sur le territoire.

Le PLUi devra permettre notamment :

- d'assurer la reconstitution de l'offre de logements sociaux démolis dans le cadre du NPNRU. Pour Paris Terre d'Envol, il s'agit de reconstruire 3100 logements dans les prochaines années, soit un volume de logements très conséquent qui ne pourra être réalisé uniquement dans le diffus et supposera de consacrer du foncier à des opérations de logements sociaux. La reconstitution de l'offre doit être l'occasion d'une meilleure répartition des logements sociaux et des logements très sociaux sur le territoire ;
- de mettre en adéquation la typologie des logements avec les besoins en imposant une plus grande proportion de grands logements (T5). Il y a en effet un besoin pour les grandes familles, et il manque de locatif libre ;
- de diversifier l'offre sachant que l'offre locative privée est faible en raison de l'importance de l'habitat individuel pavillonnaire et du secteur locatif social ;
- de poursuivre la dotation de l'offre d'hébergement pour les publics spécifiques L'établissement d'aires d'accueil pour les gens du voyage sera recherché en complément des aires, déjà présentes à Aulnay-sous-Bois, Drancy et au Blanc-Mesnil. Un terrain devra être trouvé pour construire une aire d'accueil à Tremblay-en-France en remplacement de l'aire provisoire. Pour respecter le schéma départemental d'accueil des gens du voyage (SDAGDV), actuellement en cours de révision, la création de nouvelle aire de stationnements de caravanes de 30 places pour chacune des communes de Sevrans, Tremblay-en-France et Villepinte. Enfin, deux aires de grand passage sont à identifier sur le territoire de l'EPT, qui seront ouvertes avec une troisième aire départementale selon le principe de rotation Il convient également de continuer le développement d'hébergement pour les étudiants et seniors dans des zones desservies par les transports en commun. L'offre d'hébergement pour les personnes handicapées et en situation d'urgence devra également être prise en considération.
- La réalisation des projets portés par les opérateurs de l'État qui contribuent notamment à la création de logements : ZAC Cluster des Médias, ZAC de Sevrans Terres d'Avenir, ORCOD-IN de Villepinte.

Le PLUi peut contribuer à fournir une offre de logements adaptés en mobilisant les outils suivants :

- Utiliser des emplacements réservés (L151-41 du code de l'urbanisme) pour garantir la construction de logements sociaux, de places d'hébergement et de logements pour les publics spécifiques (étudiants, seniors, migrants et réfugiés, gens du voyage...);
- Favoriser une meilleure répartition des logements sociaux et la construction de logements sociaux à proximité des gares ;
- Fixer dans le règlement « des secteurs dans lesquels les programmes de logements comportent une proportion de logements d'une taille minimale » à déterminer (article L.151-14 du code de l'urbanisme)
- Intégrer au PLUi une OAP Habitat (L151-6 et 7 du code de l'urbanisme).

II. S'inscrire dans la lutte contre la précarité énergétique

Le parc de logements sur Paris Terre d'Envol est constitué de nombreux logements individuels avec une proportion 3,5 fois supérieure au ratio observé sur la métropole (Donnée APUR, Logement et Habitat). De plus, nombre de ces logements, construits après les années 70 sont très mal isolés.

L'application de critères de qualité des logements doit être généralisée, notamment l'attention au confort thermique d'hiver et d'été, de même que l'utilisation de matériaux peu émissifs en gaz à effet de serre et à effet de stockage carbone.

La rénovation des logements incombe aux propriétaires, soutenus financièrement par des aides d'État, mais ces travaux ne sont possibles que s'ils sont autorisés. Ainsi, il est rappelé les deux articles suivants du Code de l'Urbanisme qui permettent de déroger aux règles du PLUi lorsque les demandes de Permis de Construire visent à la réalisation de travaux d'isolation :

- L'article L152-5 du code de l'urbanisme permet de déroger aux règles des plans locaux d'urbanisme relatives à l'emprise au sol, à la hauteur, à l'implantation et à l'aspect extérieur des constructions ;
- L'article L111-16 du code de l'urbanisme, complété par l'article R111-23, précise notamment que « le permis de construire ou d'aménager ou la décision prise sur une déclaration préalable ne peut s'opposer à l'utilisation de matériaux renouvelables ou de matériaux ou procédés de construction permettant d'éviter l'émission de gaz à effet de serre [...] »

Outre les dérogations rendues possibles par le code de l'Urbanisme, le PLUi de Paris Terre d'Envol devra s'inscrire dans la lutte contre le réchauffement climatique et autoriser voire encourager l'usage de matériaux de construction vertueux. L'épaississement des façades lié à l'isolation par l'extérieur devra être anticipé et pris en compte en amont lors des zonages et des calculs de marges de recul.

III. Augmentation du nombre d'équipements du territoire

La construction d'équipements municipaux ou de bâtiments destinés à accueillir certaines activités de services nécessaires aux habitants doit être développée sur le territoire pour répondre aux besoins et parfois rééquilibrer l'offre, par exemple en termes de santé, de garde d'enfant, d'équipements sportifs et culturels et d'accès aux espaces de nature. Cette stratégie viendra utilement contribuer à l'attractivité des centres-villes et centres-gares, à venir ou existant, et contribuer au remaillage de l'ensemble du territoire en nuancant sa structuration actuelle parfois faite d'assemblage de plaques mono-fonctionnelles.

Pour exemple, le nombre de médecins exerçant en libéral est de 6,5 pour 10 000 habitants, chiffre très inférieur à la moyenne métropolitaine de 8 médecins généralistes pour 10 000 habitants. De

même, pour ce qui concerne la garde d'enfants, l'offre est de 14,7 places pour 100 enfants de moins de trois ans contre 29,4 sur la métropole. Concernant les personnes âgées, le nombre de lits en EHPAD est de 21,8 pour 10 000 habitants contre 36,3 en moyenne métropolitaine³.

