

## **1. RAPPORT DE PRESENTATION**

- 1.1. Préambule
- 1.2. Etat initial de l'environnement
- 1.3. Diagnostic communal
- 1.4. Diagnostic socio-économique
- 1.5. Choix retenus pour établir le PADD, les OAP et justifications du zonage et du règlement
- 1.6. Incidences du PLU sur l'environnement

## **2. PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)**

## **3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)**

## **4. REGLEMENT**

## **5. DOCUMENTS GRAPHIQUES**

- 5.1. Plan de zonage Echelle 1/4000<sup>ème</sup>

## **6. ANNEXES**

- 6.1. Droit de Préemption Urbain
- 6.2. Servitudes d'Utilité Publique
- 6.3. Taxe d'Aménagement
- 6.4. Arrêté préfectoral n° 00.0784 du 13 mars 2000 portant classement des infrastructures de transport terrestre et prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments affectés par le bruit
- 6.5. Annexes sanitaires
- 6.6. Arrêté préfectoral classant le département en zone à risque d'exposition au plomb
- 6.7. Patrimoine archéologique
- 6.8. Zones à l'intérieur desquelles s'appliquent les dispositions relatives au permis de démolir et aux clôtures
- 6.9. Risques naturels et technologiques
- 6.10. Permis d'Aménager

## **7. PIECES ADMINISTRATIVES**

- 7.1. Délibérations prescrivant la révision générale du Plan Local d'Urbanisme
- 7.2. Porter A Connaissance
- 7.3. Délibération du Conseil de Territoire sur les orientations générales du PADD
- 7.4. Comptes rendus des réunions d'association des Personnes Publiques Associées
- 7.5. Réponse de la demande d'examen au cas par cas du PLU



# **REVISION DU PLU**

## **1. Rapport de présentation**

### **1.1. Préambule**

# Table des matières

1.	La révision du PLU de Drancy .....	1
1.1.	Qu'est-ce-que le Plan Local d'Urbanisme ?.....	1
1.2.	Historique du PLU de Drancy.....	2
1.3.	Objectifs de la révision .....	2
2.	Données de cadrage .....	3
2.1.	Documents de planification de rang supérieur .....	3
2.1.1.	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France .....	3
2.1.2.	Programme Local de l'Habitat Intercommunal .....	7
2.1.3.	Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France .....	9
2.1.4.	Schéma Régional de Cohérence Ecologique .....	11
2.1.5.	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux.....	11
2.1.6.	Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux.....	12
2.2.	Autre document de référence : le contrat de développement territorial du Pôle métropolitain du Bourget.....	13
2.3.	Autres contraintes .....	16
2.3.1.	Servitudes d'utilité publique .....	16
2.3.2.	Gare de triage Drancy-Le Bourget .....	17
3.	Présentation générale de la commune .....	17
3.1.	Fiche identité de la commune .....	17
3.2.	Contexte intercommunal .....	20
3.2.1.	La commune de Drancy dans son environnement.....	20
3.2.2.	Le territoire « Paris Terre d'Envol ».....	21



# 1. La révision du PLU de Drancy

## 1.1. Qu'est-ce que le Plan Local d'Urbanisme ?

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été introduit par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 pour remplacer les Plans d'Occupation des Sols (POS).

Le PLU est un document juridique et réglementaire qui expose, pour les dix à quinze années à venir, les grandes orientations d'aménagement et d'urbanisme de la Ville et fixe en conséquence des règles d'aménagement et d'utilisation des sols. Les grandes orientations d'aménagements sont prises sous forme d'un projet : le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui concilie les politiques nationales et territoriales d'aménagement avec les spécificités du territoire. Le PLU doit, grâce à son analyse, organiser l'évolution du territoire par anticipation afin de mieux les maîtriser et de les combiner.

Il est opposable aux tiers et servira de base pour l'analyse de l'instruction des diverses demandes d'occupation du sol et d'autorisation d'urbanisme.

Ce document de planification urbaine se compose, selon l'article L. 151-2 du Code de l'Urbanisme, des documents suivants :

- ⊙ **Un rapport de présentation.** Il est généralement organisé en deux parties. La première partie du rapport de présentation présente l'état des lieux du territoire à travers le diagnostic et l'état initial de l'environnement. La seconde partie expose les choix retenus pour établir le PADD, les OAP et le règlement.
- ⊙ **Un projet d'aménagement et de développement durables.** Expression du projet de la commune pour l'aménagement de son territoire, le PADD constitue un cadre de cohérence interne au PLU. A ce titre, il guide l'élaboration des règles d'urbanisme transcrites dans le règlement écrit et graphique (plans de zonage) et dans les OAP.
- ⊙ **Des orientations d'aménagement et de programmation.** En cohérence avec le PADD, les OAP comprennent des dispositions relatives à l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Elles sont notamment utilisées pour présenter la façon dont la commune souhaite mettre en valeur, restructurer ou aménager certaines zones de son territoire.
- ⊙ **Un règlement.** Il fixe, en cohérence avec le PADD, les règles générales et les servitudes d'utilisations des sols sur le territoire. Il est généralement composé d'un document graphique, le plan de zonage, qui subdivise le territoire en zone, et d'un document écrit qui définit des règles par zone.
- ⊙ **Des annexes.** Elles contiennent un certain nombre d'informations utiles au pétitionnaire (Servitudes d'Utilité Publique, classement sonore des infrastructures de transports, réseaux, déchets,...).

Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. Ces documents graphiques peuvent contenir des indications relatives au relief des espaces auxquels il s'applique.

## 1.2. Historique du PLU de Drancy

Le système adopté par le Plan d'Occupation des Sols autrefois en vigueur consistait :

- d'une part, à donner des droits à construire dans certains secteurs de la ville, notamment le long des principaux axes de circulation, RD 30 et RD 115, définis comme des secteurs centraux,
- et d'autre part, à protéger un vaste secteur pavillonnaire.

En 2005, la commune de Drancy approuve son premier PLU, et met en place, à travers ce nouveau document d'urbanisme, une politique urbaine plus volontariste visant notamment à :

- faire évoluer l'ensemble des tissus vers une amélioration de l'existant,
- diversifier la morphologie urbaine à l'intérieur même de chaque tissu en fonction de leur vocation et de la spécificité de leurs contextes,
- intégrer les projets de la commune à l'échelle du territoire,
- réorganiser les activités et le commerce.

Alors que la mise en œuvre du POS s'était traduite par une faible évolution du tissu urbain drancéen, le changement d'image de la ville a été très net depuis l'entrée en vigueur du PLU en 2006.

En 2009, la ville approuve la révision générale de son PLU, afin de prendre en compte de nouveaux enjeux d'aménagement du territoire :

- Protéger les secteurs pavillonnaires en limitant les capacités de construction d'immeubles dans cette zone,
- Optimiser la constructibilité des terrains destinés à accueillir des activités économiques,
- Améliorer la cohérence des pôles commerciaux avenue Henri Barbusse et Marceau par une meilleure mixité entre logements et commerces,
- Autoriser l'implantation de logements sociaux, sous forme de petites unités, dans les secteurs qui en sont dépourvus,
- Rendre réalisable la création d'équipements publics ou d'intérêt général dans toutes les zones de la Ville.

Depuis 2009, le PLU a fait l'objet d'une modification approuvée en 2011.

## 1.3. Objectifs de la révision

Par délibération du 25 juin 2015, le Conseil Municipal a prescrit la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Drancy, avec les objectifs suivants :

- ⊙ Intégrer les évolutions réglementaires liées à l'évolution du contexte législatif,
- ⊙ Prise en compte des plans et programmes de rang supérieur, notamment le schéma de cohérence écologique de la région Ile de France adopté par un arrêté préfectoral du 21 octobre 2013, le schéma directeur de la région Ile de France approuvé par décret en date du 27 décembre 2013, le Plan de déplacement urbain d'Ile-de-France approuvé par délibération du Conseil régional du 19 juin 2014,

- ⊙ Maîtriser de façon plus cohérente et proportionnée le développement urbain dans nos quartiers pavillonnaires, notamment en zone UG, en tenant compte de la qualité de vie des drancéens et du respect des paysages de Drancy,
- ⊙ Prendre en compte la réalisation des gares du Grand Paris Express (GPE) qui, grâce à l'offre exceptionnelle de services de transport, nécessite de reconsidérer sur le plan urbain l'ensemble du territoire et plus particulièrement les Quartiers l'Avenir Parisien, le Petit - Drancy et Paris-Campagne,
- ⊙ Prendre en compte les objectifs du Contrat de Développement Territorial du pôle métropolitain du Bourget,
- ⊙ Intégrer les objectifs du programme du renouvellement urbain du Quartier Gaston Roulaud et ses quartiers environnants,
- ⊙ Requalifier l'entrée de ville de Drancy depuis Bobigny,
- ⊙ Rendre possible la création de nouveaux squares répartis de manière harmonieuse sur tout le territoire communal,
- ⊙ Favoriser le développement de l'utilisation des véhicules électriques

Par délibération du 17 décembre 2015, le Conseil Municipal a demandé à l'Etablissement Public Territorial Paris Terre de d'Envol de reprendre et d'achever la procédure de révision engagée.

## 2. Données de cadrage

### 2.1. Documents de planification de rang supérieur

#### 2.1.1. Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

► Conformément à l'article L.131-7 du Code de l'Urbanisme, le PLU du Drancy devra être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013.

Le SDRIF est le projet d'aménagement et de développement de l'Île-de-France à l'horizon 2030. Il définit un cadre de vie renouvelé pour les Franciliens en affirmant des objectifs ambitieux en matière de construction de logements, d'amélioration et de réalisation d'infrastructures de transport collectif ou encore en matière de création d'emplois.

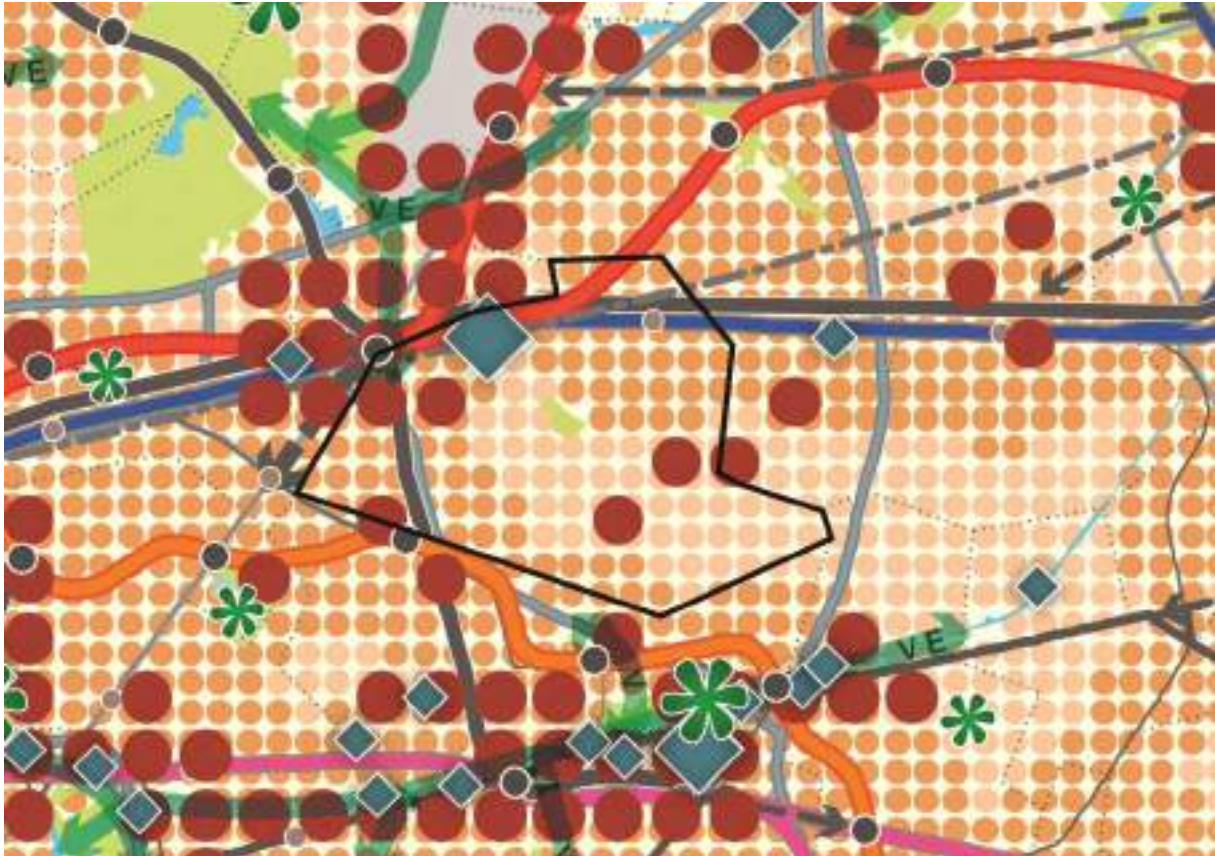
Ce schéma décline sur toute la région Ile de France des orientations et prescriptions, que les PLU doivent prendre en compte, notamment concernant :

- la valorisation des espaces naturels, boisés et agricoles,
- le développement d'espaces verts et de loisirs,
- les continuités écologiques à renforcer,
- les espaces urbains à optimiser,
- les secteurs de développement urbains, notamment en lien avec les transports en commun,
- les pôles de centralité à conforter.

A l'échelle métropolitaine, la commune de Drancy est inscrite au titre du SDRIF dans le territoire d'intérêt métropolitain compris entre le canal de l'Ourcq et Clichy-Montfermeil, dont les enjeux sont : l'amélioration de la desserte en transports en commun, la requalification du tissu résidentiel, le

renforcement de l'activité économique et la valorisation des espaces remarquables via la création de pistes cyclables ou d'itinéraires de promenades.

Extrait de la carte de destination du SDRIF sur la commune de Drancy (Source : SDRIF)

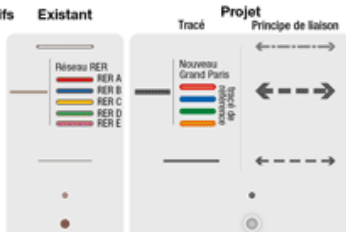


**Relier et structurer**

**Les infrastructures de transport**

**Les réseaux de transports collectifs**

- Niveau de desserte national et international
- Niveau de desserte métropolitain
- Niveau de desserte territorial
- Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris)
- Gare TGV



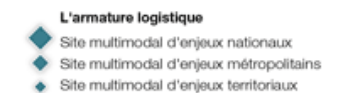
**Les réseaux routiers et fluviaux**

- Autoroute et voie rapide
- Réseau routier principal
- Franchissement
- Aménagement fluvial



**Les aéroports et les aérodrômes**

- 



**Polariser et équilibrer**

**Les espaces urbanisés**

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

**Les nouveaux espaces d'urbanisation**

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle
- Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares
- Pôle de centralité à conforter

**Préserver et valoriser**

- Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités :
  - Espace de respiration (F)
  - Liaison agricole et forestière (A)
  - Continuité écologique (E)
  - Liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau



D'après la carte de destination du SDRIF, la commune de Drancy est concernée par :

### ⊙ **Les transports en commun**

Le SDRIF repère sur le territoire de Drancy le projet de transports en commun du Grand Paris Express avec le passage de la ligne 15 (tracé orange) en gare de Drancy-Bobigny. Au nord de la commune, sur le territoire bourgetin, le SDRIF identifie également le passage des lignes 16 et 17 (tracé rouge) en gare de Le Bourget RER. Cette même gare est par ailleurs concernée par le projet de la Tangentielle Nord (actuellement en cours de réalisation) et le projet de prolongement de la ligne de métro 7 (pas d'étude engagée pour l'heure). D'autres principes de liaisons ou tracés sont repérés sur la carte du SDRIF, comme le CDG Express et la LGV Rodeo Massy-Roissy, sans qu'une desserte du territoire soit prévue.

Le SDRIF identifie par ailleurs la gare de triage comme site multimodal à enjeux.

### ⊙ **Des quartiers à densifier à proximité d'une gare**

Ces quartiers à densifier sont définis par un rayon de l'ordre d'environ 1 000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 mètres d'une station de transports collectif en site propre existante ou à venir.

Une grande partie du territoire communal (nord, sud et ouest) est concernée par cette prescription, qui suit à la fois les tracés des futures lignes 15, 16 et 17 du métro du Grand Paris et le tracé du RER B.

Le SDRIF prévoit que pour les communes concernées par ces secteurs, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat à l'horizon 2030. La commune de Drancy est ainsi concernée par cet objectif.

## **DENSITES DE REFERENCE ET OBJECTIFS A HORIZON 2030**

### ***Densité d'habitat***

*Selon la définition du SDRIF, la densité d'habitat est obtenue en divisant le nombre de logements par la superficie des espaces d'habitat. Les espaces d'habitat correspondent aux surfaces occupées par de l'habitat individuel ou collectif (y compris les espaces privatifs et les espaces communs).*

En 2012, la commune de Drancy compte 27 662 logements (*source : INSEE*) pour 515.68 hectares d'espaces d'habitat (*source : MOS 2012*), soit une densité de 53.64 logements par hectare d'habitat.

En 2030, la densité devra atteindre 61.69 logements par hectare ( $53.64 \times 1.15$ ). Il en résulte que le parc d'habitat intégré dans l'enveloppe du tissu d'habitat de 2012 devra être de 31812 logements ( $61.69 \times 515.68$ ), soit 4150 logements supplémentaires en 18 ans ( $31812 - 27662$ ).

Afin de respecter cet objectif, le parc de logements devra donc s'accroître en moyenne de 230 logements par an.

Depuis 2012, en moyenne 350 logements par an sont autorisés sur le territoire communal ; Ce qui répond au-delà des objectifs du SDRIF.

## **Densité humaine**

*Selon la définition du SDRIF la densité humaine est obtenue en divisant la somme de la population et de l'emploi, accueillis ou susceptibles de l'être, par la superficie de l'espace urbanisé à laquelle s'ajoute, le cas échéant, la superficie des nouveaux espaces d'urbanisation. Pour le calcul de la superficie de l'espace urbanisé, doivent être exclus, outre les espaces agricoles, boisés naturels et en eau, les espaces à dominante non bâtie de niveau supra communal, régional ou national, comme par exemple les emprises ferroviaires et autoroutières, les chantiers, friches ou encore les grands parcs et jardins. Sur la commune de Drancy, ont ainsi été retirés du calcul les espaces agricoles (0.65 ha), les espaces de transports (107.30 ha), de carrières, décharges et chantiers au MOS (12.48 ha) ainsi que le Parc de Ladoucette (6.68 ha).*

En 2012, la commune de Drancy accueille 67 181 habitants et 12 842 emplois (*source : INSEE*) pour 649,64 hectares d'espaces urbanisés (*source : MOS 2012*), soit une densité humaine de 123.18 personnes par hectare urbanisé.

En 2030, la densité devra atteindre 141.66 personnes par hectare ( $123.18 \times 1.15$ ). Il est pris l'hypothèse que les espaces en friche et chantiers auront été aménagés à l'horizon 2030, soit 12.48 hectares d'espaces urbanisés supplémentaires.

La commune devra en conséquence accueillir sur son territoire 93 795 personnes ( $141.66 \times (649.64 + 12.48)$ ), habitants et emplois confondus, soit 13 771 personnes supplémentaires (habitants et emplois) en 18 ans ( $93 795 - (67 181 + 12 842)$ ).

Le nombre de personnes habitant et travaillant sur la commune devra donc augmenter de 765 par an entre 2012 et 2030.

### **⊙ Secteurs à fort potentiel de densification**

Ces secteurs comprennent des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation.

Le SDRIF prévoit que ces secteurs doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs réservés aux activités que dans les secteurs habitat, ces derniers devant contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux.

Selon le SDRIF, sur la commune, ont ainsi été identifiés comme secteur à fort potentiel :

- L'ancien site Saint-Gobain, qui constitue une vaste emprise mutable et le quartier de l'Avenir Parisien, à proximité de la future gare GPE Le Bourget RER,
- La cité du Nord, concerné par un projet de renouvellement urbain en cours d'achèvement,
- Les abords de la future gare GPE Drancy-Bobigny,
- Le linéaire de la RD115.

### ⊙ Des espaces urbanisés à optimiser

Les espaces urbains qui ne sont pas identifiés comme quartiers à densifier à proximité d'une gare ou secteurs à fort potentiel de densification sont repérés comme espaces à optimiser. Sur la commune, il s'agit de la partie centrale et de l'extrémité est du territoire.

### ⊙ Les espaces verts et espaces de loisirs

Les espaces verts et les espaces de loisirs regroupent des espaces d'emprise variable qui ont eu initialement une vocation sociale (détente, ressourcement, sport, etc.), et dont un grand nombre remplit aujourd'hui au titre d'espaces ouverts des fonctions environnementales importantes. Il convient de pérenniser la vocation des espaces verts publics existants, de valoriser les espaces ouverts privés insérés dans la ville dense, d'optimiser l'ensemble des fonctions ou des services que rendent ces espaces.

Le Parc de Ladoucette est concerné par ces prescriptions.

### ⊙ Les liaisons vertes (V)

Les liaisons vertes relient des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural.

Ces liaisons vertes doit être maintenues ou créées. En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités, leur caractère multifonctionnel est essentiel à préserver, voire à améliorer. Leur rétablissement doit être favorisé à l'occasion d'opération d'aménagement et de renouvellement urbain.

Une liaison verte est identifiée au Nord de Drancy, en limite du territoire. Elle traverse un tissu très urbain sur la commune du Bourget et se poursuit jusqu'au Parc Georges Valbon de la Courneuve.

## 2.1.2. Programme Local de l'Habitat Intercommunal

► **Le PLU de Drancy, conformément à l'article L.131-4 du Code de l'Urbanisme, devra être compatible avec le PLH.**

La Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget (dissoute depuis la création de l'EPT Paris Terres d'Envol) a adopté son Programme Local de l'Habitat (PLH) en mai 2012.

Détaillant la stratégie politique d'habitat de l'agglomération sur six ans (2012-2017), le PLH engage la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget dans un programme opérationnel afin de répondre aux besoins en logements et hébergements sur le territoire.

Le PLH rappelle les principales caractéristiques de la démographie sur le territoire, à savoir une évolution contrastée avec une forte période de baisse de population entre 1968 et 1982 mais une croissance rapide depuis, due uniquement au solde naturel.

La population est plutôt jeune avec une progression de l'indice de jeunesse. Malgré des ménages de petites tailles, la Communauté d'Agglomération compte une forte présence de familles. Les équipements se développent et répondent aux besoins de la population.

L'offre de logement connaît une prépondérance de l'habitat collectif. Les locataires sociaux sont fortement représentés.

Le territoire présente des perspectives de développement intéressantes, notamment avec l'arrivée du métro du Grand Paris.

Sur la base des constats du diagnostic, le PLH définit les grandes orientations suivantes :

#### **La production de logements :**

- une production annuelle de 650 logements soit 3900 logements à échéance du PLH, sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération,
- 20% de logements sociaux dans la production neuve soit 130 logements par an,
- 20% de logements abordables dans la production neuve soit 130 à 140 logements par an,
- 10 logements vacants à remettre sur le marché par an.

#### **Les priorités d'intervention en matière d'offre neuve :**

- Produire une offre de logements diversifiée et équilibrée,
- Encadrer les programmes neufs,
- Poser les jalons d'une politique foncière volontariste.

#### **Intervention dans le parc existant :**

- Mettre en place une action publique coordonnée de lutte contre l'habitat insalubre/très dégradé au niveau intercommunal,
- Organiser un cadre d'action partenarial efficient,
- Affiner la connaissance des dysfonctionnements propres au parc existant et mettre en place des actions pilotes,
- Améliorer la qualité du parc existant : garantir de bonnes conditions de logement aux ménages modestes et attirer de nouveaux publics,
- Evaluer l'opportunité d'utiliser l'OPH de Drancy comme un outil intercommunal,
- Disposer d'une visibilité sur la réhabilitation du patrimoine social à horizon 6 ans,
- Encourager la mixité des profils des ménages accueillis au sein du parc social.

#### **Développement durable dans l'habitat**

- Soutenir la création d'opérations d'habitat pilotes et capitaliser autour de ces expérimentations,
- Saisir l'opportunité de mettre en place l'aide de solidarité écologique envers les propriétaires occupants modestes,
- Renforcer le partenariat avec les Sacicap et les opérateurs locaux (EIE),
- Accentuer le conseil et la sensibilisation aux « éco-gestes ».

#### **Logement des publics spécifiques :**

- Accompagner le maintien à domicile des personnes âgées et handicapées,
- Favoriser l'accès au logement autonome des ménages aux revenus modestes,
- Accompagner et suivre la réalisation des projets en matière de structures spécialisées,
- Améliorer les conditions d'hébergement dans les structures existantes,
- Développer l'offre spécialisée en direction des publics actuellement non pris en charge,
- Prioriser la réponse aux besoins endogènes en matière d'hébergement d'urgence,
- Répondre aux besoins en matière d'accueil et de logement des gens du voyage,
- Accompagner la réalisation de parcours résidentiels ascendants.

Plus spécifiquement, sur la commune, le PLH décline ces objectifs, notamment en termes de production et de diversification de l'offre logements au travers de la fiche action n°1 :

Objectif de production 2012-2017	2 425 logts
Part de la production de la commune dans le total CAAB	62%
Dont logements sociaux	485 logts 20%
Dont logements abordables	525 logts 22%
Dont logements privés	1 415 logts 58%
Dont production neuve	2 380 logts
Dont intervention dans l'existant	45 logts

Segment du parc	Drancy
Locatif social	T1/T2 : 30 à 35% T3/T4 : 50 à 60% T5 et + : 10 à 15%
Locatif privé	T1/T2 : 40 à 45% T3/T4 : 50 à 55% T5 et + : 5 à 10%
Accession libre/aidée	T1/T2 : 15 à 20% T3/T4 : 60 à 70% T5 et + : 15 à 20%

L'objectif de construction pour Drancy sur la période 2012-2017 est ainsi fixé à 404 logements par an.

### 2.1.3. Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France

► Le PLU du Drancy, conformément à l'article L.131-4 du Code de l'Urbanisme, devra être compatible avec le PDUIF.

Approuvé par vote du conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014, le plan de déplacement urbain (PDU) d'Ile-de-France s'est appuyé sur les perspectives tracées par le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en 2013.

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport – transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo – ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Enfin, il aborde aussi la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

#### *Les enjeux de mobilité en Ile-de-France à l'horizon 2020*

L'Île-de-France est une métropole de 11,6 millions d'habitants au rayonnement mondial tant sur le plan économique que culturel. Chaque jour, ce sont plus de 41 millions de déplacements qui sont réalisés par les Franciliens au sein de la région auxquels s'ajoutent ceux des visiteurs. Concernant le transport de marchandises, chaque année, 360 millions de tonnes de marchandises sont transportées à destination ou en provenance d'Île-de-France. Le système de mobilité – les réseaux de transport, les pratiques de déplacement – joue ainsi un rôle majeur dans le fonctionnement de la région et la qualité de vie de ses habitants.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs,
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo),
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

### *Des objectifs concrets à traduire dans les PLU en terme de stationnement*

#### **Pour le logement**

Dans les plans locaux d'urbanisme, sont inscrites des normes minimales de places de stationnement à réaliser au sein des opérations de logements. Le PDUIF entend éviter que ces normes plancher soient trop fortes par rapport au taux de motorisation réel des ménages.

#### **TAUX DE MOTORISATION DE REFERENCE**

*Le taux de motorisation est le nombre moyen de véhicule possédés par les ménages.*

Pour approcher les taux de motorisation sur la commune de Drancy, il est possible d'utiliser les données Insee relatives à l'équipement automobile des ménages en 2013.

En 2013, sur la commune 48,3% des ménages ont une voiture et 18.7% des ménages ont deux voitures ou plus.

Le taux de motorisation en 2013 peut être estimé à 0.86 voiture par ménages  $((48.3/100) + (18.7/100)*2)$ .

Le PDUIF impose que les PLU ne puissent pas exiger la création d'un nombre de places de stationnement supérieur à 1,5 fois le niveau moyen de motorisation des ménages constaté dans la commune, **soit 1.3** sur la commune  $(0.86*1.5)$ .

#### **Pour les bureaux**

Le PDUIF impose aux PLU de fixer un nombre maximum de places de stationnement à réaliser lors de la construction d'opérations de bureaux. Il s'agit ainsi de limiter le nombre de places de stationnement à disposition afin d'orienter le choix du mode de transport pour se rendre à son travail vers les modes alternatifs à la voiture particulière. Puisqu'il s'agit d'une norme plafond, les promoteurs ne peuvent pas la dépasser.

La valeur de la norme plafond à inscrire dans les plans locaux d'urbanisme diffère selon les communes et à l'intérieur des communes. Elle tient compte en effet de la proximité à une desserte par les réseaux de transports collectifs structurants.

A Drancy, la norme plafond est de :

- 1 place pour 60 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) à moins de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurante,
- 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP) à plus de 500 m d'un point de desserte en transport collectif structurante.

Cette prescription s'étend aux futures lignes de transports collectifs structurantes des lors que les mesures de sauvegarde pour la réalisation de ces lignes ou de ces gares ont été instaurées par une décision de l'autorité compétente visant à engager la réalisation de l'opération.

### En matière de stationnement vélo

Le PDUIF impose que les PLU fixent des normes de stationnement vélo dans les constructions nouvelles :

- Habitat collectif : 0,75 m<sup>2</sup> par logement si 1 ou 2 pièces principales, 1,5 m<sup>2</sup> par logement dans les autres cas, avec un minimum de 3 m<sup>2</sup> au total.
- Bureaux : 1,5 m<sup>2</sup> pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher (SDP),
- Activités, commerces de plus de 500 m<sup>2</sup> de SDP, industries et équipements publics : a minima, 1 place pour 10 employés + prévoir le stationnement des visiteurs,
- Etablissements scolaires : 1 place pour 8 à 12 élèves.

#### 2.1.4. Schéma Régional de Cohérence Ecologique

► **Le PLU de Drancy, conformément à l'article L.131-7 du Code de l'Urbanisme, devra prendre en compte le SRCE.**

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, approuvé par la délibération du Conseil Régional du 26 septembre 2013 est un document cadre qui présente les stratégies et projets de l'Etat et des collectivités. Il constitue le volet régional de la trame verte et bleue. Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. A ce titre :

- Il identifie les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques),
- Il identifie les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définit les priorités régionales dans un plan d'action stratégique,
- Il propose les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action.

Sur le territoire, le SRCE n'identifie pas d'éléments constitutifs du réseau écologique régional. Les réservoirs de biodiversité les plus proches correspondent au parc départemental Gorges Valbon et aux prairies humides du Fort de Noisy situés sur les communes limitrophes.

*Le SRCE est présenté en détail dans la partie « Etat initial de l'Environnement ».*

#### 2.1.5. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux

► **Le PLU de Drancy, conformément à l'article L.131-7 du Code de l'Urbanisme, devra être compatible avec le SDAGE.**

Drancy fait partie du bassin Seine Normandie dont le Schéma Directeur et de Gestion de l'Eau (SDAGE) 2016-2021 a été adopté le 5 novembre 2015 et est applicable au 1er janvier 2016. Il vise à atteindre le bon état écologique de 62% des rivières (contre 39% actuellement) et 28% du bon état chimique des eaux souterraines.

- Les grands défis de ce document sont :
- La diminution des pollutions ponctuelles
- La diminution des pollutions diffuses

- La protection de la mer et du littoral
- La restauration des milieux aquatiques
- La protection des captages pour l'alimentation en eau potable
- La prévention du risque d'inondation

*Le SDAGE est présenté en détail dans la partie « Etat initial de l'Environnement ».*

#### **2.1.6. Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux**

Drancy fait partie du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Croult-Engbien-Vieille Mer actuellement en cours d'élaboration selon le périmètre arrêté le 11 mai 2011. L'état initial a été validé par les membres de la Commission Locale de l'Eau du SAGE le 19 décembre 2013.

Le bassin abrite cinq masses d'eau superficielles (le Croult amont, le Croult aval, le Petit Rosne, la Morée et le rû d'Engbien) et est traversé par deux canaux (le canal de l'Ourcq et le Canal Saint-Denis).

Cinq thèmes majeurs ont été identifiés sur le territoire :

- Réduire les pollutions émises par les habitants et les activités de toute nature
- Identifier et améliorer les caractéristiques des rejets industriels
- Limiter les rejets fluviaux des zones industrialisées
- Préserver et restaurer la faune et la flore des rivières et des plans d'eau
- Maintenir les espaces humides

*Le SAGE est présenté en détail dans la partie « Etat initial de l'Environnement ».*



## 2.2. Autre document de référence : le contrat de développement territorial du Pôle métropolitain du Bourget

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale.

Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Le projet du Grand Paris comporte un volet transport public dont le but est de relier les pôles économiques aux aéroports, aux gares TGV et au centre de Paris. La commune de Drancy est concernée par l'implantation de deux gares sur ou à proximité directe de son territoire : la gare Le Bourget RER (lignes 16 et 17) et la gare Drancy-Bobigny.

Carte du réseau du Grand Paris Express (Source : SGP)

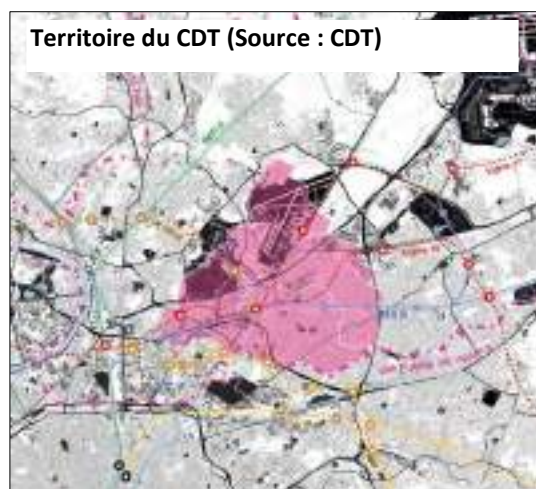


Ce réseau s'articule autour de Contrats de Développement Territorial (CDT). Il s'agit de contrats signés entre au moins deux communes ou intercommunalités et l'Etat, fondés sur un projet de développement économique, urbain et social pour 2030.

Le volet logement des CDT représente un enjeu majeur, puisqu'il constitue une traduction locale de l'objectif de construction de 70 000 logements par an, répartis sur l'ensemble des territoires.

Le contrat de développement territorial du « **pôle métropolitain du Bourget, pôle d'excellence aéronautique** », regroupe six communes (Le Bourget, Drancy, Dugny, Le Blanc Mesnil, La Courneuve et Bonneuil-en-France), qui accueilleront sur leur territoire cinq gares du réseau du Grand Paris Express : les gares du Bourget RER, du Bourget Aéroport, du Blanc-Mesnil, de Drancy-Bobigny et de La Courneuve « Six Routes » sur les futures lignes 15, 16 et 17.

*Il est à noter que les communes de La Courneuve et de Bonneuil-en-France sont intégrées chacune à un autre périmètre de CDT.*



Le projet de développement du Pôle métropolitain du Bourget autour de ces nouvelles gares se décline suivant trois axes :

- ⊙ **Affirmer l'excellence aéronautique et technologique du Pôle Métropolitain du Bourget**
  - Excellence aéronautique et aviation d'affaires
  - Amélioration de l'environnement économique des entreprises
  - Mise en synergie des zones d'activités
  
- ⊙ **Renforcer l'offre événementielle et culturelle du territoire**
  - Des aménagements urbains pour l'accueil d'événements
  - Requalification de l'offre existante
  - Stratégie événementielle et culturelle
  
- ⊙ **Accroître la qualité urbaine et l'habilité de l'ensemble du territoire pour permettre son développement résidentiel**
  - Grande Gare du Bourget
  - Développement de l'offre en mobilités
  - Secteurs d'intensification et de requalification
  - Démarches environnementales

Ces axes se traduisent par des objectifs chiffrés en termes de production de logements et de création d'emplois. Ainsi, le CDT prévoit :

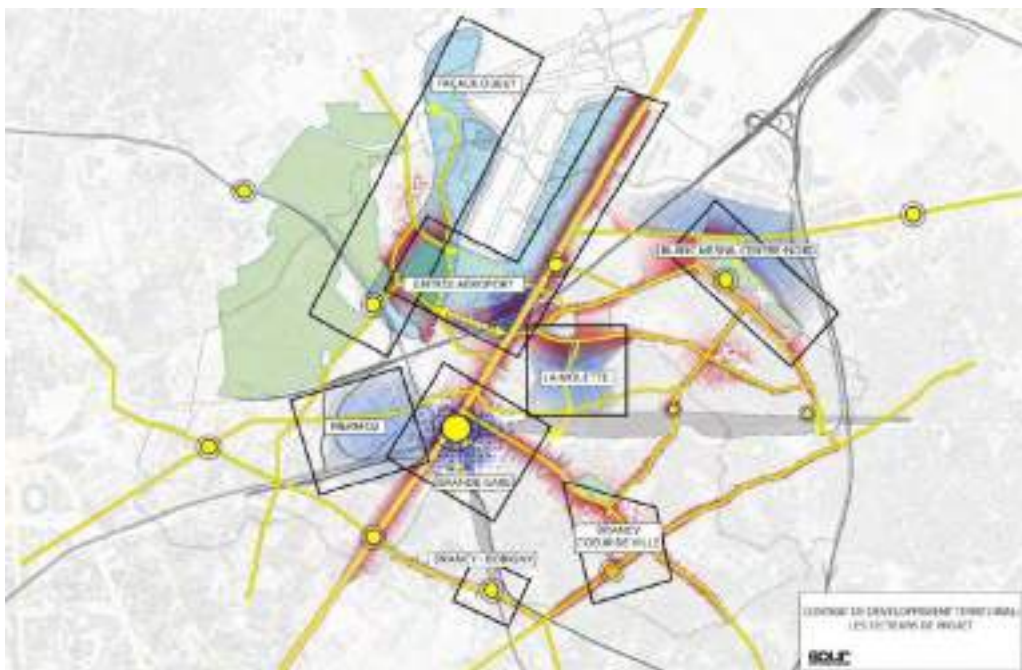
- ➔ **La création de près de 27 200 emplois à horizon 2028, soit près de 1,4 million de m<sup>2</sup> de surface d'activités à développer,**
- ➔ **La production de 1020 logements/an.** *Cet objectif ne fait pas l'objet de déclinaison par commune, mais repose sur la poursuite d'une politique volontariste au terme des PLH.*

Les objectifs chiffrés portent sur cinq communes. Les objectifs pour La Courneuve sont comptabilisés au CDT Territoire de la culture et de la création.

Pour parvenir à ces objectifs, le contrat de développement territorial identifie des secteurs d'intervention prioritaires, dont trois concernent plus particulièrement la commune de Drancy :

- **Entrée Aéroport**, avec pour objectif une valorisation économique, urbaine et identitaire de ce pôle d'excellence du territoire, en lien avec la future Gare GPE et les équipements majeurs existants (aéroport, PEX, musée de l'air),
- **Façade Ouest**, avec également un objectif de valorisation économique, notamment en lien avec la filière aéronautique,
- **Blanc Mesnil Centre-Nord**, avec un projet de création d'un nouveau cœur de village autour de la future gare GPE,
- **Drancy Cœur de Ville**, avec la demande d'une gare GPE supplémentaire, stratégiquement située pour le Drancéens, et en fonction d'un potentiel de densification identifié,
- **Drancy – Bobigny**, avec un projet d'optimisation du tissu au pied de la future gare GPE,
- **Grande Gare**, destinée à devenir un pôle d'échange majeur de transports collectifs, au sein d'un nouveau quartier mixte,
- **La Molette**, avec un projet de création d'un nouveau quartier mixte,
- **Mermoz**, avec un objectif de valorisation et diversification économique de la zone.

#### Secteurs d'intervention prioritaires du CDT (Source : CDT)



Le projet de Contrat de développement territorial Le Bourget a été validé le 12 juillet 2013 avec l'Etat, mais non signé par la commune pour deux motifs essentiels :

- La gare GPE du centre-ville qui n'est pas inscrite comme définitivement acceptée
- Le périmètre de sureté de la Gare de triage qui ne permet pas à la ville de Drancy de répondre aux objectifs de production de logements inscrits dans le CDT.



### 2.3.2. Gare de triage Drancy-Le Bourget

La gare de triage de matières dangereuses constitue une installation à « risque majeur » implantée sur la commune de Drancy.

L'étude de danger de RFF du 5 août 2011 indique une zone d'effets létaux entre 0 et 620 mètres. Dans cette zone, le niveau de risque nécessite la mise en œuvre de mesures pour maîtriser l'urbanisation, en consacrant le principe de ne pas accroître la population exposée aux risques.

L'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 donnant acte de l'étude de danger relative à la gare de triage a été annulé le 11 décembre 2014 par jugement du tribunal administratif de Montreuil.

Une nouvelle étude de dangers doit être menée, sur la base de l'évolution juridique relative aux études de danger des gares de triage. Le PLU de Drancy devra évoluer en même temps que l'évolution de la connaissance du risque.

## 3. Présentation générale de la commune

### 3.1. Fiche identité de la commune

La commune de Drancy, est située à **cinq kilomètres de Paris Porte de Pantin** dans un territoire fortement urbanisé du département de la Seine-Saint-Denis. Elle s'étend sur **776 hectares**, et s'inscrit dans la **géographie de la Plaine de France**.

Limitrophe dans sa partie sud de la ville Préfecture de Bobigny, pôle administratif du département (Préfecture, Palais de justice, CDI, DDT de la Seine-Saint-Denis...), la ville est bordée par quatre autres communes sans rupture dans le tissu : à l'ouest, La Courneuve, au nord, Le Bourget et Le Blanc Mesnil, au sud-est, Bondy.

La commune de Drancy bénéficie d'une bonne accessibilité routière avec la proximité de grandes infrastructures (A1, A3, A86) mais reste peu desservie par les transports en commun structurants, qui irriguent le territoire uniquement sur ses limites. Le paysage et le fonctionnement de la commune sont marqués par le fractionnement généré par certaines de ces infrastructures.

**Localisation de la commune de Drancy dans le département de Seine-Saint-Denis**



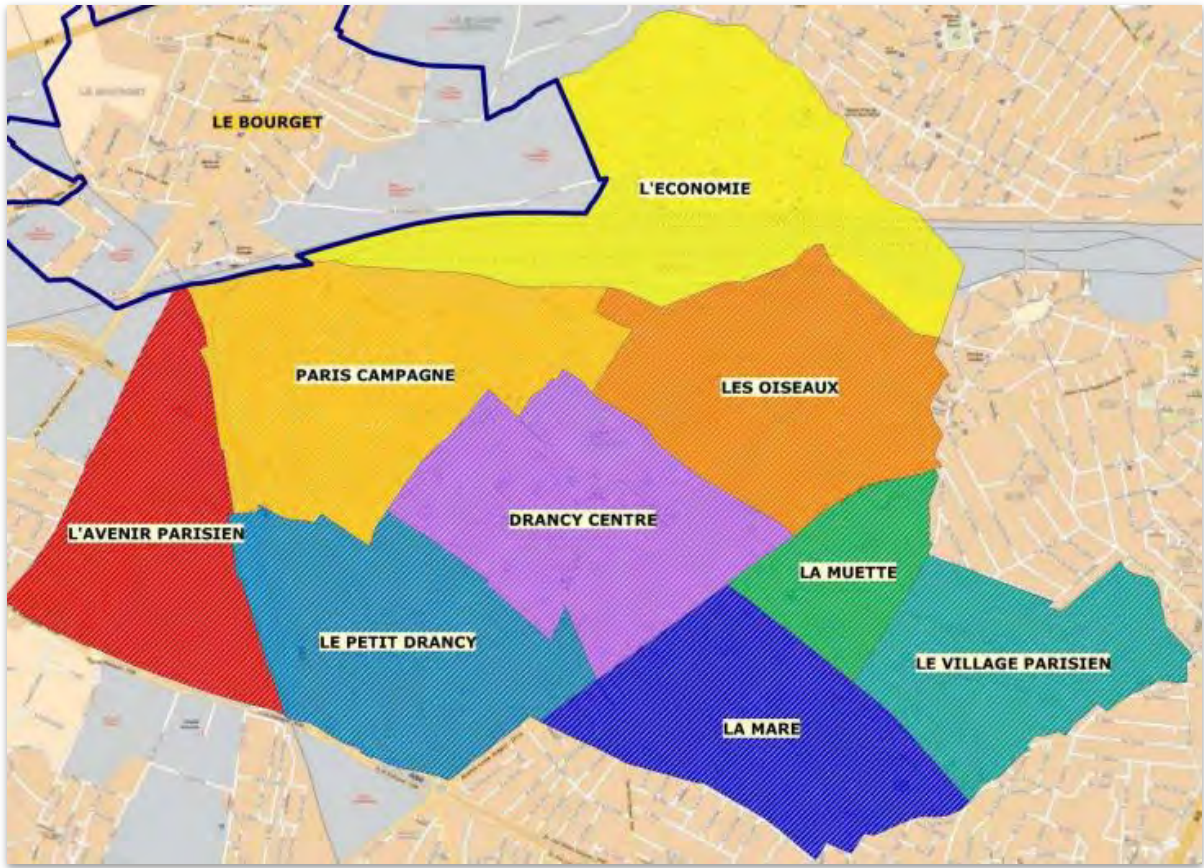
La commune de Drancy totalise **68 241 habitants** (source : INSEE 2013) pour **12 532 emplois**, traduisant ainsi son **caractère résidentiel**.

Le tissu urbain de la commune se compose en majorité de **grands lotissements pavillonnaires**, juxtaposés à des **ensembles d'habitat collectifs** de taille plus ou moins importante et à quelques secteurs d'activités.

La commune est organisée en neuf quartiers :

- A l'Ouest de la RD115, **Drancy Centre, Les Oiseaux, Paris Campagne et Petit Drancy**,
- Au-delà de l'autoroute A86, à l'Ouest de la commune, **l'Avenir Parisien**,
- Au-delà de la ligne B du RER, au Nord de la commune, **l'Economie**,
- A l'Est de la RD115, **La Muette, Village Parisien et La Mare**.

**Délimitation des neuf quartiers drancéens (source : ville de Drancy)**



## 3.2. Contexte intercommunal

### 3.2.1. La commune de Drancy dans son environnement

La commune de Drancy appartient à un vaste territoire qui connaît depuis de nombreuses années une mutation économique et sociale liée à la désindustrialisation.

La ville bénéficie d'une très bonne situation en matière de desserte routière et ferrée grâce à la proximité de grandes infrastructures à vocation régionale qui la relie aux pôles économiques et administratifs du département. Le projet de Tangentielle Nord et métro du Grand Paris complètera le maillage.

La commune est proche des pôles d'emploi de l'Est parisien :

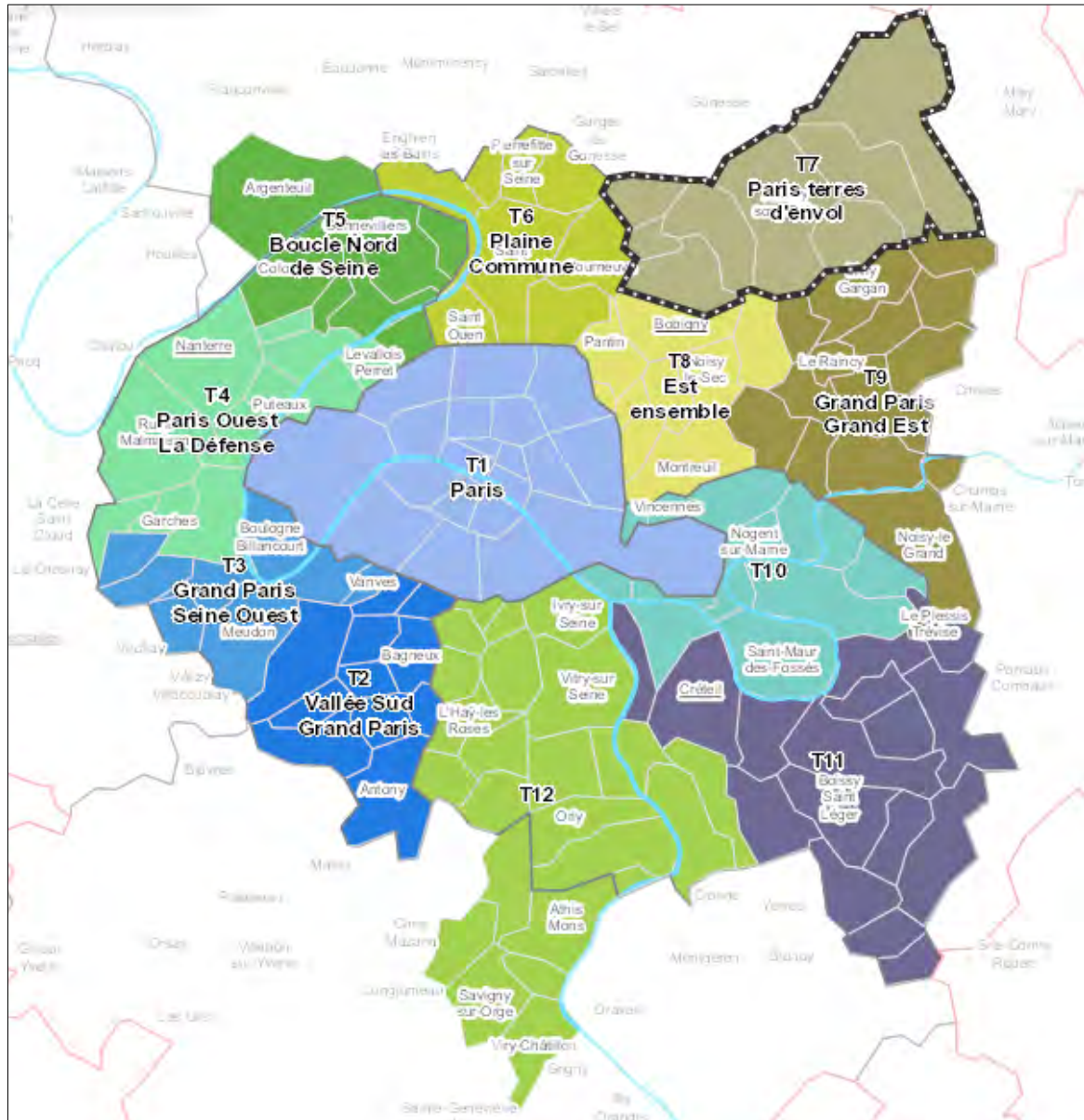
- **Le Centre d'Envergure Européenne de Roissy** où sont concentrées de nombreuses entreprises qui bénéficient de la présence de l'aéroport international Charles de Gaulle et de la gare d'interconnexion TGV : Garonor et zones d'activités d'Aulnay- sous-Bois, Z.I. de Paris Nord II, Parc des Expositions de Villepinte, centre d'activités Tremblay-Charles de Gaulle,
- **La Plaine-Saint-Denis**, pôle économique majeur dont le développement joue un rôle important dans la structuration du territoire,
- **La plateforme aéroportuaire du Bourget** : activités aéronautiques liées à l'aéroport d'affaires dont la réorganisation fait l'objet de la Mission Interministérielle relative au redéploiement de la Plateforme Aéroportuaire, qui concerne notamment le Musée de l'Air et de l'Espace.



### 3.2.2. Le territoire « Paris Terre d'Envol »

Depuis la création de la Métropole du Grand Paris le 1er janvier 2016, Drancy appartient à l'un de ses 12 territoires : le territoire T7 « Paris Terres d'Envol », un Etablissement Public Territorial.

Territoires de la Métropole du Grand Paris



Le territoire Paris Terres d'Envol rassemble les ex-communautés d'agglomération de l'Aéroport du Bourget (Drancy, Dugny et Le Bourget) et Terres de France (Sevrans, Villepinte et Tremblay-en-France) mais aussi deux communes qui n'appartenaient à aucun EPCI à fiscalité propre (Le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois). Il est ainsi composé de 8 communes et s'étend sur 7830 hectares pour une population estimée de 346 268 habitants en 2012.

Ce territoire est marqué par une forte identité économique à vocation industrielle et résidentielle, et très lié aux infrastructures de transport : l'aéroport de Bourget, celui de Paris-Charles de Gaulle, les voies ferrées logistiques et passagers. Il illustre aujourd'hui les mutations du modèle économique francilien, où l'industrie laisse place à des activités logistiques, tertiaires ou de services.

Dix compétences seront transférées au territoire, comme à tous les territoires de la Métropole du Grand Paris, de manière progressive de 2016 à 2018 :

⊙ **7 compétences obligatoires en propre :**

- l'assainissement et l'eau,
- la gestion des déchets ménagers et assimilés,
- le plan climat-air-énergie,
- le PLU
- la politique de la ville,
- l'action sociale d'intérêt territorial,
- les équipements culturels et sportifs d'intérêt territorial.

⊙ **3 compétences partagées avec la Métropole du Grand Paris :**

- l'aménagement : opérations d'aménagement, actions de restructuration, urbaine, constrictio de réserves foncières
- le développement économique : zone d'activités, actions de développement économique
- l'habitat : OPH, amélioration du parc immobilier bâti, réhabilitation et résorption de l'habitat insalubre



# REVISION DU PLU

## 1. Rapport de présentation

### 1.2. Etat initial de l'environnement



---

**Direction des services techniques**

*Mairie de DRANCY  
Place de l'Hôtel de Ville  
93 700 DRANCY  
Tel. : 01 48 96 51 54*

Directrice des services techniques

---



**SOMIVAL**

*23 rue Jean Claret  
63 000 CLERMONT-FERRAND  
Tel. : 04 73 34 75 00*

*Contacts :*

Amandine BARATON  
Chef de projets, Ingénieur environnement

---



# Sommaire

<b>1. CADRE JURIDIQUE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLU .....</b>	<b>7</b>
1.1. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE.....	7
1.2. CONTENU DU DOCUMENT.....	8
1.3. PLACE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	9
<b>2. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT.....</b>	<b>11</b>
2.1. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE GÉNÉRAL.....	11
2.2. CONTEXTE PHYSIQUE ET NATUREL.....	14
2.2.1. Sol / Sous-sol.....	14
2.2.2. Eaux superficielles et souterraines.....	19
2.2.3. Climat.....	25
2.2.4. Potentiel en énergie renouvelable.....	28
2.2.5. Risques naturels.....	40
2.2.6. Qualité de l'air.....	43
2.2.7. Milieux naturels et biodiversité.....	48
2.3. CONTEXTE URBAIN ET PATRIMONIAL.....	63
2.3.1. Urbanisme réglementaire.....	63
2.3.2. Morphologie urbaine et architecturale.....	70
2.3.3. Approche urbaine et paysagère.....	71
2.3.4. Patrimoines.....	75
2.3.5. Les réseaux.....	78
2.3.6. La collecte des déchets.....	79
2.3.7. Risques technologiques.....	82
2.4. INFRASTRUCTURES ET DÉPLACEMENTS.....	84
2.4.1. Déplacements.....	84
2.4.2. Stationnement.....	85
2.4.3. Modes doux.....	86
2.4.4. Transports.....	88
2.4.5. Accidentologie.....	92
2.4.6. Ambiance sonore.....	92
2.5. LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ENVISAGÉS.....	97
2.5.1. Projet de Baillet.....	97
2.5.2. Projet de Gaston Roulaud.....	98
2.5.3. Le projet de Tangentielle Nord.....	100
2.5.4. Grand Paris Express.....	100
2.5.5. Projet de quartier Jules Auffret.....	101
2.5.6. Ilot du marché /centre-ville.....	103
2.5.7. Saint-Gobain/quartier Avenir.....	107
2.5.8. Ilot gare Drancy/Bobigny.....	107
2.5.9. Projet de trémie de liaison entre le quartier de la cité du Nord et le pôle gare du Bourget.....	107
2.6. ACTIONS MENÉES PAR LA COMMUNE EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE.....	108
2.6.1. Bilan énergétique gratuit sur l'isolation des habitations.....	108
2.6.2. Parc de voitures électriques.....	108
2.6.3. Démarche de développement durable appliquée aux opérations de l'OPH de Drancy.....	108
2.6.4. Démarche de développement durable appliquée aux opérations d'ICF Habitat – La Sablière.....	109
2.6.5. Démarche de développement durable appliquée aux opérations de la Ville de Drancy.....	109
2.7. SYNTHÈSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET ORIENTATIONS POUR LA PLANIFICATION URBAINE.....	111

# Table des illustrations

## Liste des cartographies

Cartographie 1 : Plan de situation .....	10
Cartographie 2 : Carte géologique – feuille de Paris au 1/50 000ème .....	15
Cartographie 3 : Risques naturels recensés sur la commune.....	40
Cartographie 4 : Inondation dans les sédiments.....	43
Cartographie 5 : Carte de la TVB des départements de Paris et de la petite couronne .....	51
Cartographie 6 : Plan zonage du PLU de Drancy – septembre 2011.....	66
Cartographie 7: Classement des infrastructures terrestres bruyantes de Drancy.....	93
Cartographie 8: Carte des isophones sur la période de jour .....	94
Cartographie 9: Carte des isophones sur la période de nuit de 22h à 6h. ....	95

## Liste des figures

Figure 1 : La commune de Drancy dans son contexte.....	12
Figure 2 : Quartiers de la commune de Drancy.....	14
Figure 3 : Localisation des ouvrages de la Banque du sous-sol.....	20
Figure 4 : Contexte hydraulique .....	22
Figure 5 : Périmètre du SAGE Croult-Enghien-Vielle mer.....	23
Figure 6: Pluviométrie dans la commune du Bourget.....	25
Figure 7 : Rose des vents du Bourget .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Figure 8: Bilan carbone de la Seine-Saint-Denis en 2005, en milliers de tonnes équivalent CO2 par an .....	27
Figure 9 : Groupe scolaire Jean Monnet .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
Figure 10 : Salle polyvalente.....	29
Figure 11 : Bâtiment possédant des installations photovoltaïques .....	30
Figure 12 : Gisement éolien au niveau de l’Ile de France.....	31
Figure 13 : Potentiel en géothermie.....	33
Figure 14 : Réseau et densité de consommation énergétique.....	34
Figure 15 : Composante de la trame verte et bleue départementale.....	52
Figure 16 : Composante de la trame verte et bleue départementale.....	53
Figure 17 : Nombre de strates dans les espaces végétalisés de Drancy .....	55
Figure 18 : Extrait de la carte du chapitre 3.3 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » du SDRIF.....	56
Figure 19 : Fonctionnement de la trame verte locale de Drancy .....	56
Figure 20 ; Localisation des sites Natura 2000 .....	59
Figure 21 : Nombre d’espèces recensées.....	61
Figure 22 : Habitats identifiés.....	61
Figure 23 : Carte des espèces et habitats à enjeux de conservation prioritaires (2010) .....	62
Figure 24 : SDRIF 2030.....	64
Figure 25 : CDT du Grand Paris.....	67
Figure 26 : Positionnement de Drancy dans le CDT Pôle d'excellence aéronautique .....	68
Figure 27 : Projet de CDT du Grand Paris .....	69
Figure 28: Localisation des différents quartiers de la ville de Drancy.....	71
Figure 29 : Espace du bâti en 1900.....	72
Figure 30 : Espace du bâti en 1960.....	73
Figure 31 : Espace du bâti en 2012.....	73
Figure 32 : Reportage photographique du bâti de Drancy.....	74
Figure 33: Sites inscrits et classés dans la commune de Drancy .....	75
Figure 34 : localisation des sites archéologiques .....	77
Figure 35 : Les principaux axes routiers à proximité immédiate de Drancy .....	85
Figure 36 : localisation des zones de stationnement .....	86

Figure 37 : Localisation des modes doux.....	87
Figure 38 : Transport en commun autour de la commune de Drancy .....	91
Figure 39 : Accidentologie recensée en 2014 en Seine-Saint-Denis .....	92
Figure 40 : Programme du PRU Jules Auffret .....	102
Figure 41 : Récapitulatif de l'occupation actuelle des sols.....	103
Figure 42 : Plan de principe du programme envisagé.....	105
Figure 43 : Coupe de principe du programme.....	106
Figure 44 : Le projet de trémie .....	107
Figure 45 : Évaluation des consommations énergétiques et des émissions de CO <sup>2</sup> générées par les logements avant et après intervention (Données MOE 2011 – Exemple du Bâtiment B).....	109

#### **Liste des tableaux**

Tableau 1 : Installations photovoltaïques sur le parc de l'OPH.....	30
Tableau 2 : Orientations du SRCAE en matière d'urbanisme .....	39
Tableau 3 : Risques identifiés sur la commune de Drancy .....	40
Tableau 4 : Principaux polluants à l'origine de la pollution atmosphérique.....	44
Tableau 5 : stratification de la végétation à Drancy.....	54
Tableau 6 : Nombre de strates et superficie des strates dans les espaces végétalisés de plus de 100 m <sup>2</sup> de Drancy.....	54
Tableau 7 : Diversité spécifique.....	57
Tableau 8 : Nombre d'espèce à enjeu écologique .....	57
Tableau 9 : Espèces protégées / règlementées sur la commune de Drancy.....	60
Tableau 10 : Espèces invasives .....	61
Tableau 11 : Surfaces prévisionnelles llot du marché/centre ville.....	105
Tableau 12 : Enjeux environnementaux et orientations .....	111

#### **Liste des photographies**

Photographie 1 : Groupe scolaire Jean Monnet.....	28
Photographie 2 : Groupe scolaire Aimé Césaire.....	29
Photographie 3 : Salle polyvalente .....	29



# 1. Cadre juridique de l'évaluation environnementale du PLU

## 1.1. Contexte réglementaire

L'évaluation environnementale sert à **formaliser** et à **améliorer** la prise en compte de l'environnement dans les stratégies publiques et privées, qu'il s'agisse de projets (industrie, zone d'aménagement concerté, ...) ou de documents de planification (plan local d'urbanisme, schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, ...).

L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme résulte de la transposition française de la **directive 2001/42/CE du 27 juin 2001** relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Cette directive a été transposée en droit français par les articles L. 121-10 à L. 121-15 et R. 121-14 à R. 121-17 du code de l'urbanisme.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite "loi Grenelle II") a modifié plusieurs codes. La partie réglementaire a notamment été modifiée par le **décret n°2012-995 du 23 août 2012** relatif à l'évaluation environnementale des documents d'urbanisme. En modifiant les articles R.121-14 et suivants du code de l'urbanisme, ce décret élargit le champ d'application de l'évaluation environnementale et introduit une nouvelle procédure dite **d'"examen au cas par cas"**.

Font l'objet d'une évaluation environnementale les projets suivants (article R 121-14) :

- 1° Les **directives territoriales d'aménagement** ;
- 2° Le **schéma directeur de la région d'Ile-de-France** ;
- 3° Les **schémas d'aménagement régionaux des régions d'outre-mer** ;
- 4° Le **plan d'aménagement et de développement durable de Corse** ;
- 5° Les **schémas de cohérence territoriale**.

Font également l'objet d'une évaluation environnementale :

- 1° Les plans locaux d'urbanisme qui permettent la réalisation de travaux, ouvrages ou aménagements mentionnés à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;
- 2° Lorsque les territoires concernés ne sont pas couverts par un schéma de cohérence territoriale ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale dans les conditions de la présente section :
  - a) Les plans locaux d'urbanisme relatifs à un territoire d'une superficie supérieure ou égale à 5 000 hectares et comprenant une population supérieure ou égale à 10 000 habitants ;
  - b) Les plans locaux d'urbanisme qui prévoient la création, dans des secteurs agricoles ou naturels, de zones U ou AU d'une superficie totale supérieure à 200 hectares ;
  - c) Les plans locaux d'urbanisme des communes situées en zone de montagne qui prévoient la réalisation d'unités touristiques nouvelles soumises à l'autorisation du préfet coordonnateur de massif ;
  - d) Les plans locaux d'urbanisme des communes littorales au sens de l'article L. 321-2 du code de l'environnement qui prévoient la création, dans des secteurs agricoles ou naturels, de zones U ou AU d'une superficie totale supérieure à 50 hectares.

Au regard des nouvelles dispositions législatives et réglementaires en matière d'évaluation environnementale, **le PLU de Drancy entre dans la catégorie des PLU devant faire l'objet d'un examen au cas par cas** opéré par l'autorité de l'Etat compétente en matière d'environnement. Cette dernière étant chargée de déterminer si le document est susceptible d'avoir des effets notables sur l'environnement : dans ce cas, il y aura obligation de soumettre le PLU à une évaluation environnementale.

Toutefois, malgré le caractère facultatif de l'évaluation environnementale, **la Ville de Drancy a souhaité s'engager dans cette démarche, quelque que soit l'issue de l'examen au cas par cas.**

Cette volonté se justifie notamment par les perspectives de renouvellement et de développement urbains que la Ville a l'intention de concrétiser au travers de diverses opérations d'aménagement à engager dans les prochaines années. Dans un souci de cohérence et d'approche globale, il apparaît nécessaire d'inscrire et d'évaluer cette démarche de projet dans la prochaine version du PLU.

## 1.2. Contenu du document

Le contenu du rapport de présentation doit être conforme à **l'article R.123-2-1 du Code de l'urbanisme modifié par le décret n°2012-290 du 29 février 2012** relatif aux documents d'urbanisme. Le diagnostic présenté doit répondre aux exigences inscrites à l'article L.122-1 du Code de l'urbanisme.

Lorsque le Plan Local d'Urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale conformément aux articles L. 121-10 et suivants, le rapport de présentation :

1. **Expose le diagnostic prévu** au deuxième alinéa de l'article L. 123-1-2 et décrit l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du Code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération.

2. **Analyse l'état initial de l'environnement et les perspectives de son évolution** en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan. L'état initial analysera notamment les thématiques suivantes : « **biodiversité et milieux** », « **sol et sous-sol** », « **eau** », « **air** », « **bruit** », « **climat et énergie** », « **patrimoine culturel, architectural et archéologique** », « **paysages et cadre de vie** » et « **déchets** ». Cette liste n'est pas exhaustive, les éléments qui seront apportés devront être définis au regard des spécificités environnementales de la commune.

L'état initial doit également contenir une description et une cartographie des zones à enjeux dont la zone Natura 2000 et zones intéressantes pour la biodiversité.

En conclusion de l'état initial de l'environnement, les enjeux devront être hiérarchisés.

3. **Contient un diagnostic** qui permettra de définir **les sensibilités et les incidences** sur son habitat. Il n'est pas prévu d'inventaire terrain dans le cadre de l'évaluation environnementale.

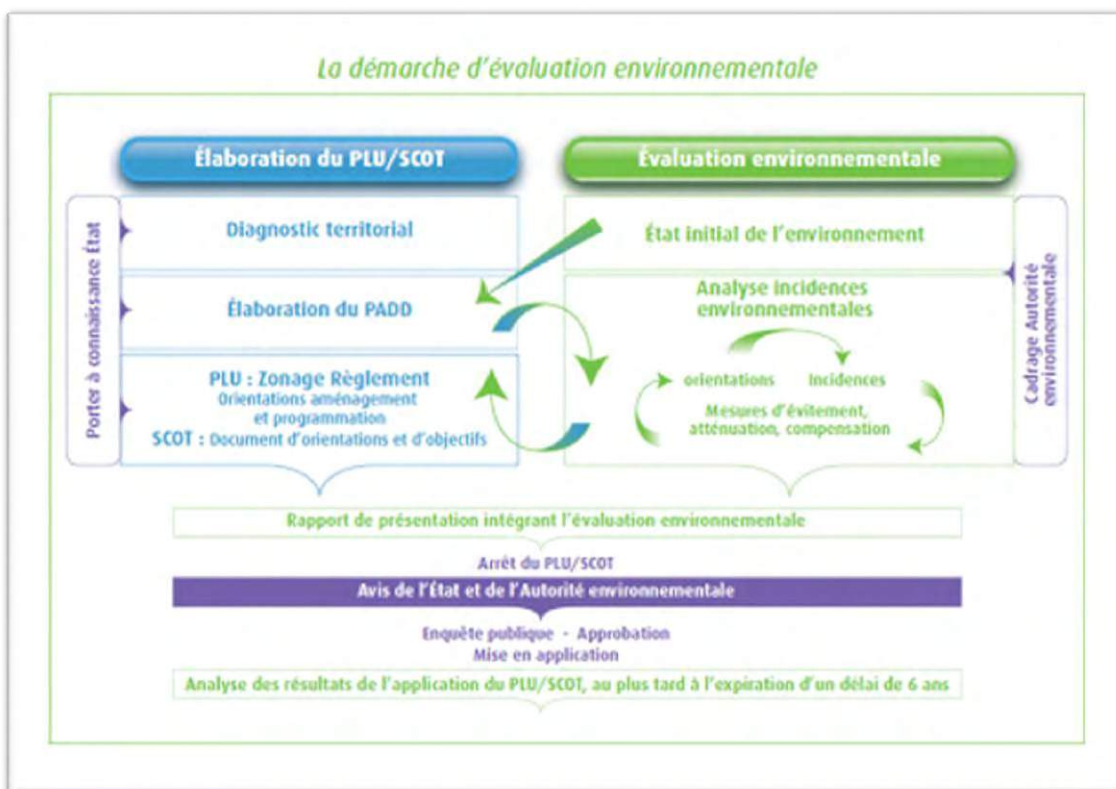
4. **Analyse les incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et expose les conséquences** éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement telles que celles désignées conformément aux articles R. 414-3 à R. 414-7 du Code de l'environnement, ainsi qu'à l'article 2 du décret n°2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000.

5. **Explique les choix retenus pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables**, au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international,

communautaire ou national, et, le cas échéant, les raisons qui justifient le choix opéré par rapport aux autres solutions envisagées. Il expose les motifs de la délimitation des zones, des règles qui y sont applicables et des orientations d'aménagement. Il justifie l'institution des secteurs des zones urbaines où les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement sont interdites en application de l'article L. 123-2.

6. **Présente les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser** s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et il précise les indicateurs qui devront être élaborés pour l'analyse des résultats de l'application du plan prévue par l'article L. 123-13-1, notamment en ce qui concerne l'environnement et la maîtrise de la consommation de l'espace.

7. **Comprend un résumé non technique** des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.



### 1.3. Place de l'évaluation environnementale

La révision d'un document d'urbanisme comme le PLU est susceptible d'avoir des impacts sur l'environnement. Ainsi, l'extension et la multiplication des zones constructibles à vocation résidentielle ou économique **peut avoir des impacts négatifs** (consommation d'espace, multiplication des transports, destruction d'habitats naturels, de sols agricoles, dégradation de paysages). A l'inverse, le PLU en lui-même **peut contribuer à maîtriser ces impacts** (limitation des extensions et du mitage, choix pertinent des zones constructibles, réserves d'emprises foncières pour des équipements collectifs, protection d'éléments naturels, etc.).

L'objectif de cette évaluation est d'évaluer le plus tôt possible l'impact sur l'environnement des projets autorisés dans le PLU en amont de leur réalisation, afin de mieux prendre en compte les incidences éventuelles et d'envisager des solutions pour éviter, réduire et compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document d'urbanisme.

## Cartographie 1 : Plan de situation



## 2. Analyse de l'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement est une des pièces essentielles du rapport de présentation des documents d'urbanismes. Il a un double rôle : d'une part il contribue à la constitution du projet de territoire par l'identification des enjeux environnementaux, et d'autre part, il constitue le référentiel nécessaire à l'évaluation et l'état de référence pour le suivi du document d'urbanisme.

Les thématiques suivantes seront analysées :



Source : guide évaluation environnementale des documents d'urbanisme.

### 2.1. Éléments de contexte général

La commune de Drancy s'inscrit au cœur de la **Plaine de France**, au sein d'une **étendue plane et complètement urbanisée**. D'une superficie de **776 ha**, le territoire de Drancy est limitrophe des communes du Bourget (au Nord-ouest), du Blanc-Mesnil (au Nord), de Bondy (à l'Est), de Bobigny (au Sud) et de La Courneuve (à l'Ouest).

Drancy est membre de l'**établissement public territorial Paris Terres d'envoi**. L'EPT est une structure intercommunale française, créée le 1er janvier 2016 dans le cadre de la mise en place de la métropole du Grand Paris. L'établissement rassemble les communes qui étaient regroupées dans l'ex-communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget et dans l'ex-communauté d'agglomération Terres de France, ainsi que deux communes qui n'étaient pas membres d'un EPCI à fiscalité propre (Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois).

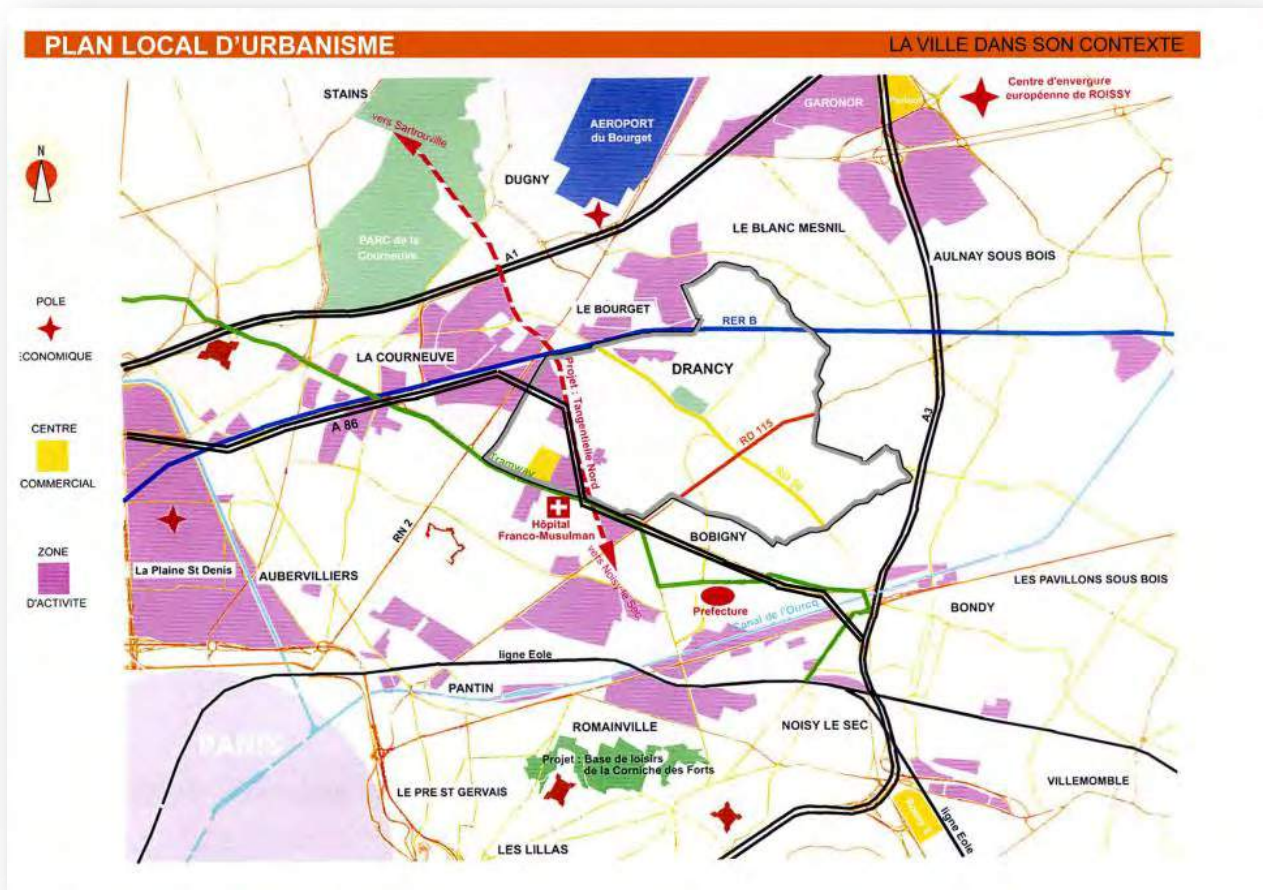


Figure 1 : La commune de Drancy dans son contexte (Source / PLU 2011)

La commune de Drancy comptait en 2013 **68 241 habitants** et présente aujourd’hui **une urbanisation à dominante résidentielle**, les quartiers pavillonnaires alternant avec les grands ensembles d’habitat collectif, et les activités économiques restant minoritaires. Le territoire, presque entièrement urbanisé à l’exception de quelques friches industrielles, est constitué d’un tissu urbain dense.

**La ville se caractérise par la présence marquée d’importantes infrastructures routières et ferrées**, qui assurent une très bonne desserte du territoire, mais créent également des coupures et des espaces marginaux dans le tissu urbain : ainsi, les quartiers de l’Economie et de l’Avenir Parisien, respectivement localisés au Nord et à l’Ouest de la commune, se trouvent de fait à l’écart du reste du tissu urbain drancéen, ceci étant accentué par le faible nombre de franchissements de ces infrastructures. En termes de desserte routière, la ville est reliée à Paris par l’A86 (qui traverse la partie Ouest de la commune) et par la RN186 (qui longe la limite Sud-ouest de Drancy, vers la Porte de Pantin). Par ailleurs, la proximité des autoroutes A1 et A3, ainsi que de la RN17, permet d’assurer les liaisons avec le Nord de la banlieue parisienne.

Le territoire drancéen est également fortement impacté par les infrastructures ferroviaires, la ville étant traversée par deux faisceaux ferrés majeurs :

- **La ligne B du RER**, qui assure la liaison Paris – Aéroport Roissy-CDG, traverse le Nord de la commune et en assure la desserte via les gares de Drancy et du Bourget. L’emprise de ce faisceau

ferrée représente environ 12% du territoire communal, notamment en raison de la présence d'une gare de triage dédiée au fret, occupant de larges emprises.

- L'Ouest de la commune est traversé par l'ancienne voie ferrée de la Grande Ceinture, prochainement réaffectée dans le cadre du projet de réseau ferré inter-banlieue Tangentielle Nord (prolongement vers l'Ouest – deuxième phase de travaux),
- Enfin, le Sud de la commune est longé par la ligne 1 du tramway, assurant la liaison inter banlieue d'Asnières à Noisy-le-Sec via Bobigny.

Les infrastructures permettent d'assurer une bonne accessibilité de la commune en transports en commun. Cependant, localisées en bordure du territoire drancéen, elles n'irriguent pas directement le centre-ville même si plusieurs lignes de bus urbains prennent le relais pour assurer la desserte de ce dernier.

A l'échelle de la commune, on note l'existence de **deux axes structurants** :

- **Un axe Nord-ouest / Sud-est**, depuis le pont du Bourget jusqu'à Bobigny (RD30, successivement baptisée avenue Marceau, rue Sadi-Carnot, boulevard Paul Vaillant-Couturier et avenue Jean Jaurès) ;
- **Un axe Nord-est / Sud-ouest**, depuis le Blanc-Mesnil jusqu'au carrefour des Six Routes à Bobigny (RD115, ou avenue Henri Barbusse).

Ces voies, fortement circulées et accueillant de nombreux équipements publics et commerciaux, constituent le support d'une forte animation urbaine.



Le croisement des RD30 et RD115, dit « Les Quatre Routes », marque un véritable centre-ville de la commune, **Ce pôle de centralité reste cependant à affirmer d'un point de vue urbain.**

Plus à l'Ouest, le long de la RD30, s'établissent successivement l'Hôtel de Ville et le centre administratif (au niveau de l'ancien bourg du « Vieux Drancy »), le Château de Ladoucette et son parc, l'Espace Culturel municipal et enfin, la Médiathèque intercommunale Georges Brassens.

D'un point de vue administratif, la commune est organisée en neuf quartiers distincts :

- A l'Ouest de la RD115, Drancy Centre, **Les Oiseaux, Paris Campagne et Petit Drancy**;
- Au-delà de l'autoroute A86, à l'Ouest de la commune, **l'Avenir Parisien** ;
- Au-delà de la ligne B du RER, au Nord de la commune, **l'Economie**;
- A l'Est de la RD115, **La Muette, Village Parisien et La Mare**.



**Figure 2 : Quartiers de la commune de Drancy**

Source : Ville de Drancy

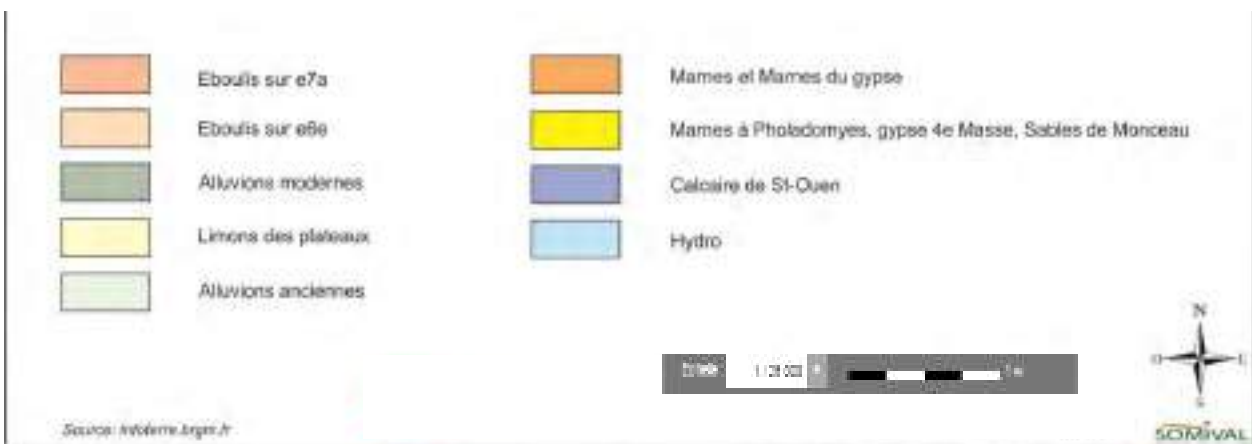
## 2.2. Contexte physique et naturel

### 2.2.1. Sol / Sous-sol

Le centre-ville de Drancy est situé sur le point haut de la commune, à une altitude d'environ 55 m. La pente, qui est peu marquée, est d'orientation Sud-Est/ Nord-Ouest. La topographie générale **de la commune demeure plane**.

Les données sont issues de la carte géologique de Paris au 1/ 50 000<sup>ème</sup> (N°183).





**Cartographie 2 : Carte géologique – feuille de Paris au 1/50 000ème (Source : BRGM)**

### Nature des sols

La commune de Drancy se situe dans la plaine de France, plateforme structurale constituée par le **calcaire de Saint-Ouen**, et dans la cuvette de Saint-Denis, qui est la zone d'extension du faciès gypseux pour un grand nombre de terrain tels que les sables de Monceau et le calcaire de Saint-Ouen.

La carte précédente présente le contexte géologique de la zone d'étude. Les formations affleurantes de la commune sont principalement quaternaires (alluvions et limons).

### Formations quaternaires

**Fy : Alluvions anciennes** : la majeure partie centrale de la commune repose sur des alluvions anciennes qui constituent de vastes formations de remblaiement déposées par les cours d'eau aux différents stades de l'évolution morphologique des vallées. Elles sont constituées par les matériaux prélevés dans les formations géologiques traversées par les fleuves à l'amont.

**Fy : Alluvions modernes** : Elles présentent un complexe d'éléments sableux et argileux ou s'intercalent des lits de graviers et de galets calcaires.

**Lp : Limon des plateaux** : On place sous cette rubrique une série de dépôts hétérogènes d'origine différente et souvent remaniée. Le Loess (dépôt sédimentaire continental d'origine éolienne, composé à 85% au moins de grains de quartz plus ou moins arrondis) constitue une partie de ceux-ci. Les Limons apparaissent dans la Plaine de France.

### Formations tertiaires

**E6e : Marnes à Pholadomyes. 4<sup>ème</sup> Masse et sables de Monceau (Bartonien inférieur)**. Les Marnes à Pholadomyes, dernier épisode marin avant l'installation du régime gypsi-lagunaire du Bassin de Paris, forment des coupures très nette par leur caractère transgressif. Bien que peu puissantes, leur épaisseur ne dépasse pas 2 mètres.

**E 7 a : Masses et marnes du Gypse. Bartonien supérieur (Ludien)**. Cette série comprend trois niveaux de gypse séparés par deux assises marneuses. Son épaisseur peut atteindre 40 m. Le calcaire de Champigny, équivalent latéral des deux niveaux supérieurs, n'est présent que sur une très petite zone du secteur d'étude : c'est un calcaire blanc grisâtre, parfois siliceux, compact et très dur.

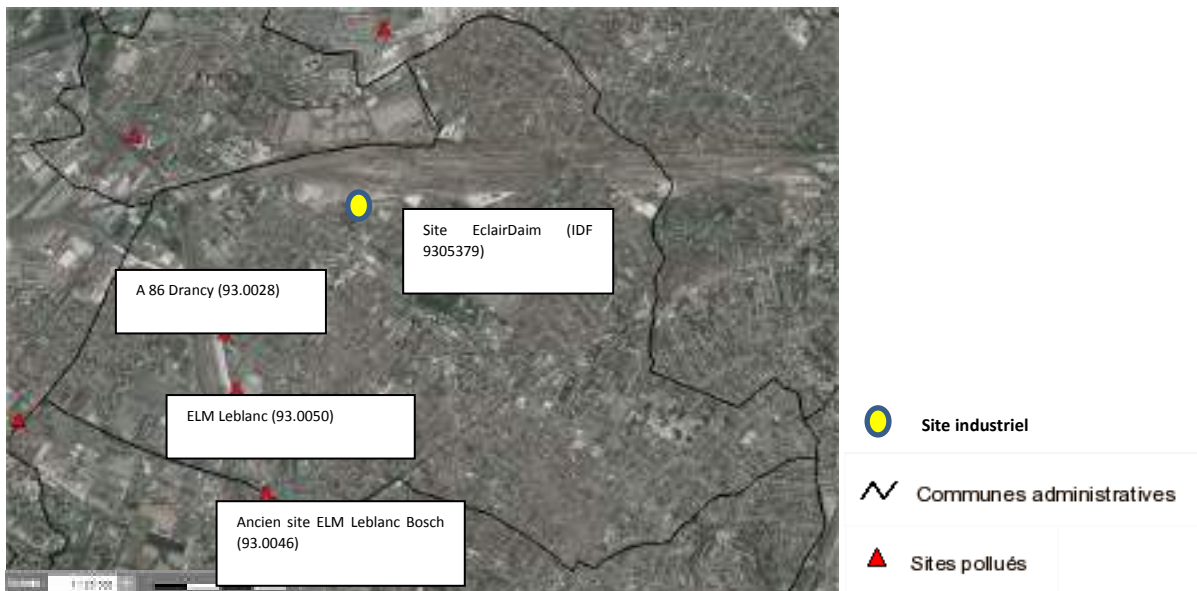
### **Synthèse**

*Une topographie plane qui n'apparaît pas comme une contrainte du territoire pour son développement.*

*Un territoire alluvionnaire sur un sous-sol d'origine majoritairement calcaire.*

### *Pollution des sols*

La consultation de la base de données BASIAS/BASOL révèle la présence de plusieurs sites et sols potentiellement pollués. **Trois sites se situent sur le territoire communal de Drancy :**



### **Caractéristiques du site A 86 Drancy**

Ancien site utilisé par la SNCF pour le dépôt d'hydrocarbures et la distribution pour les motrices diesel.

Ancienne installation classée soumise à autorisation. Arrêt de l'activité en 1994.

Site en milieu urbain bordé d'un côté par une zone d'habitation (à l'Est) et, de l'autre (à l'Ouest) par les voies SNCF. Ce site a été aménagé dans le cadre de la construction de l'autoroute A86, en voiries.

Pollution du sol et de la nappe par hydrocarbures et lubrifiants. Un arrêté préfectoral du 09/08/1995 a été pris dans le cadre de la cessation d'activité et notifié à la SNCF et à la DDE.

Après des travaux de dépollution effectués selon l'arrêté du 09/08/1995 [excavation des terres polluées par hydrocarbures en décharge autorisée (6150 T), ou réutilisation sur site, et traitement de la nappe phréatique par écrémage (10.3 m3 récupérés)], le site a été imperméabilisé pour la construction des voiries de l'A86.

Une surveillance de la nappe a été maintenue pour suivre l'évolution de la qualité des eaux (résultats non transmis à l'inspection).

Sauf élément nouveau il n'y a plus d'action de l'inspection des installations classées.

### **Caractéristiques du site ELM Leblanc**

Site industriel bâti et gardienné. Terrain dépollué, produits chimiques éliminés et traitement de la nappe en cours.

### **Caractéristiques de l'ancien site ELM Leblanc Bosch**

Ancien établissement fabricant des chaudières murales (activités de travail mécanique des métaux, peinture, traitement de surface) ayant cessé ses activités en novembre 1999.

Description qualitative :

- Diagnostic initial de l'état du sous-sol réalisé en 1999 puis diagnostics complémentaires en 2001.
- Opérations de mise en sécurité menées sur le site:
  - \*élimination de déchets;
  - \*neutralisation de cuves enterrées;
  - \*élimination de transformateurs au pyralène;
  - \*élimination de stockage de gaz.

- Un arrêté préfectoral demandant le traitement de zones de terres polluées et une étude complémentaire sur l'impact des solvants halogénés dans l'air du sol et dans la nappe a été notifié le 03/04/2002. Ces actions ayant été réalisées, un PV de récolement a été délivré le 25/03/2003.

Sauf élément nouveau, ce site n'appelle plus d'action de la part de l'inspection des installations classées.

**Description qualitative du site Eclair Daim :**

De plus le site Eclair Daim situé rue Philippe Lalouette peut être cité en tant qu'activité polluante.

En 2005, environ 5 tonnes de déchets dangereux ont été évacués par le représentant de l'exploitant dans le cadre de la mise en sécurité du site.

Des diagnostics de sols ont été transmis pour le numéro 28, les autres parcelles n'ont pas été investiguées malgré les demandes de l'inspection des installations classées. Au numéro 28, les terres identifiées polluées au tétrachloroéthylène ont été excavées en partie. Une dalle de ciment de 15 cm a été coulée sur la totalité de la surface de l'atelier et un revêtement de sol a été posé. L'étude sur l'évaluation des risques de janvier 2007 concluait à des valeurs de risques inférieures aux valeurs de référence pour un usage de bureau.

Fin 2010, des riverains de la rue Philippe Lalouette ont signalé qu'ils étaient incommodés par des odeurs. Le LCPP (laboratoire central de la préfecture de police) est intervenu à la demande de la mairie pour réaliser des mesures d'air ambiant.

Suite aux résultats de mesure d'air de fin 2010 et avril 2011 mettant en évidence du tétrachloroéthylène dans des habitations riveraines de l'ancien site, un arrêté préfectoral complémentaire été notifié au liquidateur le 26/08/11 lui prescrivant de remettre des études complémentaires dans un délai de 3 mois afin de vérifier si le site présente encore des sources de de pollution liées à l'activité exercée par Eclair Daim qui pourraient être à l'origine d'un transfert vers les tiers.

Un arrêté de mise en demeure du 16/02/2012 a été pris par le préfet demandant au liquidateur le respect de l'arrêté préfectoral complémentaire du 26/08/2011 dans un délai de un mois. En date du 28/11/11, le liquidateur a écrit au préfet disant qu'il ne disposait pas et ne disposera pas des fonds nécessaires, dans le cadre des opérations de liquidation judiciaire, pour réaliser les opérations demandées. Un arrêté de consignation a été pris le 29/05/2012 (correspondant au montant des études nécessaires pour la réalisation des investigations des milieux demandées par l'arrêté préfectoral du 26 août 2011.) Considérant que la liquidation est impécunieuse et compte tenu de la nécessité de procéder à des investigations complémentaires en vue de mettre le site en sécurité et protéger les tiers, le préfet a pris un arrêté de travaux d'office le 28/11/2012 chargeant l'ADEME des études préalables visant à la mise en sécurité du

site. Une réunion d'information a été organisée par la mairie et le préfet le 25 novembre 2013. Le bureau d'études mandaté par l'ADEME a débuté l'enquête de voisinage le mercredi 27 novembre 2013.

## Synthèse

*De par son passé industriel, la commune reste impactée par la pollution des sols.*

*Quelques sites sont touchés par des pollutions (métaux, HAP, hydrocarbures). Des aménagements sont possibles sur ces terres polluées avec des mesures de dépollution adaptées (c'est le cas par exemple sur le site de Baillet, au Nord de la commune, qui a été totalement dépollué).*

## Principaux enjeux

- Enjeu sanitaire : Fermer les sites pollués
- Délais : En cas de projet d'urbanisme prévoir le temps nécessaire pour la dépollution

### 2.2.2. Eaux superficielles et souterraines

#### Eaux souterraines

#### Aquifères et circulations des eaux

L'abaissement du niveau des nappes en période de sécheresse, ou, au contraire, son élévation après une période de précipitation peut aggraver les modifications de teneur en eau dans certaines formations géologiques argileuses et marneuses superficielles et contribuer au déclenchement de mouvements de terrains différentiels.

En raison de l'importance prise par les rivières sur la feuille Paris et de l'extension de leur bassin alluvionnaire, une nappe libre puissante alimente les puits dans les vallées. Les eaux souterraines ascendantes sont nombreuses, en raison de l'alternance répétée des assises perméables et imperméables ; on les exploite par puits et par forages. Ce sont, de haut en bas :

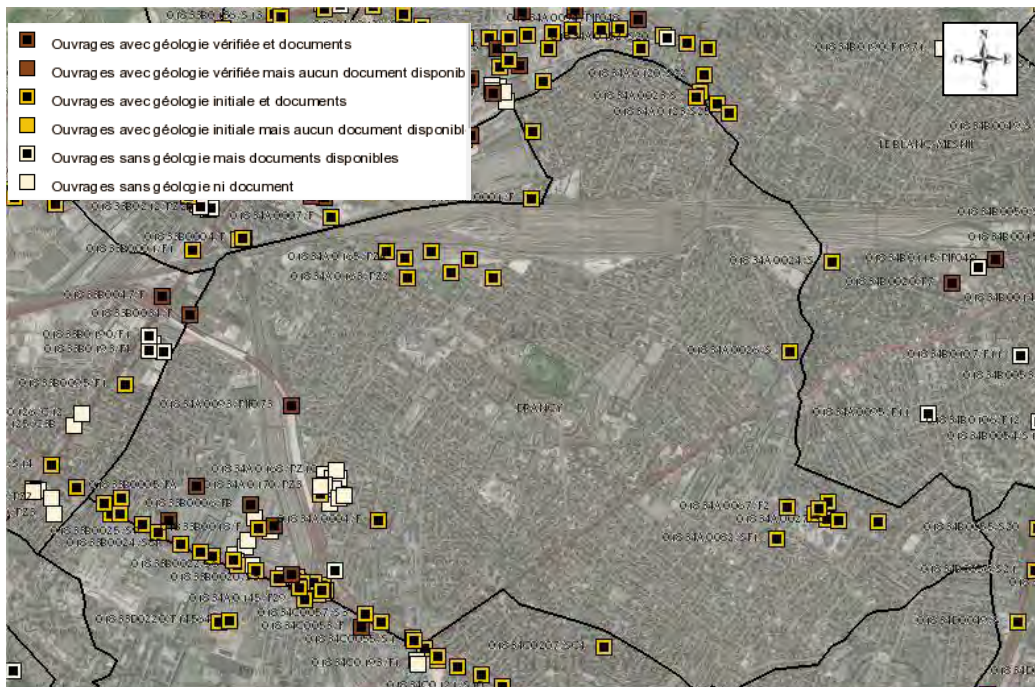
- 1° Nappe des Sablés de Fontainebleau, difficile à capter ;
- 2° Nappe des Marnes vertes, qui détermine de nombreuses sources ;
- 3° Nappe des Sables de Beauchamp et du Calcaire de Saint-Ouen, artésienne dans la région de Saint-Denis – Villemomble ;
- 4° Réseaux aquifères du Lutétien, en pression sous les Marnes et Caillasses ;
- 5° Nappe des Sables du Soissonnais, très puissante, localisée sur la rive droite de la Seine ;
- 6° Nappe des Sables d'Auteuil, passant sur la rive gauche de la Seine à Paris ;
- 7° Réseaux aquifères de la Craie, au sommet du Sénonien, sous la vallée de la Seine.

D'après la carte hydrogéologique, la première nappe rencontrée au droit de la commune est **la nappe de calcaire de Saint-Ouen**. Il est également possible de la rencontrer à une profondeur moindre dans les sables de Monceau.

La nappe de Saint-Ouen, où les eaux circulent autant horizontalement que verticalement au profit des fracturations, ne semble pas poser de contraintes particulières à la construction. D'autant plus que l'étude réalisée a fait ressortir la **présence de niveaux argileux peu perméables** (marnes infra gypseux), les communications entre les remblais et les aquifères sous-jacents sont donc peu probables.

### Exploitation des eaux souterraines

Ci-dessous les puits répertoriés sur le site du BRGM :



**Figure 3 : Localisation des ouvrages de la Banque du sous-sol (Source : BRGM)**

### Ressource en eau

La commune de Drancy est alimentée en eau potable par l'eau de la Marne traitée à l'usine de Neuilly-sur-Marne.

En Île-de-France, seulement une petite partie de l'eau potable provient de captages d'eaux souterraines.

**Le captage AEP le plus proche est situé au Sud-Est de la commune et exploite la nappe du Sparnacien à 126 m de profondeur.**

### Qualité de la masse d'eau souterraine

La commune est inscrite dans deux masses d'eau souterraine :

- **Eocène du Valois** (3104 / FRHG104) : masse d'eau souterraine à dominante sédimentaire à écoulement libre.
- **Albien-néocomien captif** (3218 / FRHG218) : masse d'eau souterraine à dominante sédimentaire à écoulement captif.

Ces deux nappes ont un objectif de bonne qualité en 2027.

## Eaux superficielles

### Contexte communal

L'histoire de la commune de Drancy et la toponymie de ses quartiers, rues, font référence au vocabulaire de l'eau. Avant son industrialisation et son urbanisation, **le territoire communal était assez marécageux**. Le quartier de l'Economie par exemple était une zone très marécageuse où les terrains étaient très bon marché. La seigneurie du Petit Drancy était également surnommée « Noues » qui signifie marais. La rue Anatole France dans le quartier des Oiseaux s'appelait le chemin des marais.

La commune était aussi **traversée par un ruisseau, la Molette** qui est aujourd'hui busé. A l'époque le ruisseau de la Molette faisait office de limite communale entre Drancy et le Blanc-Mesnil au Nord et à l'Est de la commune.

Aujourd'hui, aucun cours d'eau ne traverse la commune de Drancy. A proximité, les eaux superficielles sont caractérisées par :

- Le canal de l'Ourcq à environ 5 km au Sud ;
- Le canal de Saint-Denis à environ 4,7 km à l'Ouest ;
- La Seine sous forme de boucle à environ 6,8 km à l'Ouest ;
- Un bassin artificiel à environ 3,2 km au Nord-Ouest du site.

Quelques plans d'eau sont aussi présents au Nord de Drancy, sur la commune de Courneuve.

Le réseau hydrographique **le plus proche est le canal de l'Ourcq** au sud de Drancy sur la commune de Bobigny. D'une longueur de 108 km (130 km en incluant le Canal Saint-Martin et le Canal Saint-Denis), le canal traverse deux régions, cinq départements et 47 communes.

Il prend naissance en Picardie. Sa fonction première est la fourniture d'eau : 350 000 m<sup>3</sup> /jour arrivent au Bassin de la Villette et 180 000 m<sup>3</sup>/jour sont fournis à la SAGEP8, pour l'alimentation en eau non potable de la Ville de Paris.

Du transport de fret et de passagers est effectué sur la partie grand gabarit du Canal dont les caractéristiques sont : 2,60 m de profondeur et 24 m de large. Le Canal présente un grand gabarit entre Pavillons-sous-Bois – Sevran et Paris (Bassin de la Villette). Environ un million de tonnes de marchandises (expédition et arrivage) circulent chaque année sur le canal de l'Ourcq, dont 55 % sur la partie grand gabarit (pour un nombre de péniches de l'ordre de 2 500 par an).

Des aménagements ont été réalisés ces dernières années le long du canal et ce jusqu'à la Villette : un chemin piétonnier et une piste cyclable ont été aménagés, pour lui donner une vocation de loisirs.





Les objectifs environnementaux ont été définis, pour chacune des masses d'eau, par le comité de bassin. Ils figurent dans le **Schéma Directeur D'Aménagement et de Gestion des Eaux du Bassin Saine Normandie** (SDAGE) et ont été soumis à l'ensemble du processus d'élaboration et de validation de ce plan de gestion.

Ces objectifs sont :

- Le bon état, qualitatif et quantitatif (éventuellement le bon potentiel pour certaines eaux de surface) à atteindre en 2015 ;
- La réduction des rejets, pertes et émissions de substances prioritaires, voire la suppression des substances prioritaires dangereuses et des substances dites pertinentes pour le district hydrographique ;
- Le respect de toutes les normes et de tous les objectifs en 2015, pour les zones protégées (les zones de captages, les zones de baignades, les zones vulnérables ...).

La commune de Drancy n'est **pas inscrite dans une zone protégées** (hors zones vulnérables, zones sensibles, etc.).

**La commune est inscrite dans la masse d'eau « Le Croult du Lac départemental de la Courneuve au confluent de la Seine – FR HR 157 B ».** Le potentiel est qualifié de bon et le bon objectif de qualité est attendu pour 2027.

Drancy est intégrée au **Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux** de Croult-Enghien-Vielle Mer. Les thèmes majeurs sur le territoire sont les suivants :

- Réduire les pollutions émises par les habitants et les activités de toute nature ;
- Identifier et améliorer les caractéristiques des rejets industriels ;
- Limiter les rejets pluviaux des zones industrialisées ;
- Préserver et restaurer la faune et la flore des rivières et des plans d'eau ;
- Maintenir les espaces humides.



**Figure 5 : Périmètre du SAGE Croult-Enghien-Vielle mer (Source : SAGE)**

## **Synthèse**

***La commune de Drancy dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine Normandie.***

***Les eaux souterraines ascendantes sont peu nombreuses, toutefois, en période d'alimentation importante des nappes, la nappe du calcaire de Saint-Ouen est susceptible de remonter. Les eaux souterraines sont concernées par les masses d'eau « Eocène du Valois » et « Albien-néocénien ». Ces masses d'eau ont un objectif de bonne qualité en 2027.***

***Aucun cours d'eau permanents ou temporaires ne traverse la commune.***

***Les futurs projets devront veiller à assurer une gestion à la fois qualitative et quantitative des eaux pluviales en restant compatibles avec les documents de planifications en vigueur : SDAGE et SAGE.***

## **Principaux enjeux**

- Retrouver au plus vite la qualité des masses d'eau souterraines par la maîtrise des rejets EP et EU
- Effort permanent à mener pour l'amélioration et le renouvellement des réseaux EP et EU
- Limiter l'imperméabilisation ; retenir les eaux à la source ; Contrôler, traiter et limiter les rejets en milieu naturel

### 2.2.3. Climat

Ces données sont issues de Météo France et de Windfinder. L'ensemble des données récoltées concernent la ville du Bourget qui est limitrophe à la commune (au Nord-Ouest).

Le climat en Seine Saint-Denis est semblable au climat parisien : **océanique dégradé**. L'influence océanique étant prépondérante à celle continentale.

#### Pluviométrie

Drancy est donc soumise à un climat océanique dégradé. Les précipitations y sont fréquentes mais généralement faibles. Sur les trente dernières années, la moyenne annuelle des **précipitations est de 647,9 mm**, et le nombre moyen de jours de pluie (précipitation supérieure ou égale à 1 mm) est de **114**. En moyenne, il a **neigé 15 jours par an**.

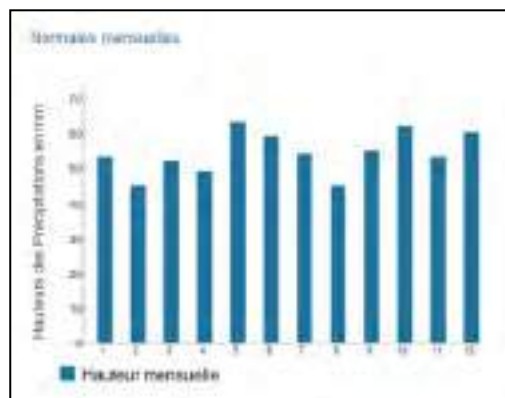


Figure 6: Pluviométrie dans la commune du Bourget  
(Source : Météo France)

Les mois de février et août sont les plus secs. Les pluies sont assez bien réparties sur le reste de l'année. La ville connaît en moyenne **19 jours d'orage** par an et 13 jours de brouillard.

#### Températures

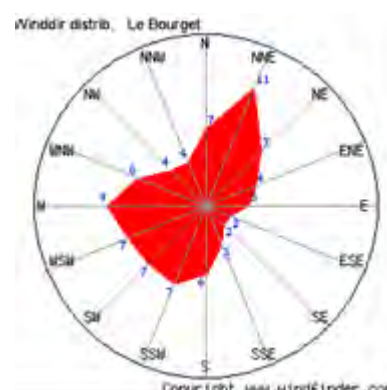
De manière générale, les étés sont plutôt frais avec une température **moyenne de 18°C** et les hivers sont **plutôt doux** avec une température moyenne de 6°C. Le mois le plus froid est le mois de janvier avec une température moyenne de 4 °C. La journée la plus froide, enregistrée, a été celle du 17 janvier 1985 avec une température minimale de -18,2 °C. Les mois les plus chauds sont ceux de juillet et août avec des températures moyennes de 19°C. Le record de chaleur a été atteint le 12 août 2003 avec plus de 40 °C. Le nombre moyen de jours où la température dépasse 25 °C est de 43, dont 9 au-delà de 30 °C. Il gèle en moyenne 29 jours par an.

#### Vents

Le vent est caractérisé par la direction d'où il provient et la vitesse à laquelle il souffle. La figure suivante présente la rose des vents. Il ressort que les vents dominants viennent du **Nord/Nord-Est**.

La vitesse maximale du **vent s'est établit à 148 km/h**, relevée le 3 février 1990, ce mois fut par ailleurs le plus venteux.

On relève des rafales de vent supérieures à **55 km/h en moyenne 44 jours par an**.



## Ensoleillement

Sur une année, **la durée moyenne d'insolation est de 1 614 heures**. La commune connaît **44 jours avec fort ensoleillement et 160 jours avec faible ensoleillement**. Le mois le plus ensoleillé est le mois d'août avec 223 heures d'ensoleillement. Le mois le moins ensoleillé est le mois de décembre avec 45 heures.

Le gisement solaire à la station Paris-Le Bourget et par extension à la commune de Drancy est de **1 367 kW/m<sup>2</sup>**

## Plan Climat-énergie de Seine-Saint-Denis

Conscient que le dérèglement climatique n'est pas un scénario pour le futur, mais une réalité déjà en marche, le département de Seine-Saint-Denis a adopté son **plan climat énergie départemental, lors de l'assemblée départementale du 25 juin 2010**.

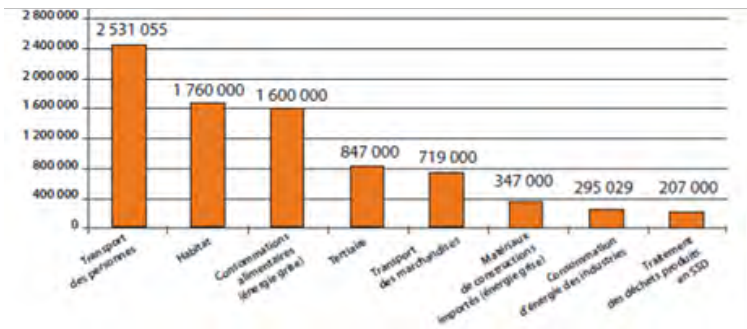
Cette démarche ouvre une réflexion sur les évolutions structurelles à mener sur le territoire pour contribuer à l'engagement national de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre.

**Trois enjeux majeurs ont été identifiés** sur le territoire : **agir sur les bâtiments** en prévenant les risques de précarité énergétique ; **agir sur les déplacements** de personnes et de marchandises en garantissant le droit à la mobilité ; **favoriser le changement des comportements** de consommation et de déplacements.

Pour y répondre, un programme de près de 70 actions départementales structurée en 10 axes :

1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre des logements et des bâtiments tertiaires ;
2. Accompagner le développement économique, notamment la mutation de la filière bâtiment ;
3. Garantir le droit à l'énergie en prévenant les risques de précarité énergétique des habitants ;
4. Construire une ville bioclimatique adaptée aux changements climatiques ;
5. Réduire les émissions de gaz à effet de serre des déplacements domicile-travail ;
6. Reporter l'usage de la voiture pour les courtes distances (inférieures 5km) ;
7. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour réduire l'usage de la voiture individuelle ;
8. Promouvoir une meilleure gestion des flux de marchandises sur le territoire pour réduire le fret routier ;
9. Accompagner les Séquano-dionysiens dans leur compréhension des enjeux et leurs changements de comportement ;
10. Réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'administration départementale.

En 2005, les émissions de gaz à effet de serre de la Seine-Saint-Denis s'élèvent à 8 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par an, et la tendance est à l'augmentation. Le transport des personnes est le premier secteur émetteur et représente 90% des émissions de gaz à effet de serre. L'habitat est le deuxième secteur émetteur, le chauffage représentant 70% des consommations énergétiques et 80% des émissions de gaz à effet de serre.



**Figure 7: Bilan carbone de la Seine-Saint-Denis en 2005, en milliers de tonnes équivalent CO2 par an (Source : Plan Climat-énergie)**

### Conférence de Paris de 2015 sur le climat

**La Conférence de Paris de 2015 sur le climat a eu lieu du 30 novembre 2015 au 12 décembre 2015 au Bourget** en France. Elle est à la fois la 21e conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et la 11e conférence des parties siégeant en tant que réunion des parties au protocole de Kyoto. Chaque année, les participants de cette conférence se réunissent pour décider des mesures à mettre en place, dans le but de limiter le réchauffement climatique. **Cette conférence a réuni 195 pays.**

Les objectifs de cette conférence étaient à la fois de traiter de :

- L'atténuation et de la baisse des émissions de gaz à effet de serre ;
- l'adaptation des sociétés aux dérèglements climatiques existants et à venir.

La COP21 devaient également permettre aux pays développés de mobiliser 100 milliards de dollars par an à partir de 2020, en partie via le Fond vert pour le climat afin d'aider les pays en voie de développement à lutter contre le dérèglement climatique.

### Synthèse

**Le climat présente peu de contraintes. Cependant, le risque de gel impose au projet un enfouissement de réseaux compatibles avec le maintien hors gel.**

**Le Plan Climat Départemental, en cohérence avec les décisions de la COP 21, impose la poursuite des efforts communaux afin de réduire les rejets de gaz à effet de serre.**

## 2.2.4. Potentiel en énergie renouvelable

### Energie solaire

Le solaire peut être divisé en deux catégories selon son utilisation et ses apports :

- Les apports solaires grâce à un travail sur l'insertion bioclimatique des bâtiments ;

Une construction bioclimatique est un bâtiment dans lequel le confort thermique et hygrométrique est assuré en tirant le meilleur parti du rayonnement solaire, de l'inertie thermique des matériaux et du sol ainsi que de la circulation naturelle de l'air. Cela passe par une meilleure mise en adéquation de la construction avec le comportement de ses occupants, avec son environnement et son climat, pour minimiser les besoins de chauffage, de rafraîchissement et de traitement de la qualité de l'air. Ce résultat est obtenu par l'adoption d'une conception rigoureuse en prenant en compte l'orientation et les ouvertures au soleil, pour un meilleur captage de l'énergie solaire, mais aussi la qualité des matériaux et des formes architecturales, et les méthodes de renouvellement de l'air intérieur.

- Les apports solaires grâce à l'implantation de capteurs solaires en façade ou en toiture des futurs bâtiments ;

Etant donné le nombre de jours d'ensoleillement par an (cf. climatologie), le recours à **l'énergie solaire est envisageable** sur l'ensemble de la commune.

L'implantation de capteurs solaires thermiques pour la production d'eau chaude sanitaire (ECS) ou de capteurs solaires photovoltaïques pour la production d'électricité est envisageable.

Il est également envisageable de mettre en place des candélabres à panneaux solaires photovoltaïques pour l'éclairage public. Néanmoins, son utilisation doit être choisie avec prudence, principalement du fait que les besoins en éclairage sont plus importants en hiver, période où la ressource solaire est la plus faible. Les lampadaires solaires doivent alors obligatoirement être surdimensionnés (capteurs et stockage)

### Les réalisations de la ville

La Ville de Drancy exploite cette énergie depuis déjà quelques années.

La ville de Drancy exploite aujourd'hui 3 installations photovoltaïques en fonctionnement au sien de son patrimoine.

#### Le groupe scolaire Jean Monnet :

- Date de mise en service : 24/06/2009
- Surface installée : 489 m<sup>2</sup>
- Puissance installée : 29 kWc



**Photographie 1 : Groupe scolaire Jean Monnet**

### Le groupe scolaire Aimé Césaire :

- Date de mise en service : 27/06/2011
- Surface installée : 402 m<sup>2</sup>
- Puissance installée : 24,48 kWc



Photographie 2 : Groupe scolaire Aimé Césaire

### La Salle Polyvalente :

- Date de mise en service : 2014
- Surface installée : 246 m<sup>2</sup>
- Puissance installée : 12, 224 kVA



Photographie 3 : Salle polyvalente

### Projets en cours

#### Le groupe scolaire Jules Ferry,

- Date de mise en service : rentrée 2018
- Surface installée : 170 m<sup>2</sup>
- Puissance attendue au minimum : 29 kW crête.
- La production attendue est d'environ 25 000 kWh.

#### Les terrains de tennis couverts,

- Date de mise en service :
- Surface installée : 642.6 m<sup>2</sup>
- Production estimée : 105 000 kWh
- Puissance installée : 98.28 kWc

#### L'Hôtel de Ville.

- Date de mise en service : 2017
- Surface installée : 6 m<sup>2</sup>
- Production estimée : 6000 kWh
- Puissance installée : 3 kWc

## Bilan des installations photovoltaïques sur le parc de l'OPH et en général

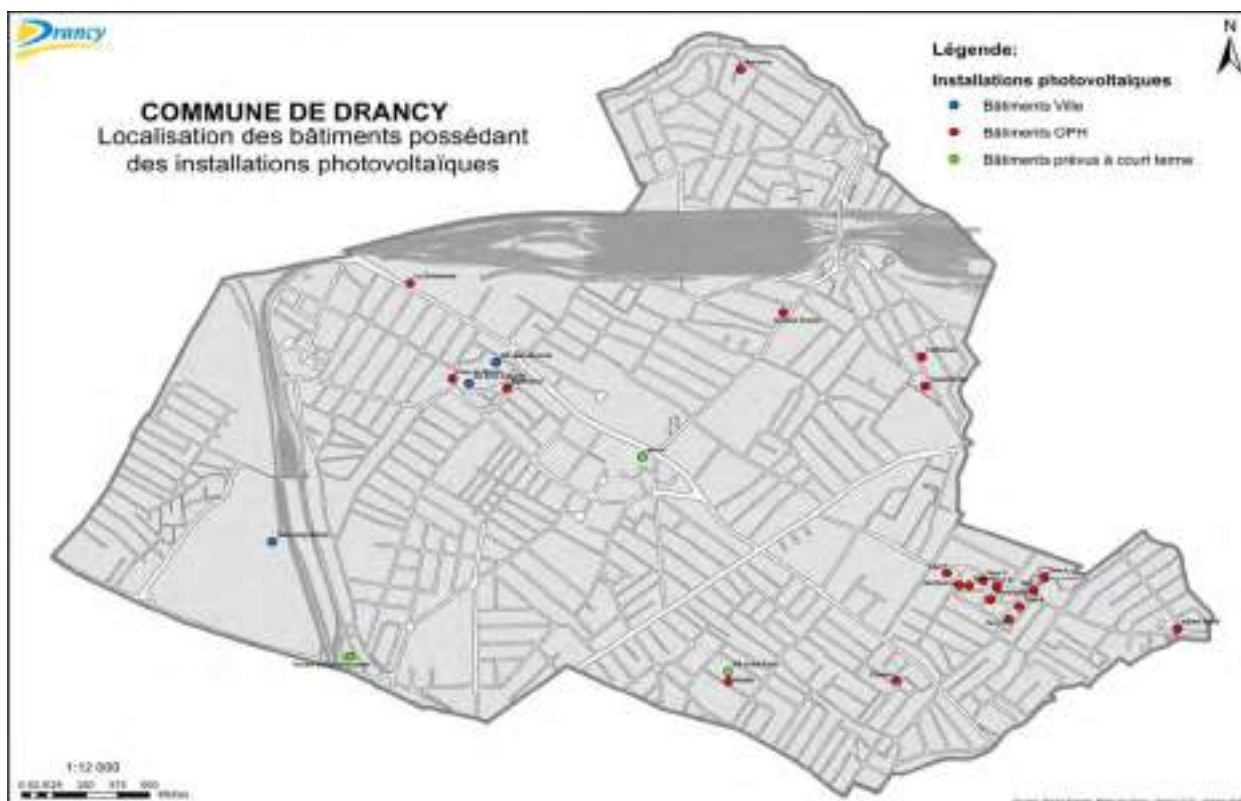
Le parc de l'OPH comprend aussi des installations photovoltaïques répertoriées ci-dessous.

Cela démontre aussi que l'OPH est aussi impliqué dans le développement des nouvelles énergies et dans la diminution des gaz à effet de serre.

**Tableau 1 : Installations photovoltaïques sur le parc de l'OPH**

Nom du site	Adresse	Quartier	Ville/OPH
Gentiane		VILLAGE PARISIEN	OPH
Coquelicots	112 rue castenau	LES OISEAUX	OPH
Soleil		VILLAGE PARISIEN	OPH
Tour 1		CACHIN	OPH
Tour 2		CACHIN	OPH
Tour 3		CACHIN	OPH
Tour 4		CACHIN	OPH
Tour 7	rue des bois de groslay	JULES AUFFRET	OPH
Tour 8	rue des bois de groslay	JULES AUFFRET	OPH
Tour 9	rue des bois de groslay	JULES AUFFRET	OPH
Clos du moulin		PARIS CAMPAGNE	OPH
Bonséjour		PARIS CAMPAGNE	OPH
Villette		LA MARE	OPH
Charlot		LA MARE	OPH
Castelnu		LES OISEAUX	OPH
La dimarosso		PARIS CAMPAGNE	OPH
Anatole France		LES OISEAUX	OPH
Hortensias		VILLAGE PARISIEN	OPH
Albert dinet		VILLAGE PARISIEN	OPH
Baroche		ECONOMIE	OPH

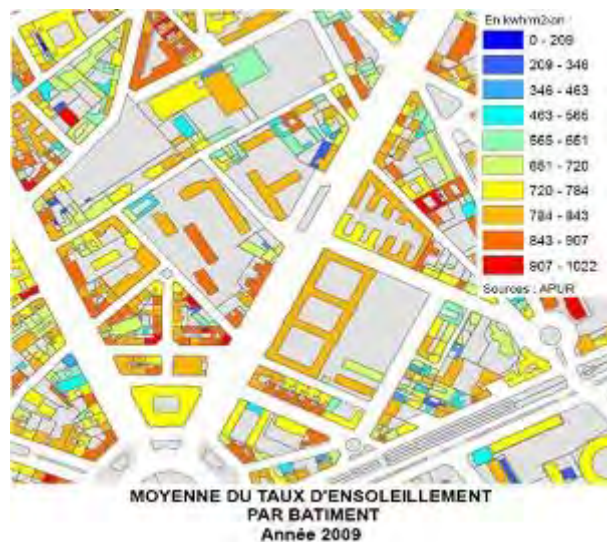
## Bilan du patrimoine photovoltaïque de Drancy :



**Figure 9 : Bâtiment possédant des installations photovoltaïques**



Un projet de mise à disposition d'un fichier de cadastre solaire est en cours et est prévu pour 2017. Ce projet permettra aux administrés de connaître le potentiel solaire sur leur toiture et de connaître s'il y a un intérêt d'installer des panneaux solaires.



### L'énergie éolienne

Le seul moyen de recourir à l'énergie éolienne sur le territoire communal, est de recourir aux éoliennes urbaines (petite taille ou éoliennes à axe vertical) :

- Les éoliennes à axe horizontal sont en quelque sorte des modèles réduits des grandes éoliennes « classiques ». Ces éoliennes peuvent mesurer de 5 à 20 m de haut et avoir un diamètre compris entre 2 et 10 m. La puissance maximale est de l'ordre de 5 à 10 kW.
- Les éoliennes à axe vertical peuvent fonctionner avec des vents provenant de toutes les directions. Elles sont relativement silencieuses et peuvent facilement s'intégrer à l'architecture des bâtiments. Leur vitesse de démarrage est de l'ordre de 1,5 m/s. La puissance est de l'ordre de 5 à 10 kW.

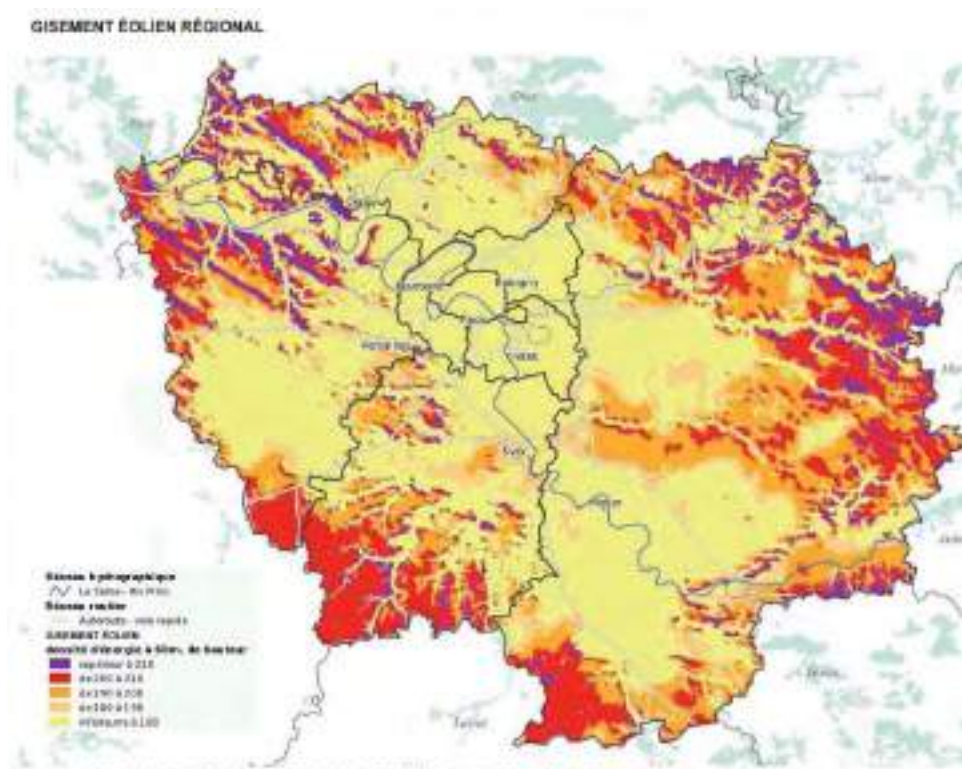


Figure 10 : Gisement éolien au niveau de l'Île de France (Source : SRE)

D'après la carte ci-dessus, le potentiel éolien est faible au niveau de la commune de Drancy. De plus, dans le cadre de projets urbains, l'insertion paysagère reste compliquée.

## Géothermie

Il existe plusieurs types de géothermie :

- **La géothermie haute énergie (température > 150°C).** Ces ressources se situent entre 1500 et 3000 m de profondeur et sont localisées dans des zones spécifiques où le gradient géothermal du sol est anormalement élevé (régions volcaniques).
- **La géothermie moyenne énergie (90°C < Température < 150 °C).** Ces ressources sont présentes à de nombreux endroits sur terre (même contexte géologique que pour la haute énergie) mais à une profondeur moins importante (moins de 1000 m)
- **La géothermie basse énergie (30°C < Température < 90°C).** Ces ressources sont présentes dans de nombreuses régions du globe et notamment en Europe (extraction de l'eau dans des gisements situés entre 1500 et 3000m)
- **La géothermie très basse énergie (Température < 30°C).** Ces ressources sont localisées en tout point de la planète.

**Quatre villes ont un réseau de chaleur** fonctionnant grâce à la géothermie : Le Blanc-Mesnil, Clichy-sous-Bois, La Courneuve et Tremblay-en-France. D'autres réseaux de chaleur sont alimentés avec des énergies fossiles (Bagnole). La géothermie représente **7,5% de l'énergie distribuée sur ces réseaux**, contre 10% pour le charbon et 3% pour le fioul - en écrêtage. Quelques **16.500 logements de Seine-Saint- Denis sont alimentés via la géothermie** (sur un total de 100.000 en Ile-de-France).

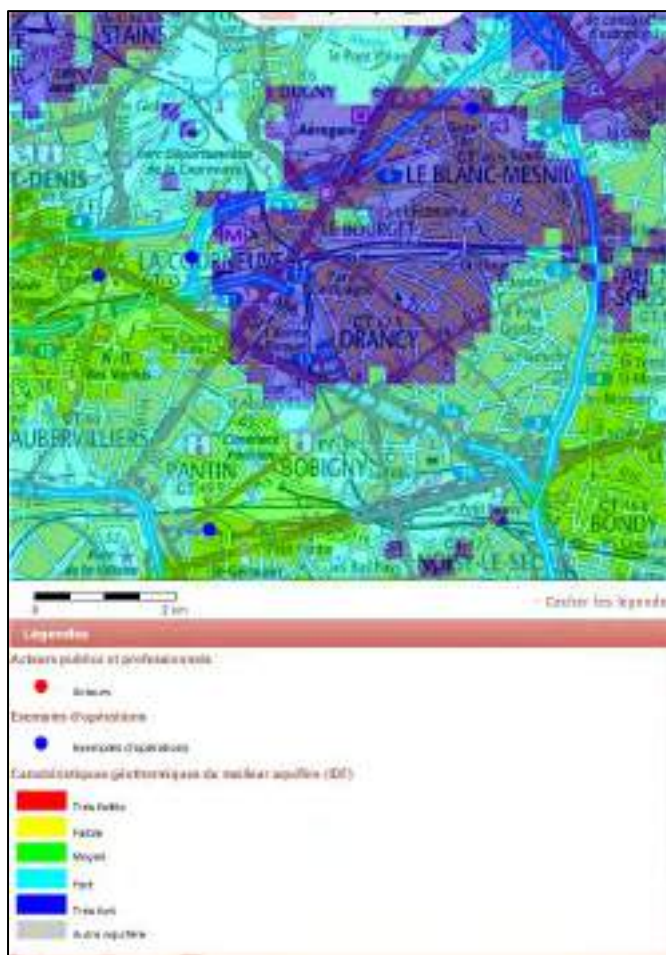
## Le potentiel de Drancy en géothermie

La commune de Drancy dispose d'un potentiel de 5.371 logements collectifs chauffés au gaz, dont 2.577 ont un système de production collective d'eau chaude sanitaire. Les radiateurs haute température concernent 70% des logements.

Les bâtiments communaux représentent un potentiel supplémentaire de 577 équivalents logements.

**Pour les alimenter, un réseau de géothermie devrait courir sur 5,2 km avec 42 sous-stations à créer. La ville a un sous-sol disponible pour réaliser un doublet géothermique qui n'empièterait pas sur ceux du Blanc-Mesnil et de la Courneuve nord.**

La carte ci-dessous présente le potentiel en géothermie sur la commune de Drancy :



**Figure 11 : Potentiel en géothermie**

Source : BRGM

Une étude réalisée par la Ville de Drancy présente le potentiel sous-sol avec les caractéristiques suivantes :

- Débit géothermal : 280 m<sup>3</sup>/h ;
- Température départ réseau : 63°C.

**La commune de Drancy apparaît comme étant favorable à une opération de géothermie profonde.**

	Drancy
Débit Géothermal (m <sup>3</sup> /h)	300
Température départ réseau (°C)	65
Nombre de logements raccordables	5631
Longueur de réseau à créer (m)	5200
Production thermique	67 165 MWh
Taux de Couverture moyen	55,2%
Tonnes CO <sub>2</sub> évitées (comparé au gaz)	9 230
Coût en CO <sub>2</sub> (gCO <sub>2</sub> /kWh Usk)	114,6
Estimation des investissements	26 095 480 € HT
Estimation des investissements avec Aides	16 044 880 € HT
Coût estimé du MWh délivré à l'utilisateur compris entre	<b>67 - 81 €HT</b>

(révisé avril 2016)

### Les projets de Drancy en géothermie

Un projet de géothermie profonde est en cours d'étude de faisabilité pour raccorder les villes de Drancy et de de Bobigny.

Le projet comprendrait :

- Un forage,
- Une centrale géothermique,
- Un réseau de chaleur.

La faisabilité dépendra de celle du forage (contraintes diverses à surmonter), de la possibilité de distribuer la chaleur là où les besoins énergétiques, les densités thermiques sont les plus importantes et enfin du réseau de chaleur à créer ou à réhabiliter.

Si la faisabilité est démontrée, les travaux pourraient démarrer début 2018.

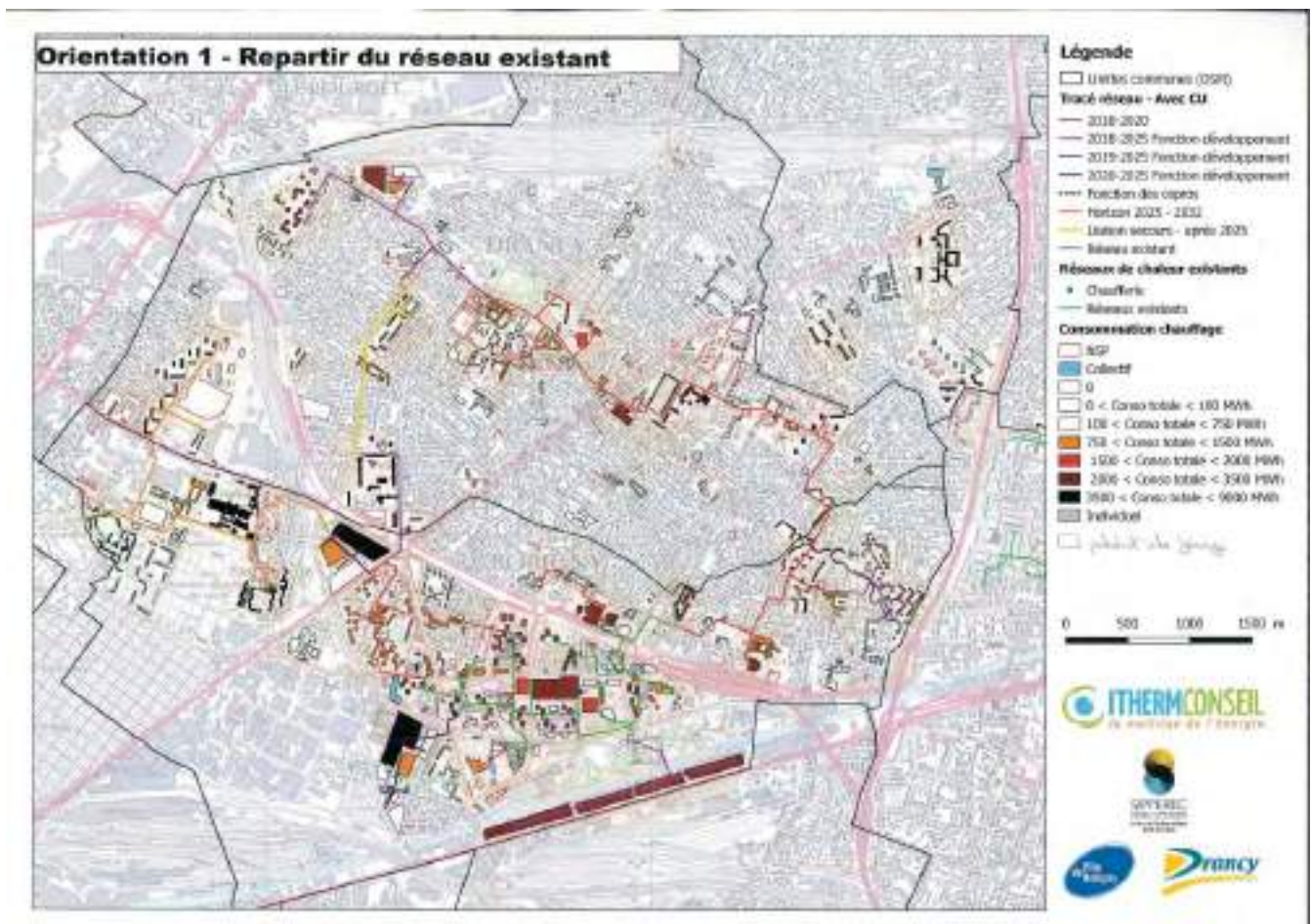


Figure 12 : Réseau et densité de consommation énergétique

### La biomasse

Une installation de chauffage Biomasse qui raccorde tous le quartier de l’avenir parisien a été inaugurée.

Cette chaufferie biomasse d’une puissance de 900 kW alimentera 568 logements sociaux de l’Office Public de l’Habitat de Drancy ainsi que plusieurs bâtiments communaux et un collège. Elle couvrira ainsi 65% des besoins du quartier.

L’alimentation par du bois local sera réalisée dans un rayon de moins de 50 kilomètres et garantira ainsi l’utilisation d’une énergie renouvelable plus économique.

Pour assurer le mix-énergétique, la chaufferie biomasse est couplée à une chaudière d’appoint gaz d’une puissance de 4,6 mW. Plusieurs bâtiments de l’OPH ont été aussi équipés de pompes à chaleur à absorption gaz.

### *Schémas régionaux de raccordement au réseau des énergies renouvelables*

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, dite « loi Grenelle II », a institué deux nouveaux types de schémas, complémentaires, afin de faciliter le développement des énergies renouvelables :

- **Les schémas régionaux du climat de l'air et de l'énergie** (SRCAE, cf. chapitre suivant). Arrêtés par le préfet de région, après approbation du conseil régional, ils fixent pour chaque région administrative des objectifs quantitatifs et qualitatifs de développement de la production d'énergie renouvelable à l'horizon 2020.
- **Les schémas régionaux de raccordement au réseau des énergies renouvelables** (ci-après « S3REnR »).

Définis par l'article L 321-7 du Code de l'Energie et par le décret n° 2012-533 du 20 avril 2012 modifié, ces schémas s'appuient sur les objectifs fixés par les SRCAE et doivent être élaborés par RTE en accord avec les gestionnaires des réseaux publics de distribution d'électricité concernés et comportent essentiellement :

- Un état initial des ouvrages des réseaux publics (incluant les travaux de réhabilitation, renouvellement, renforcement ou création d'ouvrages décidés ou identifiés) ;
- Les travaux de création (détaillés par ouvrages) nécessaires à l'atteinte des objectifs du SRCAE ;
- La capacité d'accueil globale du S3REnR, ainsi que la capacité réservée pour chaque poste ;
- Le coût prévisionnel des ouvrages à créer (détaillé par ouvrage) ;
- Le calendrier prévisionnel des études à réaliser et procédures à suivre pour la réalisation des travaux ;
- Le calendrier prévisionnel de la mise en service des créations et renforcements d'ouvrages indiqués dans l'état initial ;
- Les cartes permettant de localiser les ouvrages (existants, à créer et à renforcer).

La production d'énergie renouvelable en service est de 161 MW ; la production en file d'attente est de 94 MW (hors UIOM et cogénération). Le projet de S3REnR de la région Ile-de-France propose la réservation de capacité d'accueil d'un total de 693 MW.

Il permet de répondre aux objectifs régionaux de développement des EnR précisés dans le SRCAE pour l'horizon 2020 et intègre le surplus de capacité dégagé par la création d'ouvrages au titre du S3REnR. Le S3REnR Ile de France ne prévoit pas de travaux de renforcement

### *Schéma régional du Climat de l'Air et de l'Energie (SRCAE) Ile de France*

Après avoir été approuvé à l'unanimité par le conseil régional le 23 novembre 2012, le préfet de la région Ile-de-France a arrêté le **14 décembre 2012 le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie d'Ile-de-France (SRCAE)**.

Le SRCAE d'Ile-de-France a été élaboré conjointement par les services de l'Etat (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie - DRIEE -), du conseil régional et de l'ADEME, sous le pilotage du préfet de région et du président du conseil régional, en associant de multiples acteurs du territoire dans un riche processus de concertation.

Il fixe **17 objectifs et 58 orientations stratégiques** pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Ce document stratégique s'est appuyé sur plusieurs études préalables qui ont permis d'approfondir les connaissances sur les principaux enjeux régionaux.

Le SRCAE définit les **trois grandes priorités régionales** en matière de climat, d'air et d'énergie :

- Le **renforcement de l'efficacité énergétique des bâtiments** avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel ;
- Le **développement du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables** et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalent logements raccordés d'ici 2020 ;
- La **réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier**, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).

Le **Schéma Régional Eolien (SRE)** francilien, approuvé par le préfet de la région Ile-de-France et le président du conseil régional d'Ile-de-France le **28 septembre 2012**, constitue un volet annexé au SRCAE.

Le SRE établit la liste des 648 communes situées dans des zones favorables à l'éolien et donc susceptibles de porter des projets éoliens. Elles ont été définies en tenant compte à la fois du "gisement" de vent et des enjeux environnementaux, paysagers ou patrimoniaux dont la région Ile-de-France est riche. Leur identification a donné lieu à une concertation dans chacun des territoires de grande couronne, présentant un potentiel éolien. Il revient désormais aux collectivités locales, aux porteurs de projets et à l'ensemble des parties prenantes de se saisir de l'opportunité, pour un plus grand développement des énergies renouvelables dans la région.

Le SRCAE constitue non seulement le cadre de référence régional en matière d'énergie et de qualité de l'air mais aussi une boîte à outils pour aider les collectivités à définir les actions concrètes à mener sur leurs territoires, dans le cadre des Plans Climat Energie Territoriaux qu'elles préparent en 2013.

