

ENQUÊTE PUBLIQUE
Commune de Drancy

NOVENBRE - DECEMBRE 2017

ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE



Concernant :

La demande formulée par le Territoire « Paris Terres d'Envol » pour la Commune de Drancy en vue de la révision de son Plan Local d'Urbanisme (PLU), conformément au Code de l'Urbanisme.

LISTE DES PIÈCES EN ANNEXES

- Décision E1700038/93 du Premier Vice-président du Tribunal Administratif de Montreuil en date du 6 octobre 2017.
- Arrêté N°2017/282 du Territoire « Paris – Terres d’Envol » en date du 3 novembre 2017.
- Lettre adressée à l’Etablissement Public Territorial en date du 28 décembre 2017.
- Notification à l’Etablissement Public Territorial en date du 28 décembre 2017.
- Procès-Verbal de Synthèse en date du 28 décembre 2017.
- Lettre adressée à Madame le Maire de la Commune de Drancy en date du 28 décembre 2017.
- Notification à la Commune de Drancy en date du 28 décembre 2017.
- Lettre BBZ/JV/LS/BC//NR-2018-01-012 du Territoire « Paris – Terres d’Envol » en date du 10 janvier 2018.
- Lettre BBZ/JV/LS/BC//NR-2018-01-71 du Territoire « Paris – Terres d’Envol » en date du 10 janvier 2018.
- Lettre BBZ/JV/LS/BC//NR-2018-02-95 du Territoire « Paris – Terres d’Envol » en date du 23 février 2018 accompagnant le mémoire en réponse.
- Mémoire en réponse du Territoire « Paris – Terres d’Envol ».

Le Président de l'Etablissement Public Territorial PARIS TERRES D'ENVOL,

- Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L 5219-5,
Vu le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L 153-19 et suivants, L 153-31 et suivants et R 153-8 et suivants,
Vu le Code de l'Environnement et notamment ses articles L 123-1 à L 123-19 et R 123-1 à R 123-46,
Vu le Décret du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'Etablissement Public Territorial Paris Terres d'Envol dont le siège est à Aulnay-sous-Bois,
Vu l'installation du Conseil de Territoire Paris Terres d'Envol en date du 11 janvier 2016,
Vu le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Drancy approuvé le 20 décembre 2005, modifié le 27 septembre 2007, révisé le 17 décembre 2009, modifié le 22 septembre 2011,
Vu la délibération du Conseil municipal de la ville de Drancy du 25 juin 2015 prescrivant la mise en révision générale du PLU, définissant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation,
Vu la délibération du Conseil Municipal de la ville de Drancy du 17 décembre 2015, exprimant le souhait que la procédure de révision du PLU soit poursuivie et achevée par l'EPT Paris Terres d'Envol,
Vu la délibération n°19 du Conseil du Territoire de Paris Terres d'Envol du 20 mars 2017 prenant acte de la tenue d'un débat sur le PADD au sein du Conseil de Territoire, et sur les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le cadre de la révision du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy,
Vu la décision du 20 juin 2017 prise par la Mission Régionale d'Autorité Environnementale et dispensant de réaliser une évaluation environnementale,
Vu la délibération n°96 du Conseil du Territoire de Paris Terres d'Envol du 03 juillet 2017 relative au bilan de la concertation et à l'arrêt du PLU de la ville de Drancy,
Vu la décision n° E17000038/93 de Monsieur le Vice-Président du Tribunal Administratif de Montreuil en date du 6 octobre 2017 désignant Monsieur Jean-François BIECHLER, retraité de l'armée - consultant en environnement, en qualité de commissaire enquêteur titulaire,
Vu le dossier soumis à enquête publique,

ARRETE

ARTICLE 1 Il sera procédé à une enquête publique sur le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Drancy, du **mercredi 22 novembre 2017 au vendredi 22 décembre 2017** inclus soit pendant 31 jours consécutifs.

La révision générale du PLU de Drancy a notamment pour objectifs de :

- Intégrer les évolutions réglementaires liées à l'évolution du contexte législatif.
- Prendre 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 les 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.

ARTICLE 2 Monsieur Jean-François BIECHLER, retraité de l'armée - consultant en environnement a été désigné en qualité de commissaire enquêteur, par Monsieur le vice- Président du Tribunal Administratif de Montreuil.

ARTICLE 3 Un avis au public faisant connaître l'ouverture de l'enquête sera publié, en caractères apparents, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département.
Cet avis sera également publié, par voie d'affiches en mairie et sur les panneaux municipaux de la Ville de Drancy ainsi qu'au siège social de l'Etablissement Public Territorial Paris Terres d'Envol situé place de l'Hôtel de Ville à Aulnay-Sous-Bois quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci.
Cet avis sera également publié sur le site internet de la ville de Drancy (www.drancy.net) et sur celui de l'Etablissement public territorial, autorité organisatrice (www.paristerresdenvol.fr).
Une copie de cet avis sera annexée au dossier d'enquête publique.

ARTICLE 4 Le dossier d'enquête publique et un registre d'enquête à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, seront tenus à la disposition du public à la Mairie de Drancy, Place de l'Hôtel de Ville, Direction de l'Urbanisme (3^{ème} étage), 93700 Drancy, pendant la durée de l'enquête, et consultables aux horaires suivants :
Tous les jours de 09H00 à 12H00 et de 13H30 à 17H30, sauf le mardi matin et jeudi matin.
Samedi de 09H00 à 12H00.

Le dossier d'enquête publique sera également disponible durant l'enquête publique et sur le site Internet de la commune de Drancy www.drancy.net ainsi que sur le site internet de l'EPT Paris Terres d'Envol www.paristerresdenvol.fr et déposer ses observations selon les modalités précisées à l'article 6.

Un poste informatique sera accessible à la Direction de l'Urbanisme de la ville de Drancy (3^{ème} étage), Place de l'Hôtel de Ville, et permettra l'accès au dossier sur le site internet de la commune et à l'adresse numérique dédiée à l'enquête, aux jours et horaires suivants :

Tous les jours de 09H00 à 12H00 et de 13H30 à 17H30, sauf le mardi matin et jeudi matin.
Samedi de 09H00 à 12H00.

ARTICLE 5 Le dossier d'enquête publique comporte les pièces suivantes :
Le présent arrêté d'ouverture de l'enquête publique
Les modalités d'information du public
Le dossier du projet de PLU arrêté, comprenant :

- * Un rapport de présentation
- * Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)
- * Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)
- * Le règlement
- * les documents graphiques
- * Les annexes
- * Les pièces administratives
- * le bilan de la concertation
- * Les insertions légales
- * les avis des personnes publiques associées

ARTICLE 6 Pendant la durée de l'enquête, chacun pourra prendre connaissance du dossier et consigner ses observations, propositions ou contre-propositions sur le registre d'enquête publique à mairie de Drancy, Place de l'Hôtel de ville, Direction de l'Urbanisme (3^{ème} étage), 93700 Drancy aux heures d'ouverture mentionnées ci-dessus, ou les adresser par courrier au commissaire enquêteur à l'adresse suivante : Monsieur le Commissaire Enquêteur, Mairie de Drancy, Place de l'Hôtel de Ville 93 700 Drancy, ou par voie électronique à l'adresse suivante : commissaire-enqueteur-plu@drancy.fr
Les observations du public seront consultables et communicables, pendant toute la durée de l'enquête.
Toute personne peut, sur sa demande et à ses frais, obtenir communication du dossier d'enquête publique, et des informations peuvent être demandées sur ce dossier auprès de la personne responsable du projet, à savoir Monsieur Biagio CORTESE, représentant de Monsieur Bruno BESCHIZZA Président de l'Etablissement Public Territorial de Paris Terres d'Envol, dès la publication du présent arrêté.

ARTICLE 7 Le commissaire enquêteur assurera des permanences à la mairie de Drancy, Place de l'Hôtel de Ville, 93700 Drancy, pour recevoir les observations écrites ou orales et répondre aux demandes d'information du public aux dates et heures suivantes :

Accusé de réception en préfecture
093-200058097-20171106-2017-282-AR
Date de télétransmission : 06/11/2017
Date de réception préfecture : 06/11/2017

- le mercredi 22 novembre de 09H00 à 12H00
- le mardi 28 novembre de 14H00 à 17H00
- le samedi 09 décembre de 09H00 à 12H00
- le mercredi 13 décembre de 14H30 à 17H30
- le vendredi 22 décembre de 14H30 à 17H30

ARTICLE 8 À l'expiration du délai d'enquête prévu à l'article 1, le registre d'enquête sera clos et signé par le commissaire enquêteur.

Dès réception du registre et des éventuels documents annexés, le commissaire enquêteur rencontrera, sous huitaine, le responsable de l'EPT Paris Terres d'Envol, afin de lui communiquer les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Ce dernier disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Dans un délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur transmettra au Président de l'EPT Paris Terres d'Envol le dossier de l'enquête accompagné du registre et des pièces annexées, avec son rapport et ses conclusions motivées.

Le rapport relatera le déroulement de l'enquête et comportera une synthèse des observations du public ainsi qu'une analyse des propositions et contre-propositions recueillies. Les conclusions motivées du commissaire enquêteur seront consignées dans un document séparé précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport et de ses conclusions motivées à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Montreuil. Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sera adressée par le Président de l'Établissement Public Territorial Paris Terres d'Envol à Monsieur le Maire de Drancy et au Préfet de la Seine Saint Denis.

ARTICLE 9 Le public pourra consulter le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur, pendant une durée d'un an :

- dans les locaux de l'Établissement Public Territorial PARIS TERRES d'ENVOL - 50, allée des Impressionnistes, ZA Paris-Nord 2 à Villepinte (93420)
- au service de l'Urbanisme de la Ville du Drancy, Place de l'Hôtel de ville, 93 700 Drancy, aux jours et heures habituels d'ouverture
- sur le site Internet de la ville de Drancy : www.drancy.net
- sur le site internet de l'Établissement public territorial, autorité organisatrice, www.paristerresdenvol.fr

Les personnes intéressées pourront en obtenir communication dans les conditions prévues par le Code des relations entre le public et l'administration.

ARTICLE 10 Le projet de révision générale du PLU de Drancy mis à l'enquête, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, sera soumis à l'approbation du Conseil de territoire de l'EPT Paris Terres d'Envol.

ARTICLE 11 Dans un délai de deux (2) mois à compter de sa publication le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux ou d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Montreuil.

ARTICLE 12 Ampliation du présent arrêté sera adressée :

- à Monsieur le Préfet de la Seine Saint Denis,
- à Monsieur le Maire de Drancy,
- à Monsieur la Président du Tribunal Administratif de Montreuil,
- à Monsieur le Commissaire enquêteur.

ARTICLE 13 Le présent arrêté sera inscrit au registre des arrêtés, affiché et publié au recueil des actes administratifs.



Fait à Aulnay-sous-Bois le, 3 novembre 2017

LE PRESIDENT DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL

Bruno BESCHIZZA

Accusé de réception en préfecture
093-200058097-20171106-2017-282-AR
Date de télétransmission : 06/11/2017
Date de réception préfecture : 06/11/2017

6 octobre 2017

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTREUIL

N° E17000038/93

LE PREMIER VICE-PRÉSIDENT
DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF

Décision désignation commissaire enquêteur

Vu enregistrée le 4 octobre 2017, la lettre par laquelle l'Etablissement public territorial Paris Terres d'Envol demande la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet une révision d'un Plan Local d'Urbanisme sur la commune de Drancy ;

Vu le code de l'environnement et notamment ses articles L. 123-1 et suivants ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 ;

Vu le décret n° 85-453 du 23 avril 1985 pris pour l'application de la loi du 12 juillet 1983 ;

Vu le décret n° 2001-260 du 27 mars 2001 ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2017 ;

Vu la décision en date du 1^{er} septembre 2016 par laquelle la présidente du tribunal administratif a donné délégation à M. Choplin, premier vice-président, pour signer les décisions relatives à la désignation des commissaires enquêteurs ;

DECIDE

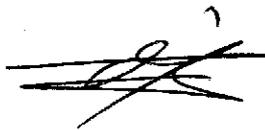
Article 1^{er} : M. Jean-François BIECHLER est désigné en qualité de commissaire enquêteur pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

Article 2 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

Article 3 : La présente décision sera notifiée à l'Etablissement public territorial Paris Terres d'Envol et à M. Jean-François BIECHLER.