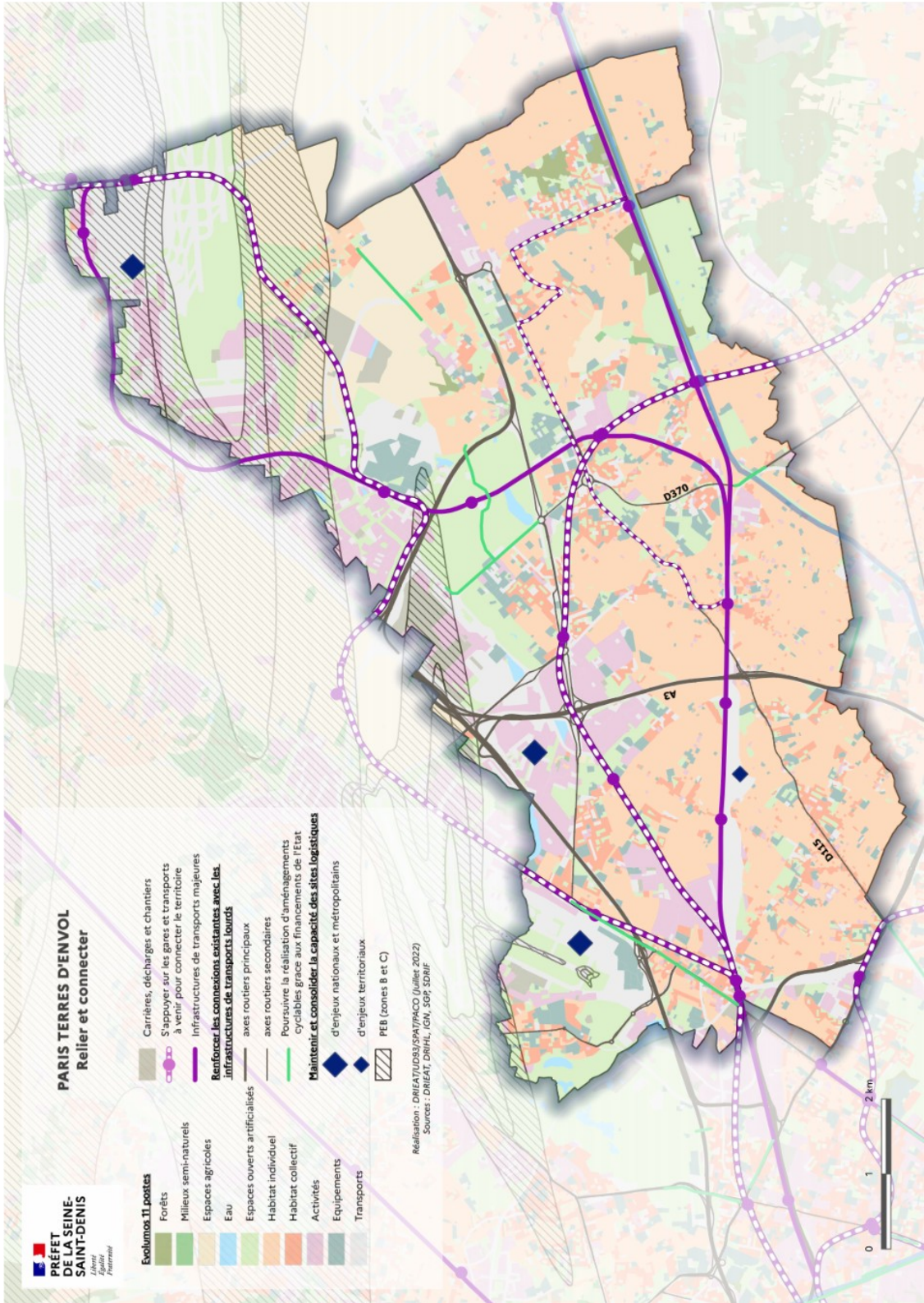
De grandes disparités existent également en termes d'équipements sportifs et culturels entre les communes, entre 0 équipement culturel à Dugny contre 4,8 à Tremblay en France, et 11,4 équipements sportifs pour 10 000 habitants à Dugny contre 6,1 au Blanc Mesnil.

En matière de formation, les initiatives permettant la création de filières diplômantes, en lien avec les activités du territoire, à l'instar de la Fabrique du Numérique, peuvent contribuer à une dynamique de formation et d'orientation des habitants du territoire vers l'emploi.

Le PLUi doit également prendre en compte et permettre les projets d'équipements portés par l'État en particulier l'extension de la maison d'arrêt de Villepinte.

Le PLUi sera l'occasion de déterminer des emplacements réservés (L151-41 du code de l'urbanisme) pour permettre la création de centres municipaux de santé, d'équipements sportifs, de crèches, d'EHPAD, d'équipements culturels ou sportifs, et d'espaces verts publics de proximité.

3 https://www.apur.org/sites/default/files/documents/T7_chiffres_cles_communes_metropole_grand_paris.pdf



C. Relier et connecter le territoire

Paris terre d'Envol est doté d'un réseau d'infrastructures qui apparaît comme une opportunité en matière de desserte routière, aéroportuaire et ferroviaire. Cependant, ces infrastructures sont également des axes infranchissables qui fracturent le territoire.

Le territoire de Paris Terres d'Envol est desservi par le réseau de transport en commun lourd. La ligne de RER B permet la desserte du territoire d'Est en Ouest, et partiellement du Nord au Sud et assure des déplacements radiaux efficaces vers et depuis Paris. Le T11 amorce une rocade depuis Le Bourget vers Epinay-sur-Seine.

Le recours des habitants de Paris Terre d'Envol à la voiture particulière reste toutefois important. Ainsi 42,3% des habitants de Paris Terre d'Envol vont travailler en transport en commun contre une moyenne de 52,5 % en métropole.

Néanmoins, la desserte en transport en commun sera révolutionnée par la construction du Grand Paris Express, avec les lignes 15, 16 et 17 qui parcourront le territoire avec à terme 8 gares nouvelles : Le Bourget RER, Le Bourget Aéroport, PIEX de Villepinte, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevrans-Beaudottes, Sevrans-Livry, et Drancy-Bobigny (à cheval entre l'EPT Est Ensemble et Paris Terres d'Envol). En particulier, la gare Le Bourget RER constituera l'une des plus importantes du Grand Paris. L'EPT bénéficiera ainsi d'un maillage permettant une connexion efficace aux différents pôles et équipements métropolitains, favorisant les déplacements internes en transport en commun, en alternative à l'usage de la voiture.

I. Faciliter les déplacements métropolitains et locaux, en cohérence avec le plan local de mobilité (PLM)

Le PLUi peut d'ores-et-déjà s'appuyer sur le plan de déplacements urbains d'Île-de-France qui apporte des réponses concrètes aux enjeux relevés par le SDRIF dans un plan d'actions relatives aux modes de transports, au stationnement, et à la sécurité routière. Ce document de planification, approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France et complété par la feuille de route 2017-2020, vise, en cohérence avec les objectifs affichés par le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie en Île-de-France (SRCAE), à augmenter de 20 % les déplacements en transport collectif, de 10 % les déplacements en mode actif et à diminuer de 2 % les déplacements en voiture et deux-roues motorisés. Le PDUIF entend également permettre le stationnement des véhicules légers à domicile tout en évitant la sur-motorisation des ménages et favoriser l'usage des modes actifs avec la création d'espaces de stationnement dédiés aux cycles dans les constructions nouvelles.