Les orientations concernant les bâtiments sont les suivantes :

N°	OBJECTIFS	N°	ORIENTATIONS
BAT 1	Encourager la sobriété énergétique dans les bâtiments et garantir la pérennité des performances	BAT 1.1	Développer la sensibilisation et l'information des utilisateurs à la sobriété énergétique
		BAT 1.2	Optimiser la gestion énergétique des systèmes et des bâtiments via une maintenance adaptée et des mesures de suivi
		BAT 1.3	Permettre une meilleure rationalisation de l'usage des bâtiments pour réduire les surfaces à chauffer
BAT 2	Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques	BAT 2.1	Améliorer et accentuer le conseil afin de promouvoir des travaux ambitieux de réhabilitation de l'enveloppe des bâtiments et les systèmes énergétiques les plus efficaces
		BAT 2.2	Permettre aux professionnels d'améliorer leurs pratiques et évaluer la qualité de mise en œuvre des travaux
		BAT 2.3	Mobiliser les outils financiers existants et développer des approches innovantes de financement
		BAT 2.4	Orienter, permettre et valoriser des opérations exemplaires et reproductibles
		BAT 2.5	Diminuer les consommations d'« énergie grise » des matériaux utilisés dans le bâtiment

Pour les énergies renouvelables les orientations sont :

N°	OBJECTIFS	N°	ORIENTATIONS
ENR 1	Densifier, étendre et créer des réseaux de chaleur et de froid en privilégiant le recours aux énergies renouvelables et de récupération	ENR 1.1	Déployer des outils en région et sur les territoires pour planifier et assurer le développement du chauffage urbain
		ENR 1.2	Optimiser la valorisation des énergies de récupération et favoriser la cogénération sur le territoire
		ENR 1.3	Encourager le développement et l'exploitation durable des géothermies
		ENR 1.4	Assurer une mobilisation et une utilisation cohérentes de la biomasse sur le territoire avec des systèmes de dépollution performants
ENR 2	Favoriser le développement des énergies renouvelables intégrées au bâtiment	ENR 2.1	Accélérer le développement des pompes à chaleur géothermales et aérothermiques
		ENR 2.2	Accompagner le développement des filières solaires thermique et photovoltaïque
		ENR 2.3	Mettre en place les conditions permettant au chauffage domestique au bois d'être compatible avec les objectifs de la qualité de l'air
ENR 3	Favoriser le développement d'unités de production d'ENR électrique et de biogaz sur les sites propices et adaptés	ENR 3.1	Favoriser la création de ZDE dans les zones favorables définies dans le SRE
		ENR 3.2	Améliorer la connaissance du potentiel et mettre en place les conditions nécessaires à un développement de la méthanisation
		ENR 3.3	Favoriser le développement de centrales photovoltaïques sur des sites ne générant pas de contraintes foncières supplémentaires

En matière d'électricité les orientations sont les suivantes :

N°	OBJECTIF	N°	ORIENTATIONS
ELEC 1	Maîtriser les consommations électriques du territoire et les appels de puissance	ELEC 1.1	Réduire les consommations électriques liées au chauffage électrique à effet joule
		ELEC 1.2	Diffuser les bonnes pratiques pour maîtriser les consommations électriques liées aux usages spécifiques
		ELEC 1.3	Assurer une intégration cohérente du véhicule électrique dans le réseau électrique
		ELEC 1.4	Informier et soutenir les collectivités pour le déploiement des « smart-grids » facilitant l'effacement des puissances en période de pointe et le raccordement des énergies renouvelables

Concernant les transports :

N°	OBJECTIFS	N°	ORIENTATIONS
TRA 1	Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés	TRA 1.1	Développer l'usage des transports en commun et des modes actifs
		TRA 1.2	Aménager la voirie et l'espace public en faveur des transports en commun et des modes actifs et prévoir les livraisons de marchandises
		TRA 1.3	S'appuyer sur les Technologies d'Information et de Communication pour limiter la mobilité contrainte et les besoins en déplacements
		TRA 1.4	Inciter les grands pôles générateurs de trafic à réaliser des Plans de Déplacements
TRA 2	Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises	TRA 2.1	Favoriser le report modal, les modes ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises
		TRA 2.2	Optimiser l'organisation des flux routiers de marchandises
TRA 3	Favoriser le choix et l'usage de véhicules adaptés aux besoins et respectueux de l'environnement	TRA 3.1	Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
		TRA 3.2	Favoriser le recours à des véhicules moins émetteurs et moins consommateurs
TRA 4	Limiter l'impact du trafic aérien sur l'air et le climat	TRA 4.1	Sensibiliser les Franciliens et les visiteurs aux impacts carbone du transport aérien et promouvoir des offres alternatives à son usage
		TRA 4.2	Limiter l'impact environnemental des plateformes aéroportuaires

En matière d'urbanisme et d'aménagement, les orientations sont les suivantes :

N°	OBJECTIF	N°	ORIENTATIONS
URBA 1	Promouvoir aux différentes échelles de territoire un développement urbain économe en énergie et respectueux de la qualité de l'air	URBA 1.1	Prendre en compte les objectifs et orientations du SRCAE dans la révision du Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France
		URBA 1.2	Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques
		URBA 1.3	Accompagner les décideurs locaux en diffusant des outils techniques pour la prise en compte du SRCAE dans leurs projets d'aménagement
		URBA 1.4	Prévoir dans les opérations d'aménagement la mise en application des critères de chantiers propres

Pour les activités économiques

N°	OBJECTIF	N°	ORIENTATIONS
ECO 1	Faire de la prise en compte des enjeux énergétiques un facteur de compétitivité et de durabilité des entreprises	ECO 1.1	Intensifier les actions d'efficacité énergétique dans les entreprises
		ECO 1.2	Inciter aux synergies et mutualisations entre acteurs économiques d'une même zone d'activités
		ECO 1.3	Favoriser les approches globales d'éco-conception auprès des entreprises

Concernant l'agriculture :

N°	OBJECTIF	N°	ORIENTATIONS
AGRI 1	Favoriser le développement d'une agriculture durable	AGRI 1.1	Maîtriser les effets des modes de production agricole sur l'énergie, le climat et l'air
		AGRI 1.2	Développer la valorisation des ressources agricoles locales non alimentaires sous forme de produits énergétiques ou de matériaux d'isolation pour le bâtiment
		AGRI 1.3	Développer des filières agricoles et alimentaires de proximité



N°	OBJECTIF	N°	ORIENTATIONS
CD 1	Réduire l'empreinte carbone des consommations des Franciliens	CD 1.1	Promouvoir la mutualisation et la réutilisation des biens
		CD 1.2	Réduire les gaspillages alimentaires et l'empreinte carbone des menus
		CD 1.3	Construire une offre régionale de loisirs et touristique attrayante et cohérente pour limiter les déplacements des Franciliens et des visiteurs
		CD 1.4	Améliorer et diffuser les méthodologies de comptabilisation des émissions indirectes de GES pour multiplier les leviers d'actions des collectivités dans leurs PCET

Pour la qualité de l'air

N°	OBJECTIF	N°	ORIENTATIONS
AIR 1	Améliorer la qualité de l'air pour la santé des Franciliens	AIR 1.1	Poursuivre l'amélioration des connaissances en matière de qualité de l'air
		AIR 1.2	Caractériser le plus précisément possible l'exposition des Franciliens
		AIR 1.3	Inciter les Franciliens et les collectivités à mener des actions améliorant la qualité de l'air

Adaptation au changement climatique

N°	OBJECTIF	N°	ORIENTATIONS
ACC 1	Accroître la résilience du territoire francilien aux effets du changement climatique	ACC 1.1	Améliorer les connaissances, sensibiliser et diffuser l'information auprès de tous les acteurs franciliens
		ACC 1.2	Prendre en compte les effets du changement climatique dans l'aménagement urbain
		ACC 1.3	Réduire les consommations d'eau pour assurer la disponibilité et la qualité de la ressource
		ACC 1.4	Prévenir et gérer les impacts du changement climatique sur la santé des citoyens
		ACC 1.5	Assurer la résilience des écosystèmes face aux effets du changement climatique

**Tableau 2 : Orientations du SRCAE en matière d'urbanisme** (Source : SRCAE Ile de France)

## Synthèse

**Le potentiel en géothermie est important sur la commune. Une étude détaillée du potentiel géothermique est en actuellement en cours, elle apportera des éléments supplémentaires sur le potentiel du site d'aménagement.**

## Principaux enjeux

- Potentiel en énergie renouvelables à valoriser : continuer à développer l'énergie solaire, l'utilisation de la biomasse et la géothermie
- Inciter aux économies d'énergie
- Sensibiliser le public

### 2.2.5. Risques naturels

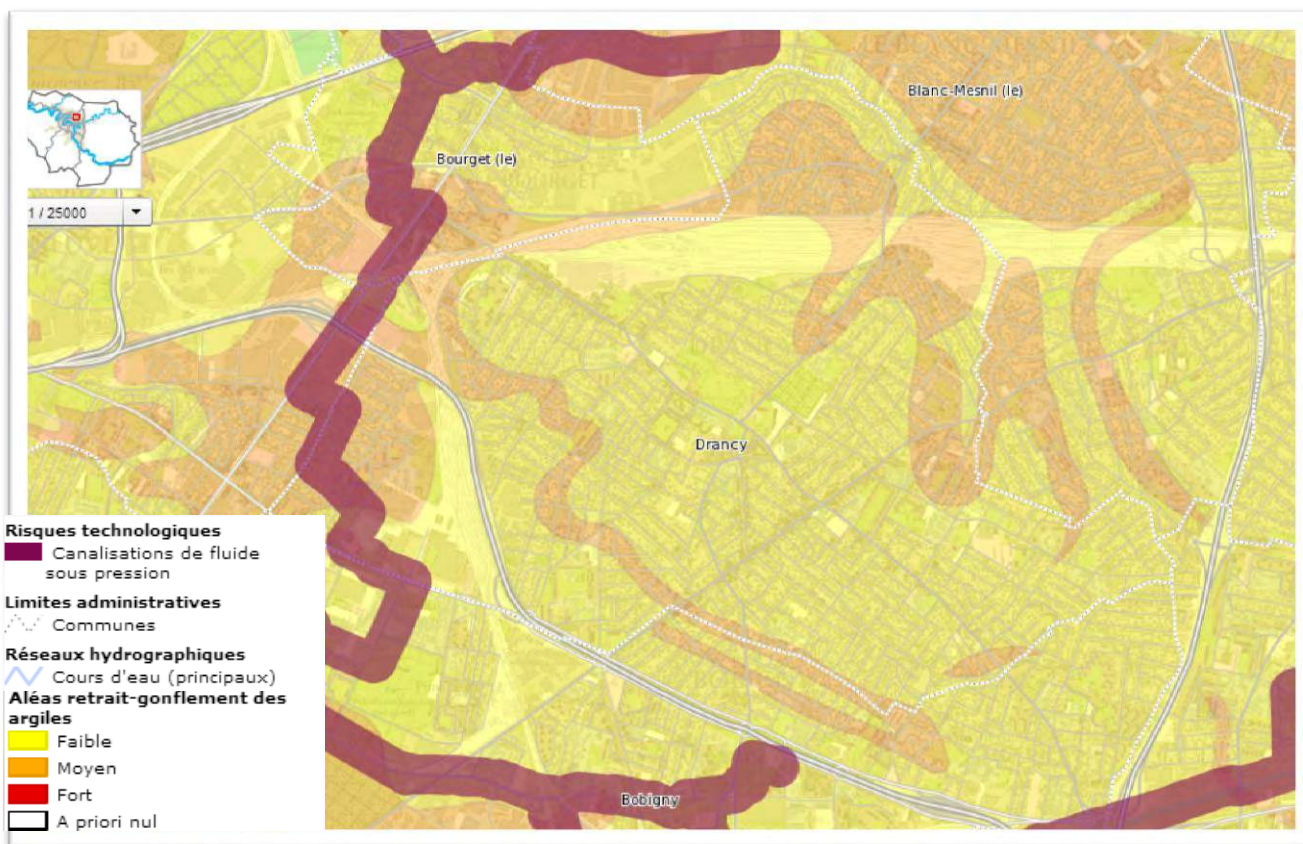
Le Document Communal Synthétique (DCS) est un document réglementaire présentant les risques naturels et technologiques encourus par les habitants de la commune. Il a pour objectif d'informer et de sensibiliser les citoyens et est consultable en mairie.

D'après la consultation du site internet « Prim.net », la commune de Drancy est concernée par divers risques naturels.

Le tableau ci-dessous regroupe les arrêtés de catastrophe naturelle sur la commune de Drancy.

Commune	Risques identifiés
Drancy	Inondation
	Inondation - Par remontées de nappes naturelles
	Inondation - Par ruissellement et coulée de boue
	Mouvement de terrain
	Mouvement de terrain - Tassements différentiels
	Phénomène lié à l'atmosphère
	Phénomènes météorologiques - Tempête et grains (vent)
	Risque industriel
	Séisme Zone de sismicité: 1
	Transport de marchandises dangereuses

**Tableau 3 : Risques identifiés sur la commune de Drancy (Source : Prim.net)**



**Cartographie 3 : Risques naturels recensés sur la commune (Source : IAU)**

### Le risque lié aux inondations

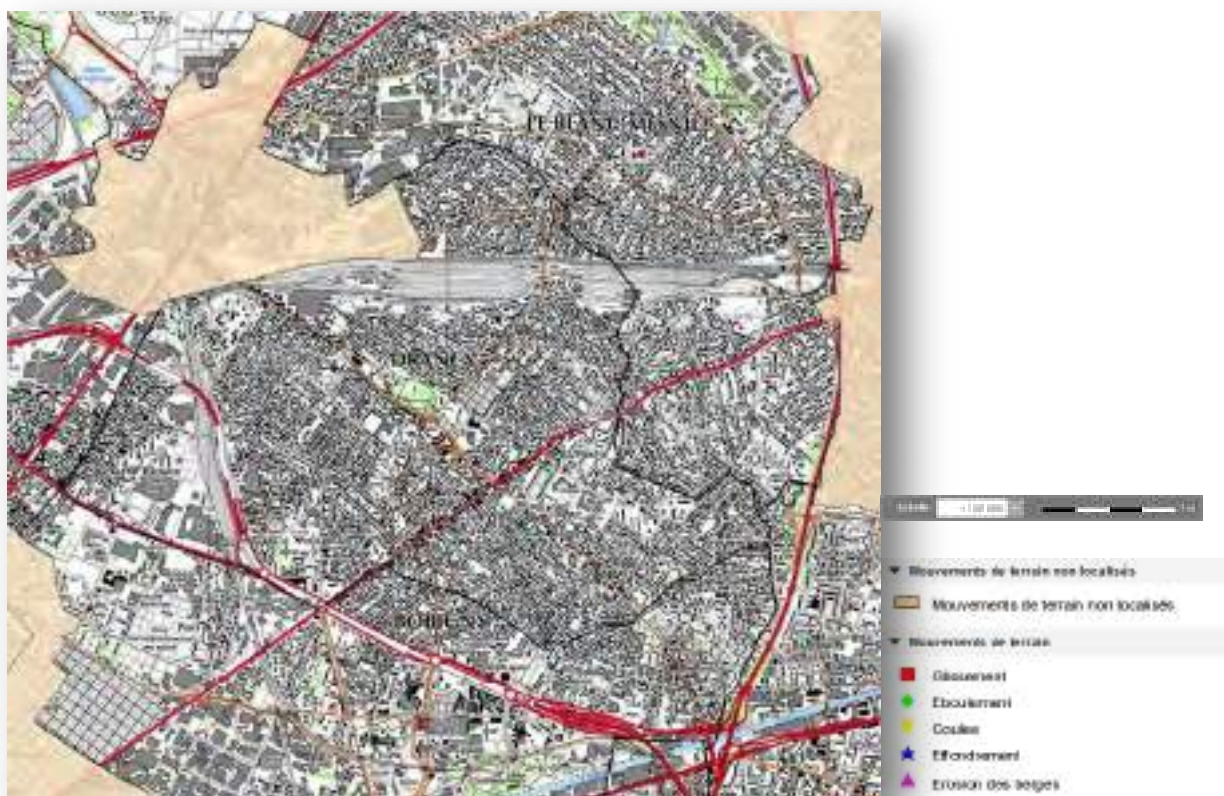
L'inondation est une submersion (rapide ou lente) d'une zone pouvant être habitée. Elle correspond au débordement des eaux lors d'une crue. Une crue correspond à l'augmentation du débit (m<sup>3</sup>/s) d'un cours d'eau, dépassant plusieurs fois le débit moyen. Elle se traduit par l'augmentation de la hauteur d'eau.

#### Synthèse

**Le Canal de Saint-Denis connaît des risques d'inondation. Toutefois, celui-ci est situé sur la commune de Bobigny donc le risque inondable sur la commune de Drancy est négligeable.**

### Les mouvements de terrain

Les mouvements de terrains peuvent être occasionnés par des sollicitations naturelles (séismes, pluies, ...) ou par des causes artificielles (vibrations dues à la circulation, travaux, carrières,...). Cela provoque des déplacements de masses de terrain, sous l'effet de la pesanteur. Selon Prim.net et le DDRM, la commune de Drancy n'est pas classée en zone sujette à des mouvements de terrain. Néanmoins, la commune limitrophe du Bourget est classée en zone de mouvements de terrain non localisés.



#### Synthèse

**La nature du sous-sol sur l'ensemble de la commune (présence de gypse et de calcaire) et la présence d'anciennes carrières génèrent la présence d'un risque d'effondrement de terrain au Nord-Ouest.**

## Les séismes

Les séismes sont, avec le volcanisme, l'une des manifestations de la tectonique des plaques. L'activité sismique est concentrée le long de failles, en général à proximité des frontières entre ces plaques.

Lorsque les frottements au niveau d'une de ces failles sont importants, le mouvement entre les deux plaques est bloqué. De l'énergie est alors stockée le long de la faille. La libération brutale de cette énergie permet de rattraper le retard du mouvement des plaques.

Le déplacement instantané qui en résulte est la cause des séismes. L'importance d'un séisme se caractérise par deux paramètres : sa magnitude et son intensité.

### **Synthèse**

***La commune est soumise à un risque très faible de séisme.***

## Aléa retrait – gonflement des argiles

Sous l'effet de la sécheresse, certaines argiles se rétractent de manière importante. L'alternance sécheresse-réhydratation entraîne localement des mouvements de terrain non uniformes pouvant aller jusqu'à provoquer la fissuration de bâtiments lorsque leurs fondations sont peu profondes. C'est ce que l'on appelle le phénomène de retrait-gonflement des argiles. Il se manifeste en général dans les premiers mois qui suivent l'épisode de sécheresse.

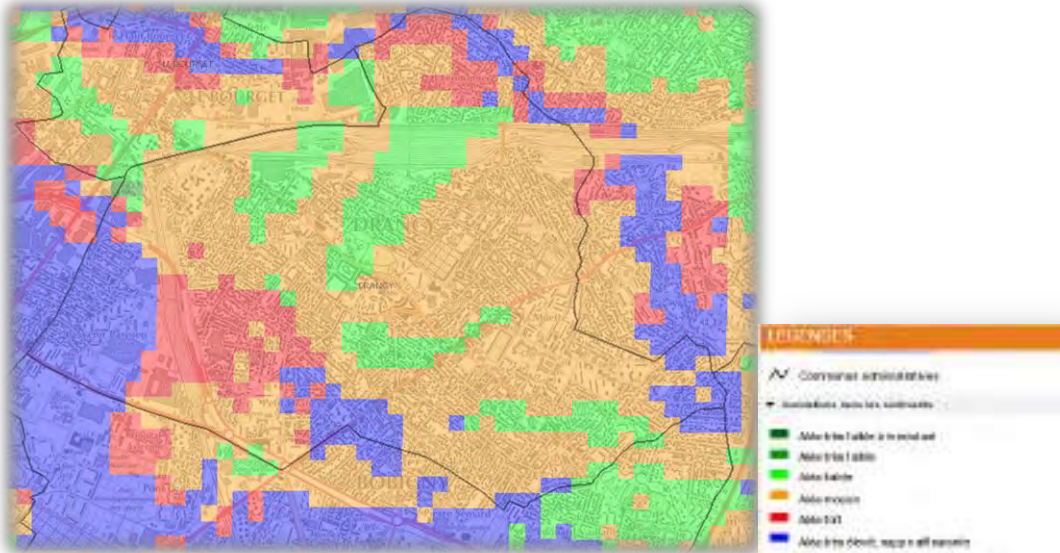
La commune est concernée par des aléas faibles.

### **Synthèse**

***La commune est soumise sur la majorité de son territoire un aléa faible de retrait gonflement des argiles. Quelques bandes à l'Est et au Nord sont soumises à un aléa moyen.***

## Les remontées de nappes

Les nappes des formations sédimentaires sont contenues dans des roches poreuses (par exemple les sables, certains grès, la craie, les différentes sortes de calcaire) jadis déposées sous forme de sédiments meubles dans les mers ou de grands lacs, puis consolidées, et formant alors des aquifères. Ces aquifères sont constitués d'une partie solide (les roches précédemment citées) et d'une partie liquide (l'eau contenue dans la roche). Ces aquifères sont dits libres lorsque la surface supérieure de l'eau y fluctue sans contrainte sous l'effet des précipitations qui les alimentent, des pompages, ou de leur écoulement vers un niveau situé à une altitude moindre. Dans ce type d'aquifère, il n'y a pas de « couvercle » imperméable à leur partie supérieure, et la « pluie efficace » peut les alimenter par toute leur surface. Seules ces nappes libres peuvent donner lieu à des phénomènes de remontées. Les nappes contenues dans les mêmes roches sont en revanche appelées captives lorsqu'elles sont recouvertes par des formations étanches ; l'eau de ces aquifères est alors sous-pression et peut même parfois jaillir par des forages que l'on appelle alors artésiens.



**Cartographie 4 : Inondation dans les sédiments (Source : BRGM)**

Ces aquifères captifs ne donnent jamais lieu à des remontées car leur niveau d'eau, confiné par la couche imperméable qui les surmonte, ne peut pas atteindre le sol. Ces aquifères forment le domaine des nappes sédimentaires (en vert sur la carte de France).

### Synthèse

**La commune est soumise à un aléa faible à moyen sur sa partie centrale. Un aléa très élevé avec nappe affleurante est identifiée à l'extrémité Ouest et en limite Nord.**

### Principaux enjeux

- Limiter l'imperméabilisation et compenser systématiquement l'imperméabilisation supplémentaire par des dispositifs de rétention des eaux
- Protection et information des populations

### 2.2.6. Qualité de l'air

#### Données générales sur la pollution atmosphérique

La pollution atmosphérique peut revêtir de nombreux aspects, généralement distingués en six grandes catégories :

- La pollution sensible (odeurs, fumées et salissure des façades) ;
- La pollution à effets sur la santé et la végétation ;
- La pollution photochimique (ou smog) ;
- Les pluies acides ;
- Le trou de la couche d'ozone ;
- L'effet de serre.

Les précipitations acides sont dues à la transformation chimique des SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub> et d'hydrocarbures rejetés dans l'atmosphère. Ces dépôts acides peuvent dégrader les écosystèmes aquatiques sensibles et entraîner une dégénérescence des massifs forestiers en agissant sur la croissance végétale.

L'effet de serre est dû au gaz du même nom qui est constitué majoritairement de CO<sub>2</sub> (50 %), de Méthane (19 %) et de Chlorofluorocarbone (17 %).

Ces manifestations de la pollution atmosphérique appartiennent à différentes échelles de temps et d'espace allant de la **pollution de proximité** (santé et végétation, pollution sensible) à la **pollution dite planétaire** (trou dans la couche d'ozone, effet de serre) en passant par la **pollution à l'échelle régionale** (smog, pluies acides). Ces différentes pollutions résultent de concentrations élevées de polluants, dont les principaux sont décrits dans le tableau suivant :

Polluants	Origines	
SO <sub>2</sub> Dioxyde de soufre	Combustion des fuels et du charbon contenant des impuretés soufrées.	<b>Essentiellement industrielles</b>
NO <sub>x</sub> (NO, NO <sub>2</sub> ) Oxydes d'azote	Émis par toutes les installations de combustion et par les automobiles	<b>Liées aux transports</b>
PS Particules en suspension	Toutes particules solides inférieures à 10 µm en suspension dans l'air mesurées de manière pondérale	<b>Essentiellement liées aux transports et à l'industrie</b>
FN Fumées noires	Poussières colorées générées par les phénomènes de combustion de certaines industries et automobiles.	
CO Monoxyde de carbone	Combustion des produits carbonés et particulièrement des carburants des véhicules à moteur à explosion	<b>Liées aux transports</b>
O <sub>3</sub> Ozone	Polluant secondaire se formant sous l'effet catalyseur du rayonnement solaire à partir des polluants d'origine industrielle et automobile	<b>Essentiellement liées aux transports et à l'industrie</b>
C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> Benzène	Evaporation des carburants (lors de stockage ou de distribution), échappement parmi les hydrocarbures imbrûlés	<b>Essentiellement liées au résidentiel/tertiaire</b>

**Tableau 4 : Principaux polluants à l'origine de la pollution atmosphérique**

## Air Paris

La surveillance de la qualité de l'air ambiant est assurée en France par des associations indépendantes comme Airparif (type loi de 1901), chargées pour le compte de l'État et des pouvoirs publics, de la mise en œuvre des moyens de surveillance.

**Créée en 1979, Airparif** est agréée par le ministère de l'Environnement pour la surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble de l'Ile-de-France.

Les missions d'Airparif répondent notamment à des exigences réglementaires qui se déclinent en quatre fonctions :

Surveiller la qualité de l'air grâce à un dispositif de mesure et à des outils de simulation informatique et contribuer ainsi à l'évaluation des risques sanitaires et des effets sur l'environnement et le bâti.

Informers les citoyens, les médias, les autorités et les décideurs :

- En prévoyant et en diffusant chaque jour la qualité de l'air pour le jour même et le lendemain,
- En participant au dispositif opérationnel d'alerte mis en place par les préfets d'Ile-de-France en cas d'épisode de pollution atmosphérique, notamment en prévoyant ces épisodes pour que des mesures de réduction des émissions puissent être mises en place par les autorités.

Comprendre les phénomènes de pollution et évaluer, grâce à l'utilisation d'outils de modélisation, l'efficacité conjointe des stratégies proposées pour lutter contre la pollution atmosphérique et le changement climatique.

Les critères nationaux de qualité de l'air sont définis par décrets (objectifs de qualité, valeurs limites et seuils d'alerte, pour toute une gamme de polluants) qui reprennent les directives européennes et les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

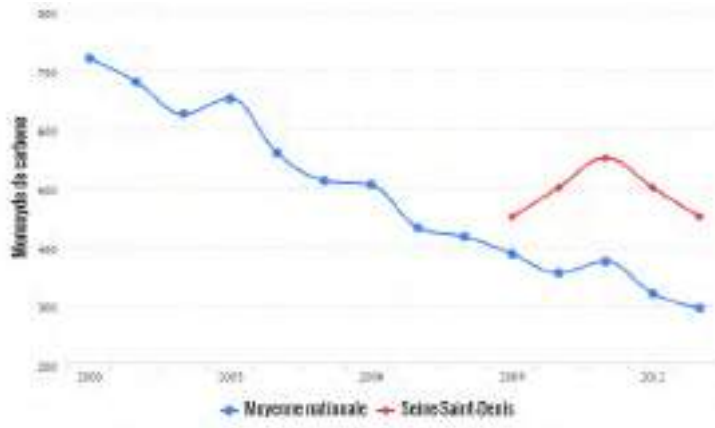
La figure suivante présente les stations de mesure du réseau Airparif e, petite couronne (source : Airparif 2013).



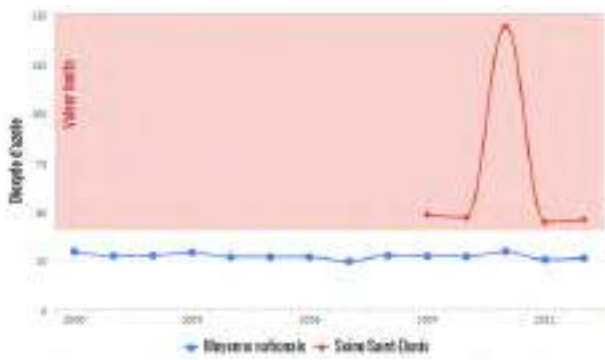
Aucune station n'est présente à Drancy mais sur la commune voisine à Bobigny.

Ci-dessous l'évolution de la concentration des polluants dans le département :

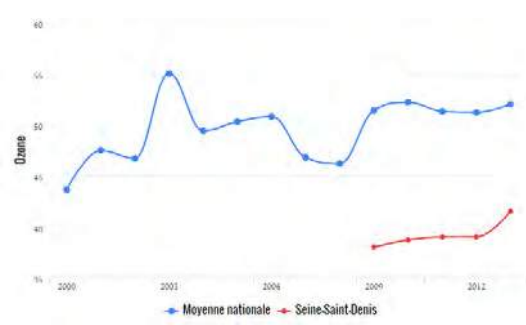
### Monoxyde de carbone



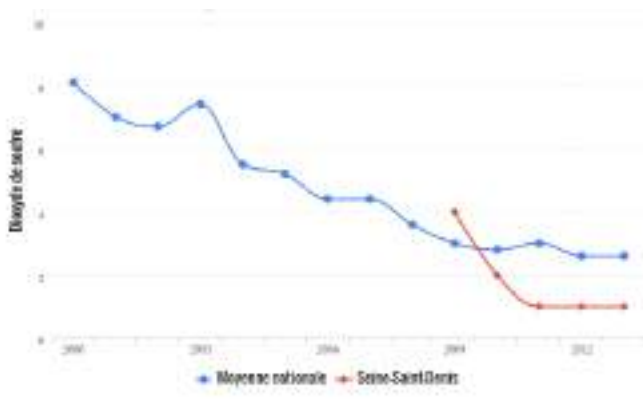
### *Dioxyde d'azote*



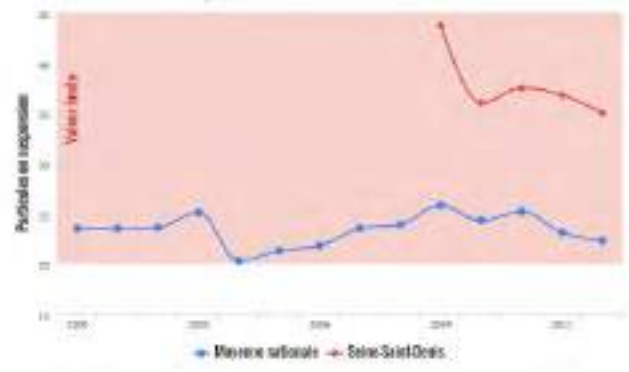
### *Ozone*



### *Dioxyde de Soufre*



### *Particules fines*





Ci-dessous la qualité de l'air enregistré en Seine-Saint-Denis en 2012 :

Polluants	Seine-Saint-Denis : concentration	Moyenne nationale	Limite de pollution
Monoxyde de carbone (CO)	450,0 µg/m <sup>3</sup>	295,5 µg/m <sup>3</sup>	nc
Dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> )	45,3 µg/m <sup>3</sup>	25,8 µg/m <sup>3</sup>	40 µg/m <sup>3</sup>
Ozone (O <sub>3</sub> )	41,5 µg/m <sup>3</sup>	52,0 µg/m <sup>3</sup>	nc
Dioxyde de soufre (SO <sub>2</sub> )	1,0 µg/m <sup>3</sup>	2,6 µg/m <sup>3</sup>	50 µg/m <sup>3</sup>
Particules en suspension (PM <sub>10</sub> )	35,0 µg/m <sup>3</sup>	22,3 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>

Il ressort de la synthèse annuelle de 2013 que les niveaux observés en Seine-Saint-Denis sont globalement similaires aux niveaux parisiens, et supérieurs à la moyenne de l'agglomération parisienne. Les niveaux observés en Seine-Saint-Denis sont globalement similaires aux niveaux parisiens, et supérieurs à la moyenne nationale pour certains polluants (CO, NO).

Pour les PM<sub>10</sub>, les PM<sub>2.5</sub> et le benzène, les seuils réglementaires ne sont dépassés qu'en situation de proximité au trafic.

Les niveaux d'ozone dépassent les objectifs de qualité, mais pas les valeurs cibles. Ces dépassements sont généralisés à l'ensemble de la région.

Le benzo(a)pyrène n'est pas mesuré en Seine-Saint-Denis mais les concentrations mesurées en Ile-de-France sont très inférieures au seuil réglementaire.

Les niveaux de CO et de SO<sub>2</sub> sont très inférieurs aux seuils réglementaires, en Seine-Saint-Denis comme dans toute l'Ile-de-France.

### *Plan de protection de l'atmosphère d'Ile de France*

Le Plan de protection de l'atmosphère a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites, et de définir les modalités de la procédure d'alerte. L'intérêt du PPA réside donc dans sa capacité à améliorer la qualité de l'air dans un périmètre donné en mettant en place des mesures locales adaptées à ce périmètre.

Le PPA doit être compatible avec les orientations du SECAE arrêté en Ile de France le 14 décembre 2012.

Les dépassements de valeurs limites et du nombre d'habitants au sein de l'agglomération requièrent l'élaboration d'un PPA afin de diminuer les concentrations en dioxyde d'azote, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2.5</sub> dans l'air ambiant de l'Ile de France. Ce périmètre comprend 1 281 communes dont la commune de Drancy.

**Drancy fait donc partie de zones sensibles instaurées par la Loi Grenelle 2.** Ces zones se définissent par une forte densité de population (ou la présence de zones naturelles protégées) et par des dépassements des valeurs limites pour certains polluants (PM<sub>10</sub> et NO<sub>2</sub>). Dans ces zones, **les actions en faveur de la qualité de l'air sont prioritaires.**

## Plan Régional de la qualité de l'Air

Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air, élaboré par le président du conseil régional, a été approuvé le **26 novembre 2009**.

Le PRQA consiste notamment à fixer les orientations et recommandations permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre, a minima, les objectifs de la qualité de l'air prévus par la réglementation en vigueur.

### Synthèse

**La commune de Drancy fait partie du périmètre sensible intégré au Plan de Protection de l'Atmosphère d'île de France. Drancy est soumise aux dépassements de seuils pour certains polluants et donc susceptibles d'avoir un impact sur la santé.**

**Toutefois, la Région Ile de France est consciente de cette problématique et lutte contre ce phénomène via des plans régionaux.**

### Principaux enjeux

- Développer les transports « propres » en commun afin de réduire les pollutions;
- Maîtriser et informer de la qualité de l'air en vue de préserver la santé des habitants

#### 2.2.7. Milieux naturels et biodiversité

La commune de Drancy est très urbanisée, mais quelques espaces verts remplissent une fonction sociale.

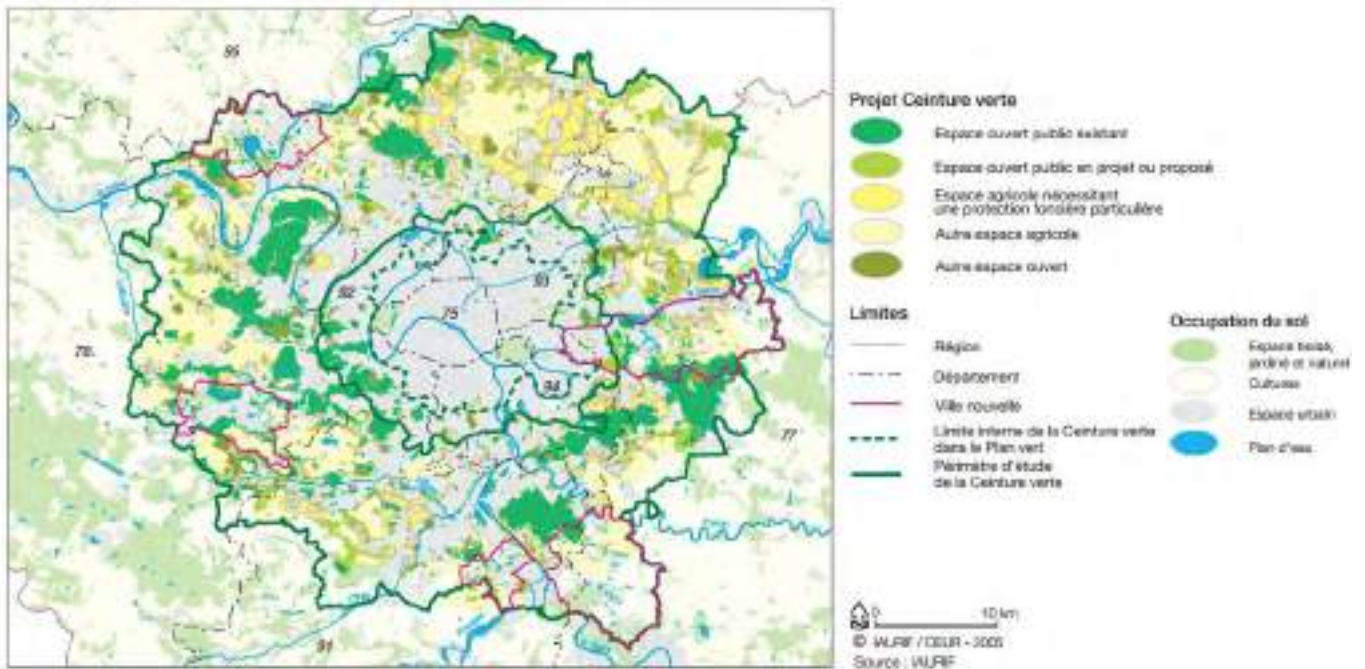
La présence de la nature en ville joue un rôle bénéfique sur l'environnement global de la ville et donc sur la qualité de vie des habitants : atténuation de l'effet d'îlot de chaleur urbain, piégeage de dioxyde de carbone, diminution des pollutions, limitation du ruissellement des eaux de pluie...

Malgré l'urbanisation alentour, ils peuvent aussi receler une faune et une flore variée ou d'intérêt patrimonial.

#### Élément de contexte : l'échelle régionale

**La Ville de Drancy s'inscrit au sein de la « Ceinture verte d'Ile-de-France », c'est un projet régional ambitieux, esquissé au milieu des années 1970 et depuis lors, régulièrement enrichi par l'IAURIF à la demande de la Région et de son Agence des Espaces verts. Son objectif est de préserver et de valoriser, dans un espace circulaire compris entre 10 et 30 km du cœur de l'agglomération parisienne, l'ensemble des espaces boisés, agricoles et naturels. Ces espaces sont préservés et valorisés au regard des multiples fonctions qu'ils remplissent, individuellement et surtout collectivement, grâce aux relations qu'ils entretiennent entre eux : structuration de l'armature urbaine, qualité du cadre de vie et des grands paysages, offre de loisirs récréatifs, production agricole et forestière, régulation environnementale et préservation de la biodiversité.**

## Le projet de Ceinture verte



La « Ceinture verte » relève également d'une politique régionale constante et volontaire, formalisée en 1983 par une délibération sur la Politique régionale de l'environnement. Animée par l'Agence des Espaces verts de la Région Ile-de-France en relation avec les services de la Région, la mise en œuvre du projet de Ceinture verte s'est traduite par :

- L'acquisition puis l'aménagement pour ouverture au public d'importants espaces boisés et naturels ;
- Une veille foncière sur des espaces agricoles périurbains fragilisés ;
- Des subventions aux départements, aux communes et aux associations pour leur permettre de mener, à leurs échelles, des actions similaires et coordonnées.

Enfin, à cheval sur sept départements, la « Ceinture Verte » est un espace devenu charnière dans le développement économique et résidentiel et dans le fonctionnement quotidien de la métropole francilienne : le lieu de tous les désirs (habitat, activité, loisirs, commerces, transports et services), et donc celui de toutes les frictions entre espaces urbains construits et espaces ouverts (boisés, agricoles et naturels, mais aussi espaces urbains ouverts comme les parcs et jardins).

### Synthèse

***La ville de Drancy, territoire fortement urbanisé, s'inscrit dans un contexte et un projet de territoire plus global de trame verte régionale.***

## Continuités écologiques

### Généralités

La Trame Verte et Bleue (art. L110 et suivants et L121 et suivants du code de l'urbanisme et art. L371 et suivants du code de l'environnement), trouve son origine dans :

- La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (Grenelle 1), qui instaure dans le droit français la création de la trame verte et bleue,
- La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (Grenelle 2) qui précise ce projet, notamment les modalités d'élaboration et le contenu des schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE), parmi un ensemble de mesures destinées à préserver la biodiversité.

Le code de l'environnement (article L. 371-1 I) assigne à la Trame verte et bleue les objectifs suivants :

- Diminuer la fragmentation et la vulnérabilité des habitats naturels et habitats d'espèces et prendre en compte leur déplacement dans le contexte du changement climatique ;
- Identifier, préserver et relier les espaces importants pour la préservation de la biodiversité par des corridors écologiques ;
- Mettre en œuvre les objectifs visés au IV de l'article L. 212-1 et préserver les zones humides visées aux 2° et 3° du III du présent article ;
- Prendre en compte la biologie des espèces sauvages ;
- Faciliter les échanges génétiques nécessaires à la survie des espèces de la faune et de la flore sauvages ;
- Améliorer la qualité et la diversité des paysages.

La Trame verte et bleue doit également contribuer à l'état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces et au bon état écologique des masses d'eau (article R. 371-17 du code de l'environnement) et l'identification et la délimitation des continuités écologiques de la Trame verte et bleue doivent notamment permettre aux espèces animales et végétales dont la préservation ou la remise en bon état constitue un enjeu national ou régional de se déplacer pour assurer leur cycle de vie et favoriser leur capacité d'adaptation (article R. 371-18 du code de l'environnement).

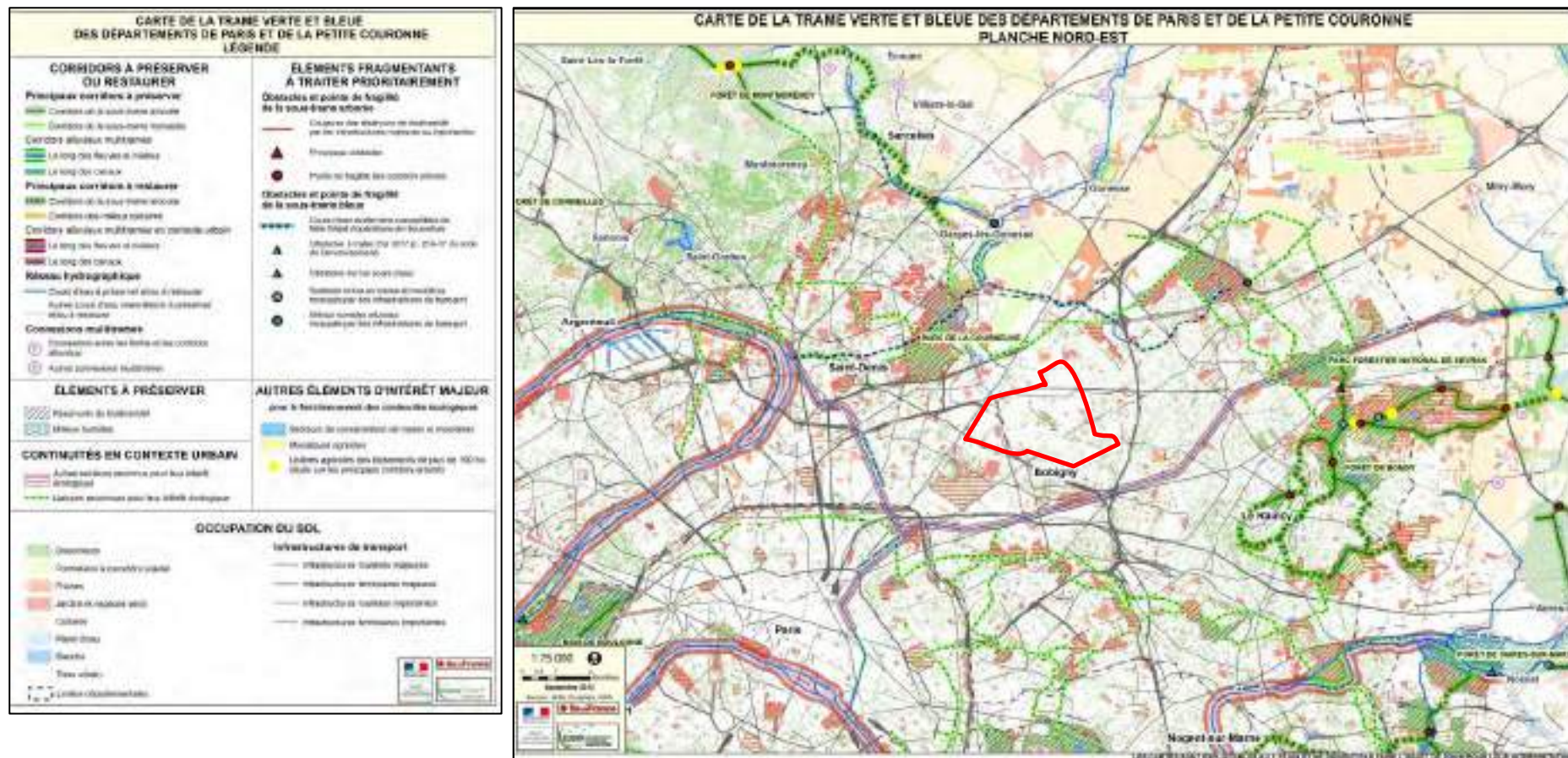
### Le Schéma régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

**Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Île de France a été adopté par délibération du Conseil Régional le 26 septembre 2013.**

Dans le cadre du SRCE de la région Île de France, des corridors et noyaux de biodiversités, supports de la « trame verte et bleue » (TVB) ont été identifiés. La carte suivante est issue du SRCE.

### Synthèse

***La commune n'est pas concernée par des éléments constitutifs du réseau écologique régional. Les réservoirs de biodiversité les plus proches correspondent au parc départemental Gorges Valbon et aux prairies humides du Fort de Noisy situés sur les communes limitrophes. Un certain nombre de formations sont recensés sur le territoire communal. Il s'agit de l'ensemble des parcs, jardins et terrains de sport.***



Cartographie 5 : Carte de la TVB des départements de Paris et de la petite couronne (Source : DRIEE)

## Continuités écologiques en Seine-Saint-Denis

Le Conseil Général de Seine-Saint-Denis a engagé en 2013 une réflexion sur son territoire visant à identifier et caractériser les continuités écologiques. La carte du réseau écologique du département de Seine-Saint-Denis montre une concentration des réservoirs de biodiversité à l'Est du département (arc nord/nord-est). La commune de Drancy n'est pas traversée par des corridors structurants de la trame verte et bleue départementale.

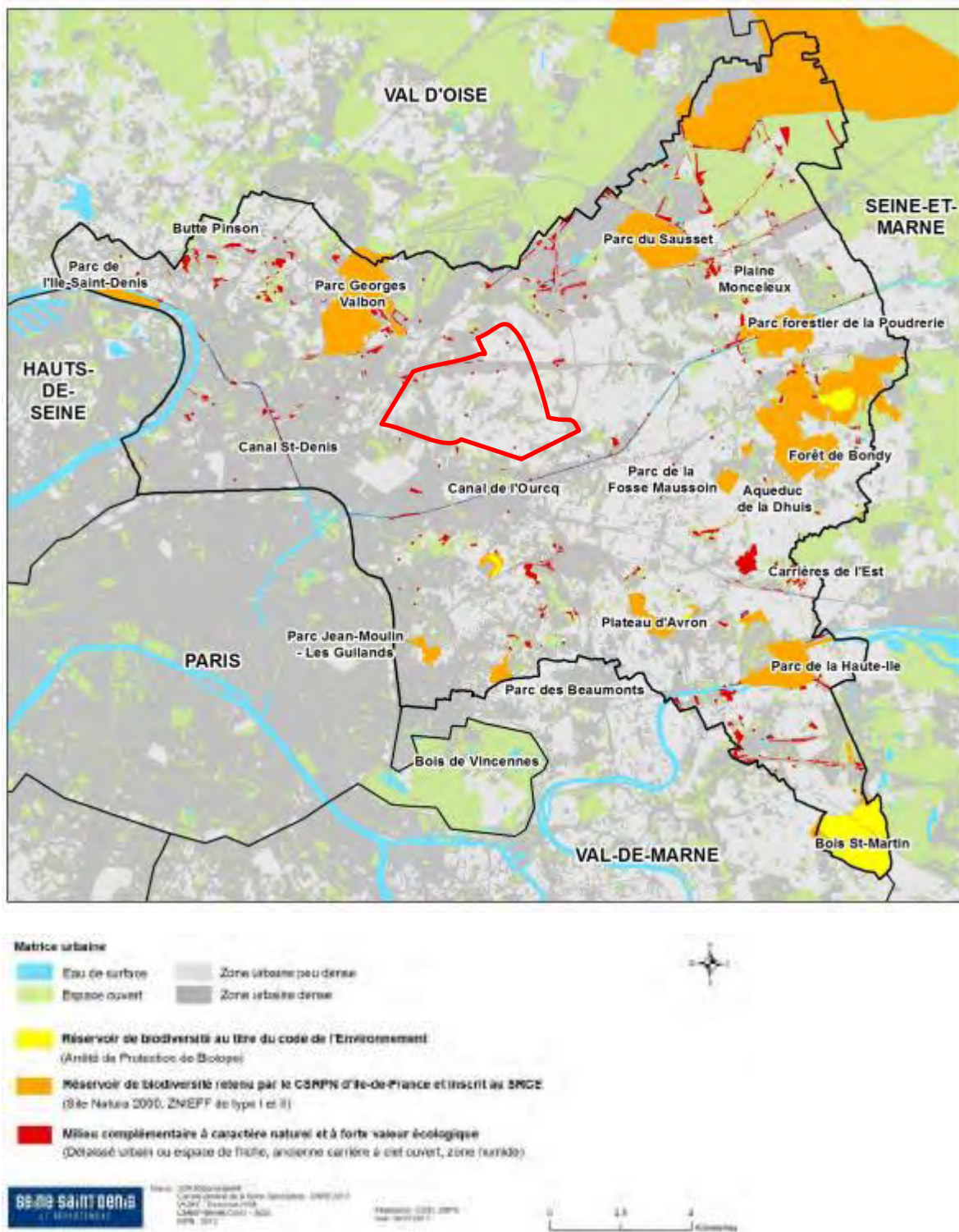


Figure 13 : Composante de la trame verte et bleue départementale (Source : Département de Seine Saint-Denis)

## Les composantes de la trame verte et bleue départementale Proposition d'une enveloppe optimale pour le territoire

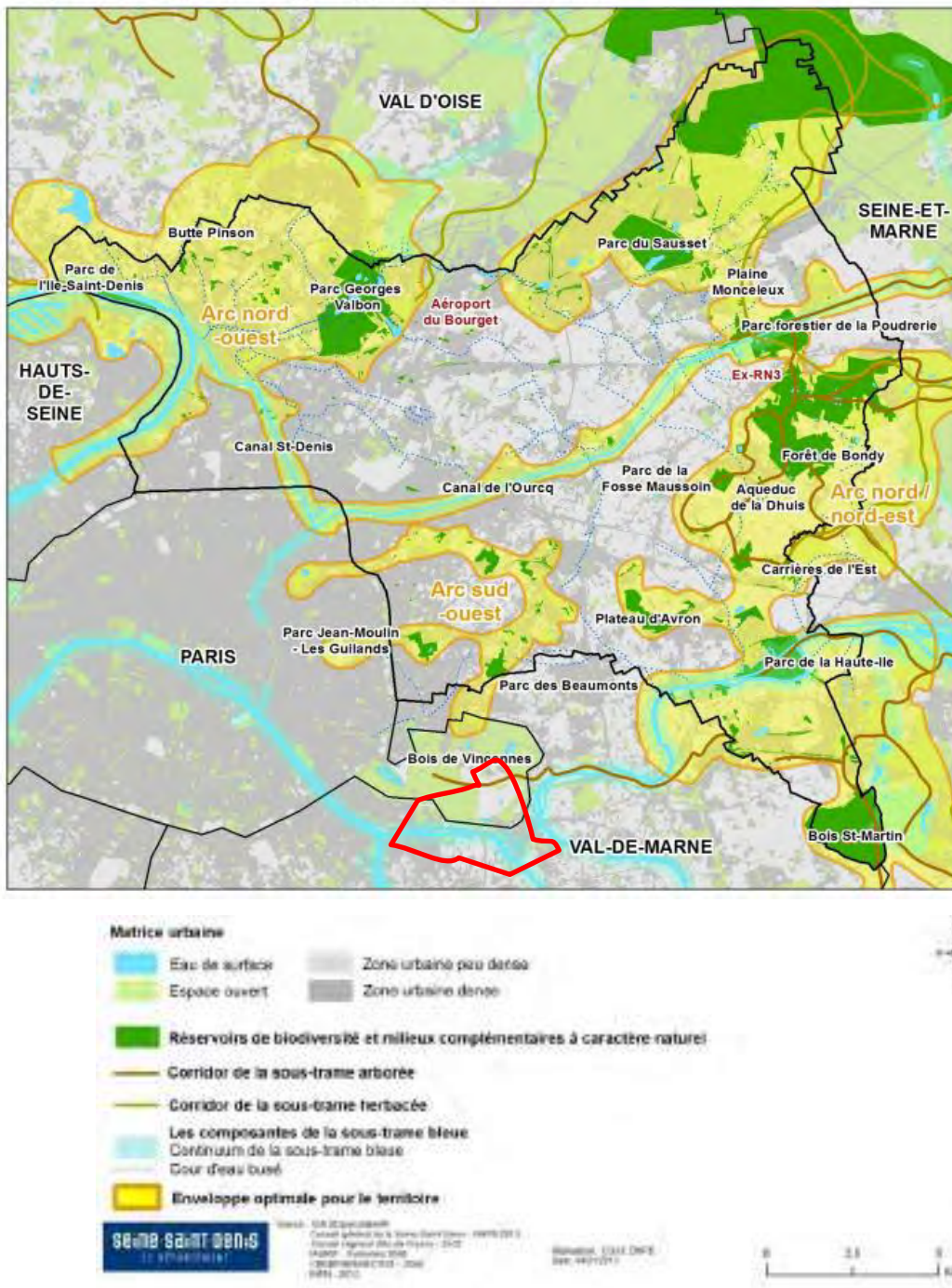


Figure 14 : Composante de la trame verte et bleue départementale (Source : CG Seine Saint-Denis)

### Enjeux

La commune n'est pas inscrite comme élément constitutif du réseau écologique départemental. L'enjeu concernant la préservation des fonctionnalités écologiques est considéré comme faible.

*Eléments de contexte : à l'échelle de la commune (sans valeur réglementaire)*

**Présentation de la végétation**

Les espaces végétalisés à Drancy représentent 25 % de la superficie du territoire communal, avec un morcellement important et une grande homogénéité dans leur composition.

On compte en effet près de 23 850 espaces végétalisés, d'une superficie moyenne de 82 m<sup>2</sup>. Environ 2 550 espaces couvrent plus de 100 m<sup>2</sup>, avec une superficie moyenne de 648 m<sup>2</sup>. Ils représentent 21 % du territoire et 84 % du total des espaces végétalisés.

La strate herbacée domine largement, représentant 40 % des espaces végétalisés. La strate des arbres de grand développement (plus de 15 m de haut) est pratiquement absente.

Au sein des espaces de plus de 100 m<sup>2</sup>, la répartition des strates est sensiblement la même : la strate herbacée représente 40 % de la superficie totale, les strates buissonnantes, arbustives et arborées respectivement 21 %, 22 % et 14 %.

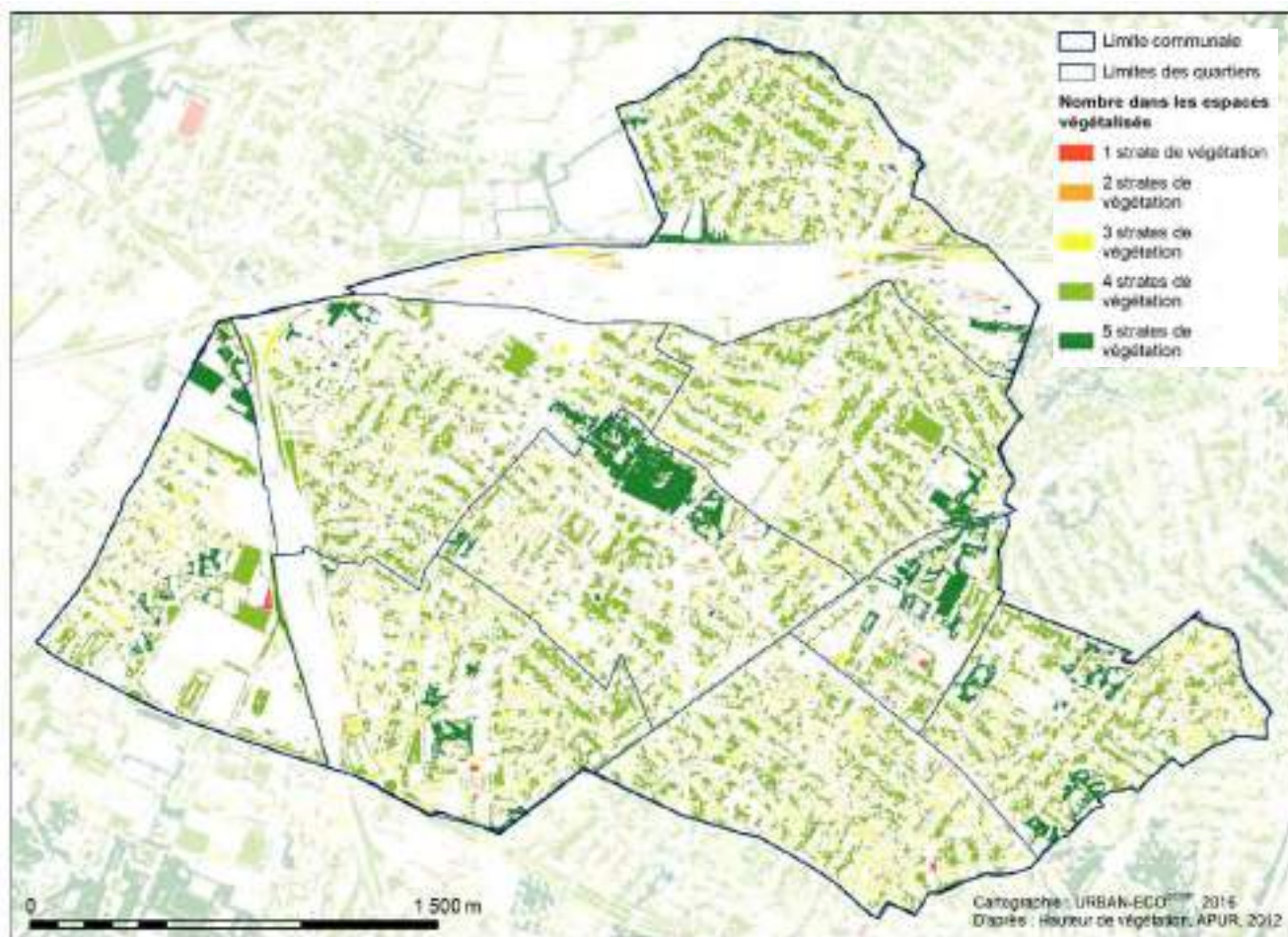
**Tableau 5 : stratification de la végétation à Drancy (Source : Urban ECO<sup>SCOP-</sup>)**

Strate	Superficie (m <sup>2</sup> )	Part des espaces végétalisés	Part du territoire communal
Herbacée	783 281	40 %	10 %
Buissonnante	450 218	23 %	6 %
Arbustive	453 556	23 %	6 %
Arborée [moyen développement]	242 579	13 %	3 %
Arborée [grand développement]	6 866	0 %	0 %
Ensemble	1 936 501	100 %	25 %
Surface du territoire communal			7 767 415 m <sup>2</sup>

**Tableau 6 : Nombre de strates et superficie des strates dans les espaces végétalisés de plus de 100 m<sup>2</sup> de Drancy**

Nombre de strates	Superficie (m <sup>2</sup> )	Part des espaces végétalisés	Part du territoire communal	Nombre d'objets		Surface moyenne	Surface de la strate				
							Arborée grand dév.	Arborée moyen dév.	Arbustive	Buissonnante	Herbacée
1 strate	7 835	0 %	0 %	31	1 %	253	0	226	0	0	7 608
2 strates	17 210	1 %	0 %	81	3 %	212	0	402	953	2 368	13 283
3 strates	186 757	11 %	2 %	863	34 %	216	0	857	37 820	55 342	87 854
4 strates	1 368 782	71 %	15 %	1 514	59 %	772	0	130 864	298 152	267 555	446 884
5 strates	277 203	17 %	4 %	68	3 %	4 077	6 787	94 523	35 041	28 370	107 853
<b>Ensemble</b>	<b>1 657 787</b>	<b>100 %</b>	<b>21 %</b>	<b>2 557</b>	<b>100 %</b>	<b>648</b>	<b>6 787</b>	<b>226 871</b>	<b>371 967</b>	<b>353 633</b>	<b>663 483</b>





**Figure 15 : Nombre de strates dans les espaces végétalisés de Drancy (Source : Urban ECO SCOP)**

La majeure partie des espaces végétalisés est bien stratifiée, malgré l'absence d'une strate arborée dominante :

- 71 % en superficie et 59 % en nombre d'objets comptent 4 strates de végétation. Ils sont dominés par la strate herbacée (38 %) suivie par les strates arbustives (22 %) et buissonnantes (21 %) ;
- 34 % en superficie et 11 % en nombre d'objets comptent 3 strates de végétation. Ils sont dominés par la strate herbacée (47%) suivie par les strates buissonnante (30 %) et arbustives (20 %) ;
- 17 % en superficie et 3 % en nombre d'objets comptent 5 strates de végétation. Ils sont dominés par la strate herbacée (39%) suivie par la strate arborée (moyen développement – 34 %).

Les espaces végétalisés avec seulement 1 ou 2 strates de végétation sont marginaux, et très largement dominés par la strate herbacée (respectivement 97 % et 77 %).

Seul le parc Ladoucette et ses abords constituent à Drancy un noyau primaire de biodiversité. La surface cumulée est supérieure à 5 ha et l'ensemble des strates de végétation y sont représentées.

Les autres espaces de grande taille (1 à 5 ha) ont une stratification incomplète. Il s'agit des terrains de sports, friches, végétation de pied d'immeubles... qui sont très largement dominés par les strates herbacée et buissonnante, malgré leur superficie leur permettant l'accueil d'arbres, notamment de grand développement.

À l'exception des rares parcs et jardins publics, les continuités écologiques à Drancy sont essentiellement appuyées sur les jardins et cœurs d'îlots privés. Leur morcellement (faible superficie, indentations...) empêche leurs aires d'attraction pour des espèces animales ordinaires de se recouvrir. Ainsi, les échanges entre ces espaces sont difficiles et le fonctionnement de la trame verte à Drancy est entravé.

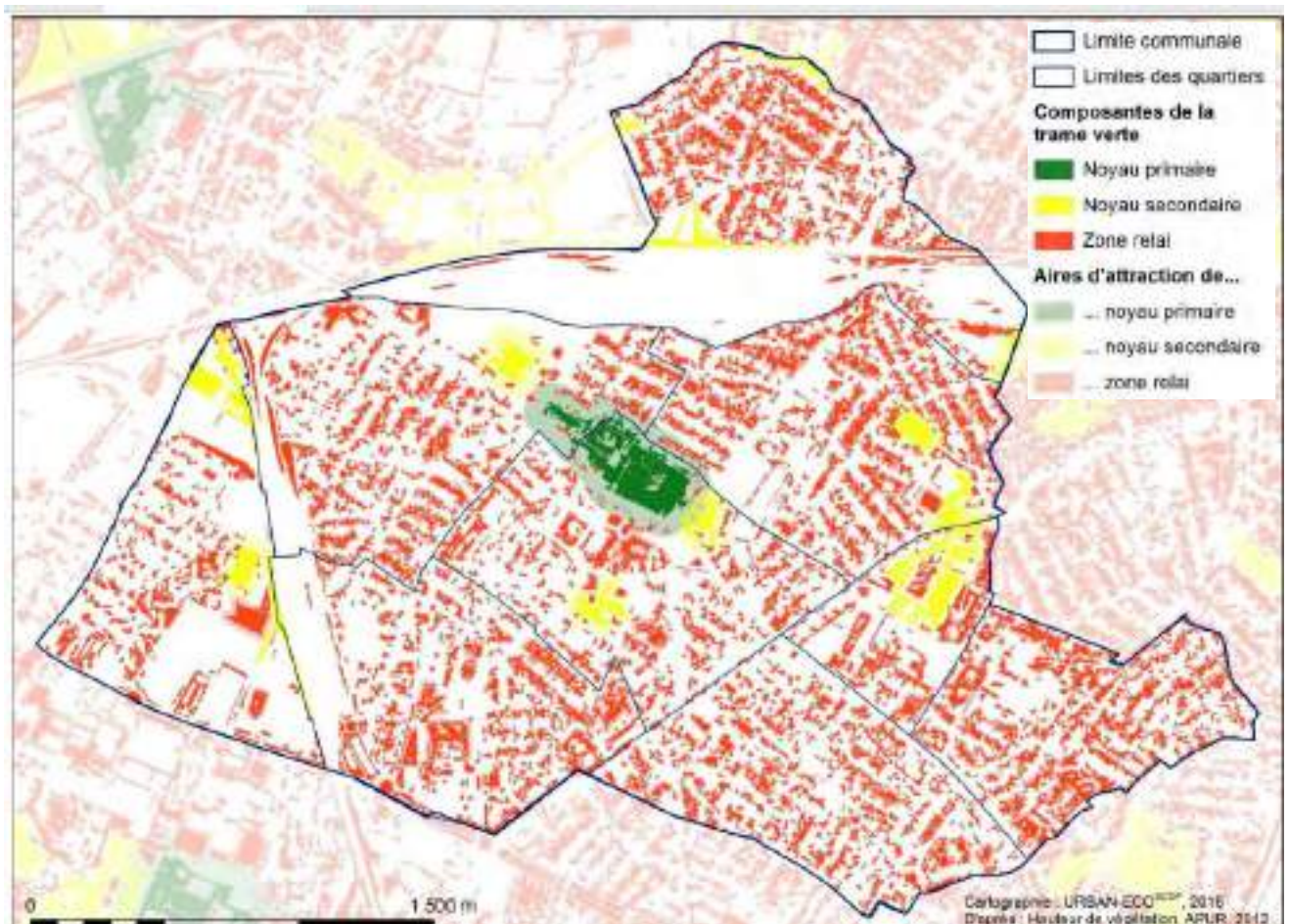


**Figure 16 : Extrait de la carte du chapitre 3.3 du fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » du SDRIF**

Drancy compte des secteurs carencés en espaces verts publics. Pour tendre vers le ratio de 10 m<sup>2</sup> par habitant prescrit par le SDRIF, des espaces verts publics doivent être créés

**Figure 17 : Fonctionnement de la trame verte locale de Drancy**

Source : Urban ECO SCOP



## Présentation de la flore et de la faune locales

Drancy présente une diversité spécifique et patrimoniale limitée par rapport aux autres communes du département de Seine-Saint-Denis. Cela s'explique par la présence d'un nombre limité d'unités végétales accueillante, même pour une faune ordinaire.

**Tableau 7 : Diversité spécifique**

Localisation par site	Flore	Oiseaux	Reptiles et amphibiens	Insectes	Mammifères	Champignons	Total
La Doucette	64	40	2				106
Autres sites	215	16					231
<b>Drancy</b>	<b>238</b>	<b>41</b>	<b>2</b>				<b>261</b>
Moyenne communale	318	53	6	23	2	21	425
Total département	1 227	180	18	573	15	534	2 547

**Tableau 8 : Nombre d'espèce à enjeu écologique**

Localisation par site	Flore		Oiseaux		Reptiles et amphibiens		Total
	Prioritaire	élargi	Prioritaire	élargi	Prioritaire	élargi	
La Doucette		1	1	5		1	8
Autres sites	1	3	1	5		1	5
<b>Drancy</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>11</b>
Moyenne communale	3	1	3	6	1	5	18
Total département	54	11	14	10	7	10	107

Pour autant, soulignons que les données de l'ODBU intègre peu d'inventaires dans les jardins privés ou des espaces publics de l'habitat collectif et que les données sont principalement concentrées sur le parc Ladoucette et sur les abords des voies ferrées.

Au regard de la structure végétale globale, il est probable qu'un assez grand nombre d'individus de cette faune commune utilise les espaces verts des cœurs d'îlots. Ainsi ceux-ci ne constitue pas des zones de refuge, noyaux de biodiversité, mais des zones de transit importantes en milieu urbain dense.

## Milieux naturels protégés

Un inventaire des zonages du patrimoine naturel a été effectué auprès des services administratifs de la Direction Régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE).

Les données administratives concernant les milieux naturels, le patrimoine écologique, la faune et la flore sont principalement de deux types :

- **Les zonages réglementaires**, qui correspondent à des sites au titre de la législation ou de la réglementation en vigueur dans lesquels les interventions dans le milieu naturel peuvent être contraintes. Ce sont les sites du réseau européen NATURA 2000, les arrêtés préfectoraux de protection de biotope, les réserves naturelles nationales et régionales... ;
- **Les zonages d'inventaires du patrimoine naturel**, élaborés à titre d'avertissement pour les aménageurs et qui n'ont pas de valeur d'opposabilité. Ce sont notamment les Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF de type II - grands ensembles écologiquement cohérents - et ZNIEFF de type I - secteurs de plus faible surface au patrimoine naturel remarquable -).

**Le territoire communal de Drancy n'est pas inscrit dans des espaces inventoriés au titre du patrimoine naturel (ZNIEFF 1, 2, ENS) et n'est pas concerné par le réseau Natura 2000.**

La carte ci-dessous présente les sites les plus proches. Le réseau Natura 2000, créé par les directives européennes Habitats et Oiseaux, vise à assurer la conservation de certains habitats naturels et espèces animales ou végétales au sein de l'Union européenne. Les sites Natura 2000 doivent faire l'objet de mesures de protection adaptées, et les projets et programmes pouvant les affecter d'une évaluation de leurs incidences.

D'après l'article R414-19 du Code de l'environnement, les travaux et projets devant faire l'objet d'une étude d'impact au titre des articles R122-2 et R122-3 doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences Natura 2000. L'évaluation des incidences est proportionnée à la nature et à l'importance des projets en cause. L'évaluation des incidences peut être simplifiée, si elle justifie rapidement de l'absence d'effet notable du projet sur le ou les sites Natura 2000, ou complète, si elle nécessite la réalisation de mesures de suppression, de réduction d'impacts, voire de compensation, en cas de présence d'impacts significatifs résiduels.

Le parc de la Courneuve Georges Valbon, est pour la quasi-totalité de sa surface, un **site Natura 2000 FR1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis »** (Zone de Protection Spéciale – ZPS – au titre de la directive européenne 79/409/CEE dite directive « Oiseaux »). Ces milieux naturels, dans un espace urbain très dense, sont particulièrement remarquables par la présence d'oiseaux, qui pour certaines espèces bénéficient d'un statut particulier.

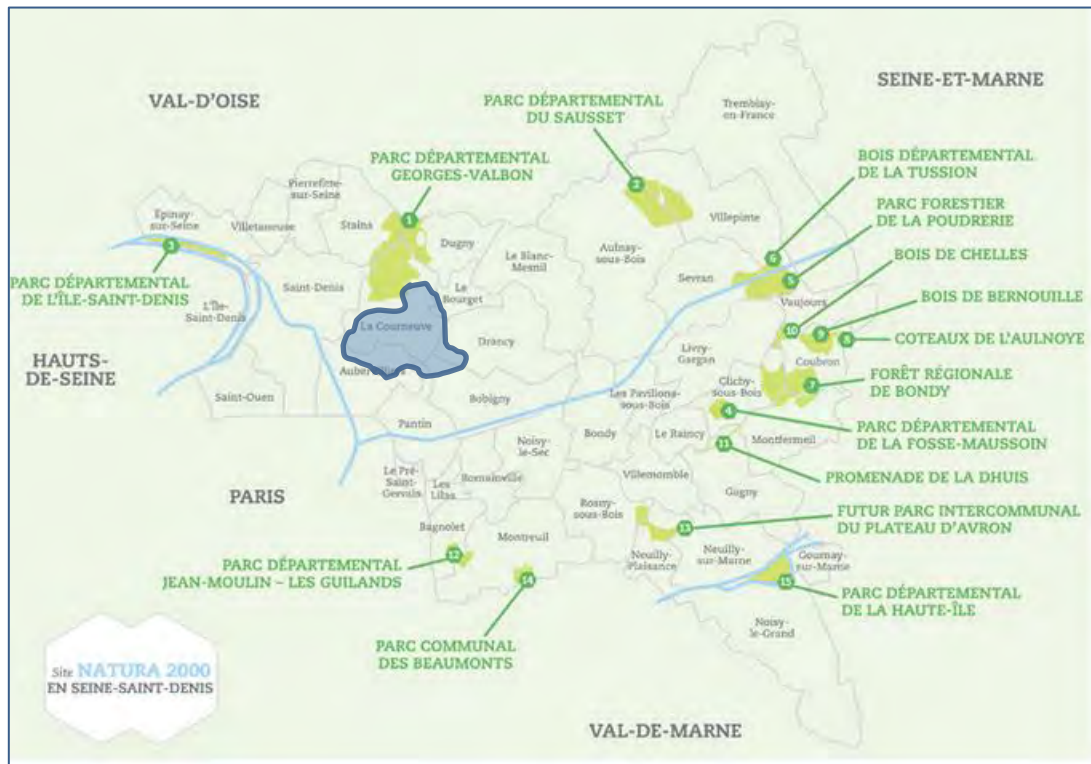


Figure 18 ; Localisation des sites Natura 2000 (Source : CG Seine-Saint-Denis)

Les dix espèces visées à l'annexe I de la directive européenne « Oiseaux » et listées au Formulaire Standard de Données (FSD) qui ont permis la désignation du site au réseau Natura 2000 sont listées dans le tableau ci-après.

Espèces inscrites au FSD du site Natura 2000 FR 1112016		
Code	Nom français	Nom scientifique
A021	Blongios nain	<i>Ixobrychus minutus</i>
A022	Butor étoilé	<i>Botaurus stellarus</i>
A072	Bondrée apivore	<i>Pernis apivorus</i>
A082	Busard-Saint-Martin	<i>Circus cyaneus</i>
A084	Busard cendré	<i>Circus pygargus</i>
A222	Hibou des marais	<i>Asio flammeus</i>
A229	Martin pêcheur d'Europe	<i>Alcedo atthis</i>
A236	Pic noir	<i>Dryocopus martius</i>
A272	Gorgebleue à miroir	<i>Luscinia svecica</i>
A338	Pie Grièche écorcheur	<i>Lanius collurio</i>

Deux autres espèces, également inscrites à l'annexe I de la directive Oiseaux, trouvent des habitats favorables au sein de cette Zone de Protection Spéciale. Ces espèces n'avaient pas été prises en compte lors de l'élaboration du Formulaire Standard de Données (FSD) car leur statut était alors mal connu en Seine-Saint-Denis. Il s'agit du Pic mar – *Dendrocopus medius* (code Natura 2000 : A 238), qui est nicheur sédentaire sur plusieurs entités de la Zone de Protection Spéciale et ce depuis quelques années, et la Sterne pierregarin – *Sterna hirundo* (code Natura 2000 : A 103) qui est nicheuse récente au sein du parc départemental de la Haute-Île.

## Synthèse

**Les zonages d'inventaire et réglementaire n'interceptent pas la zone d'étude rapprochée.**

**Le contexte de la commune est largement anthropisé.**

### Etat de la connaissance de la biodiversité sur la commune de Drancy

Depuis sa création, le Département de la Seine-Saint-Denis a mobilisé ses moyens et fédéré les énergies de nombreux partenaires institutionnels, associatifs et scientifiques autour d'un projet de reconquête de la nature en ville. Ces efforts ont été reconnus en avril 2006 par l'Union européenne et l'Etat français, qui ont mesuré, au travers de cette démarche volontariste, l'importance de la biodiversité en milieu urbain en classant **quinze entités vertes et naturelles de la Seine-Saint-Denis en site Natura 2000**.

Les chapitres suivants présentent une synthèse des données récoltées par l'**Observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine en Mars 2011** sur la commune de Drancy :

### Espèces présentes

Le Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP) recense plusieurs espèces patrimoniales sur la commune de Drancy. Les tableaux ci-dessous les présentent :

Liste Rouge de la flore vasculaire d'Ile de France			
EN			
Taxon de référence	Nom vernaculaire	Dernière observation	Source
<i>Centaurea calcitrapa</i> L., 1753	Centaurée chausse-trape, Centaurée Chausse-trappe	2011	<a href="#">➤</a>
VU			
Taxon de référence	Nom vernaculaire	Dernière observation	Source
<i>Apera interrupta</i> (L.) P.Beauv., 1812	Agrostis interrompu, Agrostis à panicule interrompue	2003	<a href="#">➤</a>
Espèces végétales déterminantes dans le Bassin parisien			
Catégorie 3-1			
Taxon de référence	Nom vernaculaire	Dernière observation	Source
<i>Centaurea calcitrapa</i> L., 1753	Centaurée chausse-trape, Centaurée Chausse-trappe	2011	<a href="#">➤</a>
<i>Chondrilla juncea</i> L., 1753	Chondrille à tige de jonc, Chondrille effilée	2004	<a href="#">➤</a>
<i>Lepidium rudérale</i> L., 1753	Passerage des décombres, Passerage rudérale	2002	<a href="#">➤</a>
<i>Torilis nodosa</i> (L.) Gaertn., 1788	Torilis à fleurs glomérulées, Torilis noueuse	2002	<a href="#">➤</a>

**Tableau 9 : Espèces protégées / réglementées sur la commune de Drancy (Source : CBNBP)**

Plusieurs espèces végétales invasives sont recensées sur la commune :

Taxon de référence	Nom vernaculaire	Statut	Dernière observation	Source
<i>Acer negundo</i> L., 1753	Érable negundo, Érable frêne, Érable Négondo	-	2003	➤
<i>Ailanthus altissima</i> (Mill.) Swingle, 1916	Faux-vernis du Japon, Vernis du Japon, Ailanthé	-	2002	➤
<i>Buddleja davidii</i> Franch., 1887	Buddleja du père David, Arbre à papillon, Arbre aux papillons	-	2007	➤
<i>Reynoutria japonica</i> Houtt., 1777	Renouée du Japon	-	2004	➤
<i>Robinia pseudoacacia</i> L., 1753	Robinier faux-acacia, Carouge	-	2004	➤
<i>Senecio inaequidens</i> DC., 1838	Séneçon sud-africain	-	2011	➤

Tableau 10 : Espèces invasives (Source : CBNBP)

Lors d'un chantier, ces espèces pourraient vite devenir envahissantes.

Ci-dessous le nombre d'espèces identifié sur la commune d'après l'Observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine, les espèces :

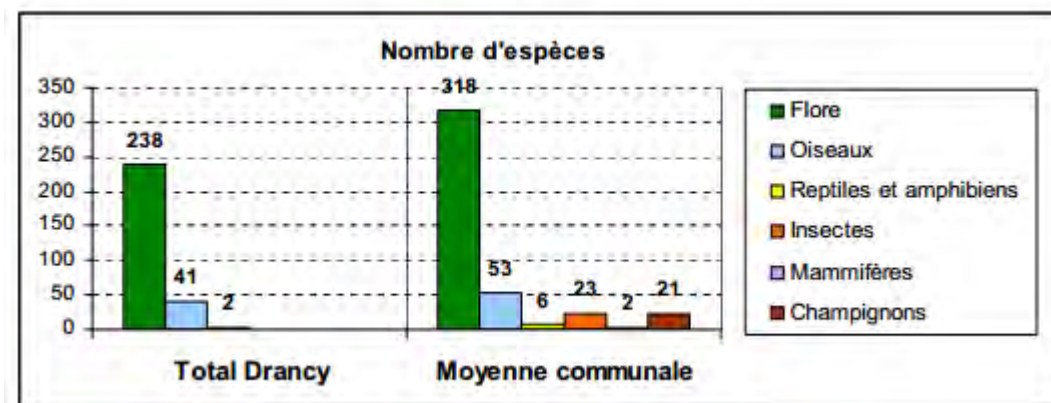


Figure 19 : Nombre d'espèces recensées (Source : OBDU 2011)

### Habitats identifiés

La cartographie par grand type de milieux fait apparaître des continuités thématiques : boisées, ouvertes ou humides sur un territoire. La figure suivante présente les habitats naturels identifiés sur la commune de Drancy en comparaison avec la moyenne des communes sur l'ensemble du département :

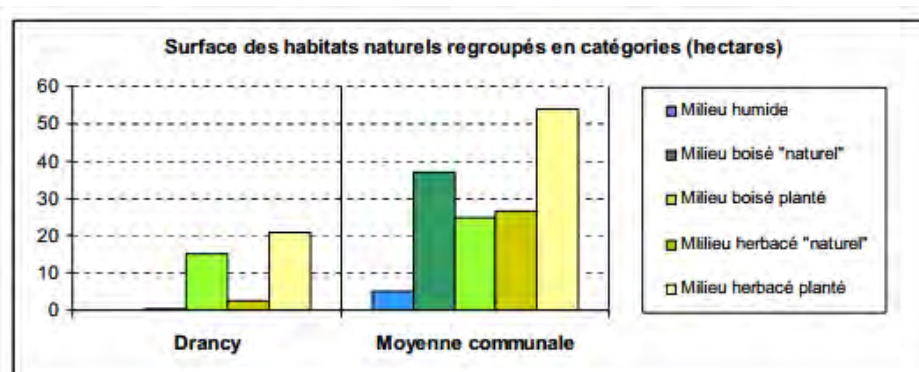


Figure 20 : Habitats identifiés (Source : OBDU 2011)

La cartographie ci-après représente les habitats et le nombre d'espèces à enjeux de conservation prioritaire.

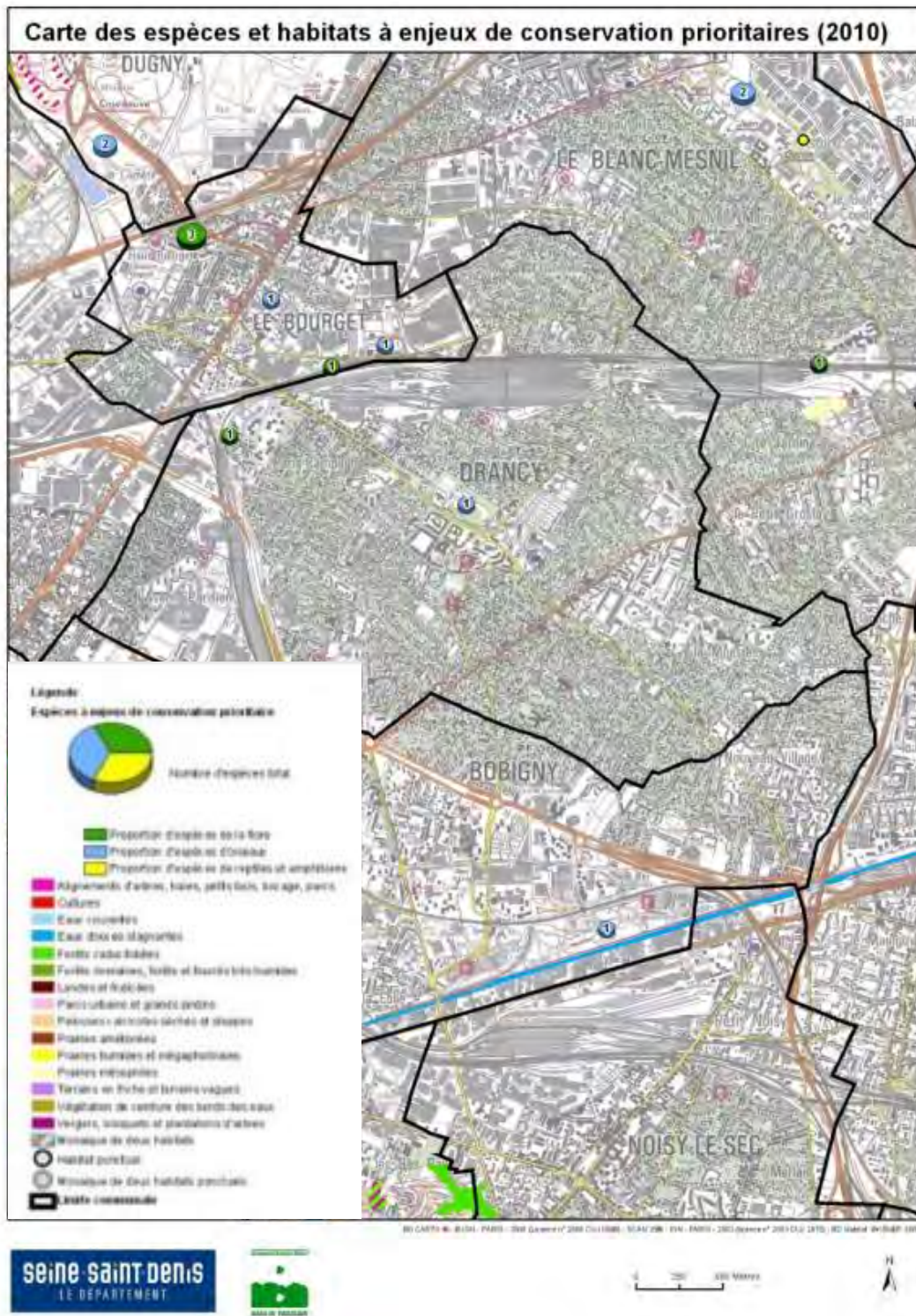


Figure 21 : Carte des espèces et habitats à enjeux de conservation prioritaires (2010)



## Synthèse

**Les milieux naturels sont principalement constitués par les espaces verts urbains (parcs, jardins, arbres d'alignement). Le milieu agricole est inexistant. Le territoire communal de Drancy n'échappe pas aux problématiques générales appliquées à l'Île de France, à savoir la préservation des surfaces naturelles.**

## Principaux enjeux

- Conserver voire renforcer les surfaces d'espaces verts dans les programmes de renouvellement urbain
- Prévenir leurs dégradations (pollutions...)
- Préserver les intérêts paysagers et la valeur patrimoniale des espaces verts
- A long terme : Favoriser l'émergence de couloirs écologiques

## 2.3. Contexte urbain et patrimonial

### 2.3.1. Urbanisme réglementaire

Plusieurs documents, de portée communale ou intercommunale, concernent la zone d'étude.

*Le SDRIF (Schéma Directeur Régional d'Île-de-France) de 2030 :*

**Le Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France (SDRIF) est un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire** qui définit une politique à l'échelle de la région Île-de-France. Il vise à contrôler la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de la région.

L'État a élaboré en 1965 le premier SDRIF, qui portait alors le nom de Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAURP). Depuis, le SDRIF est révisé plus ou moins régulièrement pour l'adapter aux évolutions de besoins et tirer les enseignements de sa mise en œuvre.

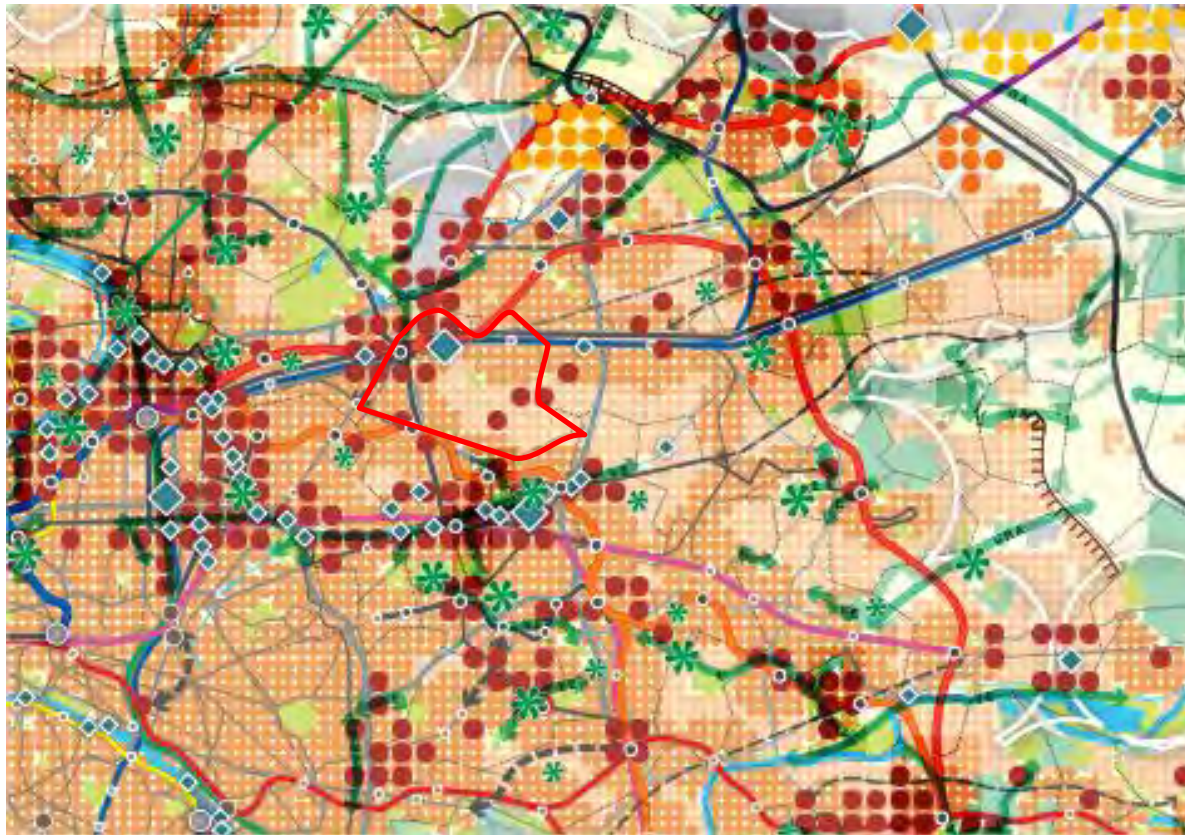
**Le nouveau schéma directeur de la région Île-de-France a été approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel.** Cette publication fait suite à l'avis favorable, émis le 17 décembre par le conseil d'État, sur le projet adopté par le conseil régional le 18 octobre.

C'est un projet qui fixe des orientations pour le territoire de l'Île-de-France, basé sur une vision stratégique à l'horizon de 2030. Ce document d'aménagement essaye apporter des réponses aux grands défis d'ordre local et régional.




Le SDRIF distingue plusieurs espaces sur la commune de Drancy :

- Quartier à densifier à proximité des gares ;
- Les espaces à urbaniser à optimiser au centre de la commune ;
- Les secteurs à fort potentiel de densification sur un axe Sud-Ouest-Nord-Est ;
- Un site multimodal d'enjeux nationaux.



Figure 22 : SDRIF 2030





**Les espaces urbanisés**

-  Espace urbanisé à optimiser
-  Quartier à densifier à proximité d'une gare
-  Secteur à fort potentiel de densification




**Les nouveaux espaces d'urbanisation**

-  Secteur d'urbanisation préférentielle
-  Secteur d'urbanisation conditionnelle

 Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares





 Pôle de centralité à conforter

**L'armature logistique**

-  Site multimodal d'enjeux nationaux
-  Site multimodal d'enjeux métropolitains
-  Site multimodal d'enjeux territoriaux

**Les infrastructures de transport**

Les réseaux de transports collectifs

	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
Niveau de desserte national et international			
Niveau de desserte métropolitain	 Réseau RER  RER A  RER B  RER C  RER D  RER E	 Nouveau Grand Paris  tracé de référence  	
Niveau de desserte territoriale			
Gare ferroviaire, station de métro (hors Paris)			
Gare TGV			

Les réseaux routiers et fluviaux

	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
Autoroute et voie rapide			
Réseau routier principal			
Franchissement			
Aménagement fluvial			

## *Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)*

**Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF) définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.**

Le Plan de Déplacements Urbains doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et avec le Plan Régional pour la Qualité de l'Air.

Le PDUIF a pour ambition d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des Franciliens et la protection de leur environnement et de leur santé. **Il a été approuvé en 2000**, dans le cadre réglementaire de la loi sur l'air et. Il vise, en 5 ans, à :

- Une diminution de 3% du trafic automobile, différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs : diminution de 5% pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements et de 2% pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et la grande couronne. La part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements motorisés internes à la grande couronne devra être ramenée à 85% des déplacements ;
- Une augmentation de 2% de l'usage des transports collectifs, leur part modale devant représenter le tiers des déplacements domicile-travail et domicile-école ;
- Une augmentation de 10% de la part de la marche pour les déplacements inférieurs à 1 km et pour les trajets domicile-école ;
- Le doublement du nombre des déplacements à vélo ;
- Une augmentation de 3% de la part du transport des marchandises par le fer et la voie d'eau.

Ces objectifs se déclinent autour de quatre axes :

- Préserver le fonctionnement métropolitain ;
- Imaginer une nouvelle urbanité ;
- Renforcer la centralité au-delà de la zone dense ;
- Offrir la rue pour tous et partager l'espace public.

La commune de Drancy était concernée par :

- Un comité d'axe sur la ligne 143 empruntant la RD30 ; cette ligne a été retenue au PDU d'Ile-de-France pour faire partie du Réseau Mobilien ;
- Un comité de pôle sur la gare du Bourget, site d'interconnexion entre Tangentielle Nord, RER B et RN 2.

Le PDUIF révisé a été approuvé par vote du Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014. Cette version a évolué pour intégrer le projet du Grand Paris Express. Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020.

**La commune de Drancy est concernée par un réseau cyclable structurant en 2020.**

## *Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Drancy*

Le PLU de Drancy, objet de la présente révision a été approuvée le 17/12/2009. La dernière modification a été approuvée quant à elle en septembre 2011.



La **nouveau Contrat de plan État-Région a été signé, le lundi 16 février 2015**. Ce document, est un vaste programme d'investissements qui accompagnera les priorités du SDRIF (Schéma directeur de la région Île-de-France). Il offre un cadre de stabilité et de lisibilité des investissements publics sur le territoire francilien.

La commune se trouve à proximité des projets de mode lourd (RER, Tram-train, ferré, métro), le métro automatique de Grand Paris Express et le RER.



Figure 23 : CDT du Grand Paris (Source : IAU)

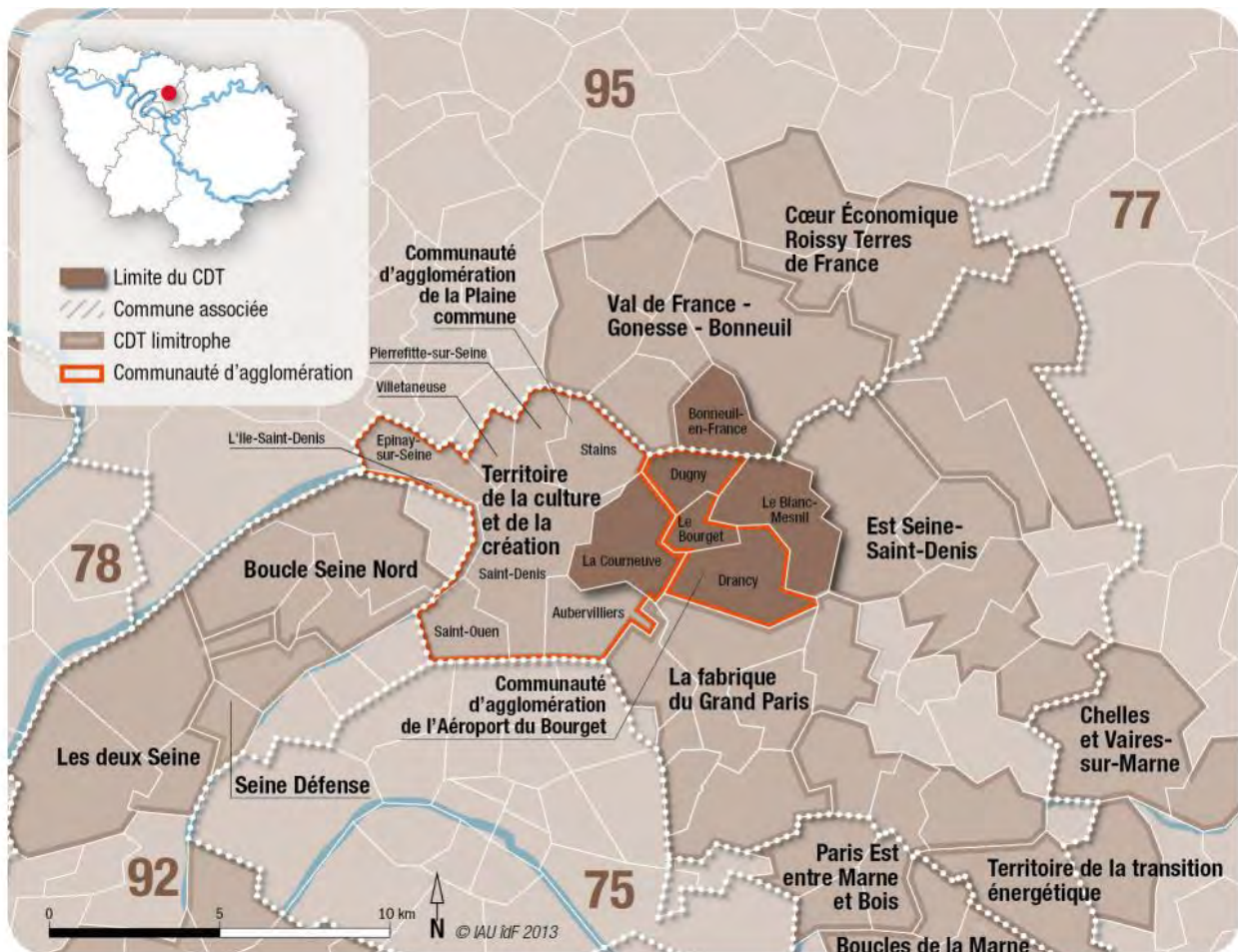
### Projet de Contrat de Développement Territorial (CDT)

Les CDT sont destinés à élaborer et mettre en œuvre, dans une démarche partenariale et contractuelle, les projets de développement sur les territoires stratégiques du Grand Paris.

Drancy appartient au **projet de CDT** du Pôle d'excellence aéronautique. Une convention-cadre a été signée le 20 mars 2012 en présence du Ministre de la Ville, par le Préfet de Région, le Président du CG du Val d'Oise, le Président de la CA de l'Aéroport du Bourget et les Maires du Blanc-Mesnil, de Bonneuil-en-France, Drancy, Dugny, La Courneuve.

Le projet de CDT a été validé le 12 juillet 2013. L'enquête publique s'est déroulée du 28 octobre au 27 novembre 2013.

- 6 communes • 2 communautés d'agglomération • 178 500 habitants\* • 71 000 logements\* • 49 000 emplois\*
- 83 000 actifs\* (RP 2008)



**Figure 24 : Positionnement de Drancy dans le CDT Pôle d'excellence aéronautique**

*Identifié comme stratégique par l'État depuis plus de 20 ans, à l'origine de la création de l'EPA Plaine de France en 2000, le secteur du Bourget -qui concentre des équipements majeurs pour la région capitale- n'a, jusqu'à présent, pas réussi à réunir les conditions de son développement comme pôle régional.*

*Regroupées aujourd'hui sous l'appellation « pôle métropolitain du Bourget », les six communes du secteur (trois membres de la CA de l'Aéroport du Bourget, une de la CA Plaine commune et deux communes isolées) ont engagé l'élaboration d'un « plan stratégique d'aménagement et de développement » qui reste à finaliser sous la forme d'un schéma global de référence. La démarche de Contrat de développement territorial (CDT) est liée, en particulier, au besoin de préparer l'accueil du projet de réseau Grand Paris Express (GPE) qui prévoit quatre nouvelles gares dans ce secteur.*

## Synthèse

**Le CDT Pôle d'excellence aéronautique n'étant pas signé par toutes les parties prenantes.**

Figure 25 : Projet de CDT du Grand Paris (Source : IAU RIF)



## Principaux projets de transports en commun

du Grand Paris Express, du Plan de mobilisation et de la convention particulière État / Région  
(25 septembre 2013)

Document de travail - 18 / 12 / 2015

### Réseau de transport en commun

- Réseau du Grand Paris + gare + micro du plan de réalisations en projet
- Métro existant
- RER en cours de réalisations ou d'opération
- RER et lignes existantes + gares existantes
- Tramway et tram-train en projet
- Tramway existant

### Contrat de développement territorial (CDT)

- Gâtinais
- Seine-Saint-Denis
- Seine-Département
- Île-de-France
- Seine-et-Marne
- Seine-et-Marne et Seine-et-Oise
- Val de Marne et Seine-et-Marne

Avertissement : plusieurs priorités sont encore à confirmer



© IAU RIF 2015  
Échelle : 1/250 000



## Synthèse

La région Ile de France met en place des documents d'orientations stratégiques afin de mettre en cohérence les projets d'aménagement et de développement de la région parisienne.

La révision du PLU doit être compatible avec les autres documents de planification actuellement en vigueur (SDRIF, SRCAE, PDUIF ; PLHi).

### 2.3.2. Morphologie urbaine et architecturale

La commune de Drancy s'étend sur une superficie de 776 ha. Son histoire semble commencer dès la période néolithique avec l'existence d'un axe de circulation, la route des Seuils qui correspondrait approximativement à la RN 2. Quelques lieux-dits confirment cette possible présence à l'époque préhistorique comme « la Haute Borne », « le Buisson Barré » ou bien plus tard, vers le VIIe siècle avec le lieudit « le Baillet » qui atteste de la présence des Celtes dans la commune.

Des vestiges retrouvés lors de la construction de l'école Dulcie September attestent quant à eux d'une occupation gallo-romaine vers le IVème siècle avant JC comme pour de nombreux bourgs ruraux d'Ile-de-France. Le village de Drancy semble avoir été occupé durant toute l'antiquité et le moyen-âge.

A l'époque médiévale (XIIIème siècle), le petit village de Drancy compte 3 seigneuries : le Grand Drancy, le Petit Drancy et Saint Geneviève.

Au XVIIIème siècle, un peu avant la révolution française, les cartes montrent que les principaux axes reliant la commune aux bourgs limitrophes sont déjà construits (axes Est-Ouest et Nord-Sud). La commune de Drancy est alors principalement composée d'un château, de ses dépendances et de son parc. Le reste du territoire apparaît très rural. Il est également à noter que l'avenue Marceau est d'ores et déjà tracée sous forme de route plantée d'alignements d'arbres.

C'est vers 1889 que le chemin de fer arrive dans la commune de Drancy, ceinturant le territoire au Nord et à l'Ouest. Quelques années plus tard, le quartier de la Cité du Nord est construit pour répondre aux besoins de logements des cheminots travaillant à la gare du Bourget.

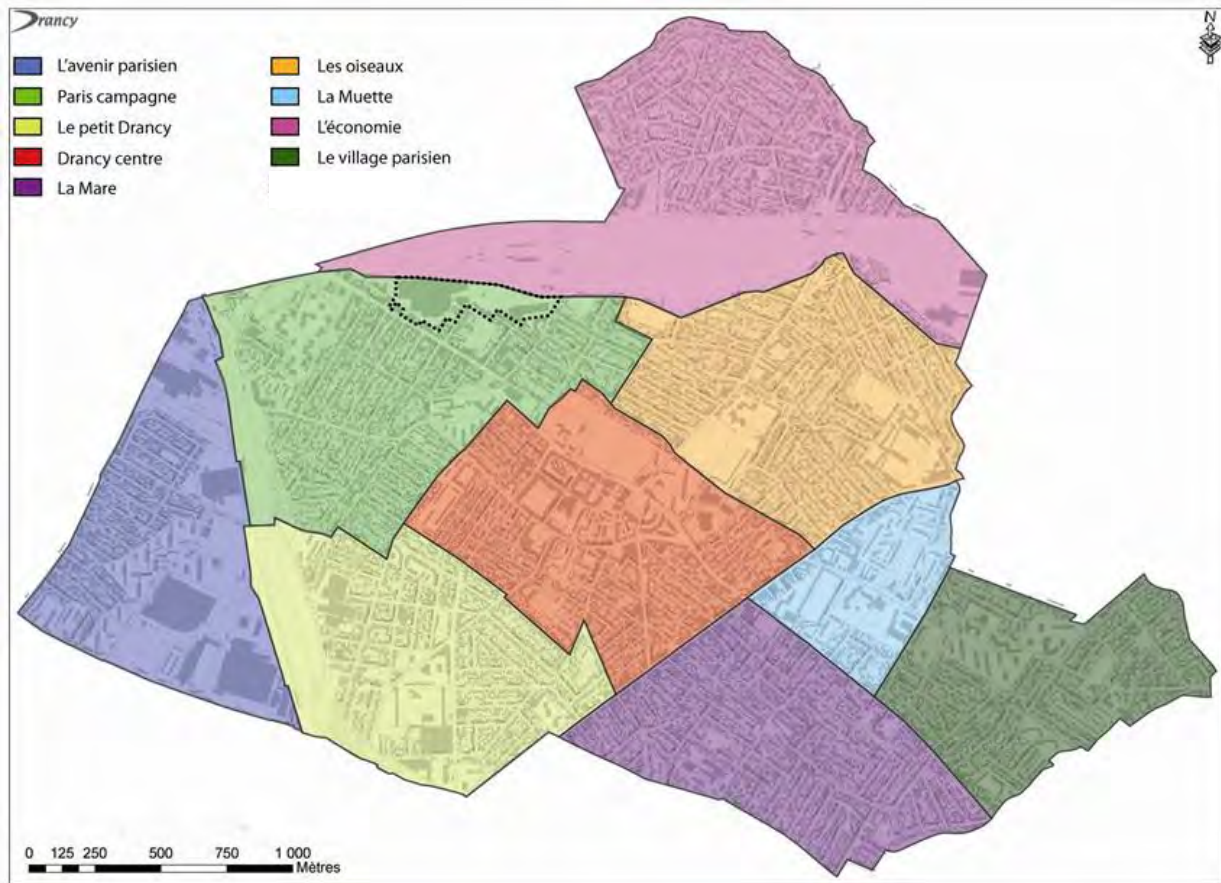
Dans les années 1930/1940, le territoire communal est découpé en parcelles et connaît un urbanisme principalement pavillonnaire. Les îlots de forme rectangulaire sont disposés le long des axes de communication principaux. Les rails créent alors une coupure importante dans le tissu urbain de la commune.

La ville qui a déjà connu un fort développement entre les années 1900 et les années 1930 connaît un second développement après-guerre qui est la conséquence d'une demande de construction très rapide de logements entre les années 1950 et les années 1970, en partie pour loger les rapatriés d'Algérie.

**La commune est aujourd'hui composée de 9 quartiers** : l'Avenir Parisien, Paris Campagne, le Petit Drancy, Drancy Centre, la Mare, les Oiseaux, l'Economie, la Muette et le Village Parisien.



**Figure 26: Localisation des différents quartiers de la ville de Drancy**



### 2.3.3. Approche urbaine et paysagère

Le territoire communal de Drancy est occupé en grande partie par une urbanisation à dominante résidentielle. Les quartiers pavillonnaires et les quartiers l'habitat collectif se sont développés sur une ancienne zone marécageuse pour former un tissu urbain dense et diversifié. Le paysage drancéen est fortement marqué par la présence des emprises ferroviaires qui occupent environ 12% du territoire communal.

Drancy est située au nord du Canal de l'Ourcq qui sépare géographiquement en deux le département de la Seine-Saint-Denis :

- Au nord, la Plaine de France, vaste étendue plate (altitude minimale de 30 m) de limons fertiles, longtemps cultivée et peu à peu recouverte par l'urbanisation avec notamment une tradition industrielle ;
- Au sud, les plateaux calcaires, marneux ou sableux (altitude maximale de 130 m) rattachés au plateau de Brie qui est entaillé par les cours ancien et actuel de la Marne et dont les pentes, encore en partie boisées, marquent le paysage du fait du maintien d'une continuité végétale.

Son paysage est fortement marqué par les emprises ferroviaires qui occupent environ 12% de sa superficie. Les voies ferrées et la gare de triage, renforcées par la présence d'emprises industrielles, exercent de fortes coupures, isolant deux quartiers de la ville : l'Économie et l'Avenir Parisien, qui sont respectivement tournés vers les communes du Blanc Mesnil et de La Courneuve. Le traitement en viaduc de l'A86 achève de rendre imperméable la coupure des voies ferrées et nuit à l'attractivité des quartiers riverains.

Le développement urbain s'est effectué par étapes successives. L'habitat pavillonnaire qui occupe la majeure partie du territoire communal s'est développé le long des axes de communication (RD30 et RD115) sur un parcellaire de petite taille et en lanière, hérité de la pratique du maraîchage. Les quartiers d'habitat collectif, notamment sociaux, ainsi que les grands équipements sont venus s'intégrer, par petites unités dans la majorité des cas, dans les espaces laissés vides permettant ainsi de créer une réelle mixité urbaine.

Deux axes principaux organisent le territoire de la commune : la RD30 et la RD115. Ces voies, fortement circulées, ont une véritable vocation structurante et de support d'animation urbaine qui mérite d'être confortée.

Par ailleurs, les axes principaux accueillent plusieurs pôles urbains de vocations diverses : l'Hôtel de Ville et le centre administratif au centre géographique et historique puis l'espace culturel le long de la rue Sadi Carnot et l'avenue Marceau (RD30) avec la Médiathèque Intercommunale, un linéaire de commerces sur l'avenue H. Barbusse (RD115). La poly centralité, ainsi créée est logique par rapport à l'étendue du territoire.

Les cartes ci-dessous présentent l'évolution du bâti au cours des dernières années :

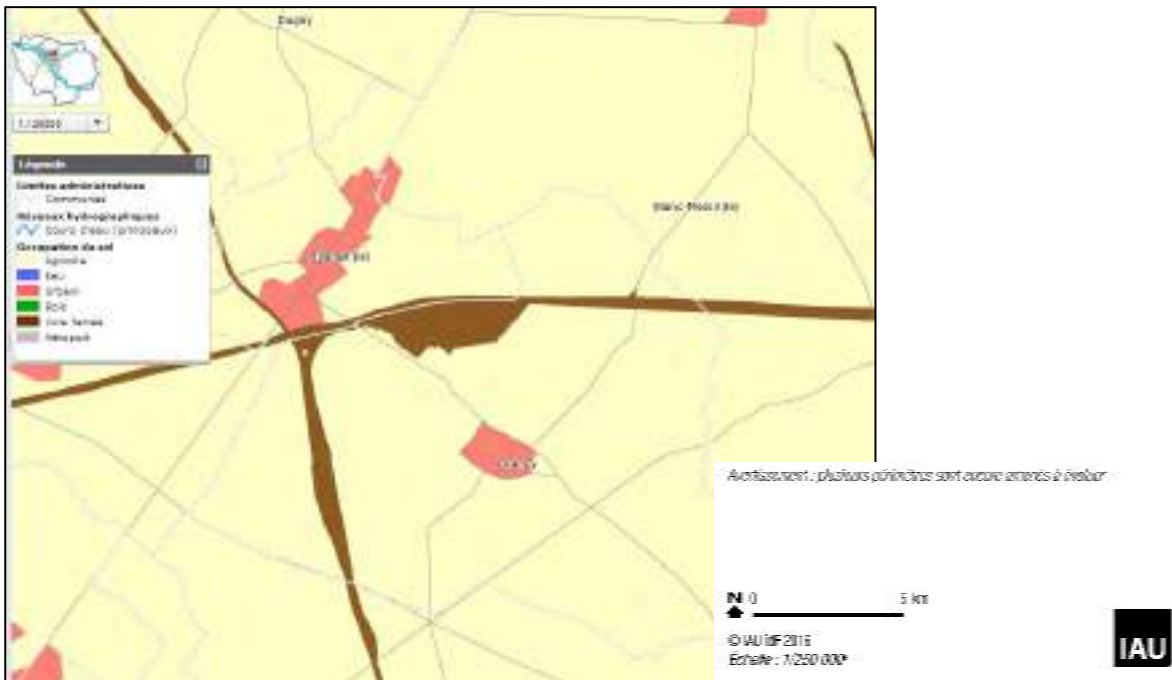


Figure 27 : Espace du bâti en 1900



**Figure 28 : Espace du bâti en 1960**



**Figure 29 : Espace du bâti en 2012**



Habitat social - Cité Gaston Roulaud au Sud de la commune



Bâti le long de l'Avenue Marceau



Résidence récente au Nord de Drancy



Habitat pavillonnaire

**Figure 30 : Reportage photographique du bâti de Drancy**

### 2.3.4. Patrimoines

#### Patrimoines architecturaux / petit patrimoine

La base Mérimée nous indique 2 monuments inscrits ou classés :

- **Asile de Drancy** : la grille du parc sont **inscrites monument historique par arrêté du 6 avril 1929** ;
- **Camp de Drancy, puis de la Cité de la Muette** : immeuble **classé en monument historique par arrêté du 25 mai 2011 et du 06 mai 2002**. Cité constituée de cinq tours de quinze étages et de barres de deux à quatre niveaux. Un bâtiment en fer à cheval parachève l'ensemble en 1934. Il n'en reste aujourd'hui qu'un immeuble de quatre étages formant un U autour d'une cour. Drancy devient ainsi la première ville de France à adopter le modèle américain des gratte-ciels. La cité est connue pour être le premier ensemble de bâtiments d'habitation où la préfabrication a été appliquée totalement. Durant la seconde guerre mondiale, la cité sert d'abord de camp de prisonniers de guerre puis de camp d'internement pour familles juives à partir d'août 1941. Un tunnel creusé en 1943 par les détenus existe toujours, ainsi que des graffiti et des inscriptions.

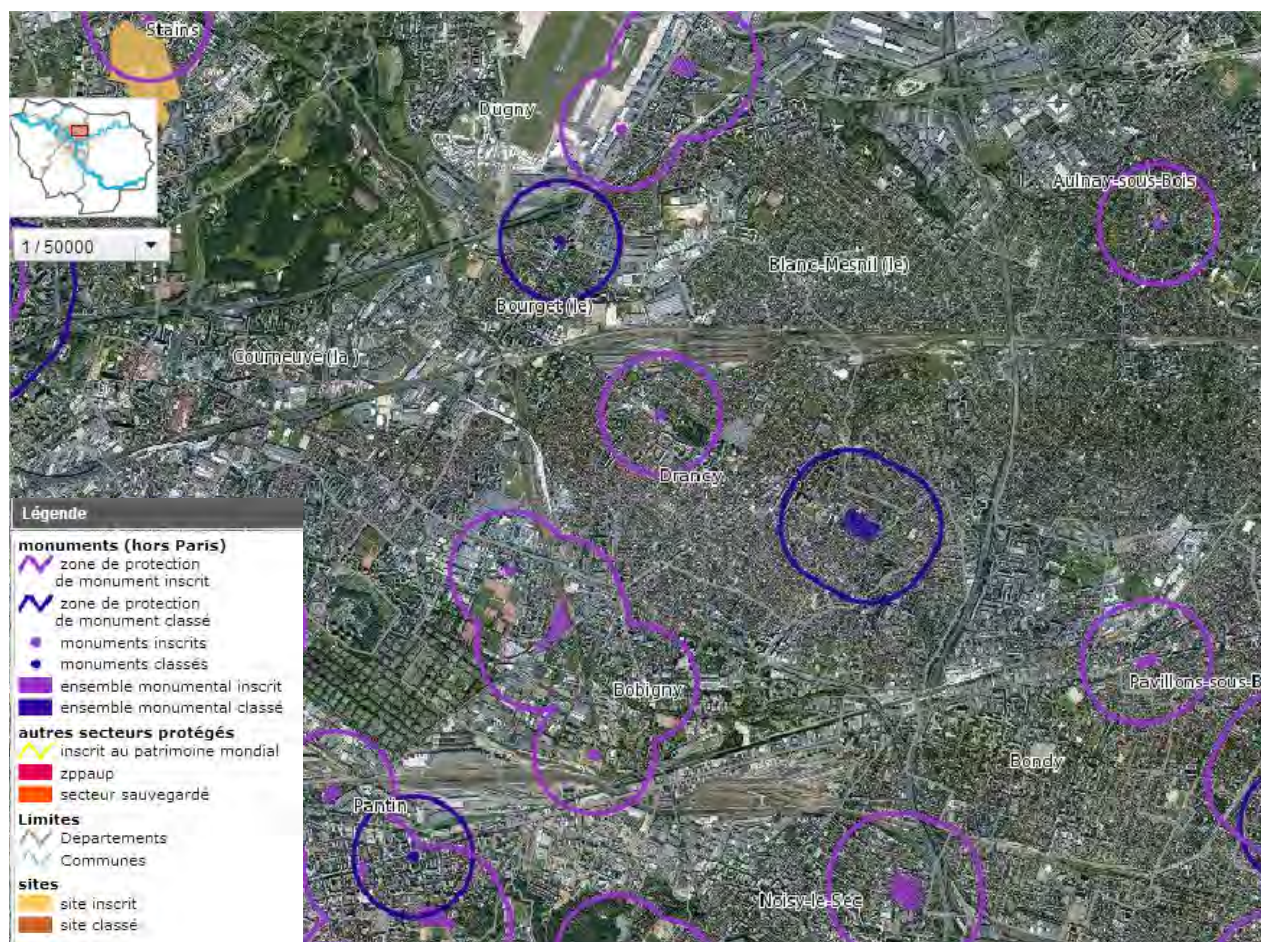


Figure 31: Sites inscrits et classés dans la commune de Drancy (Source : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme)

Le patrimoine ancien a été en grande partie détruit, notamment dans le centre-ville où les témoignages de l'architecture rurale sont très rares. Toutefois, l'histoire récente a laissé un patrimoine architectural intéressant :

### Château et parc de Ladoucette

Le parc de Ladoucette est le témoin des grandes étapes de l'histoire de la ville : des vestiges gallo-romains sont retrouvés lors des fouilles préventives opérées en 2008 avant la construction du nouvel IME Ladoucette attestant la présence d'une ferme ; la toponymie du parc permet d'identifier des mottes castrales médiévales avant l'acquisition des terres seigneuriales de Drancy par Pierre Séguier, chancelier de Richelieu en 1553, qui y construira le premier château de Drancy. En 1856, le baron d'Empire Charles de Ladoucette rachète le château avec son épouse puis en 1780, la baronne restée seule après le décès de son mari et de sa fille, lègue le château qui sera la propriété de la société philanthropique jusqu'en 2010, date à laquelle il est racheté par la ville de Drancy pour ouvrir ses portes au public drancéen le 8 mars 2014.



### Mairie, ancien asile Saint-Berthe

L'asile Saint-Berthe fut fondé en 1859 par la baronne de Ladoucette en faveur des jeunes ouvrières. Le bâtiment comprend alors une école de filles gratuite qui est dirigée par les sœurs de la congrégation de Saint-Vincent-de-Paul, ainsi qu'un accueil pour les petits et des cours pour les adultes. L'asile est ensuite transformé en maison de convalescence puis en 1920 la municipalité achète les lieux pour y installer la mairie. La municipalité achète le bâtiment en raison de l'accroissement rapide de la population pendant l'entre-deux-guerres, qui fait que ses locaux deviennent rapidement trop restreints. En 1930, deux petites extensions sont construites dans le style du bâtiment, sont ajoutées aux deux extrémités. Les deux portes d'entrée principales sont réunies sous un vaste porche voûté et sur le fronton une horloge a été installée. Enfin la croix a été remplacée par un campanile, l'un des ornements emblématiques des mairies de cette époque. En 1969, une aile « moderne » de deux étages est construite rue Sadi-Carnot et en 1984, les locaux sont complétés sur leur gauche par l'ouverture du Centre administratif, et contribue un peu plus à la singularité du bâtiment.

### Patrimoines archéologiques

Trois zones de saisines ont été définies par l'arrêté 2003-472 du 2/2004 :

- zone 819 : site médiéval ;
- zone 821 : site gallo-romain ;
- zone 1500 : occupation médiévale.

Dans ces zones, tous les projets d'aménagement affectant le sous-sol sont soumis pour avis au préfet de région / service régional de l'archéologie, ainsi que, sur l'ensemble de la commune, les projets portant sur un terrain d'assiette de plus de 5000 m<sup>2</sup>. Néanmoins, en dehors de ces zones de sensibilités archéologiques, tous les projets portant sur un terrain d'assiette supérieur à 5000 m<sup>2</sup> doivent être soumis à l'avis de la DRAC Ile-de-France.



**Figure 32 : localisation des sites archéologiques**

## **Synthèse**

***Un patrimoine culturel et archéologique bien identifié par les services de l'Etat.***

***Tous projets intervenant dans les périmètres des monuments historiques classés ou inscrits nécessitent un avis de l'Architecte des Bâtiments de France.***

***La connaissance du territoire en termes de patrimoine archéologique est grande, d'autant plus que les sous-sols révèlent la richesse historique du passé du territoire (notamment aux périodes néolithiques et médiévales). Ainsi, de nombreuses zones archéologiques des grandes tailles sont répertoriées sur la zone d'étude. Toutes découvertes fortuites devront être signalées aux services instructeurs et les recherches sont obligatoires à partir d'un seuil d'emprise de 250 m2 de travaux.***

## **Principaux enjeux**

- Protection du patrimoine culturel historique.

## 2.3.5. Les réseaux

### Les réseaux humides

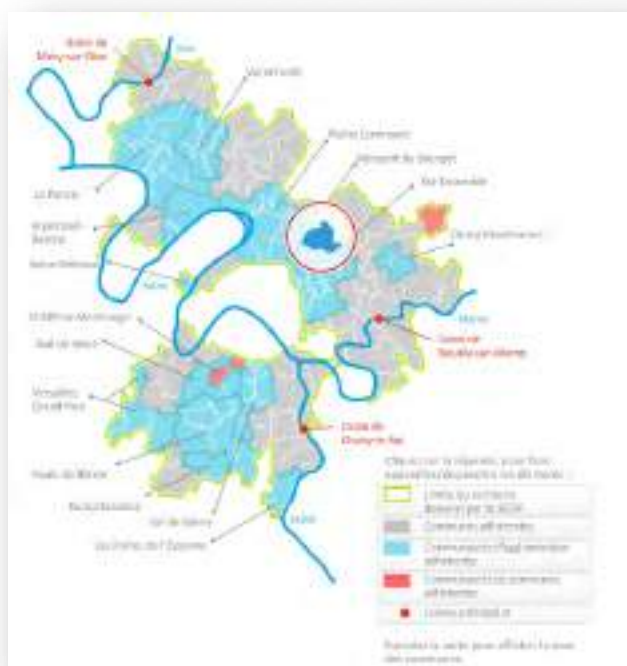
#### Le réseau d'alimentation en eau potable

La commune de Drancy est alimentée en eau potable par le **réseau du Syndicat des Eaux d'Ile-de-France** dont l'exploitation est confiée à Veolia Eau – Compagnie Générale des Eaux.

L'eau distribuée dans la commune de Drancy est de l'eau de Marne, traitée pour répondre à la réglementation sanitaire, provenant de l'usine de potabilisation de **Neuilly-sur-Marne / Noisy-le-Grand**.

#### Eaux pluviales

La ville de Drancy n'est pas équipée d'un réseau séparatif, les eaux pluviales rejoignent donc pour partie le réseau unitaire. Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée.



Quelle que soit l'opération d'urbanisation, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. **Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non-imperméabilisation, adaptable à chaque cas.**

#### Eaux usées

L'**assainissement de l'eau à Drancy** est assuré de manière collective. C'est-à-dire que la collecte, le traitement et le transport des eaux usées sont **assurés par le SIIAP** (Service public de l'assainissement francilien) pour le compte des habitants individuellement par la commune pour une population desservie de 66454 habitants. Le service de l'assainissement à Drancy est géré selon un mode de gestion de régie et assure collecte.

#### Synthèse

**La commune est dotée d'un réseau principalement unitaire avec très peu de bassin de rétention. La capacité des réseaux semblent corrects et aucun phénomène de dysfonctionnement n'a été signalé (source : commune de Drancy).**

#### Principaux enjeux

- Contrôler et limiter les rejets d'eaux pluviales dans le réseau
- Favoriser les techniques alternatives (telles que l'infiltration dans le sol) et limiter l'imperméabilisation.



## Réseau de chaleur

D'après la carte présentée en p. 34, Drancy ne possède pas de réseau de chaleur.

En revanche, celui-ci est programmé entre 2018 et au-delà de 2025 pour une traversée complète de la commune d'Est en Ouest depuis le Village parisien – rue des Bois Groslay jusqu'à la presque la limite communale avant la voie ferrée en passant par le centre de Drancy et la RD 30 avenue Marceau.

La réalisation de ce réseau dépendra notamment des moyens financiers mobilisables et de la rentabilité énergétique et économique.

### 2.3.6. La collecte des déchets

#### La collecte des ordures ménagères

La commune de Drancy fait **partie du Syndicat Intercommunal de Traitement des Ordures Ménagères (SITOM)** de la Seine-Saint-Denis. Le SITOM, créé en 1984, est membre du SYTCOM de l'Agglomération Parisienne, et a pour objet l'élimination des déchets ménagers, et pour vocation de construire, gérer, contrôler et exploiter l'ensemble des ouvrages et sites nécessaires au traitement des déchets.

La collecte des ordures ménagères est effectuée en porte à porte à raison de deux fois par semaine. Les ordures ménagères de la ville de Drancy sont acheminées vers le **centre de tri et de transfert de Romainville** qui en oriente une partie vers les différents centres de valorisation énergétique du syndicat (Saint-Ouen, Issy-les-Moulineaux, Ivry...). La chaleur dégagée par la combustion des ordures ménagères permet de créer de l'énergie sous forme:

- **De vapeur d'eau vendue à la CPCU** pour alimenter des logements en chauffage ;
- **D'électricité produite grâce à un turbo-alternateur**, utilisée en partie pour le centre. Le surplus est vendu à EDF.

#### La collecte sélective

- ▶ En habitat individuel :

Deux bacs roulants sont mis à disposition des particuliers :

- **Bac vert** : ordures ménagères, vaisselle en verre ou en porcelaine, petits objets non électroniques ;
- **Bac bleu** avec couvercle jaune : emballages en plastique, métal et papier-carton.

**Sacs à déchets verts** : déchets agricoles et de jardinage. 35 sacs sont distribués en début d'année. La collecte des sacs de déchets verts est effectuée de début mars à fin novembre. Des sacs supplémentaires peuvent être donnés exceptionnellement par la ville, selon certaines conditions, aux points suivants : MSP Avenir, MSP Economie, Foyer Les Mimosas, Accueil Hôtel de ville.



Reprise de la collecte des déchets verts

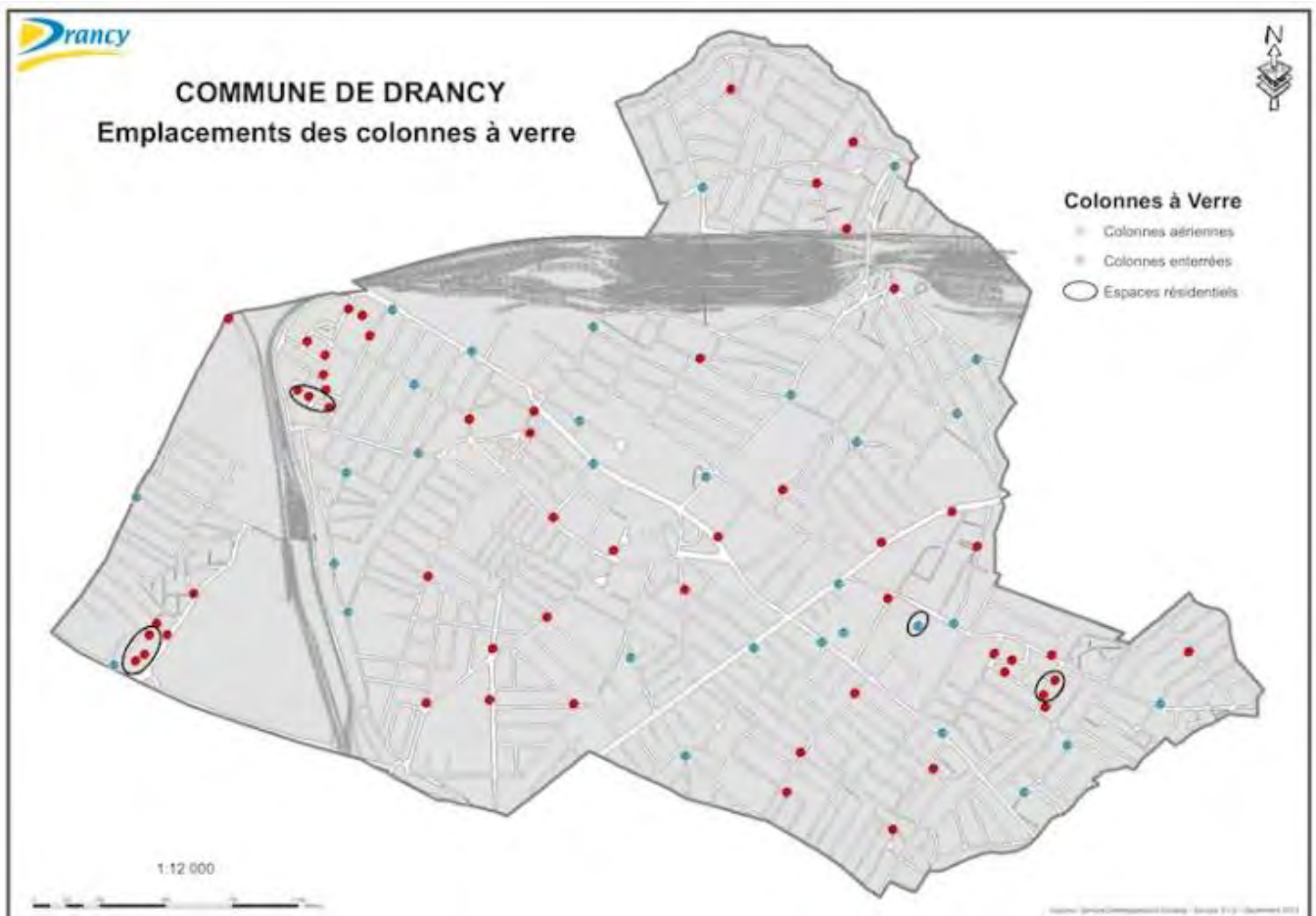
- ▶ En habitat collectif :

Le ramassage des ordures ménagères intervient 4 fois par semaine, une collecte sélective pour les déchets recyclables est effectuée tous les mercredi.

La Ville via l'ancienne CAAB et depuis, PTE, procède depuis de nombreuses années à l'installation de bornes enterrées de tri sélectif dans l'ensemble des quartiers d'habitat sociaux.

#### La collecte du verre

Les verres sont collectés, par apport volontaire, dans 63 colonnes à verre dont 27 enterrées, disséminés en différents points de la commune.



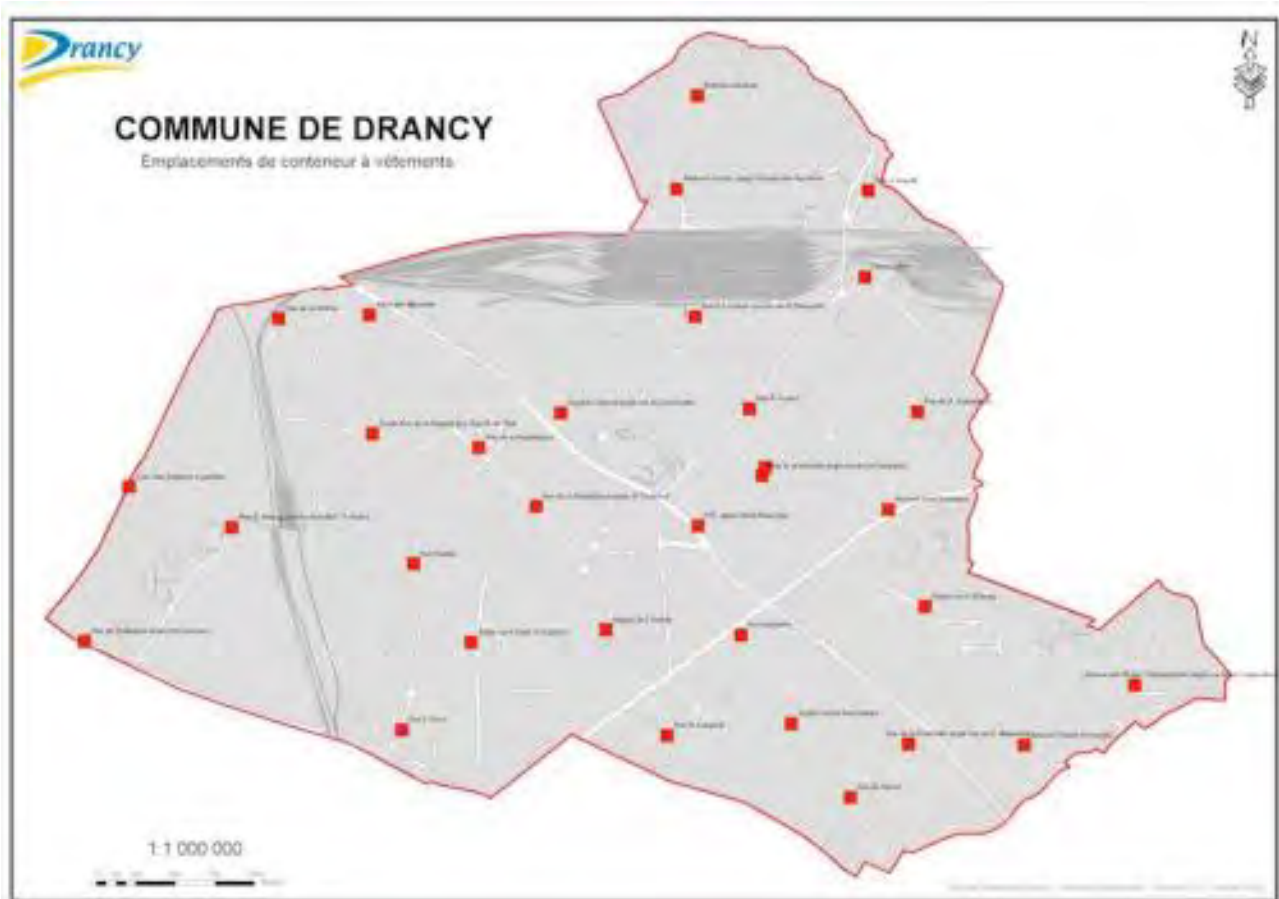
#### Les déchets toxiques

La collecte des déchets toxiques (huiles, engrais végétaux, piles, médicaments, néons, peinture...) est effectuée par la camionnette du service « Planète » qui stationne tous les samedis dans les différents quartiers de la ville.

#### Le textile

Des points d'apport volontaire sont répartis sur toute la ville. La Ville a mis en place depuis 2010 des colonnes de récupération de TLC (Textile, Linge, Chaussures) réparties équitablement sur l'ensemble du territoire communal.

Au nombre de 32 colonnes fin 2012, celles-ci permettent à l'éco-organisme LE RELAIS (branche d'Emmaüs) de collecter plus de 150 tonnes de TLC chaque année.



### Les déchetteries

Une déchetterie est présente sur le territoire de la commune. Elle est située dans le quartier des Oiseaux, sur l'axe qui permet d'aller de l'Espace culturel du parc à la gare RER de Drancy. Elle est ouverte aux habitants de Drancy, du Bourget et de Dugny, c'est un service uniquement réservé aux particuliers.

Le centre multifilière le plus proche est **le Centre multifilière à Romainville** situé à moins de 10 km de la commune.

Tous les résidents de la commune peuvent s'y rendre pour déposer les déchets trop lourds, trop volumineux ou encore toxiques, les déchets ménagers spéciaux ou toxiques, électroménager, gravats, ferrailles, huiles, batteries... **Il est interdit aux professionnels, artisans et commerçants.**

En 1993, le centre actuel devient le premier centre de grande capacité en France. Il regroupe :

- Un centre de tri ;
- Un centre de transfert (construit en 1984) ;
- Une déchetterie.



En 2014, **la déchèterie** a reçu 10901 tonnes de déchets dont 3836 tonnes ont été valorisées.

En 2014, **le centre de tri** a réceptionné 35288 tonnes de collectes sélectives, incluant les déclassements. Sur 30734 tonnes triées, 17683 tonnes ont été valorisées

En 2014, **le centre de transfert** a reçu 36 4311 tonnes d'ordures ménagères incluant 4554 tonnes de déclassements

Ces déchets ont été transférés vers :

- les centres d'incinération du Syctom ;
- des centres d'incinération privés ;
- des centres d'enfouissement technique de classe 2.

Le **centre de tri** a fait l'objet d'un important programme de travaux de modernisation en 2015. Ces travaux ont porté principalement sur la conception et la construction de la nouvelle chaîne de tri, sur la réfection de la toiture de la halle de tri, et sur la mise en conformité de l'installation de désenfumage et du système de sécurité incendie.

### **Synthèse**

***La gestion des déchets est assurée par SITOM de la Seine-Saint-Denis. Le centre de multifilière de Romainville a subi d'importants travaux de modernisation, lui permettant d'être plus performants.***

***Une déchetterie est également présente sur le territoire Drancéen.***

### **Principaux enjeux**

- Favoriser les colonnes de verre enterrées ;
- Développer la valorisation des déchets.

### **2.3.7. Risques technologiques**

#### *Le risque industriel lié à la gare de triage*

Le risque industriel peut se définir comme « tout événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour les personnes, les populations avoisinantes ou l'environnement ».

Il se manifeste sous plusieurs formes :

- Incendie, par inflammation d'un produit au contact d'un autre, d'une flamme ou d'un point chaud ;
- Explosion par libération brutale de gaz due au mélange de produits ou au rapprochement d'une source de chaleur vers un gaz instable. Elle peut également être due à une réaction chimique ;
- Nuages toxiques, par dispersion dans l'air, l'eau ou le sol, de produits dangereux susceptibles d'être ingérés, inhalés ou d'entrer au contact de la peau.

**Par la gare de triage de Drancy-Le Bourget** transite chaque jour un grand nombre de wagons transportant des matières dangereuses (ammoniac, dioxyde de soufre, matières radioactives,...),

Chaque année, 140 000 wagons sont triés à la gare de Drancy-Le Bourget. Parmi eux, 12 % contiennent des matières dangereuses. Les autres transportent des minéraux, des automobiles, des produits destinés à la grande distribution. etc.

La loi AZF de 2003 et à la mise en œuvre d'un plan particulier d'intervention destiné à protéger les populations, l'Etat avait envisagé un périmètre d'in constructibilité autour de la zone de triage.

Au vu des nouvelles réglementations applicables, une nouvelle étude de dangers a été conduite et des mesures de précautions prescrites et mises en œuvre. Le périmètre envisagé pourrait être restreint au seul périmètre de la gare de triage voire limité au seul périmètre de la gare de triage.

### *Le risque lié aux transports de marchandises dangereuses*

#### Description du risque

Par ses propriétés physiques ou chimiques, ou par la nature des réactions qu'elle est susceptible d'engendrer, une matière dangereuse peut présenter un risque pour la population, les biens ou l'environnement.

Le risque de transport de matières dangereuses (TMD) est consécutif à un accident se produisant lors du transport de ces produits par voie routière, ferroviaire, aérienne, fluviale ou par canalisation.

#### Le transport par canalisation souterraine

L'extrême Ouest de la commune de Drancy est traversé par un seul type de réseaux de canalisations, le réseau Gaz De France qui transporte du gaz naturel.

#### Le transport par voie routière

Aucun arrêté n'interdit la traversée de la commune ni par les poids lourds ni pour le transport de marchandises dangereuses. La majorité des axes structurants sont donc concernés par ce risque, notamment l'avenue Marceau.