Fait à Montreuil, le 6 octobre 2017

Le premier vice-président,

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping horizontal and diagonal strokes, positioned above the printed name.

Didier CHOPLIN

BIECHLER Jean-François
Commissaire Enquêteur
25 Impasse du Baron Saillard
93800 EPINAY SUR SEINE

Epina y sur Seine le 28 décembre 2017

Président de l'Etablissement Public
Territorial « Paris Terres d'Envol »
Boulevard de l'Hôtel de Ville
93600 Aulnay-sous-Bois

Monsieur le Président,

Je vous prie de trouver en pièces-jointes d'une part le Procès-Verbal de Synthèse concernant l'enquête publique pour la révision de Plan Local d'Urbanisme de la commune de Drancy et d'autre part le registre d'enquête comportant 10 observations > 2 courriers annexés et six courriels reçus pendant l'enquête à l'adresse dédiée.

Je permets d'appeler votre attention sur les trois points suivants:

- Avis défavorable de l'État (Lettre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis — DRIEA en date du 13 octobre 2017) : conditionné par la levée des réserves suivantes:
 - > La prise en compte du porter-à-connaissance relatif à la gare de triage de Drancy — Le Bourget ,
 - > La mise en compatibilité du PLU avec le PDUIF. Après rapprochement avec la préfecture de Seine-Saint-Denis, le commissaire enquêteur a obtenu l'information suivante : l'avis défavorable est associé à l'intégration de l'article 12 dans le règlement et non les parcs relais ou de rabattement pour la mise en compatibilité du PLU avec le PUIDF.
- Deux zones de gel issues de l'article L151-41-5⁰ du Code de l'urbanisme qui n'ont pas de justification particulière dans le rapport de présentation, le P
 - > Sous-secteur UGAI - Zone pavillonnaire des castors) ,
 - > Sous-secteur UIAI - Partie nord de la commune située rue Georges Pitard.
- Les mesures prises, dans le règlement, pour limiter la division pavillonnaire sur la commune de Drancy.

Je vous informe également que l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » dispose de 15 jours, soit avant le 12 janvier 2018, pour me faire parvenir son mémoire en réponse s'il le souhaite.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments respectueux.



Copie : Madame le Maire de Drancy

Aulnay-sous-Bois le 09 février 2018

NRéf : BBZ/JVLS/BCNR 2018-01-071

Monsieur Jean-François BIECHLER
Commissaire Enquêteur

25 Impasse du Baron Saillard
93800 EPINAY SUR SEINE

Objet : Enquête publique sur la révision générale du PLU de Drancy – Prolongation du délai de remise du mémoire en réponse.

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Par courrier du 28 décembre 2017, vous avez bien voulu me transmettre votre Procès-Verbal de Synthèse concernant la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Drancy.

Après consultation de la commune de Drancy, il est apparu que le délai de 30 jours supplémentaires (jusqu'au 11 février 2018) pour vous envoyer notre mémoire en réponse, n'est pas suffisant pour répondre de manière complète et précise aux questions posées.

En tant qu'Autorité Organisatrice de l'Enquête, je vous informe que j'ai décidé de prolonger le délai de remise du mémoire en réponse de 15 (quinze) jours soit jusqu'au lundi 26 février 2018. J'ai également prolongé le délai de remise de votre rapport de la même durée .

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de mes salutations distinguées.



Bruno BESCHIZZA
Président de Paris Terres d'Envol
Maire d'Aulnay-sous-Bois



Aulnay-sous-Bois le 10 janvier 2018

NRéf : BBZ/JVLS/BC/NR 2018-01-012

Monsieur Jean-François BIECHLER

Commissaire Enquêteur
25 Impasse du Baron Saillard
93800 EPINAY SUR SEINE

Arrêté N°2017/282 du territoire « Paris – Terres d'Envol » en date du 3 novembre 2017.

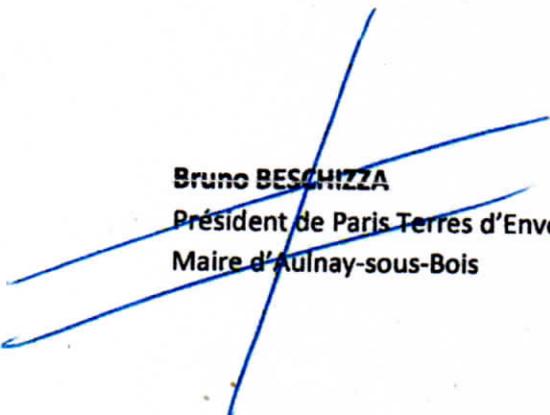
Monsieur le commissaire enquêteur,

Par courrier du 28 décembre 2017, vous avez bien voulu me transmettre votre Procès-Verbal de Synthèse concernant la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Drancy.

Après consultation de la commune de Drancy, il est apparu que le délai de 15 jours pour vous envoyer notre mémoire en réponse, comme le prévoit la réglementation, n'est pas suffisant pour répondre de manière complète et précise aux questions posées.

En tant qu'Autorité Organisatrice de l'Enquête, je vous informe que j'ai décidé de prolonger le délai de remise du mémoire en réponse de 30 (Trente) jours soit un envoi avant le 11 février 2018. J'ai également prolongé le délai de remise de votre rapport de la même durée.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de mes salutations distinguées.



Bruno BESCHIZZA
Président de Paris Terres d'Envol
Maire d'Aulnay-sous-Bois

Aulnay-sous-Bois le 23 février 2018

NRéf : BBZ/JVLS/BC/NR 2018-02-095

Monsieur Jean-François BECHLER
Commissaire Enquêteur
25 Impasse du Baron Saillard
93800 EPINAY SUR SEINE

Objet : Enquête publique sur la révision générale du PLU de Drancy – Mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse

Monsieur le Commissaire-Enquêteur,

Nous faisons suite à votre transmission du Procès-verbal de synthèse, en date du 28 décembre 2017, concernant l'enquête publique sur la révision du Plan Local d'Urbanisme de Drancy qui s'est tenue du mercredi 22 novembre 2017 au vendredi 22 décembre 2017 à la Direction de l'Urbanisme de la ville de Drancy.

Suite à notre demande de prolongation en date du 10 janvier et du 09 février 2018, vous trouverez ci-joint :

- Le mémoire en réponse aux observations et questions formulées dans votre procès-verbal.

Vous en souhaitant bonne réception.

Je vous prie de trouver d'agrément, Monsieur le Commissaire-Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.

Bruno BESCHIZZA
Président de Paris Terres d'Envol
Maire d'Aulnay-sous-Bois



BIECHLER Jean-François
Commissaire Enquêteur
25 Impasse du Baron Saillard
93800 EPINAY SUR SEINE

Epina y sur Seine le 28 décembre 2017

Mairie de Drancy
Place de l'Hôtel de ville - BP 76
93701 Drancy Cedex

Madame le Maire,

Je vous prie de trouver en pièce-jointe, la copie du courrier adressé ce jour à Monsieur le Président de L'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol »

Je vous joins également, en annexe, l'étude du marché locatif sur la commune de Drancy au 22 décembre 2017.

Ayant bien intégré votre souhait de maîtriser la division pavillonnaire anarchique auquel j'adhère totalement, je permets d'appeler votre attention sur les points suivants :

- Les mesures proposées par le commissaire enquêteur, dans le règlement, pour limiter la division pavillonnaire sur la commune de Drancy :
 - Remplacer le seuil de 45 m² par logement, prévu au règlement, par une surface minimale par type de logement qui me semble plus juste et au moins aussi efficace car ces surfaces sont de types loi Carrez, hors partie commune. De plus, il est imposé qu'en cas de division pavillonnaire, la division devra au minimum comporter un T3 (54 m²) ou deux T2 (2 x 41 m² soit 82 m²). Il autorise cependant en complément de créer, si la surface le permet, des T1 (16 m²) ce qui est le premier maillon d'un parcours résidentiel appelé de vos vœux (Réf PADD).
 - Modifier l'article UG15 – Performance énergétique et environnementale en remplaçant l'augmentation de 20 % de la réglementation (Disposition illégale à mon sens : on ne peut pas imposer plus que la loi) par l'obligation de rendre le bâtiment conforme au label BBC (Bâtiment Basse Consommation : notion contraignante mais prévue dans la loi).
 - Rajouter dans l'article UG16 – Réseaux de communications électroniques l'obligation de câbler tous les logements et de les raccorder au réseau.

Ces trois mesures contraignantes devraient, sans empêcher totalement la division pavillonnaire, la compliquer de façon notable ou du moins augmenter les conditions financières d'une telle opération.

Cependant, elles n'empêcheront pas les divisions clandestines, comme d'ailleurs les mesures proposées dans le projet de PLU. Cependant, elles fournissent des éléments légaux en cas de poursuite des propriétaires par la commune devant les tribunaux et probablement plus d'amendes prononcées par le tribunal à l'encontre des propriétaires.

- Dans les observations de la commune que vous avez bien voulues me transmettre en fin d'enquête, vous souhaitez modifier les autorisations d'ouverture de toiture en zone UG (Pavillonnaire). Ces dispositions qui se veulent efficaces pour lutter contre la division pavillonnaire, pénaliseraient fortement nombre de Drancéens, propriétaires « honnêtes ». Pour ma part, il me semble plus judicieux d'autoriser une ouverture de toit sur chaque pente de toit pour tout type de constructions en zone UG. Mais en revanche, il faudrait les autoriser uniquement quand elles sont compatibles avec la notion de « vis-à-vis ».

Je souhaite également par la présente répondre à une question particulière évoquée lors de ma réunion avec Monsieur TEPAZ, Directeur général des services de la commune de Drancy, du 22 décembre 2017 :

- La réglementation, à ma connaissance, autorise la création dans les PLU de zones UE dédiées aux équipements publics. En revanche, elle définit cette zone UE comme une zone mixte intégrant des équipements publics mais également de l'habitat.

L'intégration de zones UE dans la révision de votre PLU est possible.

Cela pourrait être envisagé pour le sous-secteur UIA1 - Partie nord de la commune située rue Georges Pitard si le projet de la commune sur cette zone, est la création d'un équipement public et de l'habitat sinon une zone d'habitat cohérente avec la zone pavillonnaire limitrophe pourrait également être envisager.

En revanche, si la commune souhaite transformer des zones actuellement inscrites au projet de PLU en zones UE, il sera impératif que les règles fixées pour la partie habitat soient identiques en tous points au projet de PLU soumis à enquête publique (comme par exemple les droits à construire).

Dans l'attente du mémoire en réponse de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol, je reste bien entendu à votre disposition pour des échanges avec vos services et/ou un entretien avec vous.

Je vous prie de croire, Madame le Maire, en l'expression de mes sentiments respectueux.



ANNEXE

Location à Drancy au 22 décembre 2017 (37 locations)

	< 16 m2	16m2	25 m2	30 m2	35m2	41m2	54 m2
T1	<u>12 / 590 €</u>	23 / 645€ 20 / 590€ 22 / 618€	29 / 520€ 25 / 590€ 25 / 510€ 28 / 540€	34 / 644€ 31 / 597€ 33 / 621€			
T2				<u>33 / 725€</u> 33 / 725€	<u>35 / 825€</u> <u>36 / 744€</u> <u>35 / 850€</u> <u>39 / 850€</u> 36 / 817€	40 / 760€ 42 / 819€ 40 / 842€ 42 / 765€ 41 / 797€	67 / 780€ 47 / 815€ 46 / 850€ 57 / 932€ 46 / 725€ 45 / 743€ 50 / 800€ 51 / 807€
T3							54 / 940€ 70 / 1100€ 58 / 895€ <u>53 / 895€</u> 63 / 950€ 63 / 886€ 54 / 890€ 54 / 920€ 48 / 780€ 63 / 917€
T4							75 / 1257€ <u>66 / 1490€</u> 86 / 1250€ 73 / 1333€

Sont surlignés les appartements qui ne pourraient pas être définis comme ce type de logement issue d'une division avec les mesures proposées par le commissaire enquêteur en cas de division pavillonnaire (T1 : 16 m2, T2 : 41 m2 et T3 : 54 m2).