Dans cette même perspective, le PLUi devra décliner une stratégie de hiérarchisation et de développement de la trame viaire et notamment du réseau cyclable et piétonnier, ainsi que de sécurisation des axes routiers. Cette déclinaison s'effectuera en cohérence avec les documents de planification existants (SDRIF, PDUIF, schéma départemental des itinéraires cyclables), en continuité avec les démarches exemplaires en matière de mobilité durable déjà engagées dans le cadre du PLM, et, enfin, en articulation avec les projets d'aménagements internes ou externes à l'EPT. Un réseau d'avenues et de boulevards urbains pourra être identifié, permettant de connecter les centralités du territoire, entre elles et avec celles des EPT et agglomérations voisins, et de structurer les tissus alentours, en lien avec le réseau de bus. Le diagnostic réalisé dans le cadre du PLM a révélé l'importance des déplacements internes au territoire, donc sur de courtes distances, actuellement réalisés en voiture particulière. La marge de progression pour les modes actifs est donc importante. Le PLUi doit permettre de constituer ce réseau cyclable continu maillant le territoire et contribuant à réduire les coupures urbaines.

Le PLUi devra permettre de définir des pistes d'intervention pour améliorer la lisibilité des circulations, tous modes confondus et la qualité paysagère des abords des voiries. A titre d'exemple, un travail pourrait être poursuivi ou entamé le long d'axes structurants comme la RD115, la RD932, la RD40 ou la RD370.

En particulier, l'accessibilité piétonne et cycle vers les gares devra être consolidée sur certains secteurs, notamment la moitié sud de Villepinte, Tremblay-en-France, Drancy, l'Ouest et l'Est de Sevrans, le Sud et le cœur d'Aulnay-sous-Bois.

Le PLUi peut encadrer les interventions sur la voirie grâce aux dispositifs suivants :

- Les emplacements réservés (L151-41 du code de l'urbanisme), notamment pour élargir une voirie, sur un linéaire ou ponctuellement, afin de créer une piste cyclable, de modifier le plan de stationnement vélo, de créer des stations de bus ou d'anticiper la création de centres de stationnement ou de maintenance de bus, d'améliorer un carrefour dangereux ;
- En rédigeant une OAP mobilités.

L'élaboration du PLUi permettra aussi la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec les projets portés par la SGP⁴ :

- Les déclarations d'utilité publique ont emporté mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes concernées. Le PLUi devra reprendre ces dispositions et garantir la réalisation du réseau de transport du Grand Paris Express.

II. Réduire la segmentation du territoire par les mobilités actives

II.1. Améliorer l'intégration des quartiers de la politique de la ville en termes de déplacements

Le territoire de l'EPT se caractérise par la présence de 14 quartiers prioritaires politique de la ville (QPV), concernant 37 % des habitants du territoire, soit environ 130 000 personnes. Ces quartiers accueillent des ménages à faibles revenus. Une attention particulière devra être portée à ces quartiers, notamment les quartiers "Pont-Blanc", "Montceuleux" et "Gros Saule" à Sevrans, "Ambourget" à Aulnay-sous-Bois, et "Les Tilleuls" au Blanc-Mesnil, qui se situent à plus de 10 minutes à pied de la gare la plus proche. L'accès des habitants des quartiers aux emplois, formations, commerces et services est un enjeu fort et dépend notamment de leur accès aux transports en commun.

L'intégration des quartiers prioritaires de la politique de la ville au sein d'une trame viaire lisible, le développement des maillages cyclable et piétonnier dans ces secteurs et au-delà, et un rabattement par bus vers les gares du GPE efficace sont des enjeux à prendre en compte dans les orientations du PADD de votre PLUi.

II.2. Reconquérir les infrastructures créant des ruptures

Certaines infrastructures, et notamment les autoroutes, resteront des coupures urbaines difficilement négociables. La capacité du réseau magistral doit être réservée. Afin d'améliorer les déplacements, il conviendra d'envisager la construction d'ouvrages de franchissement à plus ou moins long terme.

Les grands axes de desserte tels que la RD932 (ex RN2) et la RD115 mériteront d'être requalifiés en boulevards urbains selon un profil en travers qui améliorerait les déplacements piétons et cycles et apaiserait la circulation dans une perspective de réduction du bruit. Dans la mesure où ces axes traversent de nombreux centres-villes et potentielles centralités du territoire, une telle démarche permettra d'améliorer l'accès aux commerces, services et lieux d'aménité, ainsi qu'à certaines gares (Le Bourget, Aulnay, Aulnay-sous-Bois, Sevran-Beaudottes).

La requalification des infrastructures créant des ruptures peut se faire grâce à :

- des emplacements réservés pour des infrastructures piétonnes comme des passerelles, les promenades (L151-41 du code de l'urbanisme) et du stationnement voiture pour permettre le rabattement et l'intermodalité ;
- l'OAP mobilités précédemment mentionnée.

III. Maintenir et consolider l'activité logistique

La logistique est un secteur économique développé sur Paris Terres d'Envol, lié à la présence d'infrastructures telles que les aéroports du Bourget et de Roissy, de trois autoroutes et du rail. Le développement des activités logistiques a été déterminant en matière d'aménagement du territoire avec de grandes surfaces consacrées aux entrepôts. C'est également un secteur pourvoyeur d'emplois.

Ainsi Paris Terres d'Envol compte plusieurs sites logistiques d'importance dont Paris Nord 2, premier parc d'affaires privé européen avec 550 entreprises et 18 000 emplois. Ce site fait partie des sites logistiques historiques identifiés au SDRIF à préserver. Il convient également de citer le pôle logistique du Bourget, porté par l'aéroport d'affaires, le parc des expositions et la Cité de l'air et de l'espace, qui mérite d'être redynamisé par des projets liés aux industries aéronautiques, des services et des hautes technologies.

Dans la continuité du pacte pour une logistique métropolitaine, la DRIEAT a établi un programme d'actions pour le fret et la logistique. Le PLUi favorisera la réalisation de ces feuilles de route.

Actuellement, cette activité indispensable à l'approvisionnement de l'Île-de-France doit s'inscrire dans de nouvelles perspectives liées au développement durable et principalement à l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air en tenant compte de l'objectif fixé par le gouvernement de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 de 9 à 18 %⁵ et de 25 % à l'horizon 2050.

Paris Terres d'Envol devra s'inscrire dans les dynamiques de consolidation des activités existantes telle que la logistique et de mutation ainsi que d'augmentation de la part modale du fret ferroviaire définie par le SDRIF et le PDUIF.

Ainsi, l'élaboration du PLUi est l'occasion d'engager des réflexions sur l'organisation spatiale des espaces à vocation d'activité économique. Ceux-ci devront être identifiés dans le PLUi.

De plus, le PLUi permettra de maintenir la vocation du foncier logistique, ferroviaire et routier.