### **Synthèse**

***La commune ne présente pas de sites SEVESO ni de PPRT.***

***L'activité de la gare de triage de Drancy-Le-Bourget par laquelle transit chaque jour un nombre de wagons transportant des matières dangereuses représente un risque.***

### **Principaux enjeux**

- Protection et information de la population
- Réduire les risques à la source

## 2.4. Infrastructures et déplacements

### 2.4.1. Déplacements

#### Accessibilité communale

Le territoire communal est desservi par plusieurs grands axes routiers :

- **L'autoroute A 86** est l'Autoroute de première couronne de l'Île-de-France. Dans le Département de Seine-Saint-Denis, elle permet d'accéder à Drancy par le Sud. Voie de très grande circulation, elle associe les différentes formes de mobilité et plusieurs trafics (transit, échange, interne). Deux sorties permettent l'accès à Drancy par le Sud-Ouest. Une moyenne journalière de 75 000 véhicules a été établie par les comptages routiers (1999 – 2000).
- **L'autoroute A 3** est la principale autoroute du Nord de la France. Elle relie Paris à l'aéroport Charles De Gaulle et Lille. Deux sorties permettent l'accès à Drancy par l'Est ; Une moyenne journalière de 160 000 véhicules a été établie par les comptages routiers (1999 – 2000).
- **La Route Nationale 186** constitue l'axe majeur qui dessert d'Est en Ouest Bobigny, Préfecture du Département. Sa situation permet d'accéder à Drancy par le Sud. Elle supporte un trafic journalier moyen de plus de 22 000 véhicules à la sortie de l'A3 et d'environ 15 000 véhicules au niveau du centre de Bobigny dont plus de 50% de poids lourds. Le trafic PL sur la commune est important, trafic lié à l'activité économique de la commune.
- **La Route Nationale 2** est l'axe principal qui relie Paris (Porte de Pantin) à l'Autoroute A1 au Nord. Elle permet d'aller à Drancy par l'Ouest au niveau de la commune du Bourget. Une moyenne journalière de 15 000 véhicules dont près de 70% de PL a été établi par les comptages routiers. Cet axe permet aux poids lourds d'utiliser cette voie de desserte pour aller vers les communes de proche couronne.
- **La Route Départementale 30** (Avenues Marceau et Jean Jaurès) constitue l'axe majeur Est/Ouest de la traversée de Drancy. Cette départementale est très empruntée puisqu'elle supporte une moyenne journalière annuelle d'environ 14 000 véhicules (dont plus de 8% de poids lourds) sur la zone centre-ville et environ 12 000 véhicules aux entrées Est et Ouest dont près de 10% de PL.
- **La RD 115** représente l'unique départementale de la commune qui traverse Drancy du Nord au Sud. Elle supporte un trafic de près de 20 000 véhicules/jour.

Les autres axes relevés sur la commune sont des voies de desserte inter quartiers.



Figure 33 : Les principaux axes routiers à proximité immédiate de Drancy

### Synthèse

*Une augmentation constante des déplacements et une position dominante de la voiture dans les déplacements motorisés.*

*Un réseau routier dense et de qualité mais saturé.*

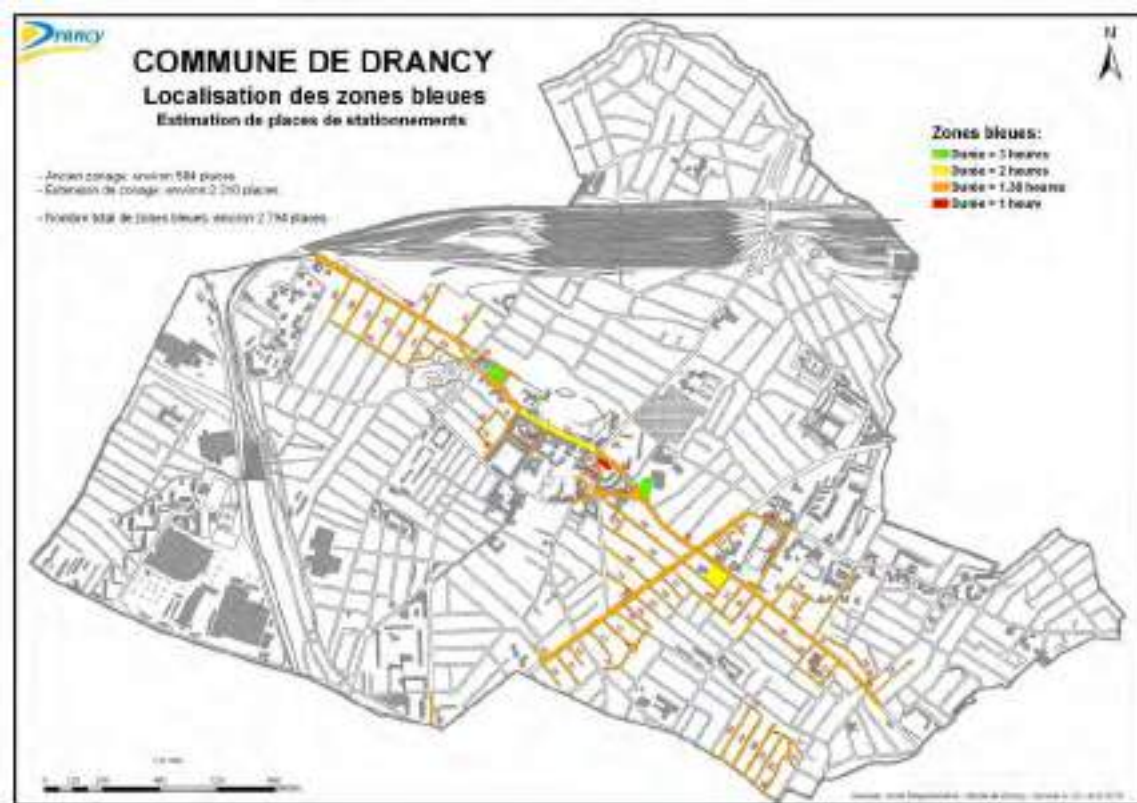
#### 2.4.2. Stationnement

Il existe deux types d'offres en stationnement, qui totalisent un nombre de **5 685 places enquêtées sur le centre-ville** :

- Des emplacements le long des voies (Avenue Marceau, Avenue Barbusse, etc...) ;
- Des parkings au cœur de ville (Mairie, centre culturel).

Le stationnement est libre sur l'ensemble de la ville sauf sur de nombreuses rues qui ont une réglementation dite de « zone bleue » :

D'autre part, environ 50% des places enquêtées sont en stationnement alterné : elles sont localisées dans les zones résidentielles là où les voies sont étroites.



**Figure 34 : localisation des zones de stationnement** (Source : Ville de Drancy 2011)

Dans certaines rues, le **stationnement peut s'avérer gênant pour la circulation étant donné l'étroitesse des voies**. Il peut être nécessaire de garer les véhicules dans l'espace privé pour éviter l'encombrement de la voie.

La police municipale est régulièrement appelée pour des problèmes de stationnement. De plus, le stationnement pose un problème dans les rues : il faut rentrer la voiture dans la propriétés .

**Quelques chiffres pour 2014** : 43 véhicules volés retrouvés ; 964 mises en fourrière ; 5 202 contraventions au stationnement ; 13 407 infractions constatées et relevées en « zone bleue ».

**Quelques chiffres pour 2015** : 15 506 contraventions au stationnement relevées en « zone bleue » par les agents de surveillance de la voie publique (ASVP).

### 2.4.3. Modes doux

La part de cyclistes dans la ville est faible malgré un relief encourageant pour ce type de pratique.

Ci-dessous une carte de localisation des modes doux à proximité de la commune :



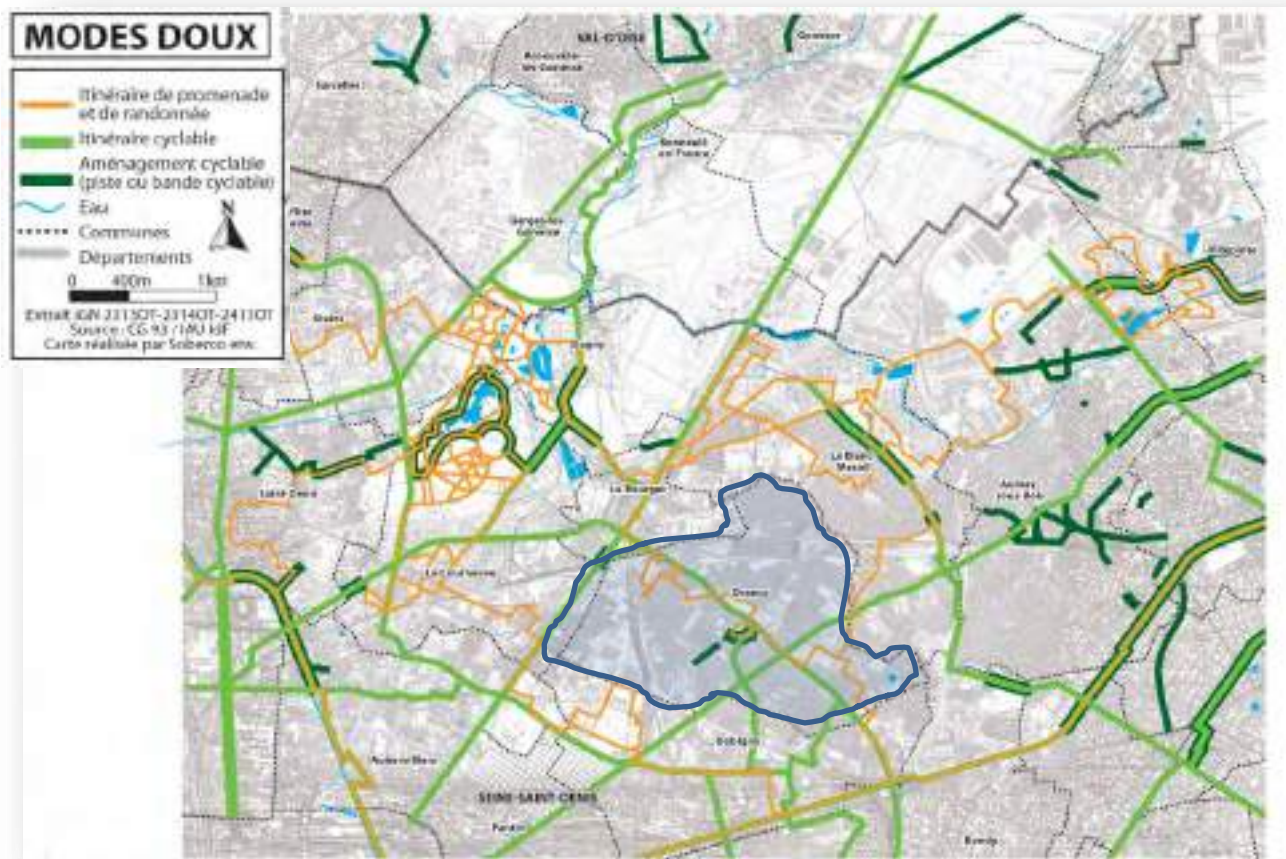


Figure 35 : Localisation des modes doux (Source : Contrat de Développement Territorial du Pôle du Bourget)

Le Plan départemental des itinéraires de promenade et de Randonnée (PDIPR) a été adopté le 20 janvier 2011 par le Conseil général de la Seine-Saint-Denis.

Notons la présence d'un itinéraire de promenade et de randonnée permettant de traverser la ville d'Est en Ouest et également du Sud-Ouest au Nord-Est.

De plus, la ville de Drancy a aménagé plusieurs pistes et bandes cyclables notamment sur une partie des rues de la République et Roger-Salengro, entre les quartiers du centre-ville et du Petit Drancy. Il existe également dans la commune des rues piétonnes et semi-piétonnes, des allées piétonnes ainsi que des passerelles piétonnes pour faciliter la circulation des passants au sein de la commune. Lors du marché, les Quatre-routes deviennent en partie piétonnes.

### Synthèse

**Les voies ferrées au Nord du site tendent à enclaver fortement les quartiers.**

**Des chemins de promenades et de randonnées traversant la commune figurent au PDIPR.**

**La commune essaye de valoriser les modes doux en développant des pistes cyclables et en facilitant le déplacement des habitants.**

## 2.4.4. Transports

### Transport urbain

La commune est desservie par **de nombreux moyens de transports**. Elle est desservie par les transports ferroviaires avec le **RER B** et les gares du Bourget et de Drancy mais aussi par le **Tramway 1** sur une portion de la ligne avec 5 stations.

La ligne B du RER B connaît une augmentation constante. Aujourd'hui, 900.000 personnes l'empruntent quotidiennement, dont 300.000 pour sa partie Nord. C'est pourquoi, depuis 2008, d'importants travaux de modernisation ont été réalisés afin de préparer la nouvelle desserte de la ligne dans sa partie Nord, appelée RER B+. Un train toutes les 3 minutes à la gare de Drancy.

### Bus urbain

#### 8 lignes de bus RATP irriguent le tissu communal :

- 143 : La Courneuve « La Courneuve – Aubervilliers RER B » – « Rosny-sous-Bois RER E » ou Drancy « Lycée Eugène Delacroix »
- 146 : « Le Bourget RER B » – Montfermeil « Les Bosquets » ;
- 148 : Bobigny « Pablo Picasso » (métro L.5, tramway T1) – Le Blanc-Mesnil « Musée de l'Air et de l'Espace » ou « Aulnay-sous-Bois « Garonor » : fréquence de passage renforcée car la ligne est souvent bondée ;
- 151 : Paris « Porte de Pantin » (métro L.5) – Bondy « Jouhaux – Blum » ;
- 251 : Bobigny « Benoît Frachon » ou Bobigny « Pablo Picasso » (métro L.5, tramway T1) – Aulnay-sous-Bois « Gare » (RER B) ;
- 346 : Rosny-sous-Bois « Rosny 2 Nord » – Le Blanc Mesnil « Place de la Libération » ;
- 348 : Le Blanc Mesnil « Place de la Libération » – Bondy « Jouhaux-Blum ».
- 248- Service Urbain de Drancy « Stade Charles Sage », anciennement le 551 ;
- 247 : nouvelle ligne qui reprend l'antenne de la ligne 148 dédiée à la desserte de la zone d'activité Garonor depuis les lycées et la gare de Drancy, via le Blanc-Mesnil.

Le réseau est complété par :

- 2 lignes de bus TRA / RATP :
- 609a - Drancy « Cité Gargarine » – Aulnay-sous-Bois « Le Tennis »
- 620 - Le Blanc Mesnil « Chemin Notre Dame » – Bobigny « Pablo Picasso » (métro L.5, tramway T1) ou Le Blanc Mesnil « Cité Jacques Decour ».
- - 1 ligne Noctilien N42 (Gare de l'Est – Aulnay-sous-Bois « Garonor ») qui dessert, chaque nuit de 0h30 à 5h30, le secteur de la commune.
- - et 1 ligne de tramway T1 Saint-Denis (centre-ville-RER D) – Bobigny (centre-ville-métro L.5) qui dessert la partie sud-ouest de la commune (quartier de l'Avenir Parisien) sans la traverser.

## Transport ferroviaire

Drancy est traversée et desservie par la ligne B du RER et est traversée par deux autres voies, la ligne **Paris-Soissons** et la **ligne de Grande Ceinture**. La première ligne est également celle du Transilien K et du TER Picardie. La seconde ligne servira à la Tangentielle Nord. Les deux lignes servent également au transport de fret. La gare de triage du Bourget et gare du Bourget « Grande Ceinture » sont situées sur le territoire drancéen. La ville est très liée à l'activité ferroviaire, puisque celle-ci couvre plus d'un septième du territoire communal.

Le RER B, permet d'arriver à Drancy par la gare du Bourget, au niveau du le quartier de Paris Campagne et la gare de Drancy au niveau du quartier de l'Économie.

Par le RER B, Drancy est proche des gares parisiennes. De la gare de Drancy, on atteint de manière directe la gare du Nord en une dizaine de minutes et, par les correspondances, on atteint la gare de Lyon et la gare Saint-Lazare en une trentaine de minutes. De même, la commune est proche de l'aéroport Charles-de-Gaulle atteint en une trentaine de minutes par le RER B

Le parc de stationnement situé devant la gare de Drancy est gratuit mais de très faible capacité : 16 places.

La marche à pied (pour la moitié des usagers) et le bus (pour près de 40% d'entre eux) sont les deux principaux modes de rabattement à la gare de Drancy.



**Stationnement devant la gare de Drancy (source : géoportail)**

Les passages à la gare de Drancy :

En heure de pointe, de 7 h à 9 h 30 vers Paris et de 16 h 30 à 20 h 30, depuis Paris, du lundi au vendredi : un train toutes les 3 minutes.

En heure creuse, de 9 h 30 à 16 h 30, un train toutes les 7 minutes 30

## Voitures électriques

Drancy abrite 13 stations d'Autolib : voitures électriques en libre-service. La Ville recensait 141 abonnements annuels à la fin juillet, un nombre en continuelle augmentation de mois en mois. 735 prises de véhicules y ont été effectuées, soit plus du double qu'en juillet 2012 (320), mais néanmoins en légère diminution comparé au début d'année.

## **Synthèse**

***La commune est desservie par de nombreux moyens de transports. Elle est desservie par les transports ferroviaires avec le RER B et les gares du Bourget et de Drancy mais aussi par le Tramway 1***

***De nombreuses lignes de bus sillonnent la ville et la relient aux communes alentour.***

***L'organisation excentrée du réseau ferrée dessert la périphérie de la commune. Les habitants situés au Sud de la commune sont obligés d'emprunter le bus ou leur voiture. Le parking de la gare présente aujourd'hui une capacité restreinte et n'est pas suffisant pour favoriser l'utilisation de ce transport.***

***La municipalité encourage l'utilisation de moyens de transports écologiques à l'image des véhicules Autolib' et le développement de nouvelles lignes de transports en commun structurantes.***

## **Principaux enjeux**

- Désenclaver le Nord avec le reste de la commune
- Diminuer le temps de parcours des Drancéens à partir du centre-ville de Drancy
- Augmenter la capacité des parkings au niveau de la gare
- Veiller à une intermodalité optimale

La carte page suivante présente les transports en commun à une échelle élargie (source : Contrat de Développement Territorial du Pôle du Bourget).

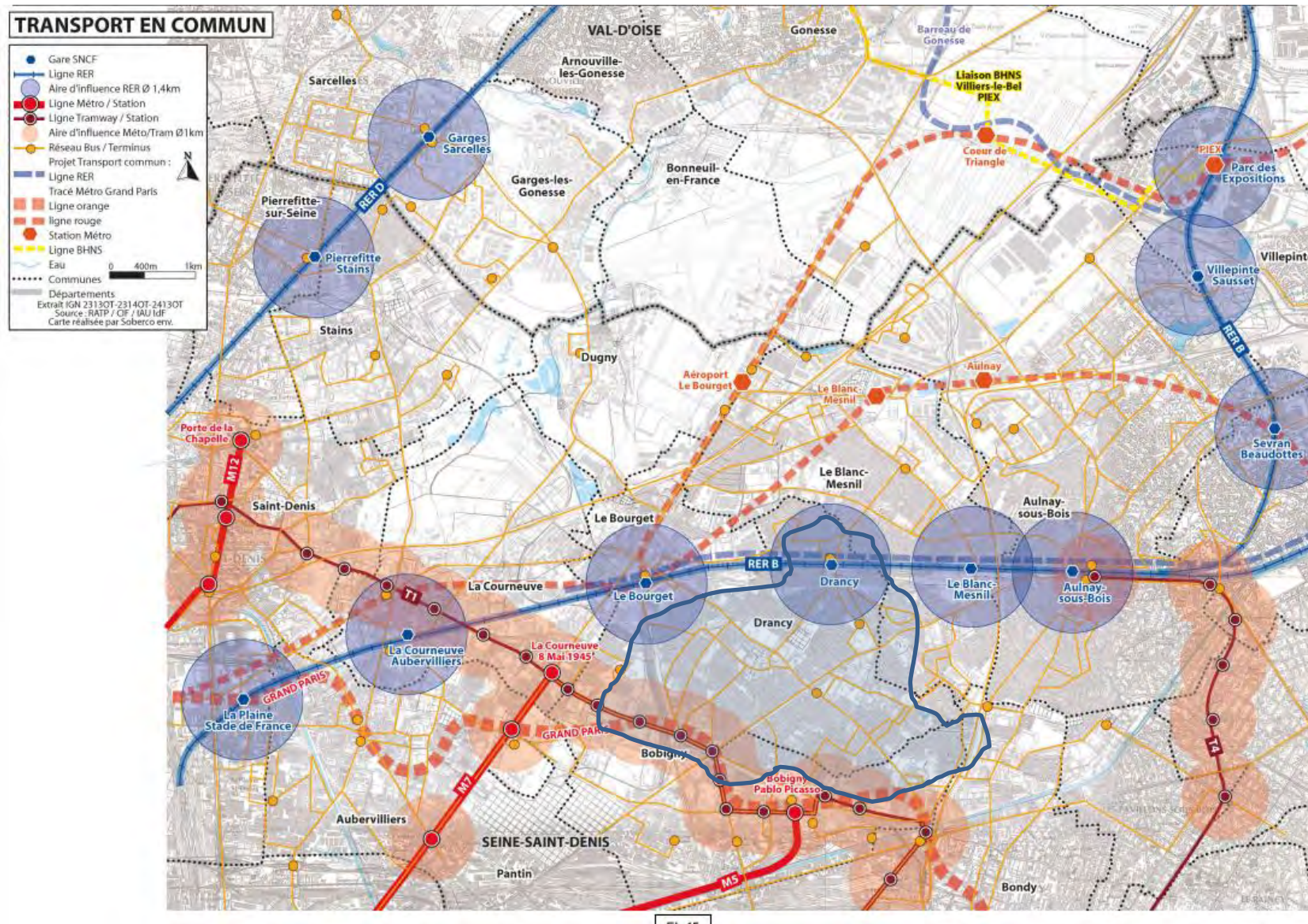


Figure 36 : Transport en commun autour de la commune de Drancy (Source : Contrat de développement territorial du Pôle du Bourget – les gares ont été rebaptisées depuis)

### 2.4.5. Accidentologie

Si le trafic est une source de nuisance sonore (cf. 2.6.4 Ambiance sonore), il est surtout la source de nombreux accidents corporels. Ceux-ci se concentrent particulièrement sur les axes les plus fréquentés, au niveau des intersections.

Entre 2006 et 2011, la commune de Drancy a recensé l'ensemble de 552 accidents. Le nombre des victimes s'élève à 643 dont 6 tués, 189 blessés graves et 448 blessés légers. 521 Personnes sortent indemnes de ces accidents.

La carte ci-dessous présente les accidents répertoriés en Seine-Saint-Denis en 2014 :

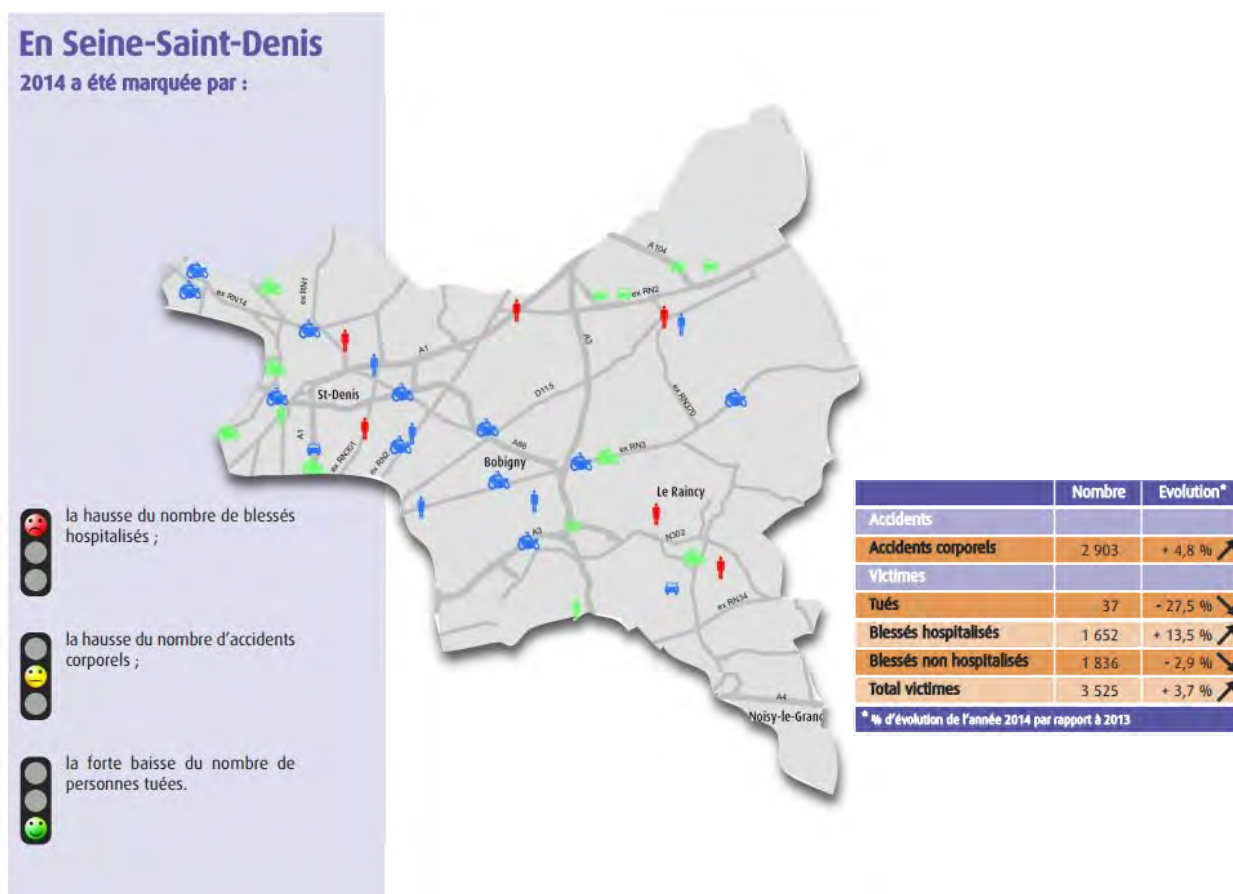


Figure 37 : Accidentologie recensée en 2014 en Seine-Saint-Denis (Source : DRIEE)

### 2.4.6. Ambiance sonore

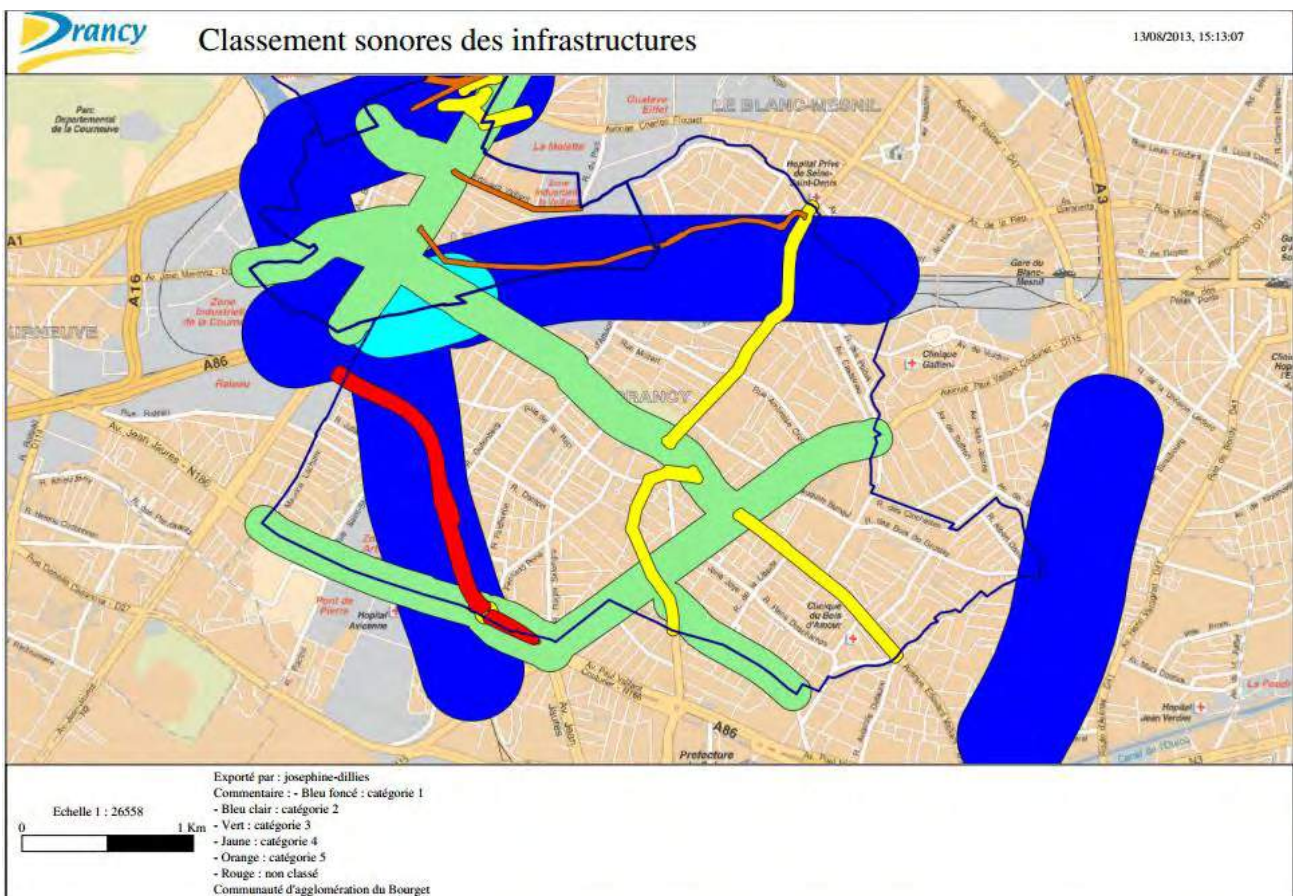
#### Classement sonore des infrastructures de transport

Dans chaque département, le préfet est chargé de recenser et de classer les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et du trafic (application de l'art. 13 de la loi relative à la lutte contre le bruit, désormais codifié par l'art. L 571-10 du code de l'environnement). Conformément au décret n° 95.21 du 9 janvier 1995 et aux arrêtés des 5 mai 1995 et 30 mai 1996 précisant les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et d'isolation acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, un classement acoustique des infrastructures de transports terrestres a été arrêté pour l'ensemble des 40 communes de Seine-Saint-Denis, ainsi que pour 148 des 185 communes du val d'Oise.

En Seine Saint Denis, compte tenu du contexte très urbain du département, un seul arrêté préfectoral, en date du 13 Mars 2000, précise les classements sonores des voies ferrées et de l'ensemble du réseau routier. Ceux-ci ont été définis en considérant :

- Un tissu de type ouvert pour les autoroutes et les voies ferrées ;
- Un tissu de type ouvert ou « en U » pour les autres voies, défini selon la norme NF-S 31-130 « cartographie du bruit en milieu extérieur ».

La carte ci-dessous présente le classement sonore au sein de la commune de Drancy.



**Cartographie 7: Classement des infrastructures terrestres bruyantes de Drancy**  
 (Source : Conseil Général de la Seine-Saint-Denis)

Largeurs affectées par le bruit :	Niveau sonore de référence	Niveau sonore de référence	Catégorie de l'infrastructure
	$L_{aeq}(6h-22h)$ en dB (A)	$L_{aeq}(22h-6h)$ en dB (A)	
- Catégorie 1 : 300m	$L > 81$	$L > 76$	1
- Catégorie 2 : 250m	$76 < L \leq 81$	$71 < L \leq 76$	2
- Catégorie 3 : 100m	$70 < L \leq 76$	$65 < L \leq 71$	3
- Catégorie 4 : 30m	$65 < L \leq 70$	$60 < L \leq 65$	4
- Catégorie 5 : 10m	$60 < L \leq 65$	$55 < L \leq 60$	5

### Principaux résultats de l'évaluation réalisée pour la commune de Drancy

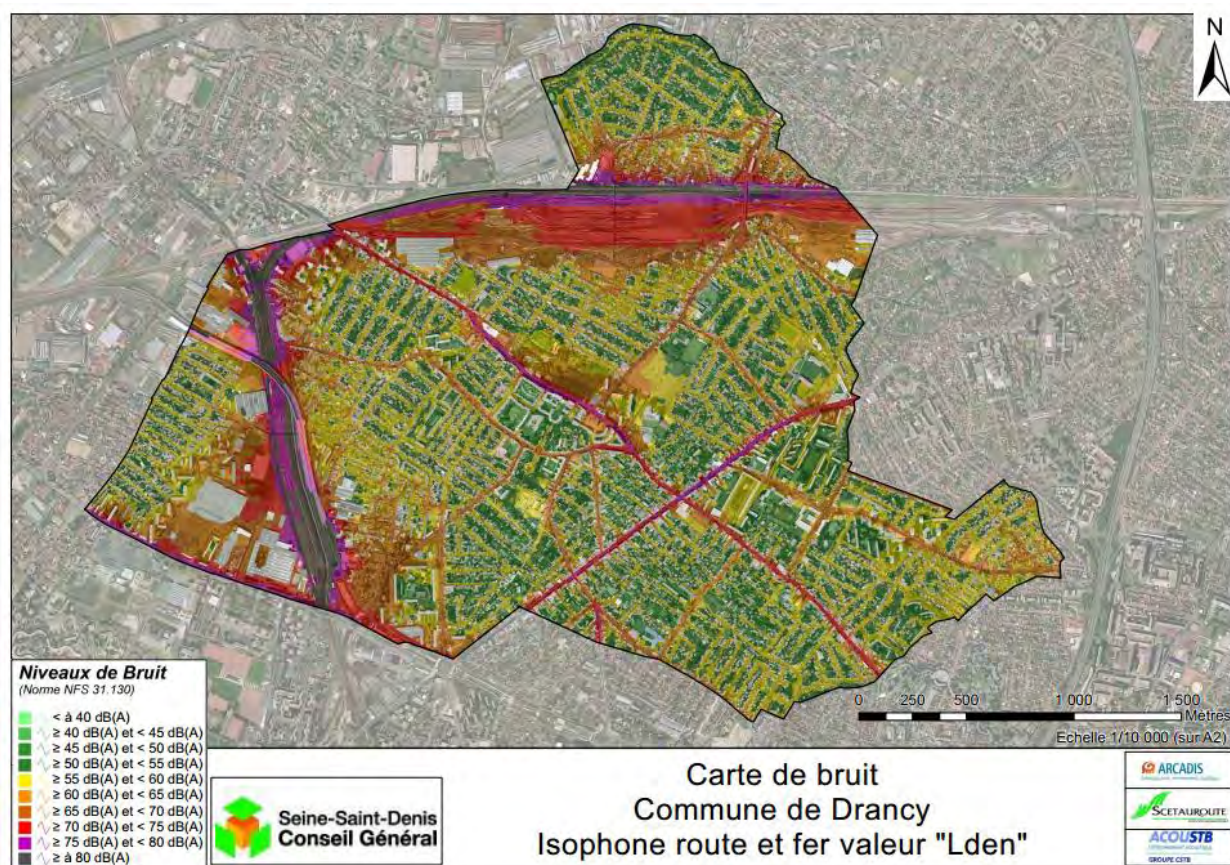
Le Département de la Seine Saint-Denis a réalisé en 2007 des cartes de bruit conformément à la réglementation en vigueur (décret n°2006-361 du 24 mars 2006).

Les cartes suivantes présentent le bruit routier et le bruit ferroviaire additionnés. Les niveaux de bruit sont calculés à une hauteur de 4 m sur la façade la plus exposée du bâtiment considéré.

L'indicateur Lden est un indicateur imposé par la Commission Européenne, qui traduit la gêne tout au long de la journée. Cet indicateur est construit sur le niveau de bruit calculé entre 6h et 18 heures, additionné au niveau de bruit calculé entre 22 heures et 6 heures plus 10 dB (A). les pondérations de 5 et 10 dB (A) sur les périodes de soirée et de nuit sont censés traduire une sensibilité plus importante sur ces périodes que durant la journée.

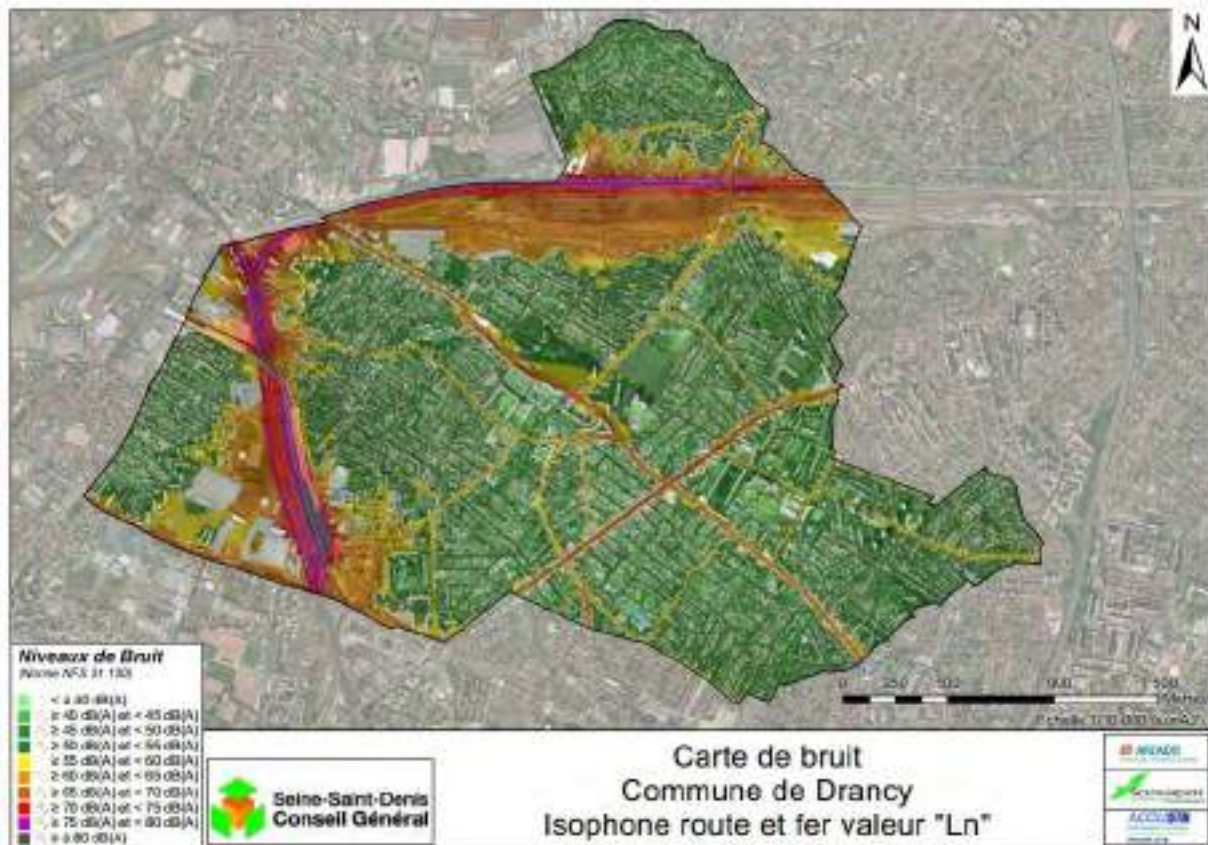
L'indicateur Ln est un indicateur imposé par la Commission Européenne, qui traduit la gêne sur la période de nuit de 22h à 6h.

Les couleurs vertes témoignent de zones de calmes ou peu bruyantes. Les couleurs orange témoignent de zones normalement bruyantes dans le cas de zones urbaines. Les couleurs rouges à violettes témoignent de zones excessivement bruyantes.



**Cartographie 8: Carte des isophones sur la période de jour** (Source : Conseil Général de la Seine-Saint-Denis)





**Cartographie 9: Carte des isophones sur la période de nuit de 22h à 6h**  
(Source : Conseil Général de la Seine-Saint-Denis)

### Résultats cartes isophones en Ln (nuit)

Deux grandes infrastructures de transport, l'autoroute A 86 et le réseau SNCF traversent le territoire communal.

Les lignes SNCF et le centre de tri créent des effets de coupure sur le quartier de « l'Economie » au Nord et le quartier de l'Avenir Parisien à l'Ouest.

Par ailleurs l'autoroute A86 est munie de couvertures et semi-couvertures qui limitent fortement la propagation du bruit dont la voie autoroutière est à l'origine.

La nuit, les zones de bruit suivent les voies SCNF au Nord de la commune, elles concernent plusieurs bâtiments d'habitation autour de la gare.

Les RD 30 et la RD 115 (avenues Henri Barbusse et Jean Jaurès) peuvent également rendre bruyantes les façades des maisons riveraines, même s'il s'agit d'un bruit « citadins » en-dessous des seuils de « Points Noirs ».

### Résultats cartes isophones en Lden (jour, soir, nuit)

Les zones de dépassement de seuils réglementaires concernent les riverains des RD 30 et 115 et les secteurs habités au Nord de la gare de triage.

Les quartiers Nord-Ouest de Paris-Campagne et en particulier l'école, sont très concernés par le bruit d'origine ferroviaire.

## Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Le Département de la Seine-Saint-Denis a adopté en 2012 son Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Il définit pour les 5 années à venir l'action du Département en matière de lutte contre les nuisances sonores.

L'objectif du PPBE est principalement de définir les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques, préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale de son territoire. Pour cela il prévoit de :

- Protéger par isolation de façade, les logements en situation de surexposition au bruit, la nuit, en agissant en priorité sur les secteurs les plus impactés (47 552 habitants décomptés selon la méthode de calcul de la Commission européenne) ;
- Protéger les équipements gérés par le Département, accueillant un public sensible et, en priorité, les collèges concernés ;
- Améliorer l'environnement sonore des secteurs surexposés au bruit en journée, (133 972 habitants décomptés selon la méthode de calcul de la Commission européenne) ;
- Préserver les zones calmes ;
- Maintenir la fonction ressourcement des parcs départementaux perçus par les habitants comme des espaces calmes, de détente et de repos ;
- Sensibiliser les aménageurs et le grand public afin qu'évoluent les pratiques en matière de prise en compte du bruit dans les projets.

Pour atteindre ces objectifs, un ensemble de mesures et de moyens est inscrit dans le projet du plan :

- Des mesures de prévention dans l'habitat afin de systématiser la prise en compte du bruit dans les projets de rénovation dès lors que le parc est en zone de dépassement de seuil ;
- Un programme expérimental d'isolation phonique des logements surexposés au bruit la nuit et des établissements départementaux (collèges, crèches) surexposés au bruit en journée, le long de l'ex RN3, axe le plus nuisant du département, dans le cadre du plan bruit de l'ADEME : Cette intervention devrait être programmée dans le cadre de la requalification de la voie en vue d'intégrer un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), avec une première phase sur Pantin (coût estimé à 4,1 millions d'euros HT), et une seconde phase sur Bondy, Les Pavillons-Sous-Bois, et Livry-Gargan (coût estimé à 5,4 millions d'euros HT) ;
- Des audits acoustiques à mener dans les collèges identifiés comme surexposés au bruit en journée ;
- Des mesures de réduction à la source dans les secteurs surexposés au bruit en journée grâce aux projets de requalification de voirie du Département visant de façon générale, à apaiser la vitesse et donc dès lors à diminuer les niveaux de bruit mais aussi par la mise en œuvre d'enrobés phoniques dès lors que le linéaire concerné réaménagé est supérieur à 200 m et que les vitesses réelles sont relativement élevées ;
- Des mesures de prévention pour les zones calmes : au minima, mise en œuvre de chantier à faible nuisance dans les zones très faiblement exposées au bruit ;
- Une optimisation des implantations des équipements dans les parcs afin de maintenir des espaces calmes et étude d'opportunité pour la mise en œuvre.

Certaines mesures phares, en termes de rattrapage ou de réduction à la source, seront territorialisées de façon à agir là où les impacts des nuisances sonores sont les plus forts, d'autres seront généralisées à l'ensemble du territoire comme les mesures de sensibilisation et de mobilisation.

## Synthèse

*Le territoire Drancéen est occupé par deux grandes infrastructures de transport, l'autoroute A 86 et le réseau SNCF qui génèrent des nuisances sonores importantes.*

*Les contraintes liées au classement des infrastructures sonores doivent être prise en compte dans les projets d'aménagement par les constructeurs.*

## Principaux enjeux

- Mettre en place des mesures afin de réduire les nuisances pour les riverains en zone de bruit (notamment à proximité des infrastructures)
- Imposer des dispositions techniques pour les constructions à proximité des zones de bruit

## 2.5. Les projets d'aménagement envisagés

### 2.5.1. Projet de Baillet

Au sein du quartier Paris Campagne, la Ville a fait l'acquisition en 2009 d'un terrain d'environ six hectares auprès de la SNCF : situé en bordure des voies ferrées, et en retrait de la trame viaire existante, ce vaste terrain accueillait précédemment plusieurs activités industrielles qui fonctionnaient en lien avec la gare de triage voisine.

Dans la perspective d'y aménager un quartier mixte, combinant de l'habitat collectif, des locaux d'activités tertiaires et quelques équipements publics, la Ville de Drancy a fait établir une première proposition de plan masse dans le cadre d'un marché de définition mené en 2010, et a procédé à la dépollution des sols.

La Ville souhaite tirer parti de ce site de grande capacité, opportunité de développement au sein de la commune, et réactiver le projet dès lors que le contexte le permettra.

### 2.5.2. Projet de Gaston Roulaud

Dans le champ de l'intervention urbaine sur les quartiers d'habitat collectif social, la Ville de Drancy souhaite remettre à l'ordre du jour un projet dont il était initialement question qu'il s'inscrive dans le Programme de Rénovation Urbaine porté par la commune, mais qui en a finalement été écarté au regard de l'ampleur des investissements à opérer sur une durée limitée : il s'agit de la rénovation de la Cité Gaston Roulaud, localisée au Sud de la commune dans le quartier Petit Drancy.

Composée de plus de 800 logements sociaux (propriété de l'OPH de Drancy) répartis en quatre barres et une tour et d'une quarantaine de logements privés, cette cité constitue un ensemble massif de logements. Plusieurs équipements publics et commerciaux viennent compléter la composition de l'îlot, et la cité bénéficie par ailleurs d'une localisation intéressante ; Cependant, l'analyse du fonctionnement de la Cité Gaston Roulaud révèle de multiples dysfonctionnements, tant sur le volet technique (structure du bâti inadaptée et défaillante, composition urbaine de l'îlot favorisant l'enclavement de la cité et ne permettant pas une gestion aisée des espaces extérieurs...) que sur le volet social (image négative de la cité, concentration de difficultés socioéconomiques au sein de la population...).

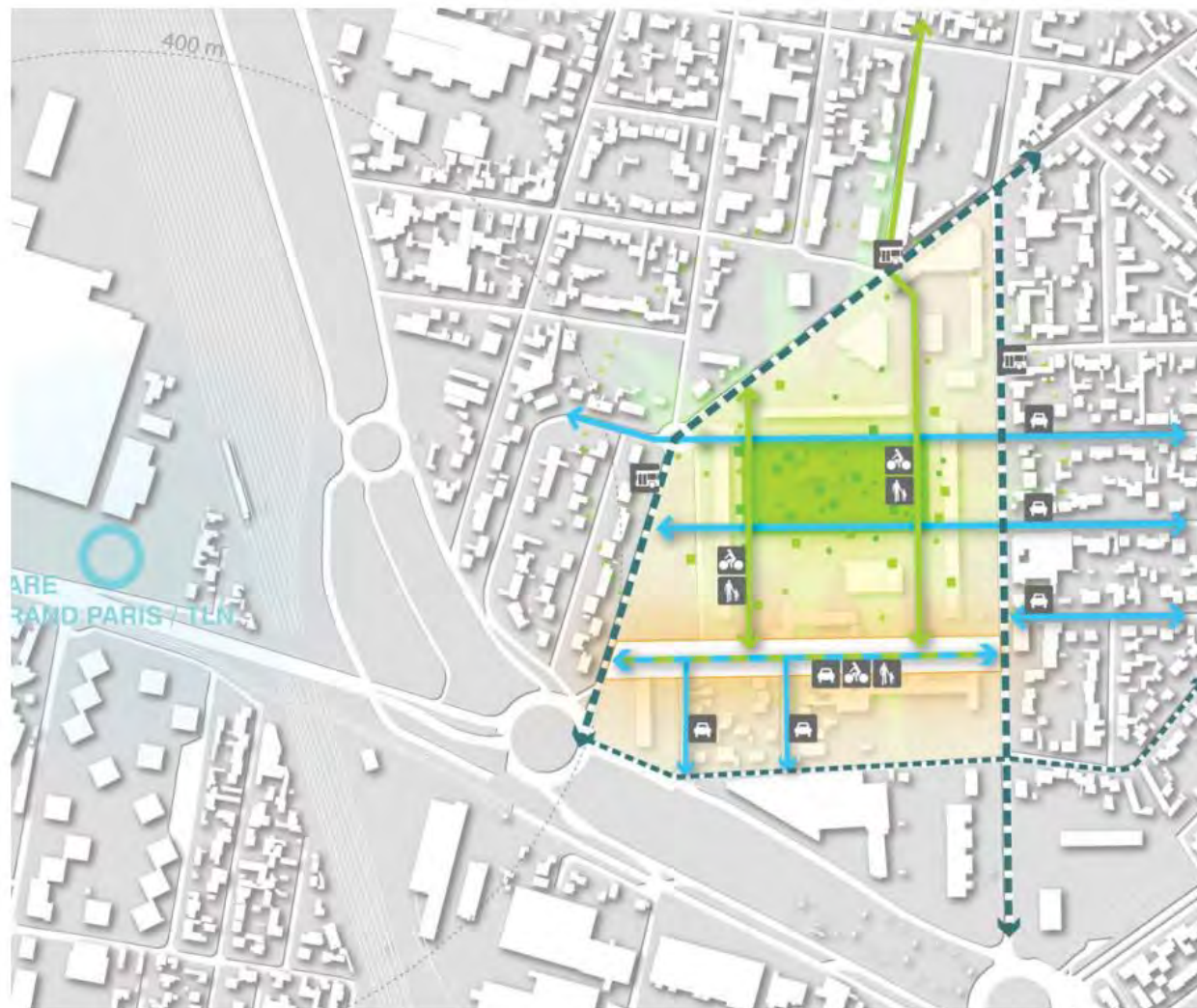
Dans cette perspective, la Ville de Drancy a mis à l'étude ce secteur de la commune, de manière à déterminer un programme d'intervention d'ensemble, préalable indispensable au montage opérationnel et financier d'un projet de rénovation urbaine pour la Cité Gaston Roulaud.

Une étude urbaine, devant déboucher sur l'élaboration d'un schéma d'aménagement, est actuellement en cours de réalisation.

Elle poursuit objectifs généraux suivants :

- **Améliorer l'offre de logements sociaux existante**, de manière à proposer un habitat remis aux normes de sécurité et de confort, avec des surfaces et des typologies adaptées aux besoins des locataires ;
- **Requalifier et développer l'offre d'équipements publics et commerciaux** à l'échelle du quartier, notamment au regard des besoins identifiés en termes de fonctionnement social de la cité et des zones environnantes ;
- **Instaurer une mixité au sein de l'offre de logements sur le site**, en proposant de nouvelles catégories de produits (logements libres, logements intermédiaires, logements dédiés à des populations spécifiques) ;
- **Tirer parti de la localisation stratégique du site** (notamment au regard de la desserte en transports) pour y attirer de nouveaux résidents et de nouveaux usagers, et ainsi créer un ensemble urbain qualitatif en entrée de ville ;
- **Désenclaver l'enceinte actuelle de la cité et estomper les ruptures** architecturales, urbaines, fonctionnelles et, par extension, « mentales » avec le tissu environnant ;
- **Améliorer et structurer le cadre de vie des habitants** par la création et/ou la requalification des voiries et espaces publics, afin de clarifier les statuts des espaces extérieurs, d'en faciliter la gestion et d'assurer la lisibilité de l'ensemble urbain.

## Annexe 2 - Matrice du schéma d'aménagement du PRU Gaston Roulaud



### Légende

- Trame Viaire
- Espace vert
- Voies piétonnes plantées



60 Etude Urbaine pour l'élaboration du projet de rénovation urbaine de la cité Gaston Roulaud à DRANCY Document de travail - La Fabrique Urbaine

### 2.5.3. Le projet de Tangentielle Nord

Pour répondre efficacement aux besoins de déplacement interne de la partie Nord de l'agglomération parisienne, l'État et la Région Île-de-France ont décidé d'inscrire la réalisation de la Tangentielle Légère Nord (TLN) au Contrat de Plan État Région (CPER) 2000-2006, laquelle a été reconduite au CPER 2007-2013.

Cette décision résulte des constats suivants :

- Les déplacements de banlieue à banlieue sont en augmentation forte depuis plusieurs décennies ;
- Le réseau ferré régional, structuré en étoile et centré sur Paris, s'avère une solution inadaptée aux besoins de transport inter banlieues ;
- La faiblesse du maillage des différentes lignes radiales entre elles et les autres moyens de transports collectifs aggrave cette situation.

Le projet de Tangentielle Nord consiste à créer, deux voies dédiées au transport de voyageurs, contiguës aux voies de la ligne fret actuelle dite de « grande ceinture ». La Tangentielle Nord, qui est encore au stade projet, devrait desservir 14 gares dont 6 nouvelles et devrait être parcourue par le matériel dédié de type tram train de nouvelle génération (TTNG).

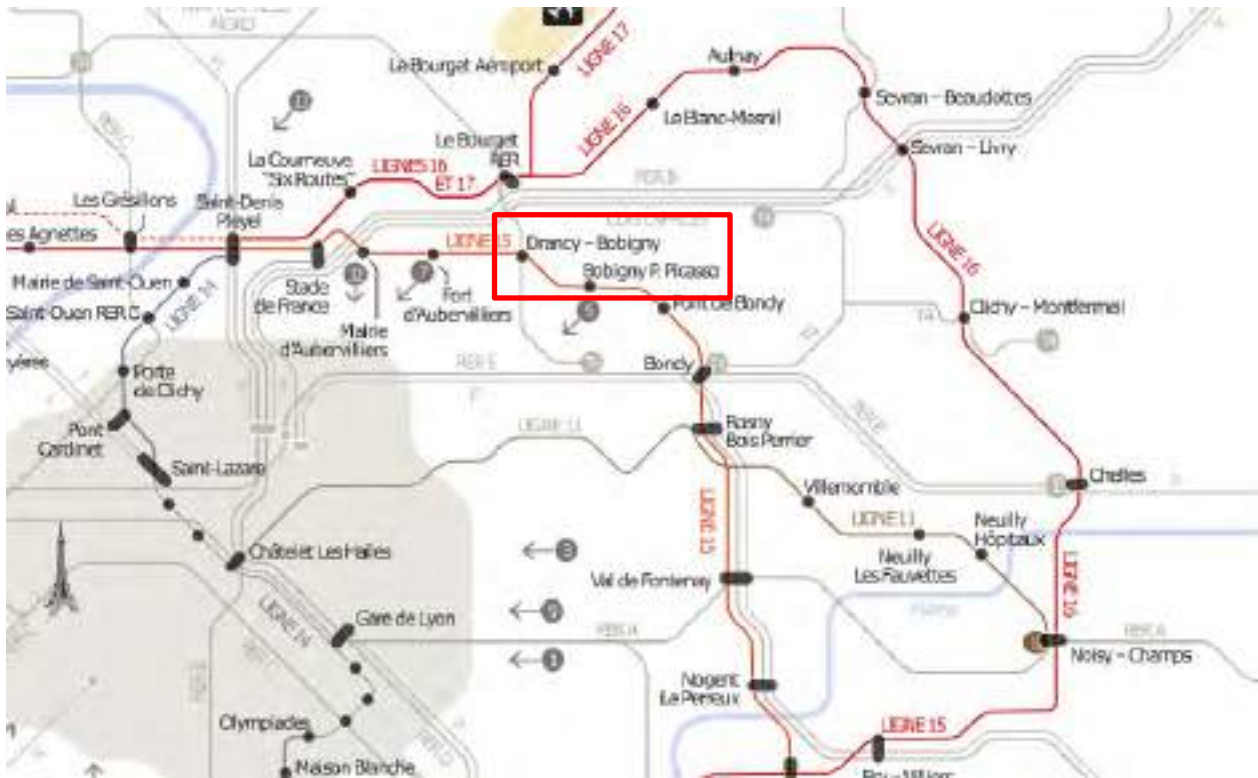
La gare TLN la plus proche est la gare du Bourget qui va devenir dans le cadre de ce projet un pôle multimodal (phase 1 : 2017 et phase 2 : 2023/2024).



### 2.5.4. Grand Paris Express

Le Grand Paris est un projet d'aménagement à l'échelle de la métropole. Il a vocation à améliorer le cadre de vie des habitants, à corriger les inégalités territoriales et à construire une ville durable.

C'est dans ce cadre qu'un projet de modernisation et de développement des transports en île-de-France a été envisagé. Il porte à la fois sur la modernisation et l'extension du réseau existant et sur la création de nouvelles lignes de métro automatique.



Concernant l'accès aux transports des Drancéens, **deux gares du Grand Paris Express seront situées en limite communale de la Ville de Drancy, à très grande proximité de l'ouest drancéen.**

La station Drancy-Bobigny est prévue à proximité de l'hôpital Avicenne au nord de la RN186, en correspondance avec la future gare de la Tangentielle Nord et le tramway T1.

### 2.5.5. Projet de quartier Jules Auffret

Le quartier Jules Auffret (aussi en PRU 1) est également en projet. Les dernières opérations devraient s'achever en 2018.

Le programme est le suivant :

- **Intégrer le site Jules Auffret et plus particulièrement le « Vieux Jules » au quartier Village Parisien :**
  - Le morcellement d'une seule unité foncière en îlots de petite taille
  - La création d'un réseau de voirie primaire et secondaire à l'intérieur du quartier, dans le prolongement de la trame environnante
  - Des formes urbaines en harmonie avec l'environnement
  - Des équipements en cœur de quartier
  - Des pavillons- jardins notamment en mitoyenneté des secteurs pavillonnaires
  - Une densité progressivement plus importante vers l'intérieur du quartier

- **Renforcer l'attractivité du quartier**
  - Des îlots intégrant l'ensemble des fonctions résidentielles, des jardins privatifs
  - Création d'une placette
- **Renouveler et valoriser l'offre de logements**
  - Déconstructions de 340 logements sociaux et reconstruction de 201 logements sur site.
  - Réhabilitation de 813 logements dans le patrimoine existant (9 tours Cachin/Auffret plus 1 bâtiment)
  - Résidentialisation de l'ensemble des tours d'habitation conservées
  - Diversification de l'offre de logements à travers la construction de 42 logements par la Foncière Logement
- **Développer des équipements structurants et résidentiels au cœur du quartier**
  - Création de deux city stade et d'un square
  - Restructuration du centre commercial avec création d'un nouveau bureau de poste et de nouveaux locaux pour une agence de l'office HLM de Drancy
  - Restructuration et agrandissement du parking souterrain.



**Figure 38 : Programme du PRU Jules Auffret**



## 2.5.6. Ilot du marché /centre-ville

### Caractéristiques actuelles de l'îlot

L'emprise de 11 780 m<sup>2</sup> environ est actuellement occupée de la manière suivante :

- La principale construction accueillie sur l'îlot est celle du marché couvert aux comestibles de Drancy, construction de plain-pied (surface au sol approximative : 2 200 m<sup>2</sup>). Il s'agit d'un ERP de 2ème catégorie.
- Par ailleurs, l'îlot est occupé pour moitié environ par un parking public aérien goudronné d'une surface approximative de 6 100 m<sup>2</sup>, comprenant également un niveau de stationnement en sous-sol.
- L'îlot comprend également, entre l'entrée du marché couvert et l'avenue Henri Barbusse, un espace public extérieur d'environ 850 m<sup>2</sup>, pour moitié goudronné et pour moitié engazonné, faisant office de parvis.
- Enfin, indépendamment des équipements et espaces publics, l'îlot accueille les occupations suivantes :
  - une concession automobile occupant une surface de 1 100 m<sup>2</sup> environ (propriété communale) ;
  - divers commerces (restaurant, café, cordonnerie, boucherie, cabinet d'esthétique, chocolaterie) localisés au sein de trois constructions faubouriennes de faible hauteur (R+1/2), occupant une surface totale d'environ 705 m<sup>2</sup> entièrement bâtie (propriétés privées) ;
  - un pavillon à usage d'habitation occupant une parcelle de 480 m<sup>2</sup>, dont 115 m<sup>2</sup> bâtis environ (propriété privée).
- Quelques espaces publics « résiduels » non affectés (sur-largeur de trottoir...) comptent également dans la composition de l'îlot.

Programme actuellement installés sur l'îlot	Surface au sol approximative	Dont bâtie / goudronnée	Dont perméable
<b>Equipements / domaine publics :</b>			
- Marché couvert aux comestibles	2 200 m <sup>2</sup>	2 200 m <sup>2</sup>	-
- Parking public	6 100 m <sup>2</sup>	6 100 m <sup>2</sup>	-
- « Parvis » d'entrée du marché	850 m <sup>2</sup>	425 m <sup>2</sup>	425 m <sup>2</sup>
- Espaces publics « résiduels »	345 m <sup>2</sup>	345 m <sup>2</sup>	-
<b>Equipements commerciaux :</b>			
- Concession automobile	1 100 m <sup>2</sup>	1 100 m <sup>2</sup>	-
- Commerces divers	705 m <sup>2</sup>	705 m <sup>2</sup>	-
<b>Logements :</b>			
- Pavillon à usage d'habitation	480 m <sup>2</sup>	115 m <sup>2</sup>	365 m <sup>2</sup>
<b>Total Surface au sol approximative</b>	<b>11 780 m<sup>2</sup></b>	<b>10 990 m<sup>2</sup></b>	<b>790 m<sup>2</sup></b>

**Figure 39 : Récapitulatif de l'occupation actuelle des sols**

## Objectifs du projet

Le projet de recomposition de l'îlot du Marché correspond au souhait de la Ville de tirer parti de terrains aujourd'hui sous-utilisés au regard de leur localisation très favorable, dans le cœur de l'activité commerciale drancéenne, et de valoriser un site constitué de bâtiments et d'installations peu qualitatifs.

Ainsi, ce programme vise les objectifs suivants :

- Souligner le véritable centre-ville de Drancy, aujourd'hui très difficilement identifiable comme tel, par la création d'une centralité commerciale et d'un programme « repère » au niveau des « Quatre Routes » ;
- Mettre en valeur ce secteur de la ville très fréquenté, en substituant à des installations peu qualificatives un aménagement d'ensemble cohérent et soigné du point de vue architectural et paysager ;
- Renforcer la vocation commerciale de ce secteur de la ville, par la création d'un nouveau marché couvert plus accueillant et la création de locaux commerciaux susceptibles de diversifier l'offre existante ;
- Tirer parti de ce potentiel foncier idéalement localisé en cœur de ville, à proximité de tous les services, pour y développer une offre de logements nouvelle, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs locaux en matière d'habitat.

## Caractéristiques du projet

Le projet vise la recomposition urbaine d'un îlot localisé au croisement des deux routes départementales structurant le territoire drancéen, au cœur du centre-ville de la commune en termes d'activité commerciale, dit « les Quatre Routes ».

L'îlot concerné, d'une superficie d'environ 11 770 m<sup>2</sup>, est délimité par les avenues Jean Jaurès (RD30) et Henri Barbusse (RD115) et par les rues Cormont et Raymond Bertout. Il fait actuellement l'objet d'une occupation peu dense, essentiellement composée d'un marché couvert aux comestibles, d'un parking public partiellement enterré et de quelques constructions dédiées à des activités commerciales et/ou à du logement.

Compte-tenu de sa localisation centrale, la Ville souhaite valoriser cette emprise pour créer un ensemble immobilier marquant véritablement le centre-ville et permettant l'accueil de nombreuses fonctions.

Le programme **prévisionnel** de l'ensemble immobilier comprend ainsi :

- la démolition des constructions existantes et du parking ;
- la reconstruction d'un ensemble immobilier comprenant :
  - en rez-de-chaussée, un local dédié à l'accueil d'un nouveau marché aux comestibles (équipement communal) et des locaux commerciaux de dimensions variables dont un pour l'accueil d'un supermarché de ville de moyenne surface ;
  - en étages, de 290 à 340 logements, dont 40 logements sociaux ;
  - en sous-sol, probablement sur deux niveaux, un parking de 590 à 670 places, réparties entre places privatives dédiées aux logements et places en gestion publique dédiées aux commerces et aux équipements.

L'aménagement d'une place publique est également prévu dans le cadre du programme : d'une surface estimée à 2 000 m<sup>2</sup>, elle sera localisée à l'angle Nord de l'îlot, au croisement des avenues Jaurès et Barbusse.

**Tableau 11 : Surfaces prévisionnelles Ilot du marché/centre ville**

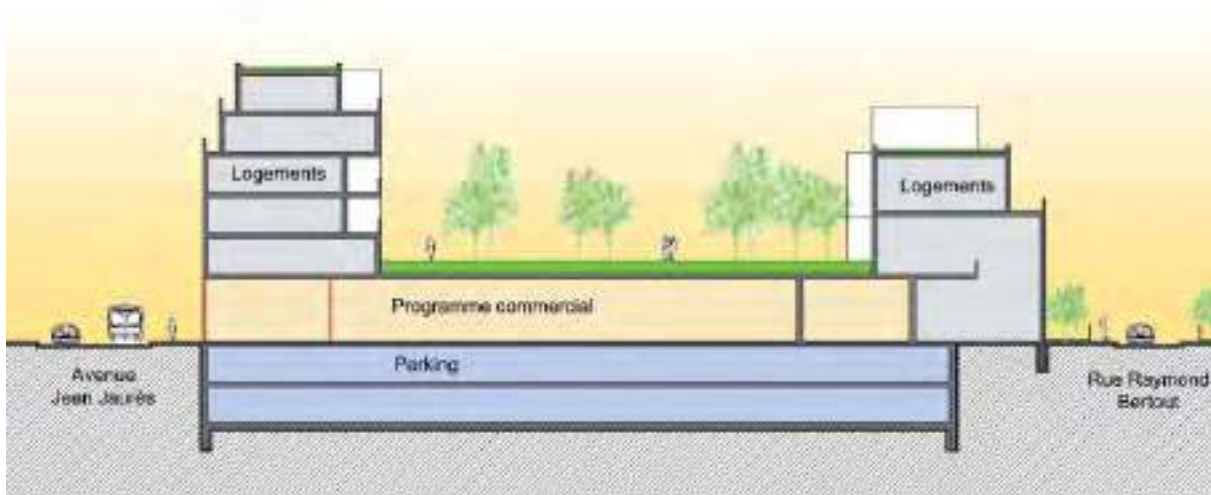
Éléments de programme	Surface de plancher estimée	
<u>Logements :</u> - 290 à 340 logements (dont 40 logements sociaux)	+/- 20 000 m <sup>2</sup> (dans la limite de 24 000 m <sup>2</sup> , selon DUP)	6.1.
<u>Equipements publics :</u> Marché couvert aux comestibles (avec aire de stockage des véhicules des commerçants, non comptabilisable dans la SDP) Place publique	+/- 2 200 m <sup>2</sup>	6.2.
<u>Equipements commerciaux :</u> Locaux pour commerces divers (dont un local pour un supermarché)	+/- 5 000 m <sup>2</sup> (dans la limite de 6 000 m <sup>2</sup> , selon DUP)	
<u>Équipement partagé (copropriété) :</u> - Un parking souterrain constitué de 590 à 670 places, partagées entre places privatives dédiées aux logements et parking public	-	
Total Surface de plancher estimée	<b>+/- 28 000 m<sup>2</sup></b> (dans la limite de 32 200 m <sup>2</sup> , selon DUP)	



**Figure 40 : Plan de principe du programme envisagé** (Extrait de l'étude urbaine et architecturale portant sur le projet de requalification du quartier de La Muette, Atelier Castro, Denissof et associés, 2013)

Au regard des études sommaires de capacité et des orientations approuvées dans le cadre de l'étude urbaine et architecturale conduite en 2013 sur le quartier de La Muette, le projet présentera vraisemblablement les caractéristiques suivantes :

- Une place publique d'environ 2 000 m<sup>2</sup> (dimensions approximatives : 40 m x 50 m) sera aménagée à l'angle des avenues Jaurès et Barbusse.
- Le reste de l'îlot constitue le terrain d'assiette d'un unique ensemble immobilier en capacité d'accueillir tous les éléments de programme. Le rez-de-chaussée, dédié au marché couvert et aux commerces, occupe toute la surface du terrain d'assiette (emprise : 100%). Les logements programmés sont constitués au sein de plusieurs « plots » posés sur la toiture-terrasse du rez-de-chaussée, ménageant ainsi des percées visuelles de part et d'autre de l'îlot. La hauteur de ces « plots » sera variable, selon qu'ils se situent côté avenues (R+4, voire R+5) ou côté pavillonnaire (R+2).



**Figure 41 : Coupe de principe du programme** (Extrait de l'étude urbaine et architecturale portant sur le projet de requalification du quartier de La Muette, Atelier Castro, Denissof et associés, 2013)

### 2.5.7. Saint-Gobain/quartier Avenir

### 2.5.8. Ilot gare Drancy/Bobigny

### 2.5.9. Projet de trémie de liaison entre le quartier de la cité du Nord et le pôle gare du Bourget

Le projet de renouvellement urbain de la cité du Nord a pour principal objectif le désenclavement du quartier. C'est pour cela que le projet de reconstitution de l'espace public tourne en grande partie autour de la création d'une voie nouvelle (rue des Cheminots) qui sera un axe structurant traversant Est Ouest le quartier en faisant le lien direct entre la zone pavillonnaire à l'Est et la rue de la station (autre axe principal de la cité).

L'objectif de la réalisation et de l'aménagement de la trémie est de raccorder la rue de la Station et la rue des cheminots au-delà des voies ferrées, et de faciliter les liaisons interquartier de la cité du Nord, à savoir les liaisons piétonnes, véhicule léger et bus entre les quartiers Nord de Drancy et les gares TLN, RER au Bourget, et ce en passant sous les voies ferrées.



**Figure 42 : Le projet de trémie**

## 2.6. Actions menées par la commune en faveur du développement durable

### 2.6.1. Bilan énergétique gratuit sur l'isolation des habitations

La cellule énergie de la ville de Drancy propose à la population communale de réaliser un bilan énergétique gratuit afin de réaliser un audit général sur l'isolation des habitations, la production d'eau chaude, de chauffage. L'objectif étant de réduire les factures et les conséquences sur l'effet de serre.

De plus notons que la commune de Drancy a réalisé différentes études afin de connaître et comparer différentes solutions possibles en matière d'économie d'énergie.

### 2.6.2. Parc de voitures électriques

Comme évoqué dans le chapitre énergie, la commune de Drancy a mis en place des voitures électriques en libre-service : Autolib. Drancy abrite 13 stations, sur les 827 en service dans la région, et 72 bornes de charges. Bien plus souple que la location classique de véhicules que nous connaissons depuis des décennies, le libre-service propose un nouveau mode de transport aux urbains dégagé de toutes contraintes.

Depuis janvier 2014, toute la flotte municipale est également passée à l'électricité. Onze mois plus tard, Drancy recevait le trophée de la mobilité électrique au ministère de l'écologie.



### 2.6.3. Démarche de développement durable appliquée aux opérations de l'OPH de Drancy

Dès l'engagement du PRU, et sans attendre les évolutions de la réglementation applicable, la prise en compte des problématiques de développement durable se traduit de la manière suivante sur l'ensemble des opérations de construction neuve et de réhabilitation-résidentialisation de logement conduites par l'OPH de Drancy :

- Le respect des exigences associées aux certifications Qualitel et/ou Habitat et Environnement, pour les premières opérations de construction neuve ou de réhabilitation réalisées, et Patrimoine Habitat pour les opérations plus récentes ou à venir (y compris concernant la phase de chantier, les dossiers de consultation des entreprises de travaux pour ces dernières opérations comprennent des chartes « Chantier propre ») ;
- L'introduction d'un objectif de réelles économies d'énergie (et de diminution des charges des locataires) dans les programmes soumis aux Maîtres d'œuvre des opérations, celles-ci étant effectivement obtenues grâce à :
  - la mise en œuvre d'une isolation thermique performante, dans le cadre de la construction neuve ou de la réhabilitation de logements ;
  - l'installation d'équipements visant les économies d'énergies et/ou le recours à des source d'énergie renouvelables, tels que les panneaux solaires et les panneaux photovoltaïques ;
- L'installation de récupérateurs d'eaux pluviales.

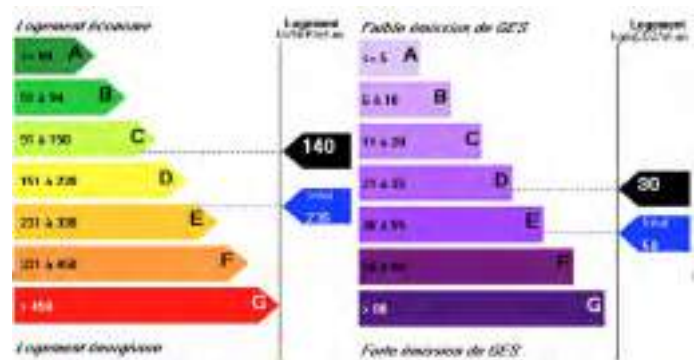
### 2.6.4. Démarche de développement durable appliquée aux opérations d'ICF Habitat – La Sablière

De la même manière, la prise en compte des préoccupations environnementales est intervenue dès l'élaboration des programmes des opérations de réhabilitation-résidentialisation opérées sur la Cité du Nord.

Celles-ci se concrétisent de la manière suivante dans le cadre de la réhabilitation des 713 logements de la Cité du Nord (hors PRU), le programme de travaux comprenant :

- La mise en œuvre d'une isolation thermique performante de l'ensemble des façades et des toitures-terrasses par l'extérieur :
  - isolation thermique des façades (isolant 120 millimètres) par bardage ;
  - Réfection de l'étanchéité et de l'isolation des toitures-terrasses ;
- La réfection de la VMC (hygroréglable) ;
- La mise en œuvre d'éclairages basse consommation et d'équipements sanitaires économes en énergie à l'utilisation.

**Figure 43 : Évaluation des consommations énergétiques et des émissions de CO<sup>2</sup> générées par les logements avant et après intervention (Données MOE 2011 – Exemple du Bâtiment B)**



Concernant le programme de travaux de la résidentialisation opérée sur la Cité du Nord et la Cité Thais, ICF Habitat a décliné cette démarche environnementale par les principes d'aménagement suivants :

- La réfection du réseau d'assainissement interne aux résidences ;
- La création de noues au sein des résidences, pour récolter les eaux de ruissellement et limiter les rejets d'eaux pluviales dans les réseaux communaux et départementaux ;
- La mise en œuvre d'un système d'éclairage basse consommation des espaces extérieurs ;
- La plantation de variétés de végétaux nécessitant peu d'arrosage.

### 2.6.5. Démarche de développement durable appliquée aux opérations de la Ville de Drancy

Les opérations d'aménagement de voiries et de réseaux divers réalisées par la Ville sur les différents quartiers concernés par le PRU répondent également à des préoccupations de conception et de gestion raisonnée et durable des espaces publics.

A titre d'exemple, la précédente Revue de projet faisait état des principes environnementaux exemplaires retenus pour l'aménagement des espaces publics du quartier Pierre Sénard, dont la réalisation est aujourd'hui bien engagée. Plus récemment, la conception des espaces publics du quartier de la Cité du

Nord et la réalisation des premières opérations de voiries ont déclinés les cibles environnementales suivantes :

- La relation harmonieuse du bâti avec son environnement immédiat :
  - Organisation des espaces publics et des limites avec les parcelles privatives, afin de créer un cadre de vie agréable aux habitants, de respecter le paysage existant et d'améliorer la lecture urbaine du quartier (cohérence des aménagements, préservation des arbres en bon état phytosanitaire...);
  - Mise en œuvre de solutions de réductions des risques de nuisances entre les bâtiments et leur environnement immédiat (position des cheminements, des plantations, implantation de l'éclairage...).
- Un choix intégré des procédés et produits de constructions prenant en compte leurs impacts environnementaux (produits pérennes, recyclables, utilisant le moins d'énergie, émettant peu de polluants dans l'air, avec une traçabilité des conditions d'exploitations et de transports...);
- Une gestion économe des énergies, en particulier pour l'éclairage public (choix de systèmes à faible consommation d'énergie, mise en place d'heures creuses, quantité et logique d'implantation des luminaires adaptées, limitation de la pollution lumineuse...);
- Une gestion maîtrisée des eaux pluviales, par le choix de techniques alternatives d'infiltration et de rétention avec rejets à débit limité dans les réseaux (mise en œuvre de revêtement perméables privilégiée dès que possible et végétalisation du maximum de surface);
- Anticipation des coûts environnementaux de l'entretien et de la maintenance, par le choix de matériaux et/ou de végétaux appropriés et l'élaboration d'outils de gestion adaptés.



## 2.7. Synthèse des enjeux environnementaux et orientations pour la planification urbaine

	Pas de vigilance nécessaire
	Vigilance
	Vigilance forte
	Vigilance très forte

Tableau 12 : Enjeux environnementaux et orientations

Thématiques		Éléments de synthèse	Orientations en matière d'environnement	Point de vigilance environnementale pour la planification urbaine
<b>Milieu physique</b>	<b>Topographie</b>	Topographie plane. Les ruptures topographiques sont principalement liées aux infrastructures	Équilibrer les besoins et les ressources à travers le transfert de matériaux entre les sites excédentaires et déficitaires	
	<b>Climatologie</b>	Le Plan Climat départemental impose une réflexion afin de réduire les consommations de gaz à effet de serre.	Prendre en compte systématiquement le paramètre rejet de GES dans les choix de planification urbaine	Maîtrise des rejets de GES
	<b>Géologie</b>	Un territoire alluvionnaire sur un sous-sol majoritairement calcaire. Une ressource géothermique à valoriser	Exploiter l'énergie du sous-sol Diversifier le Mix énergétique Réduire les rejets de GES	Privilégier les projets urbains qui exploitent l'énergie géothermique
	<b>eaux pluviales et eaux usées</b>	Possible remontée de nappe du calcaire de Saint-Ouen. Objectif de bonne qualité des Masses d'eau pour 2027. Aucun cours d'eau permanents ou temporaires Réseau principalement unitaire avec très peu de bassin de rétention. Importants travaux réalisés ; peu de dysfonctionnements à signaler. Politique de la commune ouverte aux méthodes alternatives.	Retrouver au plus vite la qualité des masses d'eau souterraines par la maîtrise des rejets EP et EU Effort permanent à mener pour l'amélioration et le renouvellement des réseaux EP et EU Limiter l'imperméabilisation ; retenir les eaux à la source ; Contrôler, traiter et limiter les rejets en milieu naturel	Améliorer constamment les performances des réseaux humides
	<b>Qualité de l'air</b>	Commune intégrée au périmètre sensible du PPA d'île de France. Dépassements fréquents des seuils pour certains polluants Enjeu sanitaire élevé	Développer les transports « propres » en commun et la mobilité douce au détriment de la voiture Maîtriser et informer de la qualité de l'air en vue de préserver la santé des habitants	Examiner chaque projet en fonction du critère de mobilité « douce »
<b>Risques naturels</b>	Anciennes carrières de gypse au Nord-Ouest.: risque d'effondrement Aléa très élevé avec nappe affleurante à l'extrémité Ouest et en limite Nord. Risque inondation peu présent à Drancy	Limiter l'imperméabilisation et compenser systématiquement l'imperméabilisation supplémentaire par des dispositifs de rétention des eaux Protection et information des populations	Retenir les eaux	

Thématiques		Éléments de synthèse	Orientations en matière d'environnement	Point de vigilance environnementale pour la planification urbaine
<b>Milieu naturel</b>	Contexte général et inventaires de protection	<p>Ville de Drancy inscrite au projet de ceinture verte d'IDF</p> <p>Milieus naturels principalement constitués par les espaces verts urbains (parcs, jardins, arbres d'alignement).</p> <p>Milieu agricole inexistant. Commune largement anthropisée.</p> <p>Problématiques générales en Ile de France : préservation des surfaces naturelles.</p> <p>Pas de zonage d'inventaire et réglementaire</p>	<p>Conserver voire renforcer les surfaces d'espaces verts dans les programmes de renouvellement urbain</p> <p>Prévenir leurs dégradations (pollutions...)</p>	<p>Ne pas réduire la surface d'espaces verts déjà limitée actuellement</p>
	Faune-flore	<p>Plusieurs espèces à enjeux de conservation prioritaire.</p> <p>Plusieurs espèces patrimoniales (flore).</p>	<p>Préserver les intérêts paysagers et la valeur patrimoniale des espaces verts</p>	
	Trame verte et bleue	<p>Aucun corridor à préserver ou à restaurer de la TVB ni de réservoirs de biodiversité sur DRANCY</p> <p>Réservoirs de biodiversité les plus proches mais sans connections :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parc départemental Gorges Valbon à 1,6 km au Nord-Ouest,</li> <li>prairies humides du Fort de Noisy à 2,8 km au sud</li> </ul> <p>Pas d'enjeu vis-à-vis des fonctionnalités écologiques</p>	<p>A long terme : Favoriser l'émergence de couloirs écologiques</p>	
<b>Milieu humain</b>	Documents à portée régionale	<p>La compatibilité avec le SDRIF passe par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Quartier à densifier à proximité des gares</li> <li>Les espaces à urbaniser à optimiser au centre de la commune ;</li> <li>Les secteurs à fort potentiel de densification sur un axe Sud-Ouest-Nord-Est ;</li> <li>Un site multimodal d'enjeux nationaux.</li> </ul>		<p>Appliquer les dispositions environnementales du SDRIF et du PDUIF</p>
		<p>La compatibilité avec le PDUIF passe par la mise en œuvre du réseau cyclable structurant en 2020</p>		
	Patrimoine et archéologie	<p>Deux monuments historiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Asile de Drancy</li> <li>Camp de Drancy, puis de la Cité de la Muette</li> </ul> <p>Trois zones de saisines ont été définies par l'arrêté 2003-472 du 2/2004 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>zone 819 : site médiéval ;</li> <li>zone 821 : site gallo-romain ;</li> <li>zone 1500 : occupation médiévale.</li> </ul>	<p>Protection du patrimoine culturel historique. Un avis de l'Architecte des Bâtiments de France est nécessaire dès lors qu'un projet est en covisibilité avec le monument protégé.</p> <p>Protection du patrimoine archéologique</p>	<p>Veiller à réduire les impacts des projets sur les monuments et les sites archéologiques</p>
	Déplacements	<p>Position dominante de la voiture dans les déplacements motorisés. Un réseau routier dense et de qualité mais saturé</p>	<p>Désenclaver le Nord avec le reste de la commune</p> <p>Diminuer le temps de parcours des Drancéens à</p>	<p>Dans les projets envisagés au PLU :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>proposer au maximum des</li> </ul>

Thématiques		Éléments de synthèse	Orientations en matière d'environnement	Point de vigilance environnementale pour la planification urbaine
		<p><i>Chemins doux très peu présents.</i></p> <p><i>Les voies ferrées au Nord du site tendent à enclaver fortement les quartiers</i></p> <p><i>Réseau TC structurant (RER B) au Nord et au sud</i></p> <p><i>Arrivée de la tangentielle Nord au Bourget</i></p> <p><i>Tramway.</i></p> <p><i>Politique volontariste de la ville pour encourager l'utilisation des véhicules Autolib' et les transports en commun.</i></p>	<p><i>partir du centre-ville de Drancy</i></p> <p><i>Augmenter la capacité des parkings au niveau de la gare afin de faciliter l'usage des transports en commun</i></p> <p><i>Veiller à une intermodalité optimale</i></p>	<p><i>alternatives à l'automobile</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Réduire les temps et les longueurs des trajets</i></li> </ul>
	Ambiance acoustique	<p><i>Ambiance dégradée le long des grandes infrastructures de transport : A 86 et réseau ferré</i></p>	<p><i>Profiter des projets de rénovation urbaine pour réduire le nombre de logements exposés aux points noirs du bruit et dégager un bilan positif pour les autres logements exposés</i></p>	<p><i>Intégrer le critère « bruit » dans les choix d'aménagement</i></p>
	Energie	<p><i>Potentiel géothermique important ; orientation favorable de la commune ; étude de faisabilité en cours</i></p> <p><i>Mise en place de nombreux panneaux solaires sur les bâtiments publics.</i></p> <p><i>Mise à disposition de voitures électriques en libre-service de façon à contribuer à la diminution des gaz à effets de serre.</i></p>	<p><i>Poursuivre les programmes d'exploitation de l'énergie solaire, biomasse et géothermie</i></p> <p><i>Inciter aux économies d'énergie</i></p> <p><i>Sensibiliser le public</i></p>	<p><i>Intégrer le critère « énergie décarbonnée » dans les choix d'aménagement</i></p>
	Risques technologiques	<p><i>Pas de sites SEVESO ni de PPRT.</i></p> <p><i>Risque de Transport de matière dangereuse renforcé par la présence de la gare de triage de Drancy</i></p>	<p><i>Protection et information de la population</i></p> <p><i>Réduire les risques à la source</i></p>	<p><i>Protéger les riverains contre les risques connus</i></p>
	Sites et sols pollués	<p><i>Plusieurs sites pollués (métaux, HAP, hydrocarbures).</i></p> <p><i>Mesures de dépollution déjà réalisées pour certains sites (exemple site de Baillet, totalement dépollué).</i></p>	<p><i>En cas de projet d'urbanisme prévoir le temps nécessaire pour la dépollution</i></p> <p><i>Fermer les sites pour des raisons sanitaires</i></p>	<p><i>Planifier la dépollution</i></p>
	Gestion des déchets	<p><i>Gestion assurée par SITOM de la Seine-Saint-Denis.</i></p> <p><i>Traitement par le centre de multifilière de Romainville</i></p> <p><i>Une déchetterie.</i></p>	<p><i>Favoriser les colonnes de verre enterrées</i></p> <p><i>Développer la valorisation des déchets</i></p>	<p><i>Faciliter le tri et les filières de valorisation</i></p>



# **REVISION DU PLU**

## **1. Rapport de présentation**

### **1.3. Diagnostic communal**

# Table des matières

1.	Accessibilité du territoire et mobilités .....	1
1.1.	Réseau routier .....	1
1.1.1.	Le réseau magistral.....	1
1.1.2.	Le réseau départemental .....	2
1.1.3.	La trame viaire communale.....	3
1.2.	Stationnement.....	4
1.3.	Transports en commun .....	7
1.3.1.	Existant .....	8
1.3.2.	En projet .....	11
1.4.	Circulations douces .....	17
1.4.1.	Maillage existant .....	18
1.4.2.	Perspectives et cadre pour le développement du maillage doux .....	19
1.5.	Modes de déplacements alternatifs.....	21
1.5.1.	Autolib' .....	21
1.5.2.	Véhicules électriques.....	22
1.6.	Mobilité des habitants.....	22
1.6.1.	Equipement automobile des ménages.....	22
1.6.2.	Modes de déplacements privilégiés.....	23
2.	Analyse urbaine .....	24
2.1.	Histoire .....	24
2.1.1.	Le bourg rural .....	24
2.1.2.	Le développement de l'urbanisation.....	25
2.2.	Développement récent.....	28
2.3.	Zoom sur la consommation des espaces depuis 1999 .....	30
2.4.	Morphologie urbaine.....	31
2.4.1.	Les tissus pavillonnaires .....	33
2.4.2.	Le tissus d'habitat collectif .....	38
2.4.3.	Les tissus mixtes .....	51
2.4.4.	Les tissus non résidentiels .....	54
2.4.5.	Les espaces non construits.....	57
2.5.	Quartiers et polarités urbaines .....	59
2.6.	Paysage perçu actuel.....	60
2.6.1.	Un horizon resserré.....	60

2.6.2.	Un paysage de banlieue...en renouvellement.....	62
2.6.3.	Un tissu continu.....	63
2.6.1.	Le Parc Ladoucette : une respiration au cœur de la ville .....	64
2.6.2.	Un patrimoine bâti riche .....	65
2.7.	Perspectives d'évolution du territoire.....	71
2.7.1.	Synthèse des capacités de mutation et de densification .....	71
2.7.2.	Zoom sur les principales zones de projets .....	73



# 1. Accessibilité du territoire et mobilités

## 1.1. Réseau routier

### 1.1.1. Le réseau magistral

La commune de Drancy est bien desservie par des infrastructures routières d'envergure régionale et fortement interconnectées.

Carte des réseaux routiers desservant la commune de Drancy (Source : Google Map)



Drancy est notamment traversée par l'**autoroute A86** qui forme une rocade autour de la capitale pour desservir l'ensemble de la petite couronne. Voie de très grande circulation, elle associe les différentes formes de mobilité et plusieurs trafics (transit, échange, interne). Le demi-échangeur n°13 est localisé directement sur la commune, au sud. L'échangeur n°14, situé sur la commune de Bobigny, assure également la desserte de la ville de Drancy.

Le territoire est par ailleurs localisé à proximité directe de deux autres autoroutes :

- L'autoroute A1, au nord de la commune, accessible au niveau de l'échangeur n°5 du Bourget ou via l'A86. C'est un axe qui permet de relier la capitale au nord de la France. Il dessert l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.
- L'autoroute A3, à l'est de la commune, notamment accessible par l'échangeur n°5 Drancy-Aulnay. C'est un axe qui traverse la Seine-Saint-Denis en partant de Paris à la porte de Bagnolet, et rejoint l'A1 sur la commune de Gonesse dans le Val-d'Oise.



L'ex nationale 2 est également un axe majeur en limite ouest de la commune. Elle relie, tout comme l'autoroute A1, Paris (Porte de la Villette) au nord de la France. Cet axe supporte un trafic poids lourds important, en lien avec les zones d'activités qu'elle dessert.

L'ex nationale 186, qui longe en partie la limite communale sud de Drancy, constitue un axe important du département. Il dessert d'Est en Ouest Bobigny, Préfecture du Département.

Les axes principaux desservant la commune de Drancy ont des trafics moyens journaliers annuels de l'ordre de :

- 95 000 véhicules par jour pour la portion de l'autoroute A86 traversant la commune,
- 180 000 véhicules par jour pour la portion de l'autoroute A1 proche la commune,
- 170 000 véhicules par jour pour la portion de l'autoroute A3 proche la commune,
- 30 000 véhicules par jour pour la portion de l'ex nationale 2 proche la commune,
- 23 000 véhicules par jour pour la portion de l'ex nationale 186 longeant la limite communale.

La bonne accessibilité de la commune de Drancy est contrebalancée par la forte fréquentation du réseau structurant. Les autoroutes A1, A3, A86 ainsi que l'exRN2 sont régulièrement saturées.



### 1.1.2. Le réseau départemental

En complément du réseau magistral, deux voies principales assurent le lien avec les autres communes du département. Elles convergent au centre de Drancy au carrefour des Quatre Routes.

**La Route Départementale 30 (Avenues Marceau et Jean - Jaurès)** constitue l'axe majeur est/ouest de la traversée de Drancy.

Cette départementale est très empruntée puisqu'elle supporte une moyenne journalière annuelle d'environ 13 000 véhicules sur la zone centre-ville, 12 000 véhicules en entrée ouest, et 10 000 en entrée est. On enregistre entre 7.5 et 8.5% de poids lourds sur cet axe.

**La RD 115** représente l'unique départementale de la commune qui traverse Drancy du nord au sud. Elle supporte un trafic de près de 14 000 véhicules/jour avec un trafic poids lourds d'environ 8,5%.

### 1.1.3. La trame viaire communale

Les **RD 30 et 115**, et dans une moindre mesure l'**ex RD40** (rue Roger Salengro au sud, rue Anatole France au nord), constituent l'armature principale sur laquelle s'organise le réseau de desserte de la commune.

**Trame viaire communale** (Source : Géoportail)



Le réseau de voies communales est important. A l'exception du quartier de l'Avenir Parisien, ce réseau apparaît bien maillé et organisé.

Compte tenu du petit parcellaire issu de création de lotissement, le réseau de voies communal est dense mais principalement à vocation de desserte et ces voies ont une très faible largeur, ce qui implique la mise en sens unique de la circulation et contribue à créer des ruptures de parcours viaire.

Cette logique d'urbanisation modeste n'a pas favorisé l'aménagement de voies à fonction de transit ; Ce qui provoque souvent des situations d'engorgement de la circulation.

Les carrefours au centre Drancy (RD 30 et 115) sont régis par des feux tricolores. Les autres intersections sont gérées par des STOP ou des priorités à droite.

Le réseau de voirie communal montre des signes de vétusté, qui proviennent notamment d'un défaut d'entretien dans les années 1980-1990. Aussi, la Municipalité engage depuis plusieurs années des travaux de requalification.

## 1.2. Stationnement

L'offre de stationnement sur la commune de Drancy est essentiellement constituée de **stationnement le long des voies**.

Comme le montre la carte ci-après, dans les quartiers résidentiels, qui couvrent une large partie du territoire, il est le plus souvent libre et unilatéral (alterné ou non).

L'offre de stationnement public vient compléter l'offre de stationnement privé, **qui au regard du taux de motorisation sur la commune, est déficitaire** (cf. chapitre 1.6.). Les places sont ainsi occupées en majorité par les résidents le soir et par endroit par les actifs en journée.

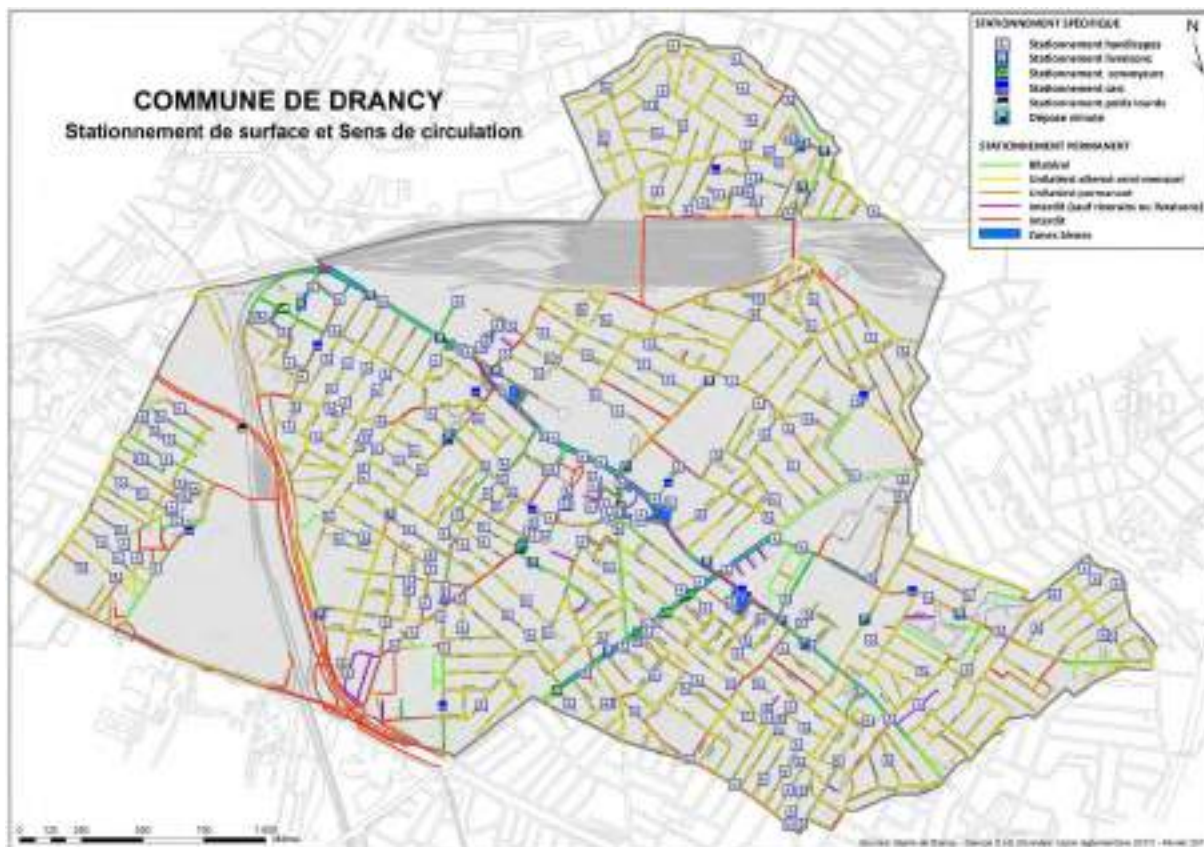
Les grands axes, RD30 et RD115, fonctionnent en stationnement bilatéral, traité en zone bleue (durée limitée à 1h30 en général). Ce système vise à favoriser la rotation des véhicules et ainsi l'animation, notamment commerciale, de la ville. Pour éviter un report du stationnement en limite directe des grands axes, la zone bleue se prolonge également sur les voies adjacentes.

L'intégralité de la RD 30 ainsi que l'Avenue H. Barbusse sont en zone bleue.

Il est à noter que deux secteurs résidentiels sont également concernés par une zone bleue : la cité du Nord (durée de stationnement limitée à 4h) et le lotissement de la rue du Dauphiné (1h30 maximum). Il s'agit, pour ces quartiers situés à proximité de transports en commun structurants (RER B et métro ligne 5) d'éviter la présence de véhicules ventouses en journée, situation fréquente du fait de l'absence de parking relais suffisant. Les riverains peuvent obtenir sur demande un badge de stationnement.

L'offre de stationnement est complétée par une **quinzaine de parkings publics**, concentrés sur trois secteurs, qui constituent les principaux pôles générateurs de déplacements :

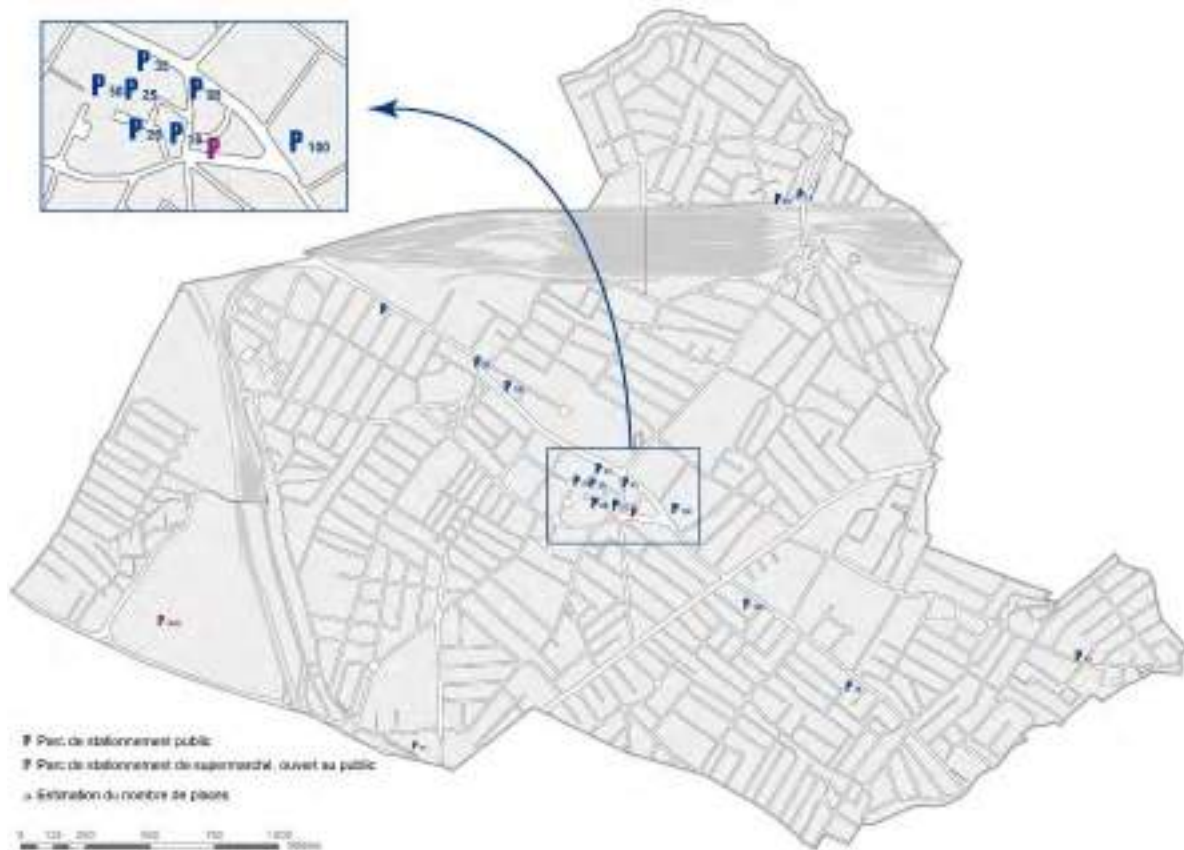
- **Le centre-ville administratif**, avec environ 300 places de stationnements. Les parcs les plus importants sont ceux du stade nautique qui compte à lui seul près d'une centaine de places et celui du Carrefour Market.
- **La RD30**, avec plusieurs parcs de stationnement disséminés, en lien avec les équipements, et notamment un parc de 120 places pour l'espace culturel et un parc de 190 places en aérien sur l'îlot des Quatre Routes (îlot du marché), doublé les jours de marché par un parc de stationnement souterrain (72 places). L'offre de stationnement du marché, qui attire entre autres les chalands de l'avenue Henri Barbusse, a vocation à être restituée dans le cadre de la restructuration de l'îlot des Quatre Routes.
- **La gare RER** de Drancy, qui compte deux parcs de stationnement d'une quinzaine de places chacun. Cette offre semble très faible au regard des besoins importants, générés par la localisation excentrée de la gare par rapport aux pôles d'habitat de la ville. En journée, les rues voisines (Chemin Latéral par exemple) sont fortement occupées par les actifs empruntant le RER. Afin d'améliorer l'attractivité de la gare de RER de Drancy, la Ville envisage, à proximité, la création d'un parking d'intérêt régional d'environ 200 places.
- La majorité des parcs de stationnement fonctionnent en zone bleue, afin de limiter le stationnement des actifs en journée.



L'offre publique, stationnement longitudinal et parkings confondus, représente un total de près de 5 685 places sur le territoire. Cette offre de stationnement publique prend en compte les différents besoins (personnes à mobilité réduite, livraison...). En revanche, elle n'intègre pour l'heure pas de place de stationnement dédiée spécifiquement aux véhicules électriques ou hybrides, en dehors de l'offre Autolib' (cf. chapitre 1.5).

S'ajoute enfin à l'inventaire, **les parcs de stationnement privés, ouverts au public**. Sur la commune, il s'agit des parkings liés à deux supermarchés, et surtout celui du centre commercial Avenir, qui totalise 1520 places.

**Localisation des parcs de stationnement ouverts au public** (Source : Synthèse Architecture)



Les parcs publics font l'objet d'une mutualisation de fait, avec une utilisation en journée pour le stationnement des commerces, et une occupation par les résidents la nuit et les week-ends.

Il est à noter que deux parkings publics ne sont pas ouverts en permanence : le parking de la médiathèque, ouvert en fonction des horaires de l'équipement, et le parking souterrain du marché, ouvert uniquement les jours de marché.

Le parc de stationnement du centre commercial Avenir, malgré une capacité très importante, est pour sa part difficilement mutualisable, compte tenu des horaires très larges d'ouvertures des magasins.

### 1.3. Transports en commun

#### *Une bonne accessibilité...en périphérie*

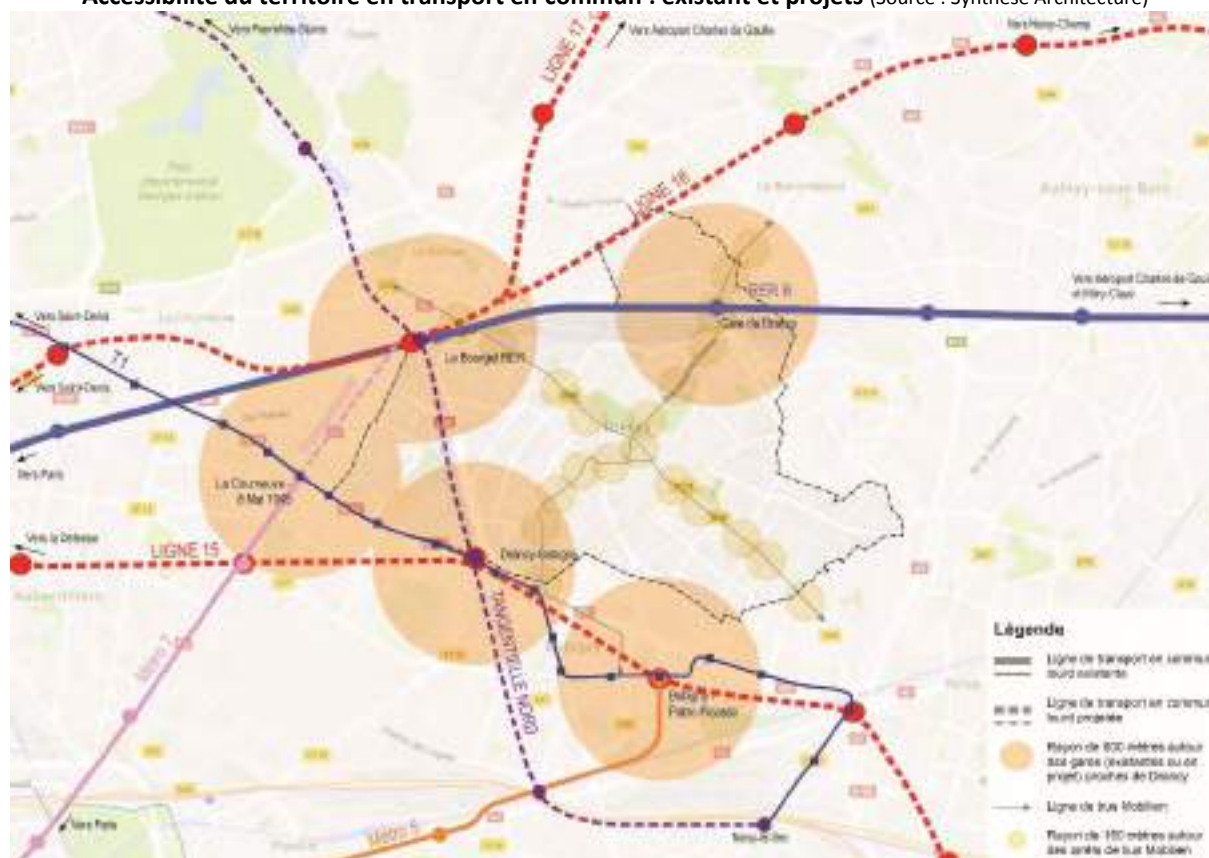
La commune de Drancy est desservie directement par deux lignes de transport en commun structurantes, le RER B et le tramway T1, qui confèrent au territoire une accessibilité relative, puisque ces lignes sont respectivement localisées en limites communales Nord et Sud, et sont ainsi excentrées pour nombre de Drancéens. A proximité également de Drancy, les lignes de Métro 5 et 7 complètent le réseau lourd.

Le réseau de bus, notamment par le biais des lignes Mobilien, assure le rabattement vers les gares.

Hormis les voies départementales, la modestie des emprises publiques ne favorise par la perméabilité des transports collectifs.

Dans les années à venir, d'importants projets de transports en commun (Gare GPE Drancy Bobigny et Gare GPE Le Bourget RER) concerneront directement le territoire avec en conséquence une accessibilité améliorée, **mais qui restera là encore polarisée sur la périphérie de la ville.**

**Accessibilité du territoire en transport en commun : existant et projets** (Source : Synthèse Architecture)



### 1.3.1. Existant

#### RER B

Deux gares RER B (réseau SNCF) sont accessibles pour les Drancéens :

- ⊙ La station **Drancy** située sur le territoire communal, qui attire autant d'usagers venant de Drancy que du Blanc-Mesnil,
- ⊙ La station du **Bourget** en limite de commune.

Ces arrêts de RER permettent de rejoindre la gare du nord en 12 à 15 minutes et Châtelet-les-Halles en 15 à 18 minutes. En direction du Nord, ils permettent de relier l'aéroport Roissy Charles de Gaulle en une vingtaine de minutes.

Ces gares sont situées sur le tronç commun de la ligne RER B, bénéficiant ainsi d'une cadence relativement élevée. Un train circule toutes les 3 ou 6 minutes en heures de pointe sur la commune. En heures creuses, la fréquence reste importante avec un train toutes les 6 à 9 minutes.

L'aire d'accessibilité piétonne de ces gare (rayon de 800 mètres autour de la gare, soit environ 10 minutes à pied) couvre une part relativement faible du territoire, à savoir essentiellement les quartiers de pavillonnaire de l'Economie et des Oiseaux, la cité du Nord et les pavillons qui la prolongent à l'est.

En 2014, 6 787 800 voyageurs ont transité par la gare de Drancy, soit près de 18 500 personnes par jour.

La gare du Bourget accueillait la même année 10 047 909 voyageurs, soit environ 27 500 personnes par jour.

Plan de la ligne du RER B (source : RATP)



Le parc de stationnement situé devant la gare de Drancy est gratuit mais de très faible capacité : 16 places. Le parking de la gare du Bourget offre pour sa part plus d'une centaine de places. Dans le cadre des projets de développement de transport TLN et GPE, l'offre de stationnement sera recomposée, de préférence en ouvrage.

Afin d'améliorer l'attractivité de la gare RER de Drancy, la Ville envisage, à proximité, la création d'un parking d'intérêt régional d'environ 200 places.

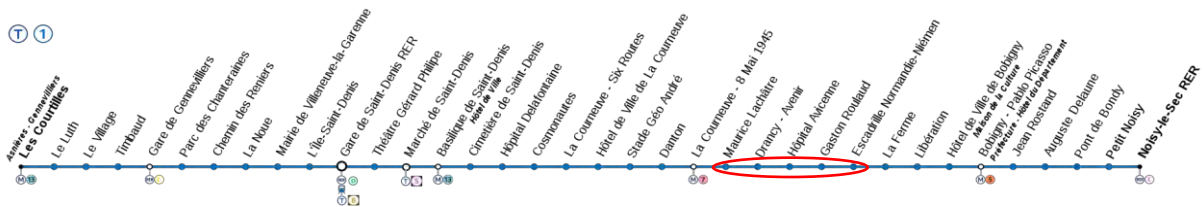
A noter que la marche à pied et le bus sont les deux principaux modes de rabattement à la gare de Drancy, comme à celle du Bourget.

#### Tramway T1

Depuis le dernier prolongement à l'ouest réalisé en 2012, la ligne de tramway T1 relie la station de métro Les Courtilles, de la ligne 13, située à la limite des communes d'Asnières-sur-Seine et de Gennevilliers, d'une part, à la gare RER E de Noisy-le-Sec. Le parcours demande un peu plus d'une heure et dessert trente-six arrêts sur dix-sept kilomètres, avec des interconnexions nombreuses : RER

C, D et E, métro 5, 7 et 13, tramways T5 et T8. La ligne, qui a rencontré un rapide succès, transportait 115 000 voyageurs en moyenne par jour ouvré en 2009.

Les rames circulent à la fréquence d'un passage toutes les cinq minutes aux heures de pointe et de six à huit minutes aux heures creuses, du lundi au vendredi. La fréquence est moins importante de 21 h à la fin du service, ainsi que les week-ends.



Sur la commune de Drancy, la ligne de tramway T1 dessert la partie sud-ouest de la commune (quartier de l'Avenir Parisien) sans la traverser, en longeant la rue de Stalingrad.

### Réseau de bus

8 lignes de bus RATP et 2 lignes de bus RATP Noctilien irriguent le tissu communal :

- ⊙ **143** : La Courneuve « La Courneuve – Aubervilliers RER B » – « Rosny-sous-Bois RER E » ou Drancy « Lycée Eugène Delacroix »
  - Environ toutes 7 minutes en heure de pointe, toutes les 10 à 15 minutes en heure creuse → **Ligne structurante du réseau Mobilien**
- ⊙ **146** : « Le Bourget RER B » – Montfermeil « Les Bosquets »
  - Environ toutes 15 minutes
- ⊙ **148** : Bobigny « Pablo Picasso » (métro L.5, tramway T1) – Le Blanc-Mesnil « Musée de l’Air et de l’Espace » ou « Aulnay-sous-Bois « Garonor » »
  - Environ toutes 7 minutes en heure de pointe, toutes les 10 à 15 minutes en heure creuse → **Ligne structurante du réseau Mobilien**
- ⊙ **151** : Paris « Porte de Pantin » (métro L.5) – Bondy « Jouhaux – Blum »
  - Environ toutes 10 minutes en heure de pointe, toutes les 15 minutes en heure creuse
- ⊙ **247** : Aulnay-sous-Bois, « gare d’Aulnay-Sous-Bois » (RER B), - Bobigny « Pablo Picasso, Bobigny » (métro L.5)
  - Fréquence limitée à 10 bus par jour dans chaque sens
- ⊙ **248** : Drancy « Gare de Drancy » (RER B) - Aubervilliers « Fort d’Aubervilliers » (métro L.7)
  - Environ toutes 20 minutes
- ⊙ **251** : Bobigny « Benoît Frachon » ou Bobigny « Pablo Picasso » (métro L.5, tramway T1) – Aulnay-sous-Bois « Gare » (RER B)
  - Environ toutes 10 minutes en heure de pointe, toutes les 20 minutes en heure creuse
- ⊙ **346** : Rosny-sous-Bois « Rosny 2 Nord » – Le Blanc Mesnil « Place de la Libération »
  - Environ toutes 15 minutes
- ⊙ **N42** : Paris « Gare de l’Est » – Aulnay-sous-Bois « Garonor » - *Desserte de nuit*
- ⊙ **N140** : Aéroport Roissy CDG – Tremblay-en-France « Roissypole » - *Desserte de nuit*



### Plan du réseau de bus (source : RATP)



Le réseau RATP est complété par 2 lignes de bus TRA / RATP :

- ⊙ **611** : Drancy « Cité Gargarine » – La Courneuve « La Courneuve – 8 Mai 1945 » (métro L.7)
- ⊙ **620** : Le Blanc Mesnil « Chemin Notre Dame » – Bobigny « Pablo Picasso » (métro L.5, tramway T1) ou Le Blanc Mesnil « Cité Jacques Decour ».

Enfin, la ligne **703** gérée par les Autobus du Fort dessert également la commune : gare de Drancy (RER B) – gare du Bourget (RER B), avec un bus toutes les 30 minutes entre 7h et 20h. Ce bus dessert la zone d'activités du Bourget.

Le réseau de bus ainsi constitué propose une offre de desserte que l'on peut qualifier de moyenne sur la commune. En effet, l'offre est satisfaisante le long des grands axes, desservis par deux lignes du réseau Mobilien, qui se caractérise par un confort et une accessibilité des usagers relativement améliorés ainsi qu'une vitesse commerciale, une régularité, une fréquence et une amplitude horaire fortement accrus par rapport à la moyenne même si ces données sont objectivement insuffisantes pour constituer une réelle alternative à la voiture. Les lignes 143 et 148 traversent ainsi la commune, avec une fréquence de 7 minutes en heure de pointe, en suivant la RD30 et l'ex RD40, pour assurer le rabattement vers les gares RER au Nord et les stations de tramway au Sud.

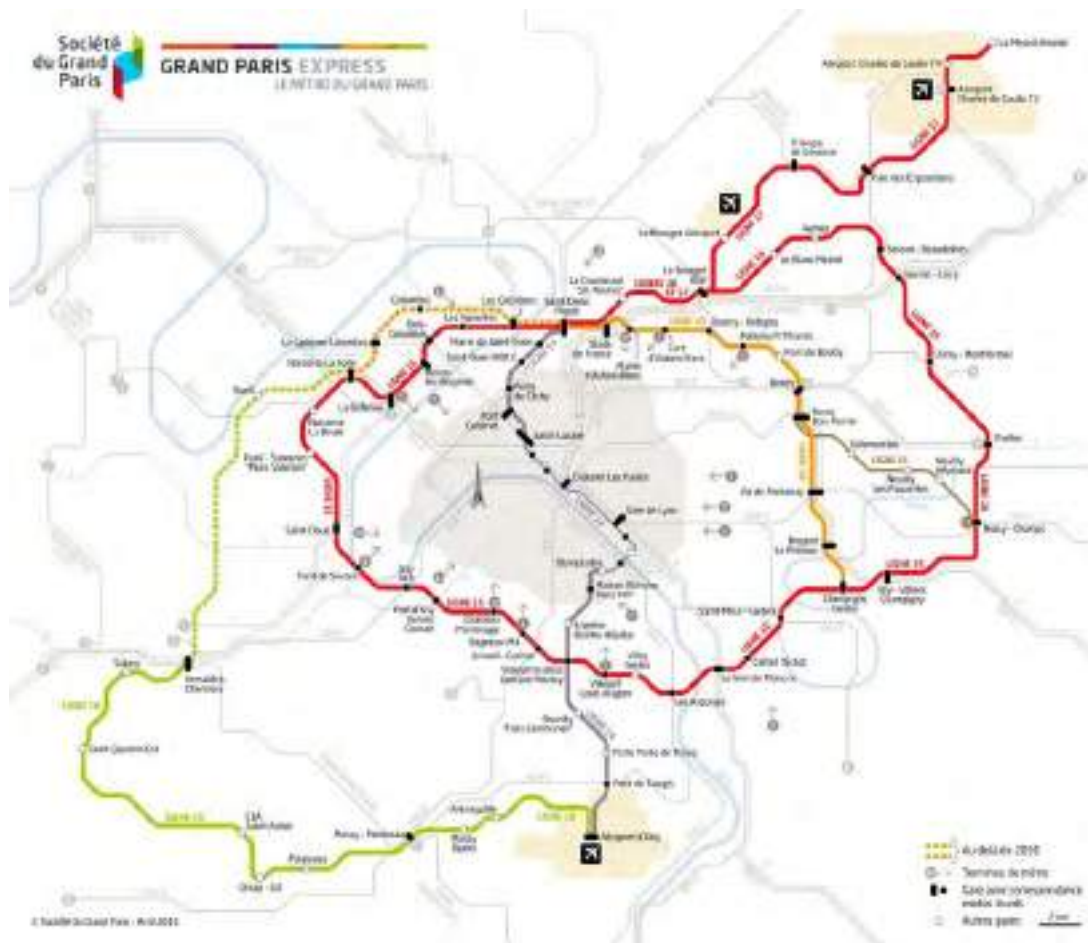
En dehors de ces deux axes, quelques secteurs de la ville profitent également d'une bonne desserte du fait d'une densité de bus importante : la RD115, le centre-ville au niveau de la place de l'hôtel de ville et du carrefour des Quatre Routes, la gare de Drancy ainsi que le lycée Eugène Delacroix.

A contrario, certains secteurs restent quelque peu à l'écart de la desserte en transport en commun. Notamment, le faible nombre de points de franchissement des voies ferrées de la Grande Ceinture induit une mauvaise liaison en bus entre certains quartiers comme celui de Paris Campagne ou encore Avenir Parisien où est implanté le centre commercial Drancy Avenir.

De plus, il est à noter, malgré tout, que les lignes de bus souffrent de retards fréquents.

### 1.3.2. En projet

#### Le Grand Paris Express



Le métro du Grand Paris Express est un projet majeur de transport en commun à l'échelle de la région francilienne. Au sein de ce nouveau réseau structurant, 155 kilomètres de métro automatique en double boucle sont prévus, articulés autour d'une quarantaine de gares, pour la plupart en correspondance avec le réseau existant. Le futur métro GPE permettra la desserte à la fois du cœur de l'agglomération, avec le prolongement de la ligne de métro 14 (au nord et au sud) et des territoires de proche et moyenne couronne.

Les objectifs de cet ambitieux projet sont multiples :

- Améliorer le fonctionnement quotidien des transports en commun,
- Soutenir le développement économique,
- Promouvoir une nouvelle politique urbaine,
- Désenclaver les territoires marginalisés.

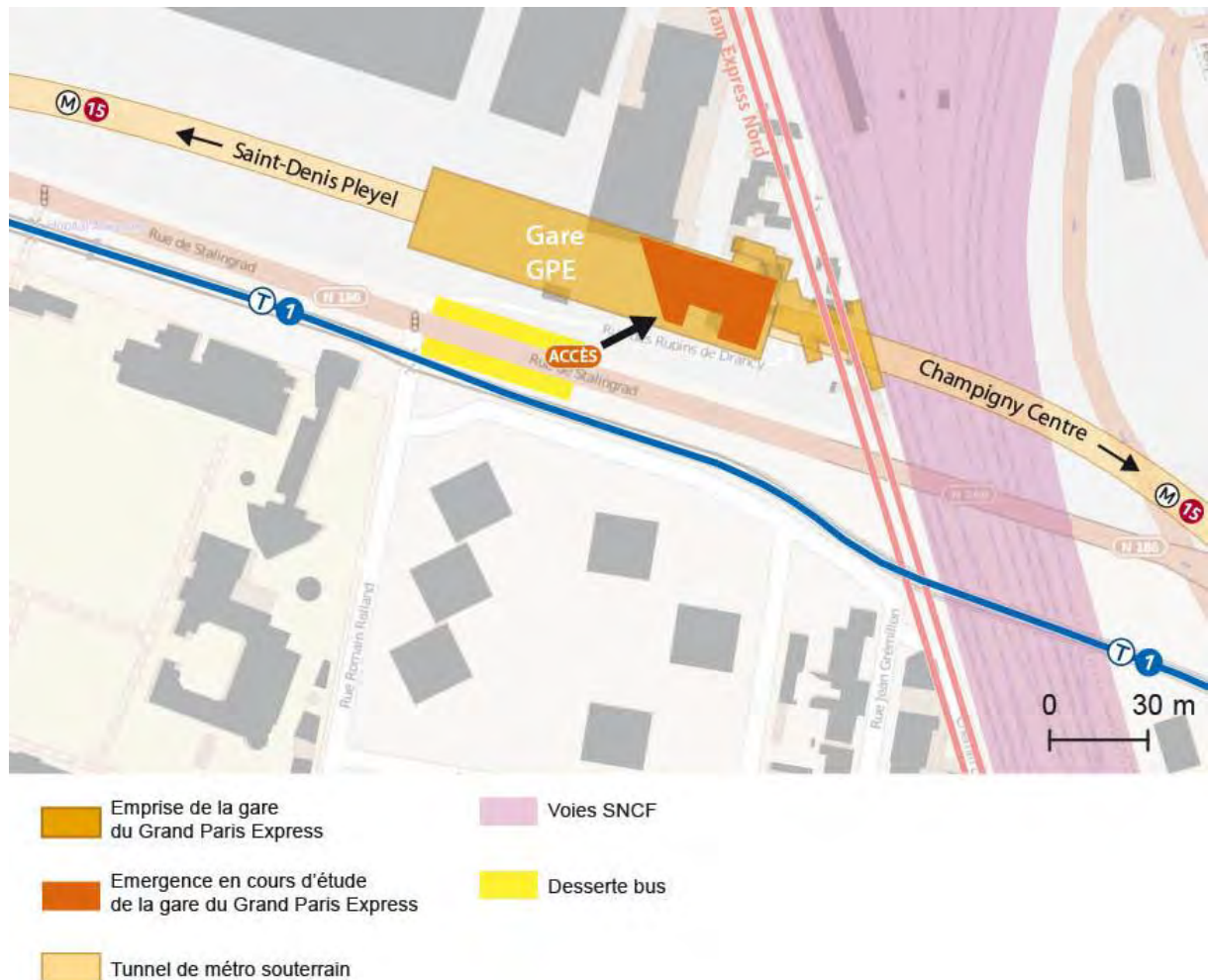
Drancy est directement concernée car la commune sera bordée par les lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. Deux gares seront accessibles aux Drancéens : la gare Drancy-Bobigny (ligne 15), située sur la commune, et la gare Le Bourget RER (lignes 16 et 17) localisée sur le territoire du Bourget. Ces gares devraient être mises en service respectivement en 2025 et 2023-2024.

La **gare Drancy-Bobigny**, desservie par la ligne 15, est prévue au nord de la rue Stalingrad et à l'ouest des voies SNCF de la Grande Ceinture. Elle sera construite à proximité de la future gare Tangentielle Nord, du Tramway T1 et des liaisons bus.

Elle améliorera la desserte des secteurs d'habitations en cours de rénovation situés autour de la gare, ainsi que du centre hospitalier Avicenne ou encore de l'université Paris XIII. L'arrivée du métro permettra un gain de temps de déplacements de l'ordre de 25 minutes pour les habitants du quartier de l'Avenir Parisien et des communes limitrophes se rendant par exemple à la Défense.

A terme, près de 40 000 voyageurs par jour devraient être enregistrés dans cette gare. Ce projet de transport s'accompagnera d'un développement urbain de la zone. Côté Bobigny, la ZAC de la Vache à l'Aise prévoit une programmation mixte sur une quinzaine d'hectares. Côté Drancy, des études sont en cours afin d'identifier le potentiel de mutation et de densification du quartier Avenir Parisien.

#### Implantation de la Gare du GPE « Drancy-Bobigny » (Source : SGP)

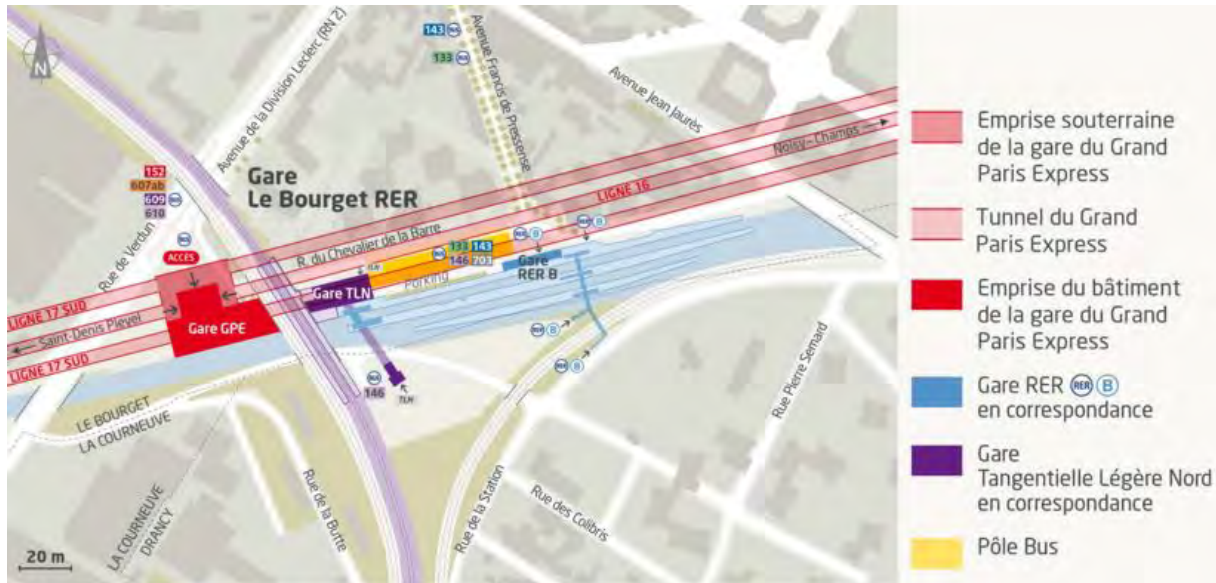


**La Gare du Bourget RER** est située à la jonction de trois communes : le Bourget, la Courneuve et Drancy. Elle sera desservie par les lignes 16 et 17 en correspondance avec le RER B, la future Tangentielle Nord et la gare routière.

A terme, la gare sera fréquentée par 55 000 voyageurs chaque jour. Cette gare est destinée à devenir La Grande Gare du territoire. Son implantation devrait s'accompagner d'une revalorisation importante des tissus urbains proches, que ce soit à Drancy, et notamment sur l'ancien site Saint-Gobain, ou au Bourget, avec le quartier Bienvenue. La connexion entre la gare et les tissus résidentiels drancéens est un enjeu fort de la conception de la gare et de ses accès.

Les temps de déplacements seront considérablement améliorés avec 6 minutes entre Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel contre 35 minutes aujourd’hui et 20 minutes avec la gare de Noisy-Champs contre 45 minutes aujourd’hui.

**Implantation de la Gare du GPE « Le Bourget RER » (Source : SGP)**

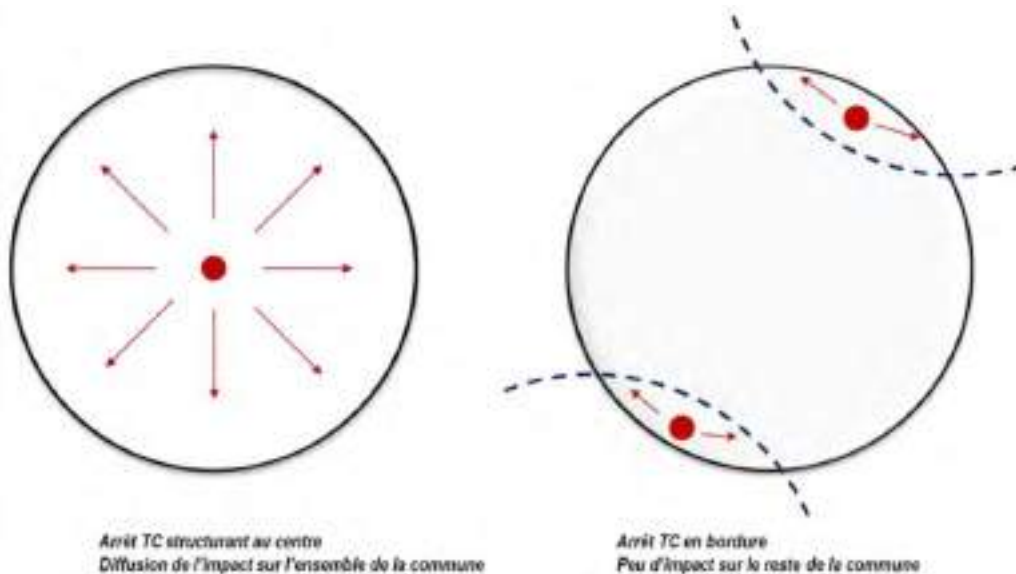


**Une gare Drancy centre**

Depuis plusieurs années la municipalité et la population drancéenne se mobilisent pour faire entendre leurs voix auprès du STIF, le Syndicat des Transport d’Île-de-France, afin que la ligne 15 prévue dans le cadre du Grand Paris desserve le cœur de la ville avec une station supplémentaire « Drancy centre ». Les gares aujourd’hui programmées restent excentrées, difficilement accessibles (coupures créées par les grandes infrastructures) et ne permettent pas à la commune de sortir de la situation d’enclavement de ses habitants, ni de bénéficier d’un véritable regain d’attractivité pour accueillir une population nouvelle.

**Principe schématique de desserte de Drancy par une station de métro au centre qui rayonne sur l’ensemble du territoire communal (à gauche) ou par les bords, en marge (à droite) (Source : Rapport d’expertise, 2016, SITEC)**





La ville a donc lancé en 2016 une mission d'expertise et de recommandations pour un arrêt supplémentaire de métro de la ligne 15 du Grand Paris Express, qui a été versée au registre d'enquête publique sur la ligne 15 Est du Métro du Grand Paris Express.

Cette étude a été menée en considérant le contexte urbain, la demande potentielle de la ville de Drancy et l'articulation avec l'ensemble des transports en commun d'Ile-de-France.

Les conclusions de l'étude attestent d'un **potentiel de desserte évident**, et donc de l'utilité d'une telle station.

En effet, en situation actuelle, une gare au centre de Drancy desservirait environ 32 000 habitants et emplois, soit plus que les autres gares prévues à proximité (environ 24 000 habitants et emplois desservis par la gare Drancy-Bobigny, comme par la gare Le Bourget RER). En situation future, en prenant en compte les projets de développement urbain dans le tissu drancéen, notamment au niveau du carrefour des Quatre Routes, une gare au centre pourrait desservir 10 000 habitants et emplois supplémentaires, quand les autres secteurs gare du territoire présentent un potentiel de densification humaine beaucoup moindre.

En terme urbain, une gare au centre, facilement accessible du plus grand nombre, aurait **un effet bien plus important pour le désenclavement de la commune**, que les gares programmées, localisées sur des secteurs isolés du territoire par les grandes infrastructures de transport.

La desserte de Drancy par son centre nécessite une **modification substantielle du tracé de la ligne 15**.

### *La Tangentielle Nord (TLN)*

La Tangentielle Nord est un aménagement de grande envergure dont le tracé de 28 kilomètres desservira le nord francilien. Ce projet reliera 14 gares, de Sartrouville à Noisy-le-Sec en traversant les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et des Yvelines. Il permettra de réaliser ce trajet rapidement, en 35 minutes.

Le tracé est divisé en deux tronçons dont le premier correspondant au tronçon Nord (11 km) sera livré en mars 2017. Il reliera Epinay-sur-Seine et le Bourget, soit sept gares. La liaison accueillera un tram-train innovant en site propre.

Les travaux ont commencé en 2010 suite à l'inscription du projet dans le Contrat de Plan Etat/Région 2000-2006 et son financement dans le cadre du Contrat de Projets 2007-2013.

Les travaux du 2<sup>ème</sup> tronçon correspondant au tronçon Sud sont à ce jour décalés ; ils ne devraient pas être achevés en 2024, date de livraison prévue de la gare GPE Le Bourget RER où était également prévu l'aménagement de la gare du TLN.

**Extrait de la plaquette de présentation du projet (Source : [www.tangentiellenord.fr](http://www.tangentiellenord.fr))**



Dans le premier tronçon, la gare TLN la plus proche de Drancy sera la gare du Bourget. Celle-ci deviendra dans le cadre de ce projet un pôle multimodal, renforcé par la suite par l'arrivée du Métro du Grand Paris Express.

Avec la mise en œuvre du second tronçon TLN, la commune de Drancy sera directement desservie par deux gares sur son territoire : la gare Drancy-Bobigny et la gare Le Bourget RER, qui constitueront également à terme deux gares du Métro du Grand Paris Express.

Comme pour les Gares GPE, les gares TLN desserviront la commune sur sa périphérie.

A noter que dans le cadre de la réalisation du second tronçon, deux emplacements réservés ont été instaurés au PLU de Drancy :

Destination	Bénéficiaire	Emprise
Équipement Public Ferroviaire (projet de la tangentielle Nord)	Réseau Ferré de France	Environ 9000 m <sup>2</sup>
Équipement Public Ferroviaire (projet de la tangentielle Nord)	Société Nationale des Chemins de Fer Français	1200 m <sup>2</sup>

L'arrivée de ces transports en commun structurants, GPE et TLN, nécessitera une réorganisation du réseau de bus.

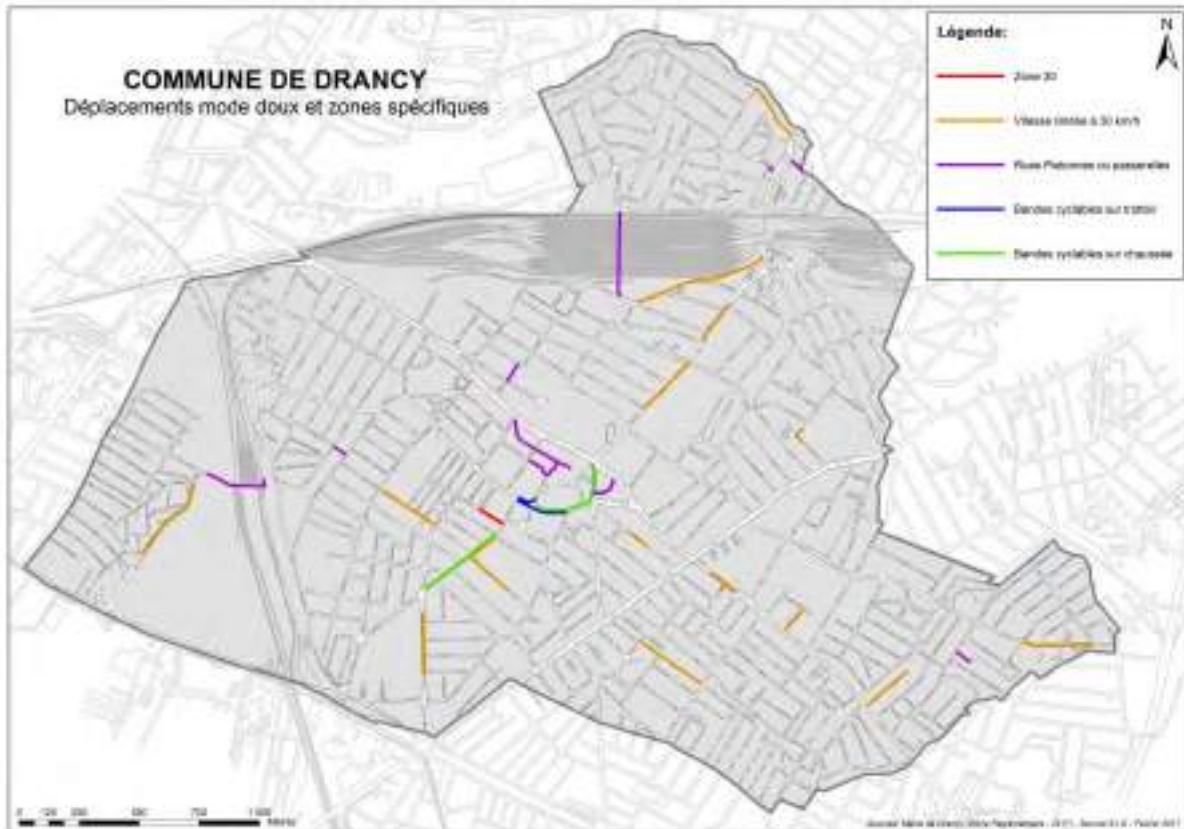
### *Autres projets à l'étude*

La commune est également concernée par :

- ⊙ **Le projet d'extension de la ligne 7 du métro jusqu'au Bourget.** Ce projet, inscrit au SDRIF, se situerait en limite de la commune et contribuerait à une amélioration de la desserte du secteur en transport collectif. Aucune étude n'a pour l'heure été lancée dans le sens de ce prolongement.
- ⊙ **Le projet CDG Express,** liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Le projet, d'abord abandonné sous sa forme initiale fin 2011 a été relancé en 2014, avec une mise en service prévue en 2023. Cette liaison ne fera que passer sur le territoire de Drancy, sans le desservir.

## 1.4. Circulations douces

Le territoire drancéen, sans relief, est favorable aux déplacements cyclistes et piétons. Quelques aménagements en faveur des modes doux existent. Ils se concentrent dans le centre-ville ou permettent de traverser les voies ferrées. Le réseau mériterait d'être complété afin de mailler l'ensemble du territoire et notamment de pacifier les liaisons vers les transports en commun structurants, existants ou en projet.