Moyennes domaine public :

T1 : 28 m2 pour 585€ soit 20,90€ / m2

T2 : 44 m2 pour 801€ soit 18,20€ / m2

T3 : 63 m2 pour 917€ soit 14,55€ / m2

T4 : 73 m2 pour 1333€ soit 18,30 / m2

Épinay sur Seine, le 28 décembre 2017

PROCES – VERBAL DE SYNTHESE

Objet : Observations du public, des personnes publiques associées et questions particulières du commissaire enquêteur.

Référence : Arrêté N°2017/282 du territoire « Paris – Terres d’Envol » en date du 3 novembre 2017.

Annexe 1 : Observations du public ne concernant pas l’objet de l’enquête publique

Annexe 2 : Commentaires sur les observations de la commune de Drancy

Le présent document fait la synthèse des observations faites par le public concernant la demande formulée par le Territoire Paris – Terres d’Envol en vue de la révision générale du Plan Local d’Urbanisme (PLU) de la commune de Drancy. Les observations reçues en cours de l’enquête mais sans rapport avec celle-ci, sont listées en annexe 1, libre au Territoire ou à la commune d’y répondre dans son mémoire en réponse où de traiter directement avec les intéressés.

Puis sont reprises les observations de la commune de Drancy. L’annexe 2 regroupe les commentaires du commissaire enquêteur sur ces observations.

Il contient également une synthèse des avis des personnes publiques associées (les remarques de forme n’étant pas toutes reprises ci-dessous, celles-ci pourront et/ou devront éventuellement être prise en compte dans le PLU définitif).

Enfin apparues en cours d’enquête, le commissaire enquêteur souhaite avoir des précisions sur un certain nombre de questions complémentaires.

L’enquête publique s’est déroulée du mercredi 22 novembre 2017 au vendredi 22 décembre 2017 inclus.

Le registre d’enquête contient **10 observations** et **2 courriers** y sont annexés. **Six courriels** ont été reçus pendant l’enquête à l’adresse dédiée.

Les réponses de l’Etablissement Public Paris Terres d’Envol seront annotées en bleu pour une meilleure lisibilité.

1. **Observations du public :**

FAVORABLE AU PLU

Personne ne s'est déclaré favorable au projet de PLU sans observation.

FAVORABLE AU PLU MAIS AVEC DES OBSERVATIONS

Monsieur BRUNETON Michel, 14 rue du Canal, DRANCY (Courriel du 7 décembre 2017)

Ce PLU nous a été présenté lors d'une réunion de quartier. J'ai pu poser les questions qu'il m'a semblé nécessaire pour mieux comprendre l'ensemble de ce plan.

J'apprécie la volonté de conserver un tissu pavillonnaire où j'ai choisi de m'installer il y a longtemps.

Je partage le développement du centre-ville pour que l'ensemble des citoyen(ne)s puissent y vivre en circuits courts. J'approuve la création ou aménagement de proximité d'équipements scolaires, médicaux, de consommations prioritaires (boulangerie, pharmacie, etc.).

Ma crainte, exprimée lors de cette présentation, est que les infrastructures routières (largeurs de voies de circulation) ne soient pas adaptées aux futurs aménagements. Pour exemple la sortie de Drancy vers le Blanc-Mesnil (Gare RER B).

Les infrastructures routières dans le quartier de l'Economie ne peuvent être élargies à un coût économique et environnemental raisonnable. Les futurs aménagements concerneront le secteur de la gare de Drancy.

De même l'implantation d'immeubles en limite de propriété, avec balcons sur le domaine public, ne me semble pas la meilleure solution permettant l'élargissement de trottoirs ou voies.

L'implantation des bâtiments à l'alignement, sur les grands axes, permet de réaliser un front bâti. La réalisation des balcons à partir du 1^{er} étage n'empêche pas l'élargissement de trottoirs.

Je souhaite la réussite de ce plan afin que notre ville donne toujours envie d'y habiter.

Monsieur RIGO Seref, 9 rue Francine FROMOND, 93700 DRANCY (Registre du 23 décembre 2017)

Je suis satisfait de la proportion importante de la zone pavillonnaire en limitant à 45 m² la division en appartements des pavillons. Les règles de constructions correspondantes me paraissent bonnes.

Malgré l'avis favorable de Monsieur RIGO, le seuil de 45 m² sera supprimé. De nouvelles surfaces par type de logement pourront être définies ultérieurement par le futur Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement.

Afin de lutter contre les divisions pavillonnaires à titre purement spéculatif, d'autres mesures seront prises.

En effet, en cas de division pavillonnaire et de création de logement supplémentaire, la performance énergétique de la construction devra être rendue conforme au label BBC (Bâtiment Basse Consommation) Rénovation

D'autres outils législatifs seront mis en place pour encadrer la division pavillonnaire tel que l'autorisation préalable à la mise en location afin de contrôler la qualité des logements.

Une largeur de trottoirs de 1,40 mètre me paraît amplement suffisante en zone pavillonnaire.

En cas de nécessité, il convient de n'élargir que le côté le plus utilisé à certains moments. Par exemple, quand il y a une école d'un côté, il est largement suffisant de prévoir l'élargissement du trottoir que du côté de l'école.

L'inconvénient de l'élargissement d'un trottoir en zone pavillonnaire est de réduire la surface d'espace vert sur de petites parcelles. Ces espaces verts profitent aux particuliers mais aussi à la communauté : exemple à reconsidérer les trottoirs de la rue Francine **FROMOND**.

Il est précisé que la norme PMR est de 1,40 m sans obstacles. En cas d'obstacles (luminaires, potelets etc...) le trottoir doit être élargi.

Concernant la rue Francine Fromond, un élargissement de voirie est déjà prévu dans le PLU en vigueur. Une partie a déjà été réalisée.

L'Élargissement des trottoirs des 2 côtés est prévu pour améliorer la sécurité et favoriser les déplacements des piétons dans le quartier.

Dans les zones UA et UC, les gens préfèrent habiter des petits immeubles (R+4 maximum). Aussi ne faut-il pas limiter la hauteur des immeubles à R+4 ?

Dans la zone UA, la hauteur des constructions sera majoritairement de R+4.

Dans la zone UC, qui n'a pas la même vocation s'agissant de collectifs, la hauteur des constructions pourra être plus importante.

Pour inciter les gens à utiliser les transports en communs, il faut les densifier et augmenter leur fréquence. La limitation du nombre de places de parking n'a rien d'incitatif.

Les transports en commun ne relèvent pas de la compétence de la commune.

La commune se rapprochera de la RATP pour étudier la faisabilité d'une meilleure desserte des bus tant sur les trajets que sur la fréquence, ceci dans le cadre de l'arrivée des gares du GPE. Elle utilisera à cet effet l'outil de concertation mis en place par la Société du Grand Paris (SGP) : les commissions de pôles créées autour de chaque gare du GPE.

En ce qui concerne le stationnement l'article 12 du règlement sera conforme au Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile de France.

OBSERVATIONS SUR LE PLU

GENERALITES

Monsieur MORAN Alain, 50 avenue Turgot, 93700 DRANCY (Registre du 13 décembre 2017)

Je suis surpris de constater qu'il n'existe plus de limite, à minima, à un terrain pour pouvoir y construire, tant en surface qu'en largeur. Il me semble que ça laisse la possibilité de transformer un quartier pavillonnaire en une succession de constructions de toutes tailles, ce qui transforme ce quartier aéré en ville dense, dommage pour le cadre de vie.

La loi ALUR, pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové, publiée au Journal officiel du 26 mars 2014, a supprimé la disposition de la loi Urbanisme et Habitat de 2003 qui permettait au PLU de fixer une taille minimale de terrain. C'est pourquoi, l'article 5 qui réglementait les tailles minimales est supprimé.

Le gabarit des constructions sera encadré par l'article 9 (emprise au sol) et l'article 10 (Hauteurs).

Les autres règles compléteront le règlement afin de maintenir un cadre de vie agréable en zone pavillonnaire.

DENSIFICATION

Monsieur FORGEOT Francis, 31 rue Danielle Casanova – 93700 DRANCY (Registre du 15 décembre 2017)

Nous souhaitons que la rue Danielle Casanova conserve son caractère pavillonnaire, et qu'il n'y ait pas de construction d'habitat collectif supplémentaire dans cette rue.

L'édification, il y a 5 ans, d'un collectif au 29 de cette rue à la place d'un pavillon modeste, a déjà créé des nuisances au voisinage (Bruit, problèmes de stationnement, suppression de la majeure partie de l'ensoleillement pour les voisins...)

Nous sommes porteurs dans ce message de l'avis des riverains de cette voie, soucieux de la qualité de vie dans le quartier du petit Drancy.

Une partie de la rue Casanova devait être classée en zone UCE, côté pair de la rue, du n° 4 à 22. Suite à l'observation de Monsieur FORGEOT souhaitant le maintien de la rue Casanova en quartier pavillonnaire, cette partie sera reclassée en zone UGA et conservera son caractère pavillonnaire.

Concernant la construction de « petits collectifs », le PLU règle toutes les constructions de manière à conserver le caractère pavillonnaire de la zone. Nous prenons l'esprit de cette remarque en considération. Dans cette perspective, le PLU révisé ne permettra plus l'aménagement de logements dans les combles en R+1 et au-dessus de manière à éviter la sur-densification de la zone pavillonnaire.

Toutefois, les collectifs ne peuvent être interdits car le PLU doit être compatible avec les objectifs du SDRIF.

PISTE CYCLABLE

Monsieur PRETE Stéphane, 13 rue Jean-Baptiste Clément, 93700 DRANCY (Registre du 22 décembre 2017)

Propositions : Aménagement de pistes cyclables sur la rue Diderot et/ou rue de la Station, entre la gare RER du Bourget et le nord du Rond-point Repiquet.

La municipalité de Drancy souhaite maintenir le stationnement public le long de la rue Diderot et n'envisage donc pas d'aménagement de pistes cyclables puisque la voie est trop étroite.

Concernant la rue de la Station : Dans le cadre du PLU, l'OAP Avenir Parisien couvre ce secteur. Dans le cadre de cet aménagement, il sera proposé de nouvelles circulations douces.

ZONAGE

Zone UAC

Anonyme (Registre du 28 novembre 2017)

Pourquoi le cimetière est-il classé en zone UAC ?

Le cimetière est intégré dans une zone urbaine qui lui est limitrophe ce qui est conforme à la réglementation.

Cependant, il est, en effet, judicieux de créer une zone UE d'équipement publics ou d'intérêt général et d'y intégrer le cimetière.

Zones UAC / UGA

Monsieur Patrick COIA, 8 rue Paul Lessing, 93700 DRANCY (Registre du 22 décembre 2017)

Lors de notre rendez-vous (Permanence) du 13 décembre 2017, je me permets, comme convenu, de formuler mes remarques suite aux modifications du PLU en cours.

A propos de l'Article UA 10 (Page 13 du règlement) – Hauteur maximale des constructions – Paragraphe 6 (Page 13 du règlement) j'aimerais attirer l'attention sur l'interdiction totale d'une construction R+4 entre la zone UG et la zone UAC. Il me semble que la propriété au 8 rue Lessing en zone UAC autoriserait un R+4 sans nuire au propriétaire de la parcelle voisine. En Effet il n'y a aucun vis-à-vis et le pignon de cette propriété en zone UG ne comporte aucune ouverture comme le montres le photos jointes :



De plus, beaucoup de constructions d'immeuble sur Drancy sont construites en limite de pavillon comme le montre les photos jointes :



Je sais bien, que lors de l'élaboration d'un PLU qu'il est difficile de tout voir, c'est pour cette raison que les limites entre UG et UAC ne devraient pas être catégorique mais pourraient laisser la possibilité de voir la faisabilité d'un R+4, en étudiant l'environnement des constructions proches.

Ce qui dans le cadre du Grand Paris et d'une future extension probable : Des zones UA seraient plus logiques. Autoriser ce type de constructions en R+4, même limitrophes à la zone UG permet une densification douce.