IV. Préconisations relatives aux infrastructures ferroviaires

De manière générale, le foncier ferroviaire devra être classé dans une zone dont le règlement devra autoriser les équipements d'intérêts collectifs et services publics, notamment les locaux techniques et industriels d'administrations publiques et assimilés ainsi que les locaux et bureaux accueillant du

5 <https://www.ecologie.gouv.fr/parution-du-decret-approuvant-strategie-nationale-developpement-du-fret-ferroviaire>

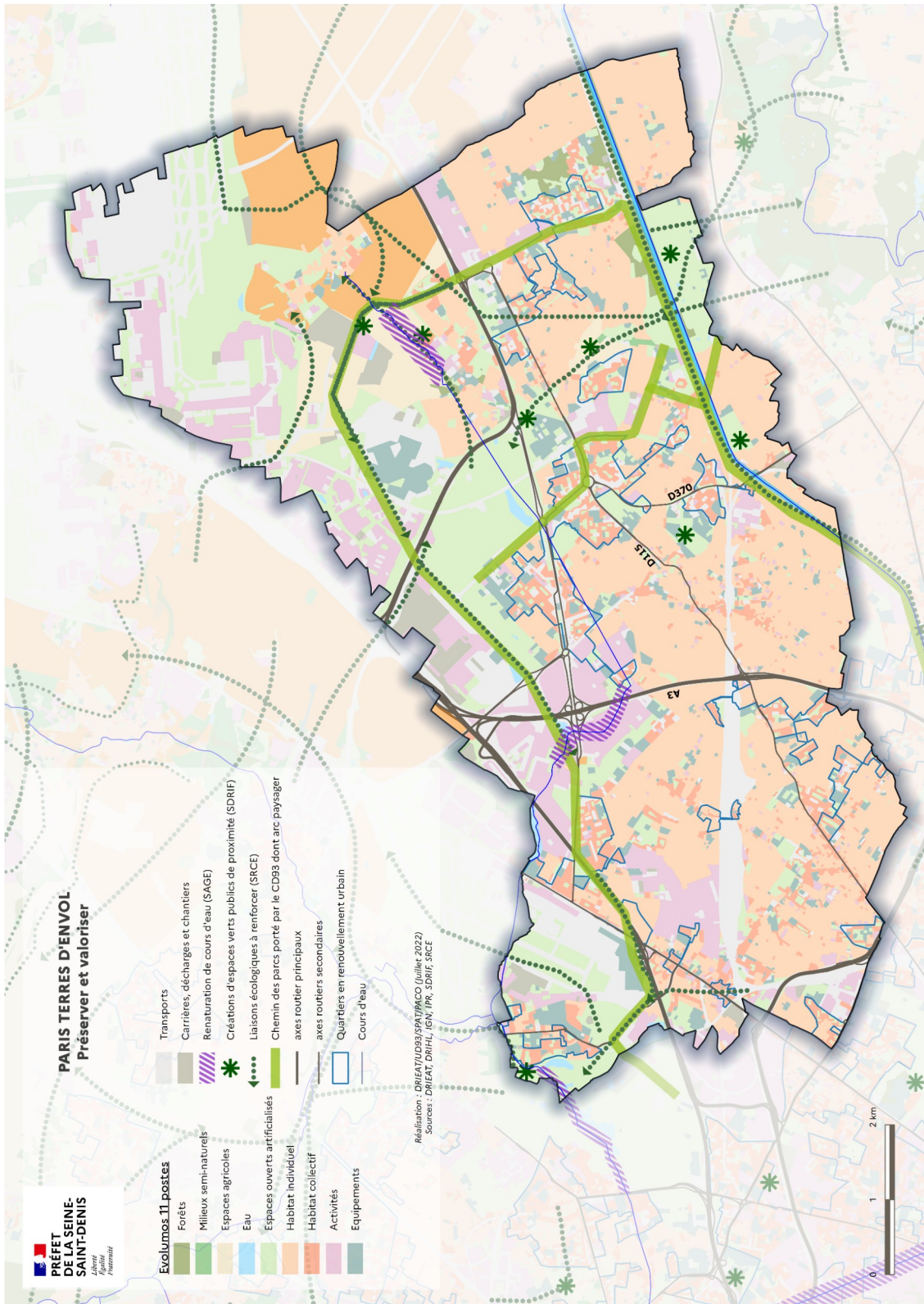
public des administrations publiques et assimilés. Des règles spécifiques concernant l'implantation de ces constructions et leur emprise au sol pourront être mises en place afin de prendre en considération les spécificités des installations ferroviaires.

Un certain nombre d'emplacements réservés sont actuellement inscrits aux PLU en vigueur. Les services de la SNCF travaillent actuellement à une mise à jour des emprises concernées au regard de l'avancement des études relatives aux projets ferroviaires.

S'agissant du foncier ferroviaire situé en milieu urbain, afin de répondre aux principes de mixité et de renouvellement urbain, le groupe ferroviaire souhaite que ses emprises soient inscrites dans un zonage urbain mixte, correspondant au caractère de la zone environnante, notamment afin de faciliter sa mutabilité.

Toutefois, afin de ne pas nuire à l'activité ferroviaire et à ses installations, les règlements devront intégrer des dispositions particulières autorisant la construction ou la gestion de structures nécessaires à l'activité ferroviaire. Comme indiqué précédemment, des exceptions à la règle, notamment en termes d'emprise et de gabarit, pourront être mises en place.

Enfin, les protections de type EBC ou espaces à préserver au titre de l'article L151-19 du Code de l'Urbanisme devront faire l'objet d'une concertation avec la SNCF afin de ne pas nuire à la maintenance des talus ferroviaires.



D. Préserver et valoriser le territoire

Le PLUi permet de protéger les éléments remarquables du territoire, tant paysagers qu'architecturaux et de contribuer ainsi à préserver la qualité du cadre de vie. Dans le contexte du réchauffement climatique, le PLUi doit également s'inscrire dans une réflexion concernant la résilience du territoire en approfondissant des thématiques telles que la lutte contre les îlots de chaleur, ou la possibilité offerte aux habitants d'accéder à un espace naturel proche de chez eux.

De plus, l'élaboration du PLUi est l'occasion pour le territoire de mobiliser la réglementation pour limiter l'impact du développement du territoire sur l'environnement : limitation de la consommation d'espaces naturels, lutte contre l'imperméabilisation des sols et gestion intégrée des eaux pluviales, raccordement aux réseaux de chaleur, amélioration des performances énergétiques des bâtiments ou utilisation des modes de production d'énergies renouvelables, telles que la géothermie ou l'énergie solaire.

I. Préservation du patrimoine bâti et paysager

Paris Terres d'Envol possède de nombreux bâtiments classés, à l'instar de l'église Saint-Sulpice à Aulnay-sous-Bois ou de la cité de la Muette à Drancy. L'aéroport du Bourget est également un héritage culturel et architectural d'importance. Les centres anciens tels que ceux de Tremblay ou de Villepinte témoignent également de l'histoire du territoire, de même que les cités jardins. En matière de diagnostic, l'EPT peut s'appuyer sur l'Atlas des paysages de la Seine-Saint-Denis.