### 1.4.1. Maillage existant

#### Maillage piéton

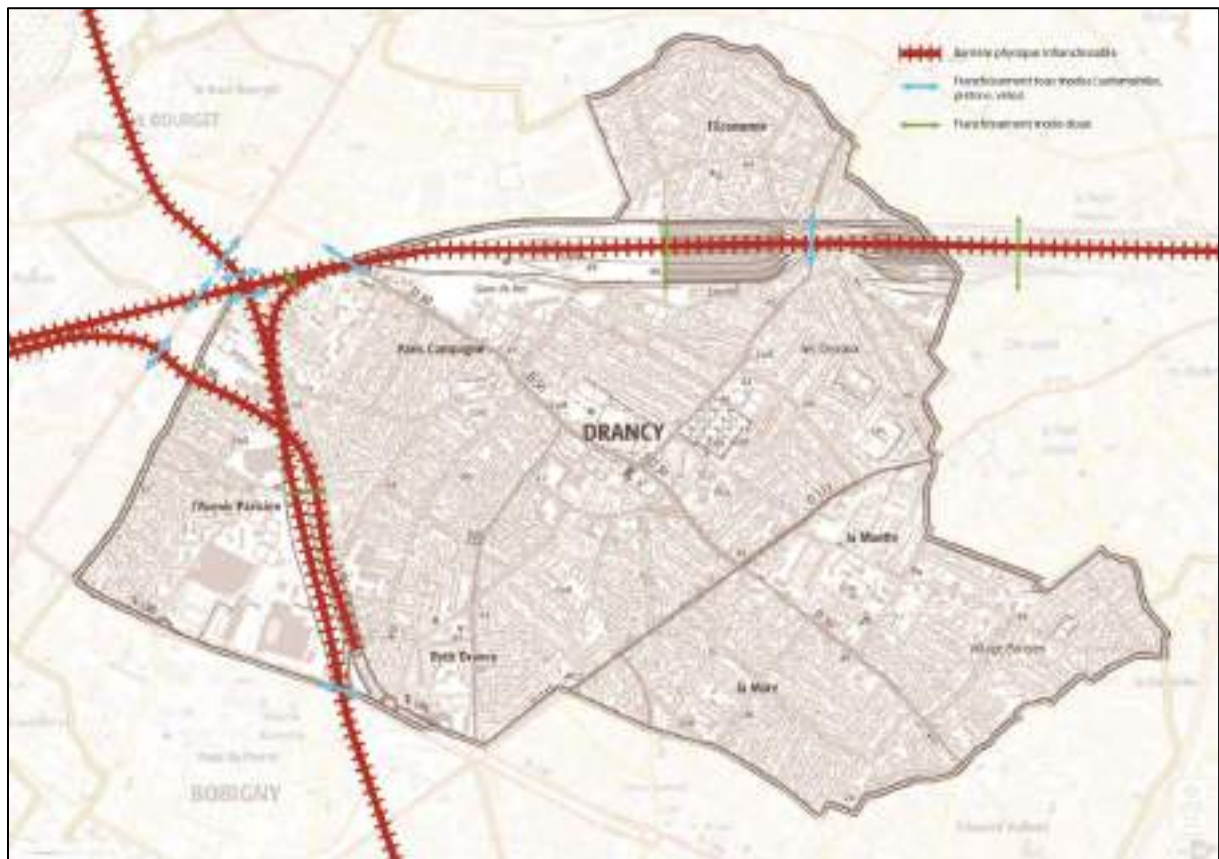
La perméabilité piétonne n'est pas bonne compte tenu des grandes barrières physiques représentées par les voies ferrées et l'A86.

Les franchissements piétons de ces grandes infrastructures sont peu nombreux :

- Une passerelle piétonne sur les voies ferrées au nord, qui relie la rue d'Alsace Lorraine au chemin des Barrières,
- Un passage souterrain depuis la rue de la Station, qui connecte la Cité du Nord à la gare RER du Bourget,
- Une passerelle piétonne sur les voies de la Grande Ceinture, prolongée par un passage souterrain sous l'A86, qui permet de relier le quartier de l'Avenir Parisien au reste de la ville.

En plus de ces espaces réservés aux modes doux, le pont automobile sur les voies ferrées au nord, est également très fréquenté par les piétons et vélos.

**Carte des barrières et franchissements sur le territoire** (Source : Synthèse Architecture)



Dans certains secteurs de la ville, la circulation piétonne est dangereuse (carrefour des Six Routes en entrée de ville Sud-Ouest par exemple).

## Maillage cyclable

Malgré un relief plat, la pratique du vélo reste peu développée sur la commune.

Le réseau cyclable communal est en cours de développement. Il compte actuellement deux sections réalisées : l'une en centre-ville, rue Charles de Gaulle et rue de la République, l'autre rue Roger Salengro. En termes de stationnement, le territoire compte un abri vélos Transilien de 12 places sur le parvis de la gare RER de Drancy. Les collèges Paul Bert et Liberté sont dotés de parcs vélos. Enfin, quelques arceaux sont très ponctuellement présents sur le territoire. On en compte trois au niveau du centre administratif, trois également derrière l'espace culturel.

### 1.4.2. Perspectives et cadre pour le développement du maillage doux

Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables élaboré par le Conseil Départemental en 2002 identifie plusieurs itinéraires à aménager sur le territoire de Drancy :

- La RD30 dans la catégorie « itinéraire de la Seine à la Marne », qui relie ces deux fleuves,
- La RD 115 dans la catégorie « itinéraire des pénétrantes » qui comprend des liaisons partant de Paris et traversant le département,
- Les rues Charles Gide et Pierre Sémard (ex RD40) dans la catégorie « itinéraire de la Préfecture », qui relie le centre de Drancy à la Préfecture de Bobigny.



Le Plan Départemental des Itinéraires de promenade et de randonnée de la Seine-Saint-Denis identifie deux itinéraires de promenade sur le territoire de Drancy :

- L'itinéraire « Le logement sous toutes ses formes », qui traverse la commune de part en part,
- La liaison « Les Chemins du Modernisme » qui longe en partie la limite communale au Nord.



## 1.5. Modes de déplacements alternatifs

### 1.5.1. Autolib'

La ville de Drancy a adhéré au syndicat mixte Autolib' qui permet l'utilisation de véhicules électriques sur le même mode que Vélib'. La commune dispose de 13 stations et 72 bornes de charges. Elles se concentrent notamment autour du centre-ville et le long de la RD115. Une station est présente au niveau de la gare RER de Drancy. De la même manière, sur la commune du Bourget, deux stations sont présentes à proximité immédiate de la gare RER.

**Liste des stations Autolib' à Drancy**

1	24 boulevard Paul Vaillant Couturier	Espace	6 véhicules
2	116 rue Sadi Carnot	Station	6 véhicules
3	20 Chemin Latéral	Station	6 véhicules
4	2 rue Marcelin Berthelot	Station	6 véhicules
5	73 rue Marcelin Berthelot	Station	4 véhicules
6	105 avenue Jean Jaurès	Station	6 véhicules
7	Face 29 rue Saint Stenay	Station	6 véhicules
8	22 rue Auguste Blanqui	Station	6 véhicules
9	Face 97 rue Roger Salengro	Station	6 véhicules
10	Face 3 rue Roger Salengro	Station	4 véhicules
11	7 rue Nouvelle	Station	6 véhicules
12	Face 125-129 rue Diderot	Station	5 véhicules
13	236 avenue Henri Barbusse	Station	5 véhicules

**Localisation des stations Autolib' à Drancy, et à proximité** (Source : Synthèse Architecture)



### 1.5.2. Véhicules électriques

La ville de Drancy s'engage ces dernières années en faveur de l'éco mobilité, notamment sur le terrain des voitures électriques. Elle a d'ailleurs été récompensée de ses initiatives par le trophée de la mobilité électrique au ministère de l'écologie.

Ainsi, depuis janvier 2014, le parc automobile de la ville est entièrement passé à l'électrique, soit 109 véhicules.

Par ailleurs, la ville a mis en place pour l'année 2015 une incitation financière pour les Drancéens souhaitant acquérir un véhicule électrique neuf, en proposant une aide de 1500 €.

Concernant la recharge des véhicules sur le territoire, les bornes de recharge Autolib' sont également accessibles aux propriétaires d'un véhicule électrique ou hybride sur abonnement.

Le réseau de bornes Autolib' est complété par une borne de recharge proposée par l'enseigne Feu Vert présente au centre commercial Drancy Avenir.

## 1.6. Mobilité des habitants

### 1.6.1. Equipement automobile des ménages

Sur la commune de Drancy, en 2013, 67% des ménages disposent au moins d'une voiture. Ce pourcentage est stable par rapport à 2008. On compte même 18% de ménages qui possèdent deux véhicules ou plus. On en déduit ainsi un taux de motorisation des ménages proche 0.86 en 2013.

En revanche, seul 49% des ménages dispose au moins d'une place de stationnement, **traduisant ainsi un déficit de place privée qui se reporte sur l'espace public**. Il est à noter d'ailleurs que de nombreux box de stationnement, indépendants des habitations, ponctuent le tissu résidentiel.

Équipement automobile des ménages (Source : Insee)

	2013	%	2008	%
<b>Ensemble</b>	<b>26 142</b>	<b>100,0</b>	<b>25 858</b>	<b>100,0</b>
Au moins un emplacement réservé au stationnement	13 054	49,9	12 459	48,2
<b>Au moins une voiture</b>	<b>17 517</b>	<b>67,0</b>	<b>17 215</b>	<b>66,6</b>
1 voiture	12 632	48,3	13 015	50,3
2 voitures ou plus	4 885	18,7	4 200	16,2

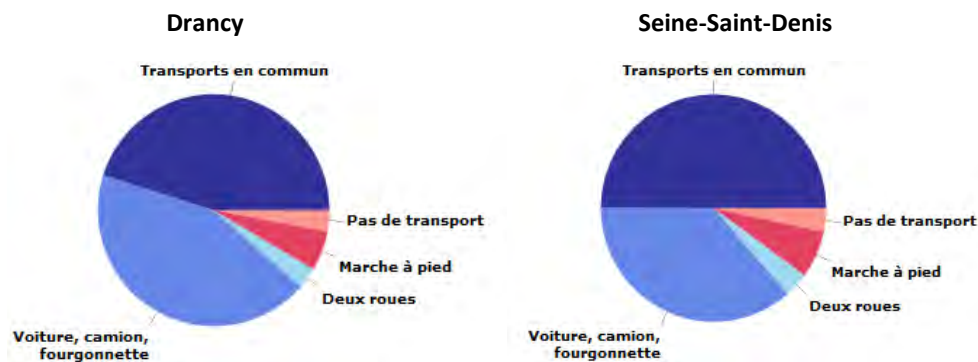
L'équipement automobile des Drancéens est légèrement supérieur à celui observé en Seine-Saint-Denis. Ceci s'explique notamment par la desserte du territoire en transport en commun, qui reste concentrée sur la périphérie de la ville.

### 1.6.2. Modes de déplacements privilégiés

Les actifs résidant à Drancy utilisent à 45.1% les transports en commun pour se rendre au travail, contre 50% pour les actifs du département. A contrario, ils sont encore 43.5% à utiliser leur voiture, quand dans le département ce pourcentage est de 36.5%.

L'utilisation de la voiture personnelle reste donc très importante à Drancy, comme l'avait déjà mis en exergue le taux de motorisation des ménages. On peut expliquer la situation à la fois par la desserte incomplète du territoire en transport en commun et également par l'offre d'emplois limitée sur la commune.

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2013 (Source : Insee)



#### Les enseignements du chapitre « Accessibilité du territoire et mobilités »

- ⊙ Bonne accessibilité de la commune par le réseau magistral : A86, A1, A3
  - ⊙ Organisation de la desserte du territoire autour de deux départementales (RD30 et RD115), caractérisées par un trafic important,
  - ⊙ Réseau de voies de desserte communales dense et peu hiérarchisé,
  - ⊙ Forte utilisation de la voiture sur le territoire,
  - ⊙ Offre de stationnement localisée essentiellement le long des voies d'où leur mise en sens unique. Quelques parcs en centre-ville, le long de la RD30 et à proximité de la gare.
- 
- ⊙ Offre de transport en commun ferré qui dessert essentiellement la périphérie du territoire (RER B et T1),
  - ⊙ Projets de développement des transports en commun qui renforcent cette situation et donc ce déséquilibre en faveur de la périphérie : métro GPE, Tangentielle Nord. C'est pourquoi la municipalité affiche sa volonté de modifier le tracé du métro pour permettre la création d'une station GPE au centre de la commune.
- 
- ⊙ Maillage doux à structurer à partir des deux amorces d'aménagements cyclables. Nécessaire prise en compte des coupures urbaines (voies ferrées, A86),
  - ⊙ Engagement de la commune en faveur des véhicules électriques.

## 2. Analyse urbaine

### 2.1. Histoire

#### 2.1.1. Le bourg rural

Les plus anciennes traces de présence humaine connues datent de l'époque gauloise. Le centre du bourg originel, autour duquel la ville s'est constituée, se trouvait non loin de l'emplacement actuel du carrefour de la rue Anatole France et de la rue Sadi Carnot où les recherches archéologiques situent une église, Saint Germain l'Auxerrois.

Le cadastre napoléonien fait apparaître une série de constructions regroupées autour du noyau médiéval et un seul écart, la ferme du Petit Drancy à l'emplacement actuel de la fourche constituée par la rue R. Salengro et de la rue F. Pena. Le réseau viare local rayonne autour du village et se raccorde à un système de voies principales, d'origine romaine, dont les tracés ont donné lieu aux actuels boulevards de Stalingrad et rue Maurice Lachâtre.

Edifié au XVIII<sup>ème</sup> siècle et reconstruit au XIX<sup>ème</sup>, le château et son parc sont les principaux témoins existants du patrimoine de la ville. Un élément de la grille du château est classé monument historique.

Cadastre napoléonien (1808-1812)



### 2.1.2. Le développement de l'urbanisation

Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, l'habitat reste très localisé autour des rues de la République, Saint-Denis et Rigaud. Les activités agricoles se développent grâce à la demande de Paris et à l'amélioration des voies de communication.

L'urbanisation des terres agricoles commence avec l'arrivée du chemin de fer et la mise en service en 1858 de la ligne Paris - Soissons, puis de la grande Ceinture en 1882. Les activités industrielles suscitées par le chemin de fer prennent naissance dans la Plaine Saint Denis et ne s'étendent pas au-delà des deux lignes qui évitent le centre et traversent la ville de Drancy au nord et à l'ouest. Drancy restera une ville résidentielle.

Les propriétés agricoles seront loties à partir de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle et accueilleront l'habitat ouvrier. La Cité du Nord, construite par la Compagnie des Chemins de Fer du Nord, est le premier ensemble d'habitat collectif de la commune. Les lotissements, découpés sans que les terrains soient viabilisés, ont donné lieu à un habitat individuel de qualité médiocre jusqu'à la période de l'entre-deux guerres.

Pour faire face à la croissance démographique et organiser l'urbanisation, la première phase de la Cité Jardin est construite en 1921 et étendue à partir de 1929 par la Cité Paul Bert.

**Vue aérienne du centre de Drancy en 1932** (Source : Géoportail)



A partir de 1931, la cité de la Muette, partiellement détruite en 1976, est édifiée et offre 950 logements d'habitat collectif sous forme de tours et de barres. La Cité de la Muette est classée au double titre de son intérêt pour l'histoire de l'architecture mais surtout dans le cadre du devoir de mémoire, puisqu'elle « abritait » le plus important camp de concentration des Juifs arrêtés en France entre 1941 et 1944.



**Vue aérienne du centre de Drancy en 1949, à l'Est la cité de la Muette** (Source : Géoportail)



Après la deuxième guerre mondiale, de nombreuses réalisations d'ensembles collectifs d'habitations voient le jour dans différents quartiers de la ville. Les bâtiments de la ZAC Centre-Ville, à partir des années 80, prennent place dans le noyau historique.

**Vue aérienne du centre de Drancy en 1986, reconstruction du centre-ville dans le cadre de la ZAC en cours**  
(Source : Géoportail)



Dans les années 90, le développement résidentiel se poursuit dans les quelques dents creuses restantes sur le territoire, avec par exemple la réalisation de la résidence Le Petit Drancy.

Cette décennie est par ailleurs marquée par deux évolutions importantes du territoire localisées dans le quartier de l'Avenir Parisien : la réalisation d'un tronçon de l'Autoroute A86 (mis en service en 1994) et la construction, en renouvellement d'une emprise industrielle, du centre commercial Avenir (inauguration en 1995).

## 2.2. Développement récent

Depuis les années 2000, le développement de la commune est quasi exclusivement porté par une dynamique de renouvellement urbain, les espaces non bâtis se faisant de plus en plus rares.

Deux types de secteurs focalisent les mutations urbaines, et donc les nouvelles constructions :

- **Les grands ensembles d'habitat collectifs, datant des années 1940 à 1970, qui présentent de nombreux dysfonctionnements urbains et concentrent les difficultés sociales.**
  - ↳ Les cités Pierre Sépard et Jules Auffret ont ainsi fait l'objet d'une recomposition lourde, avec de nombreuses démolitions-reconstructions, dans le cadre d'un Projet de Rénovation Urbaine (PRU). D'autres quartiers, toujours dans le cadre de PRU, ont été requalifiés, tout en maintenant en partie les constructions existantes. C'est par exemple le cas des cités du Nord et Thaïs.
  
- **Les grands axes de circulations, composés d'un tissu très hétérogène, sous-densifiés au regard de leur potentiel.**
  - ↳ Les routes départementales RD30, RD115 ainsi que les axes localisés en périphérie direct du centre-ville, comme la rue Marcelin Berthelot notamment, sont concernés par des opérations de renouvellement ponctuelles, avec la construction d'immeubles collectifs en remplacement d'un habitat pavillonnaire ou villageois, et parfois d'activités. Dans une moindre mesure, la rue Anatole France, en particulier en approche de la gare RER, fait également l'objet de mutations.

Les emprises économiques localisées le long des voies ferrées sont également des secteurs de mutation privilégiés, du fait du départ de certaines industries du territoire dans les années 2000. C'est dans ce contexte que plusieurs projets ont vu le jour le long du faisceau ferroviaire : la construction d'un centre technique intercommunal, l'aménagement d'une aire d'accueil des gens du voyage ainsi que la réalisation d'une opération groupée de 20 villas (en cours en 2016).

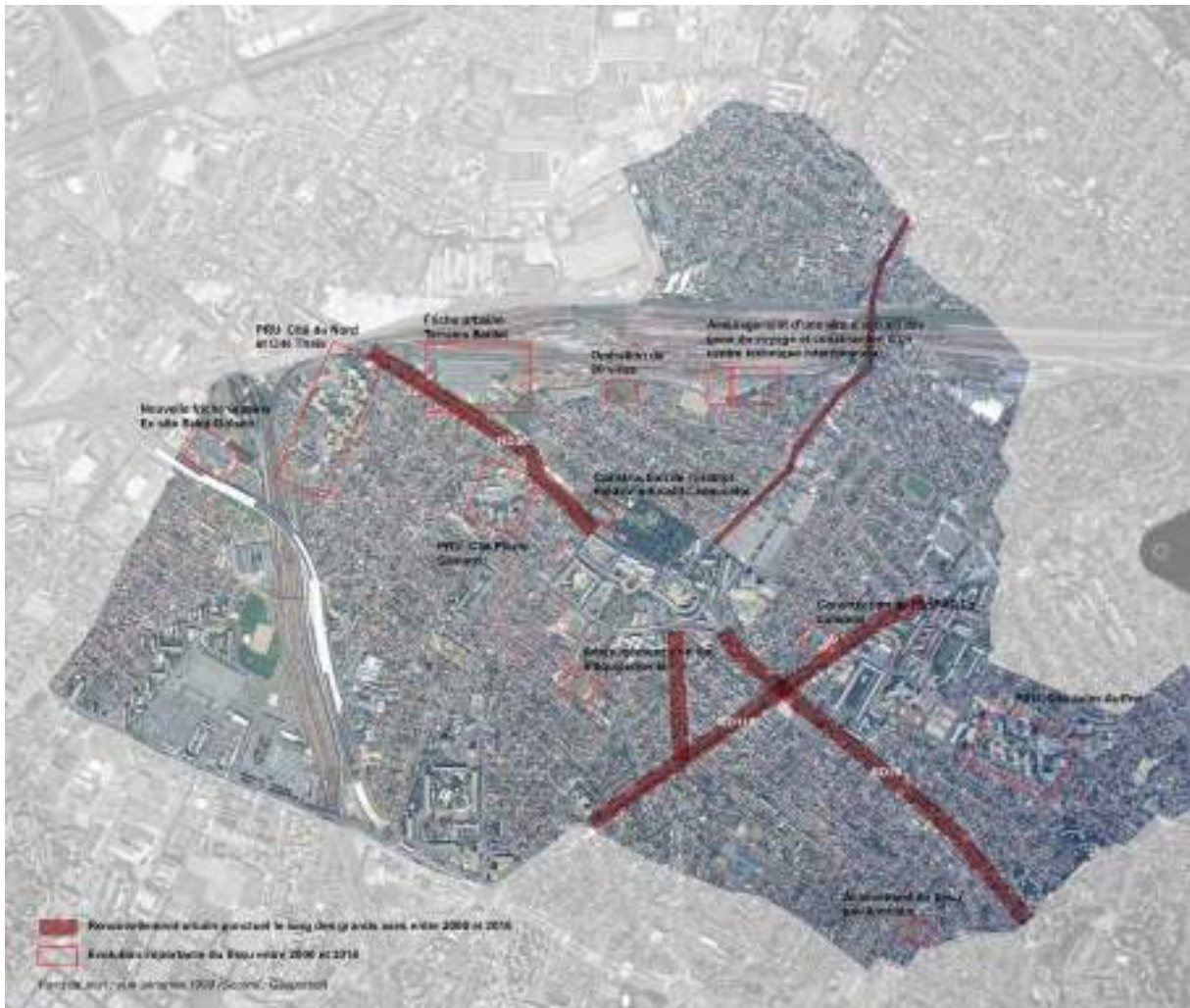
Une friche industrielle de taille importante est apparue, dans les années 2000, le long des voies ferrées. Il s'agit des terrains du Baillet.

Le départ récent de l'entreprise Saint-Gobain, dont le site se situait au Nord du quartier de l'Avenir Parisien, a généré également une nouvelle friche économique, à proximité de la gare RER Le Bourget.

Il est par ailleurs à noter dans les années 2000, une politique de développement des équipements en accompagnement de la croissance démographique. Comme vu précédemment, certains ont été construits sur d'anciens terrains d'activités (centre technique intercommunal). D'autres ont été réalisés en comblement des dernières dents creuses du territoire, comme c'est le cas notamment du pôle d'équipements rue Louis Delaplace ou encore de l'EHPAD La Colombe. D'autres encore, comme la Médiathèque Georges Brassens ou l'institut médico éducatif Ladoucette, ont été réalisés en renouvellement urbain le long de la RD30.

En dehors des développements urbains, les années 2000 sont marquées par le réaménagement de la place de l'Hôtel de Ville, et son percement par la rue Charles de Gaulle, permettant ainsi une traversée plus aisée du centre-ville pour les automobilistes et une meilleure desserte par les transports en commun.

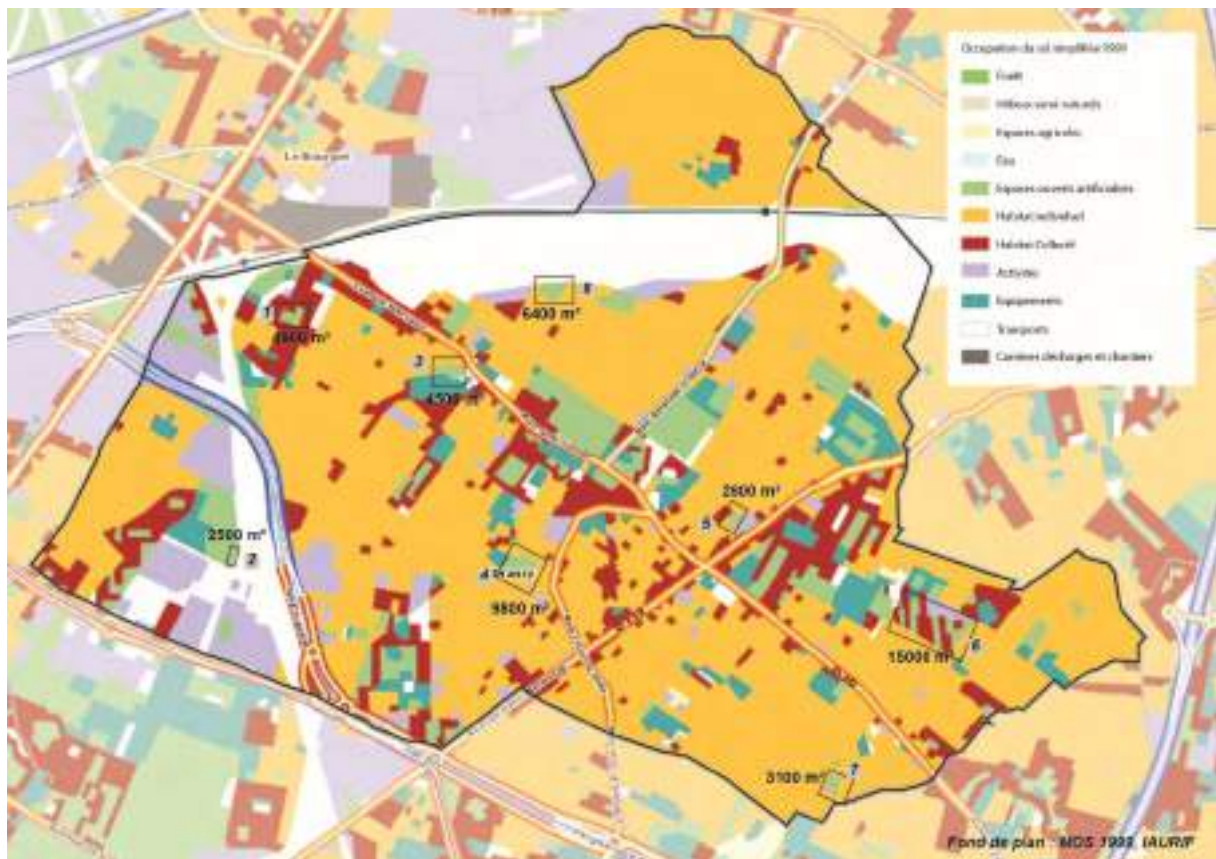
**Localisation des principales évolutions du tissu urbain entre 2000 et 2016, sur la vue aérienne de 1999**  
 (Source : Synthèse Architecture)



### 2.3. Zoom sur la consommation des espaces depuis 1999

La carte du Mode d'Occupation du Sol (MOS) suivante a été réalisée par l'IAURIF en 1999. Elle donne ainsi un état de lieux des surfaces non bâties. Ont été repérées sur la carte les consommations d'espace intervenues entre 1999 et 2016. Ces consommations correspondent ou sont localisées au sein des zones ayant fait l'objet d'évolution majeure identifiées au chapitre précédent.

**Consommation d'espace entre 1999 et 2016** (Source : Synthèse Architecture, fond de plan : MOS 1999)



En 1999, la commune ne comptait déjà quasiment plus d'espaces naturels, agricoles ou forestiers. Seuls deux secteurs, occupés par des serres (0.65 hectare), étaient considérés comme espaces agricoles. Ces emprises ont aujourd'hui évolué car elles ont fait l'objet de projet pour accueillir une école et des logements. **Le bilan de consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers est donc de 6500m<sup>2</sup> entre 1999 et 2016.**

En revanche, la commune comptait en 1999 plusieurs espaces ouverts, pour une superficie estimée à 57.34 hectares. **Entre 1999 et 2016, environ 4.88 hectares d'espaces ouverts ont disparu.** Des dents creuses ont été comblées au profit d'équipements (n°2, 3, 4, 5 sur le plan). Quelques secteurs pavillonnaires limités se sont développés sur des terrains non bâtis (n° 7 et 8). Enfin, les projets de renouvellement urbain de la cité du Nord et du quartier Jules Auffret ont entraîné une diminution des espaces verts communs, au profit de constructions à taille humaine et d'une réorganisation viaire (n°1 et 6).

## **2.4. Morphologie urbaine**

Le territoire drancéen se caractérise par une juxtaposition de tissus urbains variés. L'habitat pavillonnaire, issu des grands lotissements de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, couvre plus de la moitié du territoire. Il est ponctué de nombreuses résidences d'habitat collectif, de grands équipements ou encore de quelques petites zones d'activités.

Le tissu du centre-ville, créé dans le cadre d'une ZAC dans les années 80-90, constitue un ensemble particulier dans le paysage et dans le fonctionnement urbain, de même que la cité-jardin des années 20-30.

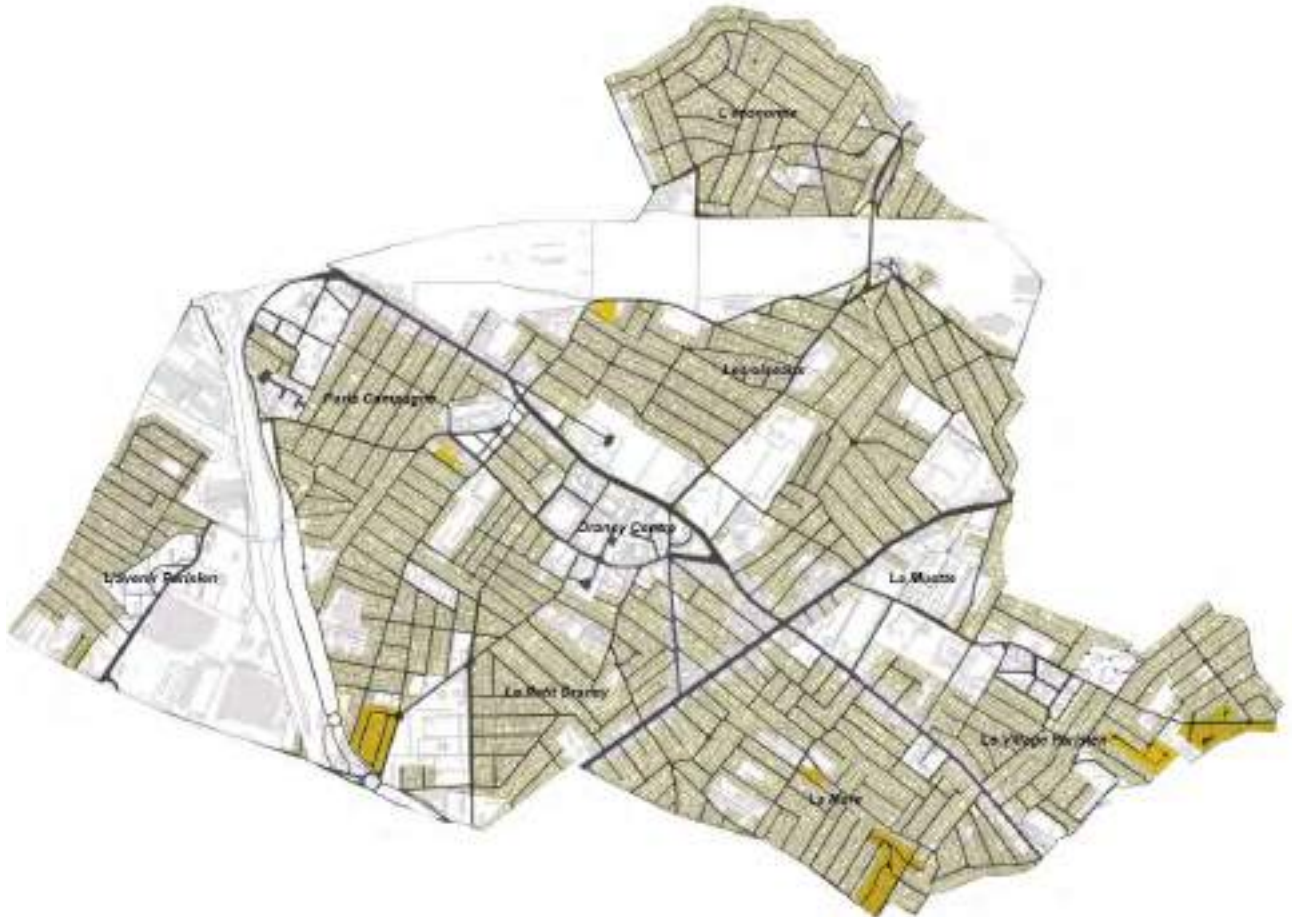
Le long des grands axes de ville, un tissu composite s'étend, caractérisé par un renouvellement et une densification progressive.

Morphologie urbaine de la commune de Drancy (Source : Synthèse Architecture)



### 2.4.1. Les tissus pavillonnaires

- Grands lotissements de la fin du XIXème siècle, à dominante pavillonnaire
- Habitat pavillonnaire groupé majoritairement construit dans les années 1950



L'habitat pavillonnaire domine sur le territoire drancéen. Il couvre une superficie estimée à environ 408 hectares, soit plus de 52% de la commune. Cette estimation intègre les voies résidentielles ainsi que les constructions d'habitat collectif isolées au sein du tissu pavillonnaire.

Ce tissu est en très grande majorité issu des opérations de lotissements de la fin du XIXème siècle, qui ont concerné tous les quartiers de la ville.

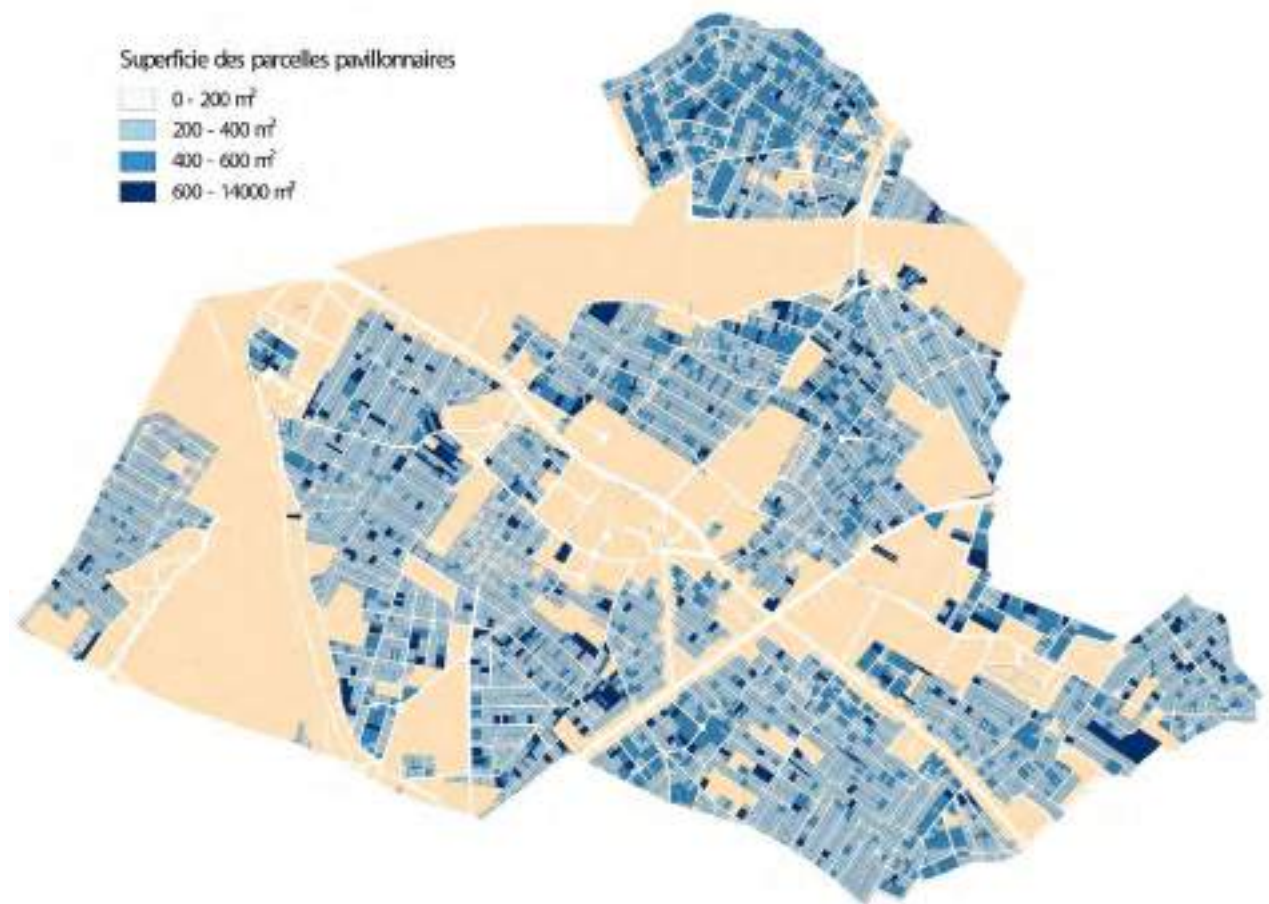
Les constructions se sont échelonnées tout au long de la première moitié du XXème siècle, parallèlement à l'accroissement de la population sur la ville, qui passe de 1247 habitants en 1901 à 4190 en 1911 pour atteindre 15 582 habitants en 1921 et jusqu'à 51 156 habitants en 1931. Cette urbanisation massive répond à l'origine au souhait de la main d'œuvre parisienne de se rapprocher des usines de la Plaine Saint Denis.

Typique d'un urbanisme de conquête, ces opérations ont été établies selon une trame régulière et orthogonale de découpage. A l'échelle des quartiers, le maillage des voies est continu et forme des îlots. Le réseau est peu hiérarchisé.



Les pavillons ont été construits sur un parcellaire de 300 m<sup>2</sup> en moyenne. Le quartier de l'Economie, au Nord des voies ferrées, se distingue par un parcellaire légèrement plus grand (entre 400 et 600 m<sup>2</sup> en moyenne). Les parcelles sont plutôt étroites et longues, impliquant fréquemment une implantation en mitoyenneté.

L'exiguïté des parcelles, l'existence des remises, ateliers ou annexes, ont pour effet de ne pas dégager de surfaces libres en cœur d'îlot. Ces secteurs sont peu végétalisés, à l'exception des retraits par rapport à l'alignement et des arbres de haute tige plantés sur le domaine public.



Réalisés lot par lot par les propriétaires, les constructions présentent une grande diversité d'aspect mais dont l'architecture reste homogène.

Certains pavillons ont été reconstruits ou surélevés, mais la grande majorité compte un rez-de-chaussée et un étage, ou un comble aménagé.



(Photos : Synthèse Architecture)

Quelques opérations d'habitat groupé se démarquent dans le tissu pavillonnaire. Elles ont pour la plupart été réalisées dans les années 50 et se caractérisent, contrairement aux grands lotissements, par une homogénéité des constructions. Parmi ces opérations, on notera les « maisons castors » construites autour de la rue du Commandant Louis Bouchet.

Dans le tissu pavillonnaire, spontané comme groupé, on observe depuis quelques années un phénomène de découpe de pavillons en plusieurs logements, de transformation d'annexes en logements, de densification anarchique des parcelles..., avec pour conséquence des problèmes d'habitabilité, une mauvaise insertion dans l'environnement et une dégradation du cadre de vie.

(Photo : Synthèse Architecture)



Selon une étude quantitative menée par Cerema/Espacité, Drancy est la deuxième ville la plus concernée par la division pavillonnaire dans le département de Seine-Saint-Denis. Il est ainsi estimé qu'entre 2003 et 2013, 140 pavillons ont fait l'objet de divisions.

Les pavillons construits dans les années 60 sont assez grands et sont les plus sujets à la division. Mais celle-ci concerne aussi de plus petits pavillons construits dans les années 30.

Très souvent, les divisions de pavillons ne sont pas réalisées par des propriétaires occupants, mais par des propriétaires bailleurs. L'objet de ces divisions est la spéculation immobilière et celles-ci mènent souvent aux situations les plus indignes. Dans un nombre important de cas également, les divisions sont la conséquence d'un regroupement communautaire de familles aux ressources très limitées, avec pour conséquence la paupérisation du tissu occupé.

A travers son service Hygiène Prévention Sécurité, la ville de Drancy lutte activement, sur la base de plaintes déposées, contre l'habitat indigne. Sur les dernières années, on enregistre ainsi une cinquantaine de procédures de lutte contre l'habitat indigne par an. A la lecture de la carte présentée ci-après, ce sont les quartiers de l'Avenir Parisien, La Mare et le Petit Drancy qui sont le plus concernés.

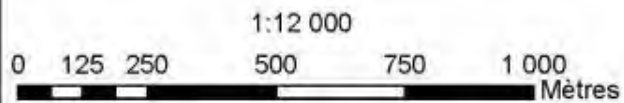
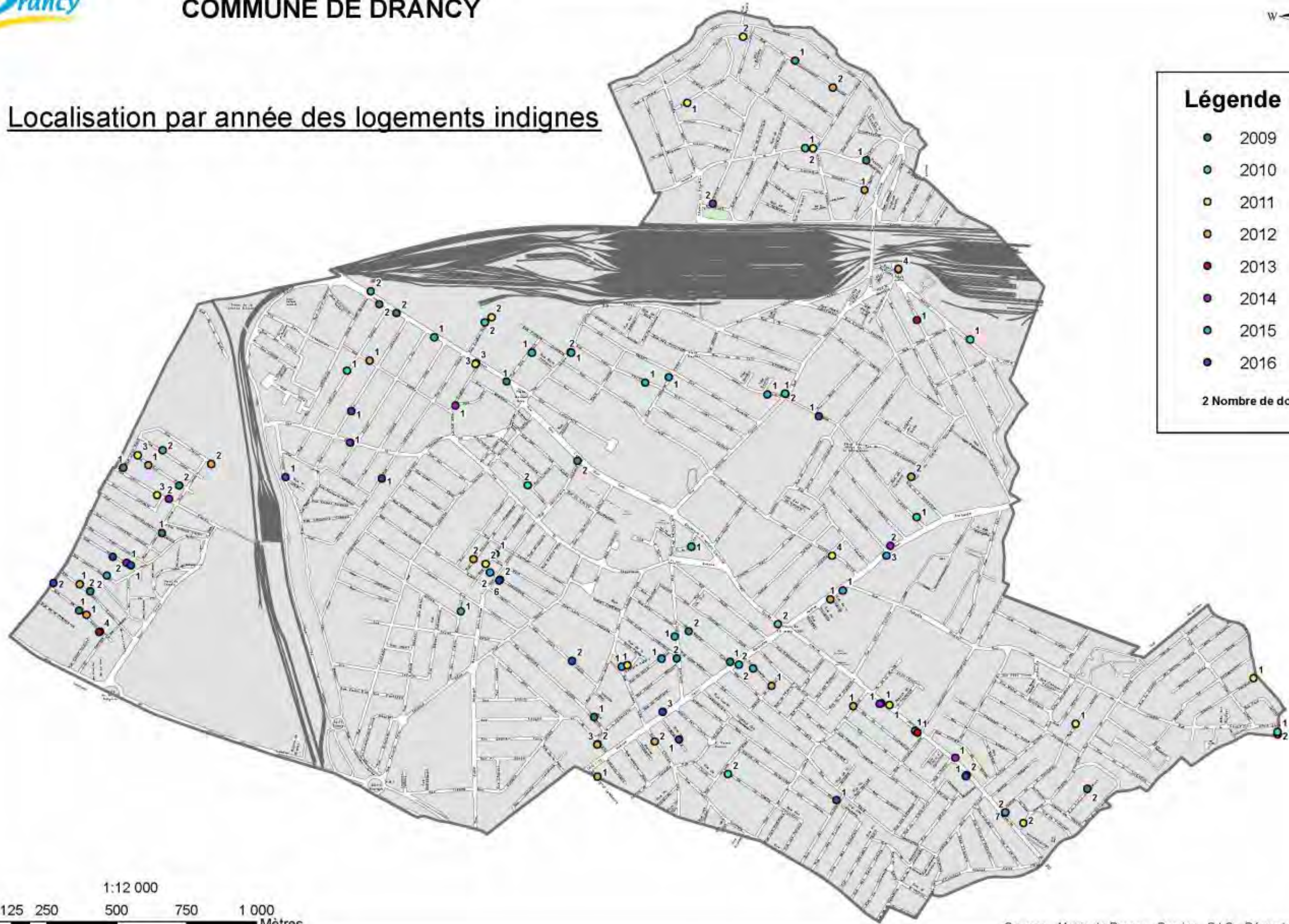


## Localisation par année des logements indignes

### Légende

- 2009
- 2010
- 2011
- 2012
- 2013
- 2014
- 2015
- 2016

2 Nombre de dossiers



Ces phénomènes de division pavillonnaire (très peu de divisions foncières constatées), et plus généralement de dégradation du tissu résidentiel, sont ainsi particulièrement marqués dans les quartiers de l'Avenir Parisien et de l'Economie, soit les deux quartiers « en marge » de la ville, du fait des coupures urbaines.

### **Capacités de densification et de mutation des tissus pavillonnaires**

Les tissus pavillonnaires de la ville se sont construits de manière très régulière, laissant peu de vides urbains. En effet, il ne subsiste que de rares dents creuses et les parcelles étant petites (300m<sup>2</sup> en moyenne), leur division est difficile et aboutit à des situations urbaines inadaptées. La densité du tissu est relativement élevée pour une typologie pavillonnaire. Le potentiel de densification de ce tissu est donc faible. Par ailleurs, l'habitat individuel est fortement recherché en proche périphérie de Paris, ce qui limite le potentiel de mutation. L'enjeu est davantage lié à une revalorisation du bâti existant et à une maîtrise du développement pavillonnaire dans le but de préserver un cadre de vie résidentiel agréable.

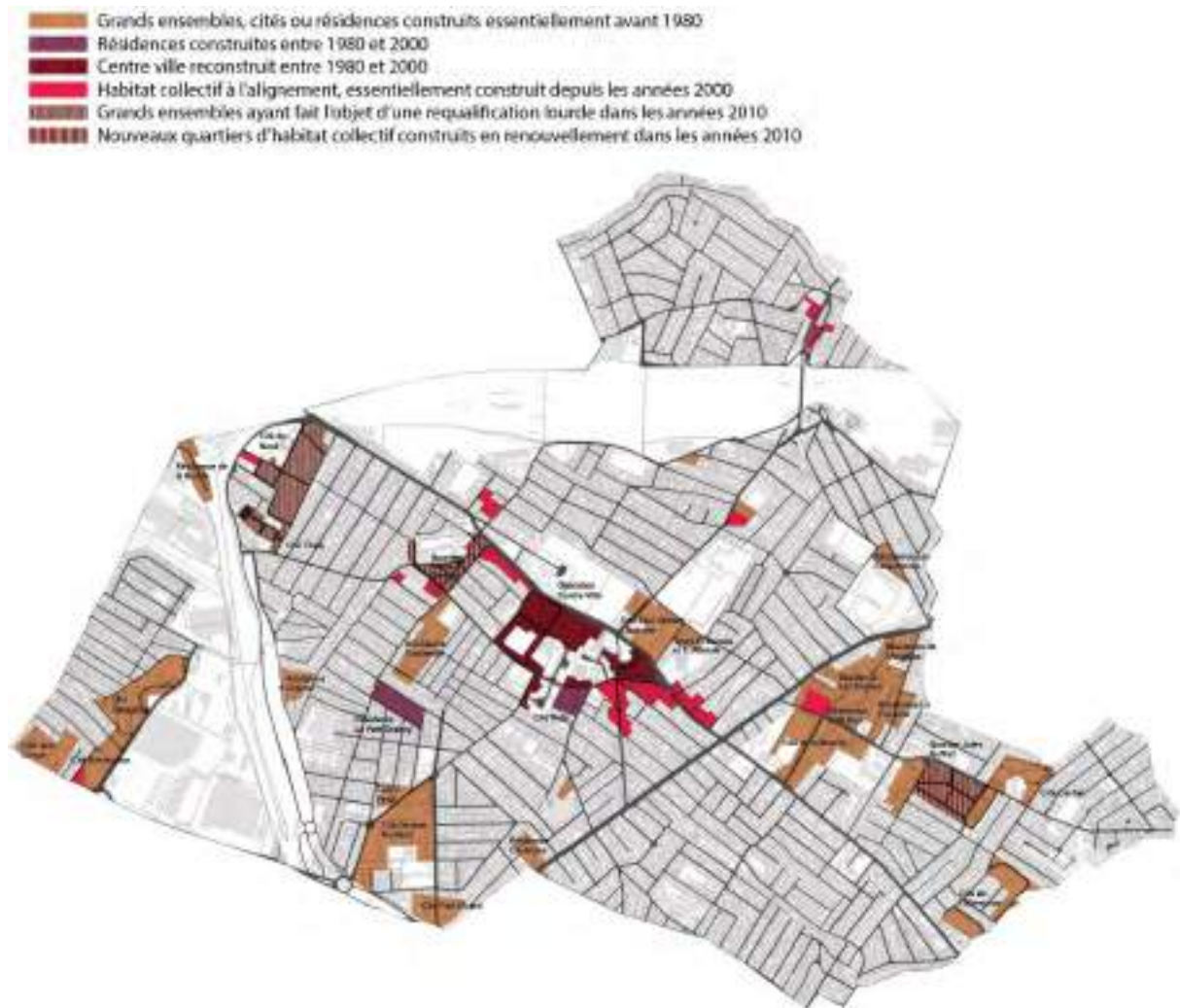
Néanmoins, le quartier de l'Avenir Parisien, en voie de paupérisation va bénéficier d'un effet levier « gare » pour engager une mutation douce du tissu vers des formes intermédiaires.

De la même manière, le renouvellement des tissus pavillonnaires à proximité de la cité G. Roulaud, et notamment des « maisons castors », pourrait être envisagé en lien avec l'arrivée de la gare GPE Drancy-Bobigny.

Par ailleurs, l'attractivité des secteurs pavillonnaires jouxtant le centre-ville entraîne leur progressive transformation. C'est notamment le cas du triangle situé entre la RD30, la RD115 et la rue Marcelin Berthelot.

Enfin, quelques grands axes de la ville sont encore bordés complètement ou partiellement d'habitat pavillonnaire (RD115 au Nord, rue Anatole France, rue Roger Salengro). Ces linéaires possèdent un potentiel de mutation, qui augmentera en fonction du renforcement des transports.

## 2.4.2. Le tissu d'habitat collectif



La commune de Drancy présente un tissu d'habitat collectif varié, qui couvre environ 98 hectares (voirie comprise), soit 12.6% du territoire.

Au centre, une opération de ZAC des années 80-90 a concouru à recomposer un cœur de ville dense et homogène autour des équipements administratifs. Des constructions d'habitat collectif prolongent la centralité sur les rues adjacentes.

Dans les autres quartiers, exception faite des quartiers de l'Economie et de la Mare, de nombreuses cités ou résidences, construites en majorité dans les années 40 à 70, viennent ponctuer le tissu pavillonnaire. Au cours de la dernière décennie, plusieurs projets ont été menés sur ces tissus, notamment dans le cadre de la convention ANRU, afin d'améliorer le cadre de vie des habitants.

### *Les grands ensembles, cités et résidences construits essentiellement avant 1980*

Les premiers grands ensembles ont été bâtis très tôt sur le territoire drancéen, avec la construction de la cité de la Muette dès les années 30.

La ville de Drancy se dote ensuite au début des années 50 d'un Office Public d'HLM, dans le but d'organiser la croissance urbaine, et lance une série d'opérations d'envergure : cité Paul Vaillant Couturier, cité Gaston Roulaud, cité Paul Eluard et Danièle Casanova, réalisées par Marcel Lods. L'architecte Roger Gilbert signe la cité Youri Gagarine, la cité Marcel Cachin et la cité Jules Auffret. La cité de l'Abreuvoir, en limite de Bobigny, est construite par Aillaud.

Ces cités vont prendre place au sein des quartiers résidentiels sur d'importants terrains encore non bâtis (parfois occupés par des bidonvilles), créant ainsi une mixité urbaine.

Ces secteurs d'habitat collectif présentent des caractéristiques morphologiques typiques de l'urbanisme des années 60 : tours et barres implantées en plan libre sur des parcelles de grande taille, sans lien avec les voies, et accompagnées de vastes espaces plantés ou zones de stationnement. Quelques équipements sont construits directement au cœur des cités les plus importantes.

La qualité et l'habitabilité de certaines zones y était très médiocre. C'est la raison pour laquelle la ville de Drancy a engagé un important programme de rénovation urbaine. Dans le cadre de la convention ANRU1 signée en 2008, certains grands ensembles ont fait l'objet de projets de recomposition importants. C'est notamment le cas des quartiers Jules Auffret, Pierre Sépard, cité du Nord et cité Thaïs. D'autres ont été concernés par des travaux de résidentialisation, de réhabilitation... qui ont permis de requalifier le cadre de vie des habitants, sans intervention lourde.

Certains quartiers, qui concentrent encore difficultés sociales et dysfonctionnements urbains, sont concernés par la nouvelle géographie prioritaire de la ville, et pourront à ce titre faire l'objet de projets dans les années à venir.

Sont présentés dans ce paragraphe les principaux ensembles d'habitat collectif existants sur le territoire Drancéen, exception faite des quartiers Jules Auffret, Pierre Sépard, cité du Nord et cité Thaïs, qui font l'objet de chapitres distincts dans le diagnostic.

Le logement social est majoritaire dans ces quartiers, mais quelques copropriétés existent également.



⊙ **Cité Cachin (Village Parisien)**

↳ La Cité Marcel Cachin, conçue par l'architecte Roger Gilbert, a été construite en 1968. Elle regroupe 484 logements répartis à travers 5 tours de 14 étages et une barre de 5 étages.

La Cité Cachin, gérée par l'OPH Drancy, a fait l'objet, dans le cadre de l'ANRU1, de travaux de réhabilitation des tours et de résidentialisation. L'achèvement de la résidentialisation au nord de la rue des Bois de Groslay est programmé pour 2017.

Cette cité est localisée dans la continuité du quartier Jules Auffret voisin, qui a été profondément recomposé dans le cadre du Programme de Rénovation Urbain.

La cité Marcel Cachin est concernée par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».



(Photo : Synthèse Architecture)

⊙ **Cité de l'abreuvoir (Village Parisien)**

La cité de l'Abreuvoir est localisée en grande majorité sur la commune de Bobigny. Quelques bâtiments sont situés sur la commune de Drancy, au niveau de la rue d'Amsterdam et de la rue de Budapest. L'ensemble global est formé de 1500 logements, construits dans les années 60. La cité a été conçue par Émile Aillaud et J. Vèdres, et se

caractérisé par la forme courbe des bâtiments qui s'implantent autour d'un mail central et par la polychromie des façades. Les immeubles sont actuellement gérés par l'OPH de la Seine-Saint-Denis. L'ensemble montre des signes de vieillissement. Il est concerné par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».



(Photos : Google Map)

### ⊙ Cité Gargarine (Avenir Parisien)

↳ La cité Gargarine est l'un des trois grands ensembles de logements sociaux du quartier L'Avenir Parisien, limitrophe de Bobigny et de La Courneuve, et stratégiquement située par rapport aux projets de gare GPE. Elle a été construite en 1962-1963 par l'architecte Roger Gilbert pour le compte de l'OPH de Drancy. Elle se compose d'une tour de 14 étages, de quatre barres de 10 étages et huit barres de 4 étages, pour un total de 568 logements.

La cité Gargarine se prolonge, sans différenciation de forme et d'architecture, par la cité Résistance. L'allée d'Estienne d'Orves constitue la délimitation entre les deux ensembles. Cette cité a fait l'objet d'une réhabilitation lourde en 1992.

### ⊙ Cité Résistance (Avenir Parisien)

↳ Comme la cité Gargarine qu'elle prolonge, la cité Résistance a été conçue par Roger Gilbert pour le compte de l'OPH de Drancy.

Elle a été construite en 1967 et compte 356 logements répartis à travers deux barres de 4 étages et trois barres de 10 étages. En 2015-2016, les immeubles de cette cité ont été réhabilités.

### ⊙ Cité Jean Lurçat (Avenir Parisien)

↳ La cité Jean Lurçat est le troisième grand ensemble de logements sociaux construit par l'architecte Roger Gilbert dans le quartier drancéen de L'Avenir Parisien, et dont les bâtiments adoptent les mêmes façades extérieures. Construite en 1968-1969, elle se compose de cinq barres : une de 8 étages et quatre autres de 4 étages. La cité a fait l'objet d'une réhabilitation lourde en 1992. Plus récemment, l'ensemble a été résidentialisé.



(Photos : Synthèse Architecture)

Ces trois cités, Gargarine, Résistance et Jean Lurçat, sont concernées par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».



### ⊙ Cité de la Muette, la grande cour (La Muette)

↳ Le bâtiment en U est le dernier élément conservé de ce qui est considéré comme le premier grand ensemble en région parisienne. L'ensemble, conçu par les architectes Eugène Beaudouin et Marcel Lods, selon les principes de la préfabrication, se composait à l'origine de 6 corps de bâtiment. Les architectes ont ainsi édifié 1000 logements entre 1931 et 1934 pour le compte de l'OPHBM de la Seine. Après diverses occupations militaires, cet ensemble a été utilisé entre 1941 et 1944 par l'armée allemande comme camp d'internement, principal lieu de départ de la France vers les camps d'extermination nazis.

Les tours et peignes furent détruits en 1976. Aujourd'hui le bâtiment en U, qui réunit 360 logements sur 5 niveaux, est classé monument historique.

La cité de la Muette est concernée par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

Le square Libération et la cité de la Muette ont été réhabilités dans le cadre de l'ANRU1. par Marcel Lods, l'un des architectes)



(Photo de 1938

### ⊙ La caserne de gendarmerie mobile de Drancy (La Muette)

↳ La caserne a été construite entre 1976 et 1980, après la démolition des tours et des immeubles de 3 étages de la cité de la Muette. Le Ministère de la Défense a érigé ce complexe afin de loger les gendarmes et leurs familles.

L'ensemble est composé de modules de hauteurs variées pouvant aller jusqu'à R+14.

### ⊙ La résidence Square de la Libération (La Muette)

Cette résidence constitue une extension de la Cité de la Muette. Elle a été réalisée en 1955-1956 pour le compte de l'OPH de Drancy. Les architectes Marcel Lods et André Malizard, déjà auteurs du bâtiment en « U » de la cité de la Muette, ont conçu cet ensemble de 98 logements répartis à travers deux barres de 4 étages situées au niveau de l'intersection de l'avenue Jean Jaurès et de la rue Arthur Fontaine. Celle-ci sera baptisée "Square de la Libération", en hommage aux événements de 1944-1945. Les deux bâtiments sont actuellement gérés par l'OPH 93. La résidence est concernée par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».



(Photo : Synthèse Architecture)

### **La résidence Le Vénus (La Muette)**

↳ Il s'agit d'un immeuble de huit étages, construit rue Daniel Féry en 1977. Il est implanté au milieu d'une parcelle résidentialisée. Le bâtiment est en bon état général.

### **La résidence de l'Angélus (La Muette)**

↳ Cette résidence regroupe quatre barres, de 4 étages chacune, construites entre 1978 et 1980.

### **La résidence Max Jacob (La Muette)**

↳ Cette résidence a été conçue puis construite entre 1974 et 1977 par les architectes Jean et Maria Deroche. Elle regroupe 40 logements répartis sur 2 étages.

### **Résidence des Erables (La Muette)**

↳ Cette résidence a été construite à la fin des années 1950. Elle se compose de 8 bâtiments R+4, dont deux barres de grande longueur.



(Source : Google Map)

### **Cité Gaston Roulaud (Petit Drancy)**

↳ La cité Gaston Roulaud (anciennement Roger Salengro) est un des grands ensembles du quartier Le Petit Drancy, limitrophe de Bobigny. Elle a été construite entre 1959 et 1962 par les architectes Marcel Lods, André Malizard et Alain Rivière, auteurs de plusieurs grands ensembles sur le territoire.

Ce grand ensemble, de près de 8 hectares, comprend 803 logements répartis dans quatre barres (deux de 8 étages et deux autres de 10 étages) et une tour de 17 étages, implantés autour d'un vaste parc.

Les bâtiments ont été construits en panneaux en béton gravillonnés de silex couvrant la façade extérieure des bâtiments. Cette architecture caractérise l'ensemble des réalisations de Lods sur la ville.

La cité Gaston Roulaud montre aujourd'hui d'importants signes de vétusté, notamment en matière d'isolation thermique et acoustique. On observe sur le quartier une forte vacance des logements.

La cité fait partie des « nouveaux quartiers prioritaires de la ville » et est concernée dans cadre d'un PRU2 par un important projet de renouvellement urbain.



(Photo : Synthèse Architecture)

### ⊙ Cité Paul Eluard (Petit Drancy)

↳ La Cité Paul Éluard a été construite entre 1967 et 1970 par Marcel Lods, ainsi que ses collaborateurs André Malizard, Marc Alexandre et Alain Rivière. Cet ensemble, qui se déploie de part et d'autre de la rue Roger Salengro, marque l'entrée de Drancy en venant de la préfecture de la Seine-Saint-Denis.

Il comprend trois immeubles de dimensions très variées : une tour de 15 étages, ainsi que deux barres ayant respectivement 6 et 13 étages.

Là encore, les bâtiments se caractérisent par leur construction en panneaux de béton, mais seule une partie de ces panneaux sont gravillonnés de silex. La cité a été résidentialisée.

L'ensemble a fait l'objet d'une réhabilitation lourde en 1994.

La cité est intégrée au dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».

(Photo : Synthèse Architecture)



### ⊙ Tour Fernand Péna (Petit Drancy)

↳ La Tour Fernand Péna a été construite entre 1967 et 1970 par les architectes Marcel Lods, André Malizard, Marc Alexandre et Alain Rivière pour le compte de l'OPHLM de Drancy. Avec ses 17 étages, elle constitue une des plus hautes constructions du quartier Petit Drancy. Elle fait face à la cité Gaston Roulaud, dont elle partage les mêmes éléments architecturaux. La parcelle a été résidentialisée.

(Photo : Synthèse Architecture)



### ⊙ Résidence Danielle Casanova (Petit Drancy)

↳ La résidence Danielle Casanova a été construite entre 1970 et 1972 par les architectes Marcel Lods et Alain Rivière. Elle se situe sur l'avenue Henri Barbusse en position d'entrée de ville.

Elle regroupe 130 logements répartis à travers trois bâtiments ayant respectivement 5, 8 et 10 étages, qui se caractérisent là encore par leur construction en panneaux de béton, dont une partie gravillonnés de silex.

### ⊙ Résidence Diderot (Petit Drancy)

↳ La résidence Diderot se compose de 3 barres R+5, représentant 120 logements. Elle se localise à proximité de l'A86, le long d'un tronçon couvert. Cet ensemble, résidentialisé en 2006, compte des espaces libres importants.

### ⊙ Cité Paul Vaillant Couturier (Drancy Centre)

- ↳ La Cité Paul Vaillant Couturier a été construite en 1957-58, face au centre historique, par Marcel Lods et André Malizard pour le compte l'OPH de Drancy. Elle regroupe 403 logements répartis en deux barres de 8 étages et deux de 12 étages.

Les bâtiments de ce grand ensemble sont réalisés selon le style architectural typique de Lods, avec façade extérieure réalisée en panneaux de béton gravillonnés de silex. Cette cité se démarque par la grande qualité de ses espaces extérieurs, très arborés.

(Photo : Synthèse Architecture)



### ⊙ Tours Pablo Neruda et Salvador Allende (Drancy Centre)

- ↳ Deux tours jumelles ont été construites face aux barres de la Cité Paul-Vaillant-Couturier. Avec leurs 19 étages, elles constituent les plus hauts édifices de la ville de Drancy et à ce titre des repères dans le paysage urbain.

Ces deux tours ont été construites entre 1970 et 1972 par les architectes Marcel Lods et Alain Rivière, selon le même type architecturales que les autres grands ensembles réalisés.

(Photo : Synthèse Architecture)



### ⊙ Résidence les Coquelicots (Les Oiseaux)

- ↳ Cet immeuble de 11 étages a été construit en 1975 et regroupe 107 logements répartis dans deux bâtiments mitoyens. La résidence a été réhabilitée entre 2001 et 2002, puis résidentialisée en 2007.

(Photo : Google Map)



### *Le centre-ville reconstruit entre 1980 et 2000*

Le tissu collectif du centre-ville s'étend sur près de 7 hectares, en vis-à-vis du Parc de Ladoucette. Ce tissu été entièrement recomposé, en lieu et place du centre historique et d'une partie de la cité-jardin, dans le cadre d'une ZAC, réalisé entre 1980 et 2000.

L'aménagement du nouveau centre-ville s'est inspiré des qualités urbaines de la cité-jardin en travaillant sur la continuité avec le tissu urbain existant et en portant une attention particulière aux

cheminements intérieurs, allées, placettes, ainsi qu'aux espaces verts tout en proposant une forte densité avec la construction de bâtiments hauts et massifs (R+3 à R+7).

**Centre-ville reconstruit dans le cadre de la ZAC – Espaces piétons** (Photos : Synthèse Architecture)



*Les résidences construites entre 1980 et 2000*

Dans les années 1980 à 2000, deux petites opérations ont vu le jour, parallèlement à la réalisation de la ZAC Centre-Ville. Il s'agit ainsi de la construction en 1992 de la Résidence le Petit Drancy (162 logements), suivi en 2000 de la réalisation de la cité Gide (140 logements).

Ces opérations se démarquent des grands ensembles des années 60 par le retour à une plus petite échelle de bâti (R+4/5 maximum) et par le choix d'implantation à l'alignement. Elles conservent en revanche de larges espaces communs.

*L'habitat collectif continu construit essentiellement depuis les années 2000*

Le tissu d'habitat collectif des années 2000 prolonge le centre-ville recomposé. Se sont ainsi formés des fronts urbains denses et continus, notamment le long de la rue Sadi Carnot et face à la pointe du centre recomposé. Les hauteurs varient de R+4 à R+5. L'implantation peut être à l'alignement comme en léger retrait. L'architecture est essentiellement néo-classique, mais on retrouve également quelques réalisations de style contemporain. Ce tissu est caractérisé par une emprise au sol importante, qui laisse peu de place aux espaces communs.



(Photo : Synthèse Architecture)

Quelques secteurs, comme les abords de la gare Drancy RER, sont également caractérisés par un tissu de type « front urbain » constitué parfois antérieurement aux années 2000.

### *Les grands ensembles ayant fait l'objet d'une requalification lourde dans les années 2010*

La Cité du Nord et la cité Thaïs voisine sont les deux grands ensembles de logements sociaux du quartier de Paris Campagne.

Elles se situent à proximité d'une courbe formée par les voies ferrées de la SNCF, et constituent par ailleurs, l'entrée ouest de Drancy sur l'axe menant au centre-ville (la RD 30).

La Cité du Nord a été construite entre 1966 et 1975, pour le compte de La Sablière - filiale HLM de la SNCF, en lieu et place d'une cité ouvrière de la SCNF.

Elle compte à l'époque 18 tours de 4 à 10 étages abritant au total 684 logements, dont une grande majorité de logements sociaux. Parallèlement, des équipements ont été construits dans le quartier.

La cité Thaïs a été construite entre 1950 et 1953 par l'architecte de la Compagnie des chemins de fer du Nord avant-guerre, Jean Philippot, toujours pour le compte de La Sablière - filiale HLM de la SNCF, afin de remplacer l'ancienne cité ouvrière démolie durant l'après-guerre.

Le style architectural est typique des années de la reconstruction après-guerre avec une façade caractérisée par un jeu sur les matériaux, laissant ou non la pierre en ronde-bosse apparente.

Les contraintes du site sont à l'origine du caractère isolé de cet ensemble scindé en deux parties différentes par les voies ferrées : une partie située autour de la rue de la Butte (résidence de la Butte), qui regroupe 68 logements à travers quatre bâtiments de 4 étages, et l'autre partie située en prolongement de la Cité du Nord qui regroupe 254 logements répartis à travers neuf bâtiments ayant entre 2 et 4 étages de haut. Au total, l'ensemble regroupe 322 logements à travers treize bâtiments.

Ces grands ensembles concentraient de nombreuses difficultés sociales, économiques, de fonctionnement... et sont ainsi apparus comme des secteurs prioritaires d'intervention publique.

Depuis 2010, la cité du Nord et la cité Thaïs ont fait l'objet d'un ambitieux programme de rénovation urbaine, qui a permis de modifier en profondeur l'image du quartier et d'améliorer le cadre de vie des habitants.



(Photo : Synthèse Architecture)

Le renouvellement urbain du quartier qui s'est achevé en 2016, a porté essentiellement sur des actions de requalification de l'espace public et de renforcement de l'offre d'équipements.

Un des changements majeur a été l'ouverture du quartier, qui souffrait d'un certain enclavement de par sa position par rapport aux voies ferrées. Le projet a permis de créer de nouveaux accès et de rompre les fronts bâtis pavillonnaires situés à l'ouest et à l'est du quartier.

En matière d'équipements publics, le projet a notamment permis :

- La reconstruction du Centre Social Municipal au sein d'un bâtiment comprenant également une structure multi-accueil petite enfance et des salles dédiées au service municipal de la jeunesse. L'agence postale et la supérette prendront place en rez-de-chaussée du nouveau bâtiment.
- La reconstruction du groupe scolaire maternel Danielle Casanova, à l'articulation entre la Cité du Nord et le quartier pavillonnaire. Les locaux existants de l'école Casanova libérés suite à la livraison du nouveau groupe scolaire, seront partiellement conservés à destination d'équipements publics (centre de loisirs, salles de sport...),
- L'aménagement d'un terrain multisport aux abords des terrains sportifs existants et du futur Centre social.

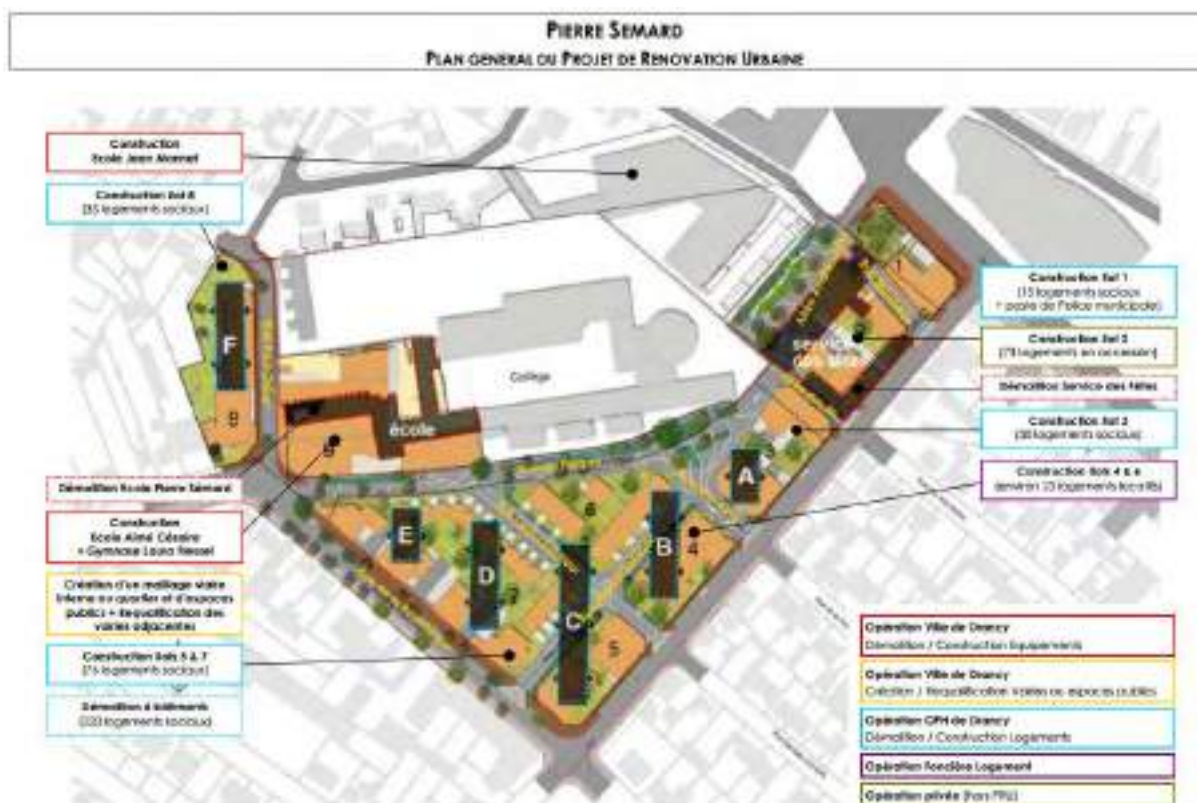
Parallèlement aux opérations menées par la Ville, le bailleur social du quartier, ICF La Sablière, est intervenu sur son patrimoine de la Cité du Nord et de la Cité Thaïs (environ 800 logements au total) grâce aux opérations suivantes :

- La démolition d'un bâtiment de 47 logements,
- La reconstruction de 38 logements sociaux collectifs à l'ouest du quartier, le reste de la reconstitution de l'offre étant assurée hors site,
- La résidentialisation par îlot de la Cité du Nord et de la Cité Thaïs, de manière à différencier espaces publics et privés,
- La réhabilitation des 667 logements de la Cité du Nord.

## Les nouveaux quartiers d'habitat collectif construits en renouvellement dans les années 2010

### Le quartier Pierre Sépard

La Cité Pierre Sépard, patrimoine de l'OPH de Drancy, a fait l'objet, dans le cadre du PRU, d'une recomposition globale, par le biais d'opérations de démolitions / reconstructions. Le projet est résumé dans le plan/programme suivant :



(Source : Ville de Drancy)

Ainsi, le nouveau quartier Pierre Sépard propose de :

- **Mettre en valeur le cœur du quartier**
  - Développement d'un réseau de desserte hiérarchisé,
  - Création d'un maillage de voiries publiques,
  - Affirmation et valorisation des liaisons piétonnes.
- **Développer un tissu urbain dans la continuité des quartiers alentours**
  - Dimensionnement adapté des îlots,
  - Implantation du système de voirie en connexion avec les réseaux alentours.
- **Renouveler l'offre de logements**
  - Déconstruction de 220 logements sociaux et reconstruction de 157 logements sociaux sur site,
  - Diversification de l'offre à travers l'implantation de la Foncière Logement et de logements en promotion privée
  - Le projet de renouvellement urbain du quartier Pierre Sépard réinterprète par sa morphologie et ses typologies variées la notion de cité jardin, en intégrant les questions actuelles de développement durable. Le projet des îlots 5 et 7 offre à chaque logement un espace extérieur (jardin, terrasse, loggia ou balcon).
- **Développer des équipements structurants et résidentiels au cœur du quartier**
  - 2 groupes scolaires (maternelles et primaires),
  - Gymnase,
  - Construction d'un Poste de police municipale.



L'essentiel des travaux d'aménagement s'est achevé en 2016.

Les opérations de constructions sont également en cours. Les nouveaux immeubles sont réalisés sous la forme de petits plots de taille moyenne (R+3/4) dans un style contemporain.



(Photos : Synthèse Architecture)

### Le quartier Jules Auffret

Localisée dans le quartier Village Parisien, la Cité Jules Auffret, adjacente à la cité Marcel Cachin, se composait à l'origine (années 60) de 4 tours de 20 étages et de 6 bâtiments de 5 étages. Depuis 2006, la cité Jules Auffret connaît une importante opération de rénovation urbaine qui est en cours d'achèvement.

Les opérations réalisées ont profondément modifié la physionomie du quartier puisque les 6 barres de 5 étages ont été démolies et remplacées par des petits immeubles R+3/4 mais également un programme de maisons individuelles. Les 4 tours, quant à elles, ont subi une réhabilitation.

Le quartier Jules Auffret est concernée par le dispositif « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ».



(Photos : Synthèse Architecture)

### Capacités de densification et de mutation des tissus d'habitat collectif

Au sein des différents tissus d'habitat collectifs, seuls les grands ensembles et cités des années 50-70 possèdent un véritable potentiel d'évolution, que ce soit en terme de réhabilitation (bâti vétuste), de densification (espaces communs généreux) ou de mutation (opérations de démolition/reconstruction envisageables). Ce potentiel sera d'autant plus important pour les ensembles situés à proximité des projets de transport en commun.

Les autres tissus (centre-ville recomposé, nouveaux quartiers ou quartiers ayant fait l'objet d'une requalification lourde, constituent des secteurs « achevés ». Leur potentiel d'évolution est faible.

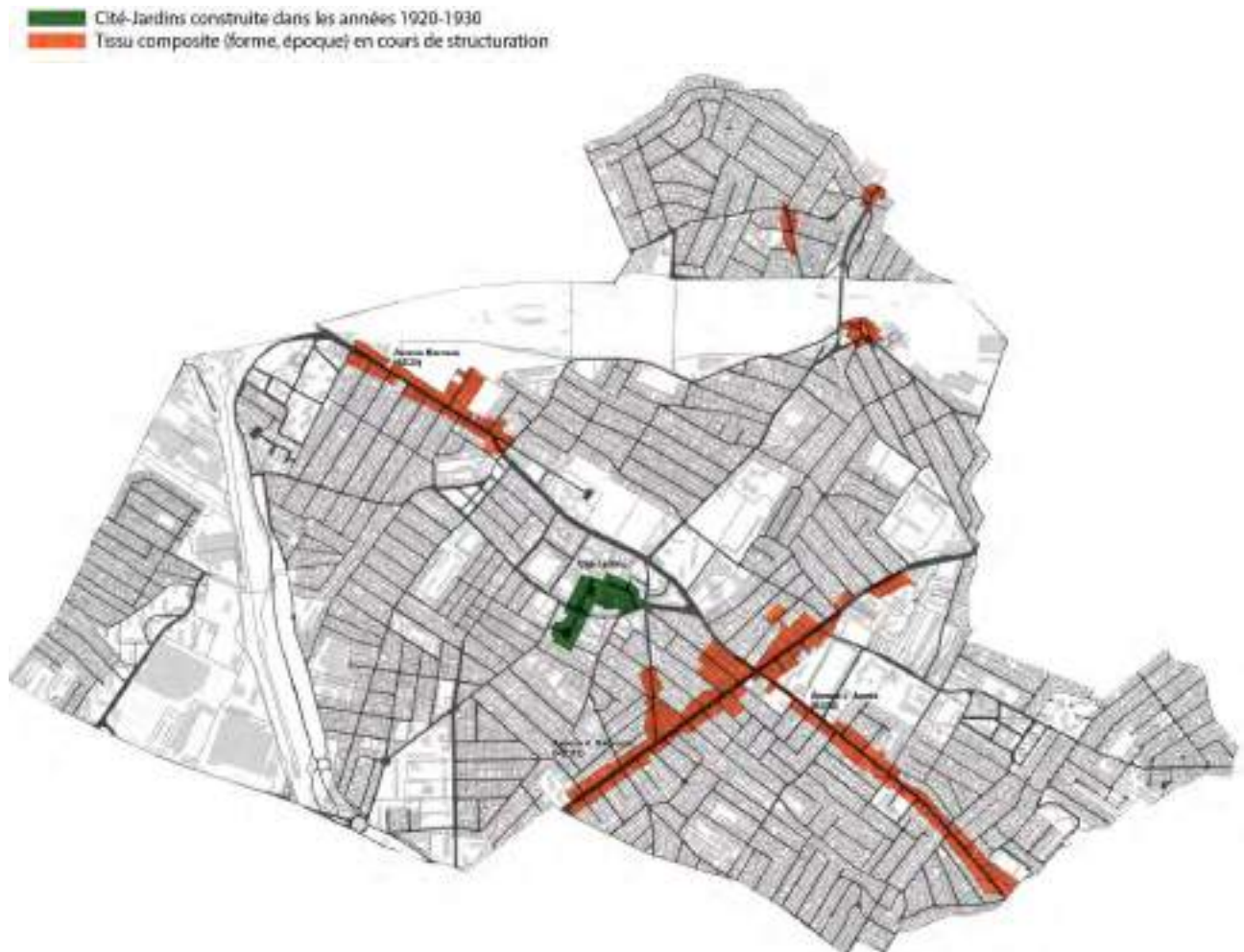
### 2.4.3. Les tissus mixtes

Le tissu dit « mixte » couvre environ 30 hectares (voirie comprise), soit 3.9% du territoire.

Cette mixité s'entend en termes de forme urbaine, avec un enchevêtrement de formes pavillonnaires, villageoises, intermédiaires, collectives...

Ce tissu mixte comprend deux sous-catégories très différentes :

- La cité-jardin, avec une mixité organisée entre pavillons et immeubles collectifs,
- Les grands axes, où les mutations successives aboutissent à un tissu composite très varié.



#### *La cité-Jardin*

Au début du XIX<sup>ème</sup> siècle, pour répondre au manque d'habitat, sont lancées de grandes opérations de constructions parmi lesquelles la cité-jardin de Drancy, conçue par Bassompierre Joseph, de Rutté Paul, Sirvin Paul et Arfvidson dans un style pittoresque inspirés du modèle anglais.

En 1920, elle compte 210 logements groupés dans des lotissements de maisons individuelles, dans la continuité du centre historique. De cette cité-jardin, il ne reste aujourd'hui qu'un bloc de 64 maisons en briques rouges, regroupées le long de la rue Jean Soubiran, de part et d'autre du carrefour avec la rue de La République. Les pavillons restants sont désormais intégrés dans un tissu urbain dense. Les clos ont disparu, seules les placettes subsistent.

Une seconde vague de travaux a été réalisée de 1929 à 1930. Cette extension est aujourd'hui appelée Cité Paul Bert et gérée par l'OPH de Seine-Saint-Denis.

Elle se compose de 28 petits logements collectifs à toit-terrasse implantés en front de la rue de la République. De cet ensemble, un porche ouvre sur la voie menant à la nouvelle mairie. Autour de cette voie, qui forme un clos en sa fin, dix pavillons à toit-terrasse, isolés, sont répartis symétriquement. Ils offrent 26 logements, groupés par 2 ou 4, et mêlent brique apparente ou enduite sur les individuels comme sur les collectifs.



(Photos : Synthèse Architecture)

### *Le tissu composite le long des grands axes*

Le tissu composite s'étend le long des grands axes de circulation, notamment en front des routes départementales 30 et 115, et ponctuellement aux abords de la gare Drancy RER.

Ces secteurs constituent des zones de densification privilégiées : meilleure accessibilité en transport que dans les tissus résidentiels et largeur de voies qui autorise des hauteurs plus importantes. Le tissu pavillonnaire et les petits immeubles sont progressivement remplacés par un tissu plus dense composé d'opérations d'habitat collectif de hauteur moyenne R+4.

Ces mutations successives, mais qui restent actuellement encore minoritaires par rapport au linéaire existant, aboutissent à un tissu composite très varié, que ce soit en termes de forme, d'architecture, de matériaux...





(Photos : Synthèse Architecture)

### **Capacités de densification et de mutation des tissus mixtes**

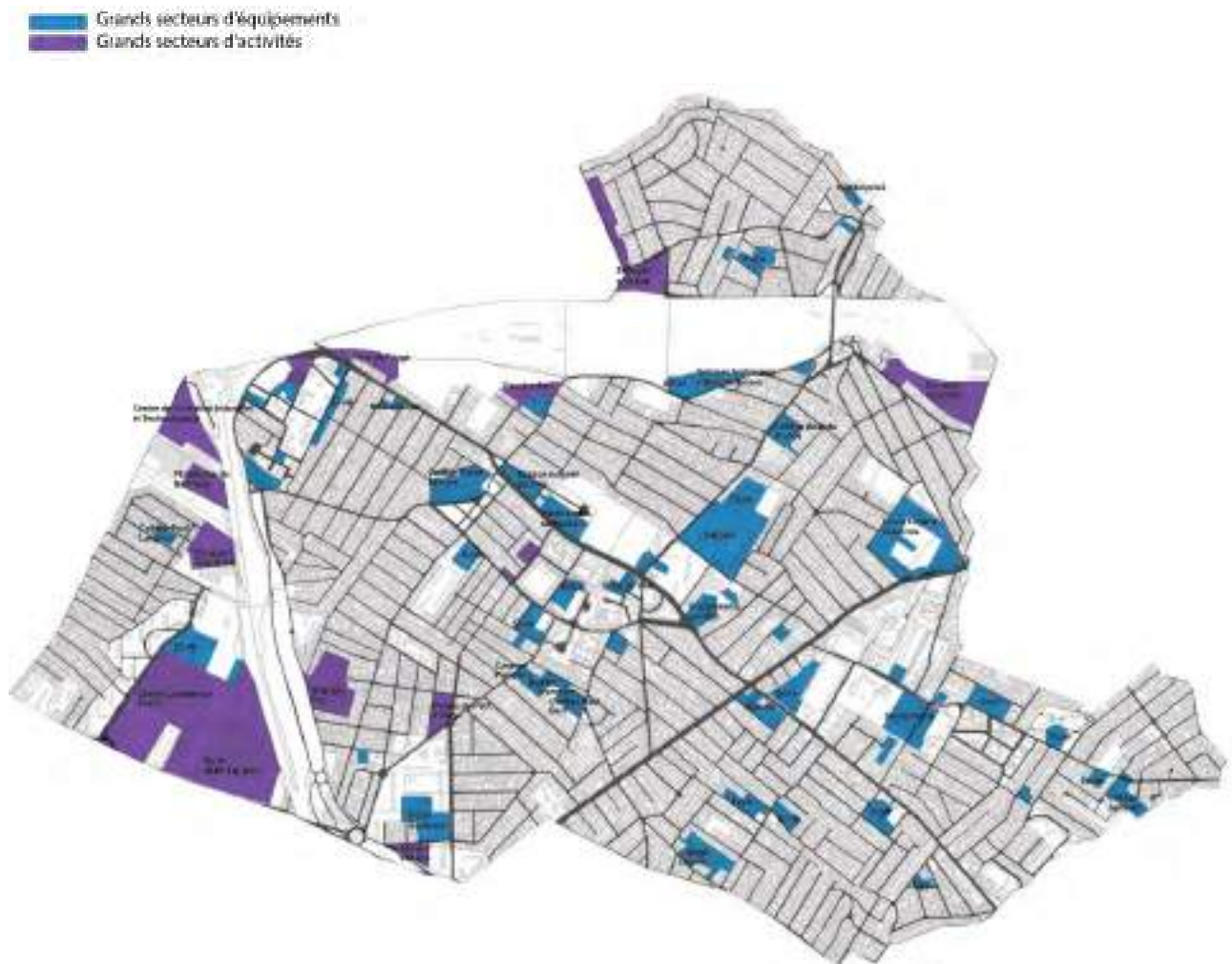
La cité-jardin de Drancy constitue un ensemble urbain fini, dont les caractéristiques sont à préserver. Le potentiel de densification et de mutation est donc quasi nul.

Au contraire, le tissu composite le long des grands axes est en constante évolution et présente à ce titre un fort potentiel de mutation et de densification vers une homogénéisation d'un front urbain à R+4 de moyenne.

En moyenne depuis dix ans, entre 320 et 350 logements par an sont autorisés sur la commune.

Ce rythme de production de logements pourra évoluer de façon significative après la levée du périmètre de danger de la gare de triage DRANCY-LE BOURGET ; Celui-ci mobilise aujourd'hui un foncier disponible important.

#### 2.4.4. Les tissus non résidentiels



##### *Les grands secteurs d'équipements*

La commune dispose d'une offre d'équipements en rapport avec son poids de population. Les équipements sont disséminés sur l'ensemble du territoire, sur des parcelles de taille importantes, et plusieurs sont directement intégrés dans le fonctionnement urbain des grands ensembles. Ils couvrent environ 55 hectares (voirie comprise), soit 7.1% du territoire.

On notera une politique de renforcement ou de renouvellement des équipements au cours de la période récente avec la construction des services techniques intercommunaux au Nord, jouxtant une nouvelle aire d'accueil des gens du voyage, la reconstruction de plusieurs équipements, notamment scolaires, dans le cadre des projets PRU ou encore la réalisation d'une médiathèque.



## Capacités de densification et de mutation des secteurs d'équipements

Les secteurs d'équipements répondent aux besoins de la population. Ils ne présentent pas de réserves foncières particulières, ce qui impliquera pour la commune d'accompagner sa croissance démographique en créant de nouveaux secteurs d'équipements ou en intégrant les équipements nécessaires dans des immeubles mixtes.

Pour les secteurs existants, l'enjeu sera de poursuivre la politique de réhabilitation / renouvellement des équipements les plus vétustes.

On notera la présence d'un terrain mutable au sein des secteurs d'équipements. Il s'agit de l'îlot du marché couvert et du parking public contigu qui représentent un potentiel de construction important sur une unité foncière d'un peu plus d'un hectare.

Par ailleurs, compte tenu du projet de nouveau collège dans le quartier de l'Avenir Parisien, le collège Paul Langevin constituera à terme un site mutable.

### Les principaux secteurs d'activités

La commune de Drancy compte peu de zones spécifiquement dédiées aux activités. Le tissu économique (voirie comprise) couvre ainsi environ 50 hectares, soit 6.4% du territoire. Les entreprises se concentrent essentiellement dans le quartier de l'Avenir Parisien.

Au sud du quartier de l'Avenir, se trouvent ainsi trois emprises importantes :

- Le **centre commercial Drancy Avenir** ouvert en 1995, accueille l'hypermarché Carrefour (environ 520 salariés) et une galerie marchande d'une quarantaine de commerces. Il occupe une emprise de près 10 hectares, dont seule un tiers est construit, le reste étant dédié au stationnement.
- L'entreprise **Bosch-ELM Leblanc** (industrie, environ 570 salariés) est implantée sur 8,9 hectares. Un bâtiment de plus de 3 hectares occupe la partie centrale du terrain.
- La société **Transauto-Stur** (location de véhicules industriels, environ 181 salariés) et la société **GEFCO** (transport de marchandises, environ 30 salariés) occupent une parcelle de près 2,6 hectares entre les deux emprises citées ci-dessus. Le terrain compte un vaste entrepôt de 9000m<sup>2</sup>, le reste de la surface étant dédié aux zones stationnement et de chargement.



(Photos : Synthèse Architecture)

En dehors de l'ensemble formé par ces trois emprises, les secteurs d'activités de la commune se développent, sur des surfaces moyennes de 1 à 4 hectares. Les bâtiments industriels du XX<sup>ème</sup> siècle se sont insérés dans le parcellaire créé pour de l'habitat. Ils concernent de petites installations qui n'ont pas donné lieu à des constructions de caractère.

Au centre du quartier de l'avenir, la société **Transport Réunis SA** occupe un terrain d'environ 2 hectares, le long des voies ferrées, dont une part importante d'entrepôt.

Au Nord du quartier de l'Avenir Parisien, dans un secteur enclavé par les voies ferrées et l'A86, quelques activités se maintiennent pour l'heure, dans un secteur de mutation (départ de l'entreprise Saint-Gobain). Il s'agit des activités suivantes :

- L'**AFORP CFIT** (Centre de Formation Industriel et Technologique), qui s'étend sur un campus de 3 hectares, dont 4 500 m<sup>2</sup> de plate-forme technique, le reste étant dédié aux stationnements ainsi qu'aux terrains de sports.
- La **Plateforme du Bâtiment**, implantée sur un terrain d'environ 1,6 hectare, comprenant près de 7000m<sup>2</sup> d'entrepôt (40 salariés).

Le long du faisceau ferré est-ouest, on dénombre également quelques petites **zones d'activités mixtes ou en lien avec l'activité ferroviaire** et notamment la gare de triage.

Trois secteurs d'activités sont présents dans le quartier du Petit Drancy :

- Le **secteur Voltaire** à vocation tertiaire (7200 m<sup>2</sup>), situé au sud du quartier Gaston Roulaud, occupé notamment par un hôtel, un supermarché, et des services publics.
- « **Energie Parc** », zone de 5606 m<sup>2</sup> comprenant 1107 m<sup>2</sup> de bureaux, 4373 m<sup>2</sup> de locaux d'activités industrielles, qui accueille plusieurs entreprises à haute valeur ajoutée et compte environ 120 employés.
- Le secteur « **Ferme du Petit Drancy** », occupé par des activités de stockage de matériaux de construction.

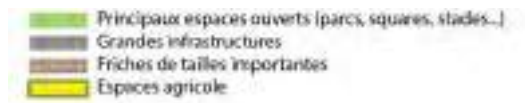
Enfin, il est à noter que quelques grandes parcelles d'activités se maintiennent en centre-ville, rue Jean-Pierre Timbaud.

#### **Capacités de densification et de mutation des principaux secteurs d'activités**

Des secteurs évolueront cependant dans les prochaines années, du fait de leur environnement dynamique. Le départ de l'usine Saint-Gobain et l'arrivée d'une gare du Grand Paris à proximité directe créent les conditions d'une mutation profonde de l'ilot Nord du quartier de l'Avenir Parisien.

D'autres secteurs pourraient être amenés à se transformer, comme une partie de l'emprise « Transport réunis » qui sera occupée par le futur collègue.

## 2.4.5. Les espaces non construits



Les espaces non construits couvrent environ 133 hectares, soit 17.1% du territoire dracéen. Les grandes infrastructures (voies ferrées et A86) représentent à elles seules 11% du territoire.

Les grands espaces ouverts, que sont notamment les parcs, squares et terrains de sports, s'étendent sur environ 32 hectares, relativement bien répartis sur le territoire, mais qui apparaissent quantitativement insuffisants au regard du poids de population de la commune. Le parc de Ladoucette, avec ses 6.5 hectares, constitue l'espace vert majeur de la ville.

(Photo : Synthèse Architecture)





Enfin, trois friches importantes existent à Drancy. Il s'agit d'une part du terrain du Baillet, en friche depuis le départ de l'entreprise (6,2 hectares), de l'ex terrain France Boisson (environ 2 hectares) et de l'ex terrain Saint-Gobain (environ 2 hectares), tous deux libérés récemment.

Se rajoute à ces friches, le terrain au sud du quartier de l'Avenir Parisien (environ 0.5 hectare), qui accueillera la future gare du Grand Paris et un ancien site EDF (0.25 hectare) en périphérie du centre administratif.

(Photo : Synthèse Architecture)



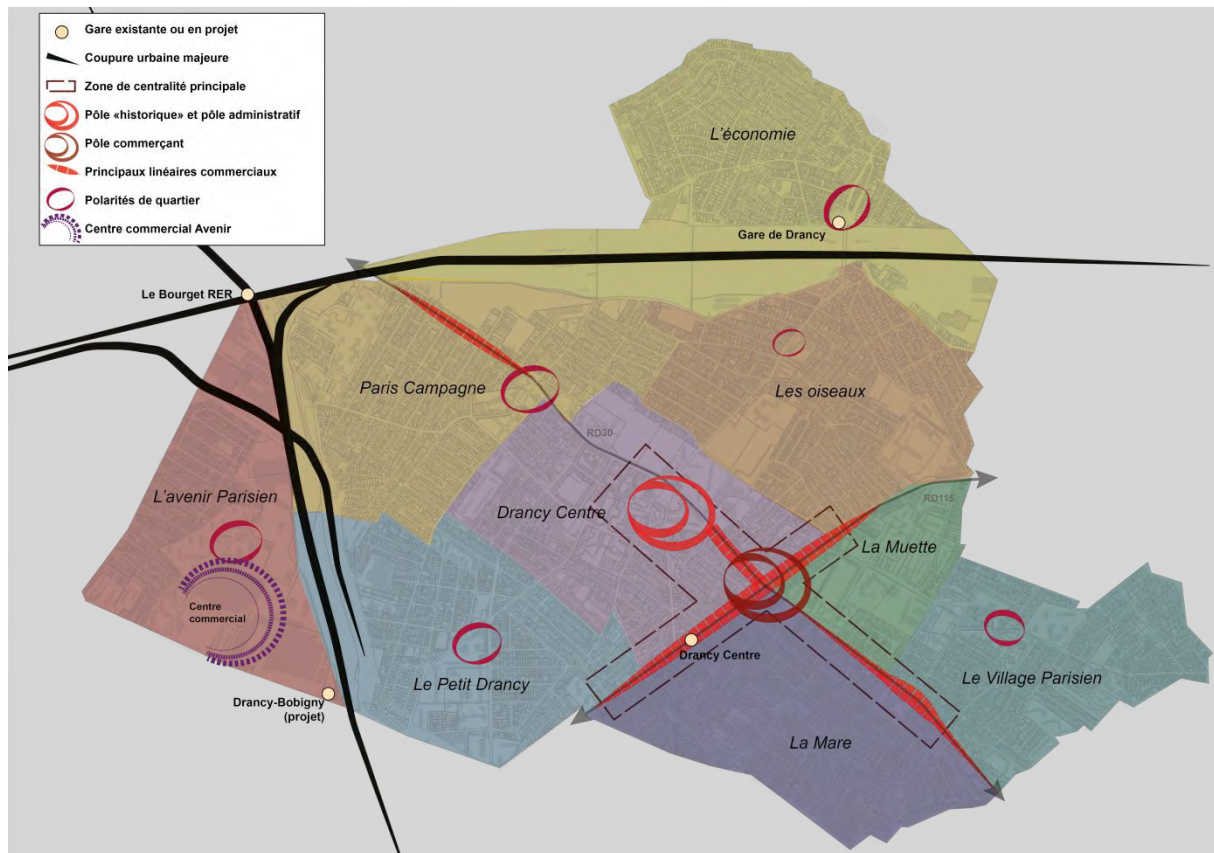
#### **Evolution des terrains non construits**

Au vu du déficit d'espaces verts publics, les parcs, squares et terrains de sport doivent être préservés ou reconstitués.

Des projets sont à l'étude ou programmés : création d'un nouveau quartier mixte sur les terrains du Baillet, mutation de l'îlot d'activité Saint-Gobain en lien avec la future gare du Grand Paris, construction d'une école sur le terrain des serres rue de la Villette, opération de logements sur le terrain des serres rue des Bois de Grosly (couplé au terrain d'équipement voisin).

## 2.5. Quartiers et polarités urbaines

Organisation et fonctionnement du territoire (Source : Synthèse Architecture)



La trame urbaine drancéenne est entaillée par deux zones ferroviaires de grande ampleur qui découpent la ville en trois secteurs inégaux :

- le centre et l'est de la ville, secteur le plus vaste,
- l'Avenir Parisien à l'ouest, isolé par la Grande Ceinture, et de fait tourné vers la commune de La Courneuve,
- l'Economie, au nord, excentré par les voies du RER B et la gare de triage, et dont le fonctionnement est lié à celui de la commune du Blanc-Mesnil.

Deux axes principaux organisent le territoire de la commune : la RD30 et la RD115. Ces voies, fortement circulées, ont une véritable vocation structurante et de support d'animation urbaine qui mérite d'être confortée.

Le long de la RD30, se succèdent d'ouest en est, l'espace culturel au niveau de la place Nilès, le pôle administratif au centre géographique et historique de Drancy et le carrefour des Quatre Routes. L'ensemble est lié par un linéaire commercial plus ou moins continu en fonction des séquences.

Sur l'avenue Henri Barbusse, de part et d'autre du carrefour des Quatre Routes se développe une zone de chalandise avec une densité commerciale forte.

Si le centre-ville recomposé constitue bien le pôle administratif et central de la commune de Drancy, le carrefour des Quatre Routes semble constituer le véritable cœur de ville. Le projet de renouvellement de l'îlot du Marché, porté par la commune, entend marquer et valoriser cet espace.

Dans les huit quartiers gravitant autour du centre-ville, des polarités secondaires concentrent équipements et commerces, pour répondre aux besoins de proximité des habitants. Elles se développent notamment au cœur de grands ensembles (cité Gargarine, cité Gaston Roulaud, quartier Jules Auffret). Une polarité secondaire existe également au Nord, en lien avec la gare Drancy RER.

La polycentralité, ainsi créée est logique par rapport à l'étendue du territoire. On note néanmoins l'absence ou la faible polarisation de certains quartiers, notamment les quartiers dans lesquels domine fortement l'habitat pavillonnaire : La Mare, les Oiseaux et l'Economie. Dans ces secteurs, les équipements sont disséminés au sein du tissu résidentiel.

Enfin, on notera la présence du centre commercial Avenir comme polarité commerciale.

## 2.6. Paysage perçu actuel

### 2.6.1. Un horizon resserré

Implanté sur un site de plaine sans obstacle naturel, le territoire communal de Drancy est occupé en totalité par une urbanisation à dominante résidentielle. Les quartiers pavillonnaires et les quartiers d'habitat collectif se sont développés sur une ancienne zone marécageuse pour former un tissu urbain dense et diversifié.

Drancy est située au nord du Canal de l'Ourcq qui sépare géographiquement en deux le département de la Seine-Saint-Denis :

- au nord, la Plaine de France, vaste étendue plate (altitude minimale de 30 m) de limons fertiles, longtemps cultivée et peu à peu recouverte par l'urbanisation avec notamment une tradition industrielle,
- au sud, les plateaux calcaires, marneux ou sableux (altitude maximale de 130 m) rattachés au plateau de Brie qui est entaillé par les cours ancien et actuel de la Marne et dont les pentes, encore en partie boisées, marquent le paysage du fait du maintien d'une continuité végétale.

Le faible relief ne donne pas l'occasion de vues lointaines.

**Vues cadrées par le bâti pavillonnaire et mixte** (Photo : Synthèse Architecture)



Seuls les tours présentes en centre-ville et dans le quartier du Petit Drancy se détachent du paysage, et créent ponctuellement des repères urbains.

**Vue lointaine sur les Tours Pena et Allende** (Photo : Google Map)



Le paysage drancéen est fortement marqué par les emprises ferroviaires qui occupent environ 12% de sa superficie. Les voies ferrées et la gare de triage, renforcées par la présence d'emprises industrielles, exercent de fortes coupures, isolant deux quartiers de la ville : l'Economie et l'Avenir Parisien, qui sont respectivement tournés vers les communes du Blanc Mesnil et de La Courneuve.

Le traitement en viaduc de l'A86 achève de rendre imperméable la coupure des voies ferrées et nuit à l'attractivité des quartiers riverains.

**Viaduc A86** (Photo : Synthèse Architecture)



### 2.6.2. Un paysage de banlieue...en renouvellement

La commune de Drancy est urbanisée en quasi-totalité de son territoire. Son paysage urbain est caractéristique de la banlieue Est de Paris, par :

- ⊙ son **hétérogénéité dans les formes, les volumes, les styles...**,

**Diversité urbaine et architecturale le long de l'avenue Jean-Jaurès, et dans le quartier Jules Auffret**

(Photo : Synthèse Architecture)



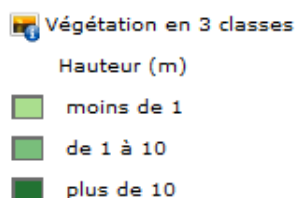
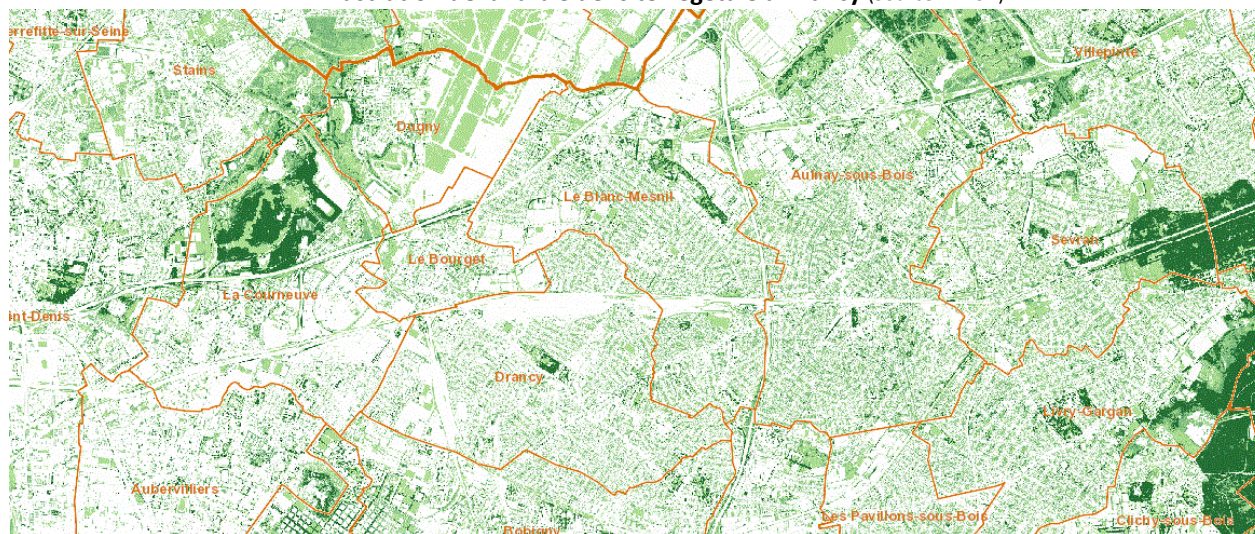
- ⊙ ses **brusques ruptures d'échelle** entre grands ensembles et secteurs pavillonnaires notamment,

**La cité Gagarine jouxtant les quartiers pavillonnaire de l'Avenir Parisien** (Photo : Synthèse Architecture)



- ⊙ ainsi que par la **faible densité du couvert végétal** : peu d'espaces verts et des quartiers pavillonnaires denses.

Illustration de la faible densité végétale à Drancy (Source : APUR)



Les nombreuses opérations de renouvellement intervenues sur le territoire au cours de la période récente tendent à modifier ce paysage urbain « de banlieue », en générant un bâti à taille humaine, accompagné d'aménagements publics qualitatifs. Peu à peu, l'image de la ville change...



### 2.6.3. Un tissu continu

Le tissu de la commune est continu à celui des villes voisines. De fait, il n'offre pas de limites clairement perceptibles.

Seules quelques-unes des entrées de ville par les axes majeurs sont identifiables, mais restent peu valorisées.

L'entrée par la RD30 depuis Le Bourget est la plus lisible puisqu'elle est marquée par le pont qui surplombe les voies ferrées. A l'opposée, la porte d'entrée par la RD30 depuis Bobigny se perçoit dans la rupture de bâti : cité de l'Abreuvoir côté Bobigny, tissu mixte le long de la voie côté Drancy.

**RD30 : entrées depuis Le Bourget** (photo de gauche, Synthèse Architecture) **et depuis Bobigny** (photo de droite, Google Map)



Les entrées de villes par la RD115, comme l'entrée de ville par la rue Anatole France, sont intégrées dans un tissu mixte indifférencié de part et d'autre de la limite et ne présentent pas d'aménagements urbains particuliers.

Au sud, l'entrée de ville par la rue Roger Salengro est marquée par les constructions hautes de la cité Paul Eluard.

**Entrée par la cité Paul Eluard** (Photo : Google Map)



Les entrées de ville depuis la départementale RD30 et depuis la rue Roger Salengro mériteraient d'être mises en scène. Les autres entrées de villes se confondent dans un tissu continu mais certaines ont pour vocation à être soulignées davantage.

### **2.6.1. Le Parc Ladoucette : une respiration au cœur de la ville**

La ville de Drancy présente une faible végétalisation. Les terrains de sport constituent la trame d'espaces verts de proximité.

La ville de Drancy peut tout de même se prévaloir d'un espace vert remarquable : le parc Ladoucette, aménagé sur environ 6.5 hectares, au cœur de la ville. Au sein de cette emprise se développe un bassin, un parcours sportif, une ferme pédagogique et le château de Ladoucette, construit au XIXème siècle.

Ce parc se prolonge par les espaces verts communs de la Cité Paul Vaillant Couturier, caractérisés par la présence de beaux arbres.

**Le parc de Ladoucette** (Photos : Synthèse Architecture)



**Le parc Paul Vaillant Couturier** (Photo : Synthèse Architecture)



Cet ensemble, qui fait face au centre-ville recomposé, crée un espace de respiration remarquable au sein de la trame urbaine.

### **2.6.2. Un patrimoine bâti riche**

Le patrimoine ancien a été en grande partie détruit, notamment dans le centre-ville où les témoignages de l'architecture rurale sont très rares. Cependant, l'histoire récente a laissé un patrimoine architectural intéressant : patrimoine social, constructions ferroviaires, équipements publics...

Le département de Seine-Saint-Denis a réalisé en 2003 une contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Drancy. Ce document fait un état des lieux précis des éléments urbains et architecturaux remarquables. Il est annexé au présent rapport de présentation et repris en synthèse dans le présent chapitre.





Par arrêté du 6 mai 2002, le tunnel des déportés s'étendant sous l'ancien camp d'internement, situé sous les parcelles BZ 104, 54, 52, 103 a également été classé Monument Historique.

La grille du parc de Ladoucette (ancien asile de Drancy) a été inscrite Monument Historique par arrêté du 6 avril 1929.

### LES SITES ET MONUMENTS HISTORIQUES



Environ 233 hectares de la commune sont ainsi concernés par les périmètres de protection des Monuments Historiques, soit près de 30% du territoire.

Par ailleurs, l'église Saint-Jean l'Évangéliste fait l'objet d'une labellisation « patrimoine du XX<sup>ème</sup> siècle » depuis le 24 novembre 2011. Cet édifice fait partie des premières réalisations lancées par l'œuvre des Chantiers du cardinal Verdier. Implantée dans la cité du Nord, habitée par les cheminots, sa construction est confiée en 1933 à un architecte de la Compagnie des chemins de fer, Jean Philippot. L'édifice, inauguré en 1935 mais jamais achevé par manque de moyens, est construit en béton armé avec un revêtement de briques rouges à l'extérieur.



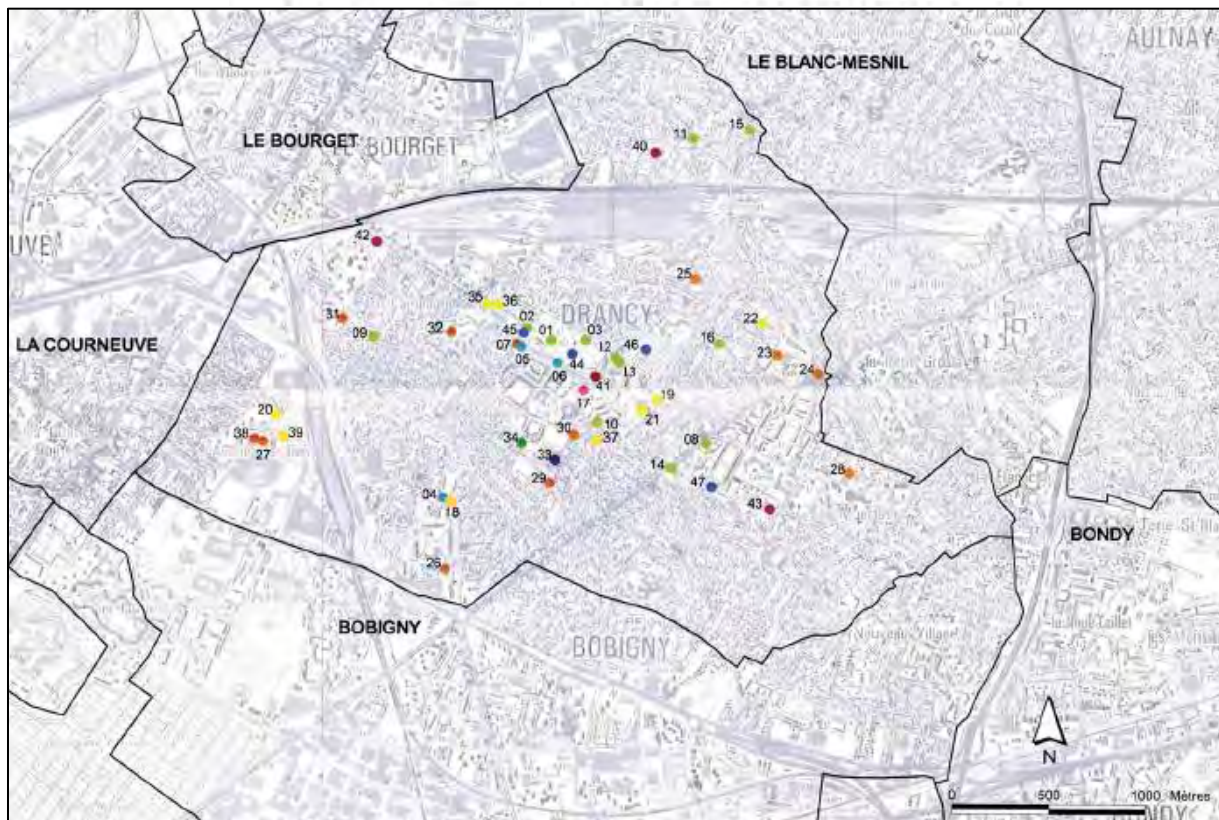
On notera enfin que la commune ne compte ni site inscrit, ni site classé.

### *Le patrimoine « commun » (équipements essentiellement)*

Généralement inclus dans les programmes des cités, pour les équipements scolaires et sportifs, édifiés dans le cadre des Chantiers du Cardinal pour les édifices culturels, ou construits plus récemment, certains équipements collectifs présentent un intérêt architectural. La commune accueille un équipement culturel de qualité, la médiathèque intercommunale dont les modalités de

fonctionnement en font un équipement de référence nationale. La Maison Orange, le Conservatoire et l'Espace Culturel complètent l'offre culturelle.

## DRANCY : ELEMENTS INTERESSANTS REPERES\*

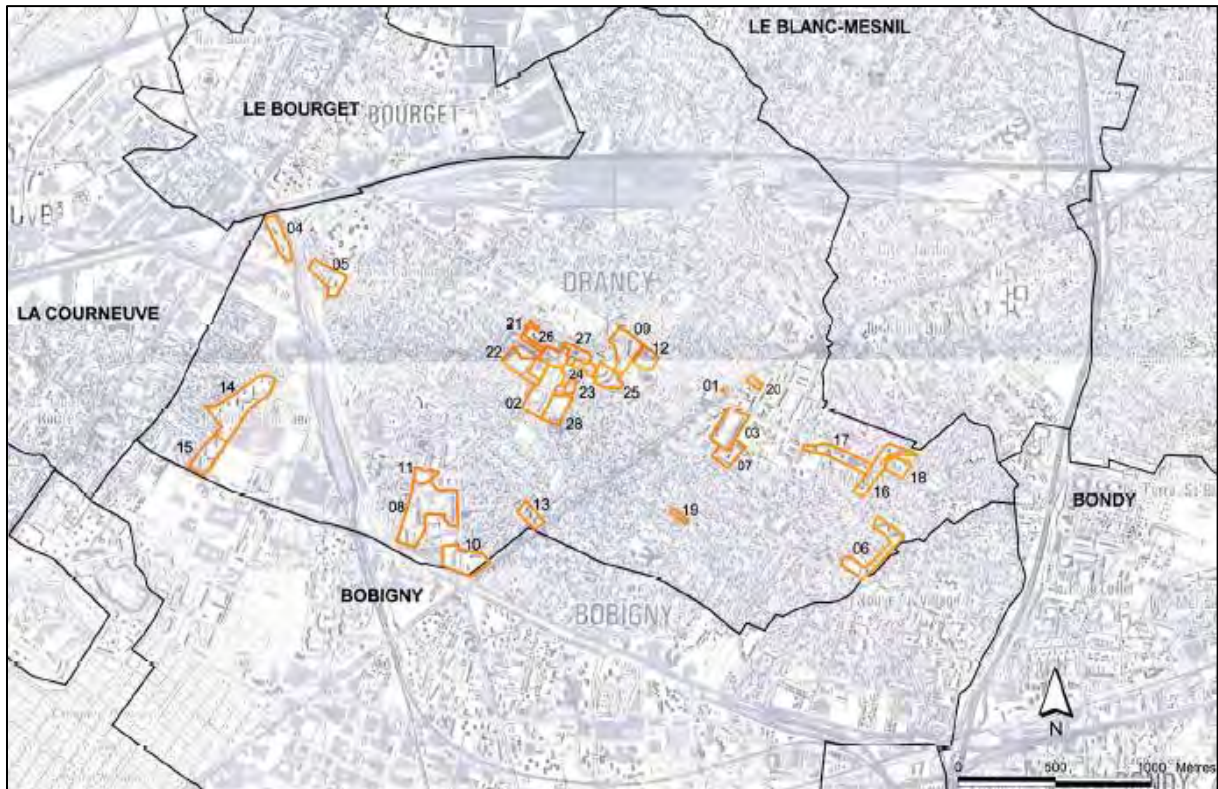


- Limites communales
- Architecture agricole
    - 04 - Mur d'enceinte de la ferme de Petit Drancy, 19e - 93 avenue Marceau
    - 05 - Ferme, 19e - 90 rue Sadi Carnot
    - 06 - Glacière, 18e - Rue Sadi Carnot
  - Architecture domestique
    - 01 - Château, fin 19e - 90 rue Sadi Carnot
    - 02 - Grille du château, 18e - Rue Ladoucette
    - 03 - Encense du château, 17e-18e - Rue Sadi Carnot
    - 08 - Maison des pailleux, 19e - 154 avenue Henri Barbusse
    - 09 - Maison, 2e moitié 19e - 280 rue de la République
    - 10 - Maisons, 2e moitié 19e - Avenue Jean Jaurès
    - 11 - Maison, 2e moitié 19e - Avenue Pasteur
    - 12 - Maison, 2e moitié 19e - Rue Maxime Gorki
    - 13 - Maison, 2e moitié 19e - Rue Susso et Nanzetti
    - 14 - Maison, 2e moitié 19e - Place du 19 mars 1962
    - 15 - Maisons, fin 19e-début 20e - Avenue de la Division Leclerc
    - 16 - Maison, Maison, 2e moitié 19e - Place des Héros de la Résistance
  - Architecture de culture, recherche, sport ou loisir
    - 18 - Maison de la culture, 1968 - Rue Fernand Péna
    - 19 - Gymnase Auguste Delaune, 1950 - Rue Gaston Landry
    - 20 - Gymnase Paul Langevin, 1965 - Rue Saint-Steno
    - 21 - Stade Nautique municipal Auguste Delaune, 1968 - Boulevard Paul Vaillan-Couturier
    - 22 - Stade Charles Sage, 1954 - Rue du Docteur Schweitzer
    - 35 - Centre culturel du parc, 1993 - Place Aristide Briand
    - 36 - Cinéma Kursaal, 2e moitié 20e - Rue Ladoucette
    - 37 - Cinéma Le Pradal, 1972 - Rue Marie-din Herbin
    - 39 - Gymnase Romain Rolland - Rue Saint-Steno
  - Architecture de l'administration ou de la vie publique
    - 17 - Hôtel de ville, 1859 - Rue Sadi Carnot
  - Architecture fiscale ou financière
    - 34 - Perception - Rue Roger Salengro
  - Architecture funéraire, votive ou commémorative
    - 44 - Mausolée de la Baronne de Launoyette, fin 19e - Rue Sadi Carnot
    - 45 - Tombe de la Comtesse de Mun, 1865 - Rue Sadi Carnot
    - 46 - Monument aux Morts, entre-deux-guerres - Rue Anatole France
    - 47 - Monument aux Déportés, 1976 - Rue Jean Jaurès
  - Architecture judiciaire, pénitentiaire ou de police
    - 33 - Gendarmerie, 1930 - Rue Charles Glod
  - Architecture religieuse
    - 40 - Eglise Saint-Louis-de-Progrès, 1930-1931 - Rue Georges Mame
    - 41 - Eglise Sainte-Louise-de-Marillac, 1936-1939 - Rue Sadi Carnot
    - 42 - Eglise Saint-Jean-L'Evangeliste, 1933-1925 - Avenue Marceau
    - 43 - Chapelle Notre-Dame de Liesse, 1963 - Avenue Saint-Fargeau
  - Architecture scolaire
    - 07 - Ecole catholique Saint-Germain, 75e - Rue Sadi Carnot
    - 23 - Lycée Delaunoy, 1958 - Rue du Docteur Schweitzer
    - 24 - Lycée Paul Le Rolland, 1994 - Rue Castellan
    - 25 - Collège Aristote France, 1998 - Rue Anatole France
    - 26 - Groupe scolaire Salengro-Voltaire, 1960 - Rue Roger Salengro
    - 27 - Ecole primaire Cristino Corcia, 1965 - Rue Saint-Steno
    - 28 - Ecole primaire Jacques Jaurès, 1960 - Rue des Bois-de-Closlay
    - 29 - Collège Paul Bert, 2002 - Rue Lamine
    - 30 - Ecole maternelle Françoise Frémont, 1957 - Rue Françoise Frémont
    - 31 - Ecole maternelle Danielle Casanova, 1954 - Rue Emmanuel Vinson
    - 32 - Ecole maternelle Pierre Sémard, 1958 - Rue de la République
    - 38 - Ecole maternelle Romain Rolland - Rue Saint-Steno
- \*Il s'agit d'éléments repérés au titre de l'article L.129.1.7° du Code de l'urbanisme à l'exclusion des éléments archéologiques, des édifices industriels et ferroviaires et du logement social qui font l'objet de cartes et notices distinctes. L'habitat individuel (maisons de ville, pavillons, etc...) n'a pas encore fait l'objet d'un repérage.

## Le patrimoine social

Dans le cadre du travail d'inventaire, le département de Seine-Saint-Denis souligne la qualité du patrimoine drancéen en matière d'habitat social, qui comprend outre les grands ensembles caractéristiques du paysage dyonisien, la cité-jardin ainsi que le centre-ville recomposé.

### DRANCY : LOGEMENT SOCIAL REPERE



- Limites communales
- 01 - Logements ouvriers, début du XX<sup>e</sup> siècle - 189 avenue Henri Barbusse
  - 02 - Cité-jardin, Basempierre Joseph, Route Paul de architectes et Sirvin Paul pour l'extension. OPHBM de la Seine et Henri Sautier et Cie des artisans de fin de l'État, propriétaire du terrain - 156 logements HLM. 1921-1922 pour les pavillons puis extension 1929-1933 - Rue Souhain, rue Charles-Gide, rue de la République
  - 03 - Cité de la Muette, 950 logements (HBM) sur 1250 prévus. Beaudouin Eugène et Lods Marcel, architectes, Boulhansky Vladimir ingénieur, contribution de Prévost Jean pour les huisseries. OPHBM de la Seine, 1931-1935 - Avenue Jean Jaurès, rue Fontaine et Dianqai
  - 04/05 - Cité Thais, 254 + 68 logements (HLM-O), Philippe Jean architecte, La Sablière, 1950-1953 - Rues Diderot et Vignon et Thais, 68 rue Bute
  - 06 - Cité de l'Abreuvoir, 264 logements (HLM) sur les 1300 de la cité, aménagements réalisés sur la commune de Bobigny, Alluald Enlle, architecte, Yvres J., architecte d'opération et polychromie, OPHLM de la Seine, 1950-1960 - Rue d'Amsterdam
  - 07 - Cité de la Muette, 95 logements (HLM-O), Lods Marcel et Malizard André, architectes, ODHLM, 1955-1956 - Square Libération
  - 08 - Cité Gaston Roulland, 803 logements (HLM), Lods Marcel, architecte, OPHLM de Drancy, 1959-1962. Groupe scolaire, commerces et aile MJC - Rue R. Salengro
  - 09 - Cité Paul Vaillant-Couturier, 403 logements (HLM-O), Lods Marcel, architecte, OPHLM de Drancy, 1957-1958 - Rue Anatole France et avenue Paul Vaillant-Couturier
  - 10 - Cité Paul Eluard, 280 logements (HLM), Lods Marcel, Malizard André, Alexandre Marc, Rivierre Alain architectes. OPHLM de Drancy, 1967-1970 - Rue R. Salengro. Groupe scolaire, commerces et maison service
  - 11 - Tour Péna, 71 logements (HLM), Lods Marcel, Malizard André, Alexandre Marc, Rivierre Alain architectes, OPHLM de Drancy, 1967-1970 - Rue F. Péna
  - 12 - Tours Allendé et Nayada, 220 logements (HLM), Lods Marcel, Rivierre Alain architectes. OPHLM de Drancy, 1970-1972 - Rue R. Peitieu
  - 13 - Résidence Danielle Casanova, 170 logements (HLM), Lods Marcel, Rivierre Alain architectes. OPHLM de Drancy, 1970-1972 - Avenue Henri Barbusse
  - 14 - Cité Gagarine, 568 logements (HLM-O), Gilbert Roger architecte, OPHLM, 1962-1963 - Rue Simon-Steney
  - 15 - 4, rue Résistance, 336 logements (HLM), Gustaf Roger architecte, OPHLM, 1967 - Rue de Stalingrad
  - 16 - Cité Marcel Cachin, 484 logements (HLM), Gilbert Roger architecte, OPHLM, 1968 - Rue des Bois de Groslay
  - 17 - Cité Jules Auffret, 416 logements (HLM), Gilbert Roger architecte, OPHLM, 1972-1973 - Rue des Bois de Groslay, rue Jules Guesdes
  - 18 - Foyer Azoume (RPA), Gilbert Roger architecte, Ville de Drancy, 1973 - Rue des Bois de Groslay
  - 19 - Foyer Les Lilas (RPA), AUA, Charost Paul architecte, Ville de Drancy, 1970-1972 - Rue Jane Joye
  - 20 - Résidence Max Jacob, 40 logements (PLA), AUA, Denoche Jean et Maria, architectes, OPHLM, 1974-197 - 184-186 avenue Henri Barbusse
  - 21 - ZAC Centre-ville, 142 logements (PLA), AUA, Doroché Joao et Maria, architectes, Sédéra 93 et Ville de Drancy, 1982-1983, ZAC Centre-ville - Rues du Centre, rue Jean-Pierre Timbaud
  - 22 - ZAC Centre-ville, 98 et 83 logements PLA, AUA, Huidobro Boja, architectes, Sédéra 93 et OPHLM, 1977-1980 - Rue Jean-Pierre Timbaud, rue de la République
  - 23 - ZAC Centre-ville, 83 logements (HLM-PLA) / Gustaf Roger, Fernand Garant, architectes, Sédéra 93 et OPHLM, 1981-1983 - Rue de la République
  - 24 - ZAC Centre-ville, 21 logements (HLM), Maurius Georges, architecte, Ville de Drancy, 1984 - Place Maurius Thozet
  - 25 - ZAC Centre-ville, 174 logements (HLM-PLA) / Gustaf Roger et Gustaf Roger, architectes, Sédéra 93, OPHLM, FFP, 1980-1983 - Rue de la Haute-Bornie, avenue Jean Jaurès, boulevard Paul Vaillant-Couturier
  - 26 - ZAC Centre-ville, 151 logements (HLM-PLA) / Gustaf Roger, architecte, Sédéra 93 et OPHLM, 1986-1988 - Place Souhain
  - 27 - ZAC Centre-ville, 148 logements HLM, Goldstein Serge et Lipa architectes, OPHLM, 1994-1997 - Rue Sadi-Carnot, boulevard Paul-Vaillant-Couturier
  - 28 - Cité Charles Gide, 149 logements (HLM), Bollé Béatrice et Labbé Christian architectes, ODHLM, 2000 - Rue Charles Gide

### *Le patrimoine industriel et ferroviaire*

Quelques-unes des constructions qui ont accompagné le développement ferroviaire du territoire sont encore en place, témoins d'une part de l'histoire de Drancy et d'autre part d'une architecture bien spécifique, dont les ateliers de réparation et d'entretien de la gare de triage constituent des exemples représentatifs.

D'autres en revanche ont disparus au cours des dernières années pour les besoins notamment des projets de transport (Gare du « Bourget Grande Ceinture » par exemple).



Drancy - Atelier de réparation et d'entretien  
Gare de triage.  
Dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle.  
© CC03, D.C.S, EP, et A. Furet, 2003  
029eu107



Drancy - Atelier de réparation et entretien Gare de triage  
Structures charpentes et voûtes en béton. Premier quart du 20<sup>e</sup> siècle.  
© CC03, D.C.S, EP, et A. Furet, 2003  
029eu118

## 2.7. Perspectives d'évolution du territoire

### 2.7.1. Synthèse des capacités de mutation et de densification

L'analyse de la morphologie urbaine a permis de mettre en exergue les capacités de mutation et de densification en fonction des différents tissus présents sur le territoire. La carte ci-après synthétise les données, en classant les secteurs de la ville selon cinq degrés de mutabilité :

- **Très fort** : il s'agit de secteurs de projet (secteur du Baillet, ex îlot Saint-Gobain, terrain gare GPE Drancy-Bobigny, marché couvert, quartier de l'Avenir parisien). Est également identifié comme présentant un très fort potentiel de mutation le quartier Gaston Roulaud, concerné par un projet de renouvellement urbain dans le cadre du PRU2, ainsi que l'îlot autour du stade nautique, pour lequel il est envisagé une restructuration importante.
- **Fort** : sont repérés dans cette catégorie les grands axes (notamment RD30, RD115, la rue Marcelin Berthelot) concernés par une mutation spontanée et progressive depuis déjà quelques années, et qui devrait s'accroître avec le renforcement des transports en commun, ainsi que les abords de la gare Drancy RER, secteur attractif et présentant de nombreux délaissés ou dents creuses.
- **Moyen** : il s'agit en premier lieu de la cité de la Muette des grands ensembles n'ayant actuellement pas fait l'objet de mutation lourde (cité de la Muette, cité Gargarine, ...), et pour lesquelles des projets de mutation partielle ou de densification pourraient être envisagés à moyen ou long terme. Sont également classés en potentiel moyen, les linéaires pavillonnaires bordant des axes majeurs de la ville (RD115 au Nord, rue Anatole France, rue Roger Salengro) et le triangle situé entre la RD30, la RD115, dont la proximité avec le centre-ville favorise la mutation. Enfin, on retrouve dans cette catégorie le tissu individuel de l'Avenir Parisien et celui jouxtant la cité Gaston Roulaud, qui pourraient faire l'objet d'une densification douce en lien avec le développement des transports à proximité.
- **Faible** : cette catégorie couvre une large partie du territoire. Il s'agit des parcelles pavillonnaires, dont la configuration limite la densification, mais également des secteurs d'activités, qui ont vocation à se maintenir, afin de préserver les emplois existants sur le territoire.
- **Nul ou quasi nul** : sont identifiés dans cette catégorie les tissus dits « achevés », comme le centre-ville recomposé dans le cadre de la ZAC, la cité-jardin, ... les opérations récentes, mais également les grands secteurs d'équipements et espaces verts, qui répondent aux besoins des habitants et ont ainsi vocation à être préservés, ou encore les infrastructures. *A noter que le quartier Pierre Sépard est classé dans cette catégorie, alors que son renouvellement n'est pas encore achevé. Des constructions restent à réaliser dans le cadre du PRU1.*

Carte de synthèse des capacités de mutation et de densification du tissu urbain sur la commune (Source : Synthèse Architecture)



### 2.7.2. Zoom sur les principales zones de projets

Depuis, 2008, la ville de Drancy est engagée sur trois projets de renouvellement urbain majeurs : les cités du Nord et Thaïs, les cités Jules Auffret et Marcel Cachin et la cité Pierre Sépard. Sur les deux premiers quartiers, les projets sont en cours d'achèvement. Sur le secteur Pierre Sépard, l'aménagement des espaces extérieurs est presque terminé en 2016. Restent encore plusieurs immeubles à construire.

Ces secteurs portent une part importante de la dynamique de construction sur la période récente.

Dans les années à venir, la production de logements pourra s'appuyer sur l'achèvement du projet Pierre Sépard, la poursuite de la densification spontanée le long des grands axes mais également de nouvelles zones de projets d'ores et déjà identifiées, et notamment :

- La friche Baillet,
- Le renouvellement de la cité Gaston Roulaud,
- L'aménagement de l'îlot du marché,
- La mutation de l'ex îlot Saint-Gobain.
- L'îlot du stade nautique
- Le quartier de l'Avenir Parisien
- Le projet de quartier Jules Auffret

Ces zones de projets bénéficient d'une attractivité forte liée à leur bonne desserte en transport en commun aujourd'hui et, qui sera renforcée demain par l'arrivée du métro du Grand Paris et de la Tangentielle Nord.



### *La friche Baillet*

Au sein du quartier Paris Campagne, la Ville a fait l'acquisition en 2009 d'un terrain d'environ 6.2 hectares auprès de la SNCF : situé en bordure des voies ferrées, et en retrait de la trame viaire existante, ce vaste terrain accueillait précédemment plusieurs activités industrielles qui fonctionnaient en lien avec la gare de triage voisine. Ce terrain constitue à ce jour l'une des rares dernières étendues urbanisables de la commune.

Dans la perspective d'y aménager un quartier mixte, combinant de l'habitat collectif, des locaux d'activités tertiaires et quelques équipements publics, la Ville de Drancy a fait établir une première proposition de plan masse dans le cadre d'un marché de définition mené en 2010, et a procédé à la dépollution des sols. Cependant, ce projet initial s'est heurté aux incertitudes relatives à l'activité de la gare de triage toute proche et à la dangerosité des matières qui y transitent.

La Ville maintient néanmoins son souhait de tirer parti de ce site de grande capacité, opportunité unique de développement au sein de la commune, et de réactiver le projet dès lors que le contexte le permettra.

**Le potentiel de construction de logements sur ce site est estimé à environ 2000.**

### *Le renouvellement de la cité Gaston Roulaud*

La cité Gaston Roulaud a été retenue dans le cadre du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU). Pour l'élaboration du protocole de préfiguration du PRU Gaston Roulaud en 2016, la ville et Paris Terre d'Envol ont fixé les grands principes du projet urbain :

- ↳ **Augmenter la diversité de l'habitat** par l'introduction d'une offre de logements intermédiaires, de logements en accession libre et en accession sociale à la propriété,
- ↳ **Adapter la densité du quartier à son environnement** en démolissant une partie du parc immobilier et en reconstruisant des bâtiments de taille plus modeste.
- ↳ **Favoriser la mixité fonctionnelle et le développement économique** par le renforcement de l'offre d'équipements publics mais également commerciaux voire tertiaires.
- ↳ **Renforcer l'ouverture du quartier** par la création d'un nouveau maillage viaire favorisant les mobilités au sein du quartier et vers l'extérieur ; et par la démolition d'une partie du patrimoine existant. Le réaménagement d'un jardin central offrant un cœur de quartier ouvert sur la ville et attractif contribuera également au désenclavement du quartier.
- ↳ **Mettre en place un quartier durable** portant une ambition environnementale forte. Le projet propose, en autres mesures, de favoriser les circulations douces piétonnes et cyclables au sein du quartier à travers l'aménagement d'agrafes vertes et d'un ruban actif à vitesse de circulation limitée. Les opérations liées au bâti et les nouvelles constructions auront pour ambition de fonctionner à énergie passive voire positive.
- ↳ **Prendre en compte les usages et les enjeux de gestion** notamment dans la gestion des espaces extérieurs à travers la mobilisation des différents usagers et partenaires dans la gestion urbaine de proximité.

A terme, le quartier, qui compte aujourd'hui 803 logements, pourrait accueillir **environ 1000 logements**, dont 40% à 50% de logements sociaux. En raison notamment de la localisation stratégique à proximité d'infrastructures de transports en commun existant et à venir, le projet prévoit ainsi une densification du quartier.

La démolition de 60% à 85% des logements sociaux existant est envisagée. Les conclusions de l'étude patrimoniale devront préciser les bâtiments visés par les démolitions.

#### Annexe 2 - Matrice du schéma d'aménagement du PRU Gaston Roulaud



60 Etude Urbaine pour l'élaboration du projet de rénovation urbaine de la cité Gaston Roulaud à DRANCY Document de travail - La Fabrique Urbaine

#### Le projet de quartier Jules Auffret

Le quartier Jules Auffret (aussi en PRU 1) est également en projet. Les dernières opérations devraient s'achever en 2018.

Le programme est le suivant :

- **Intégrer le site Jules Auffret et plus particulièrement le « Vieux Jules » au quartier Village Parisien :**
  - Le morcellement d'une seule unité foncière en îlots de petite taille
  - La création d'un réseau de voirie primaire et secondaire à l'intérieur du quartier, dans le prolongement de la trame environnante
  - Des formes urbaines en harmonie avec l'environnement
  - Des équipements en cœur de quartier
  - Des pavillons- jardins notamment en mitoyenneté des secteurs pavillonnaires
  - Une densité progressivement plus importante vers l'intérieur du quartier
- **Renforcer l'attractivité du quartier**
  - Des îlots intégrant l'ensemble des fonctions résidentielles, des jardins privés
  - Création d'une placette
- **Renouveler et valoriser l'offre de logements**
  - Déconstructions de 340 logements sociaux et reconstruction de 201 logements sur site.

- Réhabilitation de 813 logements dans le patrimoine existant (9 tours Cachin/Auffret plus 1 bâtiment)
- Résidentialisation de l'ensemble des tours d'habitation conservées
- Diversification de l'offre de logements à travers la construction de 42 logements par la Foncière Logement
- **Développer des équipements structurants et résidentiels au cœur du quartier**
  - Création de deux city stade et d'un square
  - Restructuration du centre commercial avec création d'un nouveau bureau de poste et de nouveaux locaux pour une agence de l'office HLM de Drancy
  - Restructuration et agrandissement du parking souterrain.



**Figure 1 : Programme du PRU Jules Auffret**

### *L'aménagement de l'îlot du marché*

Le projet de recomposition de l'îlot du Marché correspond au souhait de la Ville de tirer parti de terrains aujourd'hui sous-utilisés au regard de leur localisation très favorable, dans le cœur de l'activité commerciale drancéenne, et de valoriser un site constitué de bâtiments et d'installations peu qualitatifs.

Ainsi, ce programme vise les objectifs suivants :

- Souligner le véritable centre-ville de Drancy, aujourd'hui très difficilement identifiable comme tel, par la création d'une centralité commerciale et d'un programme « repère » au niveau des « Quatre Routes » ;

- Mettre en valeur ce secteur de la ville très fréquenté, en substituant à des installations peu qualificatives un aménagement d'ensemble cohérent et soigné du point de vue architectural et paysager ;
- Renforcer la vocation commerciale de ce secteur de la ville, par la création d'un nouveau marché couvert plus accueillant et la création de locaux commerciaux susceptibles de diversifier l'offre existante ;
- Tirer parti de ce potentiel foncier idéalement localisé en cœur de ville, à proximité de tous les services, pour y développer une offre de logements nouvelle, contribuant ainsi à l'atteinte des objectifs locaux en matière d'habitat.

L'îlot concerné s'étend sur environ 11 770 m<sup>2</sup>. Il est localisé au niveau du carrefour des Quatre Routes, croisement des routes départementales RD30 et RD115 structurant le territoire drancéen.

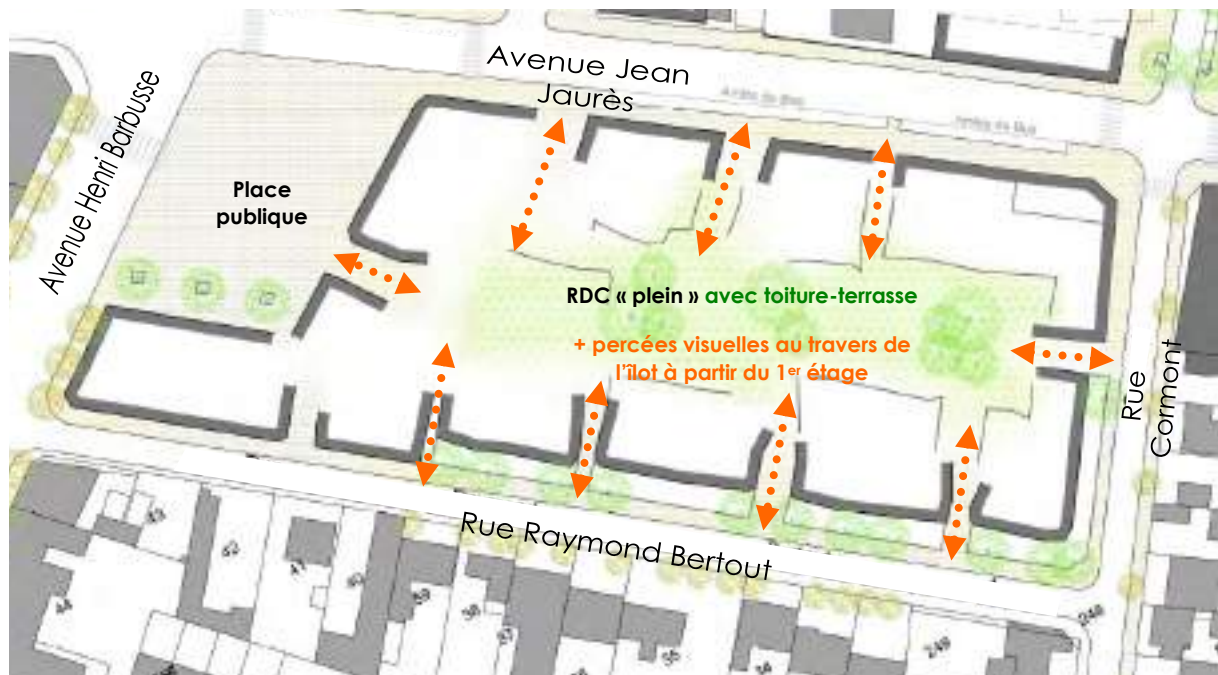
Il accueille actuellement un marché couvert aux comestibles, un parking public partiellement enterré et quelques constructions dédiées à des activités commerciales et/ou à du logement.