Pourquoi ne pas prolonger la zone UA jusqu'à la rue Paul Lessing en intégrant les terrains 10, 12, 14 et 16 ?

La ville de Drancy souhaite imposer une hauteur, majoritairement, à R+4, sur les grands axes, afin de densifier et obtenir une homogénéité sur le front de rue.

La zone UA, est située principalement sur les grands axes et la ville ne souhaite pas l'étendre sur la zone pavillonnaire.

Suite à la remarque de Monsieur Coia émise lors de la concertation, la ville a vérifié le parcellaire de la zone UA. Afin d'obtenir un découpage du zonage plus cohérent, la ville a intégré sa parcelle, située au 08, rue Paul Lossing, en zone UA ainsi que d'autres parcelles présentant les mêmes caractéristiques.

C'est pour garder cette même cohérence que la ville ne peut prolonger la zone UA jusqu'au n°16 de la rue Paul Lossing situé en zone pavillonnaire.

La ville de Drancy se doit d'avoir une vue d'ensemble, elle ne peut réglementer les parcelles au cas par cas.

Pour une homogénéité du front bâti en zone UA, où les R+4 seront autorisés, dans les 15 premiers mètres compter à partir de l'alignement un R+4 sera obligatoire pour éviter les dents creuses.

De plus, afin de pouvoir permettre une transition entre la zone UA dense et la zone pavillonnaire, toute construction appartenant à une parcelle en zone UA contiguë à la zone UG devra présenter, subsidiairement, dans une bande de 10 m à partir de la limite de la zone UG, deux étages de moins que la hauteur maximale autorisée en zone UA avec un minimum de R+2.

Zone UIA1 (Partie Nord de la zone)

Monsieur Serge BENSOUSSAN représentant la société SAS JSB PITARD DRANCY, Fashion Center - lot 294, 70 avenue Victor Hugo, 93300 AUBERVILLIERS (Lettre du 22 décembre 2017)

Nous sommes propriétaires de la parcelle n°A26 située au 21 de la rue Georges Pitard depuis plus de 15 ans au nord de la ville. La parcelle est enclavée entre une zone pavillonnaire et la frontière d'une zone d'activités située sur la ville du Bourget. Celle-ci est actuellement composée de plusieurs entrepôts de stockage assez anciens et vétustes.

La proximité immédiate de ces entrepôts de stockage avec une vaste zone pavillonnaire entraine de nombreux conflits de voisinage notamment dus aux livraisons incessantes de semi-remorques qui traversent cette zone paisible pour accéder à notre parcelle.

Nous sommes continuellement interpellés par les riverains au sujet des nuisances inhérentes à l'activité de stockage et sans cesse sous les critiques du voisinage. Il devient très difficile sous la menace permanente des riverains de continuer notre exploitation dans des conditions sereines et le maintien d'un entrepôt de stockage sur cette parcelle est devenu inadapté,



Entrepôt de la société



Entrée de la société



Arrière de la société



Mur du côté de la zone
d'entrepôts du Bourget

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons une mutation de l'actif en logement collectif pour permettre une meilleure insertion dans son environnement immédiat entre la zone pavillonnaire et l'entrepôt mitoyen situé sur la ville du Bourget

Toutefois, après consultation du site internet de la ville de Drancy, il est apparu qu'il est envisagé de créer une zone de gel sur notre parcelle ce que nous ne comprenons pas et qui pourrait que maintenir notre entrepôt et donc les nuisances. Cette situation va compliquer encore plus la situation conflictuelle avec les riverains. Alors que la parcelle pourrait permettre le développement d'un projet de logements collectifs et de densifier le secteur tout en conservant l'équilibre du quartier.

La construction de petits collectifs entre le R+1 et le R+3 constituerait une meilleure cohérence urbaine. Les logements collectifs pourraient créer une zone tampon entre les hauts et larges entrepôts situés sur la commune du Bourget et la zone pavillonnaire de Drancy en agissant à la fois comme un filtre venant amoindrir l'impact visuel des entrepôts et de créer un dégradé de hauteurs pour ne pas laisser ces entrepôts dominer la zone pavillonnaire. Cette zone tampon pourrait ainsi garantir une meilleure insertion paysagère du quartier et de la mitoyenneté avec la ville du Bourget.

Le quartier pourrait ainsi devenir pleinement une zone d'habitation et serait une occasion unique de rendre à ce quartier une cohérence et de supprimer un héritage industriel qui n'a plus sa place dans le secteur.

La zone de gel sera levée et cette demande est acceptée. Un secteur UAD sera créé sur cette zone autorisant du R+2 +Attique.

REGLEMENT

Article UG 6 - Zone UGb

Anonyme (Registre du 28 novembre 2017)

Le PLU impose à priori en zone UGb (Page 61 du règlement) une largeur de façade de 10 mètres alors que la loi ALLUR permet la construction avec une façade moins importante (exemple 6 mètres).

Le PLU n'impose pas de largeur de façade, l'article 5 étant supprimé.

Le Schéma sera modifié afin d'éviter toute incompréhension.

Article UG 11

Madame SAUVIAT Christine, 19 rue Maxime GORKY – 93700 DRANCY (Registre du 13 décembre 2017)

J'ai fait le choix d'une clôture fermée. Ce projet n'est pas accepté par l'urbanisme de Drancy car cette clôture est non-ajourée. Je ne trouve pas ça normal : un peu d'intimité chez soi est un minimum.

La volonté est de créer depuis la rue une perception architecturale et verdoyante devant la maison.

Madame SAUVIAT Christine, 19 rue Maxime GORKY – 93700 DRANCY (Registre du 13 décembre 2017 et explications orales auprès du commissaire enquêteur et un plan joint)

En raison du problème de recul par rapport à ma maison (2,88 m entre la clôture et le pavillon) et pour faciliter les manœuvres pour garer ma voiture sur ma propriété comme le souhaite le Maire, je souhaite agrandir mon portail à 3,90 mètres (standard vendu 4,00 mètres). Le règlement de voirie qui n'est pas joint au projet de PLU, n'autorise que 3,50 mètres. L'article UG 11 ne fixe pas la largeur maximale du portail.

En effet, c'est le règlement de voirie qui le fixe. La commune de Drancy mènera une réflexion sur la possibilité de modifier celui-ci afin d'autoriser la largeur du portail à 4,00 mètres.

Je souhaite également élargir le poteau gauche pour le portail (vue de la rue) à une largeur de 50 centimètres pour une hauteur de 2,13 mètres qui intégrerait les compteurs et cacherait de la rue, la partie du portail qui ne serait pas dans l'ouverture autorisée. Est-ce possible ?

Madame SAUVIAT devrait se rapprocher du service urbanisme de la ville de Drancy afin de rencontrer un instructeur pour que celui-ci puisse vérifier la faisabilité de son projet.

J'ai choisi une clôture non-ajourée car je ne peux pas planter de haie vu le peu d'espace entre la maison et la clôture. Monsieur le Maire, souhaite que nous garions notre voiture chez nous et un peu d'intimité chez nous est également confortable.

D'autre part, mon fils possède une moto et nous ne voulons pas qu'elle soit vue de la rue.

Je bénéficie d'une alarme et il n'est pas nécessaire d'une clôture ajourée pour assurer la sécurité contre le vol.

Je joins à cette observation un plan de la façade existante.

Trop souvent considérée comme accessoire, la clôture doit faire l'objet d'un soin aussi attentif que la construction qu'elle accompagne.

En tant que premier élément de la propriété privée offert à la rue, les clôtures influent sur la qualité de l'espace public et elles peuvent favoriser l'intégration du bâti dans son environnement.

La clôture joue un rôle de préservation de l'intimité des habitants, mais la clôture crée également un lien entre l'espace public et l'espace privé qui participe à animer l'espace public. De plus les clôtures ajourées favorisent le maintien de la biodiversité.

ZONE PAVILLONNAIRE DES CASTORS

Monsieur TRICAULT Joseph, 38 rue Fernand PENA - 93700 DRANCY (Courriel du 1^{er} décembre 2017)

Dans le cadre de l'enquête publique concernant la refonte du PLU de Drancy j'ai appris que la zone où je réside actuellement (zone pavillonnaire Castor) située entre la rue Fernand Péna et la rue du Commandant Bouchet va être reclassée en zone UGa1 ce qui semble entraîner des conséquences non négligeables en termes d'urbanisme, du moins de ce que j'ai pu en comprendre.

Aussi afin d'éclairer ma lanterne (Led), j'aurais besoin de quelques informations :

1. Quel est ou sera le futur projet de la Mairie de Drancy qui justifie le gel d'urbanisme de notre propriété ?

Cette zone est impactée par plusieurs projets structurants. Dans cette perspective le périmètre de gel est justifié car la mairie est en attente de la date de réalisation de la gare Drancy-Bobigny, du périmètre exact de l'ANRU Gaston Roulaud, et de l'aménagement en liaison douce de la RN 186 reliant Gaston Roulaud à la gare de Drancy-Bobigny.

De plus, par cette zone de gel, la commune souhaite préserver les propriétaires vis-à-vis d'investissement disproportionné, en limitant à 10 m² les extensions.

2. Quel est la durée de ce gel et est-il reconductible ?

La durée sera fixée à 3 ans. La durée de gel n'est pas reconductible.

3. Quel en est l'impact sur notre patrimoine foncier (valeur, conditions de cession, préemption, expropriation...)?

Paris Terres d'Envol ne peut pas déterminer l'impact final sur le patrimoine foncier des propriétaires.

Les articles L230-1 et suivants du Code de l'Urbanisme instituent un droit de délaissement au profit des propriétaires de parcelles comprises dans ces périmètres. La collectivité peut être mise en demeure d'acquiescer le bien, elle a un an pour se prononcer.

4. En cas d'expropriation ou de préemption de mon bien, sur quelle base en serait calculée la valeur d'indemnisation ?

En cas d'expropriation ou de préemption, la valeur des biens est fixée par le service France Domaine et par le juge de l'expropriation en cas de désaccord.

EMPLACEMENTS RESERVES

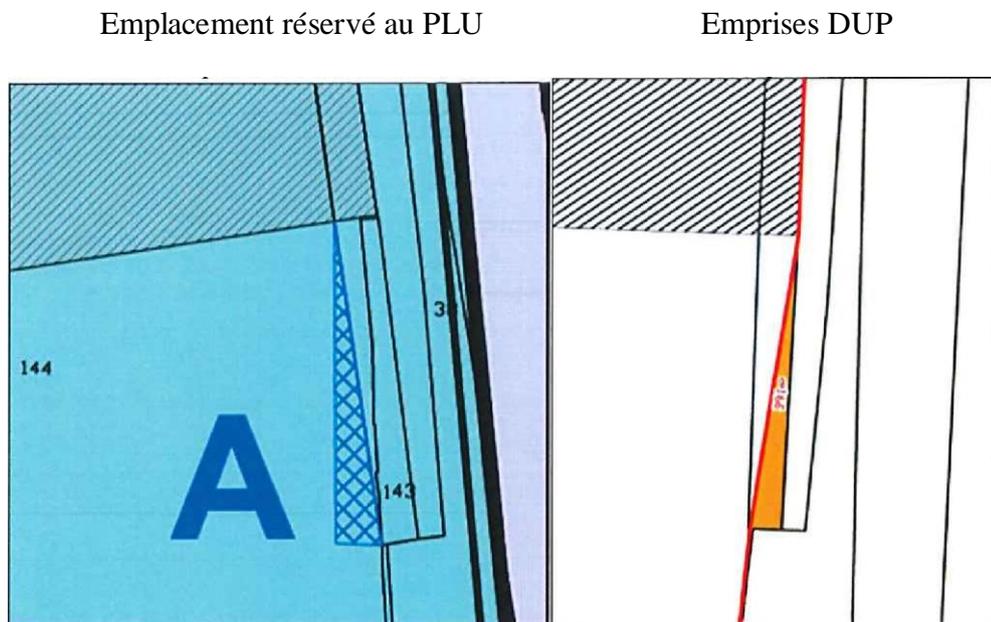
Madame BON Constance pour SNCF IMMOBILIER - 10, rue Camille Moke - C2012 - 93212 SAINT-DENIS CEDEX (Courriel du 12 décembre 2017)

Par courrier en date du 17 juillet 2017, SNCF a été informée de la décision de la commune de Drancy, par délibération de son conseil territorial en date du 03 juillet 2017, d'arrêter le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Drancy.