En termes de préservation et de mise en valeur du patrimoine, l'EPT comprend plusieurs secteurs particulièrement sensibles, notamment ceux qui se trouvent à proximité de monuments historiques et qui connaissent des mutations urbaines d'envergure : au Bourget et au Blanc-Mesnil (renouvellement/densification du tissu urbain ancien, gare du Grand Paris Express au pied de l'aérogare du Bourget) ou encore à Drancy et Aulnay-sous-Bois (évolution du tissu pavillonnaire, densification et amélioration énergétique). Le centre-bourg ancien de Tremblay-en-France présente également des enjeux de préservation architecturale et urbaine, au pied des monuments historiques (mutation de l'emprise agricole de la Grange aux Dîmes, habitat ancien dégradé), et des contraintes liées à la présence du plan d'exposition au bruit (PEB). Ce centre-bourg est en effet situé à cheval entre la zone C et D du PEB, qui contraint la création de logements dans le secteur. Sevrans et Villepinte sont concernées par le parc forestier de la Poudrerie, site majeur en termes de patrimoine historique bâti et paysager, mais aussi naturel. Au Blanc-Mesnil, l'église Saint-Charles-Borromée a été inscrite au titre des monuments historiques en octobre 2021, ce qui génère un nouveau périmètre de protection au titre des abords (500 mètres autour du monument : consultation obligatoire de l'ABF).

Pour ce qui concerne le paysage, l'« arc paysager » qui relie le parc du Sausset, en passant par la Poudrerie, le canal de l'Ourcq, jusqu'à la forêt de Bondy est en projet depuis plusieurs années. Il forme une continuité écologique déjà identifiée par le SRCE et appartenant à la trame verte et bleue du SDRIF. Des aménagements (paysage, voirie, renaturation) devraient permettre de valoriser ces espaces et de les rendre accessibles aux habitants en tant qu'espace de circulation et de loisirs.

La protection du patrimoine bâti peut se faire par le classement de site au titre du PLUi, notamment en harmonisant les appellations et dispositifs existants (L631-2 code du patrimoine).

Il est également possible de mettre en place des aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP) par exemple pour les cités jardins et les centres-villes anciens (L642-1 du code du patrimoine).

Enfin, il est possible d'identifier et de protéger des éléments de paysage (alignements d'arbres remarquables par exemple) à l'aide de l'article 151-23 du code de l'urbanisme.

Au-delà de l'OAP thématique sur la trame verte et bleue, les OAP sectorielles permettent de travailler le paysage en transversal, notamment les secteurs de :

- Sevrans, autour de la ZAC Sevrans Terres d'Avenir, du parc de la Poudrerie et des deux gares du Grand Paris Express

- Aulnays-sous-Bois, autour du parc du Sausset et de la gare du Grand Paris Express,

- Dugny/Le Bourget, autour du parc Georges Valbon, de l'aéroport et de la gare Grand Paris Express.

Les périmètres existants autour des monuments historiques de l'EPT (consultables en ligne sur l'atlas des patrimoines), pourra évoluer vers des "périmètres délimités des abords" (PDA, concerté entre les collectivités et l'Udap, soumis à enquête publique puis annexé au PLU). Les PDA présentent généralement une surface plus réduite que les rayons automatiques de 500m, l'avis de l'ABF y est toujours conforme (la notion de champ de visibilité disparaît). L'élaboration du PLUi est une bonne occasion de travailler à définir ces périmètres.

II. Préserver et valoriser l'environnement

II.1. Préservation des continuités écologiques

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), adopté le 21 octobre 2013, fixe les priorités régionales pour la préservation et la restauration des continuités écologiques. Les travaux menés dans ce cadre pourront être utilisés lors de l'élaboration du PLUi.

L'élaboration du PLUi sera l'occasion de réaliser une analyse des continuités écologiques. La cartographie de la trame verte et bleue devra être affinée à l'échelle du territoire pour être pertinente et plus précise que celles du SRCE et du SDRIF. Les choix d'aménagement du PLUi devront également intégrer la gestion des eaux et du risque d'inondation.

II.2. Préserver la ressource en eau

Le territoire de Paris Terres d'Envol comprend plusieurs captages destinés à la production d'eau potable à Aulnay-sous-Bois, au Blanc-Mesnil et à Tremblay-en-France, dont les protections devront être maintenues pour préserver cette ressource.

La gestion des eaux ouvertes doit être cohérente avec les objectifs du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Croult Enghien-Vieille Mer et du SDAGE Seine Normandie.

L'EPT Paris Terre d'Envol possède sur son territoire un Schéma d'aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE⁶) approuvé le 28 janvier 2020 : Croult-Enghien-Vieille Mer. La commission locale de l'eau CLE à travers le SAGE a édicté des dispositions spécifiques sur ce territoire, dont certaines s'appliquent au PLU(i). Il existe d'ailleurs un Guide de prise en compte du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer dans les documents d'urbanisme.

Le SAGE propose la conduite de différentes actions de protection de la qualité et la ressource en eau dont certaines sont en lien direct avec l'aménagement du territoire. Au titre de la protection de zones humides et des paysages, le SAGE constitue par exemple des ressources documentaires à utiliser lors de l'élaboration d'un PLU(i) :

- le diagnostic des zones humides réutilisable directement par le PLU(i) ;

- le plan paysage dont la démarche vient d'être lancée et pourrait apporter des éléments intéressants pour le volet paysage du PLU(i).

- Enjeux spécifiques des eaux pluviales

La rivière de La Morée est dans un état médiocre de qualité écologique et en mauvais état chimique. Il est donc prioritaire de diminuer les pollutions sur cette rivière notamment en corrigeant les mauvais branchements (eaux usées / eaux pluviales) et en gérant au mieux les eaux pluviales à la source.

Compte-tenu de la forte imperméabilisation de ce secteur, les eaux pluviales génèrent des problèmes de ruissellement, qui outre les pollutions ou dégradations, peuvent être source de risque d'inondation pour les populations. Le territoire hydraulique du Croult est l'un des deux seuls territoires du bassin Seine Normandie ayant une mesure explicite à ce sujet dans le programme de mesures affilié au SDAGE 2022-2027.

Enfin ce territoire présente des îlots de chaleurs, que des actions de désimperméabilisation ou de végétalisation permettraient de limiter au regard des conséquences du changement climatique et des périodes de fortes chaleurs qui vont devenir plus fréquentes à assez court terme.