Le projet envisagé prévoit la démolition des constructions existantes et du parking, pour y reconstruire un ensemble immobilier comprenant :

- ↳ en rez-de-chaussée, un local dédié à l'accueil d'un nouveau marché aux comestibles (équipement communal) et des locaux commerciaux de dimensions variables dont un pour l'accueil d'un supermarché de ville de moyenne surface,
- ↳ en étages, **environ 350 logements**, dont une part de logements sociaux,
- ↳ en sous-sol, un parking, dont une partie privatives dédiées aux logements et une partie en gestion publique dédiées aux commerces et aux équipements.

**L'aménagement d'une place publique est également prévu au croisement des avenues Jaurès et Barbusse, afin de marquer cet espace comme un véritable centre-ville de la commune.**

**Plan de principe du programme envisagé** (Source : Atelier Castro, Denissof et associés, 2013)



### La mutation de l'ex îlot Saint-Gobain

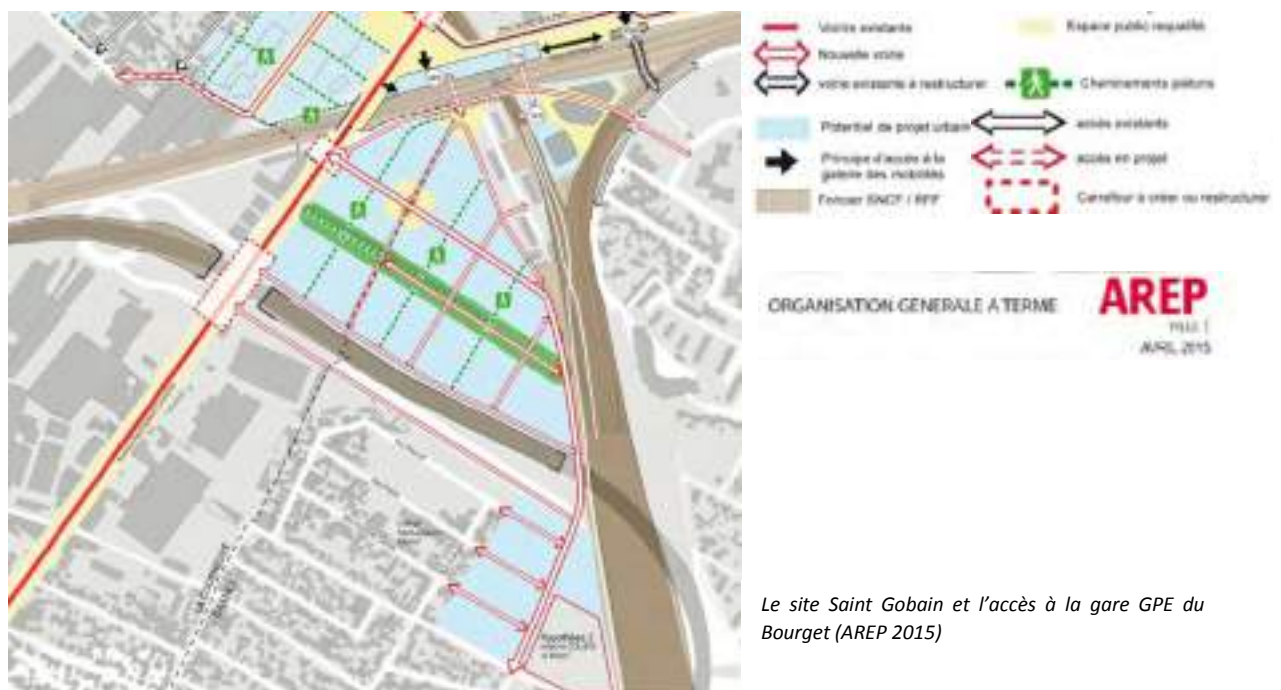
L'îlot "Saint-Gobain" se situe au sud de la future Grande Gare du Bourget. Il est délimité sur ses flancs Nord et Est par l'emprise ferroviaire, sur son flanc sud par l'A86, et sur son flanc ouest par l'emprise de l'ex-RN2. Accessible uniquement depuis La Courneuve, il est à cheval sur la commune de La Courneuve (2 hectares) et sur la commune de Drancy (8 hectares).

La création d'un pôle multimodal majeur au Bourget doit s'accompagner du développement à ses abords d'une nouvelle polarité urbaine dense et mixte, intégrant une forte dimension économique, sur la commune du Bourget, au niveau du quartier de la Bienvenue, mais également sur celles de Drancy et de La Courneuve.

Dans ce contexte, l'îlot Saint-Gobain constitue une opportunité de premier plan. Son aménagement devra répondre aux enjeux de désenclavement de l'îlot et plus largement de l'ensemble du quartier de l'Avenir Parisien, dans le but d'inverser les tendances lourdes de paupérisation.

La commune de Drancy a inscrit sur l'îlot Saint-Gobain un périmètre d'études, dans l'attente de la définition d'un projet d'aménagement.

Des premières pistes de réflexions ont été proposées dans le cadre de l'élaboration d'un plan directeur pour l'aménagement du secteur de la grande gare du Bourget (étude AREP, 2015), comme le montre le schéma d'organisation présenté ci-après. La problématiques des liens et connexions est au cœur du travail réalisé.

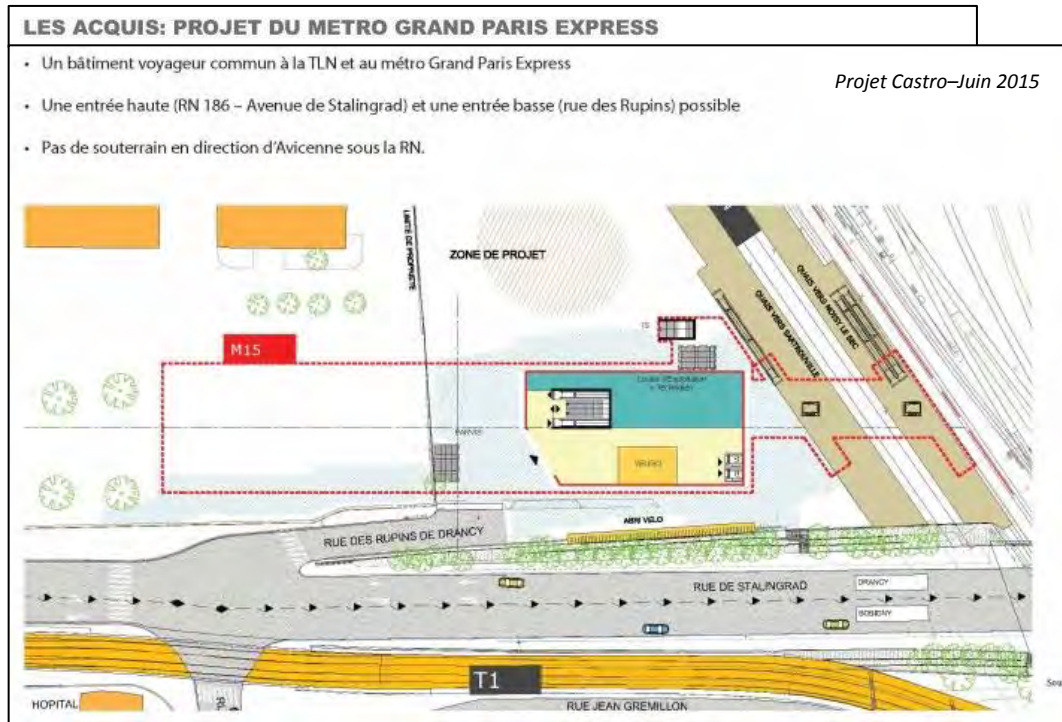


Le site Saint Gobain et l'accès à la gare GPE du Bourget (AREP 2015)

### Le site de la gare GPE Drancy Bobigny

**Le site de la gare GPE Drancy-Bobigny** va accueillir parallèlement une importante opération immobilière (projet Castro-Denissof, habiter dans le ciel) essentiellement destinée à du logement en accession, qui sera un signal urbain fort, accompagné d'un parking de rabattement.

A proximité immédiate du site de la gare GPE Drancy-Bobigny, **la cité Gaston Roulaud** qui montre aujourd'hui d'importants signes de vétusté, fait partie des « nouveaux quartiers prioritaires de la ville ». Elle est concernée dans le cadre d'un NPNRU par un important projet de renouvellement urbain. En raison notamment de sa localisation stratégique à proximité d'infrastructures de transports en commun existants et à venir, le projet prévoit ainsi une densification du quartier. A terme, le quartier, qui compte aujourd'hui 800 logements, pourrait accueillir environ 1 000 logements, dont 40% à 50% de logements sociaux.



### *L'îlot du stade nautique*

L'îlot du stade nautique se situe au centre-ville. L'objectif de la municipalité est d'engager sur cet îlot une opération d'aménagement permettant de rénover et détendre le stade nautique actuel afin de diversifier les équipements aquatiques, de permettre à long terme la démolition et la reconstruction du gymnase Delaune et de définir un espace permettant l'accueil de logements. Ce projet intégrera également la construction d'un parking souterrain.



*Principe d'aménagement envisagé - Esquisse de programme de l'îlot (2016)*

### *Le quartier de l'Avenir Parisien*

La réalisation des deux gares du GPE (Le Bourget RER, Drancy-Bobigny) constitue de véritables leviers d'intensification urbaine en permettant notamment la densification d'habitat autour de ces gares.

Concernant le quartier de l'Avenir Parisien, cette recomposition urbaine et paysagère à proximité de la gare GPE du Bourget RER permettra de requalifier et de désenclaver de nombreux îlots résiduels dégradés ou en friches notamment le long du réseau ferré.

L'objectif est de constituer un nouveau quartier mixte (logements, activités tertiaires) de grande qualité urbaine et architecturale. Ce nouveau lieu de vie permettra de développer de nouvelles formes urbaines mixtes, contemporaines, plus hautes, avec une offre importante de logements.

### *Les enseignements du chapitre « Analyse urbaine »*

- ⊙ Commune lotie à partir de la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle – Grand développement pavillonnaire dans la première moitié du XX<sup>ème</sup> siècle,
  - ⊙ Constructions de plusieurs grands ensembles à partir de 1930, avec une accélération dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle.
- 
- ⊙ Commune aujourd'hui urbanisée en totalité, composé d'un tissu hétérogène caractéristique du tissu de la banlieue Est de Paris, à dominante pavillonnaire,
  - ⊙ Logique de renouvellement urbain mise en œuvre depuis le début des années 2000, avec des mutations spontanées le long des grands axes et des projets de rénovation des grands ensembles, notamment dans le cadre de la convention ANRU signé en 2008.
  - ⊙ Consommation d'environ 5 hectares d'espaces ouverts depuis 1999 pour répondre aux besoins de construction (notamment équipements).
- 
- ⊙ Territoire marqué par des barrières urbaines (A86, voies ferrées) importantes qui isolent deux quartiers : l'Avenir Parisien et l'Economie,
  - ⊙ Polycentralité du territoire avec un centre administratif au centre géographique de la commune, un centre commerçant qui s'appuie sur les RD30 et RD115, des polarités de quartiers plus ou moins affirmées.
- 
- ⊙ Paysage urbain continu – absence de vue du fait de la planéité du territoire,
  - ⊙ Présence au cœur du territoire d'un espace vert remarquable : le parc de Ladoucette,
  - ⊙ Existence d'un patrimoine riche (patrimoine sociale, équipements...).
- 
- ⊙ Potentiel d'évolution concentré sur les friches urbaines (terrain du Baillet, ex îlot Saint-Gobain...), les axes majeurs (RD30 et RD115), les grands ensembles vétustes (notamment cité Gaston Roulaud dans le cadre d'un PRU2) et plus largement dans le quartier de l'Avenir Parisien qui bénéficiera des nouveaux transports en commun.

**PATRIMOINE**

en Seine-Saint-Denis

**CONTRIBUTION AU DIAGNOSTIC  
DU PATRIMOINE DE LA COMMUNE  
DE DRANCY  
2003**



**seine-saint-denis**  
LE DÉPARTEMENT





# Contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Drancy

Le présent dossier constitue la première étude communale réalisée par le Service du patrimoine culturel en 2003, à l'occasion de l'élaboration du plan local d'urbanisme par la ville de Drancy. Ce diagnostic succinct, effectué en seulement un mois par l'équipe, offre un premier recensement du patrimoine drancéen. Il ne constitue pas, à proprement parler, un inventaire du patrimoine communal. Si l'industrie, le logement social, le patrimoine vernaculaire et les équipements publics ont fait l'objet d'un recensement exhaustif, en revanche l'habitat privé et le pavillonnaire en particulier, ont été, faute de moyens, largement exclus de l'étude. Celle-ci constitue cependant un document sur le patrimoine de la Ville de Drancy au début du Vingt-et-unième siècle.

## **Ce dossier a été réalisé par :**

Evelyne LOHR et Michel DESMARRES (coordination)  
Anne-Claire BARATAULT (patrimoine scolaire)  
Philippe CHARPIN (recherche historique et inventaire du patrimoine)  
Antoine FURIO (patrimoine industriel)  
Claude HERON (inventaire archéologique)  
Benoît POUVREAU (patrimoine du logement social)

Avec le concours de :

Marc COURONNE  
Damien SIMSEN

## **Remerciements :**

Ville de Drancy

**Conseil général de la Seine-Saint-Denis**  
**Service du Patrimoine culturel, Direction de la Culture, du Patrimoine, du Sport**  
**et des Loisirs**  
**Pantin, janvier 2010**



# Diagnostic patrimonial

## Présentation

Le présent dossier constitue la contribution du Département de la Seine-Saint-Denis au diagnostic patrimonial du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Drancy. Conformément au protocole de décentralisation culturelle entre l'Etat et le Conseil général signé en novembre 2001, ce dossier a été constitué en concertation avec le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine.

## Contenu du dossier

Le dossier comprend :

- 1) Une carte et une notice des données archéologiques ;
- 2) Une carte des édifices protégés et des périmètres de protection ;
- 3) Une carte des éléments intéressants repérés accompagnée d'une note illustrée de photos ;
- 4) Une carte du logement social repéré accompagnée d'une note illustrée de photos.
- 5) Une carte des édifices industriels et ferroviaires (antérieurs à 1970) accompagnée de 2 notes distinctes illustrées de photos

La carte des données archéologiques a été établie d'après les éléments fournis par le Centre d'archéologie départemental.

La carte des édifices protégés et des périmètres de protection a été établie d'après les arrêtés de protection transmis par le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine.

La carte des éléments intéressants et sa note d'accompagnement illustrée ont été établies à partir d'un repérage :

- prenant notamment en compte les éléments répertoriés dans l'étude « Le patrimoine rural et agricole en Seine-Saint-Denis » (QIPO, août 1996) et au titre du préinventaire, élaboré dans les années 1970 et déposé aux Archives Départementales de la Seine-Saint-Denis ;
- de tous les éléments intéressants, à des titres divers, qu'il a paru utile de signaler à la commune.

L'inventaire des patrimoines respectifs de l'industrie et du logement social constitue une action prioritaire poursuivie dans le cadre du protocole de décentralisation culturelle.

C'est pourquoi ces champs patrimoniaux ont fait l'objet de cartes et notes spécifiques à partir de recherches bibliographiques et de repérages.

Dans le cas particulier de Drancy, il a paru pertinent de différencier sur la même carte les édifices industriels et ferroviaires.

## Objectifs de la démarche

Le présent dossier s'inscrit dans une démarche de coopération continue avec la commune pour l'aider à effectuer le repérage de son patrimoine. Il s'agit de proposer les éléments qui pourraient être identifiés au titre de l'article L 123-1-7° dans le cadre de l'élaboration du PLU de Drancy.

Chaque élément repéré a fait l'objet d'une fiche individuelle.

Enfin il importe de préciser que l'ensemble des éléments est enregistré sous forme numérisée dans l'Atlas du patrimoine de la Seine-Saint-Denis que le Département est en train de constituer dans le cadre du protocole de décentralisation culturelle.



## Introduction

### Le bourg originel

Les plus anciennes attestations de la présence humaine connues à ce jour sur le territoire de la commune de Drancy sont attribuables à l'époque gauloise. La continuité d'occupation de l'époque gauloise à l'antiquité est plausible.

On notera que les limites communales s'appuient aujourd'hui encore, à l'ouest et au sud-ouest, sur le tracé de voies d'origine romaine, voire protohistorique. Les abords du centre-ville sont occupés sans solution de continuité au-delà de l'antiquité tardive.

L'assiette topographique du village apparaît sur les plans du XVIII<sup>e</sup> où l'habitat se cale, à l'est contre l'église Saint-Germain, au nord contre une maison forte.

Le tracé viaire indiqué au début du XIX<sup>e</sup> siècle dans le cadastre napoléonien révèle la coexistence d'un réseau local rayonnant, fortement polarisé par le village, et d'un réseau supra-local constitué des voies romaines et de la route des Petits Ponts d'origine antique ou médiévale. La ferme du petit Drancy, au sud du village, est le seul écart du territoire. Son tracé subsiste dans le tissu actuel, ainsi qu'un vestige bâti situé rue des Deux Frères.

Le château, édifié au XVIII<sup>e</sup> au cœur du centre-bourg, et reconstruit au XIX<sup>e</sup>, constitue, avec le parc qui l'entoure (et dont les grilles étaient classées monument historique), le témoin le plus important du patrimoine de Drancy antérieur au XX<sup>e</sup> siècle.

### Le développement de l'agglomération

Dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la croissance industrielle et démographique de Paris, et l'essor des voies de communication, accélèrent le développement des villages comme Drancy qui entourent la capitale. Pour satisfaire aux besoins exponentiels de la ville, les communes rurales augmentent fortement leur production agricole. Mais l'habitat reste très localisé, les grandes fermes se concentrant principalement le long des rues de la République, Saint-Denis et Rigaud. Les témoins de ce passé agricole sont aujourd'hui extrêmement ténus.

Avec l'arrivée du chemin de fer, l'urbanisation des terres agricoles va modifier profondément la physionomie de la commune. Le premier tronçon de la ligne Paris-Soissons est mis en service en 1858, avec l'ouverture d'une gare à l'entrée de Drancy, sur la partie de son territoire annexée au Bourget en 1877. La ligne de chemin de fer de Grande Ceinture mise en service en 1882 passe elle aussi à la périphérie de la commune. Le développement des implantations industrielles venu de la Plaine-Saint-Denis, en passant par Aubervilliers et La Courneuve, s'est heurté aux emprises ferroviaires, et la grande industrie a pris la direction du Bourget et de Blanc-Mesnil en délaissant Drancy, à l'exception du quartier de l'Economie.

La ville se caractérise ainsi par l'importance du domaine ferroviaire (1/7<sup>e</sup> de sa superficie) ; elle se distingue également par la prédominance de la fonction résidentielle. La situation excentrique du chemin de fer et l'absence de grandes emprises industrielles ont laissé libres les terrains agricoles pour accueillir l'habitat des ouvriers, parisiens d'abord, puis originaires des communes industrielles voisines. Le phénomène de lotissement a commencé à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle avec l'installation par la Compagnie de chemin de fer du Nord, de l'importante cité du Nord. A côté de cet ensemble planifié, la ville s'est couverte progressivement de baraques sommaires sur des terrains lotis sans équipement aucun, et non viabilisés. Le mouvement des mal lotis a trouvé son apogée entre les deux guerres et a contraint l'Etat à légiférer pour maîtriser l'urbanisation. Une grande partie du territoire de Drancy est ainsi couverte de lotissements pavillonnaires ayant pour

nom « Drancy campagne », « Paris Campagne » ou encore « l'Avenir parisien », nom souvent transmis aux quartiers actuels.

Parallèlement à cette croissance de l'habitat individuel et pour faire face à l'explosion démographique, les premières tentatives de logement social collectif sont menées dans le cadre des cités-jardins. Après-guerre, la ville devient le terrain d'exercice d'un certain nombre d'architectes de renom qui donnent forme à la politique de l'habitat et à la politique municipale en terme d'équipements publics. Ainsi Marcel LODS va devenir l'architecte de la ville et réaliser plusieurs opérations importantes après avoir réalisé avant-guerre la Cité de la Muette, classée en mai 2001 au double titre de son intérêt architectural et urbain, et de la mémoire nationale. De nombreuses réalisations d'habitat social remarquables vont se succéder à l'intérieur du noyau historique de l'agglomération, jusqu'à l'actuelle ZAC centre-ville. Concernant la Cité de la Muette, il importe de rappeler qu'elle fut le principal camp d'internement puis de déportation des juifs en France.

Dans ce contexte les témoins du passé agricole sont ténus. Cependant on trouve des implantations de maisons qui témoignent de la première extension de la ville au-delà du bourg rural. Il s'agit de maisons d'angle qui marquent les carrefours des principales voies de communication.

L'industrie n'a guère généré de formes architecturales remarquables, bien qu'elle s'avère fort intéressante à étudier pour l'histoire du territoire et pour mieux connaître les formes d'insertion de sites de petite taille au sein du pavillonnaire. En revanche toutes les formes d'habitat, de logement individuel et collectif sont richement représentées, avec des exemples de grande qualité. Les nombreux équipements et l'architecture ferroviaire constituent les autres points forts dans ce paysage.

L'étude du développement pavillonnaire de la commune reste à faire.

## Notice archéologique

Les plus anciennes attestations de la présence humaine connues à ce jour sur le territoire de la commune de Drancy sont attribuables à l'époque gauloise. Il s'agit des vestiges – structures excavées, traces de métallurgie, inhumations – d'un établissement rural de nature encore indéterminée découvert au sud de l'actuel centre-ville (carte, n°04, 06).

Plus à l'ouest ont été mis au jour les témoins – cave maçonnée, fours domestiques – d'un habitat antique, peut-être une villa (carte, n°05). La continuité d'occupation de l'époque gauloise à l'antiquité est plausible, mais pas formellement démontrée. C'est sans doute à cet établissement qu'il convient d'associer la petite nécropole découverte à la limite de La Courneuve, en bordure de la voie menant de Paris à Senlis.

A ce propos, on notera que les limites communales actuelles s'appuient aujourd'hui encore, à l'ouest et au sud-ouest, sur le tracé de voies d'origine romaine, voire protohistorique. Les abords du centre-ville sont occupés sans solution de continuité au-delà de l'antiquité tardive, comme en témoignent les vestiges d'un habitat du haut Moyen Age (carte n°04, 06) parfaitement inscrits dans la typologie régionale : silos enterrés, cabanes semi-excavées, bâtiments sur poteaux de bois, parcelles limitées par des fossés.

A partir de la fin du XI<sup>e</sup> siècle, ces sites sont abandonnés par l'habitat et mis en culture. L'assiette topographique du village apparaît sur les plans du XVIII<sup>e</sup> siècle : l'habitat se cale, à l'est contre l'église Saint-Germain (carte, n°01), attestée en 1096, au nord contre une maison forte, attestée en 1585, mais dont on peut penser qu'elle succède à une fortification de terre et de bois (carte, n°07).

L'organisation viaire qui apparaît au début du XIX<sup>e</sup> siècle sur le cadastre napoléonien révèle la coexistence d'un réseau local rayonnant, fortement polarisé par le village, et d'un réseau supra-local constitué des voies romaines et de la route des Petits ponts d'origine antique ou médiévale. La ferme du petit Drancy, au sud du village, est le seul écart du territoire (carte, n°02). C'est le dernier état d'un hameau attesté en 1207, pourvu d'une église au vocable de Saint-Sylvain, elle-même attestée en 1140 et détruite à la Révolution.





## Éléments intéressants repérés à Drancy

### L'ancien Château et le parc

L'ancien château est l'élément le plus important du patrimoine historique de Drancy. Avec le vaste parc qui l'entoure, dont une partie constitue aujourd'hui le parc Jacques-Duclos, l'ensemble témoigne d'une époque où aristocratie et bourgeoisie prisant la campagne environnant Paris, venaient y édifier ou réaménager au goût du jour de belles demeures.

L'édifice actuel a été construit par le baron et la baronne de Ladoucette après sa destruction lors de la guerre de 1870, à l'emplacement d'une maison édifiée au XVIII<sup>e</sup> siècle sur le tracé d'un château du XVI<sup>e</sup> siècle, lui même établi, semble-t-il, sur les bases de la première maison forte de Drancy.

La famille Ladoucette, d'obédience saint-simonienne (leur fille épousa le frère d'Albert de Mun, l'un des instigateurs de ce mouvement philosophique et social fondé par le comte de Saint-Simon), a fortement marqué la mémoire locale par son œuvre philanthropique. En 1859, les Ladoucette créent l'association « L'Asile de Drancy » dite encore « L'œuvre des apprentis et jeunes ouvrières » à qui ils légèrent leur fortune. Le château devint maison d'accueil des pensionnaires à partir de 1880. La vocation sociale du château se poursuit de nos jours, puisqu'en 1973 la Société Philanthropique (la plus ancienne société de bienfaisance non confessionnelle de France, fondée en 1780) a repris la gestion d'un centre pour handicapés légers fondé en 1955.

Si l'extérieur du château conserve son aspect du XIX<sup>e</sup> siècle, l'intérieur a été très remanié pour les besoins du pensionnat. Toutefois, deux salles au rez-de-chaussée sont partiellement préservées.

Dans le parc se trouvent le mausolée de la baronne et la tombe de sa fille, la Comtesse de Mun. Il convient de rappeler qu'à l'entrée du parc du château, deux hérissons en fer forgé datant du XVIII<sup>e</sup> siècle sont les vestiges d'une grille classée monument historique et aujourd'hui disparue.

### La mairie, ancien asile Sainte-Berthe

En raison de l'accroissement très rapide de la population durant l'entre-deux-guerres, la municipalité se voit contrainte de quitter la maison Levasseur (détruite en 1975) située sur la place du village (à l'emplacement du café du Centre, à droite de l'église Saint-Germain également disparue) pour occuper des locaux plus spacieux. La mairie achète ainsi en 1920 les bâtiments de l'ancien asile Sainte-Berthe édifié par la baronne Ladoucette pour s'y installer.

L'édifice, construit en 1859, a été épargné par la rénovation du centre ville. En 1930, deux ailes à rez-de-chaussée construites dans le style du bâtiment, sont ajoutées aux deux extrémités. Les deux portes d'entrée principales sont réunies sous un vaste porche voûté. Sur le fronton décoré de motifs en mosaïque, une horloge a été installée. Enfin la croix a été remplacée par un campanile, l'un des ornements emblématiques des mairies de cette époque.

En 1969, une aile « moderne » supplémentaire de deux étages est construite rue Sadi-Carnot, perpendiculaire à l'arrière de l'édifice. En 1984, le dispositif est complété sur sa gauche par l'ouverture du Centre administratif, contribuant à singulariser un peu plus ce témoin architectural d'une autre époque.

## L'habitat rural

Drancy resta jusqu'au début du siècle une commune agricole dont la principale fonction était d'alimenter le "ventre" parisien. A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, sur les 763 ha que comprenait la commune, 604 étaient cultivés dont 474 en cultures labourables. La majorité des fermes (les fermes Jaffrau, Lalouette, Dudray...) se concentraient principalement dans le vieux bourg de Drancy le long de la rue du quartier du roi (rue de la République) et de la grande rue de Paris (rue Sadi-Carnot).

La rénovation du centre ville a provoqué la disparition de ce patrimoine rural qui constituait une succession de points d'ancrage historiques, ponctuant le territoire de la commune. Le tracé de l'ancien bourg reste en revanche parfaitement lisible dans le tracé viaire actuel.

Il ne reste qu'un témoin bâti du noyau ancien, situé 95 rue Sadi-Carnot, actuellement occupé par un restaurant. C'est un ensemble très fortement dénaturé (enduit-ciment recouvrant les murs en moellons, ouvertures modifiées, construction d'une salle de restaurant). Un large corps de bâtiment avec lucarnes est identifiable. La cour conserve encore un puit bouché. L'entrée du restaurant, au plafond de poutres apparentes, se situerait dans l'ancienne écurie. Ce témoin est d'autant plus précieux qu'il y a peu de temps encore subsistaient (au 3, rue de la République, angle de la rue Charles-Gide) un corps de ferme avec grande porte cochère et deux bâtiments entourant une cour pavée.

Drancy comptait également, en dehors du bourg, deux grosses fermes, celle du Petit Drancy et celle de Groslay, à l'est de la commune. Seule subsiste aujourd'hui, une partie du mur d'enceinte de la première, côté ouest. Situé dans un quadrilatère (rue Fernand Péna, rue des Deux Frères, rue Louise-Michel et rue Saint-Simon) l'emplacement de la ferme est occupé de nos jours par une entreprise de matériel électrique (Martinot). La forme urbaine originelle reste visible, délimitée par des corps de bâtiments articulés autour d'une vaste cour, aujourd'hui bitumée.

Enfin, dernier vestige de ce passé rural, il faut signaler une maison, située rue de la route de Paris à Meaux (154 avenue Henri-Barbusse). C'était un café où venaient faire escale, entre autres, les rouliers transportant les légumes aux Halles de Paris, ainsi que les conducteurs de charrettes de fourrages ; d'où le nom de « *Maison des Pailleux* » qu'elle conserve dans la mémoire locale. Le bâtiment qui abrite aujourd'hui une agence de voyage est lui aussi très transformé, mais n'en demeure pas moins un élément caractéristique de ce patrimoine.

## L'extension du bourg rural

Un autre élément fort du patrimoine urbain est constitué par les implantations de maisons datant de la fin du XIX<sup>e</sup> et du début du XX<sup>e</sup> siècle. Elles témoignent de la première extension de la ville au-delà du bourg rural. Ces maisons d'angle d'un étage, et celles qui les prolongent, marquent fortement le paysage en structurant la morphologie des carrefours des principales voies de communication. Le fait qu'un assez grand nombre de ces alignements soient conservés, constitue une des qualités du paysage urbain de la commune. On en rencontre notamment au carrefour des avenues Jean-Jaurès et Henri Barbusse, de l'avenue Jean-Jaurès et de la rue de la République, des rues Anatole-France et Sacco-et-Vanzetti, (face au cimetière), rue Anatole-France et avenue de la Division Leclerc (dans le quartier de l'Economie), place des Héros-de-la-Résistance.

## Le monument aux morts de la guerre de 1914-1918

Le monument aux morts de la guerre de 1914-1918, situé au milieu du cimetière de Drancy, mérite attention. Le traumatisme engendré par ce conflit (mobilisation entière de la nation, un million et demi de morts, soit un Français sur cinq) a vu chaque commune, à de très rares exceptions près, ériger un monument commémoratif. Leur typologie est très riche. La majorité des monuments, qu'ils soient républicains, patriotiques ou laïcs, rendent ainsi hommage aux « morts pour la France », aux « morts pour la Patrie », ou bien célèbrent la victoire. Dédié « *à nos concitoyens victimes de la guerre de 1914-1918* » (il y en eut plus de 200), le monument de Drancy se distingue des typologies les plus courantes. Il est apparemment d'inspiration pacifiste sans pour autant afficher ouvertement son hostilité au conflit (on en trouve quelques exemples). Le manque de référence explicite à la patrie tendrait à montrer que le sacrifice des morts n'est pas tout à fait légitime. Cette conception est renforcée par la statuaire très sobre qui représente une femme (probablement la République ou la France) semblant à la fois étreindre et relever un poilu mort au combat sans référence à la victoire.

## Le Monuments aux Déportés

Sculpté par un ancien déporté, Shelomo Selinger, un monument commémoratif est inauguré en mai 1976 dans la cour d'entrée de la Cité de la Muette. Il rappelle que la cité abrita d'août 1941 à août 1944 un camp d'internement et de concentration d'où furent déportés 67.000 des 75 000 Juifs déportés de France, avec le concours actif des autorités françaises. L'œuvre se compose de 3 blocs posés sur un monticule pavé qui forme la lettre hébraïque shin, symbole de Dieu. Les deux blocs latéraux symbolisent le passage vers la mort, tandis que les sept marches qui montent vers chacun des blocs représentent les différentes étapes que traverse le défunt dans les ténèbres. Sur le bloc central, sont sculptés une dizaine de personnages en proie aux flammes, symbolisant la souffrance, la mort et la dignité.

## Les églises et chapelles

Les églises et chapelles construites au XX<sup>e</sup> siècle à Drancy participent, comme la plupart des établissements de la région parisienne, de l'opération des Chantiers du Cardinal. Face à la très forte croissance démographique de la banlieue entre-deux-guerres, l'archevêque de Paris, Jean Verdier prit conscience du sous-équipement paroissial d'une population que le diocèse voyait comme livrée aux municipalités « rouges ». Afin d'assurer une desserte culturelle de proximité fondée sur un maillage de paroisses plus dense, le prélat lança en 1931 une vaste opération immobilière, « l'Œuvre des nouvelles paroisses de la Région Parisienne », rebaptisée « les Chantiers du Cardinal ». 60 chapelles et églises furent ainsi mises en chantier dès 1931, 40 autres devaient suivre dans la décennie. L'objectif était d'atteindre le ratio d'un établissement pour 10.000 habitants.

Ainsi l'église Saint-Jean-L'Évangéliste, inaugurée en 1935 est la première église de Drancy construite dans le cadre des Chantiers. Destinée aux cheminots de la Cité du Nord, elle est bâtie sur les plans de l'architecte Jean Philippot avec le concours d'une vingtaine de chômeurs, comme beaucoup d'édifices des Chantiers. En effet, donner du travail à ceux qui étaient durement touchés par la crise de 1929 était aussi l'un des buts de l'opération. Comme la majorité des églises des Chantiers, elle est construite en matériaux bon marché, ossature de béton et parement de brique. Faut de moyens, seule la première tranche des travaux a été exécutée, privant l'édifice de transept, de chœur et de sacristie.

De même le projet de l'église Sainte-Louise-de-Marialac, 96<sup>ème</sup> Chantier du Cardinal, était-il ainsi présenté: « *la construction d'une vaste église à Drancy-Centre, destinée à remplacer celle bien modeste et bien exiguë du petit village d'il y a vingt ans* » (*Le Christ dans la banlieue*, janvier 1935).

L'édifice dessiné sur les plans de F. Besnard-Bernadac est également construit en béton avec parement de briques rouges. Le volume de la nef s'inscrit dans l'aboutissement formel de la réforme liturgique. L'église devient un assemblage d'espaces articulés autour de l'autel qui se rapprochent de l'assemblée. Le chœur est réduit ainsi que les bas-côtés. C'est encore le manque de moyens financiers qui laissera son fronton sans décoration, même après la restauration de l'église en 1955, suite aux bombardements d'août 1944. A cette occasion, seule la base d'un clocher qui devait mesurer 53 mètres sera édifiée, ainsi que le presbytère.

Par contraste, Saint-Louis-du-Progrès, réalisée juste avant le lancement du Chantier (1931), dans le quartier de l'Economie, est d'une facture plus classique. De style néo-roman, elle respecte le schéma traditionnel d'un bâtiment dont la morphologie médiévale constitue la référence jusqu'alors intangible.

En 1963, toujours dans le cadre des Chantiers du Cardinal, la Chapelle Notre-Dame-de-Liesse (1939) est reconstruite dans un style résolument moderne par les architectes R. Helmy et F.Mourot. Elle s'inscrit ainsi parfaitement dans le mouvement architectural qui, à partir des années 1950, va construire des lieux de culte avec des formes inédites et des techniques d'avant-garde.

## Les équipements culturels

### *La Maison Orange*

La Maison Orange, qui balise le carrefour des rues Fernand-Péna et Roger-Salengro, est construite à la fin des années 1960 sur les plans des architectes Lods et Rivière. Elle est emblématique de la volonté des municipalités de gauche et particulièrement communistes de pallier le sous-équipement culturel pour la jeunesse par le lancement d'un vaste programme de construction de Maisons de Jeunes et de la Culture. Son plan est un pentagone. Le premier étage, entourant un patio hexagonal, débordé par rapport au rez-de-chaussée conçu comme un soubassement et est partiellement soutenu par des piliers. La coupole octogonale de la salle de danse surplombe le bâtiment. La MJC occupe le premier étage, alors que le conservatoire de musique municipal et un marché couvert sont au rez-de-chaussée. Cette polyvalence, ainsi que son architecture singulière, en font un édifice phare dans le quartier.

A l'origine, la façade de la MJC était constituée d'un bardage de panneaux préfabriqués, composés avec des capteurs de lumière en forme de houteaux. En 2000, le bardage de la façade est remplacé par des plaques de cuivre vert de gris.

### *Le Centre Culturel du Parc*

Destiné à remplacer la Salle des Fêtes, le Centre Culturel du Parc est inauguré en 1993. Situé sur un axe urbain majeur au carrefour de l'Avenue Marceau et de la rue Sadi-Carnot, il a été conçu par l'architecte Jean-Louis Godivier « *comme un monument* » de volumétrie insolite et multicolore. A l'arrière de l'équipement, une vaste esplanade a été aménagée.

### *Les anciennes salles de cinéma*

Drancy n'a plus de salle de cinéma en activité. Mais la ville conserve certains des bâtiments construits dans les années 1930 : l'ex Prado, 13-15 rue Marcelin-Berthelot, (1932) qui offrait à l'origine des attractions de music-hall ; l'ex Le Mistral, rue Ladoucette (vers 1934). Leur aspect extérieur, plus ou moins préservé, est typique de l'époque des débuts du cinéma parlant où il a fallu repenser l'architecture des salles obscures. De nouveaux cinémas sont ainsi construits intégrant la contrainte sonore. Bien qu'ils soient aujourd'hui transformés en garage ou magasin d'habillement, leur silhouette caractéristique demeure partie intégrante du patrimoine drancéen, témoin du temps où ces lieux invitaient au voyage.

### **Les équipements sportifs**

Le sport se pratique à Drancy depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle puisque dès 1877 se crée l'Union Sportive du Nord, club de football des cheminots de la Cité du Nord. D'autres clubs de gymnastique et cyclisme seront fondés par la suite. Sous l'égide de l'association Art et Sport, fusion en 1939 de l'Union sportive ouvrière de Drancy avec deux autres clubs locaux, se crée une dynamique autour du « sport pour tous ». Avant-guerre, 3 stades (René Dewerpe, Paul André et Charles Sage) sont à la disposition des sportifs. Après la Libération, la municipalité va s'efforcer d'accompagner le dynamisme des clubs. En 1950, est inauguré le premier gymnase communal (Auguste Delaune). Avec ses 922,5 m<sup>2</sup>, il est l'un des plus grands de France. Il faut attendre les années 1960, pour que la Ville et l'office HLM profitent des programmes de logements pour y inclure de nouveaux gymnases. Ces derniers sont alors intégrés aux équipements scolaires pour en faire bénéficier les enfants des écoles : gymnases Roger Salengro (1961), Marcel Cachin (1962), Paul Langevin et Romain Rolland (1965). En 1964, le stade Charles Sage est rénové, offrant une pelouse, une piste cendrée et des tribunes de 800 places. D'autres établissements verront le jour jusqu'au gymnase Liberté (1992) tissant un maillage dense d'équipements sportifs.

Le stade nautique (Avenue Paul-Vaillant Couturier), inauguré en 1968, retient particulièrement l'attention en raison de l'histoire mouvementée de sa réalisation et de la qualité de son architecture.

Il faudra sept ans entre l'achat du terrain et son ouverture. La difficulté de la municipalité pour trouver des financements est emblématique des problèmes que doivent affronter les communes pauvres pour équiper leur territoire. Une véritable bataille est menée par le maire pour l'obtention de crédits (en fait 13 % seulement du coût total) avec conférences de presse et pétitions recueillant plus de 20.000 signatures.

Conçu par les architectes Ch. Bouillard, et R.L. Marcoz, l'ensemble comprend le hall de quatre bassins sous une coupole, le bâtiment des locaux d'exploitation et les vestiaires reliés entre eux par des galeries s'ordonnant autour de jardins intérieurs. L'originalité du volume en coupole des bassins répond à la volonté de traduire « *le caractère et le rôle de pivot et de signal que son positionnement au cœur de la ville confère à la piscine* » à deux pas du centre-ville rénové. Conçue par l'ingénieur S. du Château, la couverture est constituée d'une résille tubulaire apparente de l'intérieur, supportant une coupole de 45 m<sup>2</sup> de diamètre. L'ensemble repose sur de fins poteaux métalliques en V autorisant un large vitrage sur tout le pourtour. L'éclairage en partie fluorescent et l'acoustique étudiée pour supprimer l'effet de résonance contribuent à la qualité du lieu.

## Les équipements scolaires

En 1859, l'Asile avait ouvert une école privée de jeunes filles dirigée par la Congrégation des Sœurs de Saint-Vincent-de-Paul, premier établissement scolaire sur la commune. Il était situé dans la maison Houdart, aujourd'hui occupée par l'Ecole Catholique Saint-Germain au 103, rue Sadi-Carnot.

L'école du Centre (Paul Bert), rue de la République, est la première école primaire publique de Drancy ouverte en 1887, cinq ans après la loi rendant obligatoire l'école laïque.

Pour faire face à la demande suscitée par l'accroissement démographique, la commune se voit contrainte de construire d'autres établissements car l'école surélevée d'un étage en 1927 ne suffit plus. Le patrimoine scolaire de Drancy va ainsi se constituer à force de revendications des édiles, pour obtenir de l'Etat les subventions nécessaires. L'Ecole Marceau (aujourd'hui Service municipal des fêtes) et deux écoles provisoires, baraquements en place jusque dans les années 1960, sont ouvertes en 1925. En 1952 la première école maternelle (William, devenue Jacqueline Quatremaire) ouvre ses portes.

L'essentiel des équipements scolaires de Drancy (16 maternelles, 16 primaires, 6 collèges, et 2 lycées) a été construit ou reconstruit après la Seconde guerre mondiale. Il accompagne le développement du tissu urbain et notamment celui des cités (Groupe Scolaire Roger Salengro construit en 1960 par Lods avec la cité Gaston Roulaud, Ecole primaire Cristino Garcia construite par Roger Gilbert en 1965 avec la Cité Gagarine, Groupe scolaire Cachin et Jorissen construit en 1960 avec la Cité Jules Auffray, le Groupe scolaire Pierre Sémart (1958) avec la cité qui lui fait face...). En 1956, le premier collège (Rouanet), en préfabriqué, est inauguré. Le dernier, le nouveau collège Paul Bert, remplace en 2002 l'établissement plus que centenaire.

En 1958, c'est au tour du premier lycée de Drancy (Eugène Delacroix) construit par Jean et Edouard Niermans. En 1994, le Lycée Paul Le Rolland, datant de 1966 est totalement reconstruit.

## Bibliographie

Archer Georges, *De Terentiacum à Drancy, histoire d'une commune de la Seine*, Montpellier, imp. Paul Dahan, 1964

*Le patrimoine des communes de Seine-Saint-Denis*, Flohic Editions, Paris, 2000, 445 p.

*Le patrimoine rural et agricole en Seine-Saint-Denis, repérage, potentialités, réflexions*, document reprographié, Qipo, Le Pré-Sain-Gervais, 1996

Lebas Antoine, *Des sanctuaires hors les murs. Eglises de la proche banlieue parisienne 1801-1965*, « Cahiers du patrimoine », Momum, Editions du Patrimoine, Paris, 2002, 259 p.

Prost Antoine, « Les monuments aux Morts. Culte républicain ? Culte civique ? Culte patriotique ? », Nora Pierre (dir.), *Les lieux de mémoire*, T.1 « La République », Gallimard, Paris, 1984, 1710 p.

*Drancy Infos*, mensuel d'informations locales édité par la ville de Drancy

« Le Christ dans la banlieue », juillet 1933, p. 17-18 ; janvier 1934, p. 23 ; avril 1934, p. 24 ; Octobre 1934, p.27-28 ; janvier 1935, p. 26 ; octobre 1936, p. 24 ; janvier 1937, p. 25 ; juillet 1937, p. 24 ; octobre 1937, p. 19 ; janvier 1938, janvier 1939, p.14

Liegibel Raymond, *Une commune dans l'histoire de France : Regards sur Drancy*, Société Drancéenne d'Histoire et d'Archéologie, 1986, 350 p.

## Patrimoine historique



**Drancy - château**  
90, rue Sadi-Carnot  
Fin du XIXe siècle  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV055



**Drancy - Grille du château**  
Parc Jacques-Duclos  
De la grille du château, datant du XVIIIe siècle et protégée au titre des monuments historiques en 1929 ne subsistent que les deux hérissons de part et d'autre des portes d'entrée.  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV058



**Drancy - Vestige d'une des tours du château et entrée de la glacière**  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV070





Drancy - Mausolée de la Baronne de Ladoucette  
Parc Jacques-Duclos  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV056



Drancy - Mur d'enceinte de la guerre de 1870  
Parc Jacques-Duclos  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV059



Drancy - Ecole Saint-Germain  
Rue Sadi Carnot  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV071



Drancy - Ancien asile Sainte-Berthe,  
aujourd'hui Hôtel de Ville  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV060

### Patrimoine rural



Drancy - Ancienne ferme  
95, rue Sadi Carnot  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV066



Drancy - La Ferme du Petit Drancy  
Rue des Deux Frères  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV065



Drancy - La maison des Pailleux  
154, Avenue Henri Barbusse  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV072

Extension du bourg rural, fin XIX<sup>e</sup>-début XX<sup>e</sup> siècle



Drancy - Maison d'angle  
280, rue de la République / rue Rouget  
de l'Isle  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV073



Drancy - Maison d'angle  
Avenue Jean-Jaurès / rue de la République  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV079



Drancy - Maison d'angle  
Avenue de la Division Leclerc / avenue Pasteur  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV080



Drancy - Maison d'angle  
Rue Maxime Gorki / rue Anatole France  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV081



Drancy - Maison d'angle  
Rue Sacco et Vanzetti / rue Anatole France  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV082



**Drancy - Maison d'angle**  
**Place Aristide Briand**  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV0123



**Drancy - Maison d'angle**  
**Place du 19 mars 1962**  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV083



**Drancy - Maison d'angle**  
**Rue Anatole-France / avenue de la Division Leclerc**  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV084



Drancy - Maison d'angle  
Place des Héros de la Résistance  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV085

### Monuments commémoratifs



Drancy - Monument aux déportés  
Sh. Selinger, 1976  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV069



Drancy - Monument aux Morts de la guerre de 1914-1918  
Cimetière communal  
Monument commémoratif pacifiste, J. P. Cipriani, 1919  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin  
029INV068

## Lieux de culte



**Drancy - Eglise Saint-Jean L'Évangéliste**  
93 Av. Marceau  
J. Philpott, architecte, 1933-1935  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV064



**Drancy - Eglise Sainte-Louise de Mariillac**  
Rue Anatole France  
F. Besnard-Bernadac, architecte, 1936-1939  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV063



**Drancy - Eglise Saint-Louis**  
33, rue Georges Marie  
1930-1931  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV062



**Drancy - Chapelle Notre-Dame de la Liesse**  
**Avenue Saint-Fargeau**  
H. Helmy et F. Mourot, architectes, 1963  
© CG93, DCJS, BP, cl. E. Lohr, 2003  
029INV067

## Bâtiments publics



**Drancy - Perception**  
**11 rue Roger Salengro**  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV0102



**Drancy - Salle de spectacle, « Centre Culturel du Parc »**  
**Place Aristide-Briand**  
Jean-Louis Godivier, architecte, 1993  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV103





Drancy - Maison des jeunes et de la culture,  
la « Maison Orange »  
Rue Fernand Péna  
Lods et Rivière, architectes, 1968  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV086



Drancy - Gendarmerie.  
32, rue Charles Gide  
1930  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV101

### Anciens cinémas



Drancy - Ancien cinéma Prado  
13-15 rue Marcelin Berthelot  
Etienne, architecte, 1932  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV105



Drancy - Ancien cinéma « Le Mistral »  
Rue Ladoucette  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV104

### Equipements sportifs



Drancy - Gymnase Romain Rolland  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV122



Drancy - Gymnase Auguste Delaune  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV087



**Drancy - Gymnase Paul Langevin**  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV088



**Drancy - Stade nautique municipal**  
**Boulevard Paul-Vaillant-Couturier**  
Ch. Bouillard, R.C. Marcoz, architectes,  
Du Château, ingénieur  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV089



**Drancy - Stade nautique municipal**  
**Boulevard Paul-Vaillant-Couturier**  
Vue intérieure  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Charpin, 2003  
029INV089



**Drancy - Stade Charles Sage**  
**Rue du Docteur Schweitzer**  
Vue des tribunes  
© CG93, DCJS, BP, cl. Ph. Harpin, 2003  
029INV090

### Etablissements scolaires



**Drancy - Lycée Paul Le Rolland**  
**127 rue Castelnau**  
1994  
© CG93, DCJS, BP, cl. A.-Cl. Baratault, 2003  
029INV092



**Drancy - Lycée Delacroix**  
**Rue du Docteur Schweitzer**  
Jean et Edouard Niermans, architectes, 1958.  
Réhabilité en 1998  
© CG93, DCJS, BP, cl. A.-Cl. Baratault, 2003  
029INV091



**Drancy - Lycée Delacroix**  
Vue de détail du gymnase  
© CG93, DCJS, BP, cl. A.-Cl. Baratault, 2003  
029INV091



**Drancy - Nouveau Collège Paul Bert**  
2 rue Lénine  
G.Lehoux, P. Phily, architectes, 2002.  
© CG93, DCJS, BP, cl. A.-Cl. Baratault,  
2003  
029INV097



**Drancy - Collège Anatole France**  
130 rue Anatole France  
P. Marchand, E. Lamour, S. Théret,  
architectes, 1994  
© CG93, DCJS, BP, cl. A.-Cl. Baratault, 2003  
029INV093



**Drancy - Groupe scolaire Salengro-Voltaire**  
126 rue Roger Salengro, cité Gaston Roulaud.  
Marcel Lods, architecte, 1960  
© CG93, DCJS, BP, cl. A.-Cl. Baratault, 2003  
029INV094



**Drancy - Ecole Primaire Jacques-Jorissen**  
19 rue des Bois de Groslay  
1960  
© CG93, DCJS, BP, cl. A.-Cl. Baratault, 2003  
029INV096



**Drancy - Ecole primaire Cristino-Garcia**  
88 rue Saint-Stenay  
R. Gilbert, architecte, 1965  
© CG93, DCJS, BP, cl. A.-Cl. Baratault, 2003  
029INV095



## Le patrimoine du logement social - éléments remarquables

Au terme de ce premier travail d'inventaire, appelé à se poursuivre et à se développer, il importe de signaler l'exceptionnelle qualité du patrimoine drancéen en matière d'habitat social.

Le patrimoine pavillonnaire, également intéressant, notamment d'un point de vue historique, ne sera pas traité dans cette première approche. Nous nous devons simplement de signaler que le lotissement de la ville a commencé dès la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle avec, en particulier, l'importante cité du Nord liée à la Compagnie de chemin de fer.

En matière d'habitat social et pour le premier quart du vingtième siècle, seul un ensemble de cinq logements en briques a été repéré, qui présente les caractéristiques de logements ouvriers sûrement bâtis par une entreprise aujourd'hui disparue (rues Barbusse et Landry).

Représentative de l'œuvre de l'Office public d'HBM de la Seine (OPHBMS) d'Henri Sellier et de son évolution, la cité-jardin et son extension, la cité Paul Bert, constituent un des éléments les plus remarquables du patrimoine de la ville. Là, le pittoresque des premiers pavillons témoigne du projet initial des cités-jardins, très inspiré du modèle anglais. L'extension, pour laquelle l'architecte Paul Sirvin s'est joint à Joseph Bassompierre et Paul de Rutté, illustre la réorientation, dix plus tard, de l'OPHBMS. Aux pavillons groupés succèdent des petits collectifs à toits-terrasses plus confortables. La cité est équipée de bains douches et d'un magasin coopératif et son peuplement s'est diversifié (le terrain étant propriété de la compagnie de chemin de fer de la grande ceinture, ses employés avaient un accès privilégié à ces logements, par convention avec l'Office).

Si la cité de la Muette s'inscrit toujours dans la démarche de l'OPHBMS d'Henri Sellier, elle en constitue une rupture. En effet, l'OPHBMS abandonne là l'idée de cité-jardin et se tourne résolument vers l'innovation. Les architectes Eugène Beaudouin et Marcel Lods, avec l'ingénieur Vladimir Bodiansky, assisté de Jean Prouvé pour les huisseries, font de la cité un manifeste de la modernité très expérimental. Ils changent d'échelle, dressent des tours de 15 étages et s'appuient sur l'industrialisation et la préfabrication. Offrant plus de confort, la cité naît cependant dans un contexte économique très défavorable qui amoindrit le projet et nuit à son peuplement. Elle logera des gardes-mobiles dès 1938, avant de devenir camp de transit puis camp de concentration durant la Seconde guerre mondiale.

À la Libération, la municipalité de Drancy entend mieux encadrer sa croissance urbaine que durant l'avant-guerre. Elle se dote en 1955 de son Office public d'HLM. C'est dans cette même période que la SNCF, par l'intermédiaire de la Sablière, poursuit son programme de logements dans le quartier de la « cité du Nord », investi par les cheminots depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle. Avec la cité Thais, l'architecte Jean Philpott bâtit un ensemble caractéristique du style classique de la reconstruction. Avec son pendant, situé de l'autre côté des voies ferrées, rue de la Butte, l'architecte joue sur les matériaux en laissant, ou non, la pierre apparente.

Une fois l'OPHLM constitué, celui-ci lance un ambitieux programme de construction de logements sociaux. Les dirigeants de l'Office s'adressent, d'une part, à Marcel Lods qui va devenir l'architecte de la ville et, d'autre part, à l'architecte Roger Gilbert. Ce dernier est également un architecte moderne, ayant d'ailleurs collaboré avec Lods. Lods bâtit d'abord une extension de la Muette avec son associé André Malizard (square Libération), puis il lance le grand chantier de la cité Paul Vaillant-Couturier, vite suivi par celui de la cité Gaston Roulaud.



Là, l'architecte reprend son travail sur la préfabrication, approfondi lorsqu'il a activement participé à la reconstruction de Sotteville-les-Rouen. Bien conçues, ces deux cités sont également bien équipées (commerces, locaux d'activités, groupe scolaire, gymnase, crèche et MJC à la cité G. Roulaud). Marcel Lods poursuit sa collaboration avec la municipalité jusqu'à la fin de sa carrière, au milieu des années 1970, et signe ainsi les cités Paul Eluard, Danielle Casanova et les tours Péna, Allende et Neruda.

De son côté, Roger Gilbert débute avec la construction de la cité Youri Gagarine qui permet de faire disparaître le bidonville qui existait jusqu'alors sur ce site. Il réalise également les cités Jean Lurçat et Résistance toutes proches. Si Lods recourt régulièrement aux panneaux préfabriqués gravillonnés, le plus souvent de silex lavés, Gilbert utilise beaucoup des panneaux préfabriqués ornés de mosaïques colorées lui permettant d'introduire des jeux de couleurs dans ses volumes. Il réalise ensuite la cité Marcel Cachin et, tout près de là, la cité Jules Auffret à la fin des années 1960. Au pied de la cité Cachin, Gilbert réalise enfin, en 1972, le foyer pour personnes âgées Automne qui marque la fin de sa carrière.

Par ailleurs, la cité de l'Abreuvoir, située à Drancy et Bobigny, de l'architecte Émile Aillaud ajoute au patrimoine de la ville pour les années 1950 et 1960. Avec les réalisations de Lods et Gilbert, la cité d'Aillaud témoigne de la qualité architecturale de certains grands ensembles.

Au cours des années 1970, la ville et l'Office se sont lancés avec la ZAC centre-ville dans une vaste opération de rénovation urbaine. Ils en ont confié l'aménagement à la Sodédat 93, une société d'économie mixte d'aménagement et d'équipement créée par le Conseil général de la Seine-Saint-Denis. Dans leurs réalisations, les architectes de la ZAC centre-ville se sont manifestement inspirés de la cité-jardin contigüe, en jouant des matériaux, de la volumétrie et de la composition urbaine.

Avec la Sodédat 93, une nouvelle génération d'architectes s'expriment à Drancy. L'équipe de l'AUA (atelier d'urbanisme et d'architecture), emmenée par Jean et Maria Deroche, Paul Chemetov, Borja Huidobro, Jacques Kalisz, entre autres, avait déjà pu construire dans la ville deux opérations intéressantes : le foyer des Lilas (rue Jane Joye) et la résidence Max Jacob (rue Henri Barbusse). Mais avec l'opération de la ZAC centre-ville, ils vont pouvoir construire un « morceau de ville » et de nombreux logements. Outre ces membres de l'AUA, la Sodédat et l'OPHLM vont également faire travailler les architectes Georges Maurios, Édith et Olivier Girard, Patrick Duguet et Gérard Durand, entre autres, qui réalisent à leurs tours des ensembles de qualité. Opération de longue haleine, la ZAC se poursuit jusqu'à la fin des années 1980 pour sa première phase. La réalisation de Serge et Lipa Goldstein, au milieu des années 1990, achève une opération plutôt réussie aussi bien d'un point de vue architectural qu'en terme d'insertion urbaine.

Enfin, au tournant du siècle, l'Office départemental d'HLM a réalisé une opération de qualité en confiant à Béatrice Dollé et Christian Labbé la construction de 140 logements, individuels et collectifs. Cette opération a cependant entraîné la destruction d'une partie de la première cité-jardin.

## Bibliographie

- Blin (Pascale), *L'AUA : mythes et réalités. L'atelier d'urbanisme et d'architecture, 1960, 1985*, Milan-Paris, Electa Moniteur, 1988.
- Bourgon (Anne), *Drancy : une affaire classée ?*, projet de fin d'études AUE, ENPC / CHE Chaillot, 2002, 84 p.
- Burlen (Katherine) (dir.), *La banlieue oasis. Henri Sellier et les cités-jardins 1900-1940*, Saint-Denis, PUVincennes, 1987, 302 p.
- Chemetov (Paul), Dumont (Marie-Jeanne), Marrey (Bernard), *Paris-Banlieue 1919-1939, architectures domestiques*, Paris, Dunod, 1989, 239 p.
- Collectif, *Atlas de l'habitat social en Seine-Saint-Denis*, DDE 93 GEP, 1998.
- Collectif, « Les cité-jardins de la région Ile de France », *Cahiers de l'IAURIF*, n° spécial, volume 51, mai 1978.
- Collectif, *Le parc social locatif en Seine-Saint-Denis*, Direction de l'Administration générale de la Préfecture, septembre 1983.
- Couronné (Marc), *La cité de la Muette à Drancy : état des lieux*, Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, 2002, 162 p.
- Émery (Marc), Goulet (Patrice), *Guide de l'architecture en France 1945-1983*, Paris, L'Expansion / L'Architecture d'Aujourd'hui, 1983, 398 p.
- Flamand (Jean-Paul), *Loger le peuple. Essai sur l'histoire du logement social*, Paris, La découverte, 1989, 369 p.
- Fourcatt (Annie) (dir.), *Banlieue rouge 1920-1960. Années Thorez, années Gabin : archétype du populaire, banc d'essai des modernités*, Paris, édition Autrement, Mémoires n° 18, octobre 1992, 296 p.
- Garcias (Jean-Claude), Lemoine (Bertrand), *Georges Maurios*, Milan-Paris, Electa Moniteur, 1990.
- Huidobro (Borja), Blin (Pascal), *Borja Huidobro, Carnet de croquis*, Paris, A Tempera, 1989.
- Lefebvre (Jean-Pierre), *Banlieue 93*, Paris, Messidor, 1989, 191 p.
- Lefebvre (Jean-Pierre), *Une expérience d'écologie urbaine*, Paris, Le Linteau, 1999, 210 p.
- Liegibel (Raymond), *Une commune dans l'Histoire de France: regards sur Drancy*, société drancéenne d'histoire et d'archéologie, 1986, 349 p.
- Lods (Marcel), *Le métier d'architecte*, entretiens avec Hervé Le Boterf, Paris, France-Empire, 1976, 213 p.
- Monnier (Gérard), *Histoire critique de l'architecture moderne en France 1918-1950*, Paris, P.Sers, 1990, 483 p.
- Monnier Gérard (dir.) *L'architecture moderne en France*, 3 t., Paris, Picard, 1997-2000.
- Pousin (Frédéric), Treiber (Daniel), *Paul Chemetov. Construire aujourd'hui*, Milan-Paris, Electa Moniteur, 1985.
- Sellier (Henri), *Habitations à bon marché du département de la Seine (cités-jardins et maisons ouvrières)*, Paris, Ch. Massin, 1921, 44 planches, ss p. (Lilas, Dugny, Stains, Drancy), maquettes, gravures et aquarelles.
- Uyttenhove (Pieter), *Marcel Lods (1891-1978). Une architecture de l'action*, EHESS, thèse d'histoire de l'art, 1999, 5 volumes.
- Voldman (Danièle) (dir.), « Les origines des villes nouvelles de la Région parisienne 1919-1969 », *Les Cahiers de l'I.H.T.P.*, n°17, décembre 1990, 105 p.
- Voldman (Danièle), *La reconstruction des villes françaises de 1940 à 1954 - Histoire d'une politique*, Paris, L'Harmattan, 1997, 487 p.
- Les points de repères du 93* du CAUE 93 « La cité Charles Gide à Drancy », n° 28, février 2002.



Drancy - Logements ouvriers  
189, avenue Henri-Barbusse  
Début du XXème siècle  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Cité-jardin**  
**Rue Soubiran, rue Charles-Gide et rue de la République**  
Vue cavalière de la première tranche de la cité-jardin publiée dans Sellier (H.), *Habitations à Bon Marché (...)*, Paris, Massin, 1921  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003  
029INV053



**Drancy - Cité-jardin**  
**Rue Soubiran, rue Charles-Gide et rue de la République**  
Joseph Bassompierre, Paul de Rutté, architectes : OPHBM de la Seine d'Henri Sellier et C<sup>ie</sup> des chemins de fer de l'Etat, propriétaire du terrain, 156 logements, 1921-1922 pour les pavillons puis extension en 1929-1933. La première cité-jardin est partiellement détruite en 1996.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003  
029INV053



**Drancy- Cité-jardin**  
**Rue de la République, Cité Paul-Bert**  
Extension de la Cité-jardin en 1929-33 appelée cité Paul Bert, Paul Sirvin architecte.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003  
029INV053



**Drancy - Cité de la Muette**  
**Avenue J. Jaurès, rues Fontaine et Blanqui**  
950 logements (HBM) sur les 1250 prévus.  
Eugène Beaudouin Eugène et Marcel Lods  
architectes, Vladimir Bodiatsky ingénieur,  
contribution de Jean Prouvé pour les huisseries.  
OPHBM de la Seine d'Henri Sellier, 1931-1935.  
Partiellement détruite en 1976  
© Inventaire général, Département de la Seine-  
Saint-Denis, cl. S. Asseline, ADAGP, 2003  
029INV052



**Drancy - Cité de la Muette**  
**Avenue J. Jaurès, rues Fontaine et  
Blanqui**  
Vue de la façade arrière le long de l'avenue  
Auguste Blanqui.  
© Inventaire général, Département de la  
Seine-Saint-Denis, cl. S. Asseline,  
ADAGP, 2003  
029INV052



**Drancy - Cité de la Muette**  
**Avenue J. Jaurès, rues Fontaine et  
Blanqui**  
Vue des tours et des barres en peigne,  
aujourd'hui disparues, carte postale  
ancienne.  
© Inventaire général, Département de la  
Seine-Saint-Denis, S. Asseline, ADAGP,  
2003  
029INV052

XX - DRANCY.

Les premiers Grands-Ciel de la Région Parisienne



**Drancy - Cité Thaïs**  
**Rues Diderot, Vinson et Thaïs (254) et rue**  
**Butte (68)**  
254 + 68 logements (HLM-O), Jean Philippot  
architecte, La Sablière, 1950-1953  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003  
029INV054



**Drancy - Cité Thaïs**  
**Rues Diderot, Vinson et Thaïs (254) et rue**  
**Butte (68)**  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003  
029INV054



**Drancy - Cité Thaïs**  
**Rues Diderot, Vinson et Thaïs (254) et rue Butte**  
**(68)**  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003  
029INV054



**Drancy - Cité de la Muette**  
**Square de la Libération**  
98 logements (HLM-O), Lods Marcel et Malizard,  
architectes, ODHLM, 1955-1956  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Cité G. Roulaud**  
**Rue R. Salengro**  
803 logements (HLM), Marcel Lods architecte, OPHLM de Drancy, 1959-1962. Groupe scolaire, commerces et une MJC remarquable.  
© Inventaire général, Département de la Seine-Saint-Denis, cl. S. Asseline, ADAGP, 2003  
029INV050



**Drancy - Cité G. Roulaud**  
**Rue R. Salengro**  
© Inventaire général, Département de la Seine-Saint-Denis, cl. S. Asseline, ADAGP, 2003  
029INV050



**Drancy - Cité P. Vaillant-Couturier**  
**Rue Anatole France et avenue P. Vaillant-Couturier**  
403 logements (HLM-O), Marcel Lods architecte, OPHLM de Drancy, 1957-1958, modèle établi à Sotteville-les-Rouen.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003  
029INV051



**Drancy - Cité Gagarine**  
**Rue Saint-Stenay**  
568 logements (HLM-O), Gilbert Roger  
architecte, OPHLM, 1962-1963.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Cité Gagarine**  
**Rue Saint-Stenay**  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Cité de l'Abrevoir**  
**Rue d'Amsterdam**  
1500 logements (HLM), Émile Aillaud architecte, J. Vedres  
architecte d'opération et polychromie, OPHLM de la Seine,  
1956-1960.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Cité de l'Abrevoir**  
**Rue d'Amsterdam**  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Cité P. Eluard  
Rue R. Salengro**

280 logements (HLM), Marcel Lods, André Malizard, Marc Alexandre, Alain Rivierre architectes. OPHLM de Drancy, 1967-1970.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Cité P. Eluard  
Rue R. Salengro**

© Inventaire général, Département de la Seine-Saint-Denis, cl. S. Asseline, ADAGP, 2003



**Drancy - Tour Péna  
Rue F. Péna**

71 logements (HLM), Marcel Lods, André Malizard, Marc Alexandre, Alain Rivierre architectes, OPHLM de Drancy, 1967-1970.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003





**Drancy - Foyer de personnes âgées Les Lilas**  
**Rue Jane Joye**  
AUA, Paul Chemetov architecte, Ville de  
Drancy, 1970-1972.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Résidence Max Jacob**  
**184-186 av. Henri-Barbusse**  
40 logements (PLA), AUA, Jean et Maria Deroche  
architectes, OPHLM, 1974-1977.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Résidence Max Jacob**  
**184-186 av. Henri-Barbusse**  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - ZAC Centre-ville**  
142 logements (PLA), AUA, Jean et Maria Deroche  
architectes, Sodédât 93 et Ville de Drancy, 1982-1983.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - ZAC Centre-ville**  
**Rues Timbaud et de la République**  
98 et 83 logements PLA, AUA, Borja  
Huidobro architecte, Sodédât 93 et  
OPHLM, 1977-1980.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau,  
2003



**Drancy - ZAC Centre-ville**  
**Rue de la République**  
83 logements (HLM-PLA)  
Patrick Duguet, Gérard  
Durand architectes, Sodédât  
93 et OPHLM, 1981-1982.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B.  
Pouvreau, 2003





**Drancy - ZAC Centre-ville**  
Logements (HLM), Georges Maurios  
architecte, Ville de Drancy, 1984.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - ZAC Centre-ville**  
Rue de la Haute-Borne, av. J.-Jaurès et bd.  
P. Vaillant-Couturier  
174 logements (HLM-PLA), Edith et Olivier  
Girard architectes, Sodédât 93, OPHLM, FFF,  
1980-1983.  
© CG 93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003





**Drancy - ZAC Centre-ville**  
**Place Soubiran**  
151 logements (HLM-PLA), J. Kalisz architecte,  
Sodédac 93, OPHLM, 1986-1988.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - ZAC centre-ville**  
**Rue Sadi-Carnot, bvd P. Vaillant-Couturier**  
148 logements HLM, Serge et Lipa Goldstein  
architectes, OPHLM, 1994-1997.  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003





**Drancy - Cité Gide**  
**Rue Gide**  
140 logements (HLM), Béatrice Dollé et  
Christian Labbé architectes, ODHLM, 2000  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Cité Gide**  
**Rue Gide**  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



**Drancy - Cité Gide**  
**Rue Gide**  
© CG93, DCJS, BP, cl. B. Pouvreau, 2003



## Les édifices industriels

Les premières formes d'industrialisation du territoire de Drancy <sup>1</sup> remontent à l'implantation de deux entreprises de traitement des déchets de Paris : la Compagnie des vidanges Fresnes et la Compagnie des vidanges nouvelles, implantées le long de l'axe Rueil-Bondy, actuelle rue de Stalingrad. Ces deux établissements, aujourd'hui disparus, entreposaient ou fabriquaient un engrais issu des vidanges : « la poudrette ».

Entre 1927 et 1936<sup>2</sup>, l'industrie drancéenne se développe peu sur la commune de Drancy, contrairement à ses voisines. En effet les communes du Bourget, du Blanc-Mesnil et de La Courneuve présentent un tissu industriel dense, notamment dans les domaines de la métallurgie, de la construction mécanique et de l'électromécanique.

Cette faible industrialisation est en partie due à l'importance des emprises ferroviaires. Les deux compagnies présentes sur la commune, celle du chemin de fer du Nord et surtout celle de la Grande Ceinture, ont très rapidement investi les emprises pour y développer une gare de triage et les infrastructures nécessaires au fret (ateliers de réparation, entrepôts, etc.). A côté de ces structures ont également été construits des logements pour leur personnel (Cité du Nord) et les équipements qui en découlent (sportifs, culturels et scolaires). Un tel contexte est défavorable à l'implantation des entreprises près des voies, dans la mesure où il ne leur permet pas de bénéficier du branchement ferroviaire indispensable pour leur production.

Sur le reste du territoire communal, rapidement recouvert par les lotissements pavillonnaires, l'industrie vient s'insérer dans les espaces laissés libres par la fonction résidentielle. Le découpage du territoire en lots à bâtir, favorise l'implantation de petites unités de production.

Le véritable développement industriel de Drancy se fait dans les années 1950 avec l'arrivée de grandes entreprises telle que la maison Bourdeau-Gueudelot, la société de cartonnage Barrez, la société des nouvelles brasseries de Paris et la société Bendix, toutes les quatre implantées le long et à l'ouest des voies de la Grande Ceinture.

Dans les années 1960-1970, devant la diminution du fret, la SNCF décide de louer certains de ses terrains et bâtiments à des entrepreneurs privés. Aujourd'hui des entreprises comme la Compagnie des salins du midi et des salins de l'est ou CFF Recycling y ont développé leur activité de stockage. Par ailleurs, d'autres grandes entreprises ont continué à s'implanter le long des grands axes, suivant l'exemple du site ELM Leblanc de la rue Denis Diderot.

Parallèlement à cette évolution du tissu industriel, les petites unités de production ont continué à se développer, profitant des besoins en sous-traitance des grandes entreprises locales ou voisines. Ces petits ateliers sont les éléments du patrimoine industriel les plus caractéristiques du territoire puisque la commune de Drancy est aujourd'hui, après Montreuil et Saint-Denis, celle qui accueille le plus grand nombre de PME-PMI. Les résultats du repérage confirment cette tendance car sur 36 sites recensés et construits avant 1970, 28 sont des petites unités de production.

### Les grands secteurs d'implantation

36 établissements industriels construits avant 1970 ont été repérés, qui peuvent être regroupés suivant 4 grands secteurs correspondant chacun à une spécificité du patrimoine industriel drancéen.

<sup>1</sup> Fernand Bournon, *Drancy, notice historique et renseignements administratifs*, Montévrain, 1898.

<sup>2</sup> Ces bornes chronologiques correspondent aux deux cartes utilisées : la carte industrielle de 1927 et la carte IGN au 1/10000 de 1936.



- **Les grandes entreprises : L'avenir Parisien et le Petit Drancy.**

En partie ouest de la ville, le quartier de l'Avenir Parisien est une zone de croisement des grands axes, formant un triangle délimité à l'ouest par la route de Flandre (actuelle RN2), à l'est par le chemin de fer de la Grande Ceinture et au sud par la route reliant Saint-Denis à Bondy (actuelle rue de Stalingrad). De l'autre côté de la voie ferrée se trouve le quartier du Petit Drancy bordé par la rue de Stalingrad et la RD115.

Sur ce grand secteur ont été recensés 17 sites industriels, soit près de la moitié du total parmi lesquels on compte les plus importants de la commune qui ont marqué le paysage et structuré l'espace :

- La Société Nouvelle des Brasseries Parisienne et Lyonnaise implantée rue de Stalingrad en 1959. Les installations de cette brasserie étaient considérées par ses contemporains comme les plus modernes d'Europe. La totalité du site a été démolie et remplacée par un centre commercial : Drancy Avenir. Cependant l'activité n'a pas totalement disparu puisque la société France Boissons occupe aujourd'hui les locaux de l'ancienne entreprise Bourdeau-Geudelot pour l'entreposage des boissons.
- A côté du centre commercial, au 124-126, rue Stalingrad, la société Bendix, spécialisée dans la fabrication d'équipements automobiles, s'est installée dans les années 1950. Ce site transformé est aujourd'hui occupé par les sociétés Bosch et ELM Leblanc.
- Aux 9-15, rue des Rupins de Drancy, l'ancien site de la société Danone, repris par la suite par l'entreprise la « Normandie à Paris » n'accueille aujourd'hui plus aucune activité.
- A la pointe nord du triangle sont implantées les emprises de certains bâtiments de l'usine de produits chimiques Norton dont l'entrée principale est située à La Courneuve au 178, avenue Paul Vaillant Couturier.
- De l'autre côté des lignes de chemin de fer de la Grande Ceinture, un autre grand site industriel s'est implanté au milieu des années 1950, celui de l'entreprise ELM Leblanc, au 121-125, rue Diderot. Aujourd'hui ce site est fermé, les locaux sont à louer et les services ont été transférés sur le site ELM de la rue de Stalingrad.
- Un dernier établissement important recensé sur cette zone est celui de l'Union de Travaux, coopérative entreposant des matériaux de construction, se situant au 48-50, boulevard Saint-Simon.

Les autres établissements repérés dans ce secteur sont des sites de faible emprise dont les activités sont majoritairement axées sur la petite métallurgie.

- **Une nébuleuse de petits ateliers : Paris Campagne, Les Oiseaux et Drancy-Centre.**

Ces trois quartiers constituent la plus grande des zones que nous avons délimitées et regroupent 14 sites industriels construits avant 1970. La totalité de ces sites sont des petits ateliers insérés dans le tissu pavillonnaire. Cette forme d'activité est une caractéristique de l'histoire industrielle de Drancy.

Le secteur SNCF : L'Economie.

Au nord de la commune se trouve l'ensemble imposant que constitue la gare de triage du Bourget-Drancy. A l'inverse de la ligne de la Grande Ceinture, les terrains adjacents aux voies ferrées ne sont pas occupés par les activités industrielles mais par des emprises SNCF louées à des entreprises privées, comme nous l'avons noté dans l'historique. Ainsi nous sommes en présence de bâtiments initialement voués à une logique d'entretien et de maintenance des trains et qui sont aujourd'hui réaffectés à des activités de production ou de stockage.

La partie nord de la voie ferrée n'est pas marquée par ces emprises SNCF mais par des activités aujourd'hui disparues.

Ainsi les sources nous indiquent qu'au 139, avenue de la Division Leclerc était implantée la Société des Affineries de Picardie qui changea de raison sociale plusieurs fois mais dont l'activité resta la métallurgie.

Juste en face de cette adresse reste encore en place une friche appartenant aujourd'hui à la SOCADEC.

Mis à part ces deux sites, ce secteur est dépourvu d'établissements industriels alors qu'il est limitrophe de deux zones industrielles, celle du Commandant Rolland au Bourget et celle de la Molette au Blanc-Mesnil.

- **Une absence d'activités : La Muette, La Mare et le Village Parisien.**

Sur toute la partie sud-est de la commune, constituée des quartiers de la Muette, du Village Parisien et de la Mare, n'ont été recensés que deux ateliers antérieurs à 1970.

## Intérêt patrimonial de l'industrie drancéenne

Sur les 36 sites industriels recensés sur la commune de Drancy, aucun n'a été jugé remarquable d'un point de vue patrimonial. Aucun site n'a marqué l'histoire du territoire de manière significative de par sa production ou son aspect social et aucun ne révèle de qualité architecturale et esthétique particulière. Seul un site d'entreposage de matériaux de construction, situé au carrefour Salengro a retenu notre attention de par son architecture typique des années 1930-1950, peu représentée sur le territoire communal (photo n°1). Par ailleurs la parcelle sur laquelle est implantée cette entreprise possède un intérêt historique pour la commune en tant que lieu structurant de la trame urbaine à travers les âges.

A part ce site, l'intérêt du patrimoine industriel drancéen est autre, il est pédagogique et scientifique. Drancy est un très bon observatoire de l'architecture industrielle des années 1950-1965 et de l'évolution de la construction des petits ateliers inscrits dans des quartiers pavillonnaires.

- **Les grands sites :**

Les grands sites industriels qui ont tous été édifiés entre 1950 et 1965 sont des témoins intéressants des modifications qui eurent lieu à cette époque dans le domaine de l'architecture aussi bien au niveau des formes que des techniques constructives.

Ces modifications sont les aboutissements de la préoccupation accrue des entrepreneurs de vouloir faire diminuer le coût du capital fixe.

Il en résulte des sites industriels dans lesquels les bâtiments de fabrication ou de stockage sont conçus avec des matériaux plus rentables et sans réelle qualité esthétique. Ce souci devient l'unique apanage des bâtiments à forte valeur symbolique : l'administration, la direction et dans certains cas les services de recherche. Le site de l'entreprise Bourdeau-Geudelot aujourd'hui occupée par la société France-Boissons est en bon exemple de ce type d'architecture (photo n°2). Les structures des bâtiments sont en métal, le tout couvert d'un bardage en PVC teint ou transparent pour laisser entrer la lumière naturelle.

Le site des établissements ELM Leblanc, construit dans les années 1960 représente également un bon exemple de ces nouvelles architectures industrielles. Les bâtiments de production ou de stockage sont de simples halles en béton et parpaing, parfois bardé de tôle. Les façades ne présentent aucun élément décoratif et sont uniquement rythmées par des ouvertures en

bandeaux aux meneaux saillants (photo n°3). La répétition de ces ouvertures en bandeau sur les divers bâtiments offre à l'ensemble une certaine homogénéité. Le bâtiment de l'administration a bénéficié d'un traitement particulier par l'utilisation d'acier inoxydable pour les montants des ouvertures et, à une moindre échelle, par l'inscription du nom de l'entreprise, aujourd'hui disparue, sur le toit (photo n°4).

Ce type d'architecture se retrouve sur les autres grands sites industriels de la même époque, faisant de Drancy un territoire intéressant pour l'observation de l'architecture industrielle contemporaine.

- **Les petites unités de production :**

Pris dans leur ensemble, les ateliers offrent une typologie historique de l'architecture des petites unités de production insérées dans le tissu urbain.

Les constructions des années 1900-1915 se caractérisent par l'utilisation du bois pour les structures et de la brique pour leur remplissage. Le recours éventuel aux briques polychromes en façade est emprunté à l'architecture du logement dans le but d'intégrer ces ateliers à leur milieu urbain. (photos n°5 et 6).

Dans les années 1920-1930 des évolutions apparaissent sur les matériaux de structure et les formes du bâti. Pour les structures, tandis que le béton fait son apparition dans les grands sites industriels, la construction des ateliers s'effectue avec des structures métalliques. La brique, utilisée de manière systématique pour les façades, se voit recouverte d'un enduit rendant l'ensemble homogène. Pour les formes, il n'existe pas de règle unique. La rationalisation de l'espace devient une préoccupation essentielle au détriment parfois de l'intégration du site à son milieu. Ainsi les sites marquent davantage le paysage, les entrepreneurs n'hésitant d'ailleurs plus à rendre visible le nom de leur société. Le site de la photo n°7 est un bon témoin de ces modifications. Le pignon sur rue de l'atelier n'a pas d'autre utilité que celle d'y inscrire, dans un cartouche, la raison sociale de l'entreprise.

A partir des années 1950 des modifications architecturales identiques à celles des grands sites apparaissent. Le coût du capital fixe doit être au plus bas et l'espace rationalisé au maximum avec l'utilisation des matériaux les plus rentables (béton et bardage). Les ateliers prennent alors la forme de bâtiments rectangulaires avec des ouvertures simples pour l'éclairage et des murs de façade sans recherche esthétique qui peuvent dévaloriser le milieu environnant. L'atelier de la photo n° 8 en est un bon témoin.



Drancy – Entrepôt, de l'entreprise Union de travaux, 50, boulevard Saint-Simon  
© CG 93, DCJS, BP, cl. A. Furio  
029INV021



Drancy – ancienne entreprise Bourdeau-Gueudelot, actuellement entrepôt de la société France Boissons  
79, rue Julian Grimau  
© CG 93, DCJS, BP, cl. A. Furio  
029INV030



Drancy - Atelier de fabrication de l'entreprise ELM Leblanc  
121-123, rue Diderot  
© CG 93, DCJS, BP, cl. A. Furio  
029INV003

Les ateliers insérés dans le tissu urbain



Drancy - atelier  
45, rue Lamartine  
© CG 93, DCJS, BP, cl. A. Furio  
029INV002



Drancy - atelier  
30, rue Brigolle  
© CG 93, DCJS, BP, cl. A. Furio  
029INV033



Drancy - atelier  
33 rue Gabriel Puech  
© CG 93 DCJS, BP, cl. A. Furio  
029INV011

## Les édifices ferroviaires

La forme urbaine de l'agglomération de Drancy a été largement déterminée par le tracé des voies ferrées. Aujourd'hui les emprises des voies, gares et autres édicules liés à l'activité ferroviaire, couvrent plus d'1/7<sup>ème</sup> du territoire communal.

La première ligne à traverser Drancy est celle de Paris-Soissons dont le premier tronçon, qui rejoint la capitale à Sevran, fut inauguré le 2 décembre 1858. L'implantation du réseau a été réalisée par la Compagnie du nord qui a dû modifier à deux reprises le tracé des voies. Le second plan ne rencontra pas d'opposition car il passait au nord de la commune tout en desservant les villes de La Courneuve et du Bourget. C'est sur cette dernière commune que fut construite la gare Le Bourget-Drancy à la fin de l'année 1858, à une distance de 2 kilomètres du centre-ville de Drancy. Il faut attendre 1868 pour qu'apparaisse une première amélioration pour les habitants, avec l'installation d'une halte voyageur au passage à niveau entre le Blanc-Mesnil et Drancy sur le chemin des Marais, actuelle rue Anatole France.

En décembre 1882, c'est à la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ceinture d'inaugurer l'ouverture de la gare du « Bourget-Grande Ceinture » située sur le territoire de Drancy. Cette ligne, dont la construction ne fut terminée qu'en 1883, a permis de résoudre des problèmes d'interconnexions en reliant par exemple Massy-Palaiseau au Bourget en passant par Saint-Germain et Epinay-sur-Seine.

Par ailleurs, le croisement des lignes de la Grande Ceinture avec celles de Paris-Soissons accéléra le développement d'une grande gare de triage amorcé depuis 1863. Cette gare de triage, considérée comme une des plus grandes d'Europe à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle devait assurer les relations d'échange des marchandises entre ces deux lignes, elles-mêmes reliées à d'autres embranchements.

L'expansion du domaine ferroviaire s'accrut avec les nombreuses constructions de la Compagnie des chemins de fer du Nord. En 1913 la halte voyageur fut remplacée par une gare en dur « Le Blanc-Mesnil-Drancy » (photo 2). Cependant cette nouvelle gare, située côté Drancy, était difficile d'accès pour les blancs-mesnilois obligés de faire un grand détour pour s'y rendre. Ce problème conduisit à la réalisation en 1930 d'une seconde gare de l'autre côté des voies, puis d'un pont reliant le quartier de l'Economie au reste du territoire communal.

Parallèlement aux infrastructures liées au réseau, en 1887 la Compagnie du Nord investit le territoire drancéen avec la construction de la cité du Nord. Cet ensemble composé de 35 pavillons à destination du personnel de l'entreprise fut agrandi en 1920-21 avec l'apparition de logements collectifs, puis en 1937 et 1959. En 1969, les pavillons disparurent pour laisser place aux seuls logements collectifs encore en place aujourd'hui. La construction de ces logements fut accompagnée d'un ensemble d'équipements sportifs : stade, jeux de boules, tennis etc....

En 1959 fut décidée l'électrification des lignes. Le chantier qui s'échelonna en plusieurs phases jusqu'en 1962 permit de moderniser l'ensemble de la gare de triage qui ne pouvait plus entièrement contenir le développement du fret. En 1970, la gare de triage plus particulièrement affectée aux pondéreux, desservait tout le nord de la région parisienne et était reliée à des embranchements particuliers liés aux entreprises : le chemin de fer industriel du Bourget qui dessert toute la zone industrielle de la Molette, Citroën à Aulnay-sous-Bois ou encore Garonor. Aujourd'hui quasiment toutes les constructions sont encore en place, témoins d'une part de l'histoire ferroviaire de Drancy et d'autre part d'une architecture bien spécifique, dont les ateliers de réparation et d'entretien de la gare de triage constituent des exemples représentatifs.



**Drancy - Gare du « Bourget Grande Ceinture »**

Elle date de 1882. Dans son ensemble la gare est identique aux 32 autres de la compagnie. L'originalité de cette gare, comme celle d'Épinay, est la présence d'un niveau supplémentaire constitutif du dénivelé important entre les voies et la cour des voyageurs.

© CG 93, DCJS, BP, cl. A. Furio, 2003  
029inv106



**Drancy - Première gare « Le Blanc-Mesnil – Drancy »**

Elle date de 1913. Son architecture est typique des gares construites par la compagnie des chemins de fer du Nord à la même époque sur l'exemple des gares de Saint-Ouen et d'Épinay-sur-Seine.

© CG 93, DCJS, BP, cl. A. Furio, 2003  
029inv113



**Drancy - Seconde gare « Le Blanc-Mesnil – Drancy »**

Elle date de 1930. Son architecture est différente de celle de la première gare. L'utilisation de matériaux modernes pour l'époque comme le béton ainsi que la forme « géométrique » du bâti l'inscrit en droite ligne dans le style Moderne en vogue dans les années 1930. © CG 93, DCJS, cl. A. Furio, 2003

029inv112



**Drancy - Atelier de réparation et d'entretien  
Gare de triage.**

Dernier quart du 19<sup>e</sup> siècle.  
© CG93, DCJS, BP, cl. A. Furio, 2003  
029inv107



**Drancy - Atelier de réparation et d'entretien  
Gare de triage**

Aujourd'hui réhabilité en entrepôt et bureaux pour  
l'entreprise CFF Recycling. Premier quart du 20<sup>e</sup> siècle.  
© CG93, DCJS, BP, cl. A. Furio, 2003  
029inv110

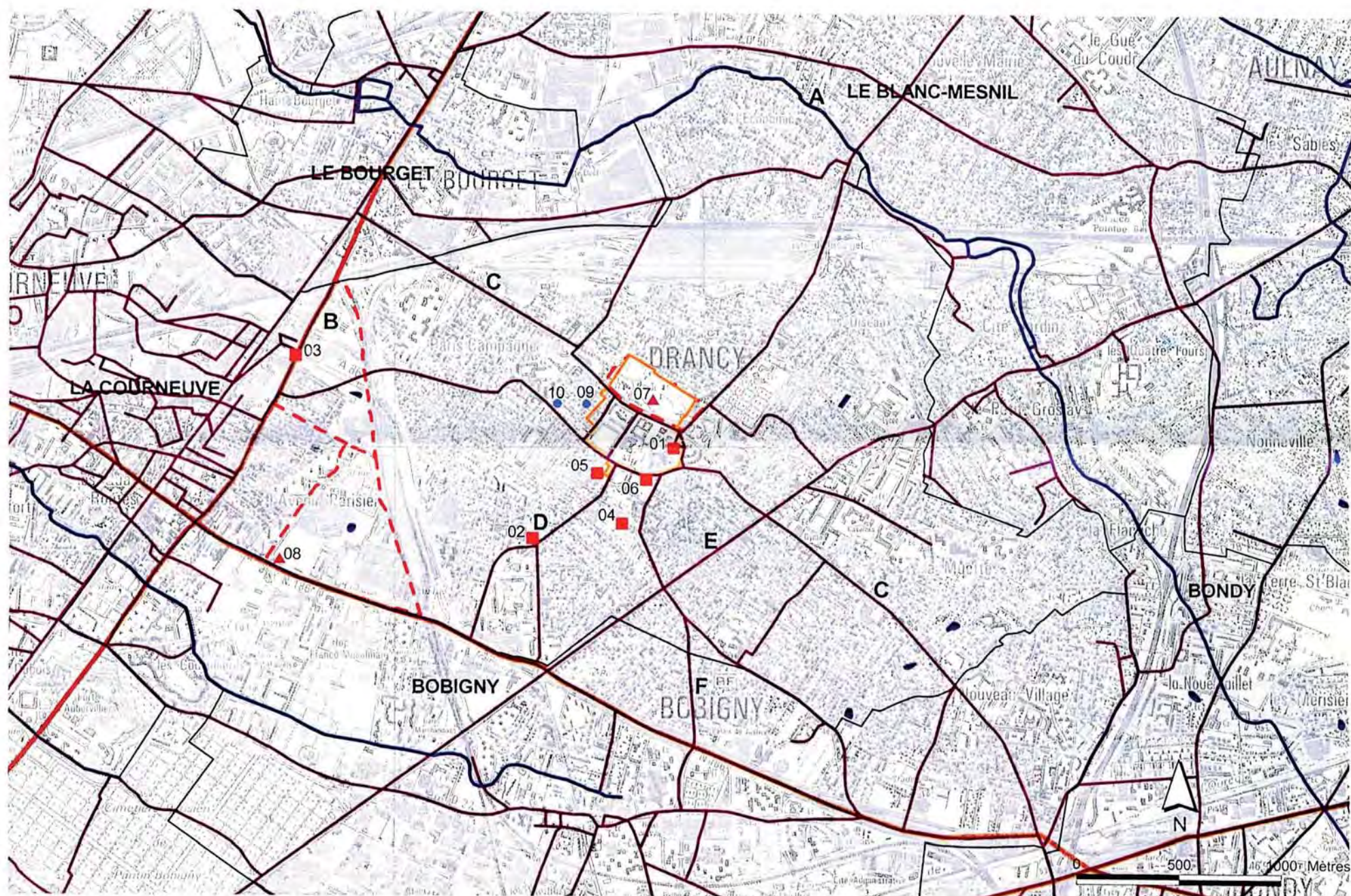











**Drancy - Atelier de réparation et entretien Gare de  
trriage**

Structures, charpentes et voûtes en béton. Premier  
quart du 20<sup>e</sup> siècle.  
© CG93, DCJS, BP, cl. A. Furio, 2003  
029inv118



# DRANCY : DONNEES ARCHEOLOGIQUES

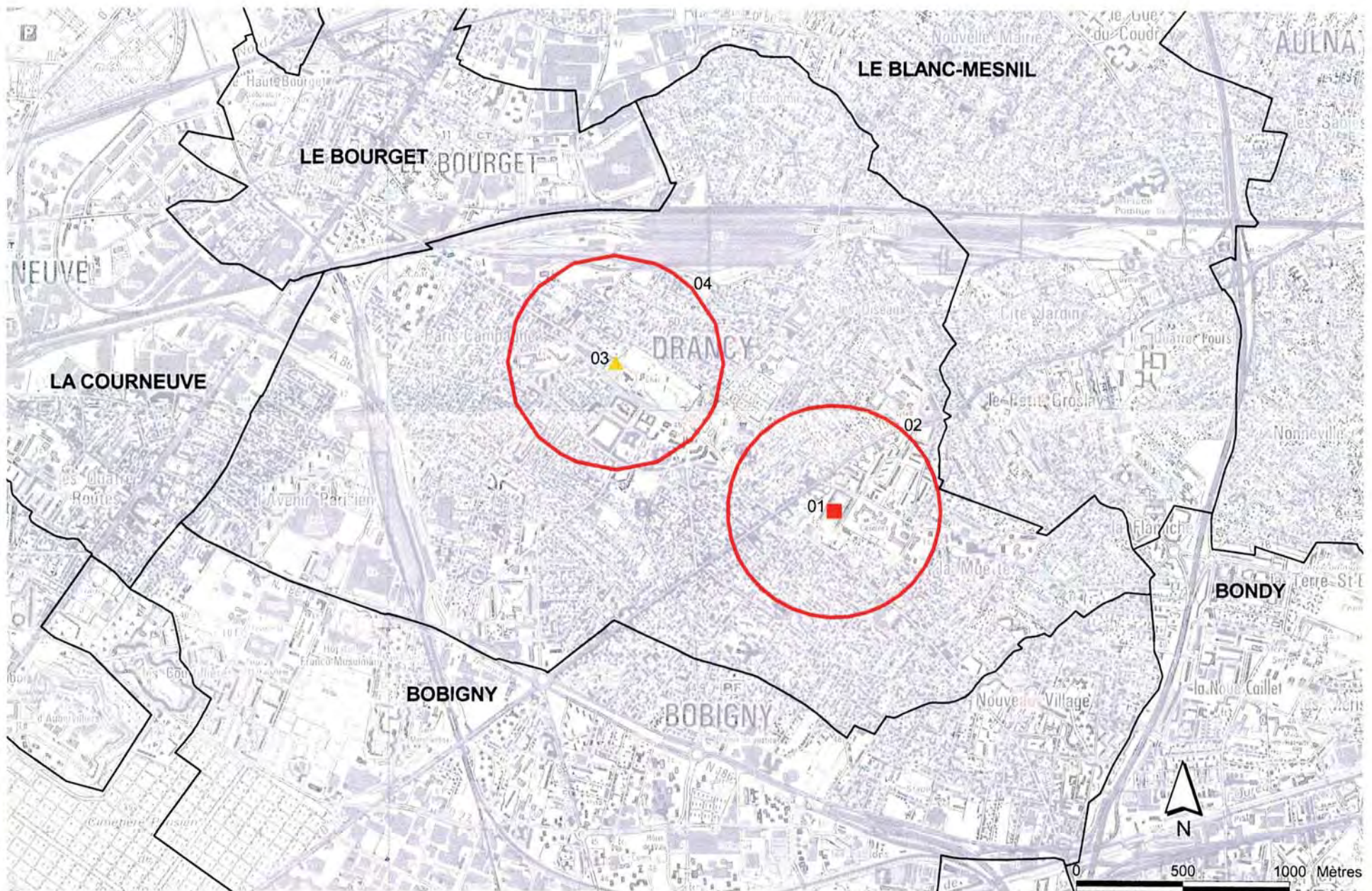


 Limites communales	 site précisément daté et interprété	 site mal daté et/ou mal interprété	 découverte isolée
 Hydrographie, état c.1820	01-Eglise Saint-Germain l'Auxerrois, attestée en 1096	07-Fortification en terre, puis maison forte attestée en 1585	09-Fortification en terre ou butte de moulin à vent
 Viaire c.1820	02-Eglise Saint-Sylvain, attestée en 1140, détruite à la Révolution, hameau attesté en 1207, puis ferme du Petit Drancy	08-Vestiges d'habitat, 2e moitié du IIe-IIIe	10-Moulin à vent de Drancy, attesté en 1773, démoli avant 1841
 Voie romaine	03-Nécropole, 4e, et voie romaine		
 Emprise du village au 18e	04-Vestiges d'activité métallurgique et inhumations d'époque gauloise, habitat 6e-12e		
 Zones archéologiques	05-Habitat 1er s. avt J.-C. - 8e		
	06-Enclos d'époque gauloise, habitat 9e-12e		

- A-Ru de la Molette
- B-Route de Paris à Senlis
- C-Chemin de La Courneuve à Bondy
- D-Le Petit Drancy
- E-Route de Paris à Meaux
- F-Chemin de Bobigny

*Zonages archéologiques*  
 A l'intérieur des zones, toutes les demandes d'autorisation d'utilisation du sol doivent être transmises pour avis au Service Régional de l'Archéologie - D.R.A.C. Ile-de-France. Le S.R.A. prescrira éventuellement la réalisation de sondages ou de fouilles. En dehors de ces zones, seules les demandes affectant un terrain d'assiette supérieur à 5000m<sup>2</sup> doivent faire l'objet de transmission

# DRANCY : EDIFICES PROTEGES ET PERIMETRES DE PROTECTION



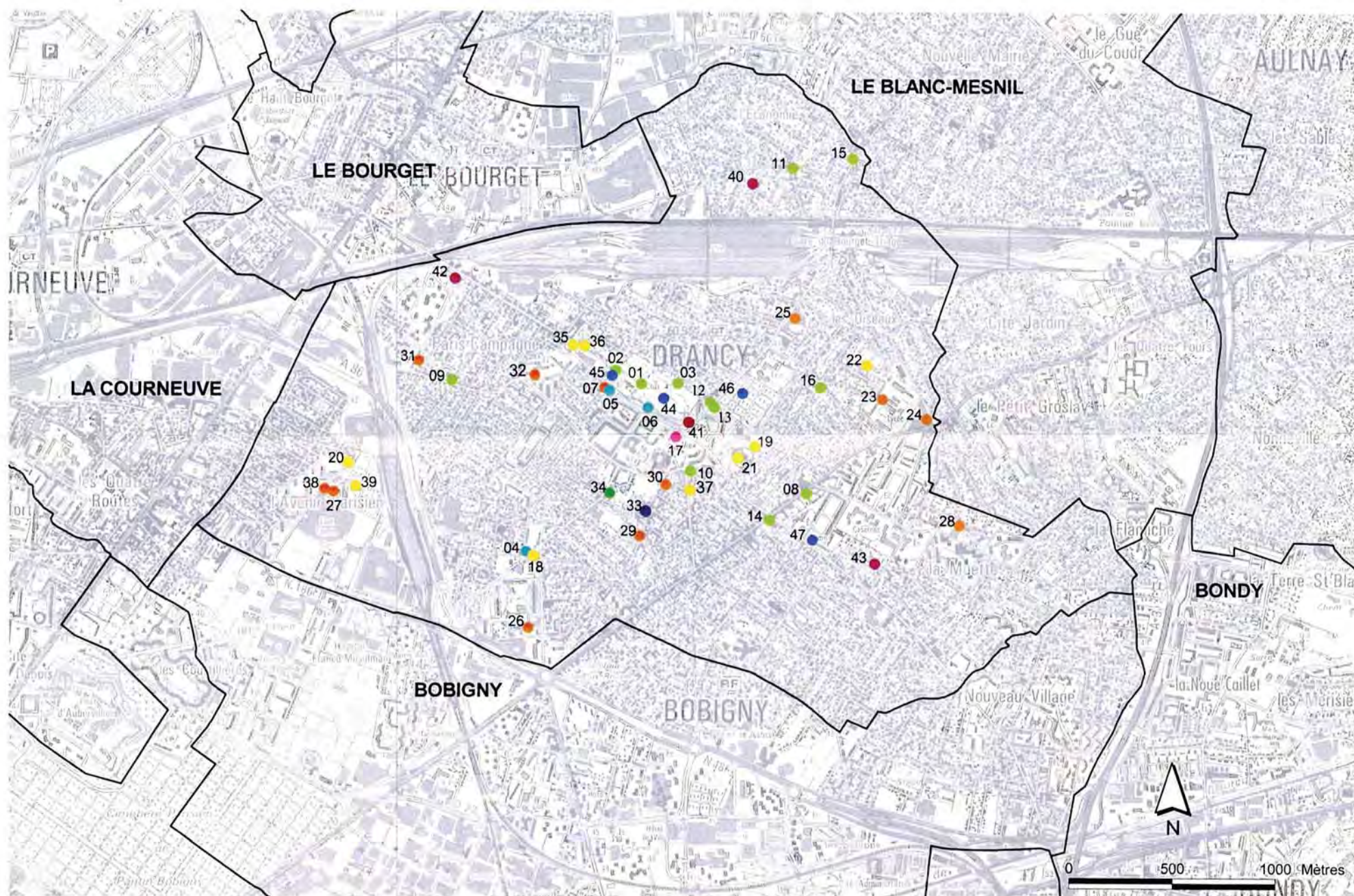
- Limites communales
- Classement MH
- ▲ Inscription MH
- Périmètre MH

- 01-Cité de la Muette : façades et toitures, escaliers et leurs cages, caves, tunnel des déportés, sol de la cour
- 02-Périmètre associé à la cité de la Muette.
- 03-Grilles du château
- 04-Périmètre associé à la grille du château

NOTA : les périmètres de protection d'un rayon de 500 m indiqués sur cette carte ont été générés automatiquement sous ArcView 3.1 à partir des polygones figurant les édifices protégés. Ils peuvent donc être légèrement différents des périmètres indiqués dans les documents de servitudes annexés au POS.

Le Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine doit être saisi de toute autorisation affectant le droit des sols situés dans un périmètre de protection d'un monument inscrit ou classé au titre de la loi de 1913 sur les monuments historiques (rayon de 500 m), dans un site classé ou inscrit au titre de la loi de 1930, ou dans un périmètre de ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager).

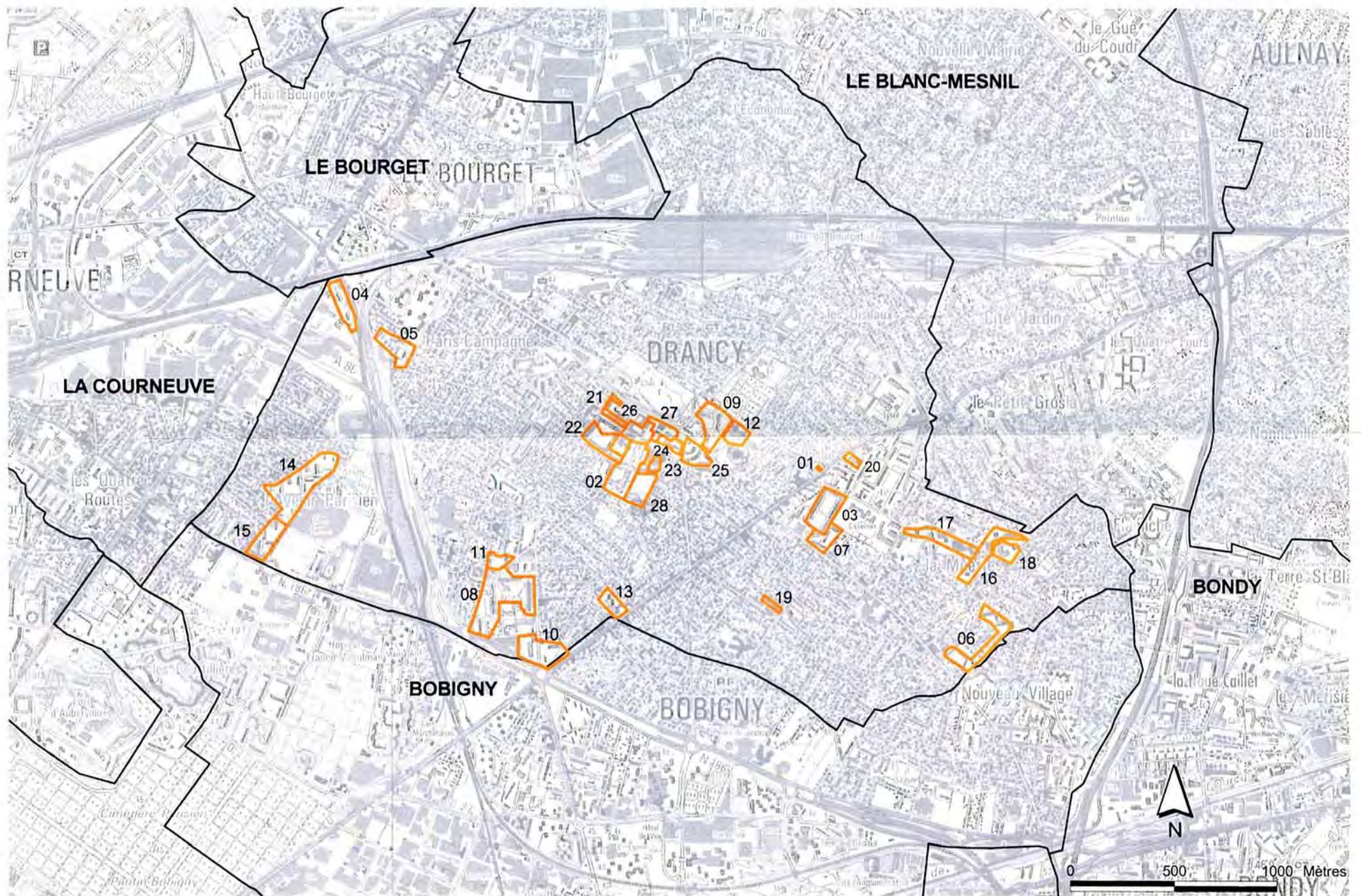
# DRANCY : ELEMENTS INTERESSANTS REPERES\*




- Limites communales
- Architecture agricole
    - 04-Mur d'enceinte de la ferme du Petit Drancy, 19e - 93 avenue Marceau
    - 05-Ferme, 19e - 90 rue Sadi Carnot
    - 06-Glacière, 18e - Rue Sadi Carnot
  - Architecture domestique
    - 01-Château, fin 19e - 90 rue Sadi Carnot
    - 02-Grille du château, 18e - Rue Ladoucette
    - 03-Enceinte du château, 17e-18e - Rue Sadi Carnot
    - 08-Maison des pailleux, 19e - 154 avenue Henri Barbusse
    - 09-Maison, 2e moitié 19e - 280 rue de la République
    - 10-Maisons, 2e moitié 19e - Avenue Jean Jaurès
    - 11-Maison, 2e moitié 19e - Avenue Pasteur
    - 12-Maison, 2e moitié 19e - Rue Maxime Gorki
    - 13-Maison, 2e moitié 19e - Rue Sacco et Vanzetti
    - 14-Maison, 2e moitié 19e - Place du 19 mars 1962
    - 15-Maisons, fin 19e-début 20e - Avenue de la Division Leclerc
    - 16-Maison, Maison, 2e moitié 19e - Place des Héros de la Résistance
  - Architecture de culture, recherche, sport ou loisir
    - 18-Maison de la culture, 1968 - Rue Fernand Péna
    - 19-Gymnase Auguste Delaune, 1950 - Rue Gaston Landry
    - 20-Gymnase Paul Langevin, 1965 - Rue Saint-Stenay
    - 21-Stade Nautique municipal Auguste Delaune, 1968 - Boulevard Paul Vaillant-Couturier
    - 22-Stade Charles Sage, 1964 - Rue du Docteur Schweitzer
    - 35-Centre culturel du parc, 1993 - Place Aristide Briand
    - 36-Cinéma Kursaal, 2e moitié 20e - Rue Ladoucette
    - 37-Cinéma Le Prado, 1932 - Rue Marcelin Berthelot
    - 39-Gymnase Romain Rolland - Rue Saint-Stenay
  - Architecture de l'administration ou de la vie publique
    - 17-Hôtel de ville, 1859 - Rue Sadi Carnot
  - Architecture fiscale ou financière
    - 34-Perception - Rue Roger Salengro
  - Architecture funéraire, votive ou commémorative
    - 44-Mausolée de la Baronne de Ladoucette, fin 19e - Rue Sadi Carnot
    - 45-Tombe de la Comtesse de Mun, 1865 - Rue Sadi Carnot
    - 46-Monument aux Morts, entre-deux-guerres - Rue Anatole France
    - 47-Monument aux Déportés, 1976 - Rue Jean Jaurès
  - Architecture judiciaire, pénitentiaire ou de police
    - 33-Gendarmerie, 1930 - Rue Charles Gide
  - Architecture religieuse
    - 40-Eglise Saint-Louis-du-Progrès, 1930-1931 - Rue Georges Marie
    - 41-Eglise Sainte-Louise-de-Marillac, 1936-1939 - Rue Sadi Carnot
    - 42-Eglise Saint-Jean-L'Evangeliste, 1933-1935 - Avenue Marceau
    - 43-Chapelle Notre-Dame de Liesse, 1963 - Avenue Saint-Fargeau
  - Architecture scolaire
    - 07-Ecole catholique Saint-Germain, 19e - Rue Sadi Carnot
    - 23-Lycée Delacroix, 1958 - Rue du Docteur Schweitzer
    - 24-Lycée Paul Le Rolland, 1994 - Rue Castelnau
    - 25-Collège Anatole France, 1994 - Rue Anatole France
    - 26-Groupe scolaire Salengro-Voltaire, 1960 - Rue Roger Salengro
    - 27-Ecole primaire Cristino Garcia, 1965 - Rue Saint-Stenay
    - 28-Ecole primaire Jacques Jorissen, 1960 - Rue des Bois de Groslay
    - 29-Collège Paul Bert, 2002 - Rue Lénine
    - 30-Ecole maternelle Francine Fromond, 1957 - Rue Francine Fromond
    - 31-Ecole maternelle Danielle Casanova, 1954 - Rue Emmanuel Vinson
    - 32-Ecole maternelle Pierre Sémard, 1958 - Rue de la République
    - 38-Ecole maternelle Romain Rolland - Rue Saint-Stenay

\*Il s'agit d'éléments repérés au titre de l'article L123.1.7° du Code de l'urbanisme à l'exclusion des éléments archéologiques, des édifices industriels et ferroviaires et du logement social qui font l'objet de cartes et notices distinctes. L'habitat individuel (maisons de ville, pavillons, etc...) n'a pas encore fait l'objet d'un repérage.

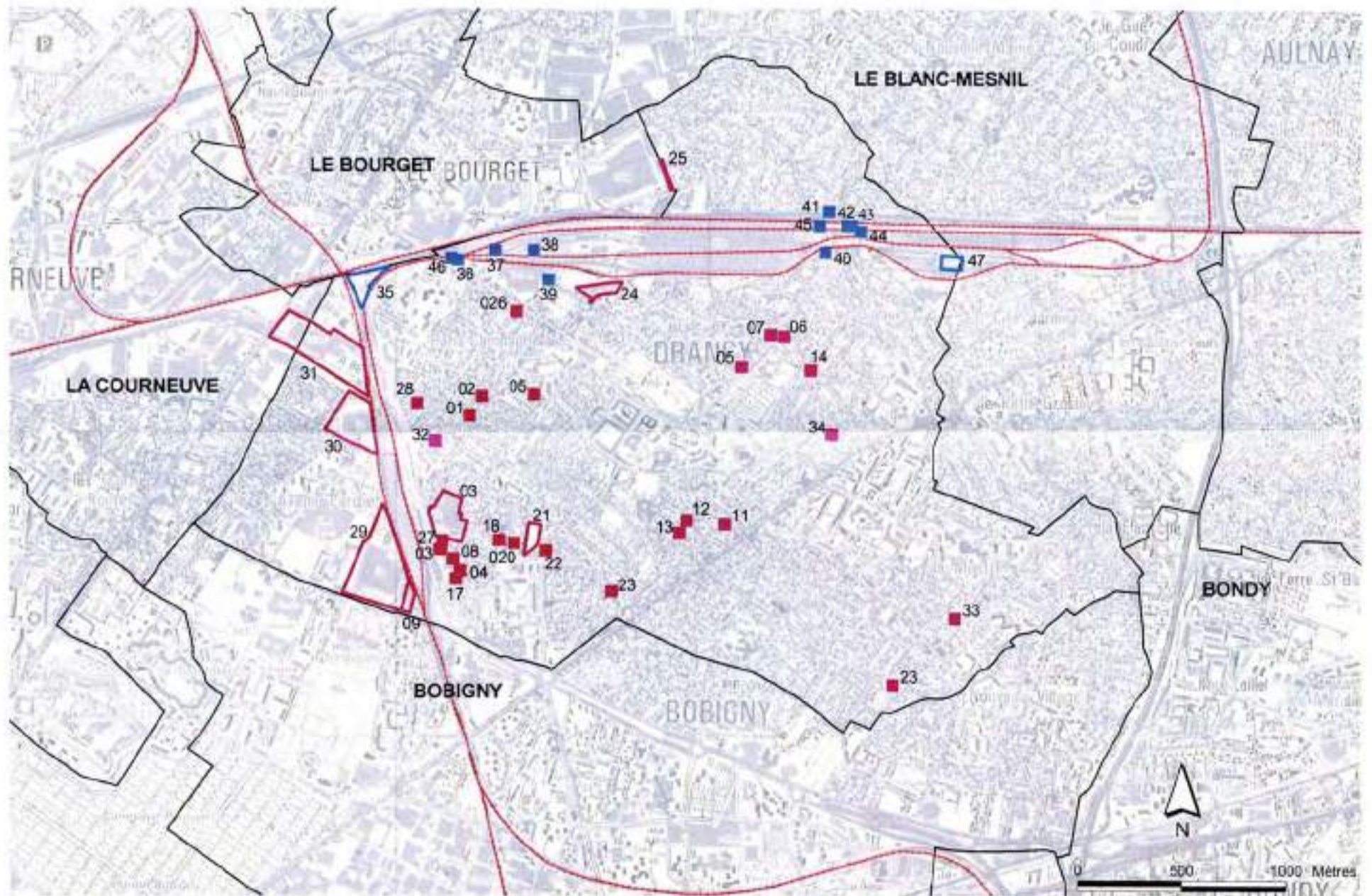
# DRANCY : LOGEMENT SOCIAL REPERE







 Limites communales

- 01** - Logements ouvriers, début du XXe siècle -189 avenue Henri Barbusse
- 02** - Cité-jardin, Bassompierre Joseph, Rutté Paul de, architectes et Sirvin Paul pour l'extension. OPHBM de la Seine d'Henri Sellier et Cie des chemins de fer de l'État, propriétaire du terrain -156 logements HLM. 1921-1922 pour les pavillons puis extension 1929-1933 -Rue Soubiran, rue Charles-Gide, rue de la République
- 03** - Cité de la Muette, 950 logements (HBM) sur les 1250 prévus. Beaudouin Eugène et Lods Marcel, architectes, Bodiensky Vladimir ingénieur, contribution de Prouvé Jean pour les huisseries. OPHBM de la Seine, 1931-1935 - Avenue Jean Jaurès, rues Fontaine et Blanqui
- 04/05** - Cité Thaïs, 254 + 68 logements (HLM-O), Philippot Jean architecte, La Sablière, 1950-1953 - Rues Diderot et Vinson et Thaïs, 68 rue Butte
- 06** - Cité de l'Abreuvoir, 264 logements (HLM) sur les 1500 de la cité, essentiellement située sur la commune de Bobigny, Aillaud Émile, architecte, Védres J., architecte d'opération et polychromie, OPHLM de la Seine, 1956-1960 - Rue d'Amsterdam
- 07** - Cité de la Muette, 98 logements (HLM-O), Lods Marcel et Malizard André, architectes, ODHLM, 1955-1956 - Square Libération
- 08** - Cité Gaston Roulaud, 803 logements (HLM), Lods Marcel, architecte, OPHLM de Drancy, 1959-1962. Groupe scolaire, commerces et une MJC - Rue R. Salengro
- 09** - Cité Paul Vaillant-Couturier, 403 logements (HLM-O), Lods Marcel, architecte, OPHLM de Drancy, 1957-1958 - Rue Anatole France et avenue Paul Vaillant-Couturier
- 10** - Cité Paul Eluard, 280 logements (HLM), Lods Marcel, Malizard André, Alexandre Marc, Rivierre Alain architectes. OPHLM de Drancy, 1967-1970 - Rue R. Salengro. Groupe scolaire, commerces et station service
- 11** - Tour Péna, 71 logements (HLM), Lods Marcel, Malizard André, Alexandre Marc, Rivierre Alain architectes, OPHLM de Drancy, 1967-1970 - Rue F. Péna
- 12** - Tours Allende et Neruda, 220 logements (HLM), Lods Marcel, Rivierre Alain architectes. OPHLM de Drancy, 1970-1972 - Rue R. Peitieu
- 13** - Résidence Danielle Casanova, 130 logements (HLM), Lods Marcel, Rivierre Alain architectes. OPHLM de Drancy, 1970-1972 - Avenue Henri Barbusse
- 14** - Cité Gagarine, 568 logements (HLM-O), Gilbert Roger architecte, OPHLM, 1962-1963 - Rue Saint-Stenay
- 15** - Cité Résistance, 356 logements (HLM), Gilbert Roger architecte, OPHLM, 1967 - Rue de Stalingrad
- 16** - Cité Marcel Cachin, 484 logements (HLM), Gilbert Roger architecte, OPHLM, 1968 - Rue des Bois de Groslay
- 17** - Cité Jules Auffret, 416 logements (HLM), Gilbert Roger architecte, OPHLM, 1972-1973 - Rue des Bois de Groslay, rue Jules Guesdes
- 18** - Foyer Automne (RPA), Gilbert Roger architecte, Ville de Drancy, 1972 - Rue des Bois de Groslay
- 19** - Foyer Les Lilas (RPA), AUA, Chemetov Paul architecte, Ville de Drancy, 1970-1972 - Rue Jane Joye
- 20** - Résidence Max Jacob, 40 logements (PLA), AUA, Deroche Jean et Maria, architectes, OPHLM, 1974-197 - 184-186 avenue Henri Barbusse
- 21** - ZAC Centre-ville, 142 logements (PLA), AUA, Deroche Jean et Maria, architectes, Sodédat 93 et Ville de Drancy, 1982-1983, ZAC Centre-ville - Rues du Centre, rue Jean-Pierre Timbaud
- 22** - ZAC Centre-ville, 98 et 83 logements PLA, AUA, Huidobro Borja, architecte, Sodédat 93 et OPHLM, 1977-1980 - Rue Jean-Pierre Timbaud, rue de la République
- 23** - ZAC Centre-ville, 83 logements (HLM-PLA) Duguet Patrick, Durand Gérard, architectes, Sodédat 93 et OPHLM, 1981-1982 - Rue de la République
- 24** - ZAC Centre-ville, 21 logements (HLM), Maurios Georges, architecte, Ville de Drancy, 1984. Place Maurice Thorez
- 25** - ZAC Centre-ville, 174 logements (HLM-PLA) Girard Édith et Olivier, architectes, Sodédat 93, OPHLM, FFF, 1980-1983 - Rue de la Haute-Borne, avenue Jean Jaurès, boulevard Paul Vaillant-Couturier
- 26** - ZAC Centre-ville, 151 logements (HLM-PLA) Kalisz J. architecte, Sodédat 93 et OPHLM, 1986-1988 - Place Soubiran
- 27** - ZAC Centre-ville, 148 logements HLM, Goldstein Serge et Lipa architectes, OPHLM, 1994-1997 - Rue Sadi-Carnot, boulevard Paul-Vaillant-Couturier
- 28** - Cité Charles Gide, 140 logements (HLM), Dollé Béatrice et Labbé Christian architectes, ODHLM, 2000 - Rue Charles Gide

# DRANCY : EDIFICES INDUSTRIELS ET FERROVIAIRES (antérieurs à 1970)



 Limites communales	 Edifice industriel	 Edifice ferroviaire
 Voie ferrée		

<p>01 - Atelier, 2e moitié 20e - 67 rue Lamartine</p> <p>02 - Atelier, travail du bois, menuiserie, 1er quart 20e - 45 rue Lamartine</p> <p>03 - Usine, petite métallurgie, chaudronnerie, ELM leblanc, 2e moitié 20e - 123-125 rue Diderot</p> <p>04 - Usine, impression sur papier, imprimerie, 2e moitié 20e - 10 rue Victor Bize</p> <p>05 - Entrepôt, 2e moitié 20e - 75 rue Anatole France</p> <p>06 - Usine, 2e quart 20e - 90 rue Anatole France</p> <p>07 - Atelier, 2e moitié 20e - 113 rue Anatole France</p> <p>08 - Usine, verrerie, glacière, 2e moitié 20e - 153 rue Diderot</p> <p>09 - Usine, agroalimentaire, la Normandie à Paris, 2e moitié 20e - 9-15 rue des ruppins de Drancy</p> <p>10 - Atelier, petite métallurgie, chaudronnerie, 2e moitié 20e - 64 rue Nieupart</p> <p>11 - Atelier, 2e quart 20e - 33 rue Gabriel Puché</p> <p>12 - Atelier - 30 rue Marcelin Berthelot</p> <p>13 - Atelier, travail du bois, menuiserie - 11 rue Aimé Laperruque</p> <p>14 - Entrepôt, 2e moitié 20e - 40-46 rue Ambroise Croizat</p> <p>15 - Atelier, A. Blanc, 2e quart 20e - 121-123 rue de la République</p> <p>16 - Atelier, travail du bois, menuiserie, 2e moitié 20e - 138 rue Faïdherbe</p> <p>17 - Atelier, petite métallurgie, chaudronnerie, 2e moitié 20e - 130 rue Faïdherbe</p>	<p>18 - Usine, 2e quart 20e - 1-17 rue André Sigonney</p> <p>19 - Atelier, 2e moitié 20e - 19-21 rue André Sigonney</p> <p>20 - Entrepôt, 2e moitié 20e - 21 rue Rigolet</p> <p>21 - Entrepôt, matériaux de construction, 2e moitié 20e - 48-50 boulevard Saint-Simon</p> <p>22 - Atelier, petite métallurgie - 63 rue Roger Salengro</p> <p>23 - Atelier, AMV, 2e moitié 20e - 5 allée des Peupliers</p> <p>24 - Usine, construction mécanique, Chamebel France, 2e moitié 20e - 18 rue Philippe Lelouette rue Alsace Lorraine</p> <p>25 - Usine, SOCADEC, 2e quart 20e - rue de la Division leclerc, rue des Mugnets</p> <p>26 - Usine, SOMELOR, 2e quart 20e - 5 rue Françoise Rude, avenue Marceau</p> <p>27 - Atelier, 2e moitié 20e - 64 rue Laennec</p> <p>28 - Entrepôt, 2e moitié 20e - 45 rue Jean-Marie Mézières</p> <p>29 - Usine, Bendix; ELM-Leblanc groupe Bosch, 2e moitié 20e - 123-125 rue de Stalingrad</p> <p>30 - Usine, métallurgie, Bourdeau-Gucudot, 2e moitié 20e - 79 rue Julian Grimaud</p> <p>31 - Usine, Norton - 178 avenue Paul Vaillant-Couturier</p> <p>32 - Atelier, petite métallurgie, chaudronnerie, 2e moitié 20e - 9 rue Jean-Baptiste Clément</p> <p>33 - Atelier - 30 rue Brignolle</p> <p>34 - Atelier - 35 rue de l'Espérance</p>	<p>35 - Gare, Le Bourget-Grande ceinture, 3e quart 19e - 1 place de la Station</p> <p>36 - Atelier Cie du Chemin de Fer du Nord - Avenue Marceau</p> <p>37 - Poste d'aiguillage, Poste n°1 - Avenue Marceau</p> <p>38 - Poste d'aiguillage, Poste n°2 - Avenue Marceau</p> <p>39 - Atelier, Cie du Chemin de Fer du Nord - 30 rue Eugénie Potier</p> <p>40 - Vestiaire, Cie du Chemin de Fer du Nord - Rue Gateau-Lambrier</p> <p>41 - Gare, Le Blanc-Mesnil-Drancy, Cie du Chemin de Fer du Nord - Rue Anatole France</p> <p>42 - Gare, Le Blanc-Mesnil-Drancy, Cie du Chemin de Fer du Nord, 1912 - Chemin latéral</p> <p>43 - Entrepôt, Cie du Chemin de Fer du Nord</p> <p>44 - Poste d'aiguillage, Cie du Chemin de Fer du Nord</p> <p>45 - Poste d'aiguillage, Poste n°2</p> <p>46 - Bâtiment administratif, Cie du Chemin de Fer du Nord</p> <p>47 - Atelier, Cie du Chemin de Fer du Nord - Avenue Marceau</p>
---	--	--



# **REVISION DU PLU**

## **1. Rapport de présentation**

### **1.4. Diagnostic socio-économique**

## Sommaire

1. Profil démographique.....	1
1.1. Evolution démographique .....	1
1.1.1. Hausse démographique.....	1
1.1.2. Solde naturel .....	2
1.1.3. Solde migratoire .....	3
1.2. Structure des ménages.....	4
1.2.1. L'évolution de la composition des ménages .....	4
1.2.2. Le desserrement des ménages.....	8
1.3. Age de la population .....	8
1.3.1. Évolution de l'âge de la population .....	8
1.4. Niveau de formation.....	9
1.5. Profil socio-professionnel.....	13
1.5.1 Situation 2013 .....	13
1.5.2. Evolution et comparaison avec le département et la métropole .....	14
1.6. Revenus des ménages .....	16
1.6.1. Evolution de la part des foyers fiscaux imposables et non imposables .....	16
1.6.2. Des disparités sociales infra-communales .....	17
1.6.3. Comparaison de la situation avec le département de la Seine Saint Denis et la métropole .....	19
2. Parc des logements .....	21
2.1. Evolution du parc aidé et non aidé.....	21
2.1.1. Rythme de construction .....	21
2.1.2 Evolution des types de logements.....	22
2.1.3 Evolution du nombre de pièces des logements .....	22
2.1.4 Evolution des catégories de logement .....	24
2.1.5. Statuts d'occupation .....	26
2.2 Le parc de logements social en 2016 .....	27
2.2.1. Les Bailleurs sociaux .....	27
2.2.2. Ancienneté du parc de logement social .....	28
2.2.3. Le type de financement.....	29
2.2.4. Evolution du type et du nombre de pièces des logements.....	29
2.3. Âge et confort du parc de logement .....	30

2.3.1. Ancienneté du parc .....	31
2.3.2 Niveau de confort du parc.....	32
2.4 La problématique de l’habitat indigne .....	32
3. Activités économiques et emploi .....	33
3.1. Contexte économique .....	33
3.2. Population active, emploi et chômage.....	33
3.2.1. Taux d’activité et taux d’emploi .....	33
3.2.2. L’emploi selon la catégorie socio-professionnelle .....	37
3.2.3 Emploi selon le secteur d’activité.....	38
3.2.4 .Le chômage.....	40
3.3. Migrations pendulaires .....	42
3.4 Commerces et développement économique.....	44
3.4.1 Des activités économiques diversifiées.....	44
3.4.2 Les immobiliers économiques de Drancy.....	44
3.4.2 Les commerces : concentrés sur les deux axes historiques .....	50
3.4.3. Mise en place d’un périmètre de sauvegarde, et du droit de préemption sur les fonds de commerces, artisanaux et droits au bail .....	52
3.4.4. Perspectives de développement des activités économique .....	55
4. Niveau d’équipement et vie locale.....	57
4.1. Equipements scolaires et de la petite enfance .....	57
4.1.1. Equipements scolaires.....	57
4.1.2 Equipements de la petite enfance.....	59
4.2. Equipements santé et social.....	60
4.3. Equipements sportifs.....	61
4.4. Equipements culturels.....	62
4.5. Parcs et espaces verts .....	63
4.6. Equipements culturels .....	64
4.7 Vie associative .....	64





# 1. Profil démographique

## 1.1. Evolution démographique

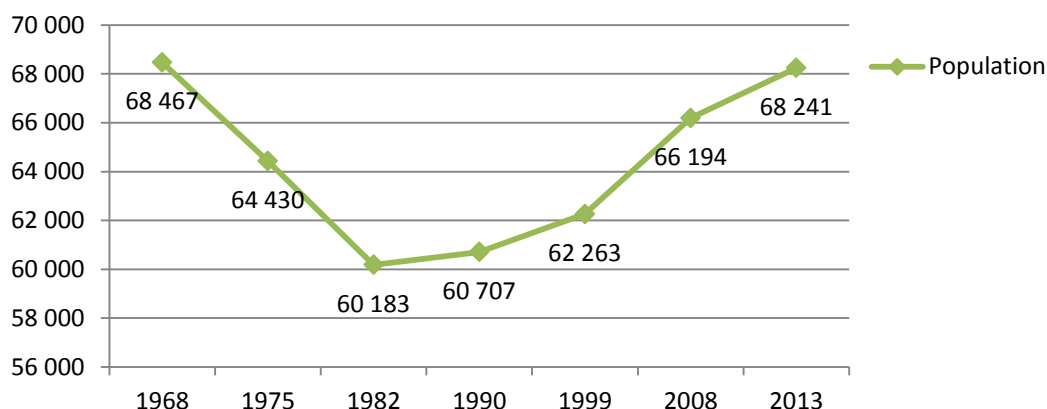
### 1.1.1. Hausse démographique

De 1968 à 1982 la population de Drancy connaît un déclin : elle passe de 68 467 à 60 183 habitants, soit une baisse de 8 284 habitants.

Depuis 1982, Drancy connaît une hausse démographique qui s'accélère dans les années 1990. Entre 1982 et 1999, la population passe en effet, de 60 183 à 62 263 habitants, soit une augmentation de 2 080 habitants et une évolution de 3.45%.

En 2013, la population municipale atteint 68 241 habitants, ce qui représente une augmentation de 9,6% par rapport à 1999.

Drancy : évolution de la population entre 1968 et 2013



*\*Population municipale, comprend les personnes ayant leur résidence habituelle sur la commune, dans un logement ou une communauté, les personnes détenues dans les établissements pénitentiaires, les personnes sans abri et les personnes résidant habituellement dans une habitation mobile recensées sur la commune.*

Sur la période 2008-2013, l'accroissement démographique (en valeur relative) de la commune est quelque peu supérieur à celui de la Seine-Saint-Denis et de la Métropole. Le taux d'évolution de la population de Drancy est en effet de 3,45% contre 3,05% pour le département et de 2,27% pour la Métropole.

#### Taux d'évolution 2008-2013

Drancy : 3,45 %

Source : INSEE, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2007 à 2012 exploitations principales

Seine-Saint-Denis : 3,05 %

Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2008 et RP2013 exploitations principales - État civil.

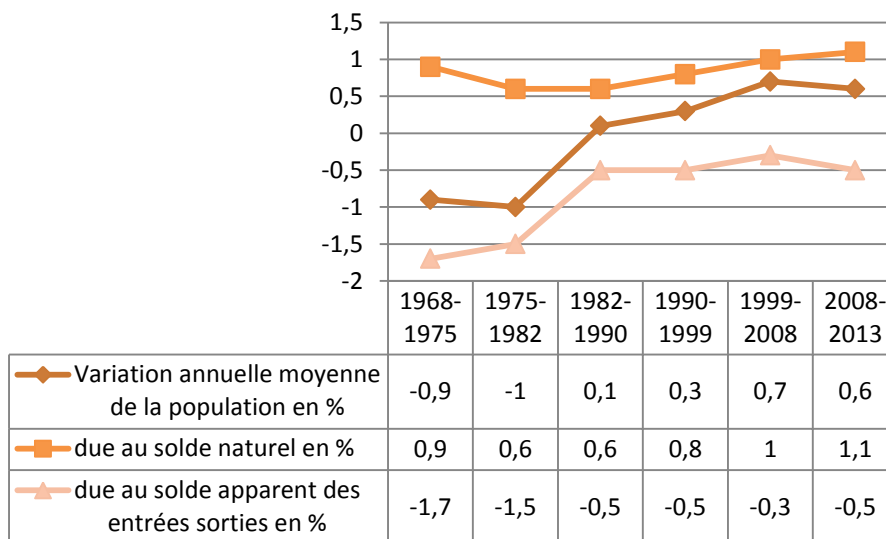
Métropole : 2.27%

Source : INSEE, recensements

### 1.1.2. Solde naturel

De 1968 à 2013, le solde naturel de la commune est positif, et connaît une augmentation croissante depuis 1982.

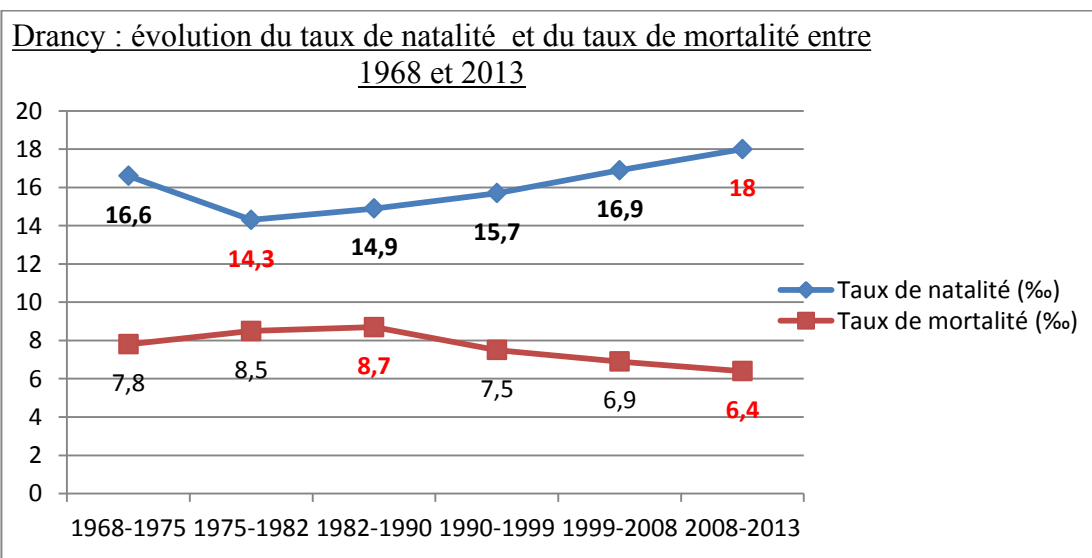
Drancy : indicateurs démographiques de 1968 à 2013



L'augmentation du nombre de naissances, amorcée entre 1982 et 1990, s'est prolongée entre 1990 et 2013.

Parallèlement, à partir de 1990 le nombre de décès diminue légèrement.

C'est en particulier, grâce à l'accroissement sur la longue durée du taux de natalité que la population de Drancy augmente. Il passe de 14,3‰ à 18 ‰ entre 1975 et 2013.



Tout comme la Seine-Saint-Denis, Drancy possède un taux de natalité bien supérieur au reste des départements de l'Île-de-France.

Sur la période 2008-2013, il est de 18,6 ‰ à Drancy et de 18 ‰ en Seine-Saint-Denis, contre 16 ‰ pour les Hauts-de-Seine, 15,8 ‰ pour le Val-de-Marne, et 13,7 ‰ pour Paris.

### **Taux de natalité 2008-2013 :**

#### **Drancy : 18‰**

Source : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2008 et RP2013 exploitations principales - État civil

#### **Paris : 13,7‰**

Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2008 et RP2013 exploitations principales - État civil

#### **Hauts-de-Seine : 16‰**

Source : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2008 et RP2013 exploitations principales - État civil.

#### **Seine-Saint-Denis : 18,6‰**

Source : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2008 et RP2013 exploitations principales - État civil.

#### **Val-de-Marne : 15,8 ‰**

Source : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2008 et RP2013 exploitations principales - État civil.

INSEE, 2016

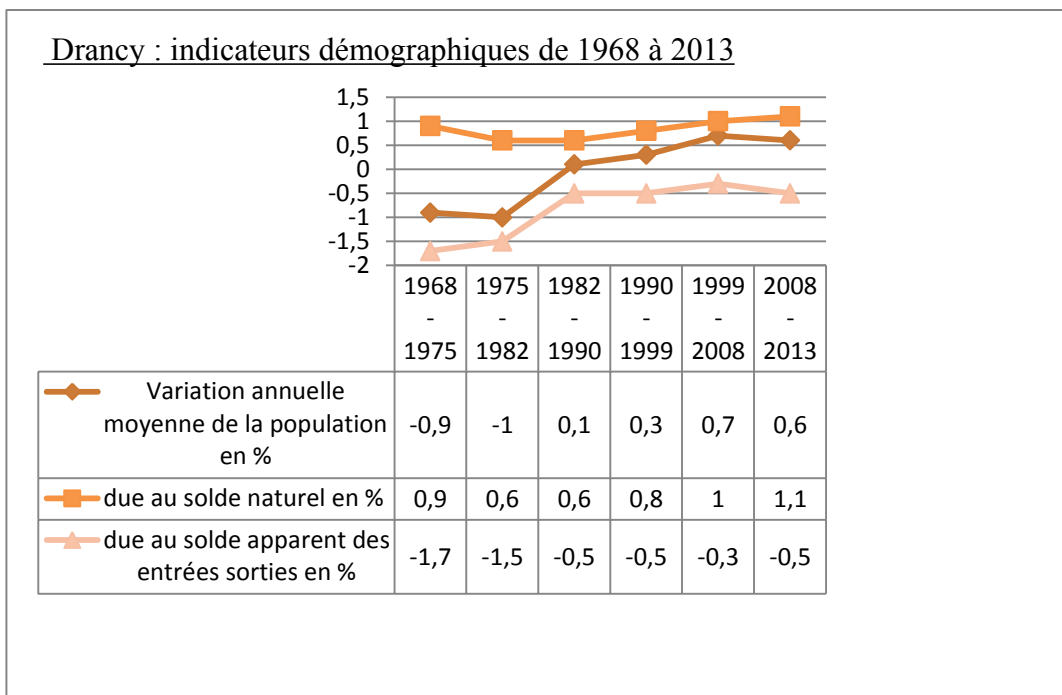
*Taux de natalité : « Le taux de natalité est le rapport du nombre de naissances vivantes de l'année à la population totale moyenne de l'année. »*

*Taux de mortalité : « Le taux (brut) de mortalité est le rapport du nombre de décès de l'année à la population totale moyenne de l'année. »*

### **1.1.3. Solde migratoire**

Entre 1968 et 2013, malgré une diminution progressive du nombre de départ par rapport au nombre d'arrivée (hormis sur la période 2008-2013), le solde migratoire demeure négatif.

Ce solde est compensé par l'augmentation des naissances, ce qui permet à la population drancéenne de tout de même augmenter.



Sur la période 2008/2013, même si le solde migratoire à Drancy est négatif, il est tout de même supérieure à celui du département de Seine-Saint-Denis, soit respectivement -0,5% contre -0,7%. La perte occasionnée par les flux sortants est alors légèrement moins importante pour la commune que pour le département.