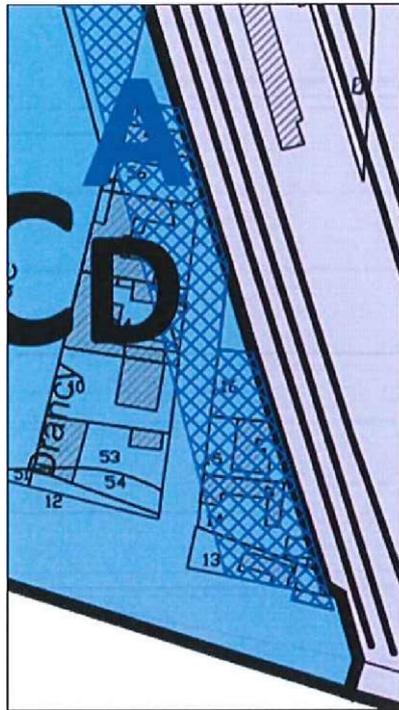
Nous avons fait connaître au Président du Territoire Paris Terres d'Envol, par courrier du 18 août 2017 nos avis et observations sur le PLU arrêté. Dans ce cadre, nous avons constaté la création d'Emplacements Réservés pour le prolongement du Tram 11 Express. Dans notre courrier, nous annonçons que les services en charge du prolongement du Tram 11 Express apporteront ultérieurement des compléments sur les Emplacements Réservés dédiés au projet.

A ce jour, nous avons reçu les études et analyses qui nous permettent de vous préciser ces Emplacements Réservés. Aussi, après analyse du plan de zonage, nous vous transmettons plusieurs éléments d'observations à ajouter au registre d'enquête publique :

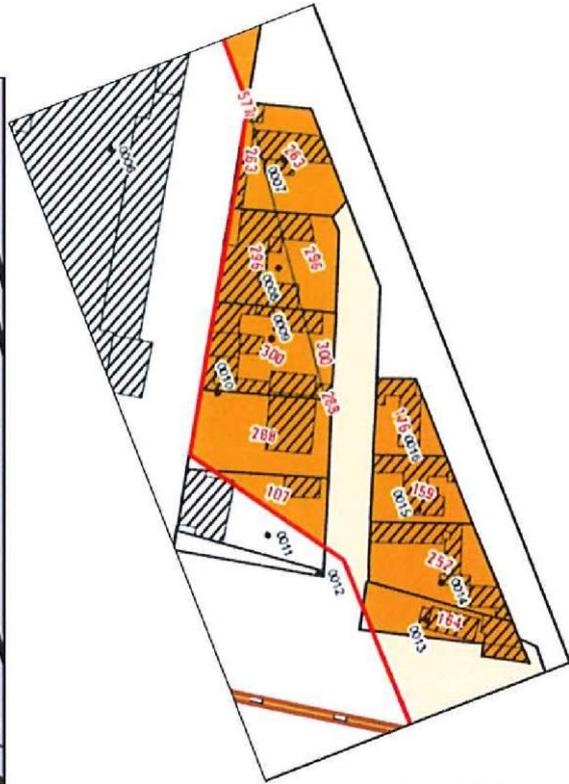
Parcelle AO 144 Transports Réunis : L'Emplacement Réservé A est décalé dans la parcelle Transport Réunis, en réalité l'Emplacement Réservé devrait correspondre à la parcelle 143 sur le plan de gauche.



Rue des Rupins : L'Emplacement Réservé A n'inclut pas l'ensemble des parcelles situées sur la partie gauche de la rue des Rupins sur le plan, notamment la parcelle Haegel (10). L'Emplacement Réservé doit donc être élargi à cette portion



Emplacement réservé au PLU



Emprises DUP

Ces demandes sont acceptées puisque le PLU doit être conforme à la Déclaration d'Utilité Publique.

LES NUISANCES SONORES

Monsieur ORGAER Bernard (Registre du 30 novembre 2017)

Je constate qu'un front bâti sera aménagé le long des voies ferrées afin de réduire les nuisances acoustiques. Cela me semble effectivement un minimum à offrir pour les habitants du nouveau quartier du Baillet. Par contre, (mais ce n'est peut-être pas l'objet du PLU) je ne vois toujours pas apparaître les protections sonores qui pourraient notablement améliorer le confort acoustique des milliers d'habitants du quartier de l'Economie.

Sauf erreur de ma part ceci a pourtant fait l'objet de promesses électorales successives dans les vingt dernières années...

Pour lutter contre les nuisances acoustiques subies par les riverains, la SNCF s'est engagée à changer le dispositif de freinage de la gare de triage avec un objectif de réduction de plus de 80% de bruit induit.

DENSIFICATION

Monsieur RUIZ Jacques, 9 rue Groperrin - 93700 DRANCY (Courriel du 18 décembre 2017)

Habitant le quartier des oiseaux à Drancy, je remarque la transformation des pavillons familiaux en immeubles de 9,80 m de pignon, soit trois niveaux de logement.

En effet, la sur-densification de la zone pavillonnaire est souvent la résultante d'un aménagement excessif des combles.

L'observation de Monsieur RUIZ sera prise en compte.

Afin d'éviter une sur-densification de la zone pavillonnaire :

- **Il sera précisé en zone UGb, une hauteur de faitage de 13 m, pour les unités foncières dont la largeur de façade de terrain est inférieure ou égale à 10 m.**
- **De plus, en créant et en aménageant un 3^{ème} niveau, cela conduit, en effet, à une sur-densification de la zone pavillonnaire.**

Les fenêtres de toit, permettant d'aménager des espaces habitables sous les toitures, favorisant la division pavillonnaire et la sur-densification des bâtiments dans la mesure où les espaces rendus habitables peuvent générer des logements peu qualitatifs, seront donc interdites en R+1 et au-dessus.

Par contre, ce principe peut effectivement être rendu dérogatoire pour les constructions n'ayant qu'un rez-de-chaussée dans la mesure où il ne faut pas pénaliser outre mesure les propriétaires de bâtiments peu denses.

L'enquête publique a donc permis de revoir la rédaction de l'article 10 et 11 de la zone UG.

Ce qui m'amène les réflexions suivantes : Sur une parcelle où autrefois habitait une famille, demeurent désormais trois familles :

- **Donc problèmes de stationnement car personne ne rentre sa voiture sur son parking.**

L'article 12 de la zone UG régleme nte le stationnement. Il sera demandé une place de stationnement / logement conformément au PDUIF (Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France)

Le PLU n'a pas vocation à régleme nter le stationnement sur la voie publique.

- **Au niveau écologique, les jardins sont transformés en parking. Il n'y a plus d'espaces verts.**

L'article 13 stipulera que 80% au moins des surfaces au sol libres de toute construction devront être obligatoirement perméables à l'eau de pluie, plantés (pelouse, arbustes, buissons...) et entretenus en bon état.

Les aires de stationnement seront interdites en fond de parcelle. De plus, les surfaces extérieures prévues pour le stationnement devront être couvertes d'un revêtement ou dispositif stabilisé et perméable à l'eau de pluie.

- La population s'agrandit sur des quartiers qui n'étaient faits pour (circulation, bruit, problèmes de voisinage...)

Cela conduit à une urbanisation démentielle sur Drancy. Est-ce bien utile ?

La révision du PLU va dans le sens d'une protection de la zone pavillonnaire.

Le PLU doit être compatible avec le SDRIF qui demande une densification de la commune en particulier à proximité des gares.

Monsieur FARGEOT Francis - 31, rue Danielle Casanova – 93700 DRANCY (Registre du 15 décembre 2017).

Nous souhaitons que le rue Danielle Casanova conserve son caractère pavillonnaire, et qu'il n'y ait pas de construction d'habitat collectif supplémentaire dans cette rue. L'édification il y a 5 ans d'un collectif au 29 de cette rue, à la place d'un pavillon modeste, a déjà créé des nuisances au voisinage (Bruit, problèmes de stationnement, suppression de la majeure partie de l'ensoleillement pour les voisins...)

Nous sommes porteurs dans ce message de l'avis des riverains de cette voie, soucieux de la qualité de vie dans le quartier du petit Drancy.

Une partie de la rue Casanova devait être classée en zone UCE, coté pair de la rue, du n° 4 à 22. Suite à l'observation de Monsieur FORGEOT souhaitant le maintien de la rue Casanova en quartier pavillonnaire, cette partie sera reclassée en zone UGA et conservera son caractère pavillonnaire.

Concernant la construction de « petits collectifs », le PLU règlemente toutes les constructions de manière à conserver le caractère pavillonnaire de la zone. Nous prenons l'esprit de cette remarque en considération. Dans cette perspective, le PLU révisé ne permettra plus l'aménagement de logements dans les combles en R+1 et au-dessus de manière à éviter la sur-densification de la zone pavillonnaire.

Toutefois, les collectifs ne peuvent être interdits car le PLU doit être compatible avec les objectifs du SDRIF.

STATIONNEMENT/CIRCULATION

Anonyme (Courriel du 26 novembre 2017)

Depuis plusieurs années, la situation du stationnement est intenable dans la rue Galopin.

L'absence de panneaux de signalisation et de marquage au sol engendrent une incompréhension constante de la part des automobilistes qui se garent de manière sauvage.

De plus, la présence continue de camions et camionnettes, stationnant souvent plusieurs semaines au même endroit, et l'occupation des rares places libres par les équipes de l'établissement scolaire Paul Langevin (qui disposent pourtant d'un parking privé) et des habitués du foyer Daisy, n'arrangent rien et se fait au détriment des habitants de la rue obligés de se garer de plus en plus loin ou devant leur bateau au risque de se prendre des amendes à répétition.

Il serait légitime d'ajouter plus de places de stationnement mais surtout, de positionner des panneaux de signalisation et des marquages au sol afin d'expliquer clairement quelles sont les règles de stationnement de cette zone car actuellement il est impossible de savoir comment et où se garer contrairement à toutes les autres rues du quartier qui, elles, disposent de ces équipements de base...

Ce sujet engendre de plus en plus d'altercations dans la rue et vous a été plusieurs fois remonté, j'espère donc que vous prendrez en compte ces demandes de mise aux normes dans le plan d'urbanisme le plus rapidement possible.

L'objet du PLU n'est pas de réglementer le stationnement public.

Cependant, la commune examinera au cas par cas, les mesures nécessaires pour rendre plus compréhensible, sur le terrain, les règles de stationnement.

Monsieur HIS Pierre (Registre du 28 novembre 2017)

La densification de la population sur Drancy va encore impacter la circulation et surtout le stationnement dans toutes les rues de notre ville, la plupart des garages servant de local d'habitation.

De nombreuses habitations comportent des habitations sauvages qui au fil des ans empêchent le passage des piétons (surtout avec des poussettes) sur les trottoirs des garages n'étant pas prévus pour ces habitations.

Lorsque les garages sont transformés en habitation sans autorisation, la ville de Drancy dresse des Procès-verbaux d'infraction qui sont transmis au Procureur de la République.

LES COMMERCES

Monsieur HIS Pierre (Registre du 28 novembre 2017)

Les nouveaux commerces prévus en bas des nouvelles constructions seront loués à qui ? et pour y faire quoi ?

Le PLU peut règlementer la destination des constructions à savoir la destination « à usage de commerce ».

Cependant la commune sera très attentive à la nature des activités commerciales nouvelles.

Comme dans beaucoup d'agglomérations, les commerces ferment à Drancy.

Les dispositions du PLU tendent à rendre aux grands axes (la RD 30 et la RD 115) leur caractère commercial. De plus, la municipalité multiplie les actions pour diversifier le tissu commercial.

2. **Observations de la commune de Drancy** (Lettre du 21 décembre 2017)

La commune de Drancy n'a pas fait d'observation à l'Etablissement Public Territorial (EPT) « Paris Terres d'Envol » en tant que Personnes Publiques Associées, avant le 17 novembre 2017, mais a adressé, le dernier jour de l'enquête, au commissaire enquêteur un courrier. Les commentaires et questions du commissaire enquêteur sont précisés en Annexe 2.