- Enjeu des zones humides

Les zones humides présentes sur le territoire sont très rares. Il est donc primordial que le PLU se réapproprie le travail du SAGE de repérage des zones humides et les protège de toute destruction dans ses documents et ses zonages.

Si le PLU(i) se veut ambitieux sur ce sujet, il peut aussi identifier des lieux où des zones humides pourraient être reconquises ou restaurées comme à l'instar des projets prévus dans ces prochaines années au parc du Sausset.

- Enjeux de préservation des milieux aquatiques avec une stratégie foncière

Les rivières en milieu urbain sont contraintes morphologiquement (berges bétonnées, busage,...). Sur ce territoire, la plus grande partie des rivières sont busées et enterrées.

Pour information, à ce jour sont retenus comme projets sur le territoire de Paris Terres d'envol :

- Un projet à long terme de réouverture de la Morée à Sevran ;
- Un projet de renaturation du Sausset sur sa partie amont à Tremblay-en-France et Villepinte.

Il y a également un enjeu de préserver les sols vivants en ville de façon à préserver la possibilité de réaliser des plantations, éventuellement un enjeu de renaturation des sols.

Le PLU(i) pourra établir des emplacements réservés pour sécuriser le foncier des berges et rendre possible des projets de renaturation de cours d'eau. (L151-41 du code de l'urbanisme).

De plus, le zonage pluvial pourra être annexé au PLU(i) pour sensibiliser aux enjeux du ruissellement et prendre en compte la gestion de l'eau dans les projets urbains.

Sur les sujets liés à l'eau⁷, il est impératif que le PLU(i) Paris Terres d'Envol intègre dès l'amont de la procédure la gestion des eaux pluviales à la source, et promeuve chaque fois que possible des solutions fondées sur la nature.

Pour ce territoire, un zonage pluvial paraît aussi indispensable. Ce zonage établi à l'échelle du territoire pourra étudier les différents niveaux de pluies, et les conséquences sur le territoire (dont le ruissellement). Ce zonage devra prendre en compte les documents supra tels que le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer, et le schéma d'assainissement de la DDEA 93 du conseil départementale.

Enfin, le PLU(i) devra prendre en compte la politique de zéro artificialisation nette, et favoriser la désimperméabilisation. Il est d'ailleurs à noter que le SDAGE 2022-2027 introduit la notion de

compensation pour les nouvelles zones à urbaniser (au niveau du document d'urbanisme, à hauteur de 150% en milieu urbain et 100% en milieu rural), de manière à déconnecter ou détourner les eaux pluviales du réseau de collecte, en privilégiant une compensation sur le même bassin versant, si possible.

Il est indispensable que le PLU(i) réserve des espaces assez larges autour du lit des rivières en milieu urbain, enterrées ou non, pour permettre des projets de réouverture ou de renaturation compatibles avec l'usage des abords des rivières et des berges (promenade piétonnes, biodiversités, pêche, etc.) . cette démarche implique également d'adopter une stratégie foncière adaptée.

II.3. Accroître la densité d'espaces naturels

Paris Terres d'Envol est doté d'un grand nombre de parcs de taille importante, à l'image du parc de la Poudrerie ou du parc du Sausset, ainsi que d'un tissu pavillonnaire offrant des espaces verts de proximité privés. Cependant, suite aux travaux de l'APUR, le projet de SCOT de la métropole a identifié des « zones blanches » sur le territoire, c'est-à-dire des quartiers situés à plus de 500 mètres d'espaces verts ou de cours d'eau. Pour ces quartiers, il conviendrait de créer des espaces naturels de proximité.

De même, dans une perspective de densification de certains espaces pavillonnaires, notamment aux abords des gares, et de lutte contre le changement climatique, la conception des futurs quartiers devra prévoir des espaces verts publics de proximité. En effet, ils contribuent à l'amélioration du cadre de vie des habitants et augmentent la capacité de résilience du territoire. Les espaces verts peuvent également contribuer à structurer les circulations douces (à l'instar des pistes cyclables dans le parc de la Poudrerie).

Les préoccupations portant sur l'environnement devront également être déclinées dans une dimension facilement perceptible par les habitants et usagers, à savoir le cadre de vie et le paysage. Les OAP du PLUi constitueront les principaux outils permettant de définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment au travers du paysage et du patrimoine.

L'« arc paysager » qui reliera le parc du Sausset, en passant par la Poudrerie, le canal de l'Ourcq et qui ira jusqu'à la forêt de Bondy est en projet depuis plusieurs années. Il forme une continuité écologique déjà identifiée dans le SRCE et appartenant à la trame verte et bleue du SDRIF. Des aménagements (paysage, voirie, renaturation) devraient permettre de valoriser ces espaces et de les rendre accessibles aux habitants en tant qu'espace de circulation et de loisirs. Ce projet devra trouver sa traduction dans le PLUi, par exemple sous la forme d'une OAP sectorielle, plutôt que thématique afin de travailler le paysage en transversal.

Pour cela, le PLUi pourra utilement s'appuyer sur la disposition introduite par la loi climat et résilience à l'article L151-7 du code de l'urbanisme permettant de définir dans les OAP des secteurs à renaturer. Ces zones de renaturation préférentielle peuvent dès lors bénéficier en priorité des mesures de compensation des atteintes à la biodiversité encadrée par l'article L163-1 du code de l'environnement.

Les atouts géographiques, paysagers ou écologiques du territoire de Paris Terre d'Envol devront en tout état de cause être valorisés, comme le parc départemental du Sausset et le parc départemental de la Poudrerie, tous deux classés sites Natura 2000, le canal et ses berges ou encore la frange Est du parc Georges Valbon.

Enfin, pour protéger les espaces forestiers, il conviendra de maintenir tous les classements EBC existant.

Des emplacements réservés pour les espaces verts peuvent être créés en application de l'article L.151-41 3° du code de l'urbanisme

II.4. Limiter la consommation du foncier

L'EPT Paris Terres d'Envol a l'indice de consommation du foncier le plus élevé d'Île-de-France⁸. Afin de s'inscrire dans une perspective de protection des derniers espaces non artificialisés, le PLUi doit encadrer l'urbanisation future afin de la circonscrire à la reconstruction de la ville sur la ville.

Ainsi, le PLUi établira des objectifs maximaux en termes de consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers à consommer, en prenant en compte l'objectif « Zéro Artificialisation Nette » et la stratégie « Éviter, Réduire, Compenser. »

Le PLUi pourra tenir compte du projet de SCOT de la Métropole du Grand Paris (MGP) dont le PADD s'engage à « arrêter, pour l'avenir, la consommation des espaces naturels et agricoles restants et reconquérir la pleine terre via la désimperméabilisation des sols » ainsi que des actions prévues en ce sens dans le document d'orientations et d'objectifs (DOO).