Bien que ces chiffres soient encourageants, le solde migratoire de Drancy enregistré sur cette période reste légèrement plus négatif que celui de la métropole, qui est de -0,2%.

### Due au solde migratoire 2008-2013

#### Drancy : -0,5 %

Source : INSEE, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2007 à 2012 exploitations principales ; Etat civil

#### Seine-Saint-Denis : -0,7 %

Sources : Insee, RP1968 à 1999 dénombremments, RP2008 et RP2013 exploitations principales - État civil.

#### Métropole : -0,2%

Source : INSEE, recensement de 1999, 2008 et 2013 ; Etat civil de 1999 à 2012

## 1.2. Structure des ménages

### 1.2.1. L'évolution de la composition des ménages

Les ménages en couples avec enfants demeurent les plus représentés parmi les ménages résidents à Drancy en 2013. Ce modèle familial est en hausse, soit plus 614 ménages entre 2008 et 2013.

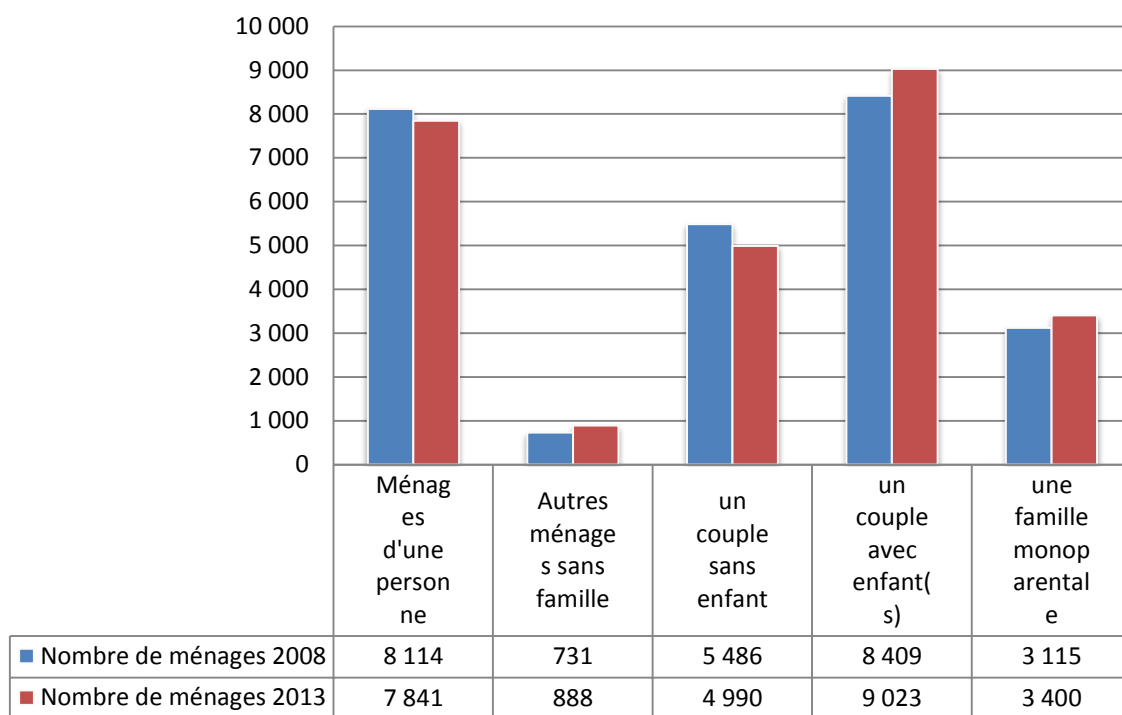
Plus particulièrement, c'est le nombre de famille avec un, deux ou trois enfants qui a sensiblement augmenté. Le nombre de famille de quatre enfants et plus a quant à lui sensiblement diminué.

En proportion, la part de familles nombreuses est nettement moins importante que la part des familles avec au plus deux enfants, soit respectivement 15,2% contre 84,7% pour l'année 2013.

Parallèlement on constate aussi une légère augmentation des familles monoparentales (+ 285 ménages), ce qui induit un impact sur la demande de logements.

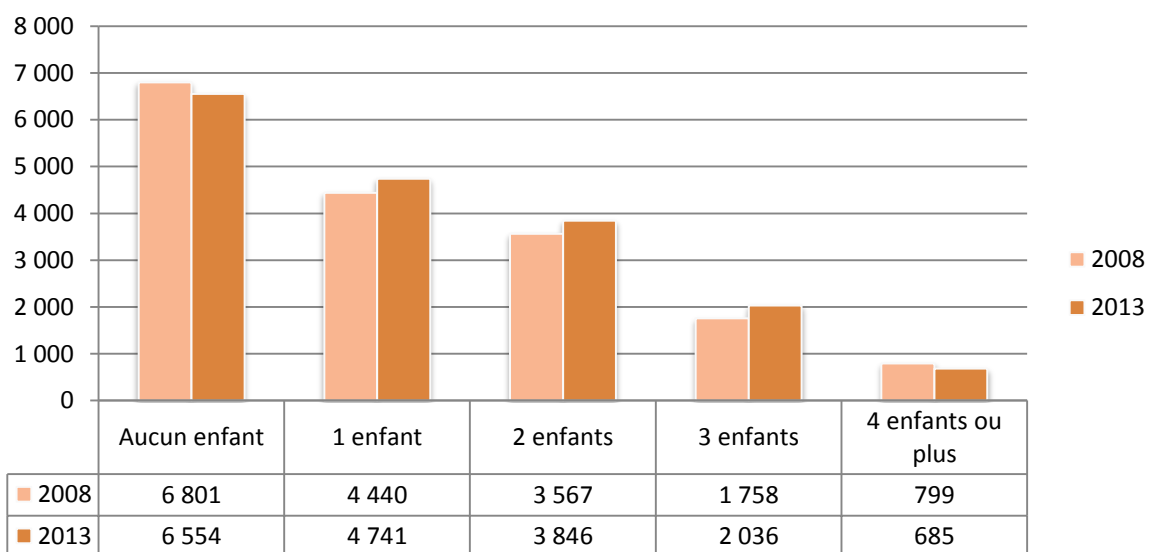
A contrario, sur la période 2008/2013, le nombre de couples sans enfants et le nombre de ménages d'une personne a sensiblement baissé, soit respectivement une diminution de 496 et 273 ménages.

Drancy : évolution du nombre des ménages selon leur composition 2008-2013



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires

### Drancy : Familles selon le nombre d'enfants âgés de moins de 25 ans



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires

A titre de comparaison et sur la période 2008/2013, l'évolution générale du nombre des ménages drancéens selon leur composition suit les mêmes tendances que le département de Seine-Saint-Denis.

Les tendances sont plus fortes à Drancy, hormis pour la proportion des familles monoparentales, dont l'évolution est équivalente (9.1% à Drancy et 8.8% pour le département)

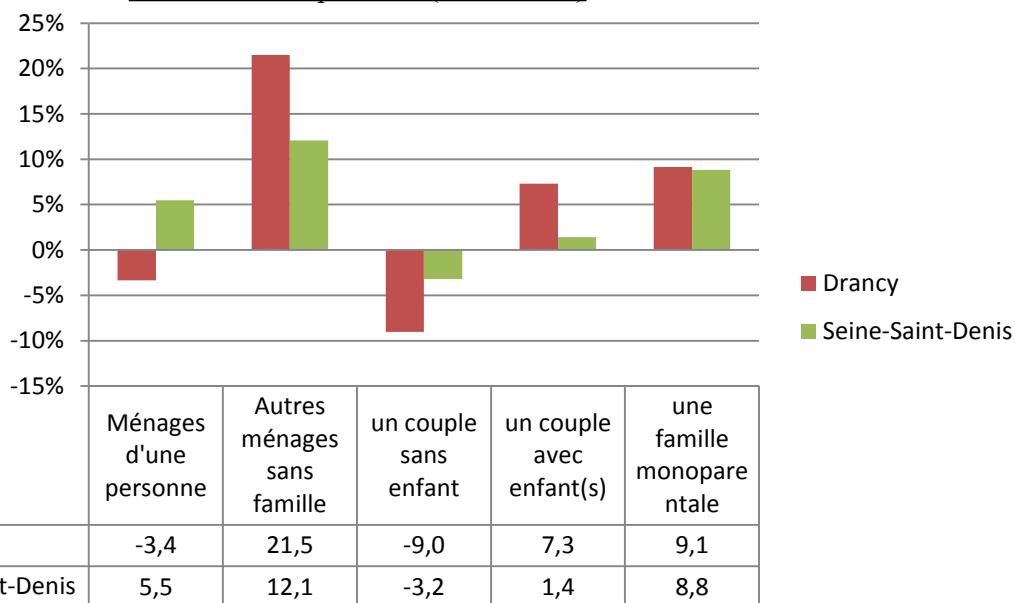
Pour la catégorie "autres ménages sans famille", la progression a par exemple été de 21,5% pour la commune et de 12,1% pour le département.

Le nombre de familles avec enfants a également plus fortement augmenté par rapport à la Seine-Saint-Denis, soit une hausse de 7.3% pour Drancy et une hausse de 1.4% pour le département.

Cependant, si on regarde plus en détail, seuls les ménages ayant un, deux ou trois enfants ont augmenté. A contrario et comme indiqué précédemment, le nombre de familles de quatre enfants et plus a fortement diminué. Cette évolution est contraire à l'évolution observée dans le département.

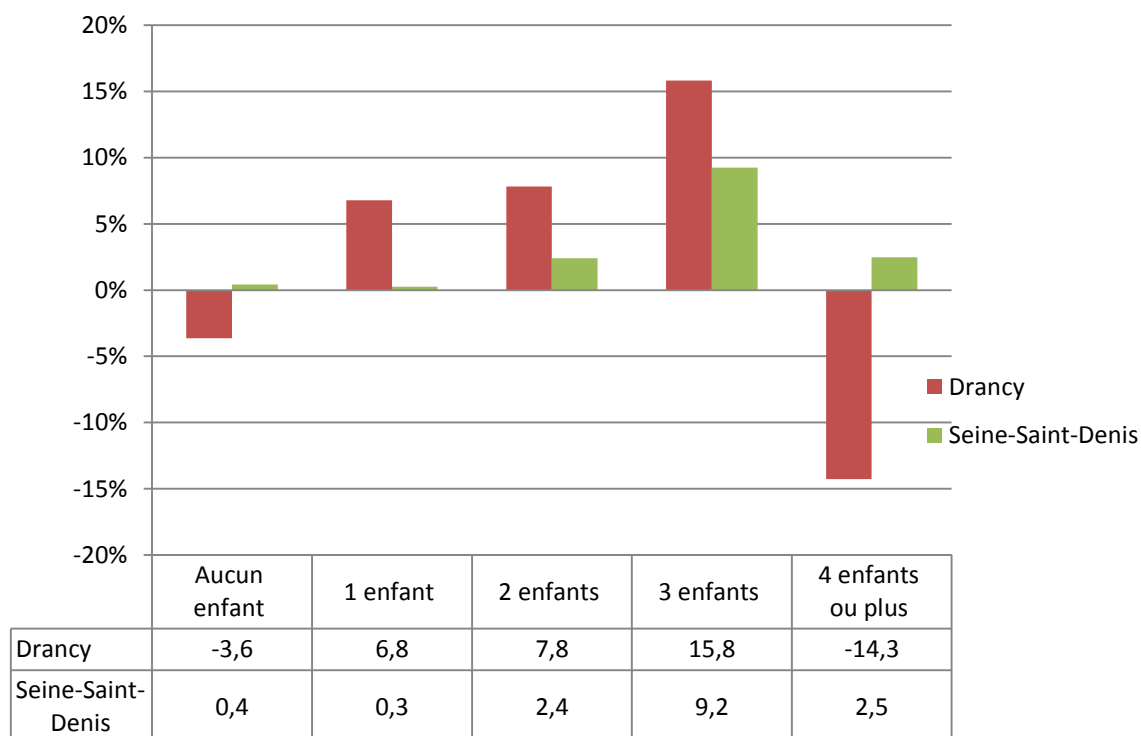
La catégorie " ménage d'une personne" présente également une évolution contraire à celle de la Seine-Saint-Denis, soit pour Drancy une évolution de -3,4% et pour le département une évolution de + 5,5%.

Drancy et la Seine-Saint-Denis : taux d'évolution du nombre des ménages selon leur composition (2008/2013)



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires / Traitements statistiques la Mairie de Drancy

Drancy et la Seine-Saint-Denis : taux d'évolution du nombre des familles selon le nombre d'enfants âgés de moins de 25 ans entre 2008 et 2013



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires

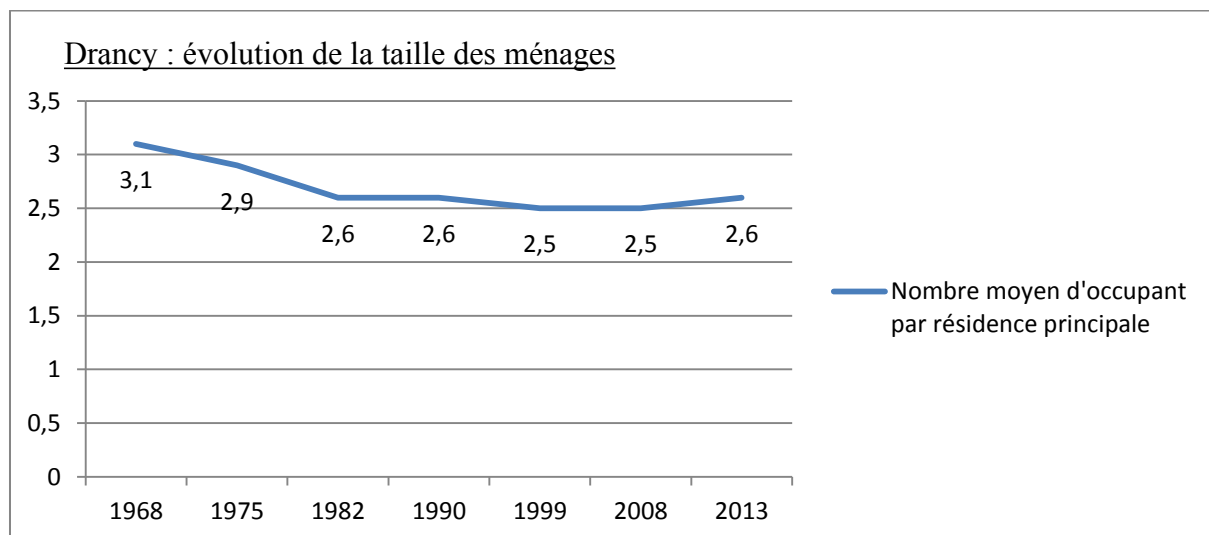


### 1.2.2. Le desserrement des ménages

En 1968, le nombre moyen d'occupant par résidence est de 3,1 personnes.

Après avoir connu plusieurs phases de diminution et de stagnation, celui-ci était de 2,6 personnes en 2013.

Ce desserrement a diverses origines, telles que la progression du nombre de familles monoparentales, la décohabitation des jeunes...



Sources : Insee, RP1967 à 1999 dénombremments, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

## 1.3. Age de la population

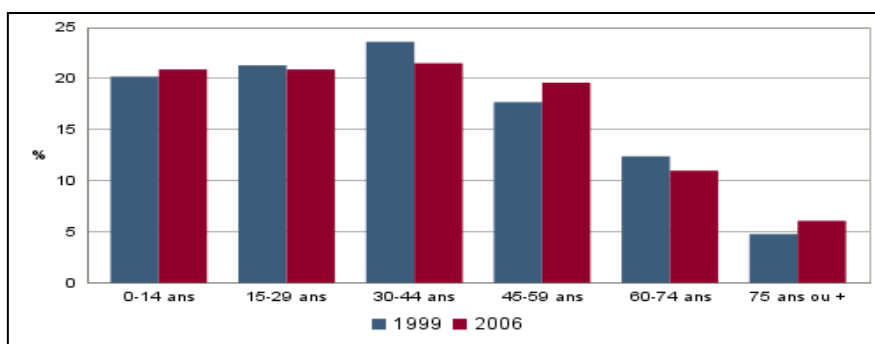
### 1.3.1. Évolution de l'âge de la population

Entre 2008 et 2013, les tranches d'âges qui sont en hausse sont celles des 0/14 ans, des 15/29 ans, des 30/44 ans et celle des 60/74 ans, avec une plus forte progression sur la classe 0/14 ans (+ 779 individus).

Les tranches d'âge de 45 à 59 ans et de 75 ans et plus ont quant à elle sensiblement diminué.

La hausse de la tranche d'âge des 0/14ans n'est pas nouvelle, elle avait déjà lieu entre 1999 et 2006 et est due au fort de natalité.

En revanche, on constate une inversion des tendances concernant les autres tranches d'âges : entre 1999 et 2006, les personnes âgées de 15 à 44 ans et 60 à 74 ans diminuent légèrement et les personnes âgées de 45 à 59 ans et de 75 ans et plus augmentent.



Evolution de la population par tranche d'âge entre 1999 et 2006

Sources : Insee, RP1999 et RP2006 exploitations principales.

	2008	%	2013	%	évolution en valeur absolue *
<b>Ensemble</b>	<b>66 194</b>	<b>100</b>	<b>68 241</b>	<b>100</b>	<b>2047</b>
0 à 14 ans	13 888	21	14 667	21,5	<b>779</b>
15 à 29 ans	13 621	20,6	14 259	20,9	638
30 à 44 ans	13 683	20,7	14 192	20,8	509
45 à 59 ans	13 428	20,3	13 277	19,5	<b>-151</b>
60 à 74 ans	7 099	10,7	7 608	11,1	509
75 ans ou plus	4 476	6,8	4 237	6,2	<b>-239</b>

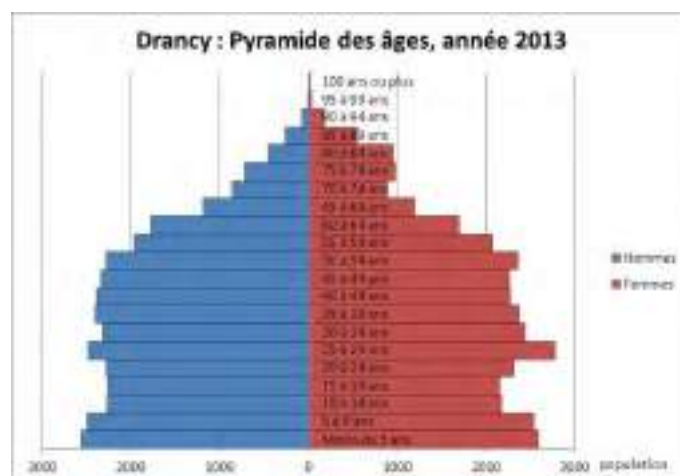
Evolution de la population par tranche d'âge entre 2008 et 2013

\* Traitements statistiques : mairie de Drancy

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

Comme l'illustre la pyramide des âges en 2013, le nombre de personnes âgées de moins de 5 ans et de personnes âgées de 5-9 ans est important.

Il est donc essentiel de prévoir les équipements pour la petite enfance et les équipements scolaires.



## 1.4. Niveau de formation

Le taux de scolarisation des 2-5 ans a augmenté entre 2008 et 2013.

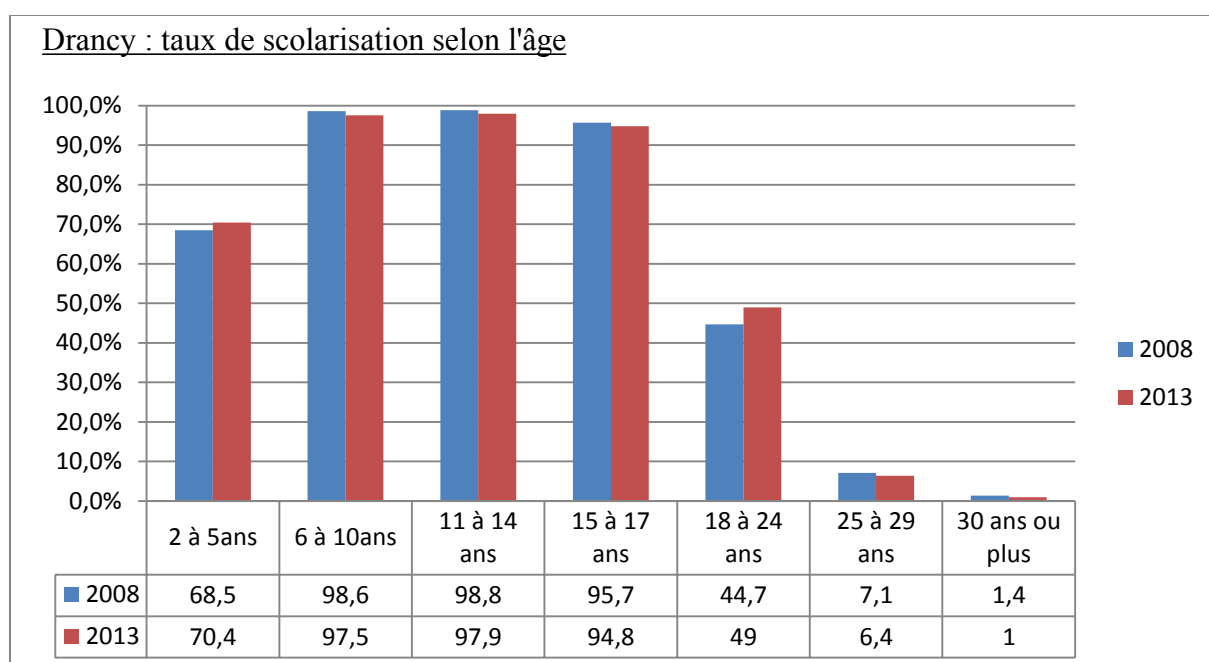
Cette tendance est encourageante. Il est important d'accompagner cette progression en répondant aux besoins d'équipements pour la petite enfance. Ceci permettra d'insérer les enfants plus rapidement dans le système scolaire, pour ainsi aider à réduire les décrochages lors de leur scolarité.

Le décrochage est davantage visible pour la tranche des 15-17 ans. Comme en témoigne les chiffres de l'INSEE, en 2008 le taux de scolarisation sur cette tranche d'âge était de 95,7% contre 98,8% pour les 11-14 ans. Ces taux ont baissé en 2013, soit 94,8% pour les 15-17 ans et 97,9% pour les 11-14 ans.

Le taux de scolarisation des 15-17 ans est faiblement inférieur à celui enregistré pour le département de la Seine-Saint-Denis et la Métropole.

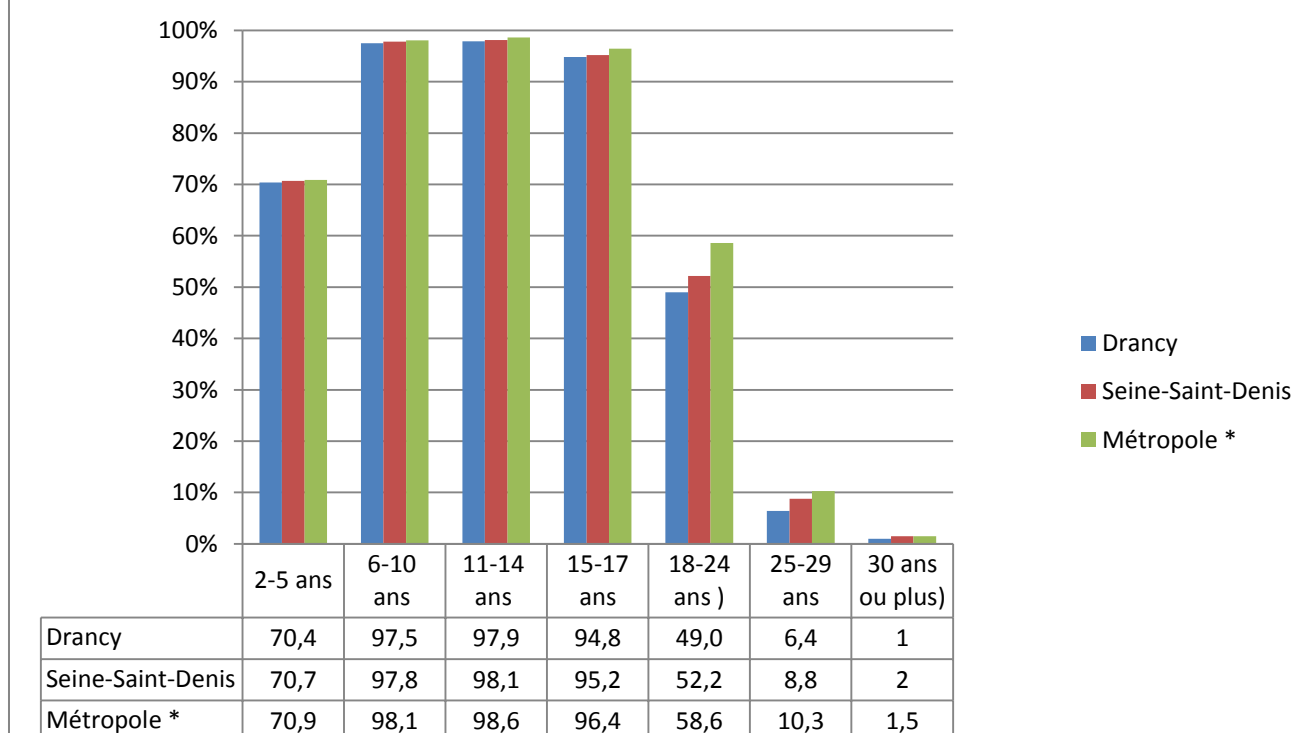
L'écart est en effet de l'ordre de 0,4 points entre Drancy et la Seine-Saint-Denis et de 1,6 points entre Drancy et la Métropole.

C'est à partir de la tranche d'âge 18-24 ans que l'écart se creuse entre Drancy, le département et la métropole : Le taux de scolarisation à Drancy s'élève en effet à 49,0% contre 52,2% pour le département et 58,6% pour la Métropole.



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

Drancy , Seine-Saint-Denis et la Métropole : taux de scolarisation selon l'âge en 2013



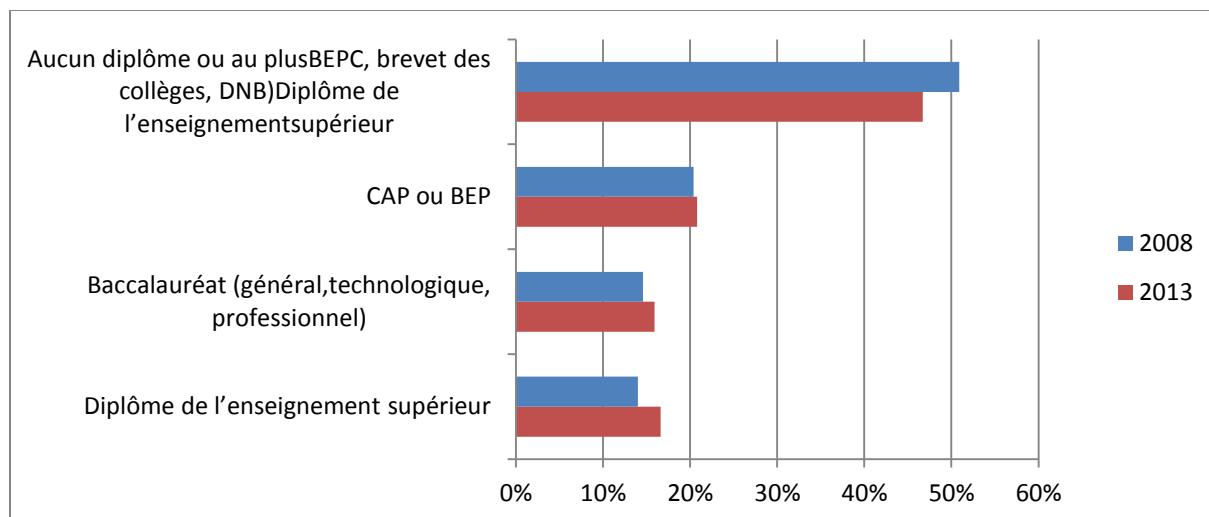
Le décrochage scolaire de la tranche d'âge 15-17 ans serait un des éléments expliquant le faible niveau de qualification des drancéens : en effet, 67,5 % de la population présente un niveau de formation inférieur au baccalauréat contre moins de 59,4 % pour la population de Seine-Saint-Denis et 47,6% pour la Métropole.

***Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus selon le sexe en 2013***

2013	Ensemble	Hommes	Femmes
<b>Population non scolarisée de 15 ans ou plus</b>	<b>47 221</b>	<b>22 894</b>	<b>24 327</b>
Part des titulaires en %			
d'aucun diplôme ou au plus d'un BEPC, brevet des collèges ou DNB	46,7	45,5	47,9
d'un CAP ou d'un BEP	20,8	24,2	17,6
d'un baccalauréat (général, technologique, professionnel)	15,9	15,3	16,5
d'un diplôme de l'enseignement supérieur	16,6	15,1	18

Sur la période 2000/2013, on observe néanmoins une hausse du niveau de qualification des drancéens : sur l'ensemble de la population non scolarisée, la part d'individu ayant pour diplôme le plus élevé, un diplôme de l'enseignement supérieur a nettement augmenté.

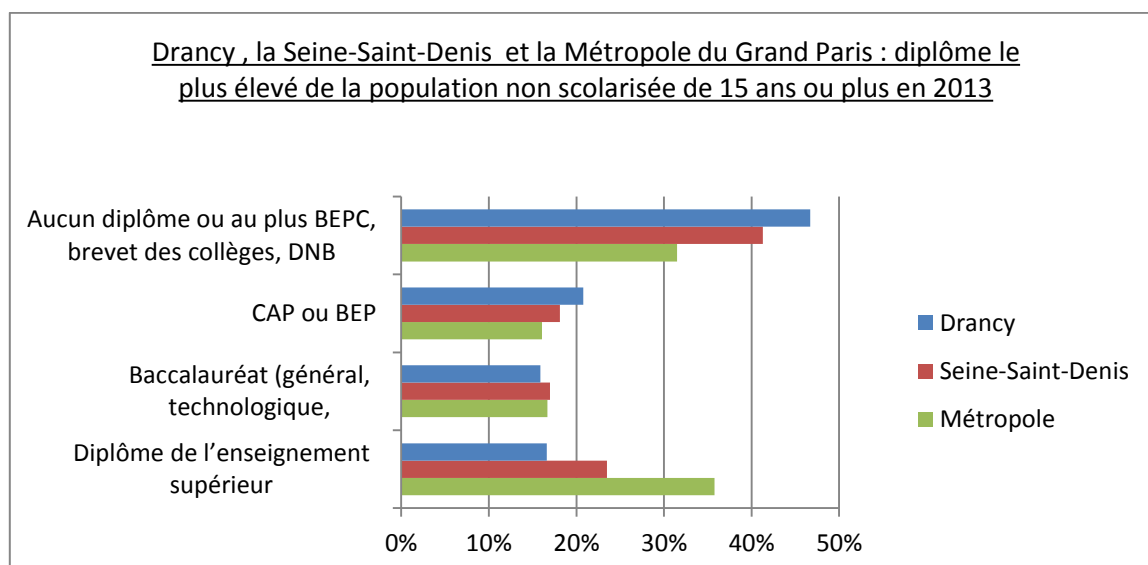
La part des personnes possédant au plus un CAP ou BEP et la part des personnes ayant un baccalauréat ont également connu hausse, tendance qui a été plus marquée pour ce dernier.



Bien que le niveau de qualification des drancéens augmente, il reste cependant moins élevé que celui de la population de Seine-Saint-Denis et de la population de la Métropole.

Parmi la population non scolarisée, la part d'individu n'ayant aucun diplôme ou au plus un BEPC, un brevet des collèges ou un DNB est bien plus importante à Drancy. Elle est de 46,7% pour la commune, de 41,3% pour le département et de 31,5% pour la Métropole.

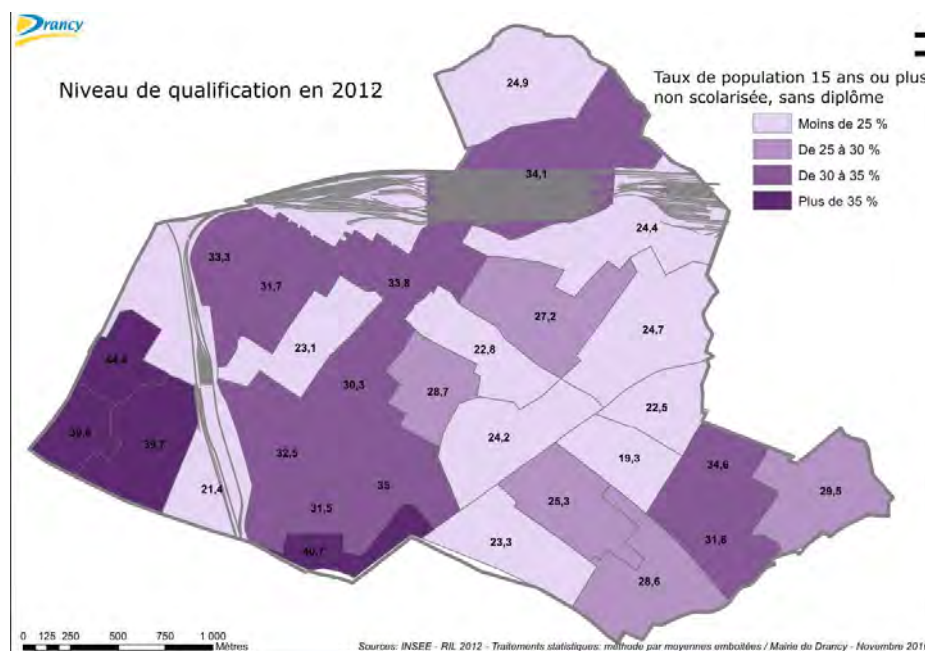
Au contraire, la part de personnes diplômées de l'enseignement supérieure est bien moindre pour la commune comparativement au département et à la Métropole, soit respectivement 16,6%, 23,5%, 35,8%.



	Aucun diplôme ou au plus BEPC, brevet des	CAP ou BEP	Baccalauréat (général,	Diplôme de l'enseignement
--	---	------------	------------------------	---------------------------

	collèges, DNB		technologique,	supérieur
Drancy	46,7	20,8	15,9	16,6
Seine-Saint-Denis	41,3	18,1	17	23,5
Métropole *	31,5	16,1	16,7	35,8

Il existe tout de même des contrastes à l'échelle communale : le niveau de formation diffère selon les quartiers. On remarque en effet que les quartiers Avenir Parisien et du Petit Drancy sont plus particulièrement concernés par le manque de qualification.



## 1.5. Profil socio-professionnel

### 1.5.1 Situation 2013

De manière générale, la catégorie socio-professionnelle la plus représentée à Drancy en 2013 est la catégorie des employés.

Les employés représentent en effet 23% de la population âgée de 15 ans ou plus. Cette catégorie est suivie des retraités qui en représentent 20% et des ouvriers qui se montent 17% de la population drancéenne de 15 ans ou plus.

La catégorie des artisans, commerçants et chefs d'entreprise, et celle des cadres et professions intellectuelles supérieures sont peu représentées. Elles se montent respectivement à 4 et 5%.

Enfin, on observe des différences de représentation des catégories socio-professionnelles selon le genre de la population :

En effet, on constate chez les femmes une sous-représentation de la catégorie artisans, commerçant et chefs d'entreprise, ainsi qu'une surreprésentation des employés.

Les hommes sont quant à eux surreprésentés dans la catégorie socio-professionnelle des ouvriers.

**Population de 15 ans ou plus par catégorie socioprofessionnelle en 2013**

	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants, chefs entreprise	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres personnes sans activité professionnelle
Hommes	0	1 374	1 570	3 598	3 620	<b>7 027</b>	4 664	4 159
Femmes	0	<b>366</b>	1 140	3 818	<b>7 995</b>	1 662	5 664	4 159
<b>Ensemble</b>	<b>0</b>	1 740	2 710	7 416	11 615	8 689	10 328	8 318
<b>Soit (%)</b>	<b>0</b>	4	5	15	23	17	20	16

*Source : Insee, RP2013 exploitation complémentaire.*

### 1.5.2. Evolution et comparaison avec le département et la métropole

Entre 2008-2013, Drancy a attiré plus particulièrement des artisans, des commerçants, des chefs d'entreprise et des professions intermédiaires.

En comparaison, les taux d'évolution pour ces catégories sont nettement supérieurs au taux pour la Seine-Saint-Denis et pour la Métropole.

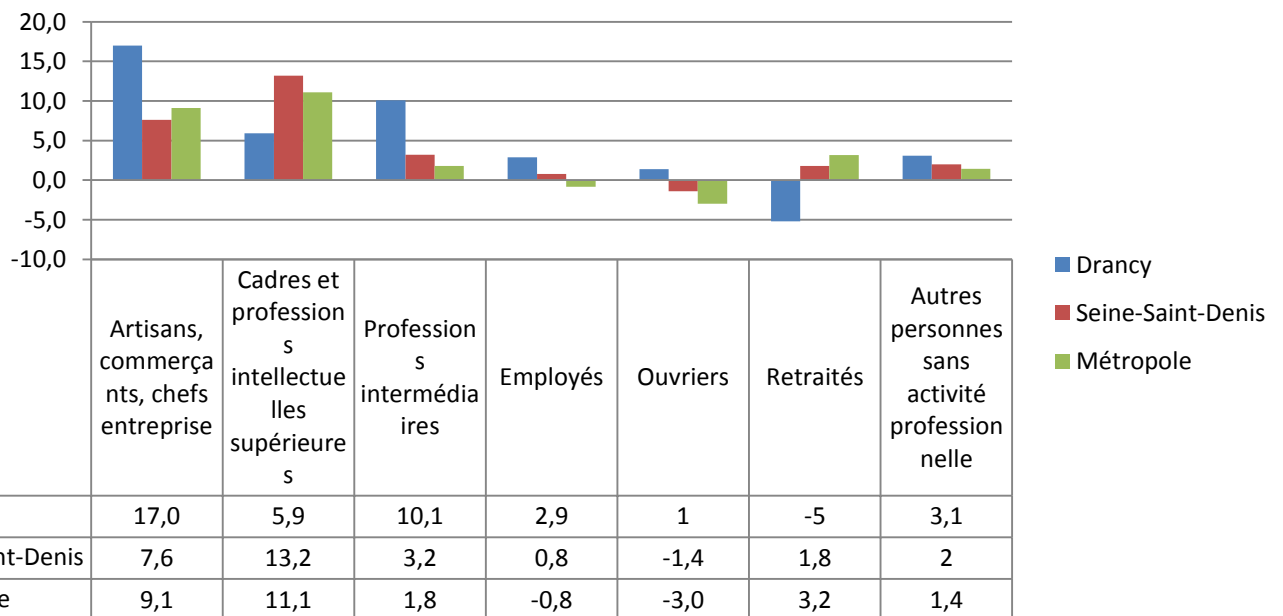
Néanmoins, la progression en valeur absolue pour les artisans, les commerçants et les chefs d'entreprise reste peu importante.

Le nombre de cadres et de professions intellectuelles supérieures a lui aussi augmenté à Drancy, soit une évolution de 5,9%.

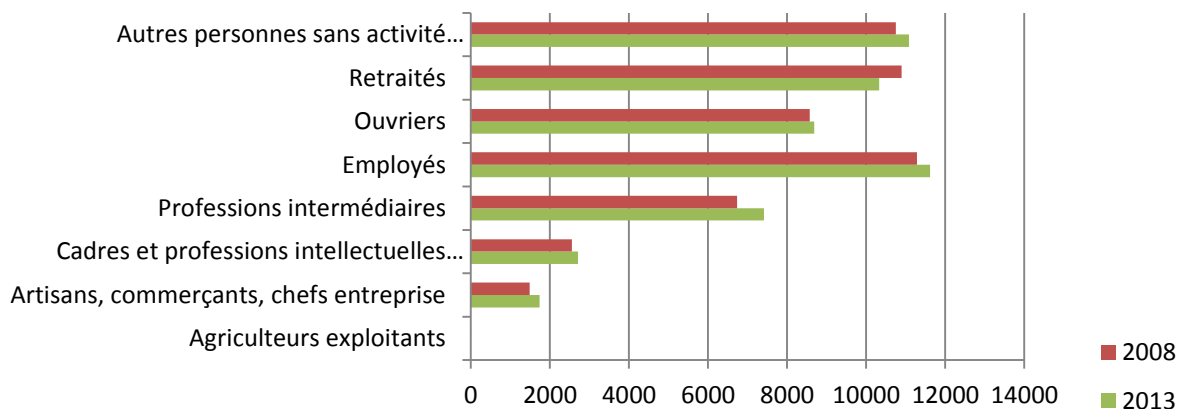
Cette progression reste cependant nettement inférieure à celle réalisée pour la Seine-Saint-Denis et pour la Métropole, qui entre ont connu une évolution respective de 13,2% et de 11,1%.

Sur la même période, le nombre de retraités a quant à lui diminué, contrairement à la tendance observée pour la Seine-Saint-Denis et la Métropole.

Drancy, la Seine-Saint-Denis et la Métropole du Grand Paris : taux d'évolution de la population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle entre 2008 et 2013



Drancy : évolution du nombre de la population de 15 ans ou plus selon la catégorie socioprofessionnelle



	Agriculteurs exploitants	Artisans, commerçants, chefs entreprise	Cadres et professions intellectuelles supérieures	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers	Retraités	Autres personnes sans activité professionnelle
2008	4	1 487	2 559	6 734	11 284	8 573	10 899	10 753
2013	0	1 740	2 711	7 417	11 615	8 689	10 329	11 084

Sources des deux tableaux : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires, Traitements statistiques : mairie de Drancy



## 1.6. Revenus des ménages

### 1.6.1. Evolution de la part des foyers fiscaux imposables et non imposables

De 2006 à 2012, le nombre de foyers fiscaux imposables et non imposables reste équivalent : En 2006, la part des foyers fiscaux imposables sur la totalité des foyers fiscaux revient à 51%, et à 50.8% pour 2012.

Entre 2012 et 2015, on observe une forte diminution du nombre des foyers fiscaux imposables et une forte augmentation du nombre de foyers fiscaux non imposables.

En 2015, on compte ainsi 3 693 foyers fiscaux imposables de moins et 5 208 foyers fiscaux non imposables de plus comparé à l'année 2012. En proportion, cela revient à 39% de foyers imposables en 2015.

En parallèle, la moyenne du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux augmente de façon continue entre 2006 et 2015.

Ainsi, la moyenne du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux imposables passe de 21 142€ brut à 33 440€ brut, soit une augmentation de 58.1% et celle des foyers fiscaux non imposables passe de 6 444€ brut à 11 675€ brut, soit une augmentation de 81%.

La hausse la plus significative reste entre 2006 et 2007, où la moyenne du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux imposables augmente de 28.5% et où celle des foyers fiscaux non imposables augmente de 27%.

La hausse de ces moyennes de revenus fiscaux de référence devient moins importante entre 2007 et 2012 et se renforce entre 2012 et 2015.

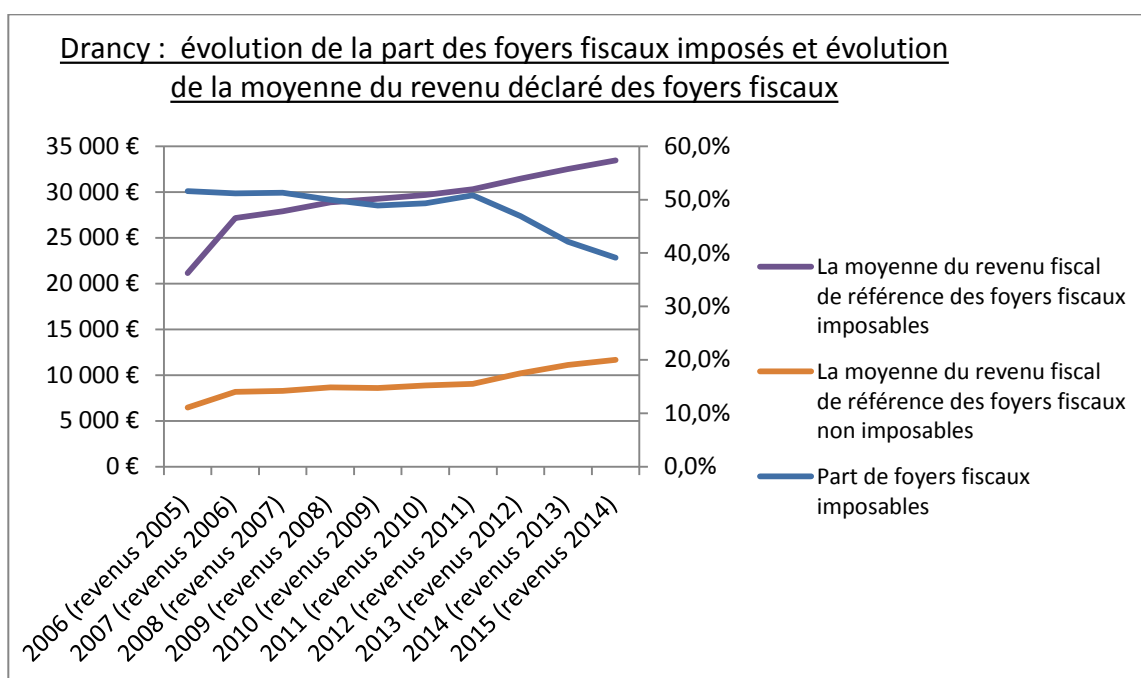
Aux vues de ces évolutions, on peut émettre l'hypothèse qu'entre 2006 et 2012, la situation des Drancéens s'est bonifiée, car le nombre de foyers fiscaux imposables et non imposables reste équivalent et la moyenne des revenus fiscaux de référence augmente.

Entre 2012 et 2015, la situation est moins évidente : le nombre et la part de foyers fiscaux imposables diminuent, mais leur revenu fiscal de référence augmente davantage.

On peut émettre l'hypothèse qu'une partie des foyers qui était imposables ont vu leur revenu diminuer. Ils sont ainsi passés de foyers fiscaux imposables à non imposables.

	<i>Nombre de foyers fiscaux imposables</i>	<i>La moyenne du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux imposables *</i>	<i>Nombre de foyers fiscaux non imposables *</i>	<i>La moyenne du revenu fiscal de référence des foyers fiscaux non imposables *</i>
<i>2006 (revenus 2005)</i>	<i>18 676</i>	<i>21142</i>	<i>17515</i>	<i>6444</i>
<i>2007 (revenus 2006)</i>	<i>18 634</i>	<i>27170</i>	<i>17780</i>	<i>8187</i>
<i>2008 (revenus 2007)</i>	<i>18 829</i>	<i>27875</i>	<i>17890</i>	<i>8264</i>

2009 (revenus 2008)	18 397	28861	18415	8655
2010 (revenus 2009)	18 159	29246	18995	8590
2011 (revenus 2010)	18 281	29677	18811	8856
2012 (revenus 2011)	<b>18 577</b>	30305	<b>17975</b>	9030
2013 (revenus 2012)	17 305	31452	19567	10193
2014 (revenus 2013)	15 748	32511	21658	11113
2015 (revenus 2014)	<b>14 884</b>	33440	<b>23183</b>	11675



### 1.6.2. Des disparités sociales infra-communales

De fortes disparités sociales existent aussi au sein même du territoire Drancéen :

En effet, en 2012, le rapport interdécile\* était de 3,7, avec un revenu au 1<sup>er</sup> décile à 8123,1 euros et au 9<sup>ème</sup> décile à 30 077 euros.

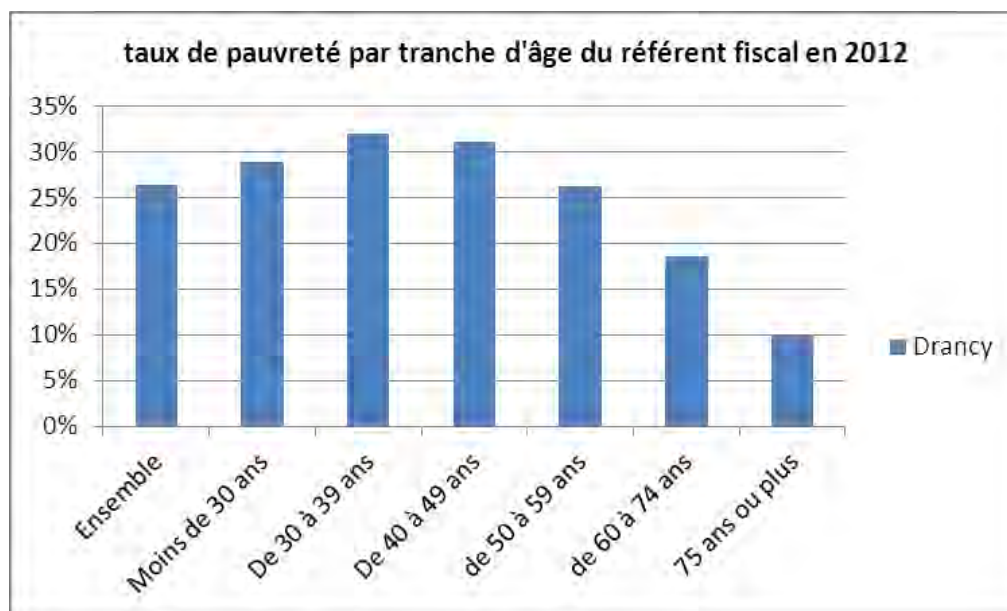
*\*Le rapport interdécile est le rapport entre le neuvième décile (niveau de vie qui sépare les 90 % qui touchent le moins des 10 % qui touchent le plus) et le premier décile (niveau de vie qui sépare les 10 % les plus pauvres des 90 % restants). Le rapport interdécile mesure combien de « fois » les plus aisés reçoivent ce dont les moins aisés disposent.*

### Drancy : distribution des revenus disponibles de l'année 2012

	2012
Médiane du revenu disponible par unité de consommation (en euros)	16 576
Rapport interdécile (sans unité)	3,7
1er décile (en euros)	8 123,1
9e décile (en euros)	30 077,3

Source : Insee-DGFiP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal.

On remarque également à l'échelle communale, toutes les tranches d'âge sont touchées par la pauvreté, et particulièrement la population âgée de moins de 30 ans à 49 ans.

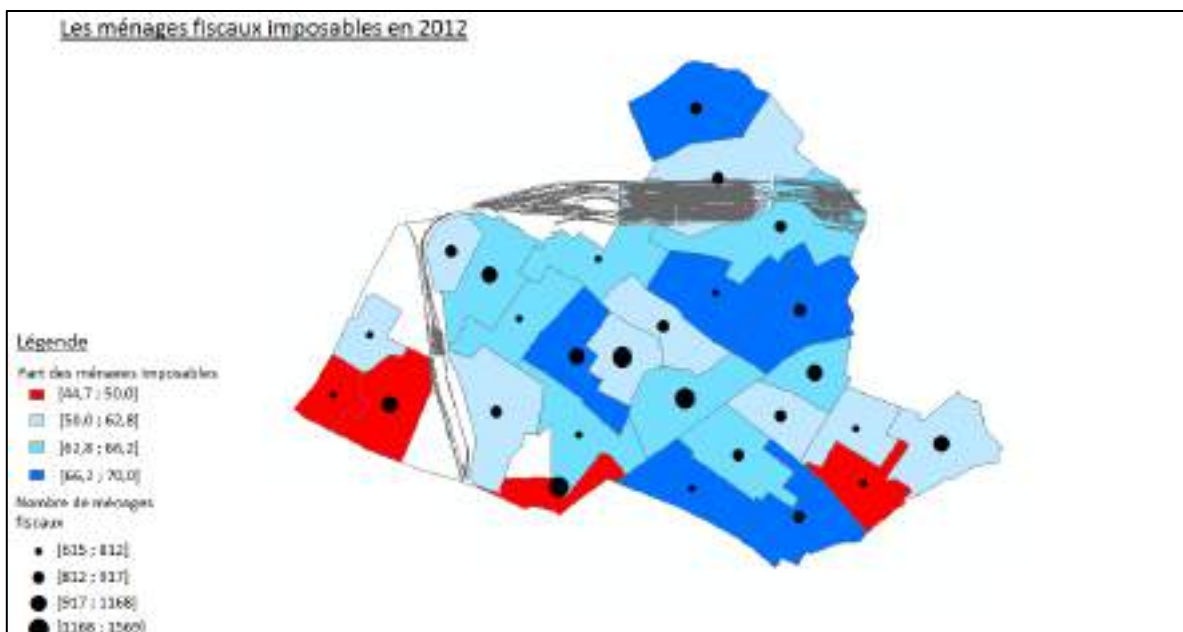


Par ailleurs, les populations en difficulté sociale se concentrent essentiellement dans le quartier de l'Avenir Parisien et dans le quartier du Petit Drancy (Gaston Roulaud).

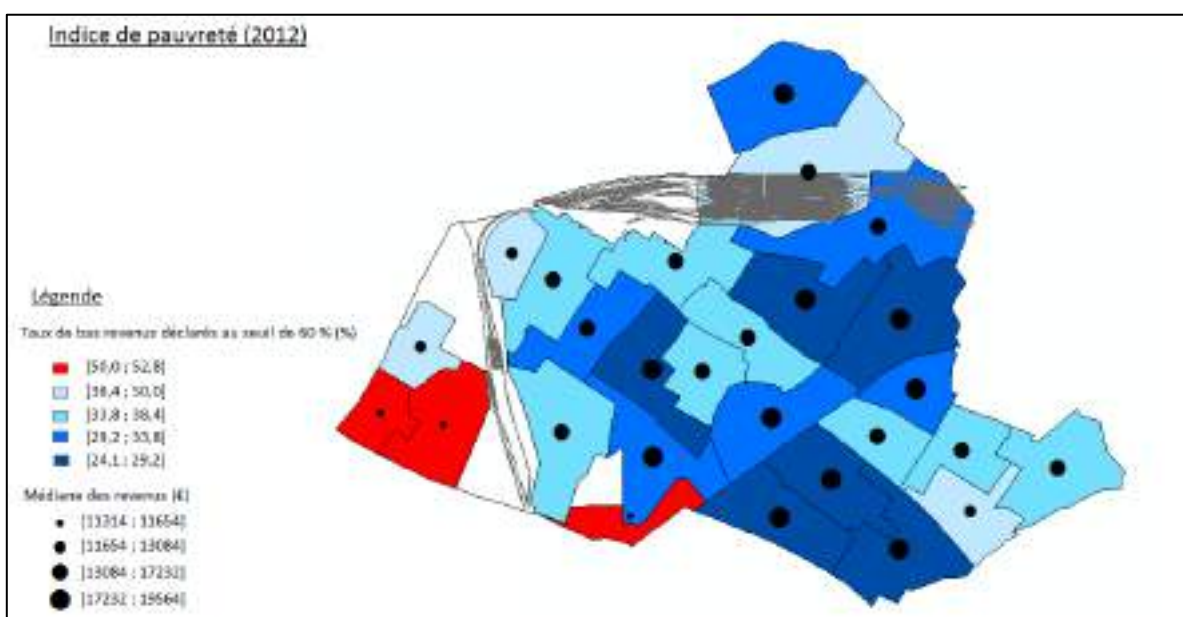
La proportion de ménages fiscaux non-imposables et le taux de bas revenus déclarés au seuil des 60% y sont importants (supérieure ou égale à 50%).

Il est donc impératif d'amorcer dans ces quartiers une dynamique nouvelle.

Le projet de renouvellement urbain de Gaston Roulaud, inscrit dans le cadre de l'ANRU, vise en partie à répondre à ces problématiques sociales.



Réalisée par la mairie de Drancy, méthode de traitements statistiques : moyennes emboîtées  
Sources : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Fichier localisé social et fiscal.



Réalisée par la mairie de Drancy, Méthode de traitements statistiques : moyennes emboîtées  
Sources : Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Fichier localisé social et fiscal.

### 1.6.3. Comparaison de la situation avec le département de la Seine Saint Denis et la métropole

En comparaison avec le département de Seine-Saint-Denis, la médiane du revenu disponible par unité de consommateur de Drancy est légèrement inférieure, soit 16 576€ contre 16 609€ en 2012.

Les chiffres publiés par l'Insee pour la même année révèlent que ce département est le moins riche de la première couronne : la médiane du revenu pour le département de Seine-Saint-Denis est 1,5 fois moins élevée que celle de Paris.

## Médiane des revenus de l'année 2012 (euro)

Drancy : 16 576

Paris : 25 711

Hauts-de-Seine : 25 522

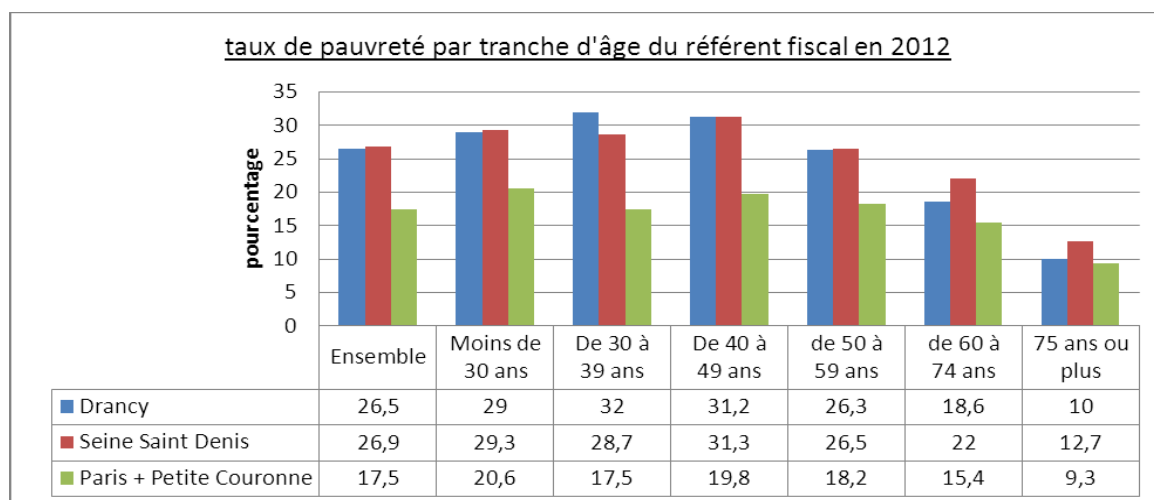
Seine-Saint-Denis : 16 609

Val-de-Marne : 21 359

Source : Insee-DGFiP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal

La situation financière des drancéens est semblable à celle de la population de Seine-Saint-Denis. On observe néanmoins un taux de pauvreté pour les 30-39 ans plus important et une situation financière plus favorable pour les 60 ans et plus.

On constate également que le décalage entre Drancy et Paris plus sa petite couronne est très important, surtout pour la population âgée de 30 à 49 ans. Ce décalage tend à diminuer pour les populations plus âgées.



Source : Insee-DGFiP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal.

## 2. Parc des logements

Le territoire compte environ 30% de logements sociaux (M. le Député-maire a écrit à M. le préfet afin d'avoir connaissance du ratio article 55 de la loi SRU, sa dernière valeur connue, ainsi que la tendance de la période récente).

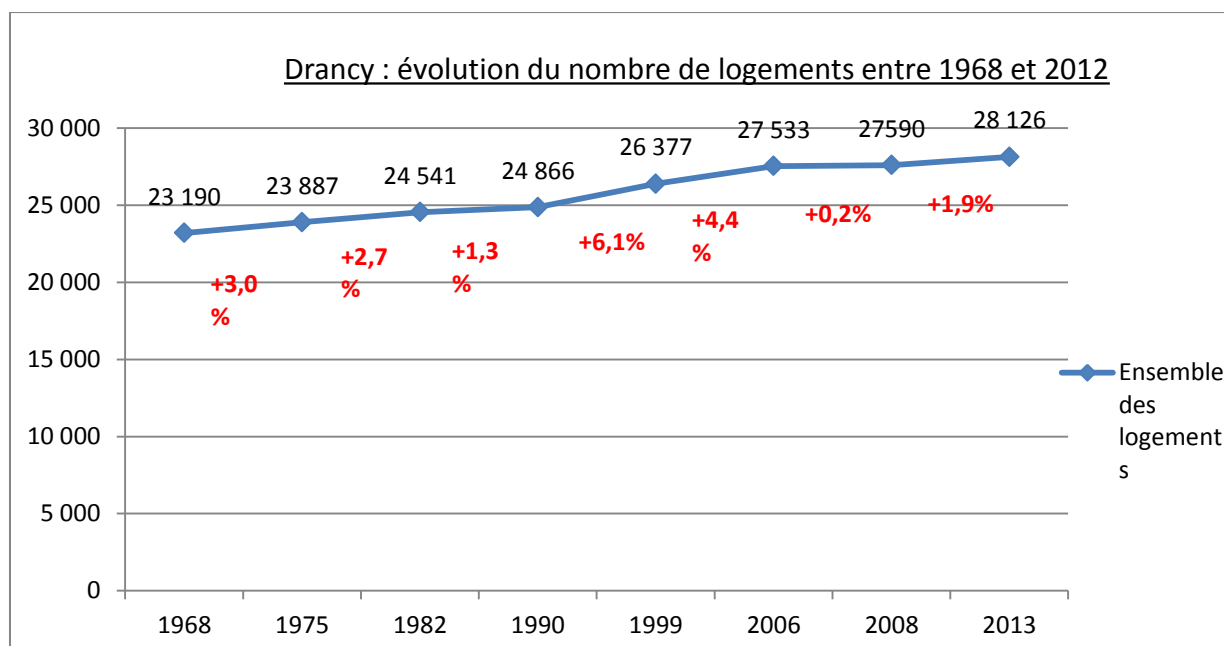
L'un des objectifs du PLU est de veiller à la mixité sociale sur l'ensemble du territoire drancéen, mais aussi d'assurer la mobilité résidentielle des ménages et d'attirer les classes moyennes. Une réflexion sur la mixité doit être assurée tant à l'échelle de l'immeuble qu'à l'échelon de l'ilot. Notons que la municipalité est soucieuse de voire intégrée pour beaucoup de programmes de logements libres une fraction de logements aidés.

### 2.1. Evolution du parc aidé et non aidé

#### 2.1.1. Rythme de construction

Le parc de logement connaît une hausse progressive depuis 1968.

Il est passé de 23 190 en 1968 à 28 126 en 2013 soit un accroissement de + 4 936 logements. Ce sont les périodes 1990-1999 et 1999-2006 qui ont connues les plus fortes hausses, soit respectivement une augmentation du nombre de logements de +6,1% et de +4,4%.



Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombremments ; RP1999, RP2006, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

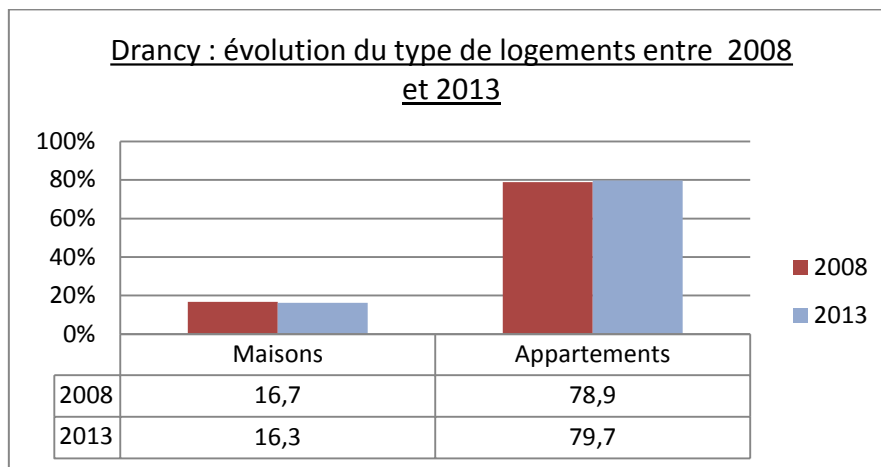
### 2.1.2 Evolution des types de logements

Le parc de logement de Drancy est composé en majorité par des appartements.

Entre 2008 et 2013, leur part a légèrement augmenté passant de 78,9% à 79,7%, soit une augmentation de 0,8 points.

En 2013, la proportion d'appartements pour la commune est plus grande que celle du département de Seine-Saint-Denis et de la Région Ile de France, qui sont respectivement à 73,1% et 71,6%.(source : Insee, RP2013 exploitations principales.)

Bien que la part de maisons individuelles soit seulement de 16,3% en 2013, le secteur pavillonnaire occupe la majeure partie du territoire communal.



*Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales*

### 2.1.3 Evolution du nombre de pièces des logements

La typologie du parc de logement a peu évolué depuis 2008. Les logements de 3 pièces sont les plus représentés en 2013, soit 31,1%. Arrivent en seconde place les logements de 4 pièces, avec 25,5%.

En 2013, le nombre moyen de pièces du parc de logement est de 3,4, moyenne en légère diminution par rapport à 2008 (3,3 pièces).

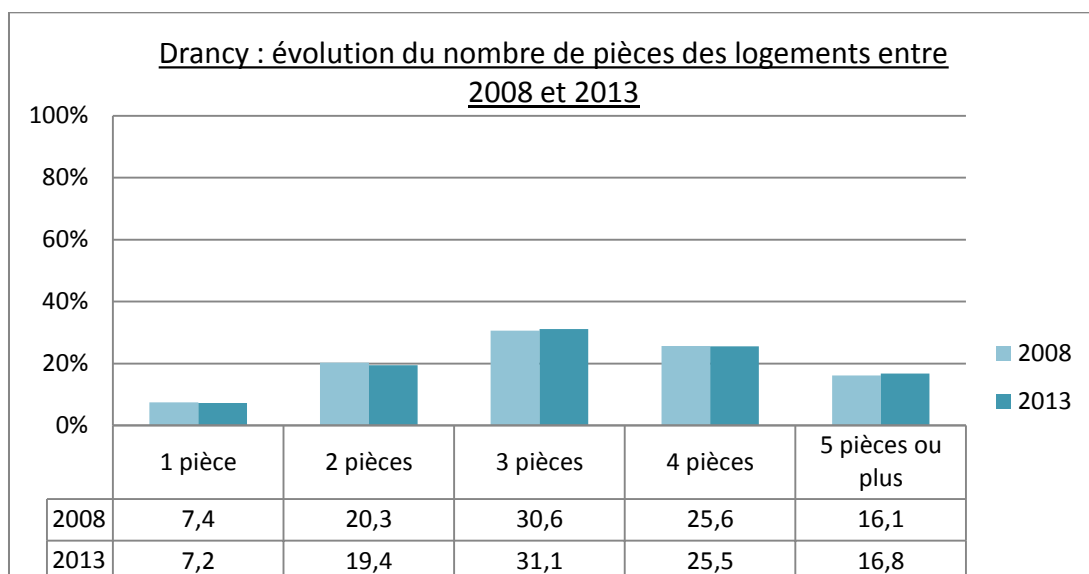
Selon le type de logement, le nombre moyen de pièces diffère : il est de 2,8 pièces pour l'ensemble des appartements et de 4,2 pour l'ensemble des maisons

Enfin, selon l'Insee, la taille des logements augmente sur la période 2008-2013 pour les maisons mais pas pour les appartements. Le nombre moyen de pièces pour les maisons passe de 4 en 2008 à 4,2 en 2013.

Nous pouvons en déduire que le tissu pavillonnaire accueille davantage de familles nombreuses que les appartements.

Pourtant la proportion de familles nombreuses est peu importante comparativement à la part de familles avec 2 enfants au plus, soit respectivement 84,7% contre 15,2%.

Par ailleurs, il faut noter le nombre de familles de 4 enfants et plus est en diminution sur la période 2008-2013.



Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

### Comparaison avec le département et la région

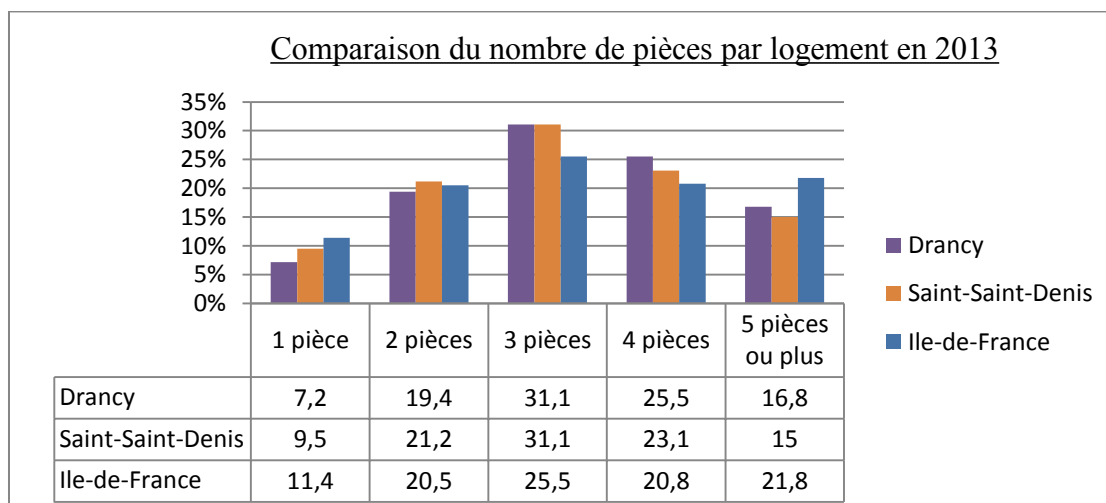
En 2013, on constate que la part des F1 et F2 à Drancy est inférieure à celle du département et de la région, en particulier pour les F1, soit une représentation de 7,2% à Drancy, contre 9,5% pour la Seine-Saint-Denis et 11,4% pour la région.

Sur l'ensemble du parc, la part de logements d'une pièce reste faible.

Le parc de logement est en effet composé principalement de F3 comme la Seine-Saint-Denis (31.1%) et l'Ile-de-France (25.5%). Il faut noter que leur représentation à Drancy et dans le département est plus importante par rapport à la région.

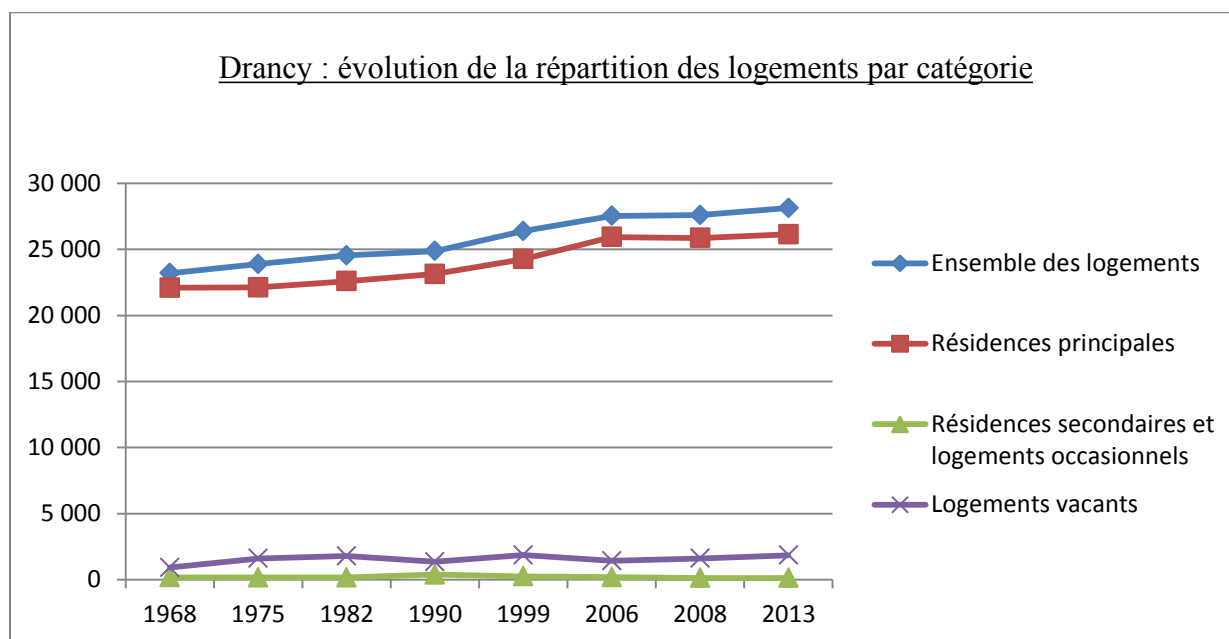
Avec 25,5%, les logements de quatre pièces sont aussi fortement représentés à Drancy, plus que pour le département (23,1%) et pour la région (20,8%).

La part de logements de cinq pièces n'y est aussi pas négligeable (16,8%). Sa proportion y est moins importante pour le département (15%) et nettement supérieure pour la Région (21,8%).





Sources : Insee, RP2013 exploitations principales.



Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements ; RP1999, RP2006, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

#### 2.1.4 Evolution des catégories de logement

Le nombre total de logements depuis 1968 est en hausse. Le parc de logements passe en effet de 23 190 en 1968 à 28 126 en 2013, soit un accroissement de + 4 936 logements.

C'est en particulier grâce à l'augmentation progressive du nombre de résidences principales que cela est possible. Les résidences principales composent la quasi-totalité du parc de logement.

Concernant le nombre de résidences secondaires et de logements occasionnels, celui-ci connaît une hausse significative de 1968 à 1990, soit +54.2%.

Entre 1990 et 2013, cette catégorie de logement diminue très fortement, soit de 65%, et se retrouve ainsi sous le niveau atteint en 1968, avec 133 logements.

Concernant les logements vacants, cette catégorie augmente de 48.7% entre 1968 et 1982, soit + 870 logements, et connaît d'importantes fluctuations entre 1982 et 2013, pour regagner un niveau similaire : 61 logements de différences, soit +3.3 en 2013 par rapport à 1982.

Le nombre de ces deux catégories de logements est bien moins important que le nombre de résidences principales, toutes périodes confondues : elles représentent ensemble au total 7% du parc de logement. On remarque cependant que le nombre de logements vacants est 10 fois supérieur au nombre de résidences secondaires et logements occasionnels.

### Evolution de la répartition des logements par catégorie de Drancy

	1968	1975	1982	1990	1999	2006	2013
Ensemble	<b>23 190</b>	<b>23 887</b>	<b>24 541</b>	<b>24 866</b>	<b>26 377</b>	<b>27 533</b>	<b>28 126</b>
Résidences principales	22 096	22 114	22 586	23 134	24 257	25 927	26 142
Résidences secondaires et logements occasionnels	174	162	165	380	256	187	133
Logements vacants	920	1 611	1 790	1 352	1 864	1 419	1 851

Sources : Insee, RP1968 à 1990 dénombrements ; RP1999, RP2006, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

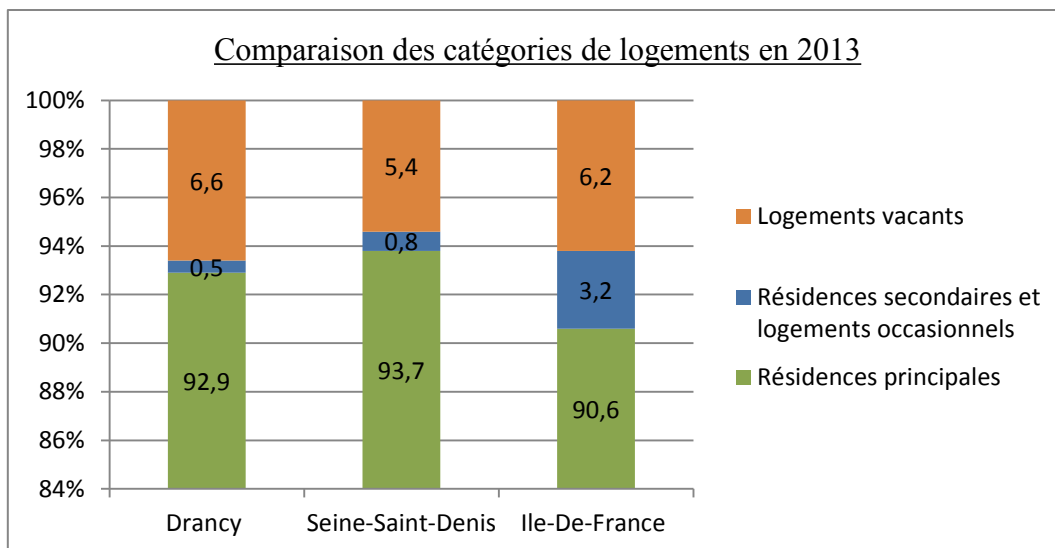
### **Comparaison avec le département et la région**

En 2013, selon la catégorie de logements, la composition du parc de Drancy et du parc de la Seine-Saint-Denis sont quasiment semblables.

Il est composé de résidences principales à 92,9% pour Drancy et à 93,7% pour le département. La proportion de logements vacants ainsi que la proportion de résidences secondaires et de logements occasionnels y sont aussi très proches. Avec 6,6% de logements vacants, Drancy présente un taux de vacance quelque peu supérieur à celui de la Seine-Saint-Denis (5,4%).

Concernant la part de résidences secondaires et de logements occasionnels, les mêmes constats peuvent être faits : Dans le département comme à Drancy, cette catégorie de logements ne représente qu'une très faible part de l'ensemble du parc de logement.

Le parc de logements de Drancy et de la Seine-Saint-Denis se distingue de celui de l'Île-de-France par rapport à la proportion de résidences secondaires et de logements occasionnels. La part est bien plus importante pour la Région (3,2%) que pour la commune (0,5%) et le département (0,8%). Cela induit une proportion plus faible de résidences principales pour la Région (90,6%) comparativement à Drancy (92,9%) et à la Seine-Saint-Denis (93,7%).



Sources : Insee, RP2013 exploitations principales.

### 2.1.5. Statuts d'occupation

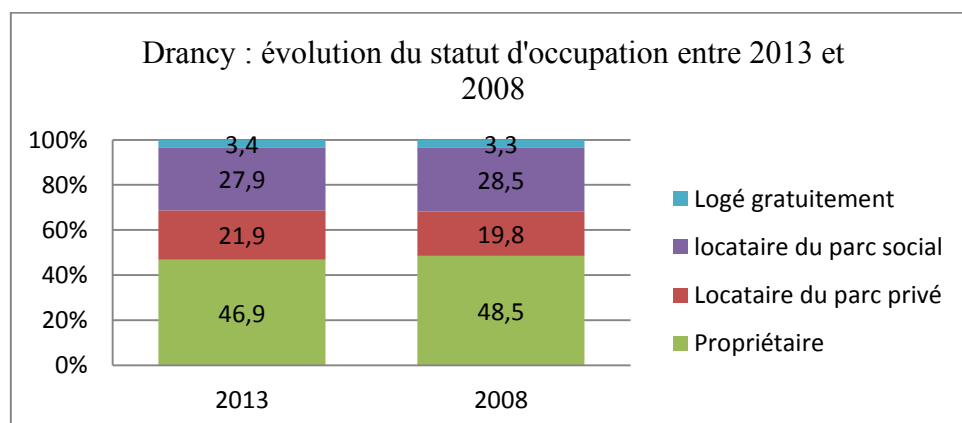
La part des propriétaires à Drancy est de l'ordre de 46,9% en 2013. Cette proportion a diminué par rapport à 2008 : leur part était en effet de 48,5%, soit une baisse de 1,6 points.

En parallèle, la part des locataires représente près de la moitié des occupants en 2013, soit 49,8%. Sur la période 2008-2013, il y a eu une hausse de 1.5 points.

C'est la part des locataires du parc privé qui a connu une hausse non négligeable : elle passe en effet de 19,8% à 21,9% entre 2008 et 2013, soit un accroissement de 2,1 points.

A contrario la part des locataires dans le parc social a diminué. Elle passe de 28,5% en 2008 à 27,9% en 2013.

La proportion des personnes logées gratuitement reste stable : elle est de 3,3% en 2008 et de 3,4% en 2013.



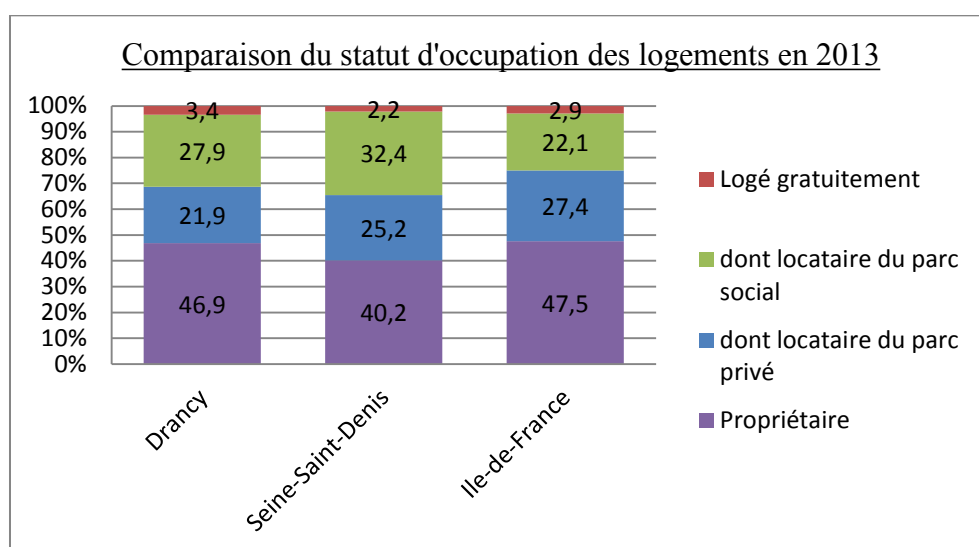
Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

### Comparaison avec le département et la région

D'une manière générale, avec 49,8% de locataires à Drancy, leur représentation par rapport à l'ensemble des occupants drancéens est bien inférieure à celle du département (un écart de 7,8 points) et légèrement supérieure à celle de la région (un écart de 0,3 points).

La part des locataires du parc privé sur l'ensemble des locataires représente à Drancy 43.9%, ce qui est équivalent à la part de la Seine-Saint-Denis (43.7%), et inférieur à l'Île-de-France (55.3%).

Bien que la part des personnes logées soit supérieure à Drancy (3,4%) par rapport au département (2,2%) et à la région (2,9%) c'est sur la part des propriétaires que la différence avec le département est plus visible : leur proportion est de 46,9% à Drancy contre 40,2% pour la Seine-Saint-Denis. Cette proportion se rapproche davantage de celle de la région qui est à 47,5%.



Sources : Insee, RP2013 exploitations principales.

## 2.2 Le parc de logements social en 2016

### 2.2.1. Les Bailleurs sociaux

Les principaux bailleurs du parc social de logement sont :

- l'Office Public d'Habitat de Drancy, qui possède le parc de logement social le plus important de la commune, soit 70,1% ;
- l'ODHLM 93, qui gère 11.8% du parc social drancéen ;
- ICF la Sablière, qui gère 11,7% des logements sociaux.

**Nombre de logement par bailleur au 1<sup>er</sup> janvier 2015**

Nom bailleur	Nombre de logements
OPH de Drancy	5780
OPH de Seine-Saint-Denis	973
SA HLM La Sablière	968
SA HLM Immobilière 3F	217
VILOGIA	193
Société Nationale Immobilière	53
ESH DOMNIS	31
SA HLM France Habitation	14
France Euro Habitat	10
ADOMA	1
SA HLM Gestion maintenance aménagement construction	1
<b>TOTAL</b>	<b>8241</b>

Source : répertoire du Parc Locatif Social (RPLS) au 1er janvier 2015

### 2.2.2. Ancienneté du parc de logement social

Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, la moitié du parc HLM drancéen date d'avant 1975.

Inscrits dans le cadre de l'ANRU, d'importants projets de constructions/démolitions ont été entrepris depuis la dernière modification du PLU (2011). Ceci va donc changer cette répartition. Le parc social de logement tend à être de plus en plus récent.

#### Ancienneté du parc de logement social au 1<sup>er</sup> janvier 2015

Année d'achèvement de la construction	avant 1949	1949 à 1974	1975 à 1999	2000 à 2014
Nombre de logements	1419	3929	2179	714
Fréquences cumulées (en %)*	17,2%	64,9%	91,3%	100,0%

\*Traitements statistiques : mairie de Drancy, Source : répertoire du Parc Locatif Social (RPLS) au 01/01/15

### 2.2.3. Le type de financement

Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, les logements sociaux implantés à Drancy sont pour la plupart des habitats à loyer modéré ordinaire (HLMO), soit 61,3%.

Type de financement initial	Nombre de logements
HLM/O	5056
PLA ordinaire	1325
Autre financement avant 1977	505
PLR/ PSR	416
PLUS	393
PLS/ PPLS/ PCLS/ PLA CFF	178
PLA LM/ PLATS/ PLAI	125
PLI	84
ILM	73
Autre financement à partir de 1977	66
PLC (conventionné ou non)	14
PLA d'intégration	6

Source : répertoire du Parc Locatif Social (RPLS) au 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 1<sup>er</sup> janvier 2015

### 2.2.4. Evolution du type et du nombre de pièces des logements

Les besoins en logements sociaux en termes de taille évoluent avec les nouveaux comportements sociaux et l'arrivée de populations nouvelles. Ainsi il convient de vérifier si la typologie du parc est en adéquation avec les besoins des demandeurs.

Une part très importante du parc de logements social est collectif, soit 98,7%.

Type de construction	Collectif	Individuel
Nombre de Logements	8131	110

Source : répertoire du Parc Locatif Social (RPLS) au 1er janvier 2015

Selon les données du répertoire du Parc Locatif Social (RPLS), au 1er janvier 2015, la typologie du parc social se répartie comme suit :

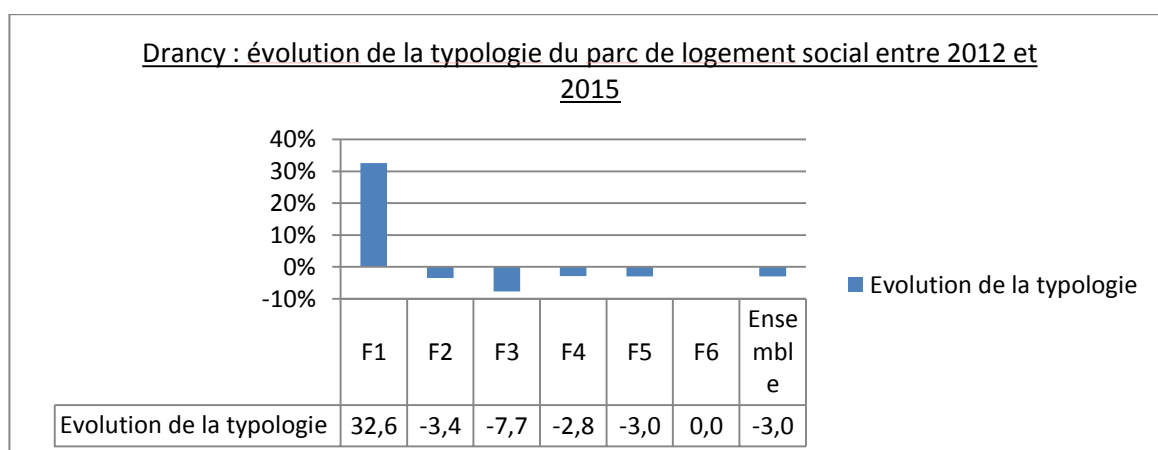
	Parc social au 1er janvier 2012		Parc social au 1er janvier 2015	
	Nombre de logements	Moyenne de Surface habitable (m <sup>2</sup> ) - pour calcul *	Nombre de logements	Moyenne de Surface habitable (m <sup>2</sup> ) - pour calcul *
F1	475	31,7	630	28,9
F2	1840	44,4	1777	44,7
F3	3466	58,9	3200	60,6
F4	2297	74,8	2232	75,2
F5	404	87	392	87,1
F6	10	85,4	10	85,4
TOTAL	8492	59,9	8241	60

\* Traitements statistiques réalisés par la mairie de Drancy, Source : répertoire du Parc Locatif Social (RPLS) au 1er janvier 2015

Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, les logements de 3 et 4 pièces représentent plus de la moitié du parc social (65,9%).

Cette répartition demeure inchangée depuis 2012. Les grands logements et petits logements représentent une faible part.

Le parc entre 2012 et 2015 a diminué : il passe de 8492 logements à 8241, soit une diminution en valeur absolue de 251 logements. La baisse s'est réalisée sur les F2, F4, F5 et en particulier sur les F3. Seul le nombre de F1 a connu une hausse (augmentation significative), soit + 155.



\*Traitements statistiques : la mairie de Drancy, Source : répertoire du Parc Locatif Social (RPLS) au 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 1<sup>er</sup> janvier 2015

### 2.3. Âge et confort du parc de logement

### 2.3.1. Ancienneté du parc

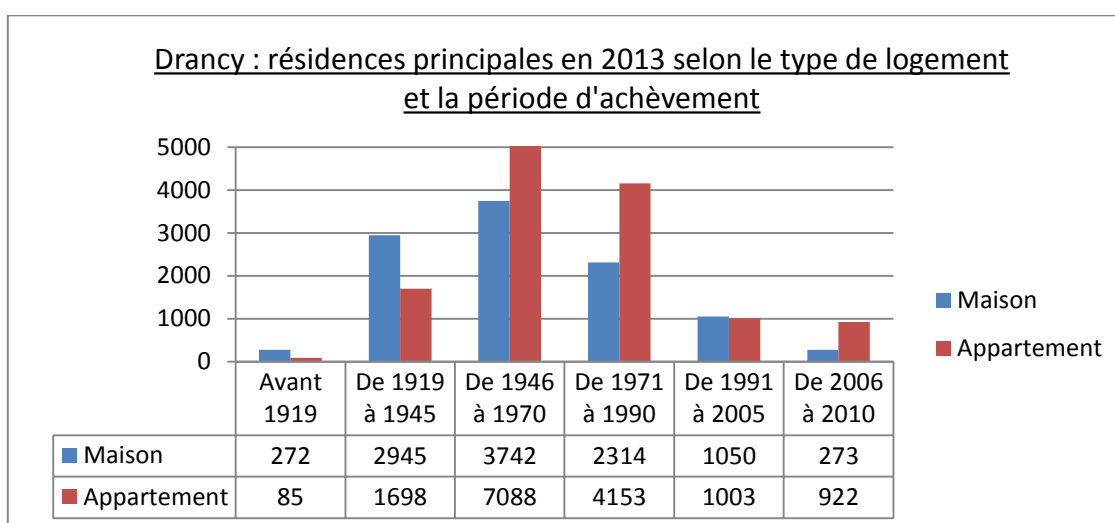
Sur l'ensemble des résidences principales, plus de la moitié du parc de logement date d'avant 1971 (62,0%).

Seul un quart date de la période 1971 à 1990.

Enfin, 8% des résidences principales datent des années 1991 à 2005 et 4,7% de la période 2006/2010.

Le parc de logement est donc relativement ancien.

Il existe tout de même une différence selon le type de logement : 65,7% des maisons datent d'avant 1971 contre 59,3% pour les appartements. Les maisons sont donc plus anciennes que les appartements.



Sources : Insee, RP2013 exploitation principale

#### Drancy : résidences principales en 2013 selon le type de logement et la période d'achèvement

	Maison	Appartement	Ensemble du parc de logement	Soit en pourcentage (sur l'ensemble du parc de logement) *	fréquences cumulées (ensemble du parc de logement) (en %)*
Avant 1919	272	85	357	1,4%	1,4%
De 1919 à 1945	2945	1698	4643	18,2%	19,6%
De 1946 à 1970	3742	7088	10830	42,4%	62,0%
De 1971 à 1990	2314	4153	6467	25,3%	87,3%
De 1991 à 2005	1050	1003	2053	8,0%	95,3%
De 2006 à 2010	273	922	1195	4,7%	100,0%
<b>TOTAL</b>	<b>10596</b>	<b>14949</b>	<b>25545</b>	<b>100,0%</b>	

\*Traitement : Mairie de Drancy Résidences principales construites avant 2011. Sources : Insee, RP2013 exploitation principale



### 2.3.2 Niveau de confort du parc

En 2013, le parc de résidences principales comprend 7% de logements ne disposant pas de salle de bain avec une baignoire ou douche. Ce taux est important et a augmenté très légèrement sur la période 2008-2013 (+0,3%).

Pour la région la part de logements avec salle de bain sans baignoire ou douche est de l'ordre de 5,9%, une proportion qui est donc en deçà de celle de Drancy.

Enfin, la part des résidences principales bénéficiant d'un système de chauffage est élevée, soit 98,5%. Il reste tout de même 1.5% des logements qui en sont dépourvus.

	2008	%	2013	%
Ensemble	25 858	100	26 142	100
Salle de bain avec baignoire ou douche	24 094	93,2	24 321	93
Chauffage central collectif	8 686	33,6	8 532	32,6
Chauffage central individuel	13 287	51,4	12 448	47,6
Chauffage individuel "tout électrique"	3 502	13,5	4 784	18,3

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

## 2.4 La problématique de l'habitat indigne

Face à la prégnance de la problématique de l'habitat indigne à Drancy, la ville s'est inscrite dans une politique volontariste sur cette question.

Citons une opération R.H.I sur le quartier des Oiseaux, une OPAH "copropriétés dégradées" sur 21 immeubles répartis sur le territoire communal, ainsi qu'un plan de sauvegarde multi-sites sur 6 adresses. La plupart de ces adresses traitées ont ainsi vu leur situation s'assainir : rétablissement de l'organisation de la copropriété avec la création de conseils syndicaux et la mise en place d'administrateur, assainissement de la situation financière, réalisation des travaux de remise aux normes, appel de fonds et aide aux financements.

Depuis l'achèvement de l'OPAH (2014), les services habitat et hygiène de la ville procèdent à une veille voire à un accompagnement des immeubles susceptibles d'entrer dans un processus de dégradation.

A ce titre, la ville mène une réflexion sur de nouvelles modalités d'intervention sur les copropriétés dégradées.

Parallèlement, à l'échelon de l'Etablissement Public territorial, la mise en place d'un programme d'Intérêt Général (PIG) "précarité énergétique et habitat indigne" vient conforter le dispositif de veille, en lien avec les services du Conseil Départemental et de l'ANAH.

## 3. Activités économiques et emploi

### 3.1. Contexte économique

La crise économique de 2008 a eu un impact fortement négatif sur le marché de l'emploi. L'aggravation de la situation a été générale, elle a en effet concerné l'ensemble du territoire francilien.

Avec un taux de 18,5%, le département de Seine-Saint-Denis a connu une hausse du taux de chômage des plus importantes, soit plus de 2,3 points contre 1,5 points pour l'Ile-de-France entre 2008 et 2013.

Drancy suit la même tendance que la Seine-Saint-Denis avec une progression du taux de chômage qui est passé sur cette période de 16,3% à 18,7%, soit + 2,4 points.

Sur le territoire communal, toutes les catégories sociales ont été touchées par cette situation. Les populations les plus fragiles demeurent néanmoins les femmes, les actifs âgés de 15 à 25 ans et de 55 à 64 ans.

### 3.2. Population active, emploi et chômage

#### 3.2.1. Taux d'activité et taux d'emploi

En 2013 il a été recensé pour Drancy, un taux d'activité de 73% et un taux d'emploi de 59,3%, ce qui est légèrement inférieurs aux taux de son département, soit respectivement 73,4% et 59,8%. Ce sont les plus bas taux des départements du cœur de l'agglomération parisienne.

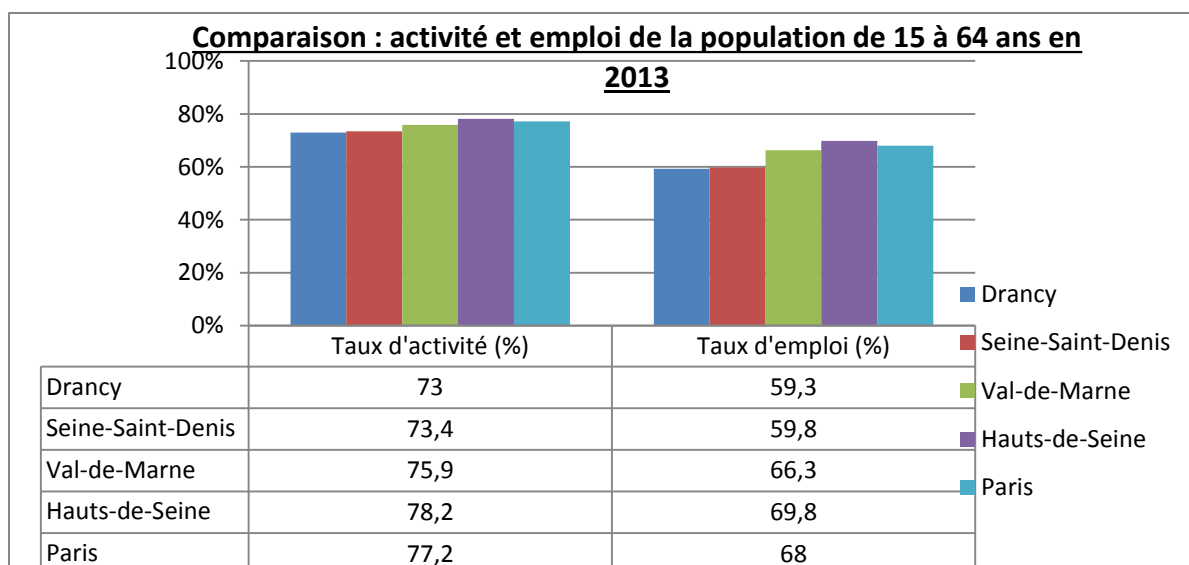
*Le taux d'activité est le rapport entre le nombre d'actifs (actifs occupés et chômeurs) et l'ensemble de la population correspondante*

*Le taux d'emploi est la proportion de personnes disposant d'un emploi parmi celles en âge de travailler (15 à 64 ans).*

#### Comparaison : activité et emploi de la population de 15 à 64 ans en 2013

	Population	Actifs	Taux d'activité (%)	Actifs ayant un emploi	Taux d'emploi (%)
<b>Drancy</b>	45 211	33 009	73	26 827	59,3
<b>Seine-Saint-Denis</b>	1 030 186	755 954	73,4	616 303	59,8
<b>Val-de-Marne</b>	900 238	682 889	75,9	596 727	66,3
<b>Hauts-de-Seine</b>	1 056 856	826 656	78,2	738 017	69,8
<b>Paris</b>	1 567 747	1 210 068	77,2	1 066 134	68

Source : Insee, RP2013 exploitation principale



Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

Par ailleurs, pour la commune, le taux d'emploi des femmes est plus faible que le taux d'emploi des hommes, soit 54,6% pour les femmes et 64,1% pour les hommes.

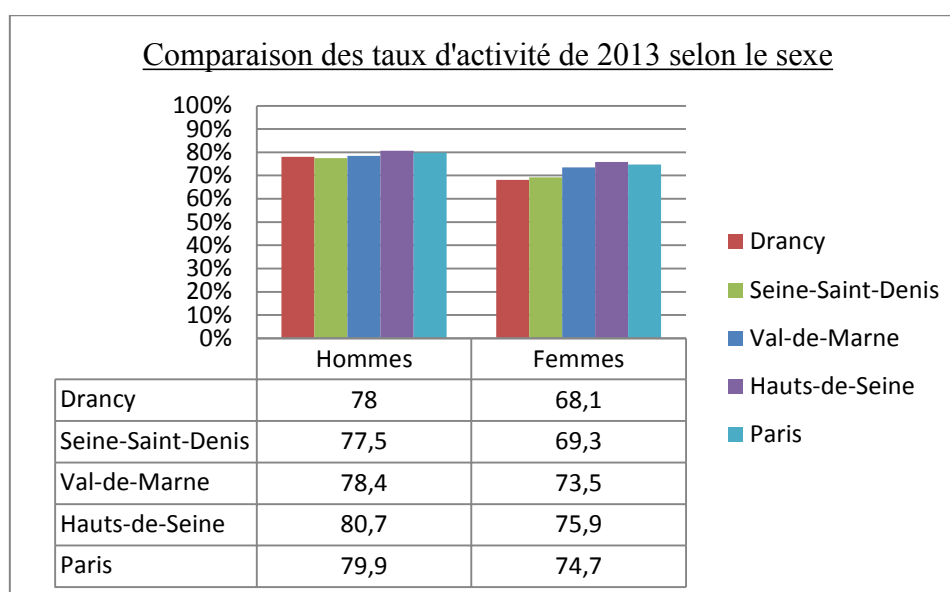
Ces mêmes constats peuvent être faits pour Paris et les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine.

L'insertion dans le monde du travail serait donc plus difficile pour les femmes.

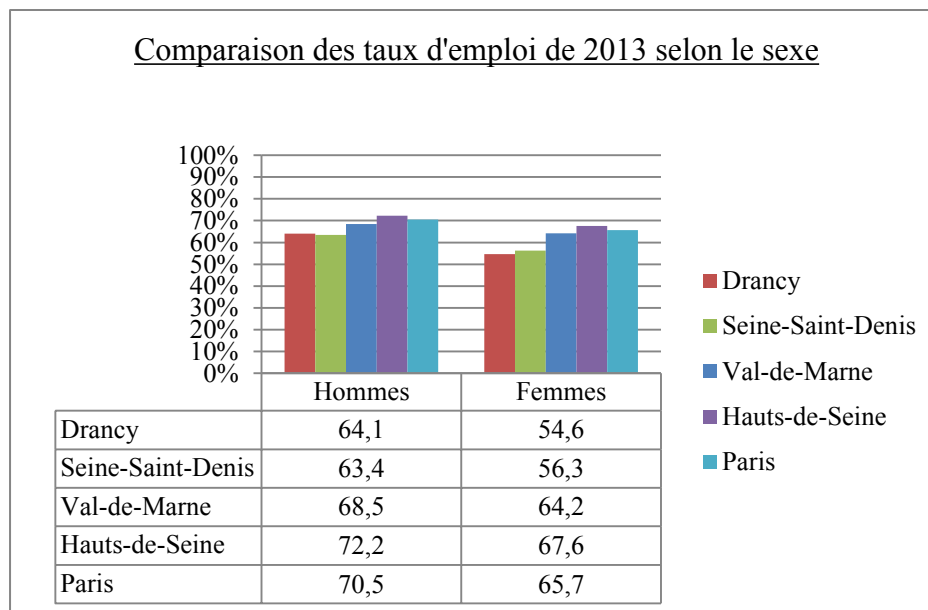
#### Drancy : activité et emploi de la population de 15 à 64 ans selon le sexe en 2013

	Population	Actifs	Taux d'activité en %	Actifs ayant un emploi	Taux d'emploi en %
Hommes	22 464	17 511	78	14 402	64,1
Femmes	22 748	15 497	68,1	12 425	54,6

Source : Insee, RP2013 exploitation principale.



Source : Insee, RP2013 exploitation principale.



*Source : Insee, RP2013 exploitation principale.*

Si l'on regarde le taux d'activité plus en détail, par tranche d'âge, on observe que pour la tranche 15-24 ans, le taux est plus élevé à Drancy (43%) que dans le département de Seine-Saint-Denis (42.1%) ou encore Paris (37%).

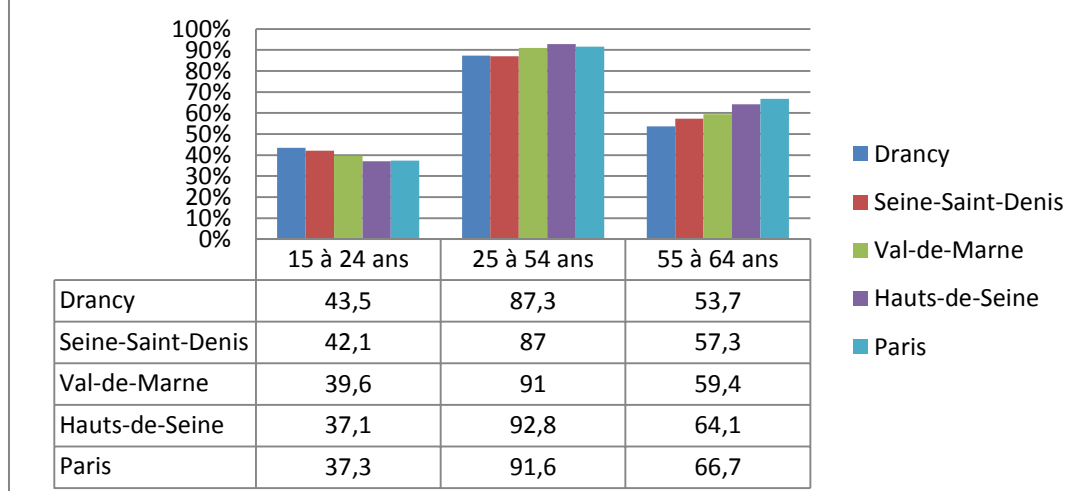
La plus grande proportion des 15 à 24 ans actifs est à mettre en parallèle avec le taux de scolarisation pour cette tranche d'âge, plus faible à Drancy par rapport au département et à la capitale.

Par ailleurs, on remarque que l'insertion dans le monde du travail des jeunes drancéens reste difficile : Seul 69.1% des actifs drancéens de 15-24 ans ont un emploi alors que cette proportion monte à 79.5% pour la capitale, 77.5% pour les Hauts-de-Seine ou encore 73.9% pour le Val-de-Marne. Le taux d'actifs occupés des 15-24 ans enregistré à Drancy reste cependant supérieur à celui de la Seine-Saint-Denis de 4.6 points.

Concernant la tranche d'âges des 25-54 ans, le taux d'activité des drancéens (87.3%) suit celui de son département avec une très légère avance (+0.3 points). Celui-ci reste inférieur aux deux autres départements précédemment cités ainsi qu'à Paris. Le pourcentage d'actifs occupés est quant à lui de 82.5%, ce qui reste inférieur au département de la Seine-Saint-Denis, dont le taux est de 83.1%, et également dans une plus grande mesure à Paris, au Val-de-Marne, et aux Hauts-de-Seine.

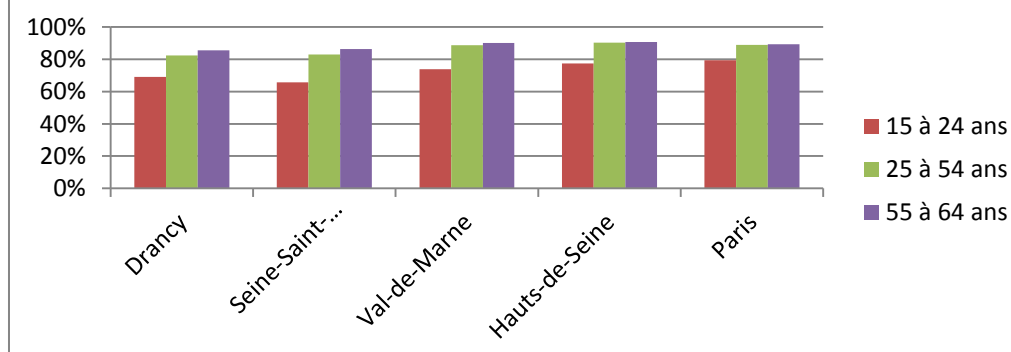
Pour la tranche d'âge des 55-64 ans, L'écart se creuse concernant le taux d'activité entre Drancy (53.7%) et les autres départements franciliens indiqués ainsi que la capitale (66.7%). Le pourcentage d'actif occupé est également inférieur, dans des proportions similaires à celui de la tranche des 24-55 ans.

### Comparaison des taux d'activité de 2013 selon l'âge



Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

### Comparaison : Part du nombre actifs occupés sur le nombre d'actifs total selon la tranche d'âge



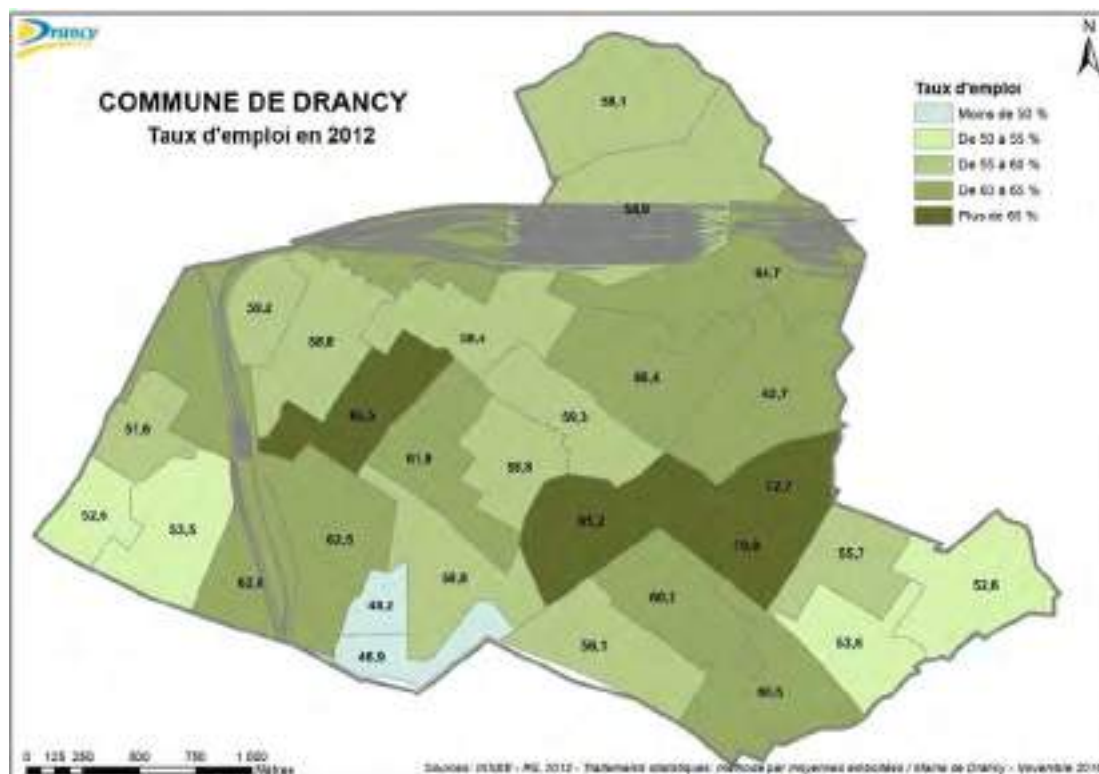
Source : Insee, RP2013 exploitation principale

### Part du nombre actifs occupés sur le nombre d'actifs total selon la tranche d'âge

	Drancy	Seine-Saint-Denis	Val-de-Marne	Hauts-de-Seine	Paris
Ensemble	<b>81,3%</b>	<b>81,5%</b>	<b>87,4%</b>	<b>89,3%</b>	<b>88,1%</b>
15 à 24 ans	69,1%	65,7%	73,9%	77,5%	79,5%
25 à 54 ans	82,5%	83,1%	88,7%	90,3%	88,9%
55 à 64 ans	85,5%	86,4%	90,2%	90,6%	89,4%

Source : Insee, RP2013 exploitation principale

Enfin ; on observe des disparités relatives au taux d'emploi à l'échelle communale : le quartier du Petit Drancy possède en effet le plus faible taux d'emploi en 2013.



### 3.2.2. L'emploi selon la catégorie socio-professionnelle

Entre 2008 et 2013, les effets de la crise économique de 2008 se manifestent : d'une manière générale le nombre d'emploi sur la commune a baissé.

Seuls les emplois pour la catégorie « artisans, commerçants, chefs d'entreprise » et la catégorie « employé » ont connu une légère hausse, soit 54 emplois en plus pour la première et 110 pour la seconde.

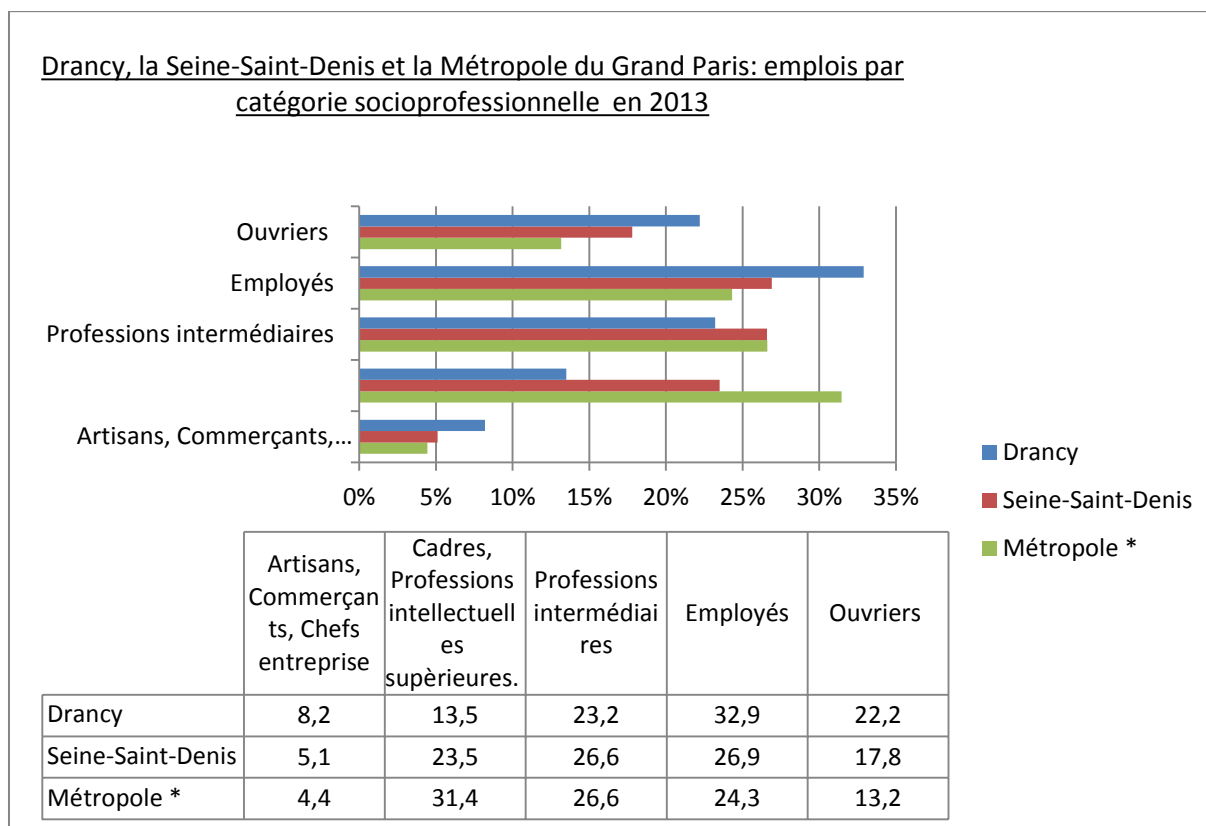
#### Drancy : Emplois par catégorie socioprofessionnelle

	2008	2013	Variation 2008-2013 en valeur absolue
Ensemble	13 324	12 929	-395
Agriculteurs exploitants	12	5	-7
Artisans, commerçants, chefs entreprise	1 001	1 055	54
Cadres et professions intellectuelles supérieures	1 915	1 752	-163
Professions intermédiaires	3 198	3 001	- 197
Employés	4 142	4 252	110
Ouvriers	3 056	2 864	-192

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires

En 2013, les emplois pour les catégories socioprofessionnelles ouvriers, employés et artisans, commerçants, chefs d'entreprise sont les plus représentées à Drancy comparativement à la Seine-Saint-Denis et à la Métropole.

A contrario, la part d'emploi pour les professions intermédiaires et pour les cadres et professions intellectuelles supérieures est plus forte au sein du département de Seine-Saint-Denis et de la Métropole.



	Artisans, Commerçants, Chefs d'entreprise	Cadres, Professions intellectuelles supérieures.	Professions intermédiaires	Employés	Ouvriers
Drancy	8,2	13,5	23,2	32,9	22,2
Seine-Saint-Denis	5,1	23,5	26,6	26,9	17,8
Métropole *	4,4	31,4	26,6	24,3	13,2

\* Traitements statistiques : mairie de Drancy , Source : Insee, RP2013 exploitation complémentaire lieu de travail.

### 3.2.3 Emploi selon le secteur d'activité

A Drancy, sur la période 2008-2013, c'est dans le secteur de la construction et dans une moindre proportion dans le secteur de l'administration publique, l'enseignement, la santé et de l'action sociale qu'une hausse du nombre d'emploi a été enregistrée, soit respectivement une évolution de 18,6 % et de 2 %.

**Drancy : emplois selon le secteur d'activité**

	2008		2013			
	Nombre	%	Nombre	%	dont femmes en %	dont salariés en %
<b>Ensemble</b>	<b>13 324</b>	<b>100</b>	<b>12 929</b>	<b>100</b>	<b>43,7</b>	<b>89,2</b>
Agriculture	10	0,1	6	0	15,3	15,3
Industrie	907	6,8	745	5,8	25,6	90,5
Construction	1 332	10	1 583	12,2	11,7	79
Commerce, transports, services divers	6 380	47,9	5 808	44,9	38,5	86,6
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	4 695	35,2	4 787	37	63,6	95,6

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires lieu de travail.

Depuis les années 1990, tout comme la Seine-Saint-Denis et la Métropole, la commune se désindustrialise au profit du secteur tertiaire. La désindustrialisation est encore visible aujourd'hui : entre 2008 et 2013, l'industrie réalise en effet une baisse de -17,9 % à Drancy, de -16,9 % en Seine-Saint-Denis et de -13,1% pour la Métropole.

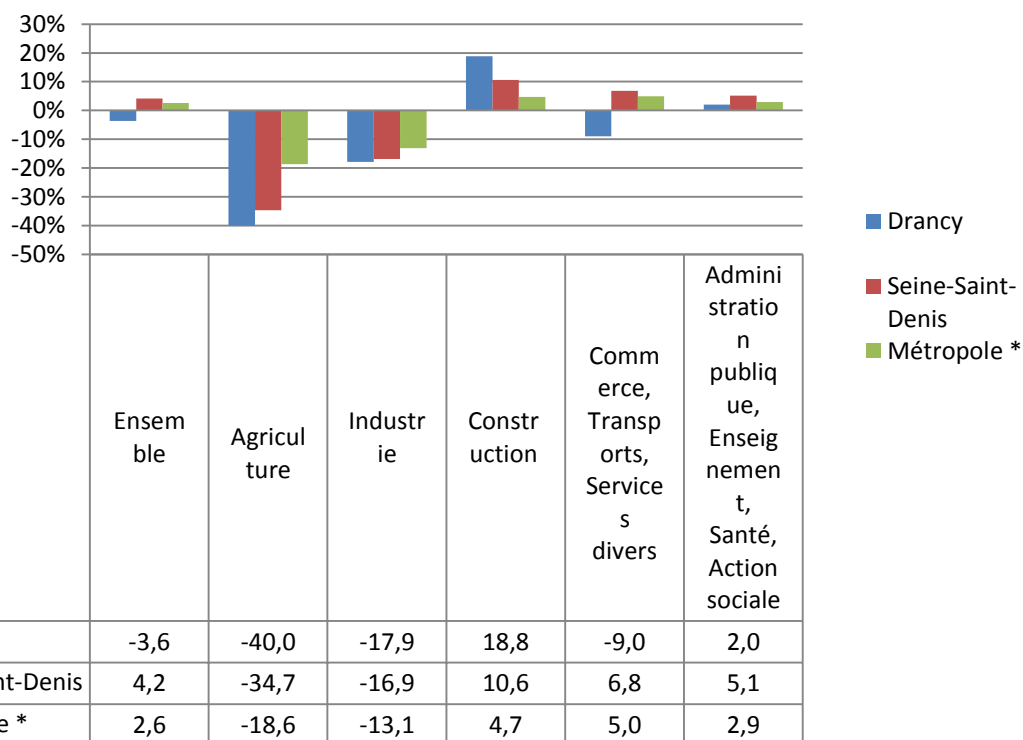
En ce qui concerne l'activité agricole, dans le cœur de l'agglomération parisienne, ce secteur d'activité est marginal, ceci expliquant la perte du nombre d'emploi agricole en 2008-2013 à Drancy, en Seine-Saint-Denis et au sein de la Métropole.

Dans l'ensemble, sur la même période, le nombre d'emploi a augmenté en Seine-Saint-Denis et au sein de la Métropole, contrairement à Drancy.

Des emplois ont été créés dans le secteur de la construction plus particulièrement, mais aussi dans le secteur de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale, ainsi que dans le secteur du commerce, du transport et des services divers (hormis Drancy pour le dernier secteur).



**Drancy et la Seine-Saint-Denis : taux d'évolution du nombre d'emplois selon le secteur d'activité entre 2008 et 2013**



Traitements statistiques : mairie de Drancy, Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations complémentaires lieu de travail.

### 3.2.4 .Le chômage

La crise économique a dégradé le marché de l'emploi induisant une progression du taux de chômage. A l'échelle de la Région d'Ile-de-France le taux de chômage a connu une hausse de + 1,5 points, passant de 10,8% en 2008 à 12,3% en 2013.

Pour la commune de Drancy tout comme pour le département de Seine-Saint-Denis, l'augmentation du taux de chômage a été plus importante, avec pour le premier, une progression de 2,4 points, passant de 16,3% à 18,7% sur la période 2008-2013 ; et pour le second, une progression de 2,2 points, passant 16,3% à 18,5% sur la même période.

Taux de chômage en %		
	2008	2013
Drancy	16,3	18,7
Seine-Saint-Denis	16,3	18,5
Ile-de-France	10,8	12,3

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

Ainsi, entre 2008 et 2013, à Drancy, le nombre de chômeurs a fortement augmenté, soit + 1101 chômeurs.

L'accroissement du taux de chômage a été plus significatif pour les femmes, soit une augmentation 2,6 points contre une augmentation de 2,2 points pour les hommes. Cependant, la part d'hommes en situation de chômage est plus importante que la part de femmes au chômage.

**Drancy : chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans**

	2008	2013
Nombre de chômeurs	5 081	6 182
Taux de chômage en %	<b>16,3</b>	<b>18,7</b>
Taux de chômage des hommes en %	15,6	17,8
Taux de chômage des femmes en %	17,2	19,8
Part des femmes parmi les chômeurs en %	48,3	49,7

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales.

Au-delà, toutes les catégories d'âge ont été touchées par la hausse du taux de chômage, hormis les actifs hommes de 15-24 ans.

Parmi l'ensemble des actifs, les hommes âgés de 55-64 ans ont été les plus concernés par l'accroissement du taux de chômage en 2008-2013.

**Drancy : taux de chômage (au sens du recensement) des 15-64 ans par sexe et âge**

	2008		2013	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
15 à 24 ans	31,2	26,3	30,3	31,5
25 à 54 ans	13,9	16,7	15,9	19,3
55 à 64 ans	10,3	10,6	<b>17</b>	11,4

Source : Insee, RP2008 exploitation principale et RP2013 exploitation principale

### 3.3. Migrations pendulaires

Pour 100 actifs résidant dans la commune, Drancy compte 49,1 emplois en 2008 et 46,3 en 2013, quand Paris, à titre comparatif, compte 164,1 en 2008 et 164,8 emplois en 2013.

La commune est donc en majorité à vocation résidentielle.

	2008	2013
Nombre d'emplois dans la zone	12 921	12 532
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	26 305	27 064
Indicateur de concentration d'emploi	49,1	46,3
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	60	62

Sources : Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales lieu de résidence et lieu de travail

« L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone »

En 2008, 81,5% des actifs occupés de 15 ans ou plus possède un emploi en dehors de la commune. Ce chiffre reste stable en 2013.

#### Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone

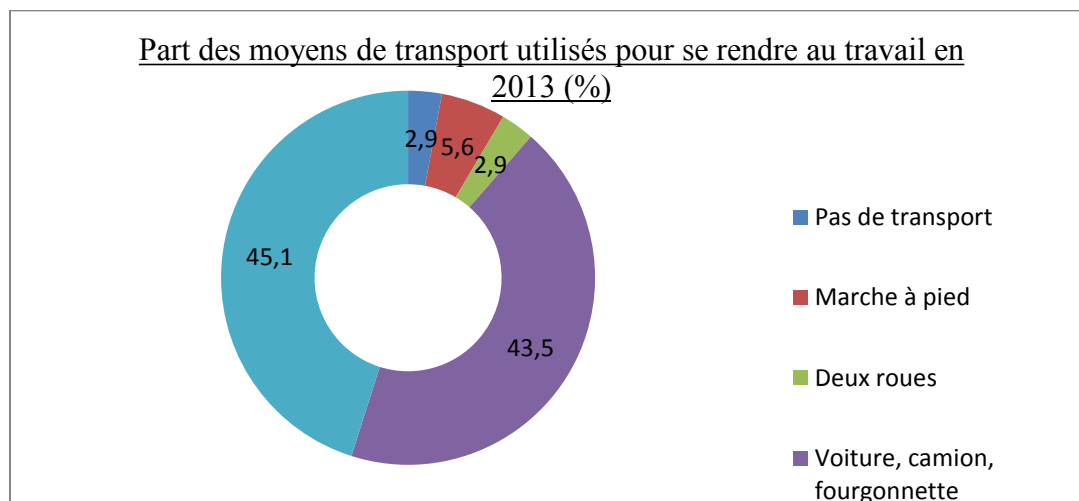
	2008	%	2013	%
<b>Ensemble</b>	<b>26 288</b>	<b>100</b>	<b>27 054</b>	<b>100</b>
Travaillent :				
dans la commune de résidence	4 852	18,5	5 049	18,7
dans une commune autre que la commune de résidence	21 436	81,5	22 005	81,3

Paris, Roissy et certaines communes de la Seine-Saint-Denis sont les principaux bassins d'emploi dans lesquels les actifs occupés drancéens se rendent.

Cela met en évidence l'importance qui doit être portée aux questions du transport et de la mobilité.

Bien que les transports en communs soit le moyen de transports le plus utilisé par les drancéens (45,1% de la population active occupée), une part importante des actifs ayant un emploi utilise la

voiture, le camion ou la fourgonnette pour réaliser leurs déplacements pendulaires, soit 43,5%. L'usage des modes actifs reste marginal.



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi, Source : Insee, RP2013 exploitation principale.

Comme en témoigne les chiffres de l'INSEE, le taux de motorisation des ménages de la commune de Drancy est important. Celui-ci s'élève à en effet 67% contre 66,6% pour les Hauts-de-Seine, 62,6% pour la Seine-Saint-Denis et 37,4% pour Paris.

#### Comparaison du taux de motorisation des ménages en 2013

	Drancy	Seine-Saint-Denis	Paris	Hauts-de-Seine	Val-de-Marne
<b>Au moins une voiture</b>	<b>67</b>	<b>62,6</b>	<b>37,4</b>	<b>66,6</b>	<b>69,7</b>
1 voiture	48,3	47,4	32,7	50,7	51,1
2 voitures ou plus	18,7	15,3	4,7	15,9	18,5

Sources : Insee, RP2013 exploitations principales.

Un renforcement de l'offre de transports en commun à Drancy permettrait une baisse de l'usage de l'automobile par les drancéens, et favoriserait ainsi une mutation de leurs pratiques de mobilité, pratiques qui seraient alors en accord avec les impératifs environnementaux.

En accueillant les lignes 15, 16 et 17 du GPE ainsi que la tangentielle Nord, Drancy bénéficiera de l'amélioration de l'offre de transport qui se réalise à l'échelle de l'Ile-de-France. L'arrivée des nouvelles lignes se traduira sur le territoire par la création de la gare Drancy-Bobigny au sud de la commune, par la création de la gare Drancy Centre dans le cœur de ville, ainsi que par le renforcement de l'intermodalité sur la gare du Bourget RER sur sa limite ouest.

Le resserrement du maillage du réseau de transports en commun en Ile-de-France va réorganiser le schéma des mobilités actuelles sur la région. Les métros 15, 16 et 17 ainsi que la Tangentielle Nord permettront d'articuler ensemble plusieurs futurs pôles de développement territoriaux de la métropole du grand Paris, véritables bassins d'emploi pour les drancéens.

Par ces nouvelles infrastructures, les déplacements de banlieue à banlieue seront facilités tout particulièrement pour les quartiers Nord, Ouest, Sud-Ouest de la commune.

A ce titre l'hypothèse d'une gare GPE pour le cœur de ville est essentielle.

### 3.4 Commerces et développement économique

#### 3.4.1 Des activités économiques diversifiées

Environ 6 000 entreprises sont implantées à Drancy.

La répartition par secteur d'activité est la suivante :



Cette répartition fait apparaître que les entreprises présentes sur le territoire Drancéen répondent principalement aux besoins de l'économie résidentielle, notamment les artisans du BTP, qui rayonnent sur les villes voisines.

L'économie résidentielle peut être définie comme l'ensemble des activités économiques majoritairement destinées à satisfaire les besoins des populations résidant sur un territoire. S'appuyant sur la consommation locale, elle s'oppose aux activités économiques dont l'existence dépend majoritairement d'une demande extérieure au territoire et qui sont soumises à la concurrence des activités économiques identiques présentes sur d'autres territoires.

92% de toutes les entreprises recensées ont au maximum quatre salariés (dont 72% sans salariés). Cela représente environ 12 000 emplois, dont :

50% dans les secteurs du commerce, du transport et des services (+/- 5 000 emplois)

35% travaillent dans le secteur public (+/- 3 700 emplois)

#### 3.4.2 Les immobiliers économiques de Drancy

La Ville de Drancy dispose d'une offre en immobiliers d'entreprises peu importante du fait de son caractère résidentiel

On observe une mixité fonctionnelle de ce territoire assez importante, avec une partie de l'offre localisée au sein du tissu résidentiel.

Cependant, ces immobiliers sont pour la plupart vieillissants et difficilement repérables, ce qui limite leur commercialisation.

Le reste des immobiliers est concentré à proximité de l'A86, où l'on trouve les surfaces d'activités les plus volumineuses. Du fait de cet accès rapide, les entreprises implantées proche d'A86 sont du secteur du BTP, de la logistique ou du commerce de gros.

Parmi ces entreprises, il peut être cité :

- L'entreprise Bosch (branche de la multinationale spécialisée dans la fabrication d'équipements automobiles) est implantée sur 8,9 ha ; elle a été rejointe en 1996, après rachat, par la société Elm Leblanc (spécialisée dans la fabrication de chaudières à gaz) qui était installée à l'est des voies de la Grande Ceinture – Ces deux entreprises représentent 570 salariés ;
- la société Transauto-Stur (location de véhicules industriels) (181 salariés) ;
- L'Energie Parc, zone de 5606 m<sup>2</sup> comprenant 1107 m<sup>2</sup> de bureaux, 4373 m<sup>2</sup> de locaux d'activités industrielles, qui accueille plusieurs entreprises à haute valeur ajoutée (120 salariés)
- La Plateforme du Bâtiment (40 salariés)
- la société GEFCO spécialisée dans le transport de marchandises (30 salariés);
- la société Norton implantée à la fois sur les communes de La Courneuve et de Drancy.

Deux autres zones d'activités sont situées à l'ouest du territoire communal à proximité des voies ferrées de la Grande Ceinture :

- le centre commercial Drancy Avenir situé dans le quartier de l'Avenir Parisien, ouvert en 1995, accueille l'hypermarché Carrefour (520 salariés) et une galerie marchande, soit au total 59 commerces ;
- la ZAC Voltaire, située au sud du quartier Salengro, est à moitié occupée, et constituée de surfaces de bureaux (1 815 m<sup>2</sup>) et de locaux d'activités (1 930 m<sup>2</sup>) à la location, pour un total de 6 191 m<sup>2</sup>. Ses caractéristiques :

15 entreprises sont hébergées au sein de cet ensemble immobilier

Ces entreprises sont en grande majorité des TPE (2 salariés en moyenne). Elles ne rencontrent pas de difficulté de recrutement. 150 salariés travaillent sur site (commerce inclus)

Elles sont installées en moyenne depuis 10 ans sur site

Les typologies d'activités présentes : service public (Conseil Général), activités médicales (ACMS), tertiaire résidentiel (expert, conseil...), artisans du secteur du BTP

De 2012 à 2016, 1 352 entreprises ont été créées sur la commune de Drancy.

Les secteurs d'activités auxquels appartiennent ces entreprises créées sont :

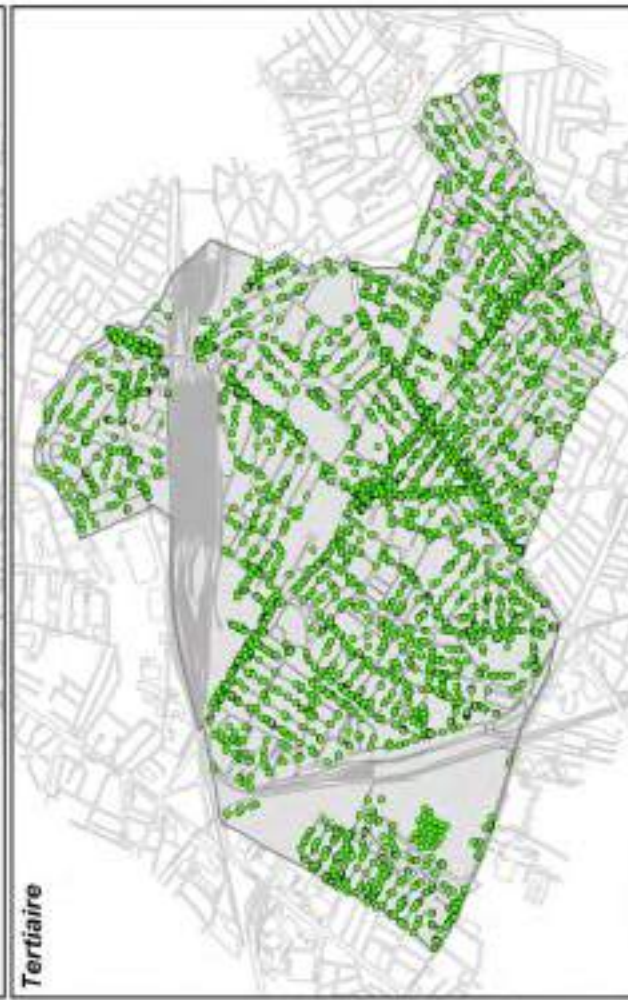
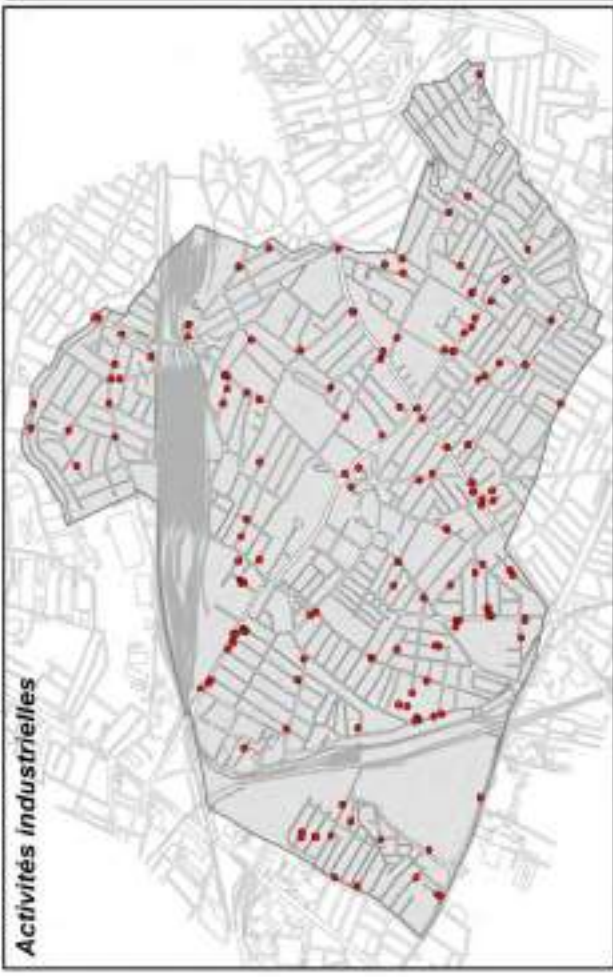
- La construction avec 672 entreprises
- Transports et entreposage avec 196 entreprises
- Le commerce de gros avec 166 entreprises
- Le Conseil, expertise et activité financière avec 156 entreprises

Cependant, sur la même période, 781 entreprises ont été radiées.

Les secteurs d'activités auxquels appartiennent ces entreprises radiées sont :

- La construction avec 417 entreprises
- Le commerce de gros avec 110 entreprises
- Le Conseil, expertise et activité financière avec 87 entreprises

Au total la commune de Drancy compte donc 571 entreprises supplémentaires.