La municipalité de Drancy souhaite faire part de ses observations relatives à certaines dispositions envisagées dans la révision générale du Plan Local d'Urbanisme de Drancy, assorties de propositions complémentaires à intégrer dans celui-ci :

Les propositions et modifications souhaitées qui apparaissant **en rouge**, sont les suivantes :

Zone UA :

Article UA 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Dans les secteurs UA a et UA b

1. Toute construction doit s'implanter à l'alignement à l'exception des parties de construction définies à l'article UA10 alinéa 4. A l'angle de rues, une implantation en pan coupé à 45° **ou en arrondi** pourra être autorisée.

Cette rédaction propose, en effet, une douceur et une plus grande adaptabilité des formes pour traiter les bâtiments situés à l'angle de rues qui nécessitent une plus grande recherche architecturale.

Dans tous les secteurs

1. Les ouvrages édifiés en surplomb du domaine public ne sont pas autorisés **s'ils forment une saillie supérieure à 1,00 m.**

Le fait de pouvoir édifier des balcons en surplomb du domaine public peut assurer un équilibre dans l'esthétisme de la façade.

Il faudra cependant, lors de la conception, prévoir un système afin de récupérer les eaux pluviales.

2. Les ouvrages édifiés en surplomb des marges de recul obligatoires par rapport à l'alignement ne sont pas autorisés s'ils forment une saillie supérieure à 1,00 m.

Article UA 10 - Hauteur maximale des constructions

3- La hauteur des constructions doit être de R + 4 soit 16,00 m à l'égout du toit, à l'exception de l'édification des vérandas sur les toitures terrasses existantes **et des constructions règlementées à l'alinéa 6.**

Pour une meilleure compréhension, la rédaction proposée sera la suivante :

3- La hauteur des constructions doit être de R + 4 **et n'excédant pas** 16,00 m à l'égout du toit, à l'exception de l'édification des vérandas sur les toitures terrasses existantes **et des constructions règlementées à l'alinéa 6.**

~~4-~~ La hauteur des constructions situées 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 ne pourra excéder R + 2 soit 10,00 m à l'égout du toit.

~~5-~~ La hauteur des constructions des propriétés bordant la Place de l'Hôtel de Ville, des constructions intégrant des équipements publics, des équipements d'intérêt collectif et des logements sociaux tels qu'ils sont définis ~~à l'article 5 du Titre I~~ au glossaire du présent règlement **ne pourra excéder 40% de plus que celles prévues à l'alinéa 3 du présent article ainsi que 2 niveaux supplémentaires au maximum.**

Pour une meilleure compréhension, la rédaction proposée sera la suivante :

« ...ne pourra excéder 40% de plus que celles prévues à l'alinéa 3 du présent article correspondant à 2 niveaux supplémentaires au maximum.

Cette rédaction sera étendue aux autres zones.

Dans les secteurs UAa, UAb et UAc

6- Pour les parcelles contiguës à la zone UG, ~~dont la profondeur calculée à partir de l'alignement jusqu'à la limite séparative de fond de parcelle est supérieure à 25 m les constructions~~ toute construction devra présenter dans une bande de 10m depuis la limite de la zone UG, deux étages de moins que la hauteur maximale autorisée.

Suite à l'observation d'un riverain, la rédaction sera modifiée afin de pouvoir prendre en compte les remarques ci-dessous :

Pour une homogénéité du front bâti en zone UA, où les R+4 sont autorisés, dans les 15 premiers mètres compter à partir de l'alignement, un R+4 sera obligatoire pour éviter les dents creuses.

De plus, afin de pouvoir permettre une transition entre la zone UA dense et la zone pavillonnaire, toute construction appartenant à une parcelle en zone UA contiguë à la zone UG devra présenter, subsidiairement, dans une bande de 10 m à partir de la limite de la zone UG, deux étages de moins que la hauteur maximale autorisée en zone UA avec un minimum de R+2.

Cette disposition ne s'applique pas aux parcelles définies à l'alinéa 4

Article UA 11 - Aspect extérieur

3- Les toitures

- a- La largeur des baies de lucarnes sera toujours inférieure à la largeur des ouvertures de façades situées en dessous. Elles devront être axées par rapport aux ouvertures de façades..
- b- Les toitures des bâtiments R + 4 ne comporteront pas d'ouverture, **à l'exception** des travaux de rénovation des toitures existantes, et des ouvrages techniques destinés aux services de distribution d'électricité, de gaz et de téléphone, des locaux techniques.

Zone UB :

Article UB12 — Stationnement

1- Il est exigé dans tous les secteurs.

7- Il est exigé :

Pour les constructions à usage d'habitat :

- A moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre : 1 place de stationnement par logement,
- Au-delà : 1,3 place de stationnement par logement.

Un local devra être aménagé et avoir les dimensions suffisantes pour accueillir les deux roues et les voitures d'enfant.

L'article 12 réglementant le stationnement sera conforme au Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France (PDUIF).

Par esprit de cohérence, la taille des places de stationnement (pour véhicules légers < à 3,5 T) sera de 2,30 m X 5,00 m (hormis les places PMR) dans toutes les zones.

Zone UG :

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

Article UG 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

I - Sont interdits dans tous les secteurs :

5-Les constructions annexes, à l'exception des abris de jardins inférieurs à 4m², des serres inférieures à 20 m² et des piscines.

En effet, les serres participent à la vie horticole de la ville et doivent être autorisées à condition de ne pas dépasser une surface raisonnable.

Article UG2 - Occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières

I - Dans les secteurs UG a et UG b, sont autorisés sous conditions particulières :

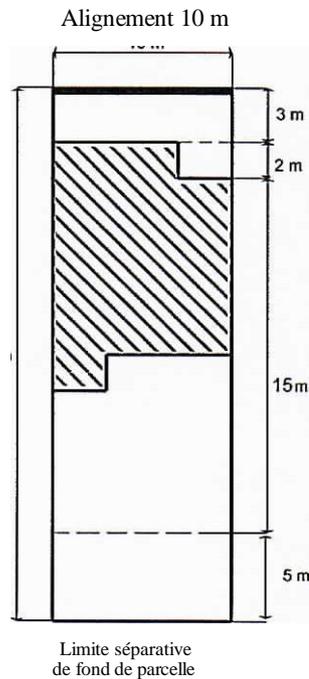
1. Les constructions à usage de bureau à condition que les surfaces concernées soient intégrées au volume des constructions à usage d'habitat.

~~Un abri de jardin inférieur à 4 m², une serre inférieure à 20 m².~~ Cela donne la possibilité d'en avoir plusieurs.

2. Le stationnement d'une caravane isolée à la condition qu'elle constitue le seul volume destiné à l'habitat sur l'unité foncière.

Article UG 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies

Dans les secteurs UG a et UG b



SCHEMA A SUPPRIMER

Le SCHEMA sera modifié et non supprimé pour une meilleure compréhension.

D'autres schémas seront intégrés pour illustrer ces articles.

- ✚ Les dispositions des précédents alinéas du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services de distribution d'électricité, de gaz et de téléphone, et aux locaux techniques, aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux ~~définis à l'article 5 du titre I du présent règlement.~~ **au glossaire.**

Remplacer à chaque fois définis « à l'article 5 du titre I du présent règlement » par « au glossaire ».

Article UG 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Dans les secteurs UG a et UG b

1- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales

- a- Les constructions s'implanteront soit en limite séparative, soit dans le respect des alinéas b et c du présent paragraphe.

~~Dans le cas où elles s'implanteront sur l'une des limites, elles devront respecter l'ordre continu.~~

~~Dans le cas des constructions s'implanteront en limites séparatives, elles ne comporteront pas d'ouverture sur les limites séparatives latérales et ne comporteront pas de mur de façade latérale d'une longueur supérieure à 12 m.~~

Pour une meilleure compréhension, la rédaction sera, en effet, la suivante :

Dans le cas où les constructions s'implanteront en limite séparative :

- Elles ne comporteront pas d'ouverture sur les limites séparatives latérales
- Les murs de façade latérale implantés en limite séparative ne devront pas excéder 12 m de longueur.

b- Les façades des constructions **totalem**ent implantées en retrait d'une ou plusieurs limites séparatives latérales qui comportent une ou plusieurs ouvertures transparentes, doivent respecter une marge d'isolement dont la longueur au droit de la limite concernée sera au minimum égale à 7,00 m.

c- Les façades des constructions implantées en retrait d'une ou plusieurs limites séparatives latérales qui comportent une ou plusieurs ouvertures translucides ou qui sont aveugles, doivent respecter une marge d'isolement dont la longueur au droit de la limite concernée sera au minimum égale à 3,00 m.

d- Les extensions des constructions existantes qui ne respecteraient pas les règles des alinéas a et b pourront s'implanter dans le prolongement de l'existant à une distance minimum de 1 m par rapport aux limites séparatives latérales à condition que les façades latérales de ces extensions ne comportent pas d'ouverture.

2- Implantation des constructions par rapport à la limite séparative de fond de parcelle

~~a— Pour les unités foncières dont la profondeur, calculée à partir de l'alignement jusqu'à la limite séparative de fond de parcelle, est inférieure à 20,00 m.
— Les façades des constructions devront respecter une marge d'isolement par rapport à la limite séparative de fond de parcelle qui sera au minimum égale à 3,00 m.~~

Les façades des constructions qui comportent une ou plusieurs ouvertures **non zénithales** devront respecter une marge d'isolement de 7m minimum par rapport aux fonds de parcelles.

~~b— Pour les unités foncières dont la profondeur, calculée à partir de l'alignement jusqu'à la limite séparative de fond de parcelle, est inférieure à 20,00 m.
— Les façades des constructions devront respecter une marge d'isolement par rapport à la limite séparative de fond de parcelle qui sera au minimum égale à 5,00 m.
— Les façades des constructions qui comportent une ou plusieurs ouvertures devront respecter une marge d'isolement de 7m minimum par rapport au fond de parcelles.~~

Pour une cohérence avec l'article 10 et le volume enveloppe, les marges de recul seront supprimées quel que soit la profondeur de la parcelle. La construction devra se trouver dans le volume enveloppe qui sera limité par une pente de 45° calculée à partir du sol.

c Pour les unités foncières situées à l'angle de rues, la marge d'isolement par rapport à la limite séparative de fond de parcelle sera calculée par rapport à l'une ou l'autre des rues.

Article UG 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Dans tous les secteurs

~~1- L'implantation des nouvelles constructions sur une même unité foncière doit respecter une distance au moins égale à 15,00 m. Cette disposition ne s'applique pas aux abris de jardin et aux piscines.~~

~~L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres, sur une même propriété doit respecter une distance au moins égale à 15 m. Cette disposition ne s'applique pas aux abris de jardins, aux piscines.~~

Pour une meilleure compréhension, la rédaction sera la suivante :

L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres, entre les façades, sur une même propriété doit respecter une distance au moins égale à 15 m. Cette disposition ne s'applique pas à aux abris de jardin inférieure à 4 m², aux piscines et aux serres inférieures à 20 m².

~~2- Toute nouvelle création d'ouverture dans les constructions existantes devra être à une distance minimale devra être à une distance minimale de 12,00 m au droit de l'ouverture créée.~~

~~Toute création d'ouverture sur les façades de constructions existantes devra respecter une distance minimale de 12 m par rapport au(x) autre(s) constructions existantes.~~

~~Pour une meilleure compréhension, la rédaction sera la suivante :~~

~~Toute création d'ouverture sur les façades existantes de constructions devra respecter une distance minimale de 12 m par rapport aux autres constructions existantes.~~

~~3- Les dispositions de l'alinéa 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services de distribution d'électricité, de gaz et de téléphone, aux locaux techniques aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux définis à l'article 5 du titre I du présent règlement au glossaire.~~

Article UG 10 - Hauteur maximale des constructions

Dans le secteur UG a

1- La hauteur maximale des constructions est calculée par rapport à un volume enveloppe indiqué ci-dessous et à l'intérieur duquel la construction devra s'inscrire à l'exception des saillies autorisées à l'article 6, et ne pas excéder R+I+C.