III. Préservation et consolidation du patrimoine agricole

Le PLUi devra assurer le maintien d'une unité agricole non morcelée dont les derniers hectares se trouvent à Tremblay-en-France. Il devra en outre permettre le développement de projets d'agriculture urbaine. L'agriculture urbaine pourra être favorisée par le recensement de tous les espaces qui pourraient être remis en culture : friches, parking inoccupés, toitures.

IV. Mettre en œuvre la transition énergétique et écologique

Le PLUi doit inscrire le territoire de Paris Terres d'Envol dans une dynamique d'aménagement qui accélère la transition énergétique, la lutte contre le changement climatique et la reconquête de la qualité de l'air. Pour y parvenir, le PLUi doit prendre en compte le plan climat-énergie territorial approuvé le 12 avril 2021, le plan climat-air-énergie métropolitain approuvé le 12 novembre 2018, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie d'Île-de-France (SRCAE) arrêté le 14 décembre 2012 et le plan de protection de l'atmosphère (PPA) arrêté le 31 janvier 2018.

La prise en compte du plan climat-air-énergie du territoire devra viser l'atténuation du changement climatique, c'est-à-dire la réduction des émissions de gaz à effet de serre par l'amélioration des performances énergétiques du bâti (cf paragraphe B. II), le développement de la part des énergies renouvelables et de récupération dans la consommation finale d'énergie, et l'adaptation au changement climatique pour réduire l'exposition des habitants à ses conséquences (augmentation des températures, inondations, etc.) Le PCAET développe également des objectifs ambitieux en matière d'approvisionnement en énergie à savoir une part de 94 % d'énergie renouvelable d'ici 2050. Le développement de réseaux de chaleur via le schéma directeur doit être encouragé par le PLUi.

Pour ce qui concerne l'inscription du territoire dans des démarches vertueuses au titre du développement durable, les démarches engagées par Paris Terres d'Envol dans le cadre de la démarche Écoquartier ou en faveur de l'économie circulaire constituent des exemples à développer. Peuvent notamment être cités

⁸DRIEAT, 2021, *La consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers en Île-de-France, une performance notable qui s'est régulièrement améliorée ces dernières années. Consommation de la part brute régionale de Paris Terres d'Envol de 1,2 alors que sa part d'espaces naturels agricoles et forestiers est de 0,08*

l'Écoquartier de la Pépinière à Villepinte, et la démarche de réutilisation des terres excavées du Grand Paris Express grâce à l'usine Sevrans Cycle Terre.

Le PLUi s'attachera à privilégier de telles initiatives.

Plusieurs réseaux de chaleurs urbains sont classés (raccordement obligatoire) et doivent être annexés au PLUi. Ce raccordement obligatoire est imposé par l'arrêté ministériel du 26 avril 2022 relatif au classement des réseaux de chaleur et de froid.

V. Gestion des risques technologiques et naturels

V.1. Risques technologiques

Le PLUi tiendra compte des risques technologiques qui conduiront à limiter la constructibilité sur certains sites.

Paris Terres d'Envol est un territoire abritant un nombre important de zones d'activités principalement sur les communes du Blanc Mesnil, Aulnay sous Bois, Villepinte, Sevrans et Tremblay en France. Certaines de ces zones sont assez récentes, notamment à proximité de l'aéroport à Tremblay (AEROLIANS, ZAC sud Charles de Gaulle) ou font suite à des réaménagements (ancien site PSA à Aulnay).

On note toutefois à l'inverse des terrains anciennement à usage d'activité qui vont passer à usage de logement ou bureaux (cas au Blanc Mesnil ou à Aulnay) avec des cessations d'activités et fermetures de sites industriels entraînant dans certains cas des travaux de dépollution des sols.

Le territoire comporte des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) de dimensions importantes avec une forte prédominance d'entrepôts, notamment à proximité de l'aéroport CDG et de l'autoroute A1 (PARINOR, GARONOR).

Parmi ces ICPE, le territoire abrite des sites SEVESO seuil bas :

- Air Liquide France Industrie au Blanc Mesnil (stockage de gaz divers en bouteilles) ;
- Carrefour Supply Chain à Aulnay (entrepôt de produits divers) ;
- Nord Stock Chem à Villepinte (entrepôt de produits chimiques) ;

ainsi qu'une infrastructure de transport de matières dangereuses : la gare de triage de Drancy Le Bourget (situé également en partie sur Le Blanc Mesnil).

Les sites Seveso ainsi que la gare de triage sont des sites susceptibles d'être le siège d'accident technologiques majeurs. Aussi, si leur étude de dangers présentent des scénarios d'accident ayant des effets dangereux sortant du site, et donc potentiellement sur des tiers, un PAC (porter à connaissance) sur les risques industriels est transmis par le préfet aux maires des communes concernées. Ces PAC préconisent des mesures d'urbanisme (par exemple une interdiction de construire des ERP ou des IGH, ou encore une limitation des extensions d'habitations existantes) dans certaines zones de danger autour de ces sites, qui ont pour objectif d'être retranscrites dans les documents d'urbanisme.

La réalisation d'un PAC peut aussi porter sur les ICPE soumises à simple autorisation (non Seveso).

Sur le territoire de Paris Terres d'Envol, les sites Nord Stock Chem et GEOPICTA (Villepinte), ANR Service (Aulnay), et la gare de triage de Drancy le Bourget, ont fait l'objet d'un PAC.

Des mesures peuvent être prises dans le cadre du PLUi pour éviter la construction ou l'extension de certains bâtiments en fonction de leurs usages dans le respect des PAC déjà transmis (comme celui de 2017 sur la gare de triage de Drancy, etc), avec un objectif de non augmentation ou de réduction du nombre de personnes exposées.

En particulier, le zonage et les orientations des projets aux abords de la gare de triage de Drancy devront limiter la constructibilité pour éviter l'exposition des populations aux risques.

V.2. Risques géologiques

Sont également à prendre en compte les risques d'effondrement liés aux gisements de gypse, notamment à Villepinte avec une activité importante d'extraction de gypse et l'installation d'une usine de plâtre à Vaujours. Le PLUi devra donc prendre en compte les périmètres de risque liés à la dissolution du gypse valant plan de prévention des risques, à Aulnay sous Bois, au Blanc-Mesnil, à Sevrans, Tremblay-en-France et Villepinte. En pratique, pour toute nouvelle construction ou extension de bâtiment existant, il faudra veiller à respecter les prescriptions de l'arrêté de permis de construire, délivré par l'autorité compétente, après consultation, par celle-ci, de l'inspection générale des Carrières ou de tout organisme compétent en la matière.

Pour prévenir au mieux les risques technologiques et géologiques sur le territoire, le PLUi se verra annexé les plans de prévention des risques liés aux risques technologiques et à la dissolution du gypse.