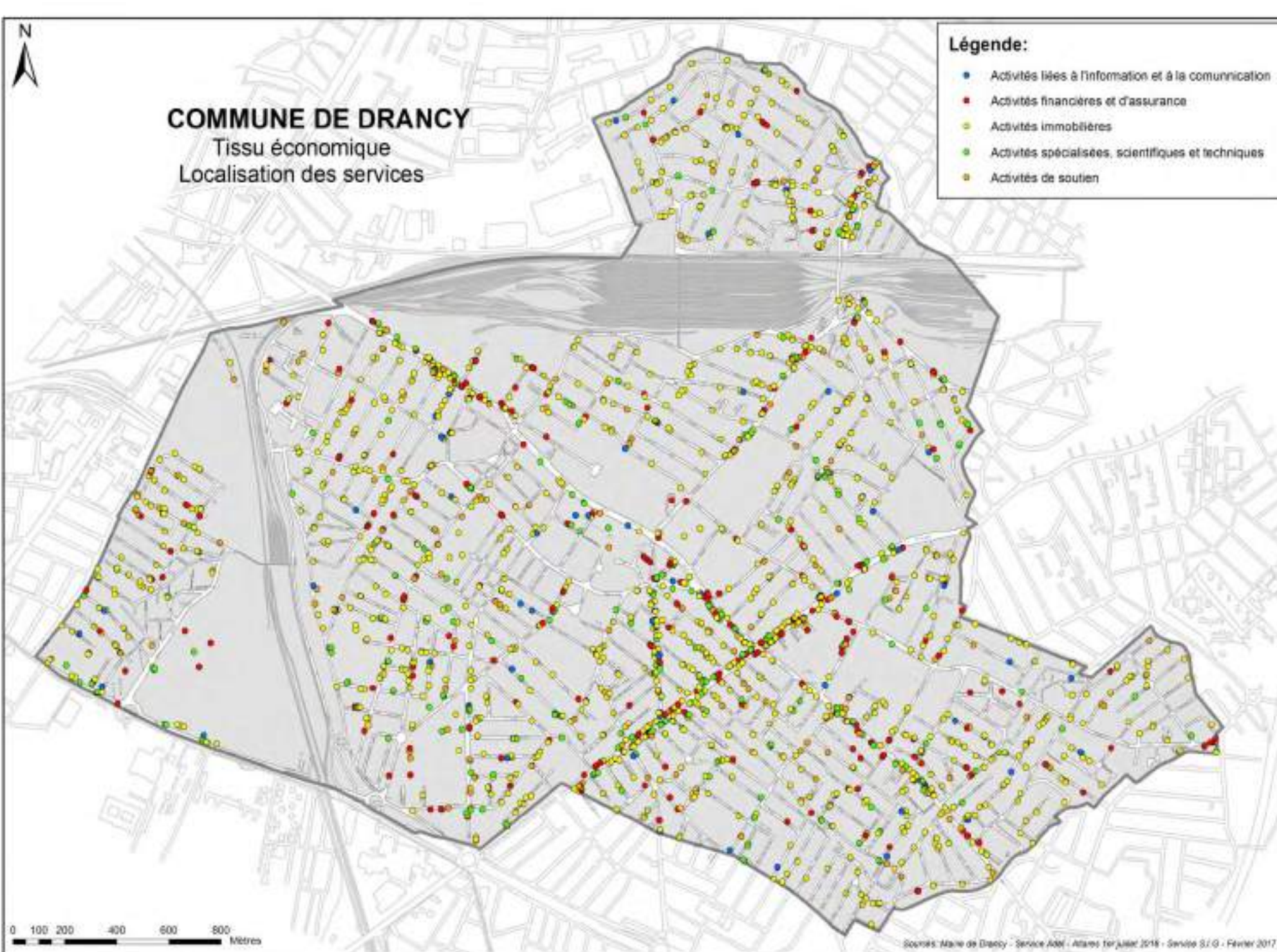


## COMMUNE DE DRANCY

Tissu économique  
Localisation des services

### Légende:

- Activités liées à l'information et à la communication
- Activités financières et d'assurance
- Activités immobilières
- Activités spécialisées, scientifiques et techniques
- Activités de soutien



0 100 200 400 600 800  
Mètres

# COMMUNE DE DRANCY

Tissu économique

Localisation des services liés à la personne

## Légende:

### Réparations

- Réparation informatique et télécom
- Réparation électroménager, meubles, bijoux, chaussures

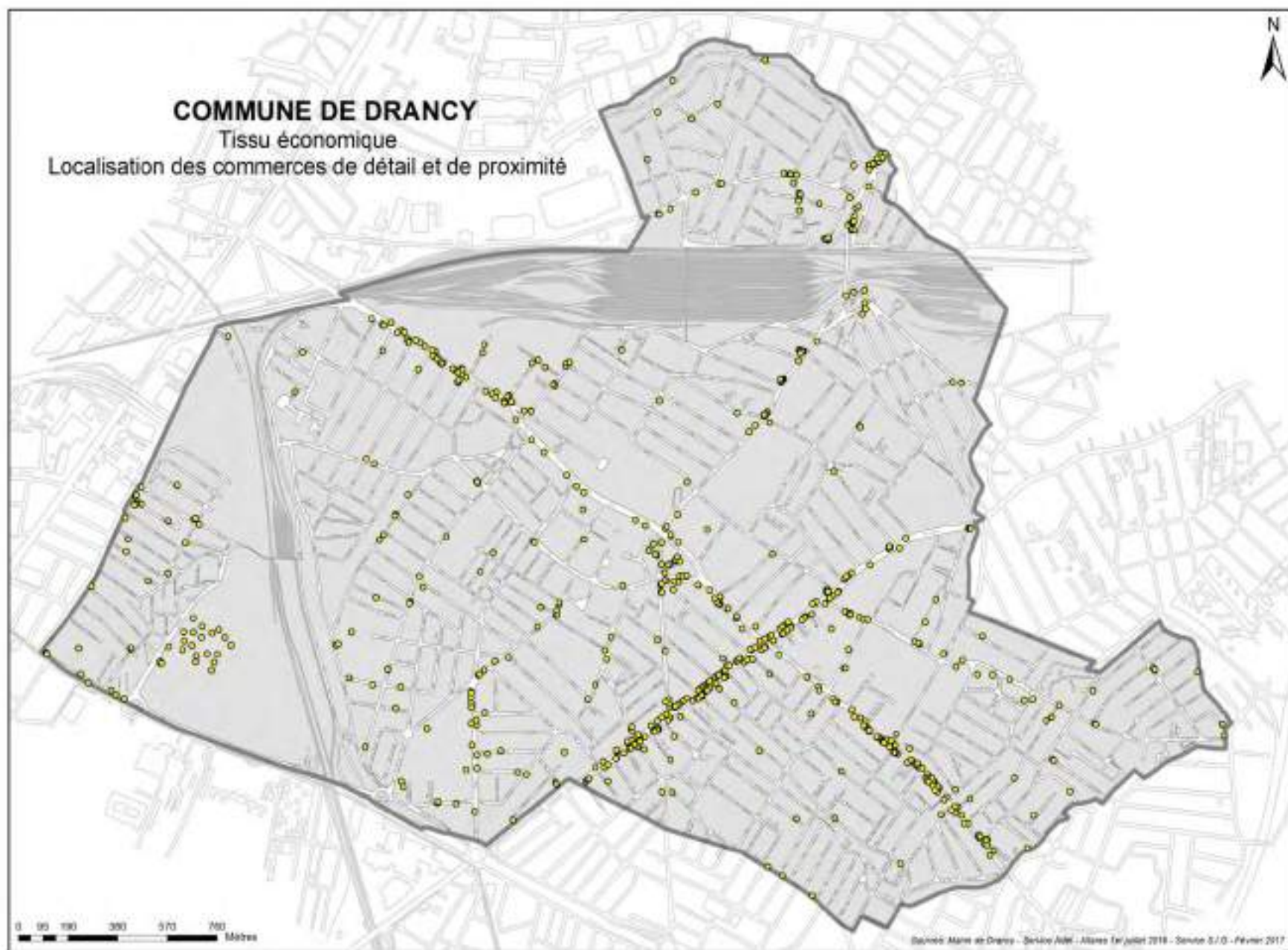
### Services

- Blanchisserie, teinturerie, pressing
- Coiffeurs, soins de beauté
- Services funéraires
- Soins corporels
- Autres services personnels



0 100 200 400 600 800  
Mètres

### 3.4.2 Les commerces : concentrés sur les deux axes historiques



Les linéaires commerciaux sont situés sur des axes très circulés disposant d'un espace public avec stationnement régulé par une zone bleue.

On recense :

- **L'avenue Henri Barbusse**, accueillant 204 commerces en 2016.

On constate une surreprésentation de restaurants de type rapide et traditionnels (24% du commerce de détail), un nombre important de « bazars » ainsi que la présence de services non marchands (banque, assurance) qui ont tendance à rompre le linéaire.

La présence d'un marché dynamique (plus important marché piétonnier de Seine-Saint-Denis le dimanche sur un linéaire de 600 m, 180 commerçants), compense les signes d'affaiblissement qui pourraient nuire à sa fonction de centralité.

Un projet de restructuration des quatre routes de Drancy, comprenant la démolition de l'existant pour la reconstruction de logements, de commerces et d'une nouvelle halle du marché aux comestibles, devrait contribuer à une meilleure maîtrise du foncier et du commercial sur l'avenue Henri Barbusse puisqu'il s'agit d'un carrefour très passant menant de part et d'autres aux villes du Bourget, de Blanc-Mesnil et de Bobigny par voies départementales.

- **L'avenue Marceau :**

Les commerces implantés, sauf certaines activités autonomes, éprouvent des difficultés importantes et ne remplissent plus le rôle de commerces de proximité. Les futurs projets de logements et d'activités tertiaires seront l'occasion pour redynamiser le quartier.

De même, la préemption urbaine (achats de nombreux commerces) exercée par la Ville sur l'avenue Marceau ainsi que le projet de création d'un nouveau quartier de Drancy, « LE BAILLET », situé sur l'ancien site SNCF parallèle à l'avenue Marceau, permettront de redynamiser le commerce de proximité sur cette avenue (entrée de ville du Bourget) qui est actuellement fortement dégradé.

- **Hôtel de Ville :**

Malgré sa proximité avec l'avenue Henri Barbusse, le centre-ville reste autonome avec quelques commerces dispersés mais néanmoins dynamiques. L'aménagement de la Place de l'Hôtel de Ville et le ravalement des façades des immeubles bordant la place et les rues adjacentes a notablement amélioré l'image de ces commerces.

Une nouvelle construction en cours, devrait permettre une surface commerciale supplémentaire d'environ 172 m<sup>2</sup>.

- **Les autres quartiers :**

De nombreux commerces sont éparpillés dans les différents quartiers. Il s'agit de quelques commerces isolés ou bien d'un petit supermarché entouré d'un petit nombre de commerces. Beaucoup de commerces ferment progressivement ou sont en mauvais état. Dans le quartier des Oiseaux, les commerces ont décliné un à un. De même, le pôle commercial autour de la superette dans le quartier de la Muette est en déperdition. Enfin, à l'intersection de la rue Nouvelle et de la rue République, le pôle constitué autour du supermarché remplit une fonction de proximité certaine.



important et le linéaire commerçant est très étendu. L'importance de l'offre marchande fait la force de l'avenue.

Toutefois, le linéaire marchand est de plus en plus dégradé avec une surreprésentation de la restauration de type traditionnel et rapide (24 % du commerce de détail)

L'équipement de la personne est souvent de basse gamme et les enseignes nationales sont inexistantes. La municipalité a été approchée par l'une d'elle qui souhaiterait pouvoir s'y implanter.

### **L'axe RD 30**

L'avenue Marceau, la rue Sadi Carnot et l'avenue Jean Jaurès sont des axes portant des flux importants (lien automobile et piéton entre la gare du Bourget et du centre-ville de Drancy, et la ville de Bobigny).

Le linéaire marchand est discontinu et beaucoup de locaux sont vides ou ont été remplacés notamment par des artisans, ou des sandwicheries en surnombre prenant la suite des commerces « vieillissants ».

L'avenue Marceau est en pleine requalification par la construction de logements neufs avec commerce en pied d'immeuble.

Certains immeubles existants dotés de commerces sont inscrits soit dans un plan de sauvegarde soit en OPAH opération programmée pour l'amélioration de l'habitation.

La ville a fait l'acquisition de cellules commerciales par voie de préemption urbaine et c'est ainsi que s'est ouvert en lieu et place d'une restauration rapide après rénovation totale, un magasin de prêt à porter « homme, femme » de qualité et un second magasin d'exposition de menuiserie, bois et PVC.

Se sont ajoutés dans les locaux commerciaux acquis par la Ville, un Laboratoire d'analyses médicales, un show-room de vente et installation de cuisines et une entreprise de travaux du bâtiment tous corps d'état.

Sur l'avenue Sadi Carnot, la construction d'immeubles de logements et de commerces en pied, notamment le déplacement de la pharmacie situé place Maurice Nilès, prolonge vers le centre-ville l'activité de l'avenue Marceau.

Sur certains secteurs de l'avenue Jean Jaurès, la rénovation de l'habitat a pour objet de faire disparaître les dents creuses et d'assurer la continuité de l'axe commercial.

### **Les quartiers Economie et Avenir Parisien**

La dégradation du linéaire marchand dans des quartiers isolés du centre-ville et séparés par les voies ferrées, nécessite un traitement et un suivi particulier pour veiller au maintien du commerce de proximité, notamment du fait de la concentration en zones pavillonnaires d'une population vieillissante. Notons aussi à proximité de la future gare GPE Drancy/Bobigny, le secteur « Gaston Roulaud » qui dans le cadre de l'ANRU, va bénéficier d'environ 300 logements de plus, d'un immeuble tertiaire, nécessitant de repenser la commercialité du quartier.

### 3.4.3.2 Utilisation du droit de préemption des communes sur les fonds artisanaux, les fonds de commerces et les baux commerciaux

La commune agit sur deux axes :

- L'un en amont, une cellule de veille et de négociation, permettant ainsi une bonne connaissance de son territoire à travers la Bourse des locaux : l'objectif est d'obtenir des informations sur les éventuelles cessions de fonds/baux/murs et ainsi de mettre en relation l'offre et la demande pour faciliter les transactions sur un marché existant et d'appuyer une politique de revitalisation de ses linéaires commerciaux.
- L'autre, en agissant sur le foncier et l'immobilier par le rachat de commerce.

L'ensemble de ces actions permet de mieux lutter contre la dégradation du linéaire commercial et de sécuriser les commerces existants en évitant le phénomène de dents creuses.

De nombreuses transactions commerciales concernent exclusivement le fonds de commerce, et le droit au bail.

Le principal objectif du rachat du fonds de commerce, fonds artisanal et du droit au bail est de pouvoir intervenir sur ce marché et maîtriser les changements d'activités, les déspecialisations de bail, autrement dit la destination du commerce.

Ceci permettra de garder une certaine diversité des commerces et notamment, de protéger certaines activités qui se raréfient, notamment les commerces de bouche.

Ainsi, il a été nécessaire avant la mise en œuvre de ces interventions d'avoir une connaissance aussi fine que possible de l'offre commerciale communale afin d'en identifier les forces et faiblesses.

Si aucune distinction ne peut être faite entre les types de commerces pour atteinte illégale à la liberté du commerce et de l'industrie, depuis la loi SRU, le commerce est intégré à la réflexion globale sur la ville au travers du Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui encadre le développement commercial en favorisant l'implantation de commerces sur certains quartiers ou linéaires.

Les déclarations de travaux ou autorisations d'aménagement permettent également de suivre l'évolution des activités implantées, et notamment dans le cadre des changements d'affectation de locaux. C'est la raison pour laquelle ne sont intégrés dans le périmètre que les linéaires les plus denses en terme de « commerce de détail » correspondant dans le PLU aux zones mixtes UA.

En 2016, l'évolution exponentielle des agences immobilières ou gestionnaires de biens immobiliers, comme les autres sociétés de services tels que banques et cabinets d'assurance, continuent en effet de déséquilibrer fortement le tissu commercial. La commune ne compte également plus aucune poissonnerie de détail hormis sur ses marchés, et sur ses 19 boucheries seulement une de traditionnelle, pour une part de population attachée aux produits traditionnels du terroir chez le commerçant local.

Néanmoins, l'exercice de droit de préemption sur les fonds de commerces, artisanaux et droits au bail contribue pour partie à favoriser l'implantation de nouveaux commerces et à la diversification des services de proximité nonobstant les difficultés rencontrées lors de la rétrocession de ces acquisitions.

ANNEE	PREEMPTIONS	ACQUISITIONS AMIABLES	RETROCESSIONS	NULLITES
2008	2	0	0	0
2009	0	0	0	1
2010	1	0	0	2
2011	1	0	0	2
2012	6	1	0	1
2013	1	0	0	2
2014	1	3	1	0
2015	0	0	0	0
2016	5	0	2	0
<b>TOTAUX</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>8</b>

(source : ville de Drancy)

Des actions sont engagées par la commune à fin de nullités de cessions du fait de leur illégalité (non-purge du droit de préemption de la Mairie).

Toutefois lorsque la nullité est prononcée par le Tribunal, le bailleur a toute latitude pour procéder à la création de bail, rendant impossible dans ce cas la préemption.

Pour autant, la Ville de Drancy poursuit son action pour rappeler à nombre de ces petits commerçants, que par-delà le respect de la loi relative à la cession de bail, il existe tout un ensemble de réglementations auxquelles leur activité est soumise.

#### 3.4.4. Perspectives de développement des activités économique

Drancy a une vocation résidentielle : un développement des activités industrielles et logistiques aurait pour effet de générer des nuisances.

En effet, les activités et les flux induits par la présence des infrastructures détériorent le cadre de vie des habitants mais aussi l'image des espaces environnants : le transport ferré de marchandises, les activités sur la gare de triage, la circulation routière au niveau des franchissements et des giratoires ainsi que la circulation du RER B ont en effet un impact négatif sur l'environnement sonore ; sans compter l'aspect peu qualitatif des infrastructures sur le paysage (forte visibilité) et l'image négative qui se cristallise autour des activités de la gare de triage (risques technologiques).

Au demeurant, le pôle de la gare du Bourget et le site de Saint-Gobain sont des secteurs à valoriser par le biais du tertiaire. Ces sites sauraient profiter du développement du pôle aéronautique et aéroportuaire du Bourget et de l'arrivée des lignes 16 et 17 du GPE et de la Tangentielle Nord sur la commune.



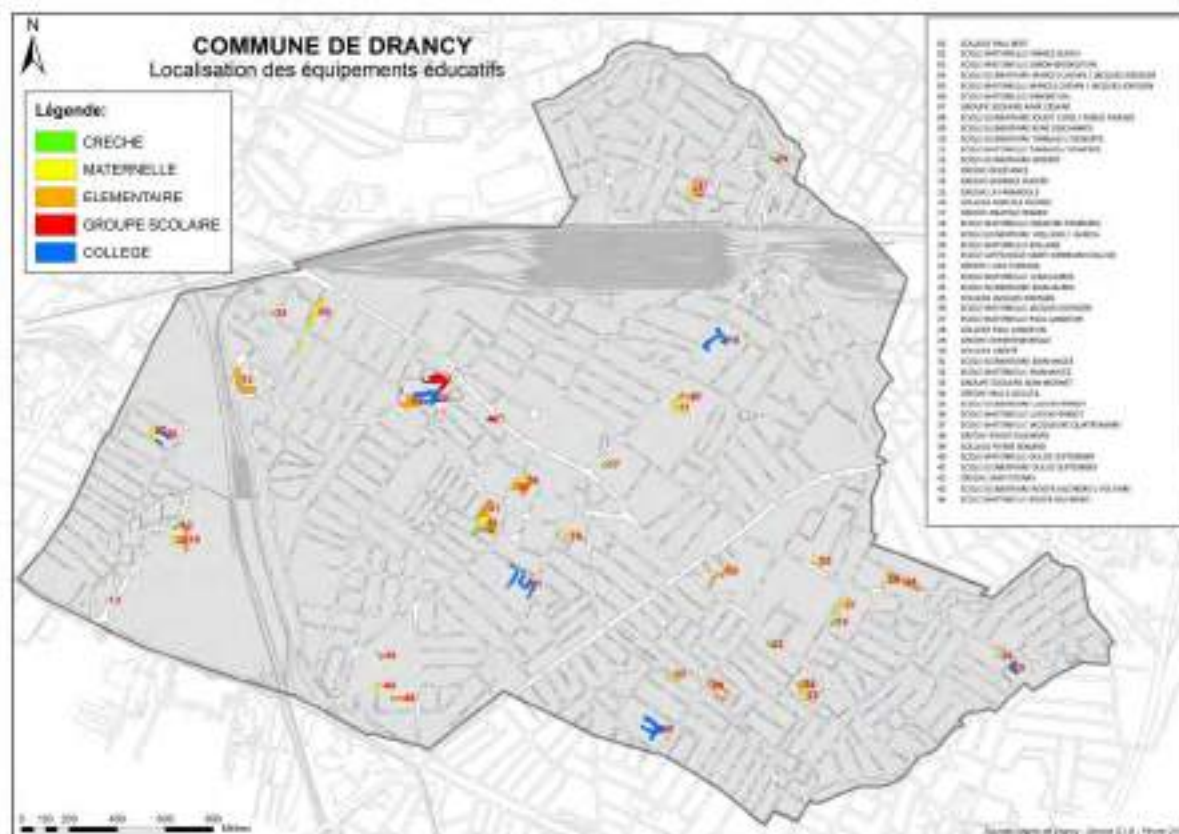
La mise en place du projet du Grand Paris va permettre la transformation de la gare du Bourget en gare multimodale devant accueillir environ 300 m<sup>2</sup> de commerces sur trois niveaux.

La reconquête des espaces mitoyens à la gare de triage Paris-Le Bourget (futur quartier du Baillet) anciennement pollués et occupés par des entreprises de récupération de matériaux est également est à l'étude. Les 6,5 hectares concernés pourront accueillir du logement, du commerce et des équipements publics. La moyenne surface envisagée (1 500 m<sup>2</sup>) augmentera également l'offre commerciale de la Ville pour une meilleure attractivité.

## 4. Niveau d'équipement et vie locale

Les équipements de proximité (scolaires, sanitaires, sociaux) et les antennes de services publics (mairies annexes, postes) sont présents dans tous les quartiers de la ville.

### 4.1. Equipements scolaires et de la petite enfance



#### 4.1.1. Equipements scolaires

Sur le territoire communal, on recense 15 écoles maternelles, 17 écoles élémentaires et deux groupes scolaires, soit 34 écoles (bâtiments)

On compte, pour l'année scolaire 2016/2017, 206 classes en élémentaires et 132 en élémentaires.

Il est prévu pour l'année scolaire 2017/2018, l'ouverture de 4 classes supplémentaires en élémentaire et le même nombre pour les maternelles.

Par ailleurs, l'évolution des effectifs scolaires pour les quatre prochaines années nécessitera l'ouverture d'environ 21 classes : le rajeunissement de la population, l'attractivité de la ville et le développement urbain sont des indicateurs de l'augmentation des besoins de création de classes scolaires pour les années suivantes.

Afin de répondre à ses besoins d'accueil pour la scolarité des élèves, plusieurs écoles ont des dispositions pouvant permettre d'envisager des extensions pour la création de classes supplémentaires:

Potentiel d'extension scolaire 2017 :

- Timbaud / Dewerpe maternelle, 5 classes prévues pour la rentrée scolaire septembre 2017

Potentiel d'extension scolaire 2018 :

- Macé maternelle, 6 classes prévues pour la rentrée scolaire septembre 2018

Potentiels d'extensions scolaires pour après 2018 :

- September maternelle : 2 classes ;
- Bloch : 6 classes ;
- Quatremaire : 10 classes ;
- Diderot élémentaire : 5 classes ;
- Fromond maternelle : 6 classes ;
- Joliot-Curie élémentaire : 4 classes ;
- Cachin maternelle : 4 classes ;
- Timbaud-Dewerpe : 5 classes.

Projet ANRU :

- Salengro maternelle : extension pour la création de 6 classes supplémentaires.

Au-delà de l'extension des écoles déjà existante, il est également nécessaire de créer de nouvelles écoles :

Projet de création d'école dans le secteur Le Baillet :

Construction d'une école pour couvrir, en partie, les nouvelles résidences du secteur.

Projet de construction de l'école Jules Ferry :

Livrée pour 2018 rue de la Villette pour l'accueil des enfants de l'école élémentaire Deschamps (16 classes élémentaires et 6 classes maternelles).

Potentiel de création d'école : rue Toubiana

Cette zone a été repérée comme ayant un potentiel pouvant permettre la construction d'une nouvelle école rue Toubiana : 16 classes (6 maternelles, 10 élémentaires).

Enfin, des réfections d'écoles sont à l'étude. Les éventuelles écoles bénéficiant de cette réfection seraient :

L'école Rouanet au 93, rue de la République

L'école Deschamps au 1, rue Deschamps

Le collège Langevin au 40, rue Daisy. Il serait reconstruit et les anciens locaux pourraient également être réaffectés comme une école.

#### 4.1.2 Equipements de la petite enfance

À l'image du département, Drancy a une population jeune et féconde et présente un taux de natalité élevé. À tel point, qu'en matière de petite enfance, les 7 établissements publics (1 crèche municipale et 5 départementales ainsi qu'une halte-jeux) ne suffisent pas.

Il a donc fallu faciliter l'installation de gestionnaires privés à Drancy par le biais de marchés publics : une crèche en janvier 2010, une crèche en août 2011, une crèche en février 2016 et une Maison d'assistantes maternelles 5 MAM en mars 2016.

Les structures existantes sont donc : 6 crèches publiques, 1 halte jeux publique, 3 crèches privées et 1 MAM privée réparties comme suit :

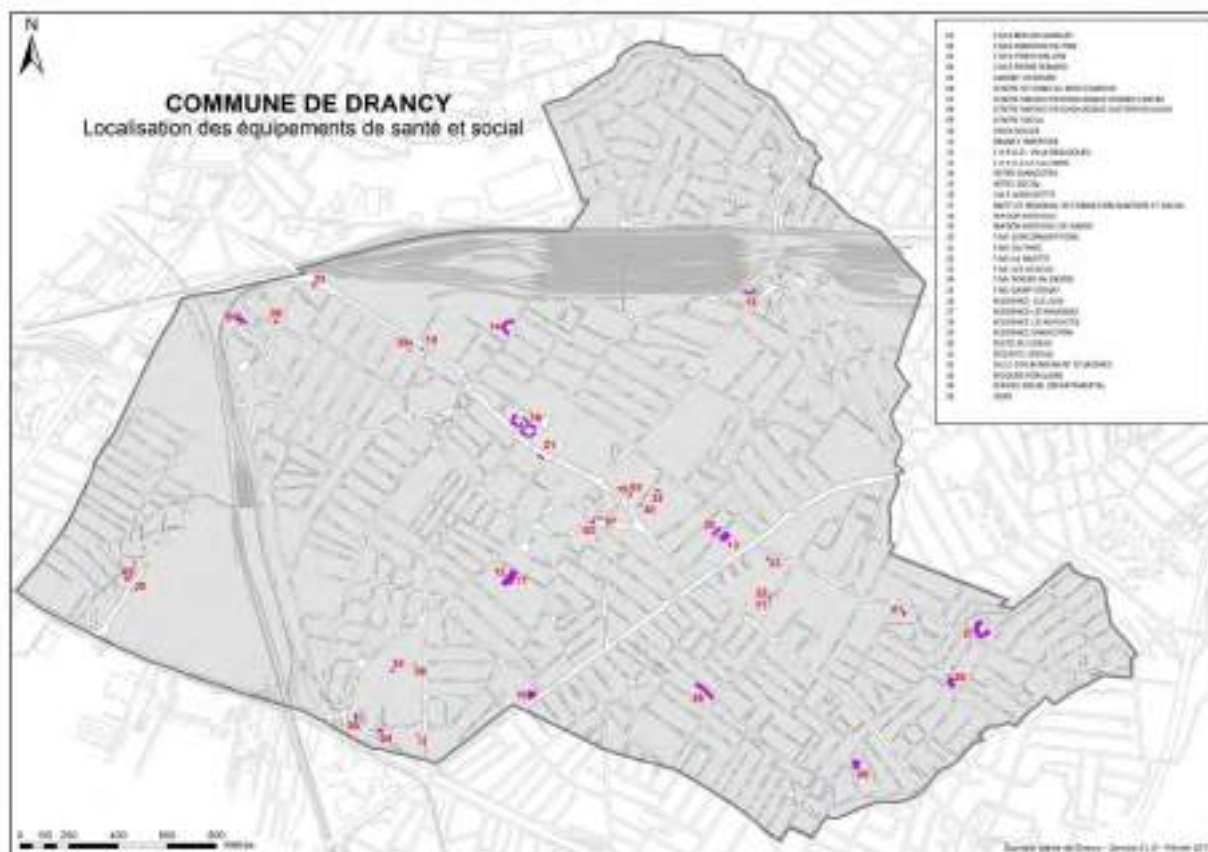
- Quartier Drancy-Centre : 2 crèches départementales de 2 x 55 places, 1 halte jeux municipale de 20 places et 1 MAM comptant 15 places ;
- Quartier Petit-Drancy : 1 crèche départementale de 55 places ;
- Quartier Économie : 1 crèche départementale de 60 places ;
- Quartier de l'Avenir Parisien : 1 crèche départementale de 60 places) et 1 privée les *P'tits loups* gérée par la SAS *Crèches de France* comptant 48 places ;
- Quartier du Village Parisien / Deschamps : 1 crèche municipale la *Farandole* de 60 places et 1 crèche privée *Lucie Tomada* gérée par la SAS *Babilou* de 40 places ;
- Quartier Paris-Campagne : 1 crèche privée *Françoise Dolto* gérée par la SAS *la Maison bleue* de 40 places.

Cela représente au total 508 places pour, environ 603 enfants qui peuvent être accueillis, tout en sachant que le Département attribue, parfois, des places à des non-drancéens.

Il n'en demeure pas moins que la liste d'attente est toujours importante (ex. : 290 pour les crèches privées et 200 pour la crèche municipale sans compter les listes d'attente des crèches départementales).

Les besoins grandissants ainsi que la demande importante nécessitent la création de structures d'accueils supplémentaires.

## 4.2. Equipements santé et social



Tous les quartiers de la commune présentent au moins un équipement santé et social, hormis le quartier de l'Economie.

Drancy accueille depuis mi-octobre 2014, la maison de santé pluridisciplinaire, construite par l'Office public de l'Habitat (OPH) au 11-19, avenue Henri Barbusse.

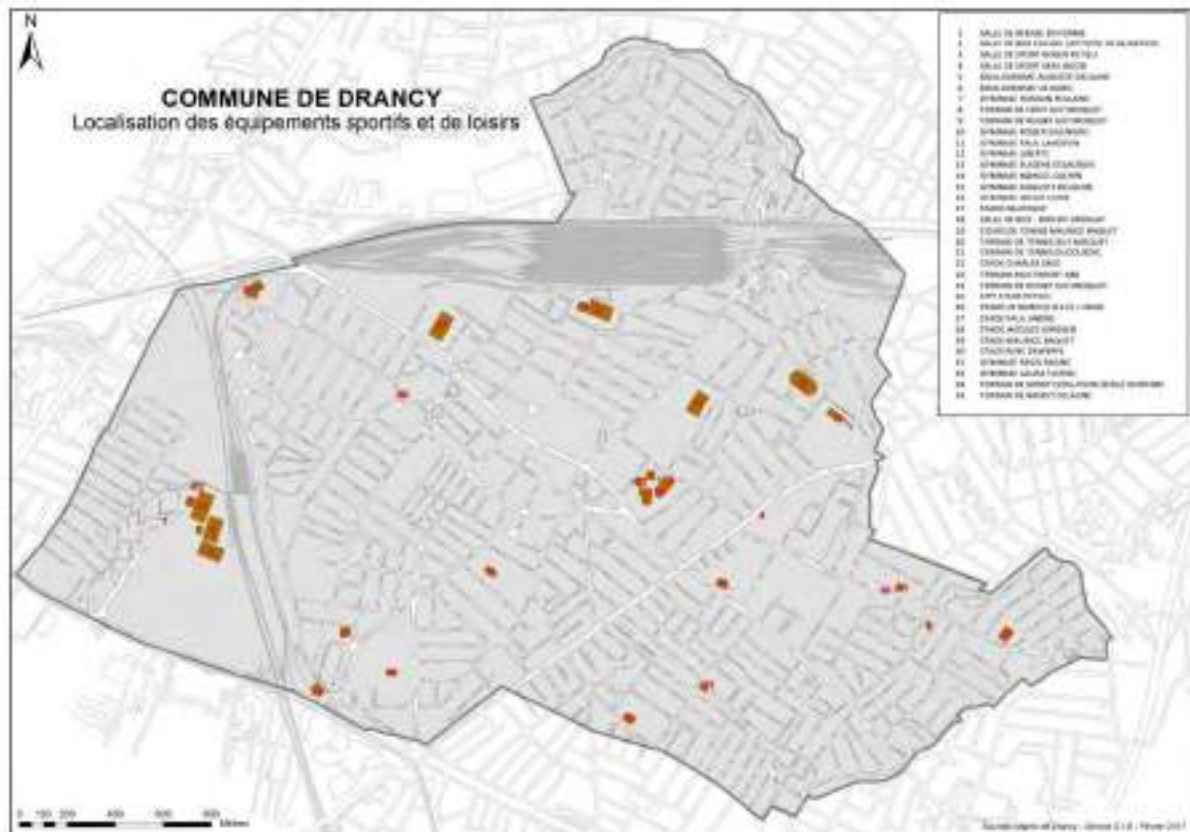
Cette maison permet de maintenir une offre de soin à Drancy et regroupe entre autre un service de radiologie, un service dentaire, mais aussi des médecins généralistes, des spécialistes et des professionnels paramédicaux.

Un centre d'autodialyse, structure légère à destination de patients autonomes, a également ouvert ses portes la même année, localisé à côté de la maison de santé pluridisciplinaire. Trois infirmiers sont présents en permanence.

Enfin, le centre dentaire actuellement situé dans la cité Paul Vaillant Couturier et le laboratoire d'analyse situé avenue Henri Barbusse seront relocalisés dans le cadre du projet de l'îlot du marché.

Les nouveaux locaux devraient également voir s'installer le centre médical des quatre routes, ou accueillir une offre complémentaire.

### 4.3. Equipements sportifs

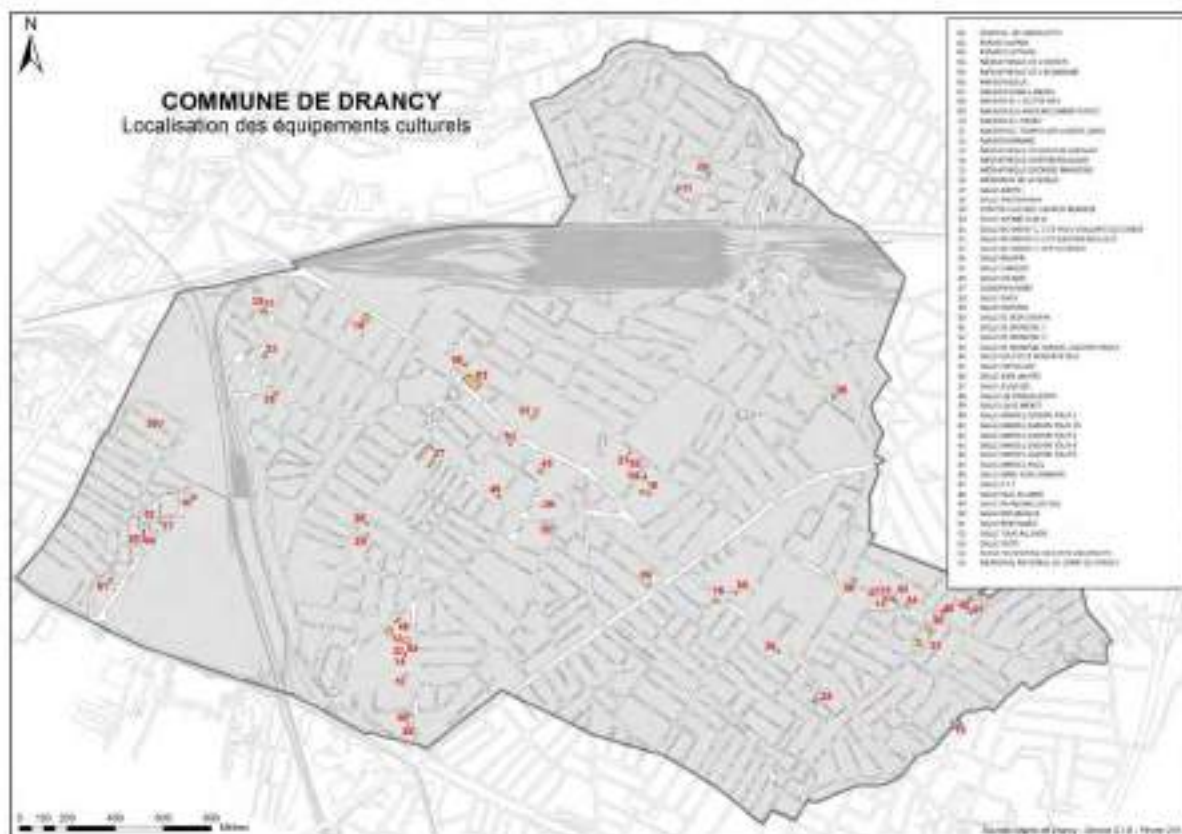


Les quartiers drancéens bénéficient d'un bon niveau d'équipement dans le domaine sportif à l'exception de du quartier de l'Economie qui ne présente pas d'équipement sportif.

Afin de compléter l'offre du quartier du Petit Drancy, quatre terrains de tennis couverts ont été réceptionnés en janvier 2017.

Concernant le quartier Drancy Centre, il est prévu d'agrandir le stade nautique (un bassin supplémentaire), de construire un gymnase omnisport ainsi qu'un dojo.

## 4.4. Equipements culturels



Tous les quartiers de la ville de Drancy sont pourvus d'au moins un équipement culturel.

A été inaugurée le 28 avril 2007, la médiathèque intercommunale Georges Brassens située au 65 avenue Marceau à Drancy.

Sur une surface de 4000m<sup>2</sup> et 3 étages sont répartis 65 000 livres, 8 000 DVD et 6 500 CD. 65 postes informatiques sont connectés à internet et 10 postes permettent de réaliser des recherches documentaires. Un auditorium au sous-sol permet de recevoir des auteurs, d'organiser des projections vidéo, des représentations de spectacles vivants et de petits concerts.

En 2014, le château de La Doucette, situé dans le parc de La Doucette, dans le quartier Drancy Centre, a ouvert ses portes.

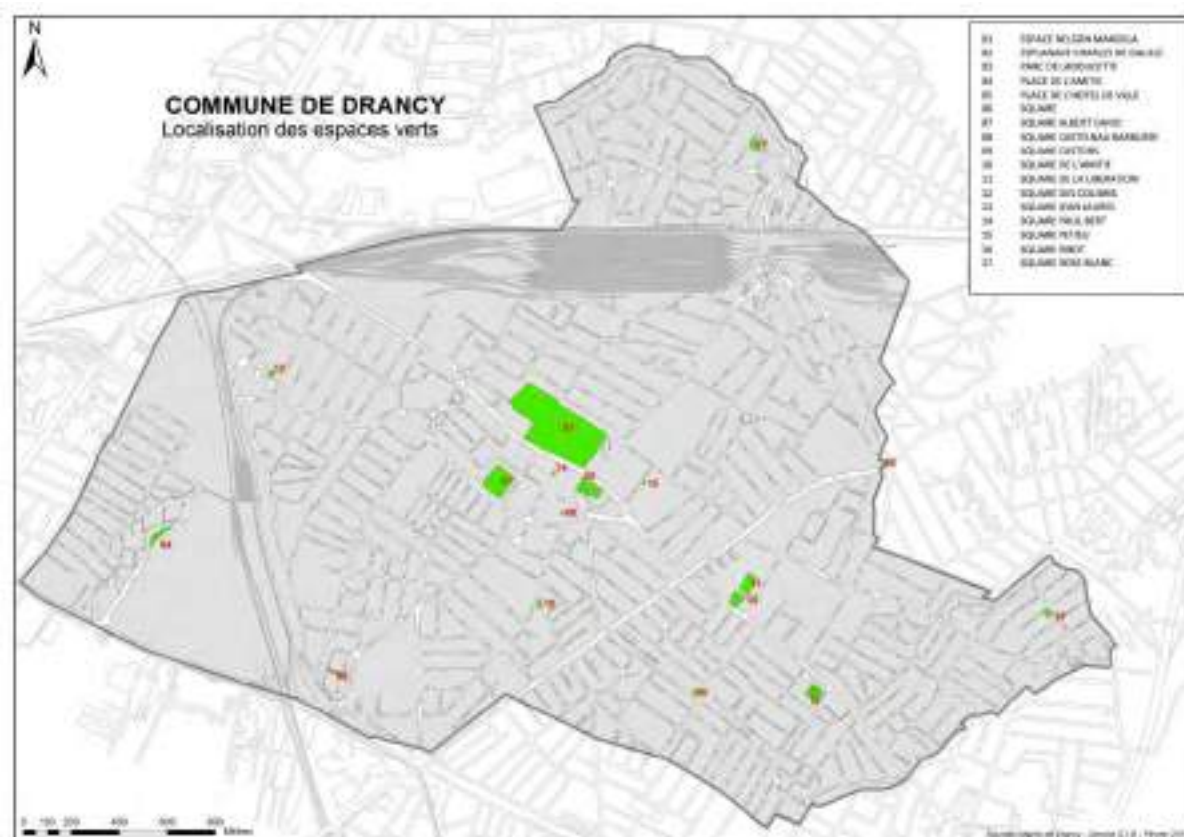
Le Château est un équipement culturel dédié aux arts visuels, à l'histoire, au patrimoine et aux sciences. Le service de la Culture y est installé : il en assure la programmation et organise les animations qui s'y déroulent. Le service assume également la conception et la mise en œuvre de divers projets culturels : Festival de théâtre amateur, Fête de la musique, contes, Patrimoine, expositions, spectacles jeune public... Des actions culturelles sont proposées tout au long de l'année, aux écoles notamment, dans différents registres artistiques.

Le principal projet à l'étude en matière d'équipement culturel concerne le Conservatoire de musique, danse et art dramatique. Maintenu dans le quartier, il emménagera dans de nouveaux locaux avec, notamment, la médiathèque de quartier, qui trouvera sa place dans les aménagements urbains prévus dans la cité Gaston Roulaud au Petit Drancy, sous convention ANRU.

L'ANRU impactera également dans ce quartier l'Ecole municipale d'Arts décoratifs, qui devrait être relocalisée, tout en restant dans ce même quartier.

L'espace culturel du parc situé rue Sadi Carnot. Celui-ci est composé d'un grand hall pouvant accueillir les expositions, d'une salle de théâtre, et d'une salle polyvalente de 700 places. Une réflexion est en cours du fait que cet équipement n'est plus à l'échelle des besoins de la population et du monde associatif.

#### 4.5. Parcs et espaces verts



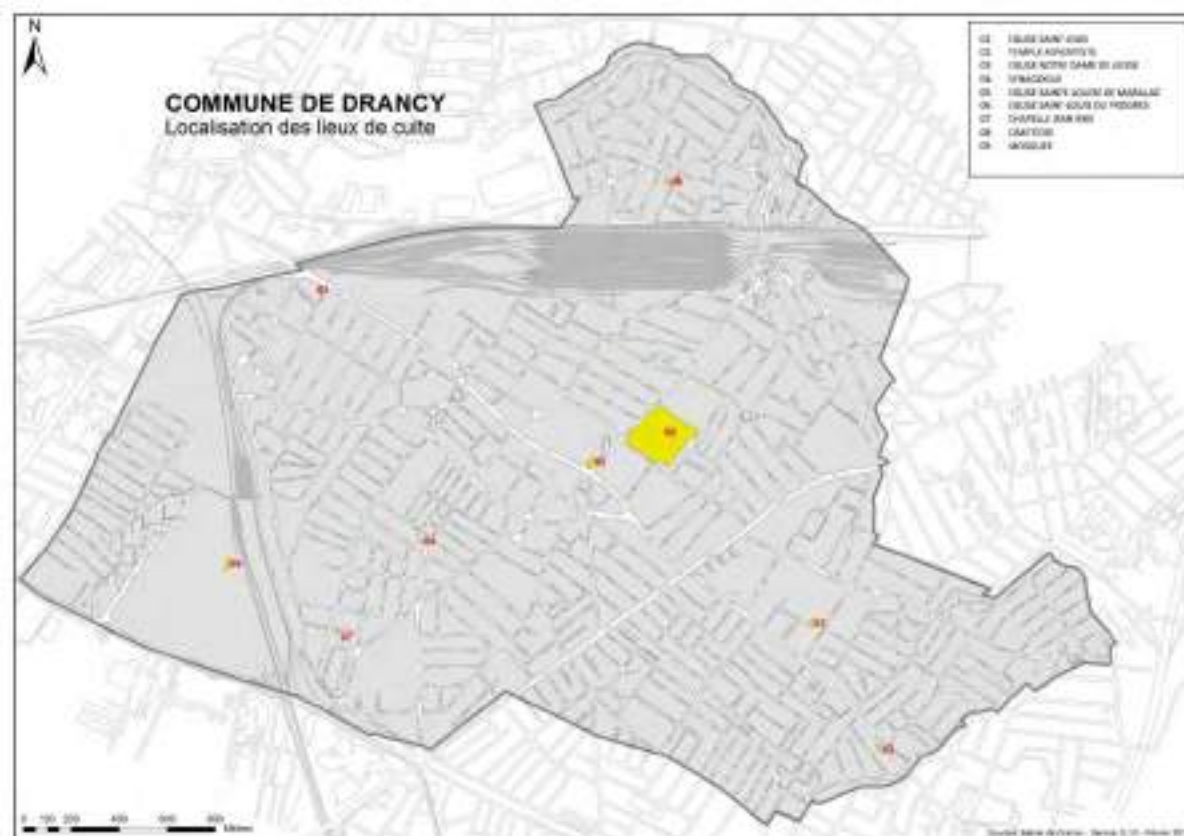
A première vue, tous les quartiers disposent d'espaces verts.

Cependant une grande partie des squares existants sont de tailles très réduites et sont davantage des aires minéralisées accueillant des jeux pour jeunes enfants, des structures pour les adolescents, ou encore des aires de boules, que de réels espaces verts.

La ville de Drancy présente tout de même un espace vert remarquable, le Parc de La Doucette.



## 4.6. Equipements culturels



La commune compte quatre églises, une chapelle, un temple adventiste, une synagogue, une mosquée et un cimetière.

## 4.7 Vie associative

De nombreuses associations sont présentes à Drancy. Deux secteurs (les sports, les arts et culture) regroupent plus de la moitié d'entre elles.

La plupart des associations utilisent les locaux des équipements polyvalents municipaux.

Par ailleurs, la ville a pour projet de créer une maison des associations sur le site de l'ancienne CPAM, boulevard Saint Simon.

Ce lieu servira de service d'accueil et d'accompagnement des associations de la Ville.

Il offrira un soutien pour :

- l'aide administratif et réglementaire.
- la gestion des finances et l'aide aux recherches de financements.
- l'élaboration de projets.
- la formation à destination des bénévoles
- la consultation de documents.
- la mise à disposition de locaux.
- la participation aux manifestations locales.

# REVISION DU PLU

## 1. Rapport de présentation

### 1.5. Choix retenus pour établir le PADD, les OAP, et justifications du zonage et du règlement

## SOMMAIRE

CHAPITRE 1 : .....	4
LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD ET LES OAP .....	4
1. LES OBJECTIFS DU PLU.....	5
2. LE PADD .....	6
2.1. OBJECTIFS NATIONAUX ET SUPRA-COMMUNAUX.....	6
2.2. L'ELABORATION DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)..	8
2.3. L'ELABORATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)..	18
CHAPITRE 2 : .....	20
LES CHOIX RETENUS POUR LA DELIMITATION DES ZONES ET LA JUSTIFICATION DES CHANGEMENTS APPORTES.....	20
1. LA ZONE UA .....	23
2. LA ZONE UB .....	24
3. LA ZONE UC .....	25
4. LA ZONE UD .....	26
5. LA ZONE UG .....	27
6. LA ZONE UI.....	28
7. LA ZONE N.....	29
8. LES AUTRES ELEMENTS GRAPHIQUES APPARAISSANT SUR LE PLAN DE ZONAGE .....	30
8.1. Les emplacements réservés .....	30
8.2. Les périmètres de gel .....	30
8.3. Les éléments bâtis remarquables protégés .....	31
8.4. Les servitudes de localisation .....	31
8.5. Le recul obligatoire de 2 mètres.....	31
CHAPITRE 3 : .....	32
LES CHOIX RETENUS POUR LES REGLES ET LA JUSTIFICATION DES CHANGEMENTS APPORTES.....	32
1. COMPOSITION DU REGLEMENT .....	33
2. REGLES COMMUNES A L'ENSEMBLE DES ZONES .....	35
3. DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES PAR ZONE .....	39
3.1. La zone UA .....	39
3.2. La zone UB .....	42
3.3. La zone UC .....	44

3.4. La zone UD .....	47
3.5. La zone UG.....	50
3.6. La zone UI .....	53
3.7. La zone N .....	55
CHAPITRE 4 : .....	57
LES DISPOSITIFS DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLU ET LES INDICATEURS RETENUS .....	57

---

**CHAPITRE 1 :**  
**LES CHOIX RETENUS POUR ETABLIR LE PADD ET LES**  
**OAP**

---

# 1. LES OBJECTIFS DU PLU

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Drancy a été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 20 décembre 2005. Le PLU étant un document d'urbanisme évolutif, il a connu depuis son approbation une modification le 27 septembre 2007, une révision le 17 décembre 2009 puis une modification le 22 septembre 2011. Il fait aujourd'hui l'objet d'une modification simplifiée pour supprimer un Emplacement Réservé.

La révision du PLU engagée par la Ville de Drancy, a pour but de réactualiser et d'ajuster le document d'urbanisme aux nouveaux enjeux du territoire, mais aussi par rapport au contexte législatif qui impose désormais de prendre en compte de nouveaux enjeux liés à l'environnement, au développement durable ( notamment la loi portant Engagement National pour l'Environnement, dite loi « Grenelle II, promulguée le 12 juillet 2010, loi pour l'accès au logement et un Urbanisme Rénové, dite loi « ALUR » promulguée le 26 mars 2014).

**Par délibération du 25 juin 2015, le Conseil Municipal a prescrit la révision générale de son Plan Local d'Urbanisme.**

Les objectifs poursuivis par la mise en cette révision sont :

- . D'intégrer les évolutions du contexte législatif et réglementaire ;
- . De prendre en compte les plans et programmes de rang supérieur, notamment le schéma directeur de la région Ile de France approuvé par décret en date du 27 décembre 2013, le schéma de cohérence écologique de la région Ile de France adopté par un arrêté préfectoral du 21 octobre 2013, le Plan de déplacement urbain d'Ile de France approuvé par délibération du Conseil régional du 19 juin 2014 ;
- . De maîtriser de façon plus cohérente et proportionnée le développement urbain dans les quartiers pavillonnaires, notamment en zone UG, en tenant compte de la qualité de vie des Drancéens et du respect des paysages de Drancy ;
- . De prendre en compte la réalisation des gares du Grand Paris Express (GPE) qui, grâce à l'offre exceptionnelle des services de transport, nécessite de reconsidérer sur le plan urbain l'ensemble du territoire et plus particulièrement les quartiers de l'Avenir Parisien, le Petit Drancy et Paris-Campagne ;
- . De prendre en compte les objectifs du Contrat de Développement Territorial du pôle métropolitain du Bourget ;
- . D'intégrer les objectifs du programme du renouvellement urbain du Quartier Gaston Roulaud et ses quartiers environnants ;
- . De requalifier l'entrée de ville de Drancy depuis Bobigny ;
- . De rendre possible la création de nouveaux squares répartis de manière harmonieuse sur tout le territoire communal ;
- . De favoriser le développement de l'utilisation des véhicules électriques.

## 2. LE PADD

### 2.1. OBJECTIFS NATIONAUX ET SUPRA-COMMUNAUX

La révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) est l'occasion, pour la municipalité, de mener une nouvelle réflexion sur la cohérence de l'aménagement et le développement de la commune.

L'exigence du PLU suppose que ce projet soit exprimé dans un document spécifique : le « Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) » qui présente les orientations de la commune en matière d'aménagement et d'urbanisme pour les années à venir.

Les mesures et les choix retenus pour établir le PADD s'intègrent d'une part, dans une politique urbaine locale énoncée à l'échelle de la commune et constituent, d'autre part, le pivot et l'outil privilégié de mise en œuvre d'objectifs nationaux définis aux articles L.101-2 et L.101-3 du Code de l'Urbanisme.

Le projet de ville de Drancy, exprimé par le PADD et les outils mis en œuvre pour le réaliser (zonage et règlement), doivent permettre de décliner, localement et en fonction des composantes de la commune, les principes d'urbanisme et d'aménagement précisés par l'article L.101-2 du Code de l'Urbanisme qui visent :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;

6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;

7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.

La politique urbaine et environnementale de Drancy doit également s'articuler, avec les principales orientations définies par les documents de planification supra-communaux applicables au territoire de la commune.

Les articles L.131-1 et suivants définissent les documents avec lesquels le PLU doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte.

Parmi ces documents, certains fixent un cadre déterminant dans lequel le projet de ville doit s'intégrer. Il s'agit notamment :

- du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, approuvé en décembre 2013,
- du Programme Local de l'Habitat de l'ancienne Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget approuvé en mai 2012,
- du Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France approuvé en juin 2014,
- du Schéma Régional de Cohérence Ecologique approuvé en octobre 2013.

Les grandes orientations de ces documents ont été prises en compte comme socle invariant du projet de ville, dès les premières réflexions.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLU intègre l'ensemble des orientations des documents de planification et contraintes règlementaires présentées dans la « première partie du rapport de présentation. A partir des objectifs d'aménagement et des conclusions apportées par le rapport de présentation, le PADD a été progressivement établi et nourri.

La définition du projet de territoire de la commune de Drancy se fonde sur :

- La définition des objectifs fondamentaux du projet communal ;
- La prise en compte des normes supérieures ;
- La recherche permanente d'un équilibre dans le projet, entre le développement nécessaire de la commune et la préservation de la qualité du cadre de vie.



## **2.2. L'ELABORATION DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)**

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) représente une synthèse :

- de l'application des contraintes et des options choisies à l'échelle nationale et supra communale,
- des choix effectués par la Ville, au vu des enjeux dégagés à l'issu du diagnostic, élaboré en concertation avec les habitants et en association avec les personnes publiques associées.

Sur la base de cette synthèse, la commune de Drancy a défini quatre grands axes de son projet de ville à horizon 10 ans :

### **- AXE 1 : RENFORCER L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE**

- . Poursuivre l'attractivité résidentielle du territoire
- . Poursuivre le renouvellement urbain des grands ensembles
- . Poursuivre la recomposition et l'intensification des grands axes
- . Créer de nouveaux lieux de vie autour des nouvelles gares, dans le quartier du Baillet, en centre-ville
- . Préserver un cadre de vie agréable dans le tissu pavillonnaire
- . Faciliter les parcours résidentiels
- . Renforcer la mixité sociale sur le territoire

### **- AXE 2 : AMELIORER LA QUALITE DE VIE A DRANCY**

- . Révéler de nouveaux paysages bâtis
- . Préserver l'identité patrimoniale du territoire
- . Embellir et requalifier certaines entrées de ville
- . Consolider et dynamiser le cœur commerçant de la commune
- . Maintenir une offre d'équipements satisfaisante pour la population
- . Soutenir l'activité économique
- . Accompagner le développement du numérique sur le territoire

### **- AXE 3 : DEVELOPPER LA MOBILITE ALTERNATIVE A L'AUTOMOBILE**

- . Tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express
- . Conforter les pôles multimodaux
- . Pacifier l'espace public pour les modes doux
- . Tenter de pallier les effets destructurants des emprises ferrées et autoroutière
- . Améliorer l'offre de stationnement

### **- AXE 4 : FAVORISER LES DEMARCHES ENVIRONNEMENTALES**

- . Tendre à rétablir les fonctions de continuités écologiques en protégeant et en renforçant le patrimoine végétal
- . Promouvoir la qualité environnementale
- . Préparer la transition énergétique du territoire

Expression du projet de la commune pour l'aménagement de son territoire, le PADD est aussi un cadre de cohérence interne au PLU. A ce titre, il guide l'élaboration des règles d'urbanisme transcrites dans le règlement écrit et graphique (plan de zonage) du PLU.

## **AXE 1 : RENFORCER L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE**

Ces dernières années, la Ville de Drancy s'est fortement engagée pour renforcer l'attractivité résidentielle de son territoire, grâce à un important programme de rénovation urbaine, qui à son issue aura permis la réhabilitation de la plupart des résidences de l'Office Public d'Habitat datant de plus de 30 ans et grâce à une intervention significative de promoteurs privés qui a permis de créer des logements neufs en accession à la propriété ou en logements sociaux et intermédiaires.

Ces initiatives ont permis à la fois de maintenir la mixité résidentielle et sociale du parc résidentiel, de lutter contre l'habitat indigne, d'améliorer le parcours résidentiel des habitants et de rétablir le niveau démographique de la ville à celui des années 1970.

Le nouveau document d'urbanisme reconduit cette préoccupation majeure qui repose également sur l'enjeu de répondre aux objectifs de production de logements du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France et de développer les segments manquants de l'offre résidentielle ou présentant un fort potentiel pour le territoire. L'arrivée des grands projets de transports en commun ne fera que renforcer cette attractivité résidentielle.

En cohérence avec le Programme Local de l'Habitat Intercommunal (PLHI) de l'ancienne Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, la commune s'engage à produire 404 nouveaux logements par an en moyenne.

Cette production de logements sera concentrée sur les espaces les mieux desservis par les transports en commun, et disposant d'un potentiel de mutation ou de densification ainsi que sur les axes structurants et secondaires de la commune constitués notamment par la RD 30 et la RD 115.

Les secteurs de la ville susceptibles d'accueillir de nouveaux programmes résidentiels sont situés en « zone à fort potentiel de densification » autour des futures gares du GPE et en « zone à densifier à proximité des gare »s notamment autour de la gare de Drancy, sur le secteur du quartier de l'Avenir Parisien, sur le secteur de la Cité du Nord et le long de la RN186 entres autres sur le secteur Gaston Roulaud.

Sur ces secteurs, le PLU répond aux objectifs régionaux en intégrant les opérations d'envergure destinées à régénérer et à enrichir le tissu urbain existant et à améliorer l'image de la Ville.

Ceux-ci sont identifiés au PLU par le biais de divers outils inscrits au plan de zonage et au règlement, traduits par l'inscription de zones urbaines spécifiques, d'Orientations d'Aménagement et de Programmation et par l'instauration de « périmètres de gel » dans l'attente d'un projet abouti notamment sur une le secteur de l'Avenir Parisien.

Ainsi les secteurs, qui nécessitent un renouvellement urbain pour permettre d'éradiquer l'habitat indigne notamment et de restructurer les axes structurants de la ville ou encore certaines entrées de ville, sont identifiés.

Sur les grands ensembles urbains existants, la volonté de la Ville est de poursuivre les actions de rénovation urbaine notamment sur les quartiers des cités du Nord et Pierre Séward ou en cours d'étude sur la cité Gaston Roulaud.

Sur les quartiers des cités du Nord et Pierre Séward, les opérations de requalification urbaine rendues possibles dans la zone urbaine du PLU (UCa) se poursuivront dans la continuité des opérations engagées ces dernières années, pour créer de la continuité et de la cohérence urbaine et paysagère.

Sur le secteur Gaston Roulaud, le PLU intègre une Orientation d'Aménagement et de Programmation avec les objectifs d'aménagement d'améliorer l'intégration du quartier résidentiel, de renouveler et de valoriser l'offre de logements.

Parallèlement, le PLU établit sur ce secteur un règlement conforme aux morphologies, aux densités et à la programmation souhaitées, avec la création d'un secteur UCc. A terme, le quartier, qui compte aujourd'hui 800 logements, pourrait accueillir environ 1 000 logements, dont environ 40% à 50% de logements sociaux.

Sur les grands axes ainsi que sur certains axes secondaires les enjeux urbanistiques sont poursuivis par le biais de la zone UA. Celle-ci permet de réaffirmer les alignements sur les grands axes, de conforter l'identité de ces voies par une approche gabaritaire plus stricte (obligation de créer du R+4), et de créer des cœurs d'îlots moins denses en fond de parcelle afin d'obtenir des respirations dans le tissu urbain. Dans ce cadre, les secteurs UAa et UAb ont été fusionnés pour établir sur ces secteurs des linéaires bâtis continus.

Le projet de ville prévoit d'accompagner l'arrivée des gares du Grand Paris Express sur le territoire.

Sur le secteur de l'Avenir Parisien, une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) a été définie. Il s'agit de désenclaver ce secteur et de lui assurer une qualité urbaine, architecturale et paysagère. L'objectif de cette OAP est de constituer un nouveau quartier mixte (logements, activités tertiaires) accompagné de nouvelles formes urbaines contemporaines, plus hautes, avec une offre importante de logements.

Les enjeux urbains à terme sont, dans l'attente de l'approbation d'un projet global, d'engager la réalisation de nouveaux quartiers en constituant de nouvelles continuités urbaines et paysagères, en lien avec le renforcement de l'attractivité du secteur du fait de la future structuration de la Grande Gare.

Le délai octroyé de 5 ans permettra à la collectivité de mûrir sa réflexion d'aménagement sur ce secteur et de définir précisément les règles d'urbanisme applicables.

Sur le site de la gare GPE Drancy-Bobigny, le PLU par un zonage spécifique UCd permet l'accueil de la nouvelle gare et ses services et favorise l'accueil de l'opération immobilière phare du projet de la tour de Castro-Denissof « habiter dans le ciel ». Elle sera essentiellement destinée à du logement en accession et constituera un signal urbain fort le long de cette entrée de ville. Ce secteur devrait notamment permettre la construction d'environ 100 logements et la construction de 120 logements étudiants.

Sur le quartier du Baillet composé d'une friche industrielle d'environ 6,5 hectares, le long de la gare de triage, la ville souhaite reconquérir cet espace, par le renouvellement d'une nouvelle offre résidentielle accompagnée d'équipements publics et de commerces.

C'est dans ce contexte qu'il est envisagé sur cette opportunité foncière de mener une opération d'aménagement qui s'accompagne du souci de l'optimiser tout en poursuivant une exigence d'intégration urbaine. Pour cela, le PLU propose la réalisation d'une OAP, dans la perspective d'y aménager un quartier mixte, combinant de l'habitat collectif, des locaux d'activités tertiaires et commerciales et quelques équipements publics, accompagnée d'un règlement spécifique UD.

Le potentiel de construction sur ce site est estimé entre 600 et 800 logements.

Sur le site de l'îlot du Marché, dit des « Quatre Routes », l'enjeu communal est de marquer véritablement le centre-ville. Pour favoriser l'accueil du projet de renouvellement urbain pressenti, le PLU introduit au règlement un secteur spécifique à la zone UA (UAb), voué à permettre la réalisation d'un nouveau marché couvert, d'une place publique et d'une offre résidentielle d'environ 330 logements.

Sur l'îlot du stade nautique, la municipalité souhaite allier à la rénovation-extension de l'équipement nautique un nouveau programme de logements d'environ 200 logements, qui sera rendu possible dans la zone urbaine UCe du PLU.

Le PLU favorise également le renouvellement et la densification sur certains secteurs de la ville, classés au PLU antérieur en secteurs pavillonnaires (UGa), pour faciliter le développement d'opérations d'ensemble. Il s'agit notamment du secteur situé rue de Ladoucette, classé dorénavant en UCb pour favoriser l'accueil d'opérations résidentielles estimées à environ 300 logements. Il s'agit également du secteur situé au Sud de la cité Gaston Roulaud, en limite communale de Bobigny avenue Louis Aragon, pour favoriser l'accueil d'une opération résidentielle de type R+4, avec du commerce en rez-de-chaussée.

Ces objectifs résidentiels auxquels s'ajoutent les périmètres de gel notamment sur le secteur de l'Avenir Parisien, les emplacements réservés à destination d'habitat, la densification de la zone UA en imposant désormais du R+4, constituent des réponses aux enjeux de densification du SDRIF auxquels doit répondre la ville de Drancy et qui sont exposés pages 5 et 6 du préambule.

La lutte contre l'habitat indigne est une priorité de la municipalité. En effet, le territoire est fortement touché par ce phénomène, qui peut prendre différentes formes suivant qu'il concerne le tissu de collectifs ou le tissu pavillonnaire.

Dans le cadre du PLU, les règlements incitatifs des zones UA, UC devraient permettre de résorber à terme une partie de l'habitat indigne grâce à des opérations de renouvellement.

Par ailleurs, dans les quartiers pavillonnaires, on assiste ces dernières années à un phénomène d'urbanisation anarchique par divisions des terrains en petites unités, découpes des pavillons en petits collectifs et sur-occupations des logements.

La disposition spécifique qui vise à imposer le respect de la réglementation thermique en vigueur en cas de travaux sur une construction existante entraînant la création de plus de deux logements, devrait favoriser la réhabilitation de certains pavillons.

L'enjeu communal repose sur la volonté de fluidifier le parcours résidentiel sur la commune et d'ancrer la population sur le territoire. La ville souhaite maintenir une réelle mixité sociale au sein du territoire afin de répondre aux besoins identifiés.

Pour cela, même si la ville de Drancy répond largement aux obligations en termes de logements sur son territoire avec environ 30% de logements sociaux, elle poursuit l'offre de logements sociaux en adéquation avec les besoins des ménages du territoire.

Ainsi, la Ville s'engage dans le Programme Local de l'Habitat, à produire au moins 20% de logements sociaux.

Par ailleurs pour permettre une meilleure diffusion du logement social à travers le territoire communal, un équilibre entre la production de logements social et privés sera trouvé dans les opérations de renouvellement urbain. Dans la lignée de cet objectif de renforcer la mixité sociale sur le territoire, la Ville a mis des Emplacements Réservés pour permettre la réalisation d'une mixité résidentielle alliant logements en accession et logements aidés.

L'enjeu du PADD reste de poursuivre les actions de diversité résidentielle tant en termes de taille que de financements des logements, de manière à maintenir le dynamisme et l'attractivité du territoire.

## AXE 2 : AMELIORER LA QUALITE DE VIE A DRANCY

L'amélioration de la qualité urbaine et paysagère sur la commune de Drancy passe en premier lieu par un travail de recomposition sur les secteurs ciblés précédemment.

Pour cela sur ces espaces fonciers opérationnels, la Ville institue des OAP. Ces outils permettent de garantir sur ces secteurs stratégiques, un aménagement cohérent qui répondent à des objectifs d'urbanisme particuliers, en imposant graphiquement des localisations de destinations réfléchies et cadrées, des limites de densités de hauteurs garants d'un cadre de vie agréable.

Par ailleurs, l'enjeu est de réaliser de nouveaux espaces publics (espaces paysagers, parcs et squares de proximité notamment) pour recréer de nouveaux paysages urbains durables et paysagers, irrigués chaque fois que possible de cheminements doux, reliés aux infrastructures de transports en commun.

Au-delà de la création de nouveaux paysages bâtis, il convient de porter une attention particulière à la préservation du patrimoine bâti de qualité de la commune. La commune a ainsi fait le choix de protéger une trentaine d'éléments bâtis remarquables. Ces bâtiments sont les témoins d'une époque, d'un courant architectural et historique original et constituent à ce titre le patrimoine commun de la ville entière.

Le projet de ville entend favoriser les opérations de renouvellement le long de certaines entrées de ville. Pour y parvenir, le PLU se veut incitatif, avec des hauteurs augmentées. Elles devront permettre à terme de créer un repère urbain notamment au niveau de la gare de Drancy- Bobigny le long de la RN186 avec le bâtiment de Castro-Denissof « habiter dans le ciel » ou encore le projet de recomposition sur le site de Gaston Roulaud grâce à de nouveaux volumes bâtis et d'un nouveau maillage viaire et paysager. L'entrée de ville avenue Louis Aragon sera également mieux identifiée, grâce à des gabarits plus hauts (R+4) animés de commerces à rez-de-chaussée.

Sur le secteur de Saint-Gobain, la recomposition urbaine attendue à proximité de la nouvelle gare du Bourget RER devrait également contribuer à rendre une lisibilité et à valoriser cette entrée de ville en proposant de nouvelles morphologies urbaines et architecturales. Les nouveaux enjeux urbains attendus sur le secteur de l'Avenir Parisien devraient modifier le paysage drancéen, en proposant en lieu et place des nombreux îlots résiduels dégradés ou en friches notamment le long du réseau ferré, de nouveaux gabarits plus hauts et plus contemporains.

La relocalisation de l'espace culturel du Parc situé rue Sadi Carnot, dans le futur quartier du Baillet avec l'objectif de retrouver la perspective historique menant au Château de Ladoucette, s'inscrit sans l'enjeu de redorer l'entrée de ville depuis l'avenue Marceau, en lien avec l'enjeu communal de recomposer et d'intensifier cet axe majeur du territoire.

Concernant le commerce, l'objectif au travers du PLU est notamment de conforter l'offre dans le cœur commerçant de la Ville. Dans ce but, le PLU reconduit l'interdiction de créer de l'habitat en rez-de-chaussée des façades sur rue en zone UAa pour susciter l'implantation de commerces sur une partie des linéaires de la RD30 et RD115. L'OAP du Baillet inscrit dans sa programmation le développement d'un supermarché, complémentaire aux commerces et services de l'avenue Marceau.

Le secteur de projet des Quatre Routes est un élément stratégique du développement du commerce de qualité au centre-ville. Les études réalisées montrent que les règles de la zone UAb permettront la réalisation d'un projet cohérent.

L'attractivité des nouveaux quartiers de vie sur les secteurs ciblés précédemment devra également être renforcée par une diversité des fonctions. Le développement d'activités commerciales de proximité pourrait s'avérer nécessaire au vu de la vocation essentiellement résidentielle des quartiers et des objectifs de densification.

Le diagnostic a montré que l'offre d'équipement est adaptée au poids de population de Drancy. L'objectif municipal reste d'offrir un cadre de vie ajusté aux attentes de ses habitants.

Pour cela, la Ville au travers de cette orientation du PADD est non seulement d'accompagner la croissance démographique, en maintenant le niveau de l'offre de proximité, mais également de permettre le développement d'équipements rayonnants ailleurs qu'au centre-ville de manière à valoriser le cadre de vie de certains quartiers.

Concernant l'offre de proximité, le PLU met en place différents outils favorables à son développement. Tout d'abord, le règlement, dans une logique de mixité affirmée des fonctions à l'échelle du territoire, autorise les équipements dans l'ensemble des zones. Pour ne pas contraindre la réalisation d'équipements, il est imposé dans les zones (UA, UC, UD, UG), une emprise plus favorable à leur implantation.

Des emplacements réservés sont également définis pour compléter l'offre d'équipements de proximité. Il s'agit entre autres d'emplacements réservés destinés à l'extension de deux groupes scolaires, de l'extension de l'hôtel de ville, de l'extension d'une MJC, de la création d'un gymnase,...

Le PLU vise à favoriser le développement des équipements dans le cadre des projets d'ensemble. Notamment, au travers des OAP, le PLU impose par exemple sur le secteur du Baillet que l'aménagement comprenne la relocalisation de l'espace culturel du Parc, ou encore dans la cité Gaston Roulaud la reconstruction du conservatoire de musique, la création de locaux associatifs et l'extension du groupe scolaire Salengro/Voltaire. Au centre-ville, l'îlot du marché intégrera dans sa programmation la restructuration du marché couvert et sur le centre nautique, il est prévu la rénovation et l'extension du stade nautique, une diversification des équipements aquatiques et la création d'un nouveau gymnase.

Concernant l'activité économique, l'enjeu municipal est de soutenir toute initiative. C'est la raison pour laquelle, la révision du PLU reconduit la plupart des zones d'activités du PLU antérieur, à l'exception de quelques terrains voués à muter sur le secteur de l'Avenir. Ces derniers constituent des conditions favorables à l'accueil de nouvelles entreprises et sont autant de potentialités à soutenir et à organiser dans le cadre de la création d'une mixité des fonctions.

Le pôle d'activités du secteur de l'Avenir Parisien, avec pour locomotives le centre commercial Drancy Avenir Parisien et l'entreprise Bosch est notamment maintenu dans son zonage UIa et UIb. L'objectif est de maintenir un tissu d'activités varié et d'accueillir de nouvelles activités (industrie, artisanat, bureau et commerce (autres que lié à l'habillement et à l'alimentation pour ne pas concurrencer le centre-ville). Les règles de ces zones, qui permettent cette valorisation, ont été conservées. La zone UB, qui correspond à des secteurs situés globalement en bordure des voies ferrées, à destination principale d'activités compatibles avec la présence de constructions à vocation d'habitat, est également maintenue.

Concernant le site de l'ancienne activité de Saint-Gobain, l'objectif est de créer un quartier mixte, comme le traduit l'OAP définie sur le secteur. La ville a pour ambition de développer un quartier à forte densité résidentielle incluant de l'activité tertiaire, des espaces verts et des équipements publics.

Sur les terrains situés au Sud de l'autoroute, il s'agit également de retrouver un quartier durable proposant en vis-à-vis de l'autoroute un écran économique pour développer en arrière-plan un quartier résidentiel paisible.

Le déploiement de la fibre est en cours sur le territoire. De manière à poursuivre les actions pour faire de Drancy, une ville parfaitement connectée, le PLU prescrit à cette fin, dans l'ensemble de ses articles 16, l'obligation de réaliser les fourreaux de raccordement nécessaires au développement des communications électroniques.

### **AXE 3 : DEVELOPPER LA MOBILITE ALTERNATIVE A L'AUTOMOBILE**

Le projet de Ville de Drancy tire parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express.

Un pôle multimodal sera organisé sur la commune du Bourget autour de la future gare. Il regroupera notamment différents modes de transports en commun structurants (RER, tangentielle Nord, gare GPE). Dans sa proximité immédiate, sur la commune de Drancy, un nouveau quartier mixte est envisagé comprenant des activités tertiaires et des services, ainsi que des logements reliés au reste de la ville, via une pacification de la grande trame viaire. L'Orientation d'Aménagement et de Programmation du quartier de l'Avenir Parisien définit le principe d'organisation de la nouvelle trame viaire du nouveau quartier.

Le pôle d'échange de Drancy-Bobigny permettra la correspondance directe entre trois infrastructures lourdes de transport, la Tangentielle Légère Nord, la Ligne 15 Est du Grand Paris Express, et le tramway T1. Le pôle multimodal de cette gare, organisé sur le territoire de Drancy, en limite de la commune de Bobigny, est pris en compte dans le cadre du PLU (ER8). Il s'accompagnera d'un projet ambitieux de requalification urbaine comprenant notamment la réalisation d'un bâtiment voyageur et la réalisation d'une tour résidentielle. Un nouveau zonage UCd, spécialement créé pour le secteur, favorisera sa requalification et sa valorisation. La pacification de la RN186 sera engagée dans cette perspective.

La création éventuelle d'une nouvelle gare en centre-ville est également, pour la ville de Drancy, un enjeu majeur qui offrirait l'opportunité de créer un maillage cohérent du territoire et d'en réorganiser la desserte.

En termes réglementaires, le PLU pour poursuivre le développement de ces déplacements alternatifs, intègre des dispositions pour la réalisation de places de stationnement à destination des vélos dans les constructions nouvelles.

En complément de l'amélioration à venir du réseau de transports en commun sur le territoire, la commune souhaite proposer à ses habitants des possibilités de déplacements autres que la voiture : pistes cyclables, cheminements piétons, autolib'... .

Le PADD identifie un cheminement cyclable structurant partant de la rue République, via la rue Hoche pour rejoindre la cité du Nord. Le PLU traduit notamment cette ambition par la mise en place d'un emplacement réservé (ER1) à vocation d'aménagement de voirie.

Par ailleurs, les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) réalisées sur les secteurs de renouvellement urbain font des liaisons douces une priorité. Ainsi, les schémas font apparaître des principes de maillage, vers les pôles multimodaux des gares du GPE notamment, en lien avec les secteurs communaux limitrophes.

L'ensemble de ces dispositions visent à créer à l'échelle de la ville des itinéraires doux pour relier les polarités et les pôles multimodaux.

Pour faciliter les déplacements sur le territoire et compenser les coupures urbaines induites par les emprises ferrées et autoroutière, l'OAP dessinée sur le secteur de l'Avenir Parisien met en place des dispositifs de liaison pour désenclaver le secteur. Il s'agit de le relier au reste du territoire avec un maillage renforcé. Ces nouvelles liaisons permettent notamment la traversée Nord/Sud de l'A86, la création de voies publiques longeant le flanc sud et le flanc nord de l'A86, vers La Courneuve pour se raccorder à l'ex-RN2.

De la même manière, la Ville a également pour ambition de raccorder la Cité du Nord à l'îlot Saint-Gobain avec la création d'une nouvelle voie tous modes en tunnel sous les voies ferrées.

Dans l'optique d'initier de nouveaux comportements, le PLU s'attache également à réduire les normes de stationnement pour le logement à proximité des transports en commun, et impose, conformément au PDUIF, une norme plafond pour les bureaux.

#### **AXE 4 : FAVORISER LES DEMARCHES ENVIRONNEMENTALES**

Le territoire de Drancy abrite peu d'espaces naturels et les espaces verts se limitent à quelques espaces verts publics et squares de quartiers et essentiellement, aux jardins résidentiels de l'habitat tant pavillonnaire que collectif. En effet, la commune est presque totalement urbanisée depuis de nombreuses années.

La Ville de Drancy s'engage au travers de son Plan Local d'Urbanisme à protéger et à renforcer le patrimoine végétal, avec la préoccupation de préserver et de conforter la biodiversité pour améliorer le paysage urbain notamment sur les tissus de renouvellement urbain.

Il s'agit tout d'abord de reconduire dans son intégralité le périmètre de protection du Parc de La Doucette qui se traduit par le maintien de son classement en zone naturelle N. Cet espace naturel est d'ailleurs inscrit en « espaces vert et de loisirs » au Schéma Directeur de la Région Ile-de France qui impose ainsi sa protection au PLU.

Au-delà de cet espace strictement naturel, la Ville confortera ses espaces verts publics et en particulier les squares de quartiers existants et nouveaux. A cette fin, le PLU propose de nouveaux aménagements verts publics en imposant dans les OAP du Baillet et du secteur de l'Avenir Parisien la création de squares et dans celle relative à Gaston Roulaud la restructuration et la valorisation du parc public. Par ailleurs, il est instauré dans le quartier de la Mare, un nouvel emplacement réservé à vocation de square le long de la rue de la Liberté (ER24).

La Ville souhaite préserver et renforcer les différents éléments constitutifs de la trame verte. Pour cela, le PLU confirme les zones pavillonnaires comme support de végétation. En effet, les jardins présents en zone UG confèrent au territoire son caractère vert.

Le développement d'une densité végétale est assuré au PLU, avec une limite d'emprise au sol de 40% pour laisser des espaces non bâtis, qui par le biais de l'article 13 doivent être plantés à raison de 80% minimum de leur superficie. Le PLU renforce ces dispositions en intégrant dans la zone UG l'obligation de créer sur la parcelle au moins 40% d'espaces verts de pleine terre. Ces normes favorisent le vœu municipal de conserver sur rue les silhouettes vertes depuis le domaine public et de favoriser les poumons verts en fond de parcelles.



Dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement cadrées notamment par le biais des OAP, la Ville a porté une réflexion sur la fonction paysagère et récréative. Il s'agit de permettre d'offrir aux habitants et aux usagers de ces secteurs, des espaces paysagers et de détente qui participent notablement au cadre de vie.

A cette fin, le dessin des OAP apporte des directives paysagères comme socles de développement urbain. Ainsi, il est prévu la création et/ou la requalification d'espaces verts publics, de cœurs d'îlots paysagers, de nouvelles mailles vertes. Dans la lignée de cet objectif paysager, les nouveaux aménagements de voirie seront accompagnés d'alignements d'arbres qui constitueront des corridors verts de type linéaire.

La gestion de l'eau doit être intégrée dans une approche durable de la ville, afin de préserver et valoriser la ressource.

En cohérence avec le Règlement Communal d'Assainissement et le Règlement Sanitaire Départemental, la ville de Drancy réaffirme la volonté de favoriser l'infiltration des rejets supplémentaires d'eaux pluviales et des dispositifs de rétention alternative.

Pour anticiper l'évolution urbaine et l'augmentation des rejets dans le réseau et ainsi réduire le risque d'inondation et de pollution diffuse, l'eau pluviale pourra également être infiltrée à la parcelle, lorsque la capacité d'infiltration du sol le permet et permettre des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales telles que des noues, fossés ou espaces faiblement décaissés. L'enjeu à terme est de tendre vers le rejet 0.

Une gestion adaptée des déchets participe également à la qualité environnementale du territoire. Depuis plusieurs années, la ville a mis en place une collecte sélective des déchets.

Enfin, la nature des sols et les infrastructures exposent le territoire à des risques à la fois naturels (aléa retrait-gonflement des argiles, ...) et technologiques (risque lié au transport de matières dangereuses, bruit, ...). Les annexes du PLU rappellent les dispositions particulières dans les zones concernées par ces risques.

Concernée par les enjeux environnementaux, la Ville de Drancy s'engage à faire de cette problématique, un thème central de son projet de ville. Pour y répondre, la commune a mis en place dans le PLU des outils qui permettront d'améliorer la performance environnementale de son parc bâti.

Des dispositions réglementaires particulières visent à favoriser une meilleure performance énergétique des constructions existantes. Ainsi, pour l'application des articles 6, 7 et 10, en cas d'isolation par l'extérieur des constructions existantes, un débord de 20 cm maximum est autorisé.

Une règle a également été mise en place afin d'imposer le respect de la réglementation thermique en vigueur en cas de travaux sur une construction existante entraînant la création deux logements et plus.

Le recours aux énergies renouvelables sera encouragé, en tenant compte du potentiel solaire photovoltaïque, et également du potentiel géothermique existant sur le territoire.

Les réseaux de chaleur, mis en place sur le territoire concernent tout particulièrement les secteurs Marcel Cachin, Jules Auffret, la cité du Nord, Gaston Roulaud, et La cité Gagarine bénéficie d'un réseau biomasse. La Ville étudiera notamment les opportunités de développer les réseaux de chaleur qui pourraient se présenter dans les nouveaux développements proches des nouvelles gares, notamment celle du Bourget.

L'efficacité énergétique dans le cadre de la rénovation de la cité Gaston Roulaud sera visée dans les travaux de rénovation du bâti et de construction de bâtiments neufs grâce notamment à l'adoption d'une réglementation thermique stricte et la mise en œuvre d'un réseau de chaleur alimenté par des énergies renouvelable

## **2.3. L'ELABORATION DES ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION (OAP)**

Conformément à l'article L.151-3 du Code de l'Urbanisme, le PLU de Drancy comprend trois Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Etablies en cohérence avec les orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), les OAP comprennent, selon l'article L.151-6 du code de l'urbanisme, des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports, les déplacements.

Dans ce cas, « les orientations peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune. (...) Elles peuvent porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.

Elles peuvent prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. (...) » (Article L.151-7 du Code de l'urbanisme)

La Ville a souhaité établir des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur trois secteurs qu'elle a identifié comme des quartiers pouvant muter ou être requalifiés, à court ou moyen terme : le Baillet, l'Avenir Parisien et Gaston Roulaud.

### **2.3.1. L'OAP sur le secteur de l'Avenir Parisien**

L'OAP de l'Avenir Parisien comprend de nombreux îlots résiduels dégradés ou en friches notamment le long du réseau ferré. Le départ récent de l'entreprise Saint-Gobain, dont le site se situait au Nord du quartier de l'Avenir Parisien, a généré une nouvelle friche économique, à proximité de la gare RER Le Bourget. L'objectif est de constituer un nouveau lieu de vie efficient, en articulation avec les gares du Grand Paris (logements, activités, commerces et services), de grande qualité urbaine et architecturale, et mieux connecté à la ville.

Les grandes emprises foncières sont conservées : le pôle d'équipements sportifs et scolaires, les ensembles d'habitat collectif, le centre commercial Avenir, le pôle d'activité,... . Elles sont reconnectées à une grande structure viaire, dont l'objectif est de relier le haut et le bas du secteur de l'Avenir Parisien.

Le secteur de Saint-Gobain est recomposé avec un principe de mixité affirmé, avec la réalisation d'un nouveau lieu de vie de densité importante (logements, activité tertiaire, activité productive, commerces et services), en connexion avec la gare du Bourget.

L'OAP de l'Avenir Parisien fixe également des orientations en termes de densité. Ainsi une densité forte est prévue à proximité des gares du Grand Paris Express. Une densité plus douce est prévue sur les quartiers pavillonnaires avec des hauteurs de type R+2/R+3+A.

La thématique de la desserte est primordiale sur ce secteur qui accueillera en 2023/2024 deux nouvelles gares du Grand Paris Express et de la Tangentielle Nord en 2019. L'objectif est de recréer un maillage viaire sur le secteur Saint-Gobain aujourd'hui peu perméable et de désenclaver le reste du quartier. Le principe de liaisons douces sera également développé afin de proposer des parcours sécurisés pour les usagers, de desservir les principaux équipements du quartier et d'améliorer la perméabilité du quartier.

La trame verte du quartier sera renforcée à travers la création de larges mails paysagés, d'espaces paysagers publics traversant le quartier et la réalisation d'un square au cœur du tissu résidentiel.

### **2.3.2. L'OAP sur le secteur Gaston Roulaud**

L'OAP Gaston Roulaud correspond à un tissu qui montre aujourd'hui d'importants signes de vétusté, notamment en matière d'isolation thermique et acoustique et une forte rotation dans l'occupation des logements. Elle a vocation à encadrer la requalification de ce secteur en un quartier plus mixte qui allie aux logements de taille plus modeste, des commerces et services, accompagnés d'un petit pôle d'activités principalement tertiaires.

En premier lieu, l'OAP Gaston Roulaud permet d'afficher un programme prévisionnel de l'ordre de 1000 logements (+/- 20%). Le principe de mixité fonctionnelle est affirmé avec l'objectif d'atteindre environ 40% à 50% de logements sociaux. La volonté municipale est de banaliser le quartier et de ne plus différencier architecturalement l'habitat social de l'habitat privé.

L'OAP définit les principes d'une nouvelle trame viaire apaisée et l'intégration des modes doux à travers une nouvelle voie partagée et apaisée, le ruban actif au sud, et la création d'une liaison douce permettant long de la RN186 de faciliter l'accès à la gare Drancy-Bobigny.

Une grande place sera accordée à la végétation avec la recomposition du parc public au cœur du quartier, des cœurs d'îlots paysagés et des alignements d'arbres sur les voies principales cadrant le quartier.

Enfin, l'OAP Gaston Roulaud s'inscrit dans une démarche environnementale forte notamment à travers la gestion des espaces extérieurs, la réduction des nuisances, l'efficacité énergétique, une gestion efficace des eaux et des déchets et la promotion de la biodiversité.

### **2.3.3. L'OAP sur le secteur du Baillet**

L'OAP du Baillet correspond à une friche industrielle de taille importante, qui est apparue dans les années 2000, le long des voies ferrées. Elle a vocation à encadrer l'aménagement d'un nouveau quartier mixte, combinant principalement de l'habitat collectif, des équipements publics, des commerces et des services.

En premier lieu, l'OAP du Baillet permet d'afficher une densité prévisionnelle importante de l'ordre de 600 à 800 logements. Le principe de mixité est affirmé en introduisant un habitat diversifié en typologies, en tailles et en financements. Le quartier devra prévoir des équipements, des commerces et des services. L'OAP indique la nouvelle localisation de l'espace culturel du Parc en façade sur l'avenue Marceau, dans la perspective de remettre en scène le château de Ladoucette, d'une nouvelle école, d'un supermarché, d'un parking silo et de commerces en rez-de-chaussée.

Le principe de desserte s'appuie sur des invariants tels que la voie principale existante qui traverse le site d'ouest en est et sa liaison aux voies existantes à proximité. Des mails piétons doivent être mis en œuvre afin de desservir les cœurs d'îlots et les pôles d'animation du quartier.

L'OAP fixe également des grands principes à respecter en termes de gabarit. Il est fixé une hauteur plus importante en limite des voies ferrées, afin de créer un front bâti formant à la fois un « écran acoustique » et la silhouette urbaine de Drancy. Au sein du site, des hauteurs plus modérées sont imposées afin de favoriser une transition plus douce avec le tissu environnant.

L'aspect verdoyant du quartier est assuré par le traitement paysager des voies, la réalisation d'un square, des cœurs d'îlots paysagers et des mails piétons végétalisés.

---

**CHAPITRE 2 :  
LES CHOIX RETENUS POUR LA DELIMITATION DES  
ZONES ET LA JUSTIFICATION DES CHANGEMENTS  
APPORTES**

---

Le règlement du PLU se divise en zones identifiées sur un plan de zonage. Lors de la refonte du Code de l'Urbanisme, la loi SRU a institué quatre grandes zones : U pour la zone urbaine, AU pour les zones à urbaniser, A pour les zones agricoles et N pour les zones naturelles.

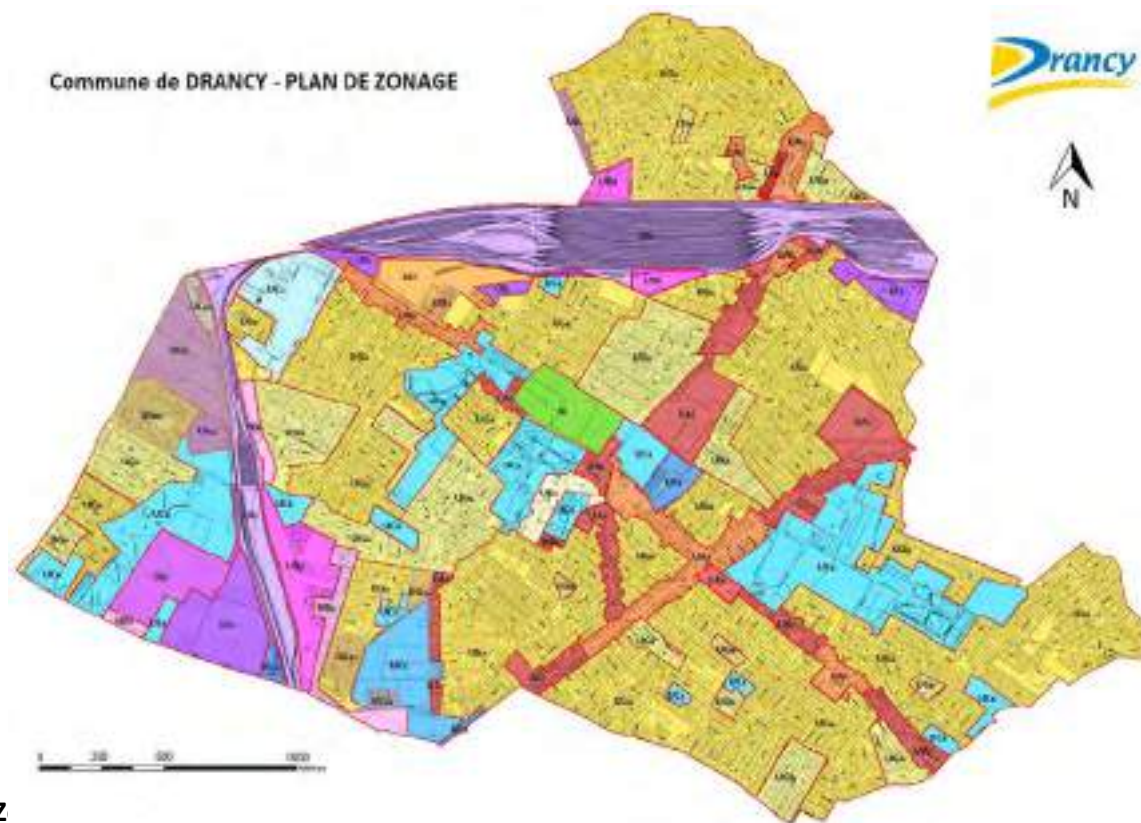
Le zonage du PLU s'est attaché à traduire les réalités et les spécificités du tissu urbain existant, la diversité des formes, des hauteurs et des fonctions urbaines présentes sur le territoire, mais également à traduire le projet de la ville pour les 10 ans à venir.

Le PLU de Drancy comprend sept zones, dont six zones urbaines et une zone naturelle :

- **La zone UA** qui correspond au centre-ville de Drancy, situé de part et d'autre des grands axes principaux et secondaires et notamment le long de la RD 115 et RD 30,
- **La zone UB** qui correspond à des secteurs situés globalement en bordure des voies ferrées, à destination principale d'activités compatibles avec la présence d'un tissu à vocation d'habitat,
- **La zone UC** qui correspond à des ensembles d'habitat collectif,
- **la zone UD** qui est destinée à permettre la réalisation d'un quartier mixte sous forme d'opérations d'aménagement dans le quartier du Baillet,
- **La zone UG** qui correspond à des ensembles d'habitat à dominante pavillonnaire,
- **La zone UI** qui correspond aux secteurs mixtes d'activités,
- **La zone N** qui correspond à la zone naturelle du Parc de La Doucette.

Les principales évolutions apportées au zonage dans le cadre de la révision du PLU sont :

- Création d'un secteur spécifique UC<sub>c</sub> pour les projets de renouvellement urbain des quartiers Gaston Roulaud,
- Création d'un secteur spécifique UC<sub>e</sub> pour les projets de renouvellement urbain du stade nautique et de l'avenue Louis Aragon,
- Création d'un secteur spécifique UC<sub>d</sub> pour le projet de renouvellement situé sur la gare de Drancy-Bobigny,
- Création d'un secteur spécifique UA<sub>b</sub> pour le projet de renouvellement de l'îlot du marché,
- Intégration ponctuelle de parcelles en UA pour favoriser une plus grande cohérence du zonage,
- Intégration des voies ferrées dans un secteur spécifique UI<sub>d</sub>,
- Création d'une zone spécifique UD pour le projet de renouvellement du quartier du Baillet,
- Fusion des secteurs UA<sub>A</sub> et UA<sub>B</sub>, pour imposer dans le secteur central l'implantation en mitoyenneté,
- Intégration de parcelles en UG<sub>A</sub> le long de la rue Roger Salengro,
- Intégration de parcelle en UA<sub>C</sub> à l'est du quartier Gaston Roulaud pour favoriser une densité plus importante à proximité de la gare de Drancy-Bobigny et de la gare du tramway,
- Intégration de parcelles en UC<sub>b</sub> dans le prolongement du Parc de La Doucette, pour favoriser une densité plus importante dans ce secteur mitoyen au centre-ville.
- Instauration de périmètres de gel pour favoriser à terme des densités notamment résidentielles plus importantes (secteur de l'Avenir Parisien, secteur des Castors, secteurs pavillonnaires Gaston Roulaud et du Baillet, secteur UIa1 AU Nord-Ouest de la commune).



Z

En équilibre avec les objectifs de préservation des tissus pavillonnaires, le zonage favorise la mutation ou densification de certains secteurs stratégiques pour le développement du territoire.

Les zones UA, UC, UD et dans une moindre mesure UG, concentrent l'essentiel du potentiel de construction de logements à échéance du PLU. La révision du PLU augmente la constructibilité sur ces secteurs avec :

- L'obligation de construire en R+4 en zone UA<sub>A</sub>, UA<sub>B</sub> et UA<sub>C</sub>.
- Le classement de l'îlot du marché dans un secteur spécifique UA<sub>B</sub>, dont l'objectif est la création d'une offre nouvelle de 320 logements, de commerces et de services.
- L'intégration de parcelles en UA<sub>C</sub>, à l'est de Gaston Roulaud, afin de permettre une densité à proximité de la gare du GPE.
- Le classement du secteur de la gare Drancy-Bobigny dans un secteur spécifique UC<sub>D</sub>, dont l'objectif est la création d'un projet à dominante d'habitat de densité forte.
- Le classement du quartier du Baillet dans une zone spécifique UD, dont l'objectif est la création d'un nouveau quartier mixte de 600 à 800 logements, d'équipements et de commerces.
- Le classement du quartier Gaston Roulaud dans un secteur spécifique UC<sub>C</sub>. Le règlement et l'OAP sur le quartier Gaston Roulaud doivent permettre la construction d'environ 1 000 logements.
- Le classement du secteur de La Doucette en UC<sub>B</sub> pour favoriser la réalisation d'environ 300 logements
- Le classement du projet avenue Louis Aragon et du stade nautique dans un secteur spécifique UC<sub>E</sub>, pour permettre un renouvellement urbain plus dense.
- La mise en place d'une OAP sur le secteur de l'Avenir Parisien, dont l'objectif est la création d'un quartier mixte de logements et d'activité de densité forte à proximité de la gare du Bourget et une densification plus douce du tissu pavillonnaire avec des hauteurs R+2/R+3+A.

# 1. LA ZONE UA

La zone UA correspond au centre-ville de Drancy. Elle suit les grands axes de communication de la commune et plus particulièrement la RD115 et la RD30 et les axes secondaires. C'est un quartier relativement mixte comprenant des logements mais aussi des commerces et des services. Implanté à l'alignement, le tissu est relativement dense mais les fronts bâtis manquent encore de cohérence et d'homogénéité avec des bâtiments de hauteur variable.

La zone UA représente environ 63,8 hectares, soit 8,2 % du territoire. Elle comprend trois secteurs :

- UA<sub>A</sub> (26,0 ha) : Ce secteur est situé le long des avenues Henri Barbusse et Jean Jaurès. Il regroupe les secteurs anciennement classés en UA<sub>A</sub> et UA<sub>B</sub>. Quelques parcelles à la marge ont été intégrées le long des grands axes afin d'assurer une plus grande cohérence du zonage.
- UA<sub>B</sub> (1,3 ha) : Ce secteur correspond à l'îlot du Marché. Anciennement classé en UA<sub>A</sub>, cet îlot fait l'objet d'un secteur spécifique afin de permettre sa requalification.
- UA<sub>C</sub> (36,5 ha) : Ce secteur est situé dans le prolongement des pôles commerciaux. Des parcelles ont été intégrées ponctuellement le long des grands axes afin d'assurer une plus grande cohérence du zonage. Le secteur UA<sub>C</sub> intègre également le linéaire de la rue Salengro situé à l'est du quartier Gaston Roulaud afin de permettre une plus grande densité sur ce secteur proche de la gare GPE. En revanche, les parcelles rue Salengro, entre les rues de la Raymond Justice et Seguin, évoluant dans le contexte résidentiel du quartier du Petit Drancy ont été réintégrées en zone UG<sub>A</sub>.



## Objectifs de la zone UA :

- Densifier de façon maîtrisée en veillant à favoriser une transition douce avec les tissus pavillonnaires environnants,
- Redéfinir le front urbain des grands axes (RD30 et RD115) afin de marquer davantage la centralité et d'obtenir une plus grande cohérence morphologique et architecturale.



## 2. LA ZONE UB

La zone UB correspond à des secteurs situés globalement en bordure des voies ferrées, à destination principale d'activités compatibles avec la présence de constructions à vocation d'habitat.

La zone UB représente environ 22,9 hectares, soit 2,9 % du territoire. Elle comprend deux secteurs :

- UB<sub>A</sub> (8,5 ha) destiné à accueillir des activités à dominante tertiaire. L'habitat y est autorisé dans la mesure où il est lié à l'activité principale. Les extensions des habitations existantes sont autorisées.
- UB<sub>B</sub> (14,4 ha) destiné à accueillir des activités artisanales. L'habitat et les commerces y sont autorisés dans la mesure où ils sont liés à l'activité principale. Les extensions des habitations existantes sont autorisées.

La zone UB a été reconduite dans les mêmes limites, à l'exception du retrait de deux secteurs destinés à être renouvelés : le secteur de la gare Drancy-Bobigny et une petite partie du secteur du Baillet.



### Objectifs de la zone UB :

- Favoriser une mixité et la création d'entreprises sur le territoire
- Maintenir une cohérence architecturale et environnementale des activités dans le contexte résidentiel.

### 3. LA ZONE UC

La zone UC correspond à des ensembles d'habitat collectif. Elle représente environ 128,0 hectares, soit 16,5 % du territoire et comprend cinq secteurs :

- UC<sub>A</sub> (12,9 ha) correspondant globalement à la cité du Nord, la cité Thaïs et la résidence de la Butte. Il comprend un sous-secteur UC<sub>A1</sub> de servitude de gel sur l'îlot localisé sur le secteur de l'Avenir Parisien (résidence de la Butte). Ce secteur n'a pas fait l'objet de modification périmétrale.
- UC<sub>B</sub> (98,1 ha) correspondant à la majeure partie des quartiers d'habitat collectif (cité Gagarine, cité de la Muette, cité Paul Vaillant Couturier, résidence Faidherbe...). Son périmètre s'est élargi à emprise du futur collège, à l'école Dulcie September et l'angle de la rue Salengro, à la rue de La doucette face à l'espace culturel du Parc afin d'améliorer la constructibilité de certains secteurs.
- Un nouveau secteur UC<sub>C</sub> (12,4 ha) correspondant à la Cité Gaston Roulaud. Ce secteur est destiné à recevoir des projets de renouvellement urbain. Il comprend un sous-secteur UC<sub>C1</sub> de servitude de gel localisé sur les pavillons de la cité Gaston Roulaud.
- Un nouveau secteur UC<sub>D</sub> (1,0 ha) correspondant au secteur de la gare Bobigny-Drancy afin de permettre un projet de requalification et de forte densification de ce secteur.
- Un nouveau secteur UC<sub>E</sub> (3,6 ha) correspondant au secteur du stade nautique et à l'îlot d'entrée de ville le long de l'avenue Louis Aragon afin de permettre leur renouvellement urbain.



#### Objectifs de la zone UC :

- Permettre notamment les projets de renouvellement urbain notamment sur la cité Gaston Roulaud, l'îlot du stade nautique et le long de l'avenue Louis Aragon.
- Favoriser une densification forte à proximité de la gare Drancy-Bobigny.

## 4. LA ZONE UD

La zone UD recouvre le secteur du Baillet. Elle est destinée à la réalisation d'un quartier mixte sous forme d'opérations d'aménagement. Elle comprend un secteur UD1 de servitude de gel sur le secteur de pavillons. La zone UD représente environ 9,0 hectares, soit 1,2% du territoire.

La zone UD est une nouvelle zone. Elle permet d'accorder une plus grande souplesse au futur projet de requalification. Le règlement de cette zone est complémentaire d'une OAP créée sur cette même zone.



### Objectifs de la zone UD :

- Favoriser la mutation de la friche urbaine, en un tissu mixte intégrant notamment des logements, des équipements, des commerces et des services.

## 5. LA ZONE UG

La zone UG correspond à des ensembles d'habitat à dominante pavillonnaire. Elle couvre une part importante de la commune avec une superficie de 429,0 hectares, soit 55,3% du territoire. Elle comprend trois secteurs :

- UG<sub>A</sub> (336,2 ha) qui regroupe des unités foncières dont la majorité d'entre elles sont de taille moyenne. Il comprend un secteur UG<sub>A1</sub> de servitude de gel sur le secteur des Castors. Ce secteur a été étendu aux parcelles situées le long de la rue Roger Salengro entre les rues Seguin et de la Justice, afin de conserver une cohérence du contexte résidentiel du quartier du Petit Drancy sur ce secteur. En contrepartie, ce secteur a été réduit rue Salengro sur le pourtour de la cité Gaston Roulaud, afin de retrouver une densité plus importante sur un secteur proche des transports collectifs.
- UG<sub>B</sub> (89,0 ha) qui regroupe des unités foncières dont la majorité d'entre elles sont de petite superficie. Ce secteur ne connaît pas de modification périmétrale. Il comprend un secteur UG<sub>A1</sub> de servitude de gel sur le secteur de l'Avenir parisien.
- UG<sub>C</sub> (3,8 ha) qui regroupe la Cité Jardins. Ce secteur n'a pas fait l'objet de modification périmétrale.



### Objectifs de la zone UG :

- Préserver le tissu pavillonnaire tout en permettant une évolution maîtrisée du tissu existant.
- Favoriser le paysagement de ce secteur résidentiel.

## 6. LA ZONE UI

La zone UI est destinée à accueillir tout type d'activités. D'une superficie de 115,5 hectares (soit 14,9% du territoire), elle est divisée en quatre secteurs :

- UI<sub>A</sub> (22,6 ha) qui regroupe les zones d'activités situées principalement à l'ouest du territoire communal le long des voies de la Grande Ceinture et au sud des voies ferrées du RER B. Il comprend un secteur UI<sub>A</sub>1 de servitude de gel sur le secteur de l'Avenir Parisien.
- UI<sub>B</sub> (9,5 ha) qui regroupe les zones d'activités situées au sud et au nord du quartier de l'Avenir Parisien.
- UI<sub>C</sub>1 (11,5 ha) qui regroupe les zones d'activités situées en limite de la zone industrielle de la Courneuve. Elle est couverte par un périmètre de servitude de gel sur le secteur de l'Avenir Parisien.
- Un nouveau secteur UI<sub>D</sub> (71,9 ha) spécifiquement affectée à la fonction ferroviaire.

La zone UI ne connaît que très peu de modifications de son périmètre avec le retrait de l'emprise du futur collège qui n'a plus de vocation d'activité et l'intégration des emprises des voies ferrées dans un nouveau secteur UI<sub>D</sub>.



### Objectifs de la zone UI :

- Maintenir les zones d'activité et favoriser l'arrivée de nouvelles entreprises.



## **8. LES AUTRES ELEMENTS GRAPHIQUES APPARAISSANT SUR LE PLAN DE ZONAGE**

### **8.1. Les emplacements réservés**

En application de l'article L.151-41 du code de l'urbanisme, la commune peut fixer dans son PLU des emplacements réservés (ER) aux voies et ouvrages publics, aux installations d'intérêt général ainsi qu'aux espaces verts. L'inscription d'un emplacement réservé rend le terrain ou la portion de terrain concerné inconstructible pour tout autre affectation que celle prévue et précisée dans le PLU.

La révision du PLU a permis de réinterroger l'ensemble des ER instaurés précédemment sur la commune. Sur les 46 préexistants, il a été fait le choix d'en retirer 21. Les ER supprimés l'ont été pour deux motifs : acquisition du foncier réalisée ou redéfinition des priorités de la ville en matière d'équipements et d'aménagement.

9 emplacements réservés ont été ajoutés. Il s'agit essentiellement de réserves à vocation d'équipements, de logements ou d'aménagement de liaisons douces. Quelques réserves sont donc destinées à conforter l'offre d'équipements, notamment l'ER 23 pour l'aménagement d'un équipement sportif, l'ER 25 pour l'extension du groupe scolaire Timbaud-Dewerpe ou encore l'ER 24 pour lequel l'objectif est l'aménagement d'un square.

L'ER 20 a vocation à permettre une liaison douce entre la cité Gaston Roulaud et la gare Drancy-Bobigny. Cette liaison est prolongée au travers de l'OAP entre les rues Fernand Péna et Roger Salengro. L'ER 21 doit permettre l'aménagement d'une voie partagée traversant le quartier d'est en ouest.

L'ER 22 est destiné à accueillir un équipement public ainsi que des logements sociaux.

### **8.2. Les périmètres de gel**

Cette servitude, instituée au titre de l'article L.151.41 5° du code de l'urbanisme, consiste « à interdire, sous réserve d'une justification particulière, dans un périmètre qu'il délimite et pour une durée de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement. Les travaux ayant pour objet l'adaptation, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes sont toutefois autorisés. »

Le nord du quartier de l'Avenir Parisien, l'îlot Castor, les pavillons du quartier Gaston Roulaud, les pavillons du secteur du Baillet et la zone UI<sub>A</sub> au nord de la commune font l'objet de cette servitude, repérés au document graphique par des hachures.

Dans ces secteurs, le règlement indique que seuls sont autorisées les extensions des constructions existantes limitées à 10 m<sup>2</sup>.

Les motivations qui ont conduit à instaurer ces servitudes sont liées à la volonté de requalification de ces espaces, parfois vétustes, sous-exploités ou mal intégrés à leur environnement, afin de leur redonner une nouvelle dynamique et de nouvelles densités.

Le délai octroyé permettra à la collectivité de mûrir sa réflexion d'aménagement sur ces secteurs et de définir précisément les règles d'urbanisme applicables. Ainsi, c'est tout autant le contrôle de

l'évolution de ces emprises que l'affichage dans le PLU des évolutions souhaitées qui sont mis en avant par l'instauration de ces périmètres.

### **8.3. Les éléments bâtis remarquables protégés**

Un inventaire des constructions d'intérêt architectural a été dressé, en vue de leur protection au titre de l'article L.151-19 du Code de l'Urbanisme. Cet inventaire est annexé au règlement et la localisation des bâtiments protégés est reportée sur le plan de zonage. Ce classement vise à préserver le patrimoine bâti de qualité de la commune.

Le règlement impose que le bâtiment protégé soit conservé. La démolition des éléments bâtis remarquables repérés au plan de zonage et listés dans le règlement est interdite, sauf justification pour raisons d'hygiène ou de sécurité. Les travaux de restauration, de réhabilitation, de surélévation et d'extension sont autorisés à condition que ces modifications soient en cohérence avec l'esprit du bâtiment et ne portent pas atteinte aux éléments architecturaux des bâtiments.

Le choix des bâtiments ainsi identifiés est basé sur l'intérêt de la construction. Ces bâtiments sont les témoins d'une époque, d'un courant architectural et historique original et constituent à ce titre le patrimoine commun de la ville entière.

Le PLU protège ainsi une trentaine d'éléments bâtis remarquables. Il est à noter que le précédent PLU ne protégeait aucun bâtiment.

### **8.4. Les servitudes de localisation**

Cette servitude, instituée au titre de l'article L.151.41 du code de l'urbanisme, consiste à « indiquer la localisation prévue et les caractéristiques des voies et ouvrages publics, ainsi que les installations d'intérêt général et les espaces verts à créer ou à modifier, en délimitant les terrains qui peuvent être concernés par ces équipements ».

Une servitude de localisation a été créée pour l'implantation d'une voie sur le secteur de la Muette qui permet de rejoindre la rue Jean Jaurès à la rue Auguste Blanqui. Les terrains qui peuvent être concernés par cet aménagement sont les parcelles cadastrales suivantes : BZ 52, BZ 53.

Une servitude de localisation a été créée sur l'îlot du marché pour l'implantation d'une place dans le cadre du projet de requalification du quartier. Les terrains qui peuvent être concernés par cet aménagement sont les parcelles cadastrales suivantes BP 1, BP 2, BP 280.

### **8.5. Le recul obligatoire de 2 mètres**

L'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques peut également être édictée par une représentation graphique au plan de zonage, notamment en fonction d'une situation locale. C'est notamment le cas sur une petite portion de la rue Salengro, à proximité de l'école Dulcie September, où il est imposé un recul obligatoire de 2 mètres, pour faciliter une opération d'aménagement compte tenu d'un parcellaire irrégulier.



---

**CHAPITRE 3 :**  
**LES CHOIX RETENUS POUR LES REGLES ET LA**  
**JUSTIFICATION DES CHANGEMENTS APPORTES**

---

# 1. COMPOSITION DU REGLEMENT

Le règlement d'urbanisme édicté par le PLU détermine le droit d'occuper et d'utiliser les sols et les conditions dans lesquelles il s'exerce dans les diverses zones du PLU qui couvrent l'ensemble du territoire communal.

A ce titre, la règle d'urbanisme a pour objectif de répondre aux orientations d'aménagement retenues dans le projet urbain de la commune. La règle d'urbanisme est en effet un des leviers de mise en œuvre du projet d'aménagement et de développement durables (PADD).

Pièce maîtresse pour la gestion du droit d'occuper et d'utiliser le sol, la partie réglementaire ne peut être détachée des autres pièces du PLU dans la mesure où elle est liée par un principe de cohérence interne au document.

Le règlement du PLU de Drancy comprend les chapitres suivants :

- Dispositions générales
- Dispositions réglementaires par zone (UA, UB, UC, UD, UG, UI, N)
- Annexes
  - o Glossaire
  - o Liste des emplacements réservés aux voies, ouvrages publics et aux installations d'intérêt général
  - o Liste des éléments bâtis remarquables protégés
  - o Liste des servitudes instituées dans l'attente dans projet d'aménagement global
  - o Liste des servitudes de localisation d'ouvrages (article L.151-41 du code de l'urbanisme)
  - o Sites archéologiques

Les dispositions réglementaires composent le corps principal du règlement qui énonce pour chacune des zones, ses propres règles.

A l'échelle de chaque zone, les règles visent à faire coïncider la réalité territoriale avec les orientations d'urbanisme. Ainsi, les dispositions écrites sont adaptées à la réalité de l'organisation urbaine des différents quartiers tout en étant conçues pour répondre aux orientations du projet.

Ces dispositions réglementaires comprennent 16 articles définis dans le code de l'urbanisme (article R.123-9) :

- Article 1 : les occupations et utilisations du sol interdites,
- Article 2 : les occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières,
- Article 3 : les conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public,
- Article 4 : les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement (...),
- Article 5 : la superficie minimale des terrains constructibles,
- Article 6 : l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques ;
- Article 7 : l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives ;
- Article 8 : l'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété,
- Article 9 : l'emprise au sol des constructions,
- Article 10 : la hauteur maximale des constructions,
- Article 11 : l'aspect extérieur des constructions, l'aménagement de leurs abords, ainsi que éventuellement, les prescriptions de nature à assurer la protection des éléments de paysage, des quartiers, îlots, immeubles, espaces publics, monuments, sites et secteurs à protéger,

- Article 12 : les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement,
- Article 13 : les obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations,
- Article 14 : le coefficient d'occupation du sol, et, le cas échéant, dans les zones d'aménagement concerté, la surface de plancher nette dont la construction est autorisée dans chaque îlot,
- Article 15 : performances énergétiques et environnementales,
- Article 16 : réseaux de communications électroniques.

***Les articles obligatoires (R.123.9 dernier alinéa du Code de l'Urbanisme)***

Le règlement comprend seize articles. Seules sont obligatoires les règles concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et aux limites séparatives ; leur présentation peut être soit écrite aux articles 6 et 7, soit graphique.

## 2. REGLES COMMUNES A L'ENSEMBLE DES ZONES

**Les articles 1 et 2** : Occupation et l'utilisation des sols (R.123.9 1° et 2° du Code de l'Urbanisme)

Les articles 1 et 2 du règlement concernent respectivement les occupations et utilisations du sol interdites et celles soumises à condition.

La mise en œuvre réglementaire du projet urbain de Drancy commence fondamentalement par la définition des occupations et des utilisations du sol interdites, ainsi que celles soumises à condition. Le contenu de l'article 1 cite limitativement toutes les interdictions, ce qui conduit à autoriser tout ce qui n'est pas interdit à cet article.

Les occupations et utilisations du sol ayant un impact fort ont donc été étudiées au cas par cas, en fonction des zones considérées. Il s'agit, en particulier, d'interdire ou de soumettre à certaines conditions restrictives les constructions dans les zones naturelles, les installations classées pour la protection de l'environnement, les installations et travaux divers....

La règle des articles 1 et 2 des zones urbaines à Drancy vise la mixité des fonctions, notamment dans la zone UA, la zone UB, la zone UD, une partie de la zone UC et la zone UI.

**L'article 3** : Accès et voirie (R.123.9-3° du Code de l'Urbanisme)

Cet article commun à l'ensemble des zones permet de prévoir les modalités de création de voies nouvelles et de préciser les conditions d'accès aux voies. La notion de sécurité de tous les usagers de la voie constitue le principal motif des limitations administratives apportées par la règle.

Cet article du PLU n'ajoute pas de réglementations supplémentaires à celles qui existaient dans le PLU antérieur.

**L'article 4** : Desserte par les réseaux (R.123.9-4° du Code de l'Urbanisme)

Cet article commun à l'ensemble des zones fixe les conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement.

Quelle que soit l'opération d'urbanisation, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non-imperméabilisation, adaptable à chaque cas.

L'article 4 définit également des règles relatives à l'aménagement de locaux déchets adaptés.

Cet article du PLU n'ajoute pas de réglementations supplémentaires à celles qui existaient dans le PLU antérieur.

**L'article 5** : Superficie des terrains (R.123.9-5° du Code de l'Urbanisme)

Dans la logique de la loi SRU favorable à la densification et de la promulgation de la loi d'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR), l'article 5 relatif à la taille des terrains ne peut fixer de règle.

**Les articles 6, 7 et 8** : Règles relatives à l'implantation des constructions (R.123.9-6°,7° et 8° du Code de l'Urbanisme)

L'implantation des constructions par rapport aux voies, aux limites séparatives et aux constructions les unes par rapport aux autres, participe très largement à la définition de la forme urbaine. Elle détermine :

- la perception des espaces accessibles (perspectives depuis le domaine public ...)
- la lisibilité des espaces non accessibles (jardins privés, espaces entre les constructions,..)
- la perception des espaces non visibles (fond de parcelle, aération de cœur d'îlots..).

Ces règles permettent, en fonction des secteurs, de privilégier l'implantation à l'alignement favorisée dans les pôles de centralité notamment en zone UA et l'implantation souvent en retrait des voies et des limites séparatives ou au moins sur une des limites, notamment dans les quartiers résidentiels. Lorsque les constructions sont implantées en retrait, elles doivent respecter une distance variable. Ces dispositions ont pour finalité de préserver l'environnement immédiat.

**L'article 9** : Emprise au sol (R.123.9-9° du Code de l'Urbanisme)

En complément de l'article 13, la détermination d'une emprise au sol des constructions à Drancy permet d'influer efficacement sur la morphologie bâtie, d'inciter à la densité ou encore à la maîtrise des espaces libres et de favoriser le maintien des plantations.

Le PLU définit des emprises au sol dans presque toutes les zones. Seules la zone UA et la zone de projet UD, qui nécessite pour la première densité et pour l'autre un règlement adapté aux opérations d'ensemble, bénéficie d'une emprise au sol non réglementée.

**L'article 10** : Hauteur des constructions (R.123.9-10° du Code de l'Urbanisme)

L'article 10 définit un plafond maximal au-delà duquel la construction ne peut être édifiée. La détermination de la hauteur répond à un souci de paysage urbain, destiné à garantir l'intégration du projet, de protéger les vues, la silhouette générale et le caractère spécifique des quartiers de Drancy. La hauteur autorisée est décroissante, de manière quasi-systématique, depuis l'artère principale et les nouveaux quartiers desservis par les transports collectifs jusqu'aux zones d'habitat individuel.

Les hauteurs variables et décroissantes sur certains secteurs montrent une volonté soit d'intégration paysagère, soit de création de mises en scène spécifiques depuis les axes routiers ou la volonté de créer des repères urbains en entrées de ville, par exemple. C'est la raison pour laquelle dans le secteur UCd correspondant à l'aménagement de la gare de Drancy-Bobigny, la hauteur n'est pas réglementée pour favoriser l'accueil de l'opération immobilière phare du projet de la tour de Castro-Denissof « habiter dans le ciel ».

**L'article 11** : Aspect extérieur (R.123.9-11° du Code de l'Urbanisme)

Cet article concerne non seulement, l'aspect extérieur des constructions (matériaux, couleurs, toitures, devantures commerciales, ...), mais aussi, l'aménagement de leurs abords par des dispositions sur le traitement des clôtures notamment.

En effet, dans la plupart des zones, les clôtures devront être intégrées dans l'environnement général de la rue et des tissus architecturaux et paysagers limitrophes. Pour créer une silhouette cohérente des voies, sur l'ensemble du territoire, la hauteur de la clôture sur voie est limitée à 2,20 mètres.

**L'article 12** : Stationnement (R.123.12 du Code de l'Urbanisme)

Divers principes généraux s'appliquent pour l'ensemble des zones du PLU : il s'agit de veiller à l'aspect pratique du stationnement. Les normes de stationnement imposées pour toute nouvelle construction doivent être réalisées en dehors des voies publiques pour en éviter l'envahissement, et donc veiller à ne pas perturber la fluidité du trafic.

En résumé, les normes de stationnement sont les suivantes :

	<b>UA- UB-UC-UD</b>	<b>UG</b>	<b>UI</b>
<b>Habitat</b>	1 place par logement à moins de 500 m d'une gare et 1,3 au-delà  Logement social :  0,5 place par logement à moins de 500 m d'une gare et 1 au-delà	1 place par logement  Logement social :  0,5 place par logement à moins de 500 m d'une gare et 1 au-delà	1 place pour 60m <sup>2</sup> de surface de plancher
<b>Commerce</b>	1 place par tranche de 40 m <sup>2</sup> de surface de plancher		1 place par tranche de 50 m <sup>2</sup> de surface de plancher
<b>Bureau</b>	<b>1 place pour 60 m<sup>2</sup> de SDP à moins de 500m d'une gare et 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de SDP au-delà</b>		
<b>Artisanat</b>	1 place par tranche de 60 m <sup>2</sup> de surface de planchers		secteurs UI a et UI b : 1 place de stationnement par tranche de 60 m <sup>2</sup> de surface de plancher
<b>Industrie</b>			secteur UI c : 1 place de stationnement par tranche de 100 m <sup>2</sup> de surface de plancher
<b>Entrepôt</b>			1 place de stationnement par tranche de 150 m <sup>2</sup> de surface de plancher
<b>Equipement hôtelier</b>	1 place de stationnement par chambre.		

**L'article 13** : Espace libre et plantations (R.123.9-13° du Code de l'Urbanisme)

Les prescriptions de l'article 13 permettent de gérer la relation entre le bâti et les espaces libres. Cet article doit permettre d'assurer la cohérence entre la préservation des espaces aérés et les impératifs de construction.

Le rôle essentiel de cet article est la protection et la création des espaces plantés de manière à conserver et enrichir la trame verte de Drancy.

L'article 13 impose, dans toutes zones, un pourcentage minimal d'espaces verts (le plus souvent en fonction de la superficie des espaces non bâtis et en fonction de la superficie du terrain en zone UG), ce qui facilite en outre, l'évacuation des eaux pluviales en milieu naturel.

**L'article 14** : Possibilité maximale d'occupation de sol (R123-9-14° et R123-10 du Code de l'Urbanisme).

La fixation d'un COS est supprimée avec la promulgation de la loi d'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR). Cet article est donc non règlementé dans l'ensemble des zones.

*Deux nouveaux articles 15 (Performances énergétiques et environnementales) et 16 (Infrastructures et réseaux de communications électroniques), issus des lois Grenelles, sont intégrés à la présente révision du PLU.*

**L'article 15** : Performances énergétiques et environnementales (R.123.9-15° du Code de l'Urbanisme)

Il peut fixer les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales.

Dans toutes les zones urbaines des dérogations aux règles des articles 6, 7 et 10 du présent règlement sont autorisées pour les travaux d'isolations thermiques ou phoniques des constructions par l'extérieur, dans la limite d'une épaisseur de 0.20m.

Par ailleurs, dans la zone UG, si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est augmentée de 20%, le PLU prévoit un bonus de 10% sur l'emprise au sol.

Pour éviter les divisions pavillonnaires, en cas de création de 2 logements ou plus dans une construction existante, la performance énergétique de la construction doit être augmentée de 20% par rapport à la Réglementation Thermique en vigueur.

**L'article 16** : Réseaux de communications électroniques (R.123.9-16° du Code de l'Urbanisme)

Il peut fixer des obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière d'infrastructures et réseaux de communications électroniques.

Dans toutes les zones urbaines l'article 16 impose que les constructeurs se raccordent au réseau de communications électroniques lorsque le réseau existe. De plus, le câblage de toute construction et les fourreaux de raccordement nécessaires au développement des communications électroniques devront être prévus dans le cas du réseau futur.

## **3. DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES PAR ZONE**

### **3.1. La zone UA**

La zone UA correspond au secteur central de la commune qui se déploie de part et d'autre des axes de circulation principaux et secondaires.

La zone UA comprend trois secteurs :

- le secteur UAa situé le long des RD30 et RD115
- le secteur UAb situé sur l'îlot du Marché
- le secteur UAc situé dans le prolongement des pôles commerciaux

L'objectif de la règle est notamment de conforter ce secteur central, en définissant un front urbain notamment continu sur les secteurs les plus commerciaux et en imposant du R+4 pour créer un front urbain cohérent et homogène expressif de la centralité.

L'enjeu est à la fois d'obtenir une plus grande cohérence architecturale, et parallèlement de permettre une recomposition et une intensification, qui puissent répondre en partie aux objectifs de constructions de logements sur la ville.

Les principales règles :

#### **Articles 1 et 2**

La règle est poursuivie. La zone UA, pour renforcer les fonctions de centralité, est ouverte à différentes vocations : habitat, équipements, commerces, hébergements hôteliers, bureaux et activités artisanales. Pour garantir une activité économique et notamment commerciale en rez-de-chaussée des façades sur rue, l'habitat y est interdit à l'exception des logements sociaux en secteur UAa.

En secteur UAc moins chaland, le commerce n'est pas autorisé de manière à ne pas diffuser l'animation commerciale là où elle existe et ainsi à la concentrer sur les secteurs UAa et UAb.

L'attractivité de ces quartiers est liée à la pluralité des fonctions urbaines. L'objet des dispositions réglementaires consiste, par conséquent, à préserver et impulser ce dynamisme, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif, entre les différentes fonctions d'habitat, d'activités économiques et d'équipements. C'est pourquoi, les articles 1 et 2 du règlement autorisent globalement toutes les destinations des constructions, à l'exception des activités industrielles, dépôts de toute nature et occupations du sol les plus nuisantes en termes de cadre de vie.

#### **Articles 3, 4 et 5**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

#### **Article 6**

Le PLU reconduit la règle antérieure. Cette zone est aujourd'hui très largement caractérisée par une implantation à l'alignement et le principe de base est de le préserver, afin de conforter les fronts de rues compatibles avec une activité économique et notamment commerciale en rez-de-chaussée.

Ce principe permet également de cadrer ces larges avenues et voies et de conserver l'esprit de la continuité bâtie depuis le domaine public pour maintenir les formes urbaines. Ce type d'implantation correspond au type d'implantation général repéré lors de l'analyse urbaine.



Le PLU impose donc l'alignement en secteurs UAa et UAb.

Il reconduit également en secteur UAc l'alignement pour les constructions situées sur des parcelles peu profondes de manière à garantir une constructibilité cohérente. En revanche, pour les parcelles dont la profondeur est égale ou supérieure à 20 mètres, le recul minimum de 3 mètres est maintenu afin d'apporter du rythme, dans la composition du front urbain.

### **Article 7**

Dans l'objectif de préserver les caractéristiques de ce quartier central, et pour affirmer un front bâti continu, le PLU impose en secteur UAa une implantation de limite latérale à limite latérale pour conforter une constructibilité harmonieuse avec le caractère de centralité de la zone. Cette règle est reprise du PLU antérieur et a été étendue sur l'ancien secteur UAb ; ce principe ayant entraîné la fusion de ce secteur dans le secteur UAa du présent PLU.

Pour le secteur du Marché, il est prévu une implantation plus souple pour faciliter le projet d'opération d'ensemble, en imposant soit la possibilité de s'implanter en limites, soit avec un retrait minimum de 1 mètre.

En ce qui concerne le secteur UAc au parcellaire notamment plus petit, le PLU reconduit la règle antérieure, différenciée en fonction de la longueur de façades des parcelles. Pour les plus petites, l'implantation en limite est obligatoire.

Pour les plus grandes, égales ou supérieures à 15,00 m, il est fait obligation de s'implanter sur une des limites. Ce principe sur ce secteur moins central est d'autoriser des ruptures de bâtis, qui permettront d'assurer des percées visuelles vers les cœurs d'îlots.

En cas de retrait, la règle a été complétée. La marge d'isolement doit être au moins égale à 5 mètres en cas de baies transparentes, portée dans le cadre de la présente révision à 3 mètres pour les façades aveugles ou qui comportent des ouvertures translucides.

### **Article 8**

Cet article dans la zone centrale n'est pas réglementé, pour faciliter les opérations d'ensemble comme par exemple celle prévue sur le secteur du marché.

### **Article 9**

L'objectif sur ce secteur central est de ne pas contraindre la constructibilité et de tenir compte de la morphologie parcellaire diversifiée en taille. C'est la raison pour laquelle la règle est reconduite.

De manière à s'assurer une grande souplesse d'implantation en secteurs UAa et UAb, il n'est pas fixé de règle. Pour le secteur UAc moins dense, elle est fixée à 70%.

### **Article 10**

Le PLU impose désormais que les hauteurs des constructions s'élèvent à R+4 dans la zone UA ; l'enjeu étant notamment de redéfinir le profil urbain des principales artères du centre, car les hauteurs sont aujourd'hui très disparates. L'objectif est d'aboutir sur ces axes à la constitution de fronts urbains homogènes qui soient expressifs de la centralité.

Dans la lignée de cet objectif, très ponctuellement dans la proximité de l'hôtel de ville, il est autorisé un niveau supplémentaire R+5, afin de marquer le secteur urbain le plus représentatif de la centralité à Drancy, ainsi que dans la proximité de la rue Anatole France.

En revanche, sur des secteurs moins denses aux caractéristiques plus « faubourgeoises », notamment entre la rue Jacqueline Quatremaire et l'avenue de la Jumelle côté impair de l'avenue Jean -Jaurès et entre la rue François Carels et le Chemin du Bois d'Amour côté pair de l'avenue Jean-Jaurès, la hauteur maximale autorisée ne doit pas excéder R+2, pour permettre de réaliser une transition douce sur ce secteur spécifique de renouvellement urbain.

Sur le secteur central, il est fait obligation de réaliser un attique qui devra respecter un retrait au minimum égal à 1,50 mètres pour rythmer la composition des principales voies du centre-ville.

#### **Articles 11 et 12**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

#### **Article 13**

Pour favoriser un minimum de jardins intérieurs, sans trop contraindre la constructibilité et faciliter tout de même l'infiltration des eaux de pluie dans le sol, il est conservé l'obligation de planter ou de couvrir d'un revêtement perméable au moins égale à 15% des surfaces libres de toute construction et des délaissés des voies de desserte en secteur UAa, 5% en secteur UAb et 75% pour le secteur UAc moins dense.

#### **Article 14**

Il n'est pas fixé de règles.

#### **Articles 15 et 16**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **3.2. La zone UB**

La zone UB correspond à un tissu mixte où l'implantation d'activités compatibles avec la présence de constructions à vocation d'habitat, est privilégiée. Elle est principalement localisée en bordure des voies ferrées et le long de la RN186.

La zone UB comprend deux secteurs :

- le secteur UBa, à proximité de la future gare Drancy-Bobigny et en bordure de la RN186 où l'accueil des activités tertiaires est privilégié.
- le secteur UBb, où l'accueil des activités artisanales est privilégié. Elle est principalement située au nord du territoire et bénéficie de la proximité des zones d'activité du Bourget.

L'objectif du règlement est d'optimiser l'accueil des activités, sur la commune afin d'offrir une alternative intéressante à l'interdiction d'implanter des bureaux et des activités artisanales dans les tissus d'habitat. Ce principe permet de les regrouper et de privilégier l'implantation d'activités à proximité des grands axes et des projets d'interconnexion de transports collectifs qui représentent à terme de véritables opportunités, pour diversifier l'accueil des activités sur la commune et répondre aux demandes que peuvent susciter ces projets.

Les principales règles :

#### **Articles 1 et 2**

La zone UBa a pour vocation d'accueillir des activités non productives (bureau) du fait de leur évolution dans un tissu mixte. C'est la raison pour laquelle les extensions des habitations existantes sont autorisées et les installations classées interdites.

Dans ce cadre, ne sont pas autorisés les industries et les dépôts de toute nature.

La vocation du secteur UBb est plutôt d'accueillir des activités artisanales, les entrepôts et les commerces y sont admis, que s'ils sont liés à des activités artisanales.

#### **Article 6**

La zone UB évolue dans un contexte résidentiel. Ainsi, comme sur l'ensemble des zones résidentielles de la commune, le recul des constructions depuis les voies et emprises publiques doit être de 3 mètres minimum. Le PLU reconduit ce principe qui a pour avantage de créer un parcours relativement homogène sur le territoire. Par ailleurs, ce minimum permet de dégager sur rue, soit un espace fonctionnel pour les besoins des activités, soit un espace de représentation pour l'image de l'activité en permettant la végétalisation du recul.

#### **Article 7**

L'implantation par rapport aux limites latérales est souple. Il est en effet possible de s'implanter soit en recul, soit en limite du fait de la largeur de terrain souvent petite notamment en secteur UBa.

En cas de recul, la distance d'implantation de la construction doit être au moins égale à 5 mètres.

#### **Article 8**

Il n'est pas fixé de règles pour ces secteurs de renouvellement notamment économique.

### **Article 9**

Le PLU reconduit l'emprise au sol de 75% pour ne pas contraindre l'implantation d'activités artisanales aux besoins souvent consommateurs de foncier.

### **Article 10**

La règle de hauteur générale reste inchangée. Elle est de R+3 en secteur UBa et de R+2 pour le secteur UBb. Ces normes sont cohérentes avec les destinations autorisées sur la zone et l'environnement résidentiel alentour.(bureau en secteur UBa, artisanat et entrepôt en secteur UBb).

### **Articles 11 et 12**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **Article 13**

Pour favoriser un minimum de jardins intérieurs, sans trop contraindre la constructibilité et faciliter tout de même l'infiltration des eaux de pluie dans le sol, il est conservé l'obligation de planter ou de couvrir d'un revêtement perméable au moins égale à 25% des surfaces libres de toute construction et des délaissés des voies de desserte en secteur UBb et 20% en secteur UBb.

### **Article 14**

Il n'est pas fixé de règles.

### **Articles 15 et 16**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **3.3. La zone UC**

La zone UC correspond aux résidences d'habitat collectif et notamment à celles des grands ensembles de logements sociaux présents sur le territoire.

La zone UC comprend cinq secteurs :

- le secteur UCa correspondant globalement à la Cité du Nord, la cité Thaïs et la résidence de la Butte. Il comprend un sous-secteur UCa1 de servitude de gel sur l'îlot localisé sur la résidence de la Butte (secteur de l'Avenir Parisien).
- le secteur UCb correspondant à la majeure partie des quartiers d'habitat collectif.
- le secteur UCc correspondant à la Cité Gaston Roulaud. Il comprend un sous-secteur UCc1 de servitude de gel localisé sur le secteur de pavillons.
- le secteur UCd correspondant au secteur de la gare Bobigny-Drancy.
- le secteur UCe correspond aux secteurs du stade nautique et de l'avenue Louis Aragon.

L'objectif du règlement est de pouvoir permettre la poursuite du renouvellement urbain engagé sur ces secteurs visant notamment à mieux les intégrer dans la ville, à renouveler et valoriser l'offre de logements et enfin à développer des équipements structurants et résidentiels.

Les règles de la zone UC relativement souples ont globalement été reconduites pour ne pas contraindre la faisabilité des opérations de renouvellement, dont certaines sont actuellement en cours.

Les seules modifications significatives concernent la création de trois secteurs spécifiques : sur le site de Gaston Roulaud (UCc), sur le secteur de la gare de Drancy-Bobigny (UCd), sur le secteur du stade nautique et avenue Louis Aragon (UCe).

Les principales règles :

#### **Articles 1 et 2**

La zone UC, a pour objectif principal de maintenir la fonction principalement résidentielle et d'équipement de ces secteurs. Elle autorise très spécifiquement une pluralité des fonctions sur les secteurs UCc, UCd et UCe, proches des transports collectifs.

Dans la lignée de diversifier les fonctions, il est admis le développement de l'activité économique sur les secteurs UCc, UCd et UCe en permettant l'installation des commerces, bureaux et activités artisanales.

Les installations classées soumises à déclaration sont autorisées dans ces secteurs, sous réserve de préserver la sécurité collective et de maintenir le caractère paisible du cadre de vie en termes de bruit et de pollution notamment.

Dans les secteurs de servitude de gel UCa1 (site de la résidence de la Butte) et UCc1 (site des pavillons sur le secteur Gaston Roulaud), seule une extension des constructions existantes dans la limite de 10m<sup>2</sup> de surface de plancher est autorisée. Cette servitude de gel, pour une durée de 5 ans maximum, permet à la collectivité de s'assurer de la mise en place d'un projet d'aménagement cohérent visant notamment densité et/ou changement de destination sur ces deux secteurs.

#### **Articles 3, 4 et 5**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

## **Article 6**

La zone UC est d'une manière générale composée d'un bâti implanté en recul par rapport aux voies et emprises publiques. Le règlement du PLU s'inscrit dans le prolongement de l'existant, avec une règle de recul minimum de 3 mètres en Uca et UCb, comme cela était le cas dans le PLU précédent. Cette règle garantit le développement d'un trame paysagère au pied de la construction et ainsi de conforter le caractère végétal de ces secteurs.

En secteurs UCc, UCd et UCe, il est laissé une marge de manœuvre plus souple puisque l'alignement est possible de manière à pouvoir accueillir des activités économiques et en particulier du commerce en pied d'immeubles.

## **Article 7**

La règle est reconduite. En zone UC, les constructions peuvent être implantées sur les limites latérales de manière à faciliter l'organisation structurelle des quartiers.

En cas de retrait pour préserver le cadre de vie de la zone, les distances minimales doivent être au moins égales à 5 mètres minimum pour les façades qui comportent des ouvertures transparentes.

## **Article 8**

La règle est reconduite sans fixation de seuil, pour ne pas contraindre ces secteurs d'opérations d'ensemble en cours de renouvellement.

## **Article 9**

La règle peu contraignante est reconduite. Elle n'est pas réglementée en secteurs UCa et UCd l'emprise au sol ne peut excéder 70% dans les autres secteurs. Ce principe a été instauré pour introduire un renouvellement urbain basé sur le développement de bâtiments, aux hauteurs moins importantes à l'exception du secteur UCd et donc mieux intégrées au reste du territoire.

## **Article 10**

La règle est reconduite sur les secteurs UCa et UCb. La norme est fixée à R+4 en UCb et en UCe et à R+5 en UCa, en cas d'un projet de démolition-reconstruction, afin d'inciter un changement d'image en reconstruisant des bâtiments de taille plus modeste, pour créer des quartiers plus agréables à vivre et pour créer des transitions paysagères plus douces avec l'habitat pavillonnaire aux alentours.

Dans le secteur UCc correspondant à la cité Gaston Roulaud, le présent PLU intègre les études de faisabilité en cours qui prévoient de nouveaux gabarits et de nouvelles hauteurs avec ponctuellement du R+6.

En ce qui concerne, le secteur de la gare de Drancy-Bobigny (UCd), le règlement n'introduit pas de seuil de hauteur. Il s'agit en effet de laisser la possibilité de réaliser par exemple le projet de l'opération immobilière (projet Castro-Denissof, « habiter dans le ciel »), qui sera un signal urbain fort d'entrée de ville notamment.

## **Articles 11 et 12**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **Article 13**

Pour pérenniser les jardins intérieurs, le PLU impose la plantation d'au moins 30% des surfaces libres de toute construction et la plantation au minimum d'un arbre de haute tige par 500 m<sup>2</sup> d'unité foncière.

### **Article 14**

Il n'est pas fixé de règles.

### **Articles 15 et 16**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **3.4. La zone UD**

La zone UD correspond au secteur du Baillet, qui s'apparente aujourd'hui à une friche industrielle. Ce secteur constitue un secteur de renouvellement urbain particulièrement attractif situé entre le centre-ville et la gare du Bourget.

La municipalité, au travers du règlement, entend créer un quartier mixte accessible à tous, mêlant logements, activités économiques avec notamment des commerces, des services et des équipements.

De manière à permettre la réalisation d'un projet d'ensemble structuré sur ce secteur devenu obsolète, le PLU intègre une OAP afin de cadrer la nouvelle organisation viaire et la localisation des différentes fonctions admises sur ce secteur.

L'objectif de la règle est de favoriser la structuration d'une polarité urbaine dense et mixte. Il s'agit de s'inscrire dans une logique de renouvellement urbain, en proposant de nouvelles formes urbaines, adaptées à la création d'un cadre de vie de qualité. Un règlement souple est défini pour s'adapter aux différents projets d'ensemble à venir dans ce secteur.

L'enjeu est à la fois d'obtenir une grande cohérence architecturale avec la proximité de la zone centrale toute proche, et parallèlement de permettre une densification, qui puisse répondre en partie aux objectifs de constructions de logements sur la ville par rapport notamment aux objectifs du SDRIF.

Les principales règles :

#### **Articles 1 et 2**

Compte tenu de la position très attractive de cette zone, il est recherché une mixité des fonctions. De manière à organiser ce nouveau quartier, particulièrement accessible l'ensemble des fonctions résidentielles est encouragée, associées aux fonctions d'animation reposant sur les activités de commerce et de service, ainsi qu'aux équipements collectifs.

Dans la lignée de poursuivre l'amélioration de l'équilibre habitat/emploi, ce secteur est également ouvert aux activités économiques (hébergement hôtelier, bureau et activités artisanales).

Comme en zone UA, pour garantir une activité économique et notamment commerciale en rez-de-chaussée des façades sur l'avenue Marceau, l'habitat y est interdit à l'exception des logements sociaux.

Dans cette zone, il est veillé à une pluralité des fonctions. Cependant le cadre de vie constitue une préoccupation et pour cela, y sont interdits les activités industrielles, les dépôts de toute nature et les occupations du sol qui constituent une nuisance au cadre de vie.