~~2- Dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximal des constructions ne peut excéder RC et 3,50 m au point le plus haut du toit.~~

Le volume enveloppe est défini :

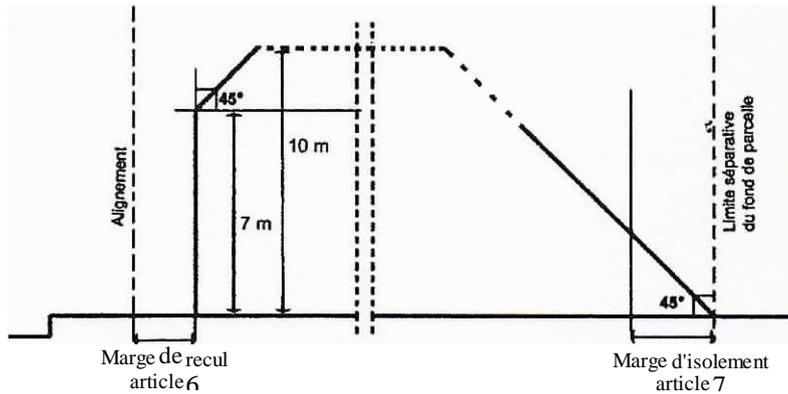
- Par rapport à l'alignement, la face du volume enveloppe s'élève verticalement jusqu'à une hauteur de 7,00 m (qui représente la hauteur maximale à l'égout du toit).
A partir de cette ligne, le volume enveloppe est limité par une pente ascendante à 45° ;
- La hauteur totale du volume enveloppe est de 10,00 m (qui représente la hauteur maximale au faîtage) ;
- Par rapport à la limite séparative de fond de parcelle et quelle que soit la profondeur de l'unité foncière, le volume enveloppe est limité par une pente de 45° calculée à partir du sol.

~~Dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder RdC et 3,50 m au point le plus haut du toit.~~

- Par rapport à la limite séparative de fond de parcelle et quelle que soit la profondeur de l'unité foncière, le volume enveloppe est limité par une pente de 45° calculée à partir du sol. Toutefois, dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder RdC et 3,50 m au point le plus haut du toit.

En effet, l'alinéa a été déplacé et mis dans le volume enveloppe afin que cette partie soit intégrée dans celui-ci.

3- 2- Les règles définies aux alinéas 1 et 2 ne dérogent pas aux autres règles du présent chapitre.



A ENLEVER sur le DESSIN « Marge d'isolement Article 7 »

Le SCHEMA sera modifié pour une meilleure compréhension.

De plus, d'autres schémas seront intégrés pour illustrer les articles.

Dans le secteur UG b

1. La hauteur des constructions est mesurée en tous points de la construction, à l'égout du toit, et par rapport au terrain naturel au point le plus haut de la voie.
2. La hauteur ne peut pas excéder R + 2 soit 10,00 m à l'égout du toit **et 13 m au faîtage**, pour les constructions qui sont implantées :
 - sur des unités foncières dont la largeur de façade de terrain est inférieure ou égale à 10,00 m.

Suite à la remarque d'un riverain, il sera précisé 13 m au faîtage.

3. La hauteur ne peut pas excéder R + 1 + C soit 7,00 m à l'égout du toit et 10,00 m au faîtage pour les constructions qui sont implantées :
 - Sur des unités foncières dont la largeur de façade de terrain est supérieure à 10,00 m.

~~4. Dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder RC et 3,50 m au point le plus haut du toit.~~

4. Par rapport à la limite séparative de fond de parcelle et quelle que soit la profondeur de l'unité foncière, le volume de la construction est limité par une pente de 45° calculée à partir du sol.

~~Dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder RdC et 3,50 m au point le plus haut du toit.~~

4. Par rapport à la limite séparative de fond de parcelle et quelle que soit la profondeur de l'unité foncière, le volume de la construction est limité par une pente de 45 ° calculée à partir du sol. Toutefois, dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder RdC et 3,50 m au point le plus haut du toit.

En effet, l'alinéa a été déplacé et mis dans le volume enveloppe afin que cette partie soit intégrée dans le celui-ci.

Article UG 11 - Aspect extérieur

Cet article ne s'applique pas aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux ~~définis à l'article 5 du titre I du présent règlement au glossaire.~~

Dans les secteurs UG a et UG b

1. Les extensions doivent être conformes à l'existant en ce qui concerne le choix des matériaux, les revêtements des façades à l'exception des vérandas.
2. Les toitures
 - a- Les toitures terrasses visibles du domaine public ne sont pas autorisées sauf si elles sont végétalisées et à la condition que la végétalisation soit perceptible depuis le domaine public.
 - b- Les toitures terrasses **accessibles et terrasses accessibles** ne sont pas autorisées dans la marge de recul de 7,00 m à partir du fond de parcelle.
 - c- ~~Seules sont autorisées une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions R+1+C. On entend par « combles », les espaces aménagés sous toiture non desservis par une partie commune.~~
 - d- Les ouvertures de toit pour les combles des constructions en R + 1 ne sont pas autorisées.
 - e- Est autorisé une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions en RdC. On entend par « combles », les espaces aménagés sous toiture non desservis par une partie commune.

Suite à une remarque d'un riverain, la ville a souhaité interdire les ouvertures de toit en R+1 et au-dessus et n'autoriser les ouvertures que pour les combles des constructions en RdC.

En effet, en créant et en aménageant un 3^{ème} niveau, cela conduit à une sur-densification de la zone pavillonnaire.

Les fenêtres de toit, permettant d'aménager des espaces habitables sous les toitures, favorisant la division pavillonnaire et la sur-densification des bâtiments dans la mesure où les espaces rendus habitables peuvent générer des logements peu qualitatifs, seront donc interdites en R+1 et au-dessus.

Par contre, ce principe peut effectivement être rendu dérogatoire pour les constructions n'ayant qu'un rez-de-chaussée dans la mesure où il ne faut pas pénaliser outre mesure les propriétaires de bâtiments peu denses.

L'enquête publique a donc permis de revoir la rédaction de l'article 11 de la zone UG, concernant la réglementation sur les ouvertures de toit.

La rédaction sera la suivante :

- f- les ouvertures de toit dans les combles des constructions en R + 1 et au-dessus ne sont pas autorisées, à l'exception des trappes de désenfumage.
 - g- ~~Est autorisé une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions en RdC. On entend par « combles », les espaces aménagés sous toiture non desservis par une partie commune.~~ A SUPPRIMER
 - h- Pour toute construction, reconstruction et réhabilitation de construction, les toitures en tôle La hauteur des mâts et antennes ne dépassera pas la hauteur au faîtage des constructions.
- a- Il peut être dérogé aux alinéas a, d et e lorsqu'une parcelle que l'on envisage de clore est habituellement en partie d'usage public. **Modifier en fonction des alinéas précédents**

Article UG12 — Stationnement

Dans tous les secteurs

1. Pour toute opération, des aires de stationnement doivent être réalisées sur l'unité foncière **à une distance supérieure à 5 m à partir du fond de parcelle**, et en dehors des voies publiques **ou de desserte et hors des marges d'isolement définies à l'article UG7-2 ; alinéa a et b.**

Pour toute opération, des aires de stationnement doivent être réalisées sur l'unité foncière **à une distance supérieure à 5 m à partir du fond de parcelle**, et en dehors des voies **publiques ou de desserte et hors des marges d'isolement définies à l'article UG7-2 ; alinéa a et b.**

Les places de stationnement devront avoir une surface de 11 m² minimum avec une longueur de 5,00 m minimum.

Par esprit de cohérence, la taille des places de stationnement sera de : 2,30 m X 5,00 m (hormis les places PMR) dans toutes les zones.

Les surfaces extérieures prévues pour le stationnement devront être couvertes d'un revêtement ou dispositif stabilisé et perméable à l'eau de pluie.

De plus, suite au présent P.V du commissaire-enquêteur, il sera indiqué que les places de stationnement PMR devront respecter la réglementation de la loi Handicap en vigueur.

2. Les accès et dégagements doivent être conçus de façon à ce que chaque place de stationnement soit effectivement accessible.

Article UG 13 - Espaces libres et plantations

Dans les secteurs UG a et UG b

1. ~~80%~~ 70% au moins des surfaces au sol libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de desserte doivent être obligatoirement plantés (pelouse, arbustes, buissons...) et entretenus en bon état.

Les 80% seront maintenus pour avoir plus d'espaces perméables à l'eau de pluie.

Le fait d'enlever « surfaces au sol libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de desserte » qui pouvait prêter à confusion, l'alinéa sera réécrit de la façon suivante pour une meilleure clarté.

« 80% au moins des surfaces au sol libres de toute construction doivent être obligatoirement **perméables à l'eau de pluie** et plantés (pelouse, arbustes, buissons...) et entretenus en bon état. »

Exemple : Sur une parcelle de 300 m² avec une emprise au sol de 40 % (c'est le maximum sans le bonus de constructibilité). Il faudra conserver 80% × 60% restants, c'est à dire 48% de l'unité foncière, en espaces perméables à l'eau de pluie et plantés.

C'est pourquoi l'alinéa qui prévoyait uniquement 40% de la surface de l'unité foncière traités en pleine terre (donc < à 48%) a été supprimé.

2. 40% au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être traités en espace vert de pleine terre.

~~40% au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être traités en espace vert de pleine terre. Article à supprimer~~

L'alinéa 2 sera supprimé.

3. Les dispositions des précédents alinéas ne s'appliquent pas aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux tels qu'ils sont définis ~~à l'article 5 du Titre I du présent règlement au glossaire.~~
Pour les équipements publics, les équipements d'intérêt collectif et les logements sociaux tels qu'ils sont définis ~~à l'article 5 du Titre I du présent règlement au glossaire.~~

10 % au moins des surfaces libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de dessertes doivent obligatoirement être plantés (pelouse, arbustes, buissons...) ou couverts d'un revêtement perméable à l'eau de pluie et entretenus en bon état.

4. Il sera planté au minimum 1 arbre de haute tige par 150 m² d'unité foncière.

Dans le secteur UG c

1. Les surfaces plantées (pelouses, arbustes, buissons...) seront conservées et entretenues en bon état.

GLOSSAIRE :

Modifier la définition suivante :

- Alignement : limite d'une unité foncière avec le domaine public. L'alignement de fait est la limite actuelle de l'unité foncière avec le domaine public. L'alignement futur est la limite future du domaine public avec une unité foncière (la limite future est le résultat soit d'un emplacement réservé soit d'un plan d'alignement).
En cas de division, la limite faisant face au domaine public sera considérée comme l'alignement pour la parcelle en second rang.

Avant l'approbation de la révision du PLU, la pertinence de cette définition sera réévaluée.

Rajouter les deux définitions suivantes :

- Façade : chacune des faces verticales d'une construction.
- Toitures terrasses inaccessibles : toitures terrasses accessibles uniquement pour l'entretien et les réparations

Les erreurs matérielles seront rectifiées avant l'approbation ainsi que les précisions sur certaines dispositions seront apportées.

Avant l'approbation de la révision du PLU, les références aux articles de loi seront mises à jour et certaines rédactions pourront être modifiées pour les rendre plus compréhensibles.

Il serait opportun d'envisager également de rendre les vérandas dérogatoires comme pour les serres inférieures à 20 m², à certains articles, notamment au nouvel alinéa 3 de l'article 16.

3. Avis des personnes publiques associées :

Ce procès-verbal reprend les avis des Personnes Publiques Associées. Ces avis sont repris sous deux volets : l'avis, les remarques importantes sur le fond et/ou sur la forme qui demande des réponses éventuelles du territoire. Les remarques simples de détails et de mise en forme ou plus techniques ne sont pas reprises si dessous mais devront être éventuellement prises en compte au cas par cas.

21. Avis de l'État (Lettre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis – DRIEA en date du 13 octobre 2017) :

Avis :

Sur la base de ces différentes remarques, j'émet un avis **DEFAVORABLE** conditionné par la levée des réserves suivantes :

- La prise en compte du porter-à-connaissance relatif à la gare de triage de Drancy — Le Bourget ;
- La mise en compatibilité du PLU avec le PDUIF.