Annexes

I. Contribution ADP

1.1. Préparer la transformation des aéroports du territoire en plateformes leaders de l'aéroport vert

Le Groupe ADP souhaite prendre part au réseau de géothermie qui va se déployer sur Dugny et le Bourget. Le Groupe ADP prépare également la transformation de ses aéroports en hubs multiénergies (puissance électrique, carburants durables pour usage sol et air, hydrogène, etc.), afin de favoriser l'émergence de territoire "zéro CO2" d'ici 2050. Les aéroports du territoire doivent anticiper les aménagements nécessaires à l'intégration de l'hydrogène, tout en contribuant dès aujourd'hui à la mise en place d'une chaîne logistique pour les énergies bas carbone, au service également des territoires riverains. Il est important que le PLUI permette ces évolutions d'un point de vue réglementaire.

Le Groupe ADP entend préserver et développer le patrimoine naturel en s'appuyant notamment sur les continuités aux abords latéraux des pistes d'envol. Les modalités de mise en oeuvre dans le périmètre aéroportuaire d'une limitation de l'artificialisation et de l'imperméabilisation des sols auraient vocation à être prioritairement appliquées sur ces secteurs.

1.2. Accroître l'accessibilité des plateformes au bénéfice des passagers, des salariés et du territoire

Le Groupe ADP souhaite améliorer l'accessibilité des plateformes au bénéfice des passagers, des salariés et plus globalement des habitants du Territoire. Cela pourra se traduire par le renforcement de la desserte fine des territoires avec des trajets en site propre, par la structuration des réseaux de rabattement (bus, voies vélos, axes piétonniers...) et par l'accompagnement des usagers vers des pratiques de mobilité plus durables.

L'accès aux plateformes doit être intégré au maillage des circulations cyclables, notamment avec la création de la ligne V-B1 du RER vélo qui desservira les deux aéroports franciliens présents sur le Territoire de Paris Terres d'Envol. Le Groupe ADP prévoit également de développer un réseau de pistes cyclables sur ses plateformes.

Les aéroports ont vocation à devenir des nœuds de modalité et d'échanges à l'échelle régionale. En cela, les grands projets de transports qui renforcent l'accessibilité aux plateformes en accentuant le report de la route vers le ferroviaire, notamment en termes de correspondances intermodales, doivent être pris en compte dans l'aménagement du territoire : ligne 17 du Grand Paris Express et le CDG Express.

1.3. Contribuer à la dynamique économique et d'emplois du territoire grâce au développement des activités économiques dans et autour des plates-formes

Le rôle majeur des aéroports dans l'accompagnement du développement économique territorial et sa contribution aux dynamiques de création d'emploi doivent être confortés.

Si le foncier de la plateforme est prioritairement dévolu aux activités aéronautiques, à l'accueil des passagers, des salariés et à l'ensemble des usagers de l'aéroport, le PLUI doit, par ailleurs, permettre une diversité des activités et des destinations autorisées sur le foncier.

Ainsi, une complémentarité entre les activités aéronautiques et les activités du territoire propice à la consolidation du tissu économique est également à rechercher, en permettant :

- Le développement de projets industriels, tertiaires ou encore d'enseignement et de formation dans les zones bien desservies par les transports en commun et en particulier les nouvelles lignes de métro de la Société du Grand Paris.

- Des développements d'activités artisanales et industrielles répondant aux demandes des entreprises du territoire et en particulier aux PME et PMI, permettant le maintien d'une activité industrielle en zone urbaine dense, notamment dans un territoire comme celui de Paris Terres d'Envol

1.4. Grands projets du Groupe ADP sur le territoire de Paris Terres d'Envol

- **Sur l'aéroport de Paris – Charles de Gaulle**

Dans les années 2019/2020, le Groupe ADP a étudié un projet de nouveau terminal (projet T4) visant à répondre à la forte croissance attendue du transport aérien. Dans le contexte de rupture généré par la crise sanitaire mondiale ainsi que devant la montée des enjeux environnementaux, le gouvernement a demandé au Groupe ADP d'arrêter ce projet et de réétudier un aménagement de la plateforme plus en phase avec les enjeux émergents. Cette réflexion est en cours et conduira le groupe à faire de nouvelles propositions.

L'activité de fret qui concerne plus particulièrement le territoire de Paris Terres d'Envol reste un enjeu majeur de l'activité aéronautique, dont la crise récente a mis en avant toute l'importance pour l'économie du pays. Il convient donc de préserver les possibilités d'optimisation et de renforcement de cette activité, très pourvoyeuse d'emplois au sein du territoire.

Par ailleurs, le groupe ADP a entrepris la réalisation d'une station de géothermie qui constitue un élément essentiel de l'atteinte de la neutralité carbone auquel s'est engagé le groupe ADP en 2030. Ce projet de géothermie se situe sur les communes de Tremblay-en-France, Roissy-en-France et Mauregard et fait actuellement l'objet d'une instruction auprès de la DRIEAT, au titre d'un dossier AR DOTEX prévu par les dispositions du code minier.

Enfin, en marge de ces activités principales, il est important de poursuivre le développement d'activités de diversification de type hôtellerie, commerces et artisanat. Ces destinations sont actuellement autorisées dans le PLU de Tremblay-en-France et il convient de conserver cette possibilité.

- **Sur l'aéroport de Paris – Le Bourget**

L'aéroport de Paris - Le Bourget, premier aéroport européen d'affaires, accueille également une importante activité industrielle. Il convient de pouvoir faire évoluer ce positionnement afin de ne pas cantonner l'aéroport dans une mono-fonctionnalité aéroportuaire dont les effets économiques seraient préjudiciables notamment en matière de stratégie concurrentielle vis-à-vis des autres aéroports internationaux.

Le Groupe ADP souhaite que soit mis en avant le rôle du Bourget comme pôle d'attractivité et de loisirs permettant de renforcer l'image du territoire à l'échelle du Grand Paris avec, notamment :

- la présence du Parc des Expositions,
- la tenue du Salon international de l'aéronautique et de l'espace
- le Musée de l'Air et de l'Espace

De plus, l'accent doit être mis sur le rôle patrimonial et mémoriel du site du Bourget avec plusieurs bâtiments inscrits qui participent au patrimoine et à l'identité du Territoire (Hall Labro, Hangars Lossier...) auprès de ses habitants, participant ainsi au renforcement de l'identité commune.

Enfin, le Groupe ADP a la volonté de mettre en œuvre une politique de développement de la plateforme dans ses interfaces avec la ville, notamment au sud de la plateforme en lien avec la connexion multimodale (déploiement de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express). Le secteur situé entre la future gare du Bourget (ligne 17) et le Parc des expositions, en bordure de la route nationale 2, doit permettre la diversification des activités afin de contribuer, dans son aménagement, à la mise en œuvre d'un grand projet urbain.