Dans le secteur UD1 correspondant à un îlot de pavillons, il est introduit un périmètre de servitude de gel pour permettre un temps de réflexion à la municipalité de réfléchir à sa valorisation dans le cadre de cette opération d'aménagement. Cette servitude consiste à interdire, dans le périmètre délimité et pour une durée de 5 ans dans l'attente par la Ville d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à 10 m<sup>2</sup>.

#### **Articles 3, 4 et 5**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».



## **Article 6**

L'enjeu sur ce secteur est de permettre une optimisation du tissu. Ainsi, le PLU opte pour le choix d'une implantation soit à l'alignement, soit en recul de 1 mètre minimum de manière à garantir une souplesse d'aménagement pour la réalisation d'opérations d'aménagement d'ensemble.

Sur l'avenue Marceau, le souhait municipal est de conserver un front bâti à l'alignement pour favoriser la chalandise avec des activités commerciales en rez-de-chaussée. Cependant, il est imposé un recul de 1 mètre pour permettre l'élargissement de son emprise sur ce secteur.

## **Article 7**

Dans l'objectif de préserver les caractéristiques de ce quartier centre, et pour affirmer un front bâti continu, le PLU impose le long de l'avenue Marceau une implantation de limite latérale à limite latérale pour conforter une constructibilité harmonieuse avec le caractère de centralité de la voie.

Sur le reste de la zone, la nécessité de souplesse, inhérente aux grands projets d'ensemble à venir, implique de permettre une implantation libre, en limite séparative ou en retrait. En cas de retrait, la distance d'implantation de la construction doit être au moins égale à 1 mètre.

## **Article 8**

Cet article n'est pas réglementé, pour faciliter les opérations d'ensemble.

## **Article 9**

Dans la zone UD, la nécessité de souplesse, inhérente aux grands projets d'ensemble développant une pluralité des fonctions à venir sur ce secteur, amène à ne pas définir de règle.

## **Article 10**

Les hauteurs, dans cette zone de renouvellement, reprennent plus ou moins les mêmes gabarits que les références récentes, selon leur localisation et leur intégration dans l'environnement immédiat.

Pour cela, le long de l'avenue Marceau comme dans la zone UA, le PLU impose du R+4, dont l'enjeu est notamment de redéfinir le profil urbain de cette artère centrale.

Dans une bande de profondeur de 30 mètres, comptée à partir de la voie ferrée, la hauteur des constructions peut atteindre R + 8, afin de pouvoir créer des écrans phoniques et visuels et préserver du bruit le cœur de l'opération résidentielle.

Sur le reste du quartier, il est préconisé une hauteur maximale de R + 5, correspondant globalement aux épannelages des opérations de renouvellement urbain engagées sur le territoire communal.

## **Articles 11 et 12**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **Article 13**

Pour favoriser un minimum de jardins intérieurs, sans trop contraindre la constructibilité et faciliter tout de même l'infiltration des eaux de pluie dans le sol, il est conservé l'obligation de planter ou de couvrir d'un revêtement perméable au moins égale à 60% des surfaces libres de toute construction et des délaissés des voies de desserte.

### **Article 14**

Il n'est pas fixé de règles.

### **Articles 15 et 16**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **3.5. La zone UG**

La zone UG est une zone d'habitation comportant essentiellement des maisons individuelles. Elle couvre une large partie du territoire. Elle est caractérisée par une densité des constructions qui a permis l'aménagement d'espaces paysagers privatifs de qualité.

La zone UG comprend trois secteurs :

- le secteur UGa qui regroupe des unités foncières dont la majorité d'entre elles sont de taille moyenne. Il comprend un secteur UGa 1 de servitude de gel sur le secteur dit « des Castors »
- le secteur UGb qui regroupe des unités foncières dont la majorité d'entre elles sont de petite superficie. Il comprend un secteur UGb 1 de servitude de gel sur le secteur de l'Avenir Parisien.
- le secteur UGc qui regroupe le secteur de la Cité Jardins.

Le règlement de cette zone poursuit une volonté affirmée de la Ville de préserver son ambiance urbaine aérée car il s'agit d'un atout pour la commune.

Afin de proposer une offre de logements adaptée à l'ensemble de la population, le règlement permet le renouvellement du tissu urbain et l'adaptation des habitations existantes (extensions, évolutions thermiques par exemple).

Les règles du précédent PLU sont maintenues pour l'essentiel. Quelques règles gérant notamment l'amélioration du cadre de vie ont été renforcées, notamment pour tenir compte de la division pavillonnaire qui entraîne du « mal logement ».

Les principales règles :

#### **Articles 1 et 2**

Dans cette zone à dominante résidentielle sont autorisées les fonctions d'habitat, d'hébergement hôtelier, d'équipement. Le bureau est également admis sous réserve qu'il soit intégré au volume des constructions résidentielles, pour notamment permettre le développement de l'auto-entreprise. L'enjeu étant de ne pas entraîner de stationnement intempestif sur les secteurs résidentiels et de favoriser ce type d'activité plutôt sur les secteurs centraux ou économiques, bien desservis par les transports collectifs.

Par ailleurs, dans le but de lutter contre le phénomène de découpes des pavillons en petits collectifs et sur-occupation des logements, l'article 2 autorise la division de logements existants à condition que la surface après division soit au minimum de 45m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Sur les secteurs de gel classés UGa et UGb1, localisés à proximité des futures gares, il est institué un périmètre de gel, dont la conséquence est d'interdire toute construction nouvelle, à l'exception des extensions dans une limite de 10m<sup>2</sup>, dans l'attente de la mise en place d'un projet d'aménagement cohérent visant une intensification douce de ces quartiers.

De manière à préserver le secteur patrimonial de la Cité-Jardins, le PLU confirme le secteur UGc. Le règlement reprend la volonté de préserver la valeur patrimoniale de ce secteur, dans lequel ne sont admis que les extensions accolées à la façade arrière de la construction de 15m<sup>2</sup> de surface de plancher maximum et sous réserve qu'elles ne soient pas visibles du domaine public.

### **Articles 3, 4 et 5**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **Article 6**

L'implantation par rapport aux emprises publiques est reconduite. Pour préserver les silhouettes végétales des rues résidentielles en secteurs UGa et UGb, il est imposé un recul de 3 mètres et de 5 mètres en fonction de la profondeur du terrain.

Pour les parcelles dont la profondeur est inférieure ou égale à 25 mètres, le recul est de 3 mètres de manière à ne pas contraindre la constructibilité et à ménager des fonds de parcelles paysagers.

### **Article 7**

L'implantation par rapport aux limites latérales est souple. Il est en effet possible de s'implanter soit en recul, soit en limite du fait de la largeur de terrain souvent petite, et sous réserve de ne pas développer de pignon supérieur à 12 mètres pour préserver le cadre de vie des riverains.

En cas de recul, la distance d'implantation de la construction doit être au moins égale à 7 mètres, en cas d'ouverture et de 3 mètres en cas de vues translucides ou aveugles.

Par rapport aux limites de fond de parcelle, il est imposé en cas de vues une marge d'isolement d'au moins 7 mètres. Cette disposition favorise des relations de bon voisinage et des coeurs d'îlots paysagers.

### **Article 8**

Cet article fixe, pour garantir un cadre de vie satisfaisant, un recul au moins égal à 15 mètres.

Cette règle vise à assurer l'ensoleillement des constructions et des prospects de voisinage suffisants. Ce prospect a également pour enjeu de préserver la biodiversité en gardant de véritables mailles paysagères entre les espaces bâtis.

### **Article 9**

La règle est conservée par rapport au PLU précédent. En zone UG, l'emprise au sol est réglementée à 40% de la superficie du terrain, pour prendre en compte les caractéristiques du tissu pavillonnaire.

Cette règle assure l'aération du tissu et permet en lien avec l'article 13 de préserver le caractère végétal apprécié de ces quartiers.

### **Article 10**

Les hauteurs maximales des bâtiments préservent l'existant car elles témoignent des volumes existants ; l'objectif étant de conserver l'homogénéité du tissu urbain actuel. La règle est conservée à savoir de 7 mètres à l'égout du toit et de 10 mètres au faitage. En secteur UGb, sur les petites unités foncières (dont la largeur de façade est inférieure ou égale à 10 mètres), il est toléré un étage supplémentaire, pour améliorer la constructibilité.

La règle est complétée en limite de fond pour préserver le cadre de vie, en instaurant une hauteur qui ne peut dépasser R et 3,50 mètres au faitage, dans une bande de 7 mètres calculée à partir de la limite de fond.

### **Articles 11 et 12**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **Article 13**

Pour maintenir et consolider le cadre de vie verdoyant, il est dorénavant imposé en zone UG de traiter au moins 40% du terrain en espaces verts de pleine terre. Cette règle assure l'aération du tissu, permet de préserver le caractère végétal apprécié de ces quartiers et joue un rôle déterminant à l'échelle de la commune pour l'infiltration des eaux pluviales.

Dans la lignée de cet objectif, il est également conservé l'obligation de planter au moins 80% des surfaces au sol libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de desserte.

### **Article 14**

Il n'est pas fixé de règles.

### **Articles 15 et 16**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

De plus, une disposition spécifique est ajoutée en zone UG ; elle vise à imposer le respect de la réglementation thermique en vigueur augmentée de 20%, en cas de travaux sur une construction existante entraînant la création de deux logements et plus. Cette règle devrait permettre de contrôler la découpe des pavillons et de participer à la transition énergétique du territoire.

Dans le même ordre d'idée, il est prévu que dans le cas de constructions nouvelles une augmentation de 10% de l'emprise au sol est possible, si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est augmentée de 20%.

### **3.6. La zone UI**

La zone UI correspond à la zone à vocation économique de la commune.

Elle comprend quatre secteurs :

- le secteur UIa qui regroupe les zones d'activités situées principalement à l'ouest du territoire communal le long des voies de la Grande Ceinture et au sud des voies ferrées du RER B. Il comprend un secteur UIa 1 de servitude de gel.
- le secteur UIb qui regroupe les zones d'activités situées au sud et au nord du quartier de l'Avenir Parisien.
- le secteur UIc1 qui regroupe les zones d'activités situées en limite de la zone industrielle de la Courneuve. Elle est couverte par un périmètre de servitude de gel.
- le secteur UId spécifiquement affectée à la fonction ferroviaire.

La municipalité, au travers du règlement, entend favoriser le volet économique en donnant une liberté de manœuvre aux entreprises déjà présentes et à celles désireuses de s'implanter à Drancy. Compte tenu des besoins différenciés en fonction de la nature des activités, de leur développement, de l'évolution des technologies ou des législations en matière de mise aux normes, il est apparu souhaitable de poursuivre la règle relativement souple du PLU précédent.

Les principales règles :

#### **Articles 1 et 2**

De manière à organiser une mixité économique et à rendre attractive cette zone, l'ensemble des fonctions économiques est autorisé de manière à offrir le panel immobilier le plus large possible, pour y accueillir de de l'industrie, de l'artisanat, du bureau, du commerce ou encore de l'hébergement hôtelier, et de l'entrepôt en secteur UIa lié à une activité.

Selon les secteurs, il est à noter néanmoins quelques spécificités, avec par exemple l'interdiction d'entrepôt sur le secteur UIb, situé le long de la RN186, en entrée de ville.

Le PLU entérine le départ de l'entreprise Saint-Gobain (secteur UIc) sur lequel est institué un périmètre de gel, pour permettre à la Ville un temps de réflexion pour sa valorisation économique et résidentielle à proximité de la gare du Bourget. L'objectif est de constituer un nouveau quartier mixte (logements, activités tertiaires). Ce nouveau lieu de vie permettra de développer de nouvelles formes urbaines mixtes, contemporaines, plus hautes, avec une offre importante de logements.

Cette servitude consiste ainsi à interdire, dans le périmètre délimité et pour une durée de 5 ans dans l'attente par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à 10 m<sup>2</sup>.

#### **Articles 3, 4 et 5**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

#### **Article 6**

Le PLU reconduit cet article qui impose un recul de 5 mètres.

Cette norme permet de dégager en front de rue, soit un espace végétalisé, soit un espace fonctionnel pour les besoins, souvent très spécifiques des activités, ou encore un espace de représentation pour l'image de l'activité en végétalisant par exemple le recul, comme imposé à l'article 13.

### **Article 7**

L'implantation possible en limites séparatives reste d'actualité.

En cas de retrait, la règle est maintenue. Les constructions doivent obligatoirement respecter une marge d'isolement de 6 mètres afin d'intégrer des espaces libres paysagers et assurer un éclairage convenable.

### **Article 8**

Cet article dans la zone économique n'est pas réglementé, pour faciliter par exemple les opérations d'ensemble.

### **Article 9**

La règle du PLU précédent est maintenue, avec une emprise au sol de 85% pour ne pas contraindre l'implantation économique, qui bien souvent a de gros besoins de foncier notamment pour les entreprises de production.

### **Article 10**

Le PLU reconduit la hauteur maximale de 20 mètres, l'enjeu étant de garder une cohérence et une intégration dans l'environnement actuel de la zone économique existante.

### **Articles 11 et 12**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **Article 13**

Les normes d'espaces verts définies au PLU précédent sont reconduites.

L'aménagement paysager des espaces libres doit accompagner les constructions et les stationnements souvent imposants. Le PLU conserve ainsi l'obligation de planter à raison de 80% les délaissés des voies de desserte ou leur couverture par un revêtement perméable.

Par ailleurs, le traitement de 50% des marges de recul par rapport aux voies sera traité en espaces verts pour notamment valoriser les emprises publiques.

Des écrans boisés devront être aménagés autour des parcs de stationnement de plus de 1000 m<sup>2</sup>.

Les aires de stationnement devront être plantées d'un arbre de haute tige au moins pour six places de stationnement.

L'enjeu est de faire participer les zones d'activités, à la végétalisation du tissu du territoire, et également à l'enjeu de faciliter l'infiltration des eaux de pluie dans le sol.

### **Article 14**

Il n'est pas fixé de règles.

### **Articles 15 et 16**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **3.7. La zone N**

Les zones naturelles sont dites « zones N ». Peuvent être classés en zones naturelles et forestières, les secteurs de la commune équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels.

La zone N de Drancy concerne le parc de La Doucette, d'ailleurs inscrit en « espace vert et de loisir » au SDRIF.

La zone N du PLU précédent était vide de règlement dans les articles 6, 7, 8 et 9. Afin de traduire la nécessité de préserver cet espace de toute construction autre que des équipements compatibles avec le caractère naturel, quelques règles sont définies pour la zone N.

Les principales règles :

#### **Articles 1 et 2**

Dans cette zone ne sont autorisées, que la construction de locaux strictement nécessaires au gardiennage, à l'entretien et au fonctionnement du parc et de la ferme pédagogique sous réserve qu'ils n'excèdent pas 200 m<sup>2</sup> de surface de plancher et les équipements publics dès lors qu'ils ne sont pas incompatibles avec l'exercice d'une activité agricole, pastorale ou forestière du terrain sur lequel elles sont implantées et qu'elles ne portent pas atteinte à la sauvegarde des espaces naturels et des paysages.

De manière à diversifier l'activité ludique du parc, le PLU autorise le changement de destination du château qui est étoilé au plan de zonage, pour permettre l'aménagement éventuel d'activités de restauration.

#### **Articles 3, 4 et 5**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

#### **Article 6**

Le PLU définit un recul de minimum 4 mètres, qui représente globalement le recul minimum des constructions annexes au château.

#### **Article 7**

Le PLU définit un retrait de 6 mètres qui garantit le retrait d'une potentielle construction par rapport au tissu pavillonnaire limitrophe.

#### **Article 8**

Compte tenu de la constructibilité limitée sur ces secteurs et qui incombe à la collectivité, le PLU reconduit l'absence de règles.

#### **Article 9**

Pour préserver l'espace naturel, une emprise au sol très faible, de 5%, est définie.



### **Article 10**

La présente révision du PLU reconduit la hauteur retenue dans le cadre du PLU précédent qui est, pour préserver les points de vue, perspectives et dominante paysagère des lieux, de 7 mètres à l'égout du toit.

De même, il reconduit la hauteur des équipements publics qui ne doit pas dépasser le faîtage du château La Doucette. Il intègre également la possibilité de reconduire la hauteur existante en cas de démolition/reconstruction.

### **Articles 11 et 12**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

### **Article 13**

Cet article reconduit également l'obligation de créer des écrans boisés autour des locaux destinés au gardiennage et à l'entretien du parc, afin qu'ils se fondent dans l'environnement naturel du parc.

### **Article 14**

Il n'est pas fixé de règles.

### **Articles 15 et 16**

Les règles sont celles évoquées au paragraphe « règles communes à l'ensemble des zones ».

---

**CHAPITRE 4 :**  
**LES DISPOSITIFS DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU**  
**PLU ET LES INDICATEURS RETENUS**

---

Neuf ans au plus tard après la délibération portant approbation du plan local d'urbanisme ou la dernière délibération portant révision complète de ce plan ou la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou le Conseil Municipal procède à une analyse des résultats de l'application du plan, au regard des objectifs visés à l'article L. 101-2 et, le cas échéant, aux articles L. 1214-1 et L. 1214-2 du code des transports.

L'analyse des résultats donne lieu à une délibération de l'organe délibérant ou du conseil municipal sur l'opportunité de réviser ce plan.

Dans cette perspective, les indicateurs suivants ont été retenus et sont présentés dans le tableau à la page suivante.

Afin de suivre l'évolution de ces indicateurs, le tableau précise l'état « 0 », c'est-à-dire la référence au moment de l'approbation du P.L.U. Cet état « 0 » est repris du diagnostic et de l'état initial de l'environnement.

	OBJECTIFS DU PADD	INDICATEURS POSSIBLES	SOURCE	PÉRIODICITÉ	ÉTAT « 0 » (Diagnostic du PLU)
LOGEMENTS	Maintenir la mixité résidentielle et sociale du parc résidentiel	<b>Nombre de logements existants</b>	INSEE	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	<i>En 2013 :</i> 28 126 logements, dont 26 142 résidences principales
		<b>Statut d'occupation des logements</b>	INSEE	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	<i>En 2013 :</i> Propriétaires : 46,9% Locataires : 49,7% Logé gratuitement : 3,4%
		<b>Taille moyenne des résidences principales</b>	INSEE	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	<i>En 2013 :</i> 3,4 pièces
		<b>Nombre et part du logement social</b>	Inventaire annuel de logement social	Bilan annuel	<i>En 2017 :</i> Environ 30% de logements sociaux
COMMERCES ET ÉQUIPEMENTS	Améliorer l'offre commerciale	<b>Inventaire cartographique des commerces</b>	Données communales	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	Cartes des commerces, chapitre 3.4.2. du diagnostic du PLU
	Conforter l'offre d'équipements pour accompagner la croissance de la population (projets de construction et d'extension des écoles)	<b>Inventaire cartographique des équipements</b>	INSEE	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	Cartes, chapitre 4 du diagnostic du PLU
	Accompagner le développement du numérique sur le territoire	<b>Nombre de kilomètres de fibre optique</b>	Observatoire France Très Haut Débit	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	<i>En 2017 :</i> 40 kilomètres de fibre optique

	OBJECTIFS DU PADD	INDICATEURS POSSIBLES	SOURCE	PÉRIODICITÉ	ÉTAT « 0 » (Diagnostic du PLU)
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	Soutenir l'activité économique	<b>Nombre d'emplois</b>	INSEE	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	<i>En 2013 :</i> 12 532 emplois
	Diversifier l'emploi	<b>Typologie des emplois</b>	INSEE	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	<i>En 2013 :</i> Cadres : 13,5% Professions intermédiaires : 23,2% Employés : 32,9% Ouvriers : 22,2% Commerçants et artisans : 8,2%
MOBILITÉ ET DÉPLACEMENTS	Développer la mobilité alternative à l'automobile	<b>Mode de transports utilisés pour se rendre au travail</b>	INSEE	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	<i>En 2013 :</i> Transport en commun : 45,1% Véhicule particulier : 43,5% Marche à pied, deux roues, pas de transport : 11,4%
	Renforcer les transports en commun et conforter les pôles multimodaux	<b>Cartographie des transports en commun</b>	Données communales	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	Carte, chapitre 1.3 du diagnostic du PLU
	Pacifier l'espace public pour les modes doux	<b>Cartographie du maillage doux</b>	Données communales	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	Carte, Chapitre 1.4 du diagnostic du PLU
ENVIRONNEMENT	Protéger et renforcer le patrimoine végétal	<b>Nombre d'espaces végétalisés</b>	Données communales	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	Carte, Chapitre 2.2.7 de l'état initial du PLU
	Préserver, renforcer la biodiversité sur le territoire	<b>Inventaire des espèces patrimoniales</b>	Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien (CBNBP)	9 ans (à échéance du bilan du PLU)	<i>Dernières observations entre 2002 et 2011:</i> Centaurea calcitrapa Apera interrupta Centaurea calcitrapa Chondrilla juncea Lepidium rederale Torilis nodosa

# **REVISION DU PLU**

## **1. Rapport de présentation**

### **1.6. Incidences du PLU sur l'environnement**

## SOMMAIRE

<b>1. Contexte.....</b>	<b>3</b>
1.1. Cadre réglementaire .....	3
1.2. Objectif de l'évaluation environnementale .....	4
1.3. Une qualité environnementale initiale satisfaisante .....	6
1.4. Compatibilité du projet avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes .....	7
<b>2. Expose des motifs pour lesquels le plan a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire et national .....</b>	<b>11</b>
2.1. Explication des choix retenus pour l'élaboration des orientations du PADD .....	11
2.2. Analyse des solutions alternatives .....	14
<b>3. Analyse de l'état initial de l'environnement et Perspectives d'évolutions .....</b>	<b>15</b>
<b>4. Analyse des incidences globales du PLU sur l'environnement.....</b>	<b>20</b>
4.1. Consommation d'espaces générale .....	20
4.2. Consommation d'espaces des projets du PLU 2016-2017 .....	22
4.3. Analyse des zones susceptibles d'être affectées de manière notable : effets sur l'environnement et mesures de réduction .....	23
4.4. Les incidences des projets sur les ZSC, ZPS et Natura 2000 .....	29
4.5. Analyse globale du PLU au regard des principaux champs d'évaluation environnementaux .....	30
<b>5. Propositions de mesures pour supprimer ou réduire les effets négatifs sur l'environnement et les milieux naturels .....</b>	<b>33</b>
<b>6. Mesures compensatoires et indicateurs de suivis .....</b>	<b>39</b>
<b>7. Résumé non technique.....</b>	<b>43</b>
<b>8. Méthodologie .....</b>	<b>45</b>

**NOTA : Ce troisième volet du rapport de présentation a été réalisé sur le format d'une évaluation environnementale de PLU.**

**En date du 20 Juin 2017, la décision de la Mission régionale d'autorité environnementale après examen au cas par cas, dispense d'évaluation environnementale la révision du Plan Local d'Urbanisme de Drancy (93), en application de l'article R.104-28 du code de l'urbanisme.**

**Le présent document correspond aux chapitres du rapport de présentation relatifs aux incidences du PLU sur l'environnement.**



L'évaluation vise à expliciter les enjeux environnementaux du futur PLU, définir les orientations stratégiques en matière d'environnement, apprécier la cohérence du projet au regard de l'environnement et de la valoriser au maximum. Ce document permet également d'apprécier l'apport de la révision du plan d'urbanisme concernant la protection et la mise en valeur de l'environnement au regard du PLU actuel.

## **1. CONTEXTE**

### **1.1. CADRE REGLEMENTAIRE**

L'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 portant transposition de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et son décret n°2005-608 du 27 mai 2005 relatif à l'évaluation des incidences des documents d'urbanisme sur l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme, a introduit au sein de ce code une nouvelle section précisant le champ d'application ainsi que les modalités de formalisation d'une évaluation environnementale. Les textes précisés ont été codifiés aux articles L.121-10 à L.121-15, R.121-14 à R.121-17 du code de l'urbanisme.

En vertu de ces dispositions, les PLU susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement sont soumis à l'obligation d'évaluation environnementale. L'évaluation est ainsi requise dans le cadre de l'élaboration ou de la révision d'un PLU répondant aux conditions suivantes (article R.121-14 du CU) :

« 1° Les plans locaux d'urbanisme qui permettent la réalisation de travaux, ouvrages ou aménagements mentionnés à l'article L. 414-4 du code de l'environnement »

Lorsqu'elle est nécessaire, l'évaluation environnementale vient compléter le rapport de présentation du PLU, le contenu de ce dernier étant alors régi par les dispositions de l'article R.123-2-1 du CU, en vertu desquelles, en plus des obligations générales communes à tous les PLU, le rapport de présentation doit :

- décrire l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération ;
- analyser les perspectives de l'état initial de l'environnement, en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière sensible par la mise en œuvre du plan ;
- analyser les incidences prévisibles de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et ses conséquences sur certaines zones (Natura 2000 notamment) ;
- expliquer les choix retenus pour établir le PADD, au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national ;
- justifier le cas échéant les choix opérés par rapport aux autres solutions envisagées ;
- présenter les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan ;
- présenter les mesures envisagées pour assurer le suivi de la mise en œuvre du plan, ou tout du moins faire le rappel de l'obligation de suivi.

Le rapport de présentation doit également comporter un résumé non technique des éléments précédemment listés, une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée et rappeler que

le plan fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement, au plus tard à l'expiration d'un délai de 10 ans à compter de son approbation.

La commune de Drancy présente assez peu d'enjeux écologiques, du fait de l'absence de milieux naturels et d'espèces patrimoniales ou protégées. La ville comporte un grand parc, plusieurs squares, quelques espaces verts publics et les jardins privatifs qui constituent l'essentiel de la trame verte de Drancy. Ainsi, il est souhaitable d'y porter une attention particulière, car ils constituent l'unique source d'habitats pour les espèces animales et végétales de la commune. Ces espaces participent au maintien de la « biodiversité ordinaire ».

## **1.2. OBJECTIF DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**

L'évaluation environnementale du plan local d'urbanisme est une évaluation ex-ante ou préalable, en ce sens elle mesure les impacts prévisibles, probables du plan et de sa mise en œuvre, sur l'environnement, pour les années à venir. Étant réalisée pendant l'élaboration du document, c'est également un outil d'aide à la décision. Cette évaluation ne peut être exhaustive, car les données concernant l'évolution de l'environnement ne sont ni toutes connues ni toutes maîtrisables.

Il s'agit non seulement d'évaluer les effets directs et voulus dans le cadre d'actions à visée environnementale, mais également les effets indirects et non voulus.

L'évaluation vise à expliciter les enjeux environnementaux du PLU, définir les orientations stratégiques en matière d'environnement, apprécier la cohérence du projet au regard de l'environnement, faire de sa qualité une ressource pour le plan considéré, fixer les modalités nécessaires au suivi, à l'évaluation environnementale ex post.

La méthode employée pour réaliser l'évaluation environnementale a été la suivante :

- Hiérarchisation des enjeux issus de l'état initial de l'environnement, de l'occupation actuelle du sol dans l'agglomération (parties 1 et 2 du rapport de présentation),
- Hiérarchisation des invariants, des contraintes, des atouts et des points difficiles du territoire,
- Élaboration concertée des éléments de projets en tenant compte des hiérarchisations précédemment évoquées, des répercussions possibles sur les enjeux identifiés au préalable et des attentes liées à des thèmes spécifiques pour former un tout global et cohérent
- Constitution de grandes parties thématiques en fonction des enjeux prioritaires ou moins prioritaires,
- Analyse croisée du territoire intrinsèquement et combinaison avec un état de l'environnement sans révision du PLU ou avec révision.

## Hiérarchisation des enjeux environnementaux :

### CONSOMMATION D'ESPACE ET BIODIVERSITÉ

- Préserver les zones naturelles
- Limiter l'étalement urbain peu dense au profit du renouvellement urbain
- Conserver voire renforcer les surfaces d'espaces verts dans les programmes de renouvellement urbain
- Inclure dans l'intensité urbaine les besoins en matière d'espaces verts collectifs et d'espaces naturels
- Prévenir la dégradation des espaces verts (pollutions...)
- Préserver les intérêts paysagers et la valeur patrimoniale des espaces verts
- Favoriser l'émergence de couloirs écologiques

### QUALITÉ DE L'AIR ET CONSOMMATION D'ÉNERGIE

- Développer les transports « propres » en commun afin de réduire les pollutions
- Accentuer le développement des modes de déplacement doux
- Réduire le trafic routier grâce à la concentration de l'habitat et des activités autour des pôles de proximité.
- Maîtriser et informer de la qualité de l'air en vue de préserver la santé des habitants
- Poursuivre les programmes d'exploitation de l'énergie solaire, biomasse et géothermie
- Inciter aux économies d'énergie
- Améliorer la performance énergétique des bâtiments dans le neuf et dans l'ancien.

### RESSOURCES EN EAU

- Retrouver au plus vite la qualité des masses d'eau souterraines par la maîtrise des rejets EP et EU
- Mener des efforts permanents pour l'amélioration et le renouvellement des réseaux EP et EU
- Contrôler et limiter les rejets d'eaux pluviales dans le réseau
- Favoriser les techniques alternatives (telles que l'infiltration dans le sol) et limiter l'imperméabilisation
- Mettre en place une politique incitative de réduction de la consommation d'eau
- Anticiper la croissance démographique de Drancy en prévoyant des capacités de traitement suffisantes.

## RISQUES NATURELS, TECHNOLOGIQUES ET NUISANCES SONORES

- Limiter l'imperméabilisation et compenser systématiquement l'imperméabilisation supplémentaire par des dispositifs de rétention des eaux
- Protéger et informer la population
- Réduire les risques technologiques à la source
- Mettre en place des mesures afin de réduire les nuisances pour les riverains en zone de bruit (notamment à proximité des infrastructures)
- Imposer des dispositions techniques pour les constructions à proximité des zones de bruit
- Profiter des projets de rénovation urbaine pour réduire le nombre de logements exposés aux points noirs du bruit et dégager un bilan positif pour les autres logements exposés
- Gérer durablement les eaux pluviales dans les nouvelles zones d'aménagement
- Préconiser des dispositifs de construction adaptés dans les zones exposées au risque d'effondrement ou d'inondation par remontée de nappe.
- Reporter dans les annexes du PLU les secteurs affectés par le bruit.
- En fonction de la distance affectée par le bruit de part et d'autre des infrastructures de transport, imposer aux constructeurs des normes d'isolement acoustiques dans ces secteurs

## GESTION DES DÉCHETS

- Favoriser les colonnes de verre enterrées
- Développer la valorisation des déchets

Pour rendre ce document lisible, les éléments de diagnostic et de projet n'ont pas été repris au sein de l'évaluation environnementale. Il s'agit donc ici exclusivement d'éléments d'appréciation.

Il convient également de mentionner l'obligation de suivi du PLU en matière d'environnement qu'il s'agira d'assurer d'ici moins de 10 ans.

### **1.3. UNE QUALITE ENVIRONNEMENTALE INITIALE SATISFAISANTE**

Avec un territoire de 776 hectares, la ville de Drancy dispose de peu d'espaces naturels. Plusieurs espaces naturels de qualité sont toutefois présents à proximité mais sans connexion réelle au territoire (Parc Georges Valbon, prairies humides du Fort de Noisy).

Le contexte de la commune est largement anthropisé. Les milieux naturels sont principalement constitués par les espaces verts urbains (parcs, jardins, squares, alignements d'arbres...) dont le principal se situe au cœur de Drancy : le parc Ladoucette. Le milieu agricole et le milieu forestier sont inexistant.

Drancy présente une diversité spécifique et patrimoniale limitée par rapport aux autres communes du département de Seine-Saint-Denis. Cela s'explique par la présence d'un nombre limité d'unités végétales accueillantes, même pour une faune ordinaire.

Le territoire de Drancy ne compte aucune zone Natura 2000 et aucune ZNIEFF. Aucun corridor du SRCE ne traverse la commune de Drancy.

Il n'existe aucune enveloppe d'alerte « zones humides » recensée sur le territoire.

Ainsi globalement, la ville de Drancy ne souffre pas de préoccupation environnementale majeure : peu d'espace naturel sensible, pas de captage AEP, la qualité de l'eau y est jusqu'à présent respectée et les déchets sont majoritairement valorisés.

Mais certains risques perdurent : le risque d'effondrement de terrain au Nord-Ouest, le risque d'inondation par remontée de nappe, la dégradation de la qualité de l'air, des nuisances sonores, des risques technologiques et l'impact progressivement perceptible du changement climatique.

#### 1.4. COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'URBANISME ET LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

L'article R122-17 du Code de l'Environnement énonce les plans, schémas, programmes et autres documents de planification devant faire l'objet ou susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Le tableau ci-après reprend la liste de ces documents et justifie pour chacun d'entre eux s'il existe une potentialité d'influence ou non avec le futur PLU de Drancy.

Cette grille d'évaluation permet d'identifier les éventuels effets cumulatifs. Elle se lit de la manière suivante :

« + » : potentialité d'influence positive

« - » : potentialité d'influence négative

« 0 » : pas de potentialité d'influence

« / » : potentialité d'influence impossible à déterminer à ce stade

Plan, Schéma, Programme, document de planification	Potentialité d'influence avec le PLU de Drancy	Commentaire
Programme opérationnel mentionné à l'article 32 du règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion et abrogeant le règlement (CE) n° 1260/1999	0	Thématique non traitée dans le PLU
Schéma décennal de développement du réseau prévu par l'article L. 321-6 du code de l'énergie	+	Prise en compte dans le PLU de Drancy (règlement)
Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables prévu par l'article L. 321-7 du code de l'énergie	+	Drancy est concerné par un S3RnR d'Ile-de-France.
Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L. 212-1 et L. 212-2 du code de l'environnement	+	SDAGE du Bassin Seine Normandie 2016-2021

Schéma d'aménagement et de gestion des eaux prévu par les articles L. 212-3 à L. 212-6 du code de l'environnement	<b>+</b>	Drancy est concerné par le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer
Document stratégique de façade prévu par l'article L. 219-3 code de l'environnement et document stratégique de bassin prévu à l'article L. 219-6 du même code	<b>0</b>	Drancy ne se situe pas en façade maritime.
Plan d'action pour le milieu marin prévu par l'article L. 219-9 du code de l'environnement	<b>0</b>	Drancy ne se situe pas en bord de mer.
Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie prévu par l'article L. 222-1 du code de l'environnement	<b>+</b>	Drancy est concerné par le SRCAE de l'ILE-DE-FRANCE. Il respecte les grands objectifs sur les bâtiments, les transports, l'agriculture, l'adaptation au changement climatique...
Zone d'actions prioritaires pour l'air mentionnée à l'article L. 228-3 du code de l'environnement	<b>0</b>	Drancy n'est pas concerné par une Zone d'Action Prioritaire sur l'Air (ZAPA).
Charte de parc naturel régional prévue au II de l'article L. 333-1 du code de l'environnement	<b>0</b>	Drancy ne présente pas de parc naturel sur la commune.
Charte de parc national prévue par l'article L. 331-3 du code de l'environnement	<b>0</b>	Pas de parc naturel national sur la commune.
Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée prévu par l'article L. 361-2 du code de l'environnement	<b>0</b>	Pas de plan départemental des itinéraires de randonnées motorisées sur Drancy. Il existe un Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR).
Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques prévues à l'article L. 371-2 du code de l'environnement	<b>+</b>	Poursuite de la trame verte au fil des projets.
Schéma régional de cohérence écologique prévu par l'article L. 371-3 du code de l'environnement	<b>+</b>	Non concerné
Plans, schémas, programmes et autres documents de planification soumis à évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L. 414-4 du code de l'environnement à l'exception de ceux mentionnés au II de l'article L. 122-4 même du code	<b>0</b>	Aucune zone Natura 2000 n'est présente sur la commune.
Schéma mentionné à l'article L. 515-3 du code de l'environnement (schéma départemental des carrières)	<b>0</b>	Non concerné
Plan national de prévention des déchets prévu par l'article L. 541-11 du code de l'environnement	<b>+</b>	Le PLU respecte le Plan national de prévention des déchets 2014 – 2020 à travers la prise en compte de tous les plans déchets régionaux d'Île-de-France (BTP, PREDEC, PREDAS, PREDD...)
Plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets prévus par l'article L. 541-11-1 du code de l'environnement	<b>+</b>	Le PLU respecte le Plan national de prévention et de gestion de certaines catégories de déchets à travers la prise en compte de tous les plans déchets régionaux d'Île-de-France (BTP, PREDEC, PREDAS, PREDD...)
Plan régional ou interrégional de prévention et de gestion des déchets dangereux prévu par l'article L. 541-13 du code de l'environnement	<b>+</b>	La Région Ile-de-France a adopté le 26 novembre 2009 le PREDD (Plan régional d'élimination des déchets dangereux)
Plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets non dangereux prévu par l'article L. 541-14 du code de l'environnement	<b>+</b>	La Seine-Saint-Denis est concernée par le PEDMA de l'Île-de-France
Plan de prévention et de gestion des déchets non dangereux d'Île-de-France prévu par l'article L. 541-14 du code de l'environnement	<b>+</b>	L'Île-de-France est concernée par un PEDMA et un PREDAS

Plan départemental ou interdépartemental de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics prévu par l'article L. 541-14-1 du code de l'environnement	+	La Seine-Saint-Denis est concernée par le <b>plan de gestion des déchets du bâtiment et des travaux publics sur Paris et les départements de Petite Couronne</b> approuvé le 24 avril 2003.
Plan de prévention et de gestion des déchets issus de chantiers du bâtiment et des travaux publics d'Ile-de-France prévu par l'article L. 541-14-1 du code de l'environnement	+	Présence d'un Plan Régional de prévention et de gestion des Déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics - PREDEC
Plan national de gestion des matières et déchets radioactifs prévu par l'article L. 542-1-2 du code de l'environnement	0	Concernée par le plan national, mais ne produit pas de déchets radioactifs.
Plan de gestion des risques d'inondation prévue par l'article L. 566-7 du code de l'environnement	0	La commune de Drancy est concernée par le PGRI de l'Île-de-France, mais n'est pas considérée comme un Territoire à Risque important d'Inondation (TRI). Pas de Plan de Prévention Risque Inondation sur la commune.
Programme d'actions national pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévue par le IV de l'article R. 211-80 du code de l'environnement	0	La Seine-Saint-Denis n'est pas classée en zone vulnérable et n'est donc pas sujet au programme d'actions national pour la « Directives Nitrates »
Programme d'actions régional pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole prévue par le IV de l'article R. 211-80 du code de l'environnement	+	L'Île-de-France est inscrite au 5e Programme d'action « nitrates ». Le PLU participe à lutter contre la pollution des eaux et eaux souterraines (gestion des eaux pluviales, de ruissellement...).
Directives d'aménagement mentionnées au 1° de l'article L. 122-2 du code forestier	+	Présence de DRA des forêts domaniales de l'Île-de-France
Schéma régional mentionné au 2° de l'article L. 122-2 du code forestier	+	Présence d'un Schéma régional d'aménagement de la région Île-de-France
Schéma régional de gestion sylvicole mentionné au 3° de l'article L. 122-2 du code forestier	+	Présence d'un Schéma régional de Gestion Sylvicole d'Île-de-France
Plan pluriannuel régional de développement forestier prévu par l'article L. 122-12 du code forestier	+	Présence d'un plan pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF) Île-de-France (2012-2016)
Schéma départemental d'orientation minière prévu par l'article L. 621-1 du code minier	0	Non concerné
4° et 5° du projet stratégique des grands ports maritimes, prévus à l'article R. 103-1 du code des ports maritimes	0	Non concerné
Réglementation des boisements prévue par l'article L. 126-1 du code rural et de la pêche maritime	0	Non concerné
Schéma régional de développement de l'aquaculture marine prévu par l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime	0	Non concerné
Schéma national des infrastructures de transport prévu par l'article L. 1212-1 du code des transports	+	SNIT de 2013
Schéma régional des infrastructures de transport prévu par l'article L. 1213-1 du code des transports	0	Non concerné
Plan de déplacements urbains prévu par les articles L. 1214-1 et L. 1214-9 du code des transports	+	Présence d'un PDUIF
Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire prévus par l'article 34 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions	+	Le SDRIF adopté en 2013

Schéma de mise en valeur de la mer élaboré selon les modalités définies à l'article 57 de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements et les régions	<b>0</b>	Non concerné
Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et contrats de développement territorial prévu par les articles 2,3 et 21 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris	<b>+</b>	Concerné par le réseau de transport du Grand-Paris (Gare Drancy-Bobigny, Gare Le Bourget RER)
Schéma des structures des exploitations de cultures marines prévu par l'article 5 du décret n° 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines	<b>0</b>	Non concerné
Directive de protection et de mise en valeur des paysages prévue par l'article L. 350-1 du code de l'environnement	<b>0</b>	Non concerné
Plan de prévention des risques technologiques prévus par l'article L. 515-15 du code de l'environnement et plan de prévention des risques naturels prévisibles prévu par l'article L. 562-1 du même code	<b>0</b>	Non concerné
Stratégie locale de développement forestier prévue par l'article L. 123-1 du code forestier	<b>0</b>	Non concerné
Zones mentionnées aux 1° à 4° de l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales	<b>/</b>	Zones délimitées au niveau local par la commune.
Plan de prévention des risques miniers prévu par l'article L. 174-5 du code minier	<b>0</b>	Non concerné
Zone spéciale de carrière prévue par l'article L. 321-1 du code minier	<b>0</b>	Non concerné
Zone d'exploitation coordonnée des carrières prévue par l'article L. 334-1 du code minier	<b>0</b>	Non concerné
Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine prévue par l'article L. 642-1 du code du patrimoine	<b>0</b>	Non concerné
Plan local de déplacement prévu par l'article L. 1214-30 du code des transports	<b>0</b>	Non concerné
Plan de sauvegarde et de mise en valeur prévu par l'article L. 313-1 du code de l'urbanisme	<b>0</b>	Non concerné

Le futur PLU de Drancy et les projets qui découleront des axes et actions sont soumis à la réglementation en vigueur concernant l'environnement. Ils s'inscrivent dans un environnement réglementaire fourni avec lequel ils doivent être en cohérence. Ces plans et programmes associés sont nombreux.



## **2. EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PLAN A ETE RETENU AU REGARD DES OBJECTIFS DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ETABLIS AU NIVEAU INTERNATIONAL, COMMUNAUTAIRE ET NATIONAL**

### **2.1. EXPLICATION DES CHOIX RETENUS POUR L'ELABORATION DES ORIENTATIONS DU PADD**

À partir des conclusions du diagnostic communal et de l'état initial de l'environnement, la municipalité a défini un PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables) qui doit permettre à la commune de poursuivre un développement respectueux des espaces verts et des paysages urbains favorisant une maîtrise des déplacements. Ce projet doit aussi servir une qualité de vie des habitants.

Il s'agit par ce projet de préserver l'identité de la commune et de valoriser les fondements de cette identité tout en permettant un renouvellement urbain et une diversification résidentielle, économique, source d'équilibre et de mixité sociale. Le projet de futur PLU doit être en harmonie avec les contraintes du territoire et les choix politiques. Les contraintes du territoire sont nombreuses, notamment en raison de la présence de grandes infrastructures de transport (A86 et voies ferrées) mais également des risques « effondrement de terrain », « inondation par remontée de nappe » et « transport de matières dangereuses par la gare de triage » nécessitant des mesures de protection de la population, en matière de préservation des qualités paysagères et naturelles et en densification urbaine.

Il convient de justifier les choix retenus par la commune au regard des enjeux du développement durable et au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, national ou communautaire.

#### **2.1.1. Les enjeux de diversification sociales et résidentielles ont été pris en compte**

Tout d'abord, le PLU de Drancy dans ses choix, prévoit une diversification de l'offre résidentielle afin de faciliter les parcours résidentiels sur le territoire. La commune de Drancy compte de nombreux petits logements (studio, T1). L'un des enjeux est donc de maintenir voire de développer des grands et moyens logements.

Depuis une dizaine d'années, des logements neufs en accession à la propriété ou en logement sociaux et intermédiaires, qui était inexistant jusqu'alors, ont été créés. La commune souhaite poursuivre ses efforts afin de permettre un parcours résidentiel complet, notamment sur les grands axes et à proximité des gares existantes et futures, conformément au SDRIF.

L'offre de nouveaux logements devra être attractive à la fois pour la population Drancéenne (dessalement des ménages, parcours résidentiel) et pour une nouvelle population afin d'équilibrer la composition sociale de la population drancéenne. Des logements intermédiaires devront être proposés, notamment pour accueillir des jeunes couples franciliens, souvent primo-accédant, qui souhaitent s'installer sur le territoire.

L'autre objectif de la commune en matière de logement est de permettre une meilleure diffusion du logement social, aujourd'hui concentré sur certains secteurs de la ville.

### **2.1.2. Les enjeux de qualité résidentielle et de réponse aux besoins**

Le PADD affirme fortement une volonté d'amélioration de la qualité résidentielle qui passe à la fois par la qualité des logements et à la fois par la qualité des espaces extérieurs. Cette orientation est traduite dans les documents réglementaires et d'aménagement par des normes de traitement planté des espaces libres. Il s'agit de préserver des espaces de proximité, lieux d'appropriation sociale.

La commune souhaite également poursuivre les efforts déjà engagés en matière de réhabilitation et lutter contre l'habitat indigne. En effet, la commune a eu recours à un Programme de Rénovation Urbaine qui a permis de réhabiliter la plupart des résidences de l'Office Public de l'Habitat datant de plus de 30 ans. D'autres quartiers ont fait l'objet de requalification. Certains quartiers sont aujourd'hui concernés par la géographie prioritaire de la ville et feront l'objet de projets dans les années à venir.

Une attention sera également portée sur les grands axes avec une hauteur imposée à R+4 afin d'obtenir une façade urbaine homogène et cohérente de centralité.

Le tissu pavillonnaire est très peu mutable car il comporte peu de dents creuses et le bâti est assez dense avec des jardins limités ; il est donc essentiel de le conserver. Seuls quelques secteurs pavillonnaires pourront faire l'objet d'une densification douce (Avenir Parisien, secteur Castor, cité Gaston Roulaud,...).

Par ailleurs, la ville de Drancy veillera à maintenir la bonne répartition des équipements publics, administratifs socioculturels et sportifs.

### **2.1.3. La consommation de l'espace et le renouvellement urbain**

L'objectif étant de limiter les extensions urbaines, certaines parties sont concernées par le potentiel de renouvellement urbain notamment le long des deux axes principaux (RD30 et RD115). Une certaine densification est attendue, les formes compactes étant encouragées dans le respect des gabarits présents.

De manière générale, les opérations d'aménagement et de programmation devront s'insérer de manière harmonieuse dans leur contexte urbain. Les bâtiments pourront atteindre les hauteurs déjà présentes voire plus, quand le contexte s'y prête pour créer des repères urbains, notamment à proximité des gares du GPE.

Les deux nouvelles gares GPE constituent de véritables leviers d'intensification urbaine et permettront le renouvellement des secteurs déjà urbanisés et situés à proximité des voies ferrées. Ces projets autour des gares participent ainsi à la lutte contre l'étalement urbain et à la lutte contre la consommation d'espaces naturels. Ils prévoient des aménagements paysagers et des surfaces d'espaces verts favorisant la diversité biologique et la présence de la nature en ville.

La densification sera très modérée dans les quartiers pavillonnaires. Toujours dans un souci d'optimisation de l'espace, de densification, mais aussi de qualité des opérations et de respect de l'intimité, sont formulées des recommandations concernant l'implantation du bâti selon la forme de la parcelle, le recul du bâti par rapport à l'espace à public et par rapport aux limites séparatives.

En matière de développement urbain, la ville souhaite privilégier le caractère résidentiel de son territoire en préservant un type d'urbanisme à une échelle appréciée des habitants et en valorisant son patrimoine architectural ancien pour renforcer notamment un sentiment d'appartenance.

### **2.1.4. La maîtrise des déplacements**

Le PADD de Drancy a pris en compte la problématique des déplacements en réorientant le développement urbain sur les secteurs desservis par les transports en communs ou dans les secteurs

où les TC peuvent facilement être étendus. Le PADD affirme la priorité donnée aux secteurs de renouvellement urbain (Gare Le Bourget RER, Gare Drancy Bobigny, Gare de Drancy centre).

La ville porte donc comme ambition de réaménager progressivement l'espace public pour faciliter la cohabitation entre les différents types de mobilité et promouvoir l'utilisation de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Dans ce cadre, la ville entamera une réflexion pour anticiper l'arrivée du métro du Grand Paris Express, permettant le désenclavement de la commune qui apportera une dynamique en terme de flux : échanges facilités vers les pôles d'emplois et de formation d'Ile de France, l'implantation de nouveaux pôles d'emplois sera simplifiée...

De plus il affirme des positions favorisant le développement des modes doux qui sont ensuite traduites dans les orientations d'aménagement et de programmation pour chaque secteur de développement urbain et notamment afin de relier certains quartiers aux gares RER et du GPE.

### **2.1.5. La maîtrise des émissions de GES et les énergies renouvelables**

Le PADD a pour objectif de rapprocher les secteurs d'habitat des centralités et des transports en communs, développe des maillages piétonniers, met en place une compacité bâtie qui devraient contribuer à maîtriser les émissions de GES : moins de déplacements automobiles, moins de déperditions énergétiques des nouvelles constructions. De plus le PLU incite à la rénovation thermique des bâtiments afin de lutter contre la précarité énergétique et à une meilleure performance énergétique des nouvelles constructions (isolation performante du bâti, etc.).

La ville a également pour objectif d'améliorer ses performances énergétiques en encourageant l'utilisation d'énergies renouvelables, notamment solaire, et sur certains quartiers comme Gaston Roulaud dont l'OAP prescrit la mise en place d'un réseau de chaleur alimenté par des énergies renouvelables, ou encore sur le quartier de l'Avenir Parisien dont l'OAP affirme la volonté de mener des études sur les opportunités de développement des réseaux de chaleur.

L'OAP du quartier Gaston Roulaud contribue au développement d'un habitat moins énergivore avec la construction de nouveaux bâtiments exemplaires sur le plan de la performance environnementale.

La stratégie développement durable de l'agglomération s'est formalisée dans le cadre d'un Plan Climat-Energie (PCET) de Seine-Saint-Denis qui a pour objectif de réduire les consommations d'énergie et les émissions de Gaz à Effet de Serre sur le territoire. Elle a pour ambition de prioriser les projets portés en maîtrise d'ouvrage départementale au bénéfice de la lutte contre la précarité énergétique.

Les orientations du SCRCAE participent aussi à cette diminution des GES. Il a des objectifs chiffrés spécifiques à chaque secteur pour atteindre les objectifs du 3x20 et positionner la région dans une dynamique d'atteinte du Facteur 4.

### **2.1.6. La préservation et la valorisation des espaces naturels**

Les espaces verts de la commune sont rares et sont représentés principalement par le grand parc de Ladoucette et des squares de quartier. Ils jouent un rôle important pour la qualité de vie des habitants et notamment des familles et des jeunes enfants. Il est donc important de les conserver et d'en développer de nouveaux dans le cadre de nouvelles opérations.

Le futur PLU favorise la préservation et le renforcement du patrimoine végétal en :

- Préservant le parc de Ladoucette
- Confortant le rôle des squares de quartier existants et nouveaux
- Faisant en sorte que les nouveaux alignements d'arbres contribuent à la fonction de corridor écologique dans le cadre des actions de requalification des espaces publics de voirie

- Portant une réflexion sur les espaces publics et sur les espaces verts privatifs (voire des jardins collectifs) dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement et des projets de renouvellement urbain
- Veillant à la prise en compte de cet objectif, tout particulièrement dans les zones pavillonnaires avec une obligation d'espaces de pleine terre et aussi avec des règles d'urbanisme, notamment pour conserver sur rue les silhouettes vertes depuis le domaine public et pour favoriser les poumons verts en fond de parcelles.

### **2.1.7. Les enjeux de préservation paysagère et patrimoniale**

Ces enjeux ont aussi été pris en compte dans le PADD. En effet, la municipalité a fait le choix de favoriser l'intégration paysagère des nouveaux développements, notamment par la mise en place de prescriptions. Ce choix est fondé sur un objectif de préservation et de valorisation du patrimoine identitaire communal.

L'objectif de la municipalité est la recherche d'une plus grande cohérence urbaine et qualité architecturale sur le front bâti des axes principaux (RD30 et RD115) d'améliorer l'ambiance générale du centre-ville.

L'objectif communal est de gommer les effets de rupture créés par les grandes infrastructures de transport (A86, voies ferrées...) et de retisser les quartiers entre eux.

Les entrées de ville nécessitent également une attention particulière en termes de qualité urbaine et paysagère. Pour y parvenir, le PLU encourage le renouvellement et des hauteurs augmentées notamment au niveau de la gare de Drancy- Bobigny, le long de la RN186 avec le bâtiment de Castro-Denissof « habiter dans le ciel » ou encore le projet de recomposition sur le site de Gaston Roulaud grâce à de nouveaux volumes bâtis et d'un nouveau maillage viaire et paysager. L'entrée de ville avenue Louis Aragon sera également mieux identifiée, grâce à des gabarits plus hauts (R+4) animés de commerces à rez-de-chaussée.

### **2.1.6 Les enjeux d'équilibre entre le cadre de vie et l'activité économique**

La Ville doit assurer le renouvellement des secteurs économiques, afin de permettre la croissance des entreprises existantes et d'encourager de nouvelles implantations. Un secteur dispose d'atouts indéniables pour l'accueil d'activités : le secteur à proximité de la gare du Bourget RER. Ce secteur, affaibli par le départ récent de l'entreprise Saint-Gobain, bénéficiera d'une situation privilégiée pour renouveler son parc économique.

Afin de permettre et d'encourager l'implantation de nouvelles entreprises, l'opérateur Orange a pour objectif de couvrir l'intégralité du territoire en fibre optique à horizon 2020.

## **2.2. ANALYSE DES SOLUTIONS ALTERNATIVES**

L'objectif du PADD et de ses orientations est de concentrer encore plus l'urbanisation sur l'enveloppe urbaine du centre-ville et de restructurer le tissu dégradé, mais avec des incidences sur les coûts collectifs et les délais de mise en œuvre.

En effet, les opérations de renouvellement urbain sont coûteuses, complexes et longues à mettre en place (acquisition, démolition, défrichage, portage foncier...). Le futur PLU de Drancy inscrit la totalité de son développement futur sur des sites déjà urbanisés. Il s'agit pour la plupart d'opérations de renouvellement urbain. Les zones potentielles de constructions futures où certains projets sont en cours de réflexion, sont aussi situées dans l'enveloppe urbaine.

### **3. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTIONS**

L'état initial aborde 6 dimensions environnementales :

- La morphologie urbaine
- L'accessibilité du territoire et les mobilités
- Le contexte social et démographique
- Le contexte économique
- L'état initial de l'environnement

Chacune de ces dimensions environnementales a fait l'objet d'un diagnostic définissant les caractéristiques majeures et la situation du thème à l'échelle du PLU communal, le niveau de connaissance actuelle, les forces, faiblesses et tendance évolutive de la thématique, ainsi que les opportunités qui en résultent.

Partie		La morphologie urbaine
Perspectives évolutives	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Encourager le développement d'opérations de renouvellement sur le territoire</li> <li>• Intégrer des opérations de densification autour des gares</li> <li>• Maintenir, mais également renforcer les espaces verts</li> <li>• Développer la trame verte urbaine de la commune à travers les nouvelles opérations d'aménagement</li> </ul>
Enjeux		<p><b>Les enjeux de protection et de valorisation de l'environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Privilégier la reconstruction de la ville sur la ville : démolition reconstruction, réhabilitation du tissu existant.</li> <li>• Préservation de la trame verte et notamment des petits jardins, fronts et fonds de parcelles plantés qui participent à la végétalisation de la ville</li> <li>• Préservation du patrimoine bâti intéressant</li> </ul> <p><b>Les enjeux de développement économique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser l'accueil de nouvelles entreprises et le maintien des sociétés présentes</li> </ul> <p><b>Les enjeux de solidarité et de cohésion sociale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Garantir une qualité de vie des Drancéens proposant un cadre de vie urbain et paysager agréable notamment en protégeant les espaces verts de la ville (parc Ladoucette, squares, fronts et fonds de parcelles, petits jardins...)</li> <li>• Permettre une véritable mixité fonctionnelle dans la commune et les quartiers à travers les projets urbains dans le tissu urbain existant</li> <li>• Améliorer les liaisons entre les quartiers</li> </ul>

Partie		L'accessibilité du territoire et les mobilités
Perspectives évolutives	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implantation de deux gares du Grand Paris Express au nord et au sud du territoire : Le Bourget RER et Drancy-Bobigny</li> <li>• Eventualité d'une troisième gare en centre-ville</li> <li>• Projets de Tangentielle Nord</li> </ul>
Enjeux		<p><b>Les enjeux de protection et de valorisation de l'environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gommer les effets de rupture liée aux nombreuses infrastructures de transports (A86, voies ferrées) qui traversent la ville et mieux relier les quartiers entre eux,</li> <li>• Requalifier certaines entrées de ville</li> <li>• Accompagner l'offre grandissante de transports en commun en créant de véritables pôles multimodaux attractifs et en lien avec leur environnement</li> <li>• Intensifier l'intermodalité (Autolib', Vélib', parcs de stationnement de rabattement,...)</li> <li>• Pacifier les grands axes routiers (RD30, RD115 et RN186)</li> </ul> <p><b>Les enjeux de développement économique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Développer et tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express (GPE) : Le Bourget RER et Drancy-Bobigny et éventuellement en centre-ville</li> <li>• Organiser les nouvelles polarités autour des futures gares</li> <li>• Irriguer au mieux les pôles d'emplois par les transports en commun</li> </ul> <p><b>Les enjeux de solidarité et de cohésion sociale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmenter la part modale des transports en commun et des modes doux</li> <li>• Créer un réseau de liaisons douces connectées au territoire</li> </ul>

Partie		Le contexte social et démographique
Perspectives évolutives	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lutter contre le mal-logement et l'habitat indigne</li> <li>• Poursuivre les efforts déjà engagés en matière de renouvellement urbain</li> <li>• Construction de logements sociaux afin de se maintenir au-dessus du seuil fixé par la loi ALUR</li> </ul>
Enjeux		<p><b>Les enjeux de protection et de valorisation de l'environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maîtriser l'augmentation des besoins en eau, énergie, la production de déchets, les rejets d'eaux usées et l'accroissement de l'imperméabilisation des sols dans un contexte de croissance démographique.</li> <li>• Favoriser la production de logements, dans un tissu urbain compact, notamment collectifs.</li> <li>• Favoriser une production de logements à faible impact environnemental en incitant les aménageurs à recourir aux nouvelles normes de basse consommation énergétique et aux énergies renouvelables</li> <li>• Favoriser la proximité des services et équipements et leur accès par modes doux.</li> <li>• Améliorer les performances énergétiques des bâtiments existants</li> <li>• Construire en prenant en compte une intégration urbaine et paysagère de qualité.</li> </ul> <p><b>Les enjeux de développement économique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir un dynamisme démographique en développant la diversité du parc de logements et des activités et équipements pour accompagner la dynamique économique.</li> <li>• Produire un parc de logements diversifié</li> </ul> <p><b>Les enjeux de solidarité et de cohésion sociale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diversifier la typologie de logements afin d'attirer de nouvelles populations et d'équilibrer la composition sociale de la population drancéenne.</li> <li>• Permettre un parcours résidentiel complet au sein de la ville.</li> <li>• Permettre une meilleure diffusion du logement social à travers la ville</li> </ul>

Partie		Le contexte économique
Perspectives évolutives	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dynamiser l'économie communale</li> <li>• Mutation du pôle d'activité situé au nord du quartier de l'Avenir Parisien, en continuité de la gare GPE du Bourget</li> <li>• Consolider et dynamiser le tissu commercial de la commune sur les grands axes (RD30 et RD15) et sur les quartiers de l'Avenir Parisien et de l'Economie</li> <li>• Revitaliser l'activité commerciale sur le site des « 4 routes »</li> <li>• Installation du haut débit sur l'ensemble du territoire afin d'encourager l'arrivée des entreprises à Drancy</li> </ul>
Enjeux		<p><b>Les enjeux de protection et de valorisation de l'environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduire les distances de déplacement domicile-travail et par conséquent les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre qui y sont liées</li> <li>• Encourager l'implantation d'entreprises développant de nouvelles filières économiques</li> </ul> <p><b>Les enjeux de développement économique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consolider et dynamiser le tissu commercial de la commune sur les grands axes (RD30 et RD15) et sur les quartiers de l'Avenir Parisien et de l'Economie</li> <li>• Favoriser à travers les nouvelles opérations de logements, la création de commerces en centre-ville et à proximité des transports</li> <li>• Préparer l'évolution des anciens sites d'activités</li> </ul> <p><b>Les enjeux de solidarité et de cohésion sociale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pérenniser la mixité fonctionnelle du centre-ville (logements, bureaux, commerces)</li> <li>• Introduire la mixité fonctionnelle dans les quartiers en mutation (l'Avenir Parisien, Gaston Roulaud, le Baillet...)</li> <li>• Accès au haut débit et numérique sur l'ensemble du territoire</li> </ul>

Partie		État initial de l'environnement	
Les enseignements à retenir	+	Atouts/Opportunités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Topographie plane non contraignante pour le développement du territoire</li> <li>• Bonne qualité des eaux souterraines</li> <li>• Climat présentant peu de contraintes</li> <li>• Potentiel énergétique basé sur le solaire et le photovoltaïque, la biomasse et la géothermie</li> <li>• Bonne gestion des déchets</li> </ul>
	-	Faiblesses/Menaces	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 sites BASOL et 106 sites BASIAS</li> <li>• Potentiel éolien faible</li> <li>• Risque d'effondrement de terrain au nord-est du territoire dû à la nature du sous-sol et la présence d'anciennes carrières sur la commune du Bourget</li> <li>• Aléa faible de retrait gonflement des argiles sur la majorité du territoire et quelques bandes à l'est et au nord soumises à un aléa moyen.</li> <li>• Aléa faible à moyen d'inondation par remontée de nappe sur la partie centrale du territoire et aléa très élevé avec nappe affleurante à l'extrémité ouest et en limite nord.</li> <li>• Quelques dépassements de seuils de certains polluants</li> <li>• Pas de corridors et réservoirs de biodiversité repérés au SRCE/ espaces verts peu présents</li> <li>• Faune-flore faible</li> <li>• Risque de transport des matières dangereuses (par voie viaire ou ferrée)</li> <li>• Deux grandes infrastructures de transport (A 86 et voies ferrées) qui génèrent des nuisances sonores importantes.</li> </ul>
Perspectives évolutives	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de la qualité paysagère des sites</li> <li>• Valorisation et mise en valeur du patrimoine bâti et naturel</li> <li>• Valorisation du parc bâtiment et des énergies renouvelables</li> <li>• Amélioration des dessertes de transports en commun et liaisons vertes</li> </ul>	
Enjeux		<p><b>Les enjeux de protection et de valorisation de l'environnement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Préserver les espaces verts publics, les parcs et squares de proximité, tous ces espaces qui sont non seulement des espaces verts profitables à la préservation de la faune et de la flore en ville, mais aussi des espaces de loisirs et de détente pour les habitants, contribuant à la qualité du cadre de vie ;</li> <li>• Favoriser la mise en œuvre de liaisons « vertes » par une réflexion sur les plantations, le traitement des cœurs d'îlots ;</li> <li>• Préserver les alignements d'arbres le long des voies publiques et les arbres remarquables sur les espaces publics ou privés, qui offrent des perspectives ou des repères visuels ;</li> <li>• Favoriser et préserver les espaces plantés en bordure des voies et en cœur d'îlot, au sein des ensembles d'habitations collectifs et pavillonnaires. En effet, le traitement des espaces privés participe aussi à la qualité de la ville et à sa perception (plantations en front de rues, débordement ou visibilité des frondaisons depuis l'espace public en fonction des types de clôtures, des retraits des constructions, les cœurs d'îlots et les fonds de parcelles...).</li> <li>• Préserver des cœurs d'îlots caractérisés par l'ampleur et la qualité de leurs espaces verts: qualité paysagère, réserves de biodiversité;</li> <li>• Aménager de nouveaux squares ou d'espaces verts dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement</li> </ul> <p><b>Les enjeux de développement économique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenir un dynamisme économique par les commerces, les activités et les services</li> <li>• Densifier le tissu autour des gares et des grands axes</li> <li>• Produire un parc de logements diversifié pour favoriser le parcours résidentiel des habitants</li> </ul> <p><b>Les enjeux sur les risques et nuisances</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Limiter l'imperméabilisation des sols par la création d'espaces verts dans les opérations d'aménagement et/ou éventuellement dans le choix des matériaux de la voirie et des aires de stationnement</li> </ul>	



- Maintenir les obstacles aux écoulements tels que la végétation ou les talus, ou tout aménagement ayant pour effet l'infiltration des eaux de ruissellement au cours d'un évènement pluvieux
- Maîtriser les débits de rejet des eaux pluviales dans le milieu naturel et le réseau d'assainissement pluvial en privilégiant le recours à des techniques alternatives (bassin de retentions etc...)
- Fermer les sites pollués
- En cas de projet d'urbanisme, prévoir le temps nécessaire à la dépollution
- Mettre en place des mesures afin de réduire les nuisances pour les riverains en zone de bruit (notamment à proximité des infrastructures)
- Développer les transports « propres » en commun et la mobilité douce au détriment de la voiture
- Maîtriser et informer de la qualité de l'air en vue de préserver la santé des habitants

#### **Les enjeux sur l'eau**

- Favoriser l'économie d'eau : par le recours à des dispositifs économes en eau dès la conception des projets et par la réutilisation des eaux de pluie ;
- Faciliter la mise en œuvre de procédés visant aux économies d'énergie fossile, par exemple la réalisation d'opérations plus compactes avec une densité minimale de logements dans les secteurs cibles où le réseau de chaleur urbain peut s'étendre pour inciter à son développement.

Le diagnostic permet de dresser un état des lieux du territoire et de faire ressortir les enjeux du territoire.

Les enjeux concernant l'environnement sont nombreux. Ils ont été retranscrits dans le PADD et ont abouti à de grandes orientations d'aménagement favorables à l'environnement et au développement durable :

- Tendre à rétablir les fonctions de continuités écologiques en protégeant et en renforçant le patrimoine végétal (squares, alignements d'arbres, espaces publics paysagers, jardins...)
- Promouvoir la qualité environnementale à travers une approche durable de la gestion de l'eau, du traitement des déchets et la prise en compte des risques et contraintes du territoire.
- Préparer la transition énergétique du territoire, dans la continuité des actions déjà engagées par la ville (passage en électrique du parc automobile de la ville, aide financière aux habitants pour l'acquisition d'une voiture électrique, implantation de panneaux solaires, bilan énergétique gratuit pour les drancéens, mise en place de réseaux de chaleur...)
- Pacifier l'espace public pour les modes doux en pacifiant les grands axes routiers (RD30, RD115, RN186) et en développant le réseau de liaisons douces

Ce PLU et les enjeux identifiés dès la phase du rapport de présentation sont conformes aux orientations du PADD. Ce document participera aux grands objectifs régionaux et nationaux sur la préservation de l'environnement (lutte contre le réchauffement climatique, lutte contre les GES, qualité de l'air...) favorisant l'attractivité de la commune (activités économiques, augmentation de la population...).

## 4. ANALYSE DES INCIDENCES GLOBALES DU PLU SUR L'ENVIRONNEMENT

### 4.1. CONSOMMATION D'ESPACES GENERALE

#### 4.1.1 PLU 2016 : une consommation d'espaces naturels, agricoles et boisés nulle

La commune de Drancy s'inscrit au sein d'un cadre urbain très important, du fait de sa localisation proche du cœur de l'île de France.

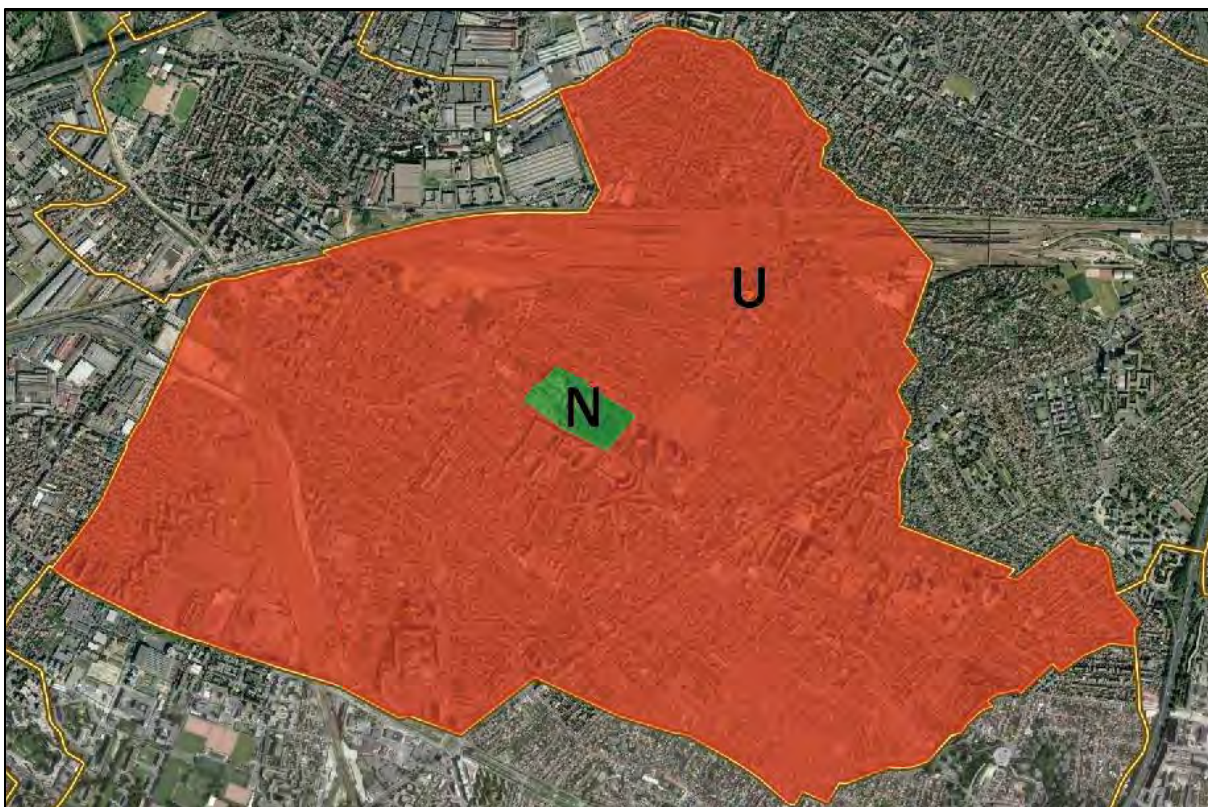
On observe que très peu d'espaces naturels, représentés par quelques parcs, squares et jardins privés.

Situation de l'actuel PLU :

Zonage en vigueur avant modification du PLU	Surfaces		Zonage du PLU	Surfaces		Évolution		
	En ha	En % du total		En ha	En % du total	En ha	En % du total	Tendance
UA (UA <sub>A</sub> , UA <sub>B</sub> , UA <sub>C</sub> , UA <sub>D</sub> )	79,1	10,2	UA (UA <sub>A</sub> , UA <sub>B</sub> , UA <sub>C</sub> )	63,8	9,1	-15,3	2,0	↓
UB (UB <sub>A</sub> , UB <sub>B</sub> )	26,2	3,4	UB (UB <sub>A</sub> , UB <sub>B</sub> )	22,9	3,0	-3,3	0,4	↓
UC (UC <sub>A</sub> , UC <sub>B</sub> )	115,1	14,8	UC (UC <sub>A</sub> , UC <sub>B</sub> , UC <sub>C</sub> , UC <sub>D</sub> )	128,0	15,6	+12,9	1,7	↗
/	/	0	UD	9,0	1,2	/	/	/
UG (UG <sub>A</sub> , UG <sub>B</sub> , UG <sub>C</sub> )	429,8	55,4	UG (UG <sub>A</sub> , UG <sub>B</sub> , UG <sub>C</sub> )	429,0	55,0	-0,8	0,1	↓
UI (UI <sub>A</sub> , UI <sub>B</sub> , UI <sub>C</sub> )	46,1	5,9	UI (UI <sub>A</sub> , UI <sub>B</sub> , UI <sub>C</sub> , UI <sub>D</sub> )	115,5	14,9	+69,4	8,9	↗
UV	71,9	9,3	/	/	0	/	/	/
N	8,2	1,1	N	8,2	1,1	0	0	0
<b>Bilan de la zone N</b>	8,2	1,1		8,2	1,1	0	0	0
<b>Bilan des zones U</b>	768,2	98,9		768,2	98,9	0	0	0

Le tableau ci-dessus permet d'illustrer que la quasi-totalité de la surface communale est occupée par des zones urbaines UA, UB, UC, UD, UG, et UI (98,9%).

Seul le parc de Ladoucette est classé en zone naturelle (N). Le tableau montre également que la surface de la zone naturelle n'a pas été modifiée.



*Zones naturelles et urbaines du POS et du PLU de Drancy*

#### **4.1.2 Bilan de la consommation d'espace naturel**

Comme dit précédemment, la zone N comprend le parc de Ladoucette. Le projet de PLU ne prévoit aucune consommation de cet espace.

#### **4.1.3 Bilan de la consommation d'espace agricole**

La commune de Drancy ne possède pas de zone agricole. Ce chapitre est donc sans objet.

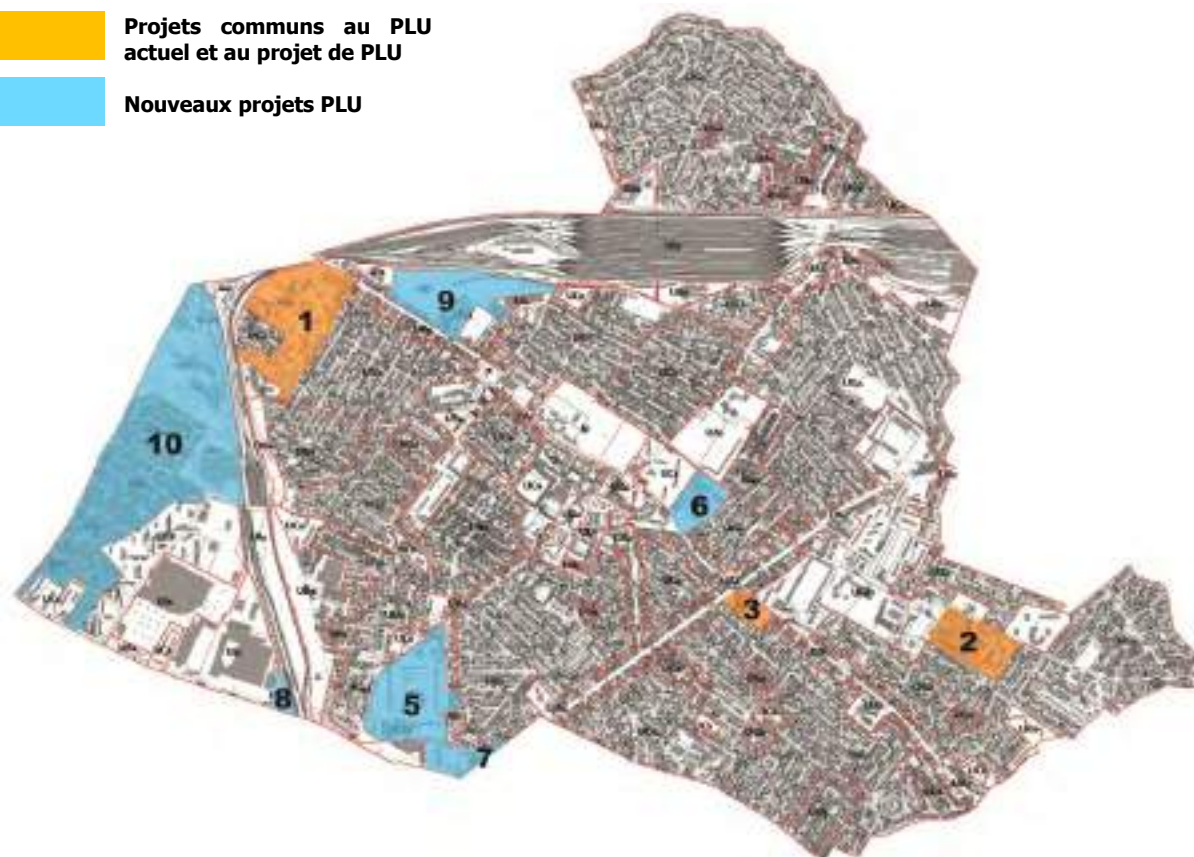
#### **4.1.4 Bilan de la consommation d'Espaces Boisés Classés (EBC)**

La commune du Drancy ne possède pas d'espace boisé classé. Ce chapitre est donc sans objet.

## 4.2. CONSOMMATION D'ESPACES DES PROJETS DU PLU 2016-2017

Les secteurs voués à projets concernent les surfaces suivantes :

- Projets communs au PLU actuel et au projet de PLU
- Nouveaux projets PLU



### CONSOMMATION DE L'ESPACE DES PROJETS DÉFINIS

Projet	Évolution		Tendance
	PLU en vigueur	PLU 2016	
<b>Projets communs aux deux PLU</b>			
<b><i>(1) Cité du Nord et Pierre Sémard / Cité Thaïs</i></b> <b><i>Zone UC<sub>A</sub></i></b>	11,6 hectares	11,6 hectares	=
<b><i>(2) Jules Auffret</i></b> <b><i>Zone UC<sub>B</sub></i></b>	4,0 hectares	4,0 hectares	=
<b><i>(3) Ilot du marché</i></b>	<b>1,4 hectare</b>	<b>1,4 hectare</b>	=
<b>Total</b>	<b>17,0 hectares</b>	<b>17,0 hectares</b>	=

Nouveaux projets			
<b>(4) Zone UA : renouvellement et densification dans le diffus</b>	/	/	/
<b>(5) Quartier Gaston Roulaud</b>	/	<b>12,5 hectares</b>	<b>+12,5 hectares</b>
<b>(6) Ilot du stade nautique</b>	/	<b>3,1 hectares</b>	<b>+3,1 hectares</b>
<b>(7) Projet Louis Aragon</b>	/	<b>0.3 hectare</b>	<b>+0.3 hectare</b>
<b>(8) Le secteur de la gare de Drancy Bobigny</b>	/	<b>1,0 hectare</b>	<b>+1,0 hectare</b>
<b>(9) Le Baillet</b>	/	<b>9,0 hectares</b>	<b>+9,0 hectares</b>
<b>(10) L'Avenir Parisien</b>	/	<b>41,0 hectares</b>	<b>+41,0 hectares</b>
<b>(11) Tangentielle Nord</b>	/	/	/
<b>(12) Métro du Grand Paris Express</b>	/	/	/
<b>Total</b>	/	<b>66,9hectares</b>	<b>+66,9 hectares</b>

**NB :** Les surfaces des projets correspondant à des volontés de densification au sein du territoire et d'infrastructures de transport ne sont pas prises en compte dans les calculs, car elles ne sont pas clairement définies, ce sont des aménagements ponctuels. Cela concerne les zones :

- Le centre-ville en zone UA le long des RD30 et RD115.
- La tangentielle nord.
- Le métro des lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express sont des lignes souterraines donc ne sont pas prises en compte dans les calculs de consommation d'espace.

Les surfaces de projet représentent aujourd'hui environ 83,9 hectares sur le territoire de la Ville de Drancy. Cependant, ces projets ont pour objet le renouvellement urbain et la valorisation de certains secteurs. Aucun aménagement ne consomme d'espaces supplémentaires. Certains projets ne sont pas quantifiables en termes de surfaces.

Ces projets sont situés dans des zones urbaines à différentes vocations :

- **Zone UA** : C'est une zone urbaine centrale, comprenant trois secteurs (UA<sub>A</sub>, UA<sub>B</sub> et UA<sub>C</sub>)
- **Zone UC<sub>C</sub>** : Cette zone correspond à la cité Gaston Roulaud.
- **Zone UC<sub>E</sub>** : Cette zone correspond à l'ilot du stade nautique et au projet Louis Aragon.
- **Zone UC<sub>D</sub>** : Cette zone correspond au secteur de la gare Drancy-Bobigny.
- **Zone UD** : C'est une zone de projets à caractère mixte sur le secteur du Baillet.

### 4.3. ANALYSE DES ZONES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE AFFECTÉES DE MANIÈRE NOTABLE : EFFETS SUR L'ENVIRONNEMENT ET MESURES DE REDUCTION

#### 4.3.1 Caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par le PLU

##### **Renouvellement et densification dans le diffus de la zone UA**

Le règlement du futur PLU de Drancy encourage de manière notable la densification et le renouvellement de la zone UA le long des deux axes principaux (RD30 et RD115) mais également le

long des axes secondaires (rue Marcelin Berthelot et une portion des rues Anatole France et Roger Salengro).

Ce sont des axes de densification privilégiés de par leur bonne accessibilité en transport et la largeur des voies qui permet une hauteur plus importante. Ces axes sont concernés par des opérations de renouvellement ponctuelles avec la construction d'immeubles collectifs en remplacement du tissu dégradé ou sous-exploité.

Ces mutations successives permettront d'aboutir à des façades urbaines de qualité et à l'échelle.

La densification est essentiellement réalisée par la hauteur imposée des constructions. La hauteur des constructions est imposée à R+4, pour créer un front urbain homogène et cohérent.

**Ces linéaires étant déjà urbanisés, l'impact en termes de consommation d'espace sera donc faible.**

- **Création d'un secteur spécifique UA<sub>B</sub> pour l'îlot du marché**

Le projet de recomposition de l'îlot du Marché correspond au souhait de la Ville de tirer parti de terrains aujourd'hui sous-utilisés au regard de leur localisation très favorable, dans le cœur de l'activité commerciale drancéenne, et de valoriser un site constitué de bâtiments et d'installations peu qualitatifs.

**Le projet de requalification de cet îlot déjà urbanisé n'engendrera pas d'effet négatif sur l'environnement ni sur la consommation d'espace.**

#### **Mutation du secteur UC<sub>C</sub> : Le quartier Gaston Roulaud**

Ce secteur fait l'objet de l'OAP Gaston Roulaud. La commune a souhaité établir une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur ce secteur propice à muter à court terme. La cité Gaston Roulaud est un des grands ensembles du quartier Le Petit Drancy, limitrophe de Bobigny. Ce grand ensemble montre aujourd'hui d'importants signes de vétusté, notamment en matière d'isolation thermique et acoustique. On observe sur le quartier une forte rotation dans l'occupation des logements. La cité fait partie des « nouveaux quartiers prioritaires de la ville » et est concernée dans cadre d'un NPNRU par un important projet de renouvellement urbain.

**Le projet de requalification de ce secteur n'engendrera pas d'effet négatif sur l'environnement ni sur la consommation d'espace. Au contraire, la ville souhaite mettre en place un quartier durable portant une ambition environnementale forte.**

Le quartier prendra en compte les usages et les enjeux de gestion notamment dans la gestion des espaces extérieurs à travers la mobilisation des différents usagers et partenaires dans la gestion urbaine de proximité.

Le projet de renouvellement urbain se fixe comme objectif d'offrir aux habitants du quartier un cadre de vie qualitatif, notamment grâce à la réduction des nuisances de circulation automobile (pollution, bruit). La promotion de la mobilité douce au sein du quartier est à ce titre un élément central du projet. Le projet propose également des aires de stockage et de stationnement des vélos et anticipe d'éventuels points de recharge de véhicules électriques.

L'efficacité énergétique sera visée dans les travaux de rénovation du bâti et de construction de bâtiments neufs grâce notamment à l'adoption d'une réglementation thermique stricte et la mise en œuvre d'un réseau de chaleur alimenté par des énergies renouvelables. Le projet visera l'efficacité énergétique dans les opérations liées au bâti et les nouvelles constructions auront pour ambition de fonctionner à énergie passive.

A l'échelle du quartier, c'est un fonctionnement durable et écologique qui sera recherché et qui passera par une gestion efficace des eaux et des déchets.



- **Le projet avenue Louis Aragon**

Le projet avenue Louis Aragon, réparti sur les communes de Drancy et de Bobigny, n'est pas défini de façon précise. Les deux villes souhaitent recomposer le front bâti le long de l'Avenue Louis Aragon (R+4) et créer ou recomposer des commerces.

**Ce linéaire étant déjà urbanisé, l'impact sera donc faible.**

**Création d'un secteur spécifique UC<sub>D</sub> pour le secteur de la gare Drancy-Bobigny.**

Ce projet n'est pas défini de façon précise. La ville souhaiterait intégrer un programme dense (en hauteur) associé à la nouvelle gare avec commerces et services qui y sont liés.

**Le projet de requalification de cet îlot déjà urbanisé n'engendrera pas d'effet négatif sur l'environnement ni sur la consommation d'espace. Il permettra la redynamisation de ce quartier, aujourd'hui marginalisé.**

**Création d'une zone spécifique UD pour le quartier du Baillet**

Ce secteur fait l'objet de l'OAP du Baillet. La commune a souhaité établir une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur ce secteur propice à muter à court terme. Le secteur du Baillet est une friche industrielle de taille importante, qui est apparue dans les années 2000, le long des voies ferrées.

Dans la perspective d'y aménager un quartier mixte, combinant principalement de l'habitat collectif, des équipements publics, des commerces et des services, la Ville de Drancy souhaite élaborer une orientation d'aménagement et de programmation sur ce secteur. La volonté municipale est de tirer parti de ce site de grande capacité, opportunité rare de développement au sein de la commune.

**Ce projet de revalorisation et de requalification de ce territoire aujourd'hui marginalisé n'engendrera pas d'effet négatif sur l'environnement ni sur la consommation d'espace. Au contraire, ces projets sont ancrés dans une démarche de développement durable notamment dans le domaine de la gestion de l'eau et des déchets, de la consommation énergétique, des nuisances sonores...**

L'historique d'occupation du site et les pollutions du sol qui ont été révélées par les différentes études ne permettant pas d'envisager la gestion de l'eau pluviale par infiltration, l'intégralité des eaux pluviales sera donc collectée et traitée par rejet dans le réseau d'assainissement avec un débit de fuite limité.

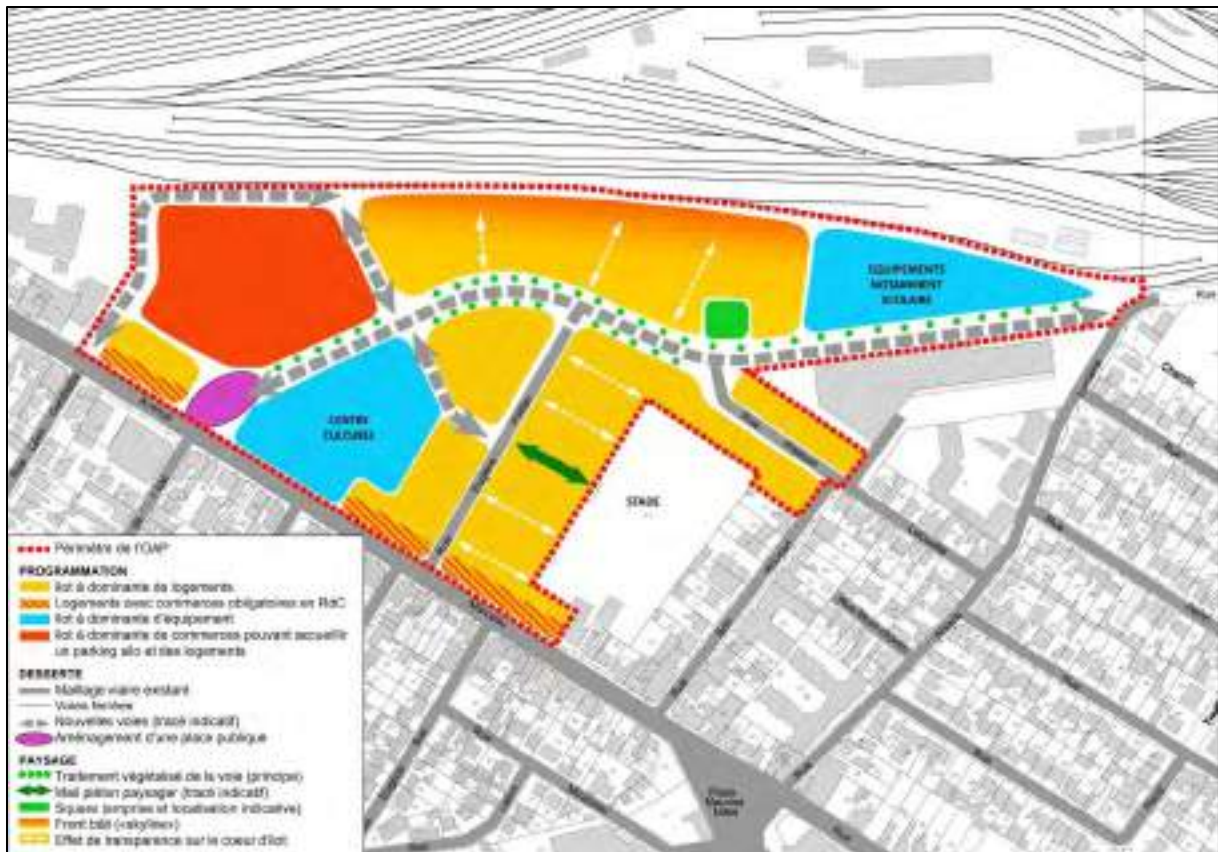
Le dispositif de collecte des déchets sera en adéquation avec les besoins des habitants, les contraintes des opérateurs et les exigences des services techniques.

Afin de maîtriser les consommations énergétiques, une réflexion sera menée sur la mise en place d'un réseau de chauffage urbain biomasse (alimentation bois), l'insertion bioclimatique, la volumétrie, les réducteurs de puissance des éclairages publics...

Un traitement qualitatif des espaces publics permettra d'assurer leur tranquillité et leur convivialité.

Afin de se protéger des nuisances sonores dues aux infrastructures ferroviaires au nord du quartier, un front bâti sera aménagé le long des voies ferrées afin de réduire les nuisances acoustiques. L'intégralité des bâtiments en limite des voies ferrées répondra à un niveau d'isolation conforme à l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolation acoustique des bâtiments d'habitation des secteurs affectés par le bruit.





## **Renouvellement et densification de l'Avenir Parisien**

Le quartier de l'Avenir Parisien comprend de nombreux îlots résiduels dégradés ou en friches notamment le long du réseau ferré. Le départ récent de l'entreprise Saint-Gobain, dont le site se situait au Nord du quartier de l'Avenir Parisien, a généré une nouvelle friche économique, à proximité de la gare RER Le Bourget.

L'objectif est de constituer un nouveau quartier mixte (logements, activités, commerces et services) de grande qualité urbaine et architecturale, mieux connecté à la ville, en lien avec l'arrivée des deux gares du GPE.

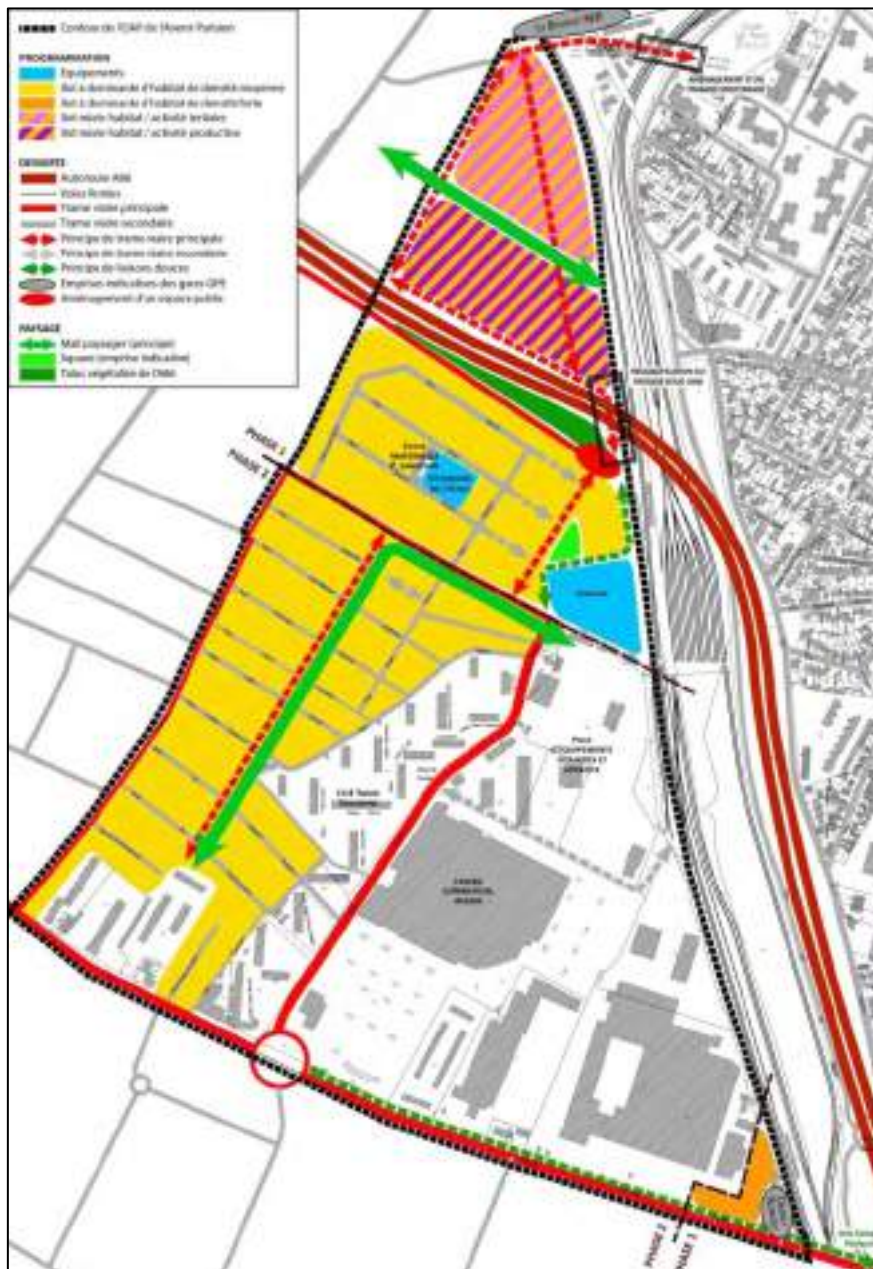
**Le projet de requalification de ce secteur n'engendrera pas d'effet négatif sur l'environnement ni sur la consommation d'espace. Au contraire, la ville souhaite mettre en place une démarche environnementale « exemplaire » dans toutes les composantes de la conception du nouveau quartier.**

L'encadrement environnemental du nouveau quartier s'attachera à répondre aux cibles suivantes :

- Déplacements : un quartier desservi par les stations des transports collectifs et connecté aux modes doux. Ces déplacements propres aux courtes distances seront conçus à partir de la trame végétale. L'évolution des déplacements sera fondée sur la limitation de la place accordée à la voiture et à son stationnement et sur la priorité aux piétons et aux vélos. L'utilisation de la voiture électrique sera prise en compte aussi bien sur le domaine public que privé (offre de stationnement spécifique, présence de bornes de recharge,...). Le projet propose également des aires de stockage et de stationnement des vélos.
- Economie des énergies : efficacité énergétique visée, étude notamment des opportunités de développer les réseaux de chaleur qui pourraient se présenter dans les nouveaux développements proches des nouvelles gares, notamment celle du Bourget, conception

bioclimatiques des bâtiments, impact environnemental des matériaux, utilisation de matériaux locaux et écologiques pour la construction : éco-conception, éco-construction.

- Gestion de l'eau : préservation de la ressource en eau et mise en place d'une gestion qualitative et économe : récupération de l'eau de pluie pour une réutilisation dans le quartier et création de systèmes alternatifs d'assainissement et de gestion des eaux pluviales, masses végétales : noues, fossés drainants, toitures végétalisées ..., porosité des sols pour les stationnements.
- Traitement des déchets : collecte des déchets sélective, tri, compostage, recyclage,...
- Biodiversité : renforcement de la nature dans la ville. Les nouveaux espaces publics, les mails plantés seront des supports d'espaces végétalisés nouveaux. La trame verte comprendra également les espaces communs paysagers des nouveaux îlots bâtis, les espaces publics paysagers avec notamment la création d'un square dans les quartiers résidentiels.



#### **4.4. LES INCIDENCES DES PROJETS SUR LES ZSC, ZPS ET NATURA 2000**

La commune ne compte pas de zone Natura 2000. Ce chapitre est sans objet.

#### 4.5. ANALYSE GLOBALE DU PLU AU REGARD DES PRINCIPAUX CHAMPS D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTAUX

Dimensions	Domaines	Incidences générales du PLU
<p><b>La biodiversité et les milieux naturels</b>  <u>Objectif</u> : Protéger et valoriser le patrimoine naturel et l'ouvrir aux habitants</p>	<p>Espèces  Milieux naturels (espaces et fonctionnalité)</p>	<p>Le parc de Ladoucette, espace vert majeur du territoire est classé en zone naturelle. Le choix d'organisation urbaine de la ville de Drancy privilégie ainsi dans son PADD la densification des espaces peu bâtis et surtout le renouvellement urbain. Les écosystèmes vont être préservés dans toutes leurs dimensions (milieux naturels, biodiversité spécifique et fonctionnalité) Les prescriptions de l'article 13 permettent de gérer la relation entre le bâti et les espaces libres. Cet article doit permettre d'assurer la cohérence entre la préservation des espaces aérés et les impératifs de construction. Le rôle essentiel de l'article 13 est la protection et la création des espaces verts de manière à conserver et enrichir la trame verte de Drancy. Il impose, dans toutes zones, un pourcentage minimal d'espaces plantés au sein des espaces libres. En zone pavillonnaire UG, il est imposé de traiter 40% de l'unité foncière en pleine terre, ce qui facilite en outre, l'évacuation des eaux pluviales en milieu naturel.</p> <p>Les nouvelles OAP vont participer activement à la trame verte (cœur d'îlots végétalisés, squares, voies plantées ou paysagées, mail piétons végétalisés...). L'aménagement des secteurs de projets s'inscrira également dans cette recherche de qualité environnementale. Notamment, une attention particulière sera portée à la préservation et à la valorisation de la trame verte existante constituée notamment par les espaces privés et jardins, les alignements...</p>
<p><b>Les pollutions et la qualité des milieux</b>  <u>Objectif</u> : Minimiser les rejets dans les milieux et adapter ces rejets aux capacités de ces milieux</p>	<p>Air (qualité/rejets)  Eaux (qualité/rejets)  Sols (quantité/qualité)</p>	<p>Dans sa quête de tendre vers une ville où il fait bon vivre, récréative, mais aussi moins bruyante et moins polluante, la ville souhaite à terme créer un réseau doux, maillé, cohérent et attractif.</p> <p>De nombreux projets d'infrastructures de transports en commun sont prévus sur la commune. Le futur métro GPE, la Tangentielle Nord, les futures gares le Bourget RER et Drancy-Bobigny permettront la desserte à la fois de la commune, et des territoires de proche et moyenne couronne.</p> <p>Les nouvelles OAP participent également à réduire les nuisances pour les habitants. Afin de ne pas exposer directement les habitants aux nuisances des voies ferrées au nord, l'OAP du Baillet impose des hauteurs plus importantes en limite des voies. Chaque OAP souhaite également participer au développement du maillage doux de la commune à travers des aménagements piétons ou cyclables.</p> <p>La nappe phréatique est susceptible, particulièrement en saison pluvieuse, de monter à un niveau proche du terrain naturel. Le règlement impose que quelle que soit l'opération d'urbanisation, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté dans les réseaux. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non-imperméabilisation, adaptable à chaque cas. Les effets de la mise en œuvre du plan n'ont pas d'incidences négatives sur l'alimentation en eau potable. Drancy ne compte pas de captages AEP sur le territoire.</p>

Dimensions	Domaines	Incidences générales du PLU
<p><b>Les ressources naturelles</b>  <u>Objectif</u> : Assurer l'utilisation durable des diverses ressources naturelles physiques (eau, sol, énergie, espace...) en les préservant de manière à ce que les générations futures puissent avoir le même niveau de développement.</p>	<p>Eau (consommation)  Sols et espaces (consommation/agriculture)  Énergies et matières premières  Valorisation des déchets</p>	<p>Le branchement sur le réseau d'eau potable public existant est obligatoire pour toute construction qui requiert une alimentation en eau et pour toutes les extensions de constructions existantes.  L'eau potable distribuée aux Drancéens provient de la Marne. En cas de pénurie, de sécheresse ou autre le Préfet de la Seine-Saint-Denis peut limiter les usages de l'eau. Ainsi, des mesures de restriction ou d'interdiction provisoires de prélèvement dans les eaux superficielles ou souterraines ainsi que des mesures de restriction ou d'interdiction d'usage de l'eau peuvent être mises en œuvre.  En ce qui concerne le volet énergétique, il convient de développer l'utilisation des énergies renouvelables, afin de réduire les émissions de CO2 et de ne pas contribuer à l'augmentation de l'effet de serre. L'incitation à un habitat de qualité environnementale devrait permettre une moindre dépense énergétique. C'est un objectif auquel participent activement les OAP du Baillet, Gaston Roulaud et de l'Avenir Parisien. Le PLU rappelle, notamment par le biais des OAP, la nécessité de respecter au moins la réglementation thermique en vigueur pour les nouvelles constructions. L'OAP Gaston Roulaud prescrit la mise en place d'un réseau de chaleur alimenté par des énergies renouvelables et l'OAP de l'Avenir Parisien affirme la volonté de mener des études sur les opportunités de développement des réseaux de chaleur.  Il peut fixer les obligations imposées aux constructions, travaux, installations et aménagements, en matière de performances énergétiques et environnementales.  Dans toutes les zones urbaines, des dérogations aux règles des articles 6, 7 et 10 du présent règlement sont autorisées pour les travaux d'isolations thermiques ou phoniques des constructions par l'extérieur, dans la limite d'une épaisseur de 0,20m. Les effets de la mise en œuvre du plan sur la production/gestion/collecte de déchets devraient être positifs. En effet le règlement impose que toute construction doit permettre à l'intérieur de l'unité foncière, le stockage des bacs roulants destinés à recevoir les ordures ménagères des occupants en attente de collecte lorsque des colonnes à déchets enterrées ne sont pas implantées sur le domaine public.</p>
<p><b>Les risques</b>  <u>Objectif</u> : Minimiser et prévenir les risques naturels, sanitaires et technologiques pour l'homme et pour la nature afin de lutter contre tout ce qui peut porter atteinte à la santé de l'homme et aux espèces vivantes.</p>	<p>Risques naturels et technologiques.</p>	<p>La commune de Drancy est concernée par le risque inondation direct par remontée de nappe phréatique (aléa très élevé à l'extrémité ouest et en limite nord de la commune). Le territoire est aussi soumis, au nord-ouest, au risque d'effondrement de terrain du fait de carrières sur la commune du Bourget. Ces risques ont été intégrés au projet de PLU. Il convient toutefois de préciser que les urbanisations prévues vont se réaliser sur des terrains déjà imperméabilisés et que l'augmentation du risque d'inondation sera limité. Toutefois, afin d'améliorer la prise en compte du risque, il conviendra de prévoir des aménagements hydrauliques adaptés aux enjeux de chaque zone.  En ce qui concerne les risques technologiques, la commune est concernée par le risque de transport de matières dangereuses, renforcé par la présence de la gare de triage au nord du territoire. L'Etat avait envisagé un périmètre d'inconstructibilité autour de la zone de triage. Au vu des nouvelles réglementations applicables, une nouvelle étude de dangers a été conduite et des mesures de précautions prescrites et mises en œuvre. Le périmètre envisagé pourrait être restreint au seul périmètre de la gare de triage voire limité au seul périmètre de la gare de triage.  Certaines opérations d'aménagement de type renouvellement urbain situées au niveau d'anciennes activités pourraient révéler la présence de pollution des sols. Dans le cas où des pollutions des sols seraient avérées, des mesures de dépollution ou de confinement de la pollution seront mises en œuvre.</p>

Dimensions	Domaines	Incidences générales du PLU
<p><b>Le cadre de vie</b>  <u>Objectif</u> : Améliorer le cadre de vie quotidien des habitants et réduire les nuisances (environnement immédiat des lieux de résidence, de travail ou de loisirs : paysages et nuisances acoustiques, esthétiques...).</p>	<p>Paysage.  Bâtiments.  Nuisances.</p>	<p>Le projet de PLU aura globalement pour effet d'améliorer le cadre de vie des habitants puisqu'il a été conçu afin de respecter au maximum les principes du développement durable. En particulier le PLU de Drancy rend obligatoire un pourcentage d'espaces plantés au sein des espaces libres dans la plupart des zones, plus ou moins important selon les zones, ainsi qu'un pourcentage de pleine terre en zone pavillonnaire UG (40%). De nouveaux squares seront également aménagés dans le cadre des OAP et à travers la mise en place d'un emplacement réservé.</p> <p>Les nouvelles urbanisations se situeront dans l'enveloppe urbaine. Les opérations de renouvellement urbain seront réalisées sur le principe de la densification. Précisons également que la commune développe des modes de déplacement doux afin de réduire les nuisances notamment en centre-ville : stationnements, circulation piétonne.</p>
<p><b>Le patrimoine naturel et culturel</b>  <u>Objectif</u> : Conserver et transmettre aux générations futures des éléments remarquables du patrimoine biologique, paysager ou culturel.</p>	<p>Sites.  Architecture et monuments.</p>	<p>En ce qui concerne le patrimoine paysager de la commune, le PLU aura des effets positifs compte tenu des objectifs de préservation et de valorisation des espaces verts et des espaces paysagers urbains (requalification et renouvellement urbain de certains quartiers, des espaces publics,...).</p> <p>Par ailleurs, les aménagements paysagers qui devraient être mis en place dans le cadre de l'urbanisation des nouvelles zones devraient permettre de conforter le caractère végétal de la commune (aménagements paysagers, cœurs d'îlots paysagers, alignements d'arbres...).</p> <p>Dans le tissu pavillonnaire, la faible densité sera préservée et mise en valeur. La Municipalité entend conserver les caractéristiques propres de ces quartiers : maintien du caractère paysager, hauteur mesurée des constructions, faible emprise au sol...</p> <p>L'article 11 du règlement porte également une attention particulière à l'aspect extérieur des constructions afin de favoriser un urbanisme rythmé et cohérent. Ainsi, des dispositions régissent l'aspect des façades, des toitures, des clôtures,...</p> <p>La commune souhaite également préserver son patrimoine bâti à travers la protection de bâtiments remarquables au titre de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme et repérés au plan de zonage.</p>

## 5. PROPOSITIONS DE MESURES POUR SUPPRIMER OU REDUIRE LES EFFETS NEGATIFS SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES MILIEUX NATURELS

Dimensions	Projets concernés	Mesures pour supprimer ou réduire les effets négatifs sur l'environnement	Mesures de compensation
<p><b>La biodiversité et les milieux naturels</b></p> <p><u>Objectif</u> : Protéger les milieux naturels</p>	<p>Ilot du marché Densification et renouvellement dans le diffus de la zone UA Gaston Roulaud Stade nautique Louis Aragon Gare de Drancy-Bobigny Le Baillet L'Avenir Parisien</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Protection des réservoirs de biodiversité par des espaces verts naturels stricts (zone N): parc de Ladoucette</li> <li>- Article sur l'obligation de planter un pourcentage des espaces libres instauré dans toutes les zones urbaines UA, UG, UC, UI...</li> <li>- Article pour la zone UG imposant 40% de traitement en pleine terre de l'unité foncière.</li> <li>- Intégration dans les OAP de mailles végétales et d'espaces paysagers.</li> </ul>	<p><b>Aucune mesure de compensation n'est nécessaire à ce stade après analyse des incidences du projet communal sur l'environnement.</b></p> <p>Par ailleurs, différentes recommandations ont été prises en compte dans le règlement après analyse des incidences du projet communal sur l'environnement. Ces dernières permettent d'aboutir à un projet communal de qualité environnemental dans les domaines de la préservation et de la valorisation de la biodiversité, de la mise en œuvre des énergies renouvelables, de la préservation du patrimoine bâti et des paysages. Ces recommandations concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La préservation des espaces à forte valeur écologique: zones N,</li> <li>- La préservation du patrimoine bâti remarquable: renouvellement urbain, préservation de bâtiments remarquables, projets de densification de qualité</li> </ul>
<p><b>Le paysage et le patrimoine bâti</b></p> <p><u>Objectif</u> : Protéger le paysage et le patrimoine bâti</p>	<p>Ilot du marché Densification et renouvellement dans le diffus de la zone UA Gaston Roulaud Stade nautique Louis Aragon Gare de Drancy-Bobigny Le Baillet L'Avenir Parisien</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien d'espaces plantés sur chaque parcelle au sein des espaces libres qui varie selon la zone concernée</li> <li>- Intégration des problématiques paysagères et patrimoniales (identités du quartier) sur les sites en projets</li> <li>- Les constructions, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrages à édifier ou à modifier, ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales (Art. R 111.27 du Code de l'Urbanisme).</li> </ul> <p>La bonne intégration des constructions à leur environnement sera recherchée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une adaptation au sol soigneusement traitée,</li> <li>- Leurs dimensions et la composition de leurs volumes,</li> <li>- L'aspect et la mise en œuvre des matériaux,</li> <li>- L'harmonie des couleurs.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Protection du patrimoine bâti remarquable au titre de l'article L.151-19 du Code de l'urbanisme.</li> </ul>	<p>Ces dernières permettent d'aboutir à un projet communal de qualité environnemental dans les domaines de la préservation et de la valorisation de la biodiversité, de la mise en œuvre des énergies renouvelables, de la préservation du patrimoine bâti et des paysages. Ces recommandations concernent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La préservation des espaces à forte valeur écologique: zones N,</li> <li>- La préservation du patrimoine bâti remarquable: renouvellement urbain, préservation de bâtiments remarquables, projets de densification de qualité</li> </ul>

<p>Les mesures pour protéger la ressource en eau et les milieux aquatiques</p>	<p>Ilot du marché Densification et renouvellement dans le diffus de la zone UA Gaston Roulaud Stade nautique Louis Aragon Gare de Drancy-Bobigny Le Baillet L'Avenir Parisien</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toute construction doit être alimentée par branchement à un réseau collectif de distribution sous pression présentant des caractéristiques suffisantes.</li> <li>- Toutes les constructions doivent respecter le Règlement Communal d'Assainissement et le Règlement Sanitaire Départemental.</li> <li>- Le pétitionnaire doit prendre toute précaution pour que les installations d'eau potable ne soient en aucune manière immergées à l'occasion d'une mise en charge d'un égout.</li> <li>- Le pétitionnaire doit prendre aussi en compte les possibles mises en charge des réseaux publics jusqu'à la cote altimétrique de la voie publique de façon à éviter le reflux d'eaux d'égout dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique.</li> <li>- le pétitionnaire devra donc prémunir le projet des variations de niveau des eaux souterraines et prévoir un cuvelage étanche</li> <li>-Les eaux issues des parkings, y compris celles des parkings souterrains, subiront un traitement de débouage, déshuilage, avant rejet dans le réseau d'eau pluviale.</li> <li>- Pour toute opération, l'imperméabilisation et le ruissellement engendrés devront être quantifiés afin de mesurer les incidences sur les volumes d'eau à transiter dans les réseaux communaux et départementaux. Aucun débit supplémentaire ne sera accepté. Les rejets supplémentaires devront faire l'objet d'une technique de rétention alternative ou bien d'une technique de non-imperméabilisation, adaptable à chaque cas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La maîtrise du paysage urbain, de l'architecture et du patrimoine bâti : prescriptions architecturales du règlement, maintien des espaces verts, création de squares,...</li> <li>- Les démarches de développement durable : le règlement et les OAP encouragent une gestion durable (gestion des eaux pluviales, conception du bâti, traitement des déchets...).</li> </ul> <p><b>Toutefois chaque projet fera l'objet d'études spécifiques à la parcelle avant autorisation de l'autorité compétente. Ces études permettront de déterminer avec exactitude la nécessité ou pas de mesures compensatoires des effets du projet envisagé sur l'environnement.</b></p>
<p>Les mesures en faveur des choix énergétiques, de la réduction des émissions de GES et pour le maintien de la qualité d'air</p>	<p>Ilot du marché Densification et renouvellement dans le diffus de la zone UA Gaston Roulaud Stade nautique Louis Aragon Gare de Drancy-Bobigny Le Baillet L'Avenir Parisien</p>	<p><b>Principales mesures du PLU relatives à la maîtrise des déplacements automobiles générés par le développement urbain</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Multifonctionnalité des nouveaux quartiers (notamment à proximité des futures gares du GPE) afin de réduire les besoins en déplacements motorisés pour les usages quotidiens;</li> <li>- Développement des liaisons douces et transports en commun (lignes 15, 16 et 17 du GPE et Tangentielle Nord).</li> </ul>	



		<p><b>Principales mesures du PLU relatives à la maîtrise des consommations énergétiques fossiles dans le parc résidentiel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Incitation à l'augmentation de la performance énergétique avec des dérogations aux articles 6, 7 et 10 du règlement pour les travaux d'isolation thermique dans toutes les zones</li> <li>- En cas de création de 2 logements ou plus dans une construction existante ou sur une même parcelle, la performance énergétique doit être augmentée de 20% par rapport à la RT en vigueur en zone UG</li> <li>- Si la performance énergétique est augmentée de 20% par rapport à la RT en vigueur, il est accordé un bonus de 10% d'emprise au sol en zone UG</li> </ul>	
	<p><b>OAP du Baillet</b>  Cette OAP a pour objet la requalification d'une friche industrielle, le long des voies ferrées.  Le projet communal de ce secteur est de créer un quartier mixte combinant principalement de l'habitat collectif, des équipements publics, des commerces et des services.  La programmation prévoit entre 600 et 800 logements, des équipements structurants (espace</p>	<p><b>Principales mesures du PLU relatives à la lutte contre les risques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Prise en compte des risques inondations (essentiellement par remontée de nappe phréatique et ruissellement des eaux) : prendre toutes les dispositions nécessaires pour avoir des fondations adaptées au type de sol ainsi que des sous-sols et des fondations adaptées au niveau de l'eau en réalisant des études de sols par exemple</li> <li>-Prise en compte des risques avec le comblement des vides, les consolidations souterraines, des fondations profondes, des sondages préalables si la nature du sol est incertaine, pourront être imposés.</li> </ul> <p><b>Principales mesures du PLU relatives aux déplacements</b>  Proximité de la future gare GPE « Le Bourget RER ».  Arrivée des lignes de métro 16 et 17 du Grand Paris Express et de la Tangentielle Nord.  Un maillage viaire apaisé.  De nouveaux espaces publics qualitatifs.  Un réseau de liaisons douces mettra en relation les équipements, les espaces publics et les îlots résidentiels.</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à la qualité urbaine et architecturale</b>  Adapter la densité du quartier à son environnement afin d'éviter les ruptures d'échelles brutales et de maintenir des formes urbaines cohérentes.</p>	

	<p>culturel, école...) et une nouvelle offre commerciale avec un supermarché au cœur du quartier.</p>	<p>Hauteurs plus importantes en limite de voies ferrées afin de former un « écran acoustique » et la silhouette urbaine de Drancy. Prise en compte de l'ensoleillement du site afin de définir les orientations optimales des constructions. Aspect verdoyant avec la présence d'un square, de voies paysagées, de cœurs d'îlots végétalisés, mails piétons...</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à la biodiversité</b> Principe de traitement végétalisé de la voie principale. Création d'un square. Mails piétons paysagers.</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à la réduction des nuisances</b> Front bâti le long des voies ferrées afin de réduire les nuisances acoustiques Niveau d'isolement des bâtiments en limite des voies ferrées conforme à l'arrêté du 30 mai 1996.</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à l'énergie</b> Réflexion sur la mise en place d'un réseau de chauffage urbain biomasse (alimentation bois), l'insertion bioclimatique, la volumétrie, les réducteurs de puissance des éclairages publics...</p>	
	<p><b>OAP de l'Avenir Parisien</b> Cette OAP a pour objet la recomposition et l'intensification urbaine du quartier de l'Avenir Parisien, en lien avec l'arrivée des deux gares GPE. L'objectif est de constituer un nouveau quartier mixte (logements, activités, commerces et services) de grande qualité urbaine et architecturale, et mieux connecté à la ville. Le projet communal prévoit un quartier mixte sur le secteur Saint-Gobain, principalement dédié à de l'activité et de l'habitat, une densification douce du tissu pavillonnaire, et une requalification du secteur de la gare de Drancy-Bobigny.</p>	<p><b>Principales mesures du PLU relatives aux déplacements</b> Pôles multimodaux majeurs (2 gares GPE) Arrivée des lignes de métro 15, 16 et 17 du Grand Paris Express et de la Tangentielle Nord Un maillage viaire redessiné et apaisé. Désenclavement du quartier de l'Avenir Parisien et liaison au reste de la commune. Nouvelles liaisons douces afin de proposer des parcours agréables et sécurisés pour les usagers.</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à la qualité urbaine et architecturale</b> Adapter la densité du quartier à son environnement afin d'éviter les ruptures d'échelles brutales et de maintenir des formes urbaines cohérentes. Des hauteurs plus importantes et des signaux architecturaux pourront venir rythmer la composition urbaine à proximité des gares GPE. Renforcer la nature dans la ville avec la présence de mails</p>	

		<p>paysagés.          Traitement paysager : cœurs d'îlots, square et maintien végétalisé des talus de l'A86.</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à la biodiversité</b>          Renforcement de la nature dans la ville.          Mails paysagers, supports d'espaces végétalisés nouveaux.          Traitement paysager (cœurs d'îlots, square, ...)</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives au traitement des eaux et des déchets</b>          Gestion qualitative et économe des eaux : récupération de l'eau de pluie, création de systèmes alternatifs d'assainissement et de gestion des eaux pluviales.          Collecte sélective des déchets.</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à l'énergie</b>          Efficacité énergétique visée.          Etude des opportunités de développer les réseaux de chaleur.          Conception bioclimatique des bâtiments.</p>	
	<p><b>OAP Gaston Roulaud</b>          Cette OAP a pour objet la réhabilitation de la cité Gaston Roulaud, aujourd'hui vieillissante.          Le projet communal est d'accueillir un programme mixte principalement dédié au logement (environ 1 000 logements) mais accueillant également des équipements et des commerces.          Le ville souhaite mettre en place un quartier durable avec une ambition environnementale forte.</p>	<p><b>Principales mesures du PLU relatives aux déplacements</b>          Un nouveau maillage viaire apaisé.          Favoriser les circulations douces à travers l'aménagement d'une voie partagée est-ouest.          De nouvelles liaisons douces permettant de rejoindre la future gare GPE « Drancy-Bobigny ».</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à la qualité urbaine et architecturale</b>          Adapter la densité du quartier à son environnement avec des bâtiments de taille plus modeste.          Aspect très verdoyant avec la présence du parc au cœur du quartier, de voies paysagées, de cœurs d'îlots végétalisés, ...</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à la réduction des nuisances</b>          Promotion de la mobilité douce.</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à la biodiversité</b>          Mise en valeur du parc central.          Mise en place d'une charte de gestion O phyto.</p>	

		<p><b>Principales mesures du PLU relatives à la gestion des eaux et des déchets</b></p> <p>La mise en place d'un système de points d'apport volontaire enterrés avec tri sélectif et gestion des encombrants est préconisée.</p> <p>Chaque nouvel îlot disposera d'un branchement EP sur domaine public permettant de se raccorder sur le réseau principal.</p> <p>Création de noues plantées.</p> <p><b>Principales mesures du PLU relatives à l'énergie</b></p> <p>Efficacité énergétique du bâti visée avec une réglementation thermique stricte et la mise en œuvre d'un réseau de chaleur alimenté par des énergies renouvelables.</p> <p>Les nouvelles constructions auront pour ambition de fonctionner à énergie passive.</p>	
--	--	---	--

La partie « effets de la mise en œuvre du futur PLU sur l'environnement » n'a fait ressortir **aucun point sensible concernant le milieu naturel.**

Les zones de projets correspondent à des zones urbanisées, **aucun effet négatif n'est avéré.**

Les zones urbaines du futur PLU sont également soumises à des risques naturels majeurs (risque d'effondrement de terrain et risque d'inondation par remontée de nappe). De surcroît, quelques mesures peuvent être appliquées hors des zones constructibles faiblement et moyennement concernées par un ou des risques afin de réduire ces risques : le maintien ou la végétalisation des sols qui stabilisent le sol, l'entretien des plantations, le drainage des pentes, etc. ainsi que la préservation optimale des principaux accès routiers (évacuation, secours).

**Pour les autres aspects de l'environnement, les effets de la mise en œuvre du PLU sont peu significatifs, voire positifs.**

**Toutefois chaque projet fera l'objet d'études spécifiques à la parcelle avant autorisation de l'autorité compétente. Ces études permettront de déterminer avec exactitude la nécessité ou pas de mesures d'évitement ou de réduction des effets du projet envisagé sur l'environnement.**

## **6. MESURES COMPENSATOIRES ET INDICATEURS DE SUIVIS**

Article R\*123-2-1 :

« Lorsque le plan local d'urbanisme doit faire l'objet d'une évaluation environnementale conformément aux articles L. 121-10 et suivants, le rapport de présentation : [...]

6° définit les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du plan [...]. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ».

Conformément aux dispositions de l'article L 153-27 du code de l'urbanisme, le PLU fera l'objet d'une analyse des résultats de son application, notamment en ce qui concerne l'environnement au plus tard à l'expiration d'un délai de 9 ans à compter de son approbation.

Dans cette perspective, les indicateurs présentés dès la page suivante ont été retenus selon les axes et orientations définies dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

Il ne s'agit pas de constituer un tableau de bord exhaustif de l'état de l'environnement. Le dispositif de suivi est constitué d'un nombre restreint d'indicateurs, mais ceux-ci sont cohérents d'une part avec les orientations du document d'urbanisme propres aux enjeux environnementaux identifiés sur le territoire, et d'autre part aux possibilités d'actualisation de la collectivité.

Pour chacun d'entre eux, sont précisés :

- la source : organisme ou la structure auprès desquels la donnée est disponible,
- la périodicité de mise à jour possible, au regard de la fréquence d'actualisation de la donnée par l'organisme source, à la date d'approbation du PLU, sachant que celui-ci n'a obligation de faire l'objet d'un bilan qu'au bout de 9 années de vie,

A ce titre, le rapport de présentation comporte une liste d'indicateurs environnementaux pour effectuer cette analyse. Les indicateurs ont été sélectionnés de sorte à retenir :

- les plus pertinents pour la commune ;
- les plus simples à renseigner/utiliser ;
- les plus représentatifs des enjeux et problématiques du territoire communal

Thème	Critère	Indicateur	Fréquence	Source	
<b>Gérer la ressource en eau (AEP, eaux usées, pluviales)</b>	Gestion de l'eau potable	Qualité de l'eau potable distribuée	Annuelle	UDI SEDIF	
		Consommation annuelle d'eau potable par les abonnés	1 an	SEDIF –EPT Paris Terres d'Envol Véolia Eau	
		Rendement du réseau d'eau potable	1 an	SEDIF – EPT Paris Terres d'Envol Véolia Eau	
	Assainissement	Part du réseau unitaire sur le réseau séparatif	1 an	EPT/SIAAP	
		Nombre de points noirs sur le réseau pluvial	1 an	EPT / SIAAP	
		Part de la population ayant accès à un système d'assainissement collectif fonctionnel	1 an	EPT / SIAAP	
		Pourcentage d'installations autonomes de traitement des eaux usées conformes	1 an	SIAAP	
	Gestion du risque inondation	Nombre de dispositifs de traitement alternatif des eaux de pluie mis en place	3 ans	Commune	
		Capacité de stockage des réservoirs	1 an	Commune	
		Surfaces imperméabilisées	6 ans	DASS, Corine Land Cover	
	<b>Gestion des déchets</b>	Gestion des déchets par rapport à l'évolution de la population	% de recyclage des déchets	1 an	SITOM 93
			Déchets générés (en kg / habitant) hors DICB (industriels et commerciaux banals)	1 an	SITOM 93
Pourcentage de refus de tri			1 an	SITOM 93	
Nombre de points d'apport volontaire			2 ans	Commune	

		Nombre de conteneurs enterrés par type de flux (ordures ménagères, papiers journal, verre)	2 ans	Commune
<b>Économiser l'énergie</b>	Utilisation des systèmes d'énergies renouvelables	Nb de DP et PC acceptés mentionnant l'installation de systèmes utilisant des techniques durables	Durée du PLU	Commune
	Utilisation des énergies renouvelables (bois, géothermie, solaire)	Part de logements alimentés par des ressources renouvelables pour le chauffage et la production d'eau chaude	3 ans	Commune, ADEME
		Nombre d'installations d'énergies renouvelables ayant bénéficié d'une demande de subvention	3 ans	Commune, ADEME
	Évolution du bâti vers les énergies renouvelable	Nombre de permis de construire ou de demandes de subvention déposées pour la réalisation de travaux de rénovation énergétique	3 ans	Commune
<b>Transports en commun</b>	Desserte des transports collectifs	Linéaire de transports collectifs (ration km/hab)	5 ans	Veolia / RATP/SNCF
		Utilisation du réseau SNCF - Ratio Voyages/hab - Ratio Voyages/Km	5 ans	Veolia SNCF/RATP
<b>Déplacements doux</b>	Maillage de liaisons douces	Linéaire du réseau cyclable (pistes et bandes cyclables)	5 ans	Commune
		Nombre de places de stationnement vélo sur l'espace public et nombre de sites équipés	5 ans	Commune
		Part des trajets domicile-travail par voie piétonne et cyclable	1 an	INSEE-Commune
<b>Préserver la biodiversité</b>	Diversité d'espèces floristiques et faunistiques observées sur la commune	Nb Espèces floristiques et faunistiques observées et identifiées sur le territoire communal	Durée du PLU	DRIE IDF (base de données SILENE faune et flore)
		Surface du territoire communal sur laquelle la biodiversité a été inventoriée	Durée du PLU	Commune
	Préservation de la nature en ville (parcs, jardins, alignements)	Surface et % de la ville en espace vert urbain, dont : % et surface en gestion extensive	5 ans	Commune
		Proportion d'espaces verts par	5 ans	Commune

	d'arbres...)	habitant		
		Part des territoires d'accueil de l'habitat qui sont à moins de 500m d'un parc, d'un jardin, d'une zone verte, d'un espace de nature, d'une coulée verte, et/ou à moins de 200 m d'un itinéraire cyclable « vert », d'une promenade ou d'une berge aménagée.	5 ans	Commune
		Surface du territoire communal sur laquelle la biodiversité a été inventoriée	5 ans	Commune
<b>Trame verte et bleue</b>	Préservation des diversités des milieux et des ambiances (berges, forêts, coteaux...)	% du territoire communal et surface en ha de zones naturelles strictes dans le PLU	Durée du PLU	Commune
<b>Consommation de l'espace</b>	Densification de l'habitat	Suivi de la consommation de l'espace	9 ans	Commune
<b>Préserver le paysage et le patrimoine bâti</b>	Qualité de réhabilitation du bâti	Intégration des réflexions paysagères dans les réhabilitations Nb de réhabilitations soumises à autorisation communale bénéficiant d'une réflexion paysagère	Annuelle	Commune
	Améliorer la qualité des espaces publics et privés situés en entrée de ville et les rendre plus lisibles	Opérations de réhabilitation et requalification des traversées et centres et des entrées de ville (études L111-1-4° et travaux de requalification	5 ans	Commune
<b>Lutter contre les risques naturels</b>	Risques sur les personnes et les constructions	Suivi des risques naturels induits sur la population Nb d'interventions des secours pour chaque type de risque	Durée du PLU	SDIS-93, Pompiers



## 7. RESUME NON TECHNIQUE

Il convient de rappeler à titre liminaire, que l'évaluation environnementale du document d'urbanisme ne se substitue pas à étude d'impact ou aux autorisations nécessaires pour les aménagements envisagés par le PLU lui-même, notamment au niveau des zones UA, UB, UC, UD, UG, UI. Elle vise à informer le public et représente une première approche pour assurer une bonne prise en compte de l'environnement lors des futurs projets d'aménagement du territoire. Elle a également pour vocation d'apprécier les impacts du PLU et de déterminer la faisabilité des orientations d'aménagement et de programmation envisagées par le PLU au regard de l'environnement.

Le tableau suivant résume les éventuels effets de la mise en œuvre du plan sur l'environnement sous réserve d'études spécifiques avant la réalisation des projets d'aménagement.

### 7.1. RESUME DES INCIDENCES DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

Le projet de PLU de la commune de Drancy devrait avoir globalement des effets positifs sur l'environnement grâce à des préconisations concernant l'harmonisation et la cohérence du paysage urbain, du bâti, ou encore la valorisation des espaces verts du territoire (protection des espaces sensibles : parcs, trame verte, modes doux, chemins piétons). La quasi-totalité des projets d'aménagement prévus sur la commune préconise des comportements et des agissements qui vont dans le sens de la préservation de l'environnement. Ce sont essentiellement des projets de requalification, de densification et de valorisation des espaces de vie et des logements.

Par ailleurs, chaque projet devra être conforté par des études spécifiques (étude faune-flore, étude hydraulique, etc.) afin de renforcer cette volonté, et notamment sur des sites sensibles tels que les parcs et jardins.

Le tableau suivant résume les éventuels effets de la mise en œuvre du plan sur l'environnement sous réserve d'études spécifiques avant la réalisation des projets d'aménagement.

Le projet de PLU de la commune de Drancy devrait avoir globalement des effets positifs sur l'environnement, notamment sur le milieu naturel, le paysage et la trame verte et bleue en mettant en œuvre à travers son zonage et sa réglementation une politique de protection de ces espaces sensibles, contenus dans un espace d'origine très urbanisé.

LES EFFETS DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLU :	Effets positifs	Effets non significatifs	Effets négatifs
SUR LA CONSOMMATION DES ESPACES		Un nombre de projets importants au sein de la commune Pas de consommation d'espaces naturels	
SUR LES MILIEUX NATURELS	Obligation de planter un pourcentage des espaces libres 40% de traitement en pleine terre de l'unité foncière en zone UG	Conservation de la zone naturelle (parc de Ladoucette) : pas d'évolution	
SUR LE MILIEU AGRICOLE		Pas d'impact, car pas d'espace d'agricole	

SUR LES RISQUES NATURELS		Zones exposées à des aléas divers (risque d'effondrement de terrain, aléas remontée de nappe...)	
SUR LE PAYSAGE	Volonté de protéger le patrimoine bâti et naturel : prescriptions architecturales (toitures, matériaux, antennes, clôtures...) Éléments bâtis remarquables protégés au titre de l'article L.151-19 du code de l'urbanisme		
SUR LES EAUX		La production d'eau potable est suffisante aux futurs besoins de la commune. Les zones de densification futures ne devraient pas porter atteinte aux eaux (raccordement aux réseaux d'assainissement existants, ou à défaut gestion et traitement à la parcelle)	
SUR LA PRODUCTION DE DÉCHETS	Toute nouvelle construction doit permettre à l'intérieur de l'unité foncière, le stockage des bacs roulants destinés à recevoir les ordures ménagères des occupants en attente de collecte lorsque des colonnes à déchets enterrées ne sont pas implantées sur le domaine public.	Augmentation de la production de déchets	
SUR LA POLLUTION DE L'AIR	Organisation urbaine favorable aux modes doux et transports collectifs		
SUR LES ENERGIES	Ensoleillement pris en compte dans les OAP Commune favorable à l'énergie solaire Etude des opportunités de développer les réseaux de chaleur		
SUR LA POLLUTION SONORE		Voirie à circulation dense (A86, RD30, RD115...) Présence de la voie de chemin de fer	

## 7.2. RESUME DE L'ÉVALUATION ET DISPOSITIF DE SUIVI DES RESULTATS

La partie « effets de la mise en œuvre du PLU sur l'environnement » a fait ressortir quelques points de vigilance concernant essentiellement l'exposition de zones urbaines aux risques naturels.

Les zones en projets ne s'étendent pas sur des zones naturelles. Des mesures de réduction et de compensation ont été préconisées pour limiter les interactions entre les éléments urbains et les espaces naturels.

Aucune mesure d'évitement ou de réduction n'est nécessaire spécifiquement pour la zone N puisqu'aucun STECAL n'est prévu sur cette zone. L'intégration des futurs aménagements dans l'environnement devra être conforme à la réglementation du zonage et au SDAGE du Seine-Normandie 2016-2021. Cependant, des préconisations d'aménagements devront être proposées (sur l'énergie, les espaces verts...).

De plus, de nombreuses mesures d'évitement et de réduction sont prévues via le PADD, le règlement et le zonage qui vont diminuer significativement les impacts négatifs du PLU sur le territoire.

Les zones urbaines du PLU sont également soumises en partie à des risques naturels majeurs. Lorsque l'aléa est fort, les terrains sont très réglementés. Des mesures de réduction peuvent être envisagées par les secteurs soumis à aléa faible ou moyen. Aussi l'administration doit apprécier pour chaque demande d'autorisation d'occupation des sols, s'il convient de la refuser ou de formuler des prescriptions de construction en fonction de l'exposition aux risques pour le projet.

De surcroît, quelques mesures supplémentaires peuvent être appliquées afin de réduire : le maintien ou la végétalisation qui stabilise le sol, l'entretien des plantations, le drainage des pentes, etc. ainsi que la préservation optimale des principaux accès routiers (évacuation, secours).

**Aucune mesure de compensation n'est nécessaire à ce stade après analyse des incidences du projet communal sur l'environnement.**

**Toutefois chaque projet fera l'objet d'études spécifiques à la parcelle avant autorisation de l'autorité compétente. Ces études permettront de déterminer avec exactitude la nécessité ou pas de mesures compensatoires des effets du projet envisagé sur l'environnement.**

## 8. METHODOLOGIE

### 8.1. UNE MISSION QUI A PRIS EN COMPTE L'ENVIRONNEMENT

La ville de Drancy a décidé d'élaborer un PLU soucieux de son environnement, en application et traduction des grands principes de développement durable.

L'équipe chargée de chaque mission (diagnostic urbain/diagnostic environnemental/PADD/règlement) ont travaillé conjointement et partagé leurs analyses de façon très régulière, afin de mettre en relation les caractéristiques environnementales avec les principaux projets d'aménagement de la commune ainsi que les grands projets supra-communaux pouvant affecter le territoire et identifiés dans le cadre du diagnostic du PLU. Les différentes pièces du PLU ont ainsi été rédigées de façon conjointe et itérative par les équipes (PADD, OAP, zonage, règlement, rapport de présentation).

## **8.2. L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE TOUT AU LONG DE LA PROCEDURE D'ÉLABORATION DU PLU**

### **8.2.1 Analyse de l'état initial**

Il s'agit dans un premier temps de dresser un état initial de l'environnement stratégique, c'est-à-dire non encyclopédique, mais visant les problèmes principaux pouvant se poser sur le territoire.

Ces études préalables permettent de dégager les atouts et faiblesses du territoire ainsi que les opportunités et menaces auxquelles il est soumis, autour des différents axes thématiques et selon une approche transversale (identification des interactions entre les différentes thématiques). Il est ensuite possible d'identifier les enjeux thématiques auxquels le projet de PLU doit répondre.

Un travail de synthèse et d'analyse a, dans un premier temps, porté sur les caractéristiques du territoire, identifiées à travers les différentes données à disposition du maître d'ouvrage (biodiversité, transports, assainissement, déchets...). Des réunions de travail et d'échange de données ont regroupé le maître d'ouvrage, les services techniques et personnes ressources concernées, les Personnes Publiques Associées.

Ces éléments ont été complétés et enrichis par

- des visites de terrain sur l'ensemble du territoire puis sur les sites concernés par une évolution significative de leurs caractéristiques (sites concernés par des OAP principalement),
- l'analyse de diverses études et rapports antérieurs existants,
- la consultation de nombreux sites Internet spécialisés: DRIEE, DDT, DDAS, BRGM, ADEME...
- des réunions de travail réalisées avec les services techniques de la Ville

Chaque thématique a fait l'objet d'une synthèse (atouts, faiblesses, enjeux, transversalité avec les autres thématiques) qui a permis de débattre sur les enjeux environnementaux et paysagers, de redéfinir les priorités de développement au regard de ces enjeux, et de s'assurer de la prise en compte de toutes les dimensions environnementales.

### **8.2.2 Analyse du PADD et du règlement**

Cette phase de travail a eu pour objectif de traduire les enjeux environnementaux dans le zonage et le règlement, notamment à travers la définition de la trame verte du PLU.

Le bureau d'étude GROUPE SYNTHÈSE a contribué à l'écriture du règlement sur les articles traitant tout particulièrement des problématiques environnementales :

- l'Article 11 : Aspect extérieur des constructions
- l'Article 13 : Espaces libres et plantations,
- l'Article 15 : Performance énergétique et environnementale
- l'Article 16 : Réseaux de communications électroniques

### **8.2.3 Analyse des incidences**

L'objectif est de cibler les secteurs à fort enjeu que les futures études d'impact devront particulièrement prendre en compte, en fonction des grands équilibres du territoire et des exigences de leur préservation.

Cependant, le PLU étant un document de planification et non un projet opérationnel, toutes les incidences sur l'environnement ne sont pas connues précisément à ce stade, et seules les études d'impact propres à chaque projet traiteront dans le détail des effets sur l'environnement.

L'analyse des incidences du PLU est effectuée en confrontant la politique de développement programmée (orientations du PADD) et la traduction réglementaire qui en découle (zonage,

inscriptions graphiques, règlement...) à chacun des thèmes analysés dans la présentation de l'état initial de l'environnement, et du niveau de sensibilité qu'il présente.

Il s'agit d'identifier **les conséquences du développement attendu sur le territoire et les impacts négatifs possibles sur l'environnement**. Ces incidences peuvent être liées à des pressions déjà existantes sur le territoire, mais qui se trouveront accentuées par la mise en œuvre du projet de PLU ou bien à des pressions nouvelles découlant de la stratégie adoptée. Le projet adopté pouvant, soit mettre en valeur l'environnement, soit le préserver, et voire même dans certains cas participer à sa restauration, les incidences positives du document sont également exposées et argumentées.

**Cette « approche thématique »** permet d'apprécier la portée des actions du PLU sur l'ensemble des problématiques environnementales générales, traitées dans l'état initial de l'environnement (patrimoine naturel, paysage, consommation d'espace, gestion de la ressource en eau, risques, nuisances, énergie et qualité de l'air).

Elle est ensuite complétée **par une « approche spatialisée »** qui se concentre sur les sites concernés par une évolution significative de leurs caractéristiques avec la mise en œuvre du PLU. Cette étape s'applique à quantifier la transformation des zones impactées, à partir du croisement des caractéristiques et de la vulnérabilité du site avec les caractéristiques projetées de l'aménagement envisagé.

Cette analyse a permis de pointer du doigt les principales sensibilités environnementales de chacun des sites de projet (à court ou long terme) et d'opérer les premiers arbitrages sur les choix d'aménagement, considérant notamment la fragmentation des espaces (secteurs situés en extension ou en renouvellement) et de l'impact sur des éléments identifiés de la trame verte et bleue.