Le projet de PLU devra également faire la démonstration de sa compatibilité avec l'objectif de densification du SDRIF.

Ces réserves sont argumentées par les raisonnements suivants :

Prise en compte du porter-à-connaissance de la gare de triage de Drancy - Le Bourget

Dans le cadre de la politique de prévention des risques liés au transport de matières dangereuses et à la suite de la publication de la circulaire ministérielle du 19 novembre 2012, relative aux mesures de maîtrise des risques et au porter-à-connaissance à mettre en œuvre dans le cadre des études de dangers remises en application de l'article L.551-2 du code de l'environnement et de la note technique du 22 juin 2015, relative aux études de dangers remises en application de l'article L.551-2 du code de l'environnement et au porter-à-connaissance, les éléments relatifs aux risques générés par la gare de triage de Drancy — le Bourget, ainsi que les préconisations en termes d'urbanisme visant à assurer, sur le territoire de la commune, une urbanisation compatible avec cet équipement ont été portés à la connaissance de l'établissement public territorial et de la commune, le 30 juin 2017.

Le PLU ne fait pas mention de ces éléments. En conséquence, ces éléments devront être pris en compte et traduits dans le PLU afin de permettre l'application de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme. L'intégration devra être réalisée dans les différentes pièces du PLU et notamment dans le document graphique (en application des dispositions de l'article R.151-34 1^o du code de l'urbanisme), en délimitant, les secteurs sur lesquels s'appliquent des règles particulières d'urbanisme.

Cette demande est acceptée. Le plan de zonage sera remplacé par un plan de zonage intégrant les éléments relatifs aux risques générés par la gare de triage de Drancy.



Dans le Règlement – Titre I – Dispositions Générales – Article 2 – Portée du règlement à l'égard des autres législations et réglementations relatives à l'occupation des sols rajouter le paragraphe 4 suivant :

4- Dans toutes les zones concernées par le périmètre de protection de la gare de triage de Drancy-Le Bourget, telles que définies au plan de zonage, les éventuelles constructions, extensions, surélévations devront se conformer aux contraintes suivantes :

Autour de la zone de débranchement

Secteur (Distance à la source)	Préconisations associées pour le secteur au regard de la note technique du 22 juin 2015 et de la circulaire du 19 novembre 2012
<u>De 0 à 50 mètres</u>	<u>En matière de logement</u> : principe de non-densification Pour le reste : principe d'interdiction de construire, sauf installations en lien avec l'exploitation de l'ouvrage.
<u>De 50 à 80 mètres</u>	Exclure la construction d'ERP de plus de 100 personnes et d'IGH. Eviter la construction d'ensembles importants d'habitat collectifs.
<u>De 80 à 250 mètres</u>	Exclure la construction d'ERP de plus de 300 personnes et d'IGH. Eviter la construction d'ensembles importants d'habitat collectifs.
<u>Au-delà de 250 mètres</u>	Aucune contrainte

ERP : Etablissement Recevant du Public

IGH : Immeuble de Grand Hauteur

Autour de la zone de formation amont

Secteur (Distance à la source)	Préconisations associées pour le secteur au regard de la note technique du 22 juin 2015 et de la circulaire du 19 novembre 2012
<u>De 0 à 30 mètres</u>	Principe d'interdiction de construire, sauf installations en lien avec l'exploitation de l'ouvrage.
<u>De 30 à 80 mètres</u>	<u>En matière de logement</u> : principe de non-densification Pour le reste : principe d'interdiction de construire, sauf installations en lien avec l'exploitation de l'ouvrage.
<u>De 80 à 110 mètres</u>	Exclure la construction d'ERP de plus de 100 personnes et d'IGH. Eviter la construction d'ensembles importants d'habitat collectifs.
<u>De 80 à 250 mètres</u>	Exclure la construction d'ERP de plus de 300 personnes et d'IGH. Eviter la construction d'ensembles importants d'habitat collectifs.

<u>Au-delà de 250 mètres</u>	<u>Aucune contrainte</u>
------------------------------	--------------------------

ERP : Etablissement Recevant du Public

IGH : Immeuble de Grand Hauteur

Autour de la zone de formation aval

Secteur (Distance à la source)	Préconisations associées pour le secteur au regard de la note technique du 22 juin 2015 et de la circulaire du 19 novembre 2012
<u>De 0 à 30 mètres</u>	Exclure la construction d'ERP de plus de 100 personnes et d'IGH. Eviter la construction d'ensembles importants d'habitat collectifs.
<u>Au-delà de 30 mètres</u>	Aucune contrainte

ERP : Etablissement Recevant du Public

IGH : Immeuble de Grand Hauteur

Mise en compatibilité du PLU avec le PDUIF

Plan de déplacement

Les informations et objectifs relatifs au plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF) sont bien indiqués dans le rapport de présentation.

La thématique « mobilité » est traitée de façon complète au sein du rapport de présentation (calcul du taux de motorisation des ménages, hiérarchisation du réseau routier, stationnement dont stationnement PMR, modes de transports existants et en projet, modes actifs). Concernant l'analyse des modes actifs, le diagnostic s'appuie sur les documents cadres que sont le plan départemental des itinéraires de promenade de randonnées et le schéma directeur des itinéraires cyclables, élaborés par le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

Le PLU souligne à juste titre l'importance d'apporter une vigilance vis-à-vis de la « mise en cohérence du réseau de bus et des autres transports en commun afin de mieux irriguer les pôles d'emploi et les quartiers plus résidentiels, mais aussi d'optimiser les correspondances entre ces différents modes de transport. »

Les enjeux d'intermodalité et de rabattements vers les futures gares du Grand Paris Express, Drancy-Bobigny et Le Bourget RER, pourraient figurer de manière plus précise au sein du PADD. Les logiques de rabattement vers les gares tant en bus que par le biais des mobilités douces s'avèrent en effet essentielles.

Le diagnostic et le PADD devraient pouvoir mettre en exergue les secteurs susceptibles d'être concernés par les enjeux de rabattement vers la nouvelle gare afin d'assurer leur désenclavement. Devront notamment être renforcés l'accessibilité et le rabattement vers la gare Drancy-Bobigny, du quartier Gaston Roulaud, quartier prioritaire de la politique de la ville, que ce soit par les modes de transport en commun (bus) ou par les modes doux (piétons, cycles).

Il semble difficile d'être plus précis dans le cadre du PADD, dans la mesure où la compétence ne relève pas uniquement de la Ville (Conseil régional, Conseil Départemental, STIF, autres collectivités locales...).

Cela pourra être intégré dans une démarche d'un PLUi avec les communes de l'EPT.

En revanche, la commune a déjà prévu des parkings de rabattements à proximité des gares.

De plus, ce thème sera abordé lors des commissions de pôles des futures gares du GPE.

Stationnement

Les prescriptions relatives au stationnement sont bien détaillées. Le PDUiF prescrit cependant d'intégrer à l'article 12 du règlement des PLU des normes minimales pour les espaces dédiés au stationnement vélo dans les constructions nouvelles d'équipements publics. Or, le PLU ne prescrit aucune norme relative au stationnement des vélos pour les zones UB, UC, UG, UH, et UI. Ce point devra être complété.

Les dispositions adéquates seront intégrées dans les zones concernées.

Le développement d'une mobilité alternative à l'automobile fait partie des axes du PADD. Toutefois, le PLU fait état de la volonté de mettre en œuvre une politique locale de stationnement autour des gares, avec « la création de parcs de stationnement d'une capacité de 200 à 300 places près de la gare de Drancy/Bobigny, de 200 places près de la gare RER de Drancy et 200 places près de la gare RER Le Bourget ». Or, la limitation de l'usage de la voiture, enjeu souligné par cet axe du PADD, doit passer en premier lieu par le développement des modes actifs et de la politique de tarification du stationnement local. Une offre importante de stationnement pourrait engendrer un phénomène d'appel d'air ne permettant pas de résoudre les problèmes de congestion observés sur les axes routiers.

Cette orientation est cohérente avec la volonté régionale de réintégrer la voiture dans les politiques de déplacements. En effet, la Région est favorable à la réalisation des parkings positionnés à proximité d'importants nœuds de correspondance du réseau de transport de petite couronne, véritables parcs-relais et potentiels hubs de covoiturage.

Compatibilité du projet de PLU avec l'objectif de densification du SDRIF.

Développement de l'offre de logements et densification

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris fixe un objectif de production de 70 000 logements par an à atteindre en Île-de-France. Dans ce cadre, la déclinaison territoriale des objectifs de logements (TOL) à l'échelle de l'EPT « Paris Terres d'Envol » a été définie à 2 933 logements par an. En cohérence avec ces objectifs, le programme local de l'habitat intercommunal (PLHi) de l'ancienne communauté d'agglomération de l'Aéroport du Bourget (période 2012 — 2017) prévoit une production annuelle moyenne de 404 logements pour Drancy, dont 20 % de logements sociaux hors ANRU.

Les objectifs du PLH en vigueur sont fidèlement repris dans le projet de PLU. Le PADD réaffirme l'objectif du PLU de se tenir aux engagements pris dans le cadre du PLHi de produire des nouveaux logements sur son territoire, tout en veillant à assurer une mixité du parc entre l'offre sociale et privée.

- Construction de logements

Le projet du Grand Paris Express est bien pris en compte dans le projet de PLU de la commune de Drancy. La place des quartiers de gare existants, notamment de la gare RER de Drancy, pourrait cependant être renforcée concernant l'atteinte des objectifs de densification.

Le secteur de la gare RER de Drancy est pris en compte en tant que projet urbain structurant par une zone UA notamment le long de la rue Anatole France qui permet une densification importante.

Le PADD exprime l'intention de créer de nouveaux lieux de vie autour des nouvelles gares, dans le quartier du Baillet et en centre-ville, ce qui permettra d'attirer de nouvelles populations et aussi d'offrir un parcours résidentiel complet au sein de la ville. Pour cela, le PLU prévoit la production de 404 nouveaux logements par an en moyenne conformément aux objectifs du PLHi. Cette production de logements est concentrée sur les espaces les mieux desservis par les transports en commun et disposant d'un potentiel de mutation ou de densification et sur les axes structurants de la commune que sont notamment la RD 30 et la RD 115.

- Densification :

Le PADD affiche la volonté communale de créer des conditions favorables pour augmenter son parc résidentiel afin notamment de répondre aux objectifs du SDRIF de densifier les quartiers à proximité des gares et de permettre une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat, à l'horizon 2030. Cette volonté n'est toutefois pas étayée par une démonstration. De ce fait, le rapport de présentation devra être complété par la démonstration de la compatibilité du PLU avec cet objectif de densification.

LES PRINCIPALES CAPACITES DE DENSIFICATION ET DE MUTATION DU TISSU URBAIN

La Ville de Drancy doit créer des conditions favorables pour augmenter son parc résidentiel afin de répondre notamment aux objectifs du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France. Ce document d'urbanisme supérieur lui impose à l'horizon 2030 d'une part, de densifier ses quartiers à proximité des gares et d'autre part, de permettre une augmentation minimale de 15% de la densité humaine, et de la densité moyenne des espaces d'habitat.

L'application de ces objectifs de densité conduit la Ville à envisager la création d'au moins 4 000 logements supplémentaires à l'horizon 2030, dont voici ci-dessous le détail du calcul. Ce qui permet de répondre à elle seule à l'augmentation minimale de 15% de la densité humaine.

« 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 (53.64×1.15). Il en résulte que le parc d'habitat intégré dans l'enveloppe du tissu d'habitat de 2012 devra être de 31 812 logements (61.69×515.68), soit 4 150 logements supplémentaires en 18 ans ($31\,812 - 27\,662$).

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

Au regard des disponibilités foncières limitées, la Ville réussit à produire de nouveaux logements sur le territoire. Ainsi depuis 2012, en moyenne 350 logements par an (soit environ 2 000 logements sur la période 2012-2017) sont autorisés sur le territoire communal ; Ce qui répond au-delà des objectifs du SDRIF. Le recensement de 2014 permet de vérifier cette progression (+913 logements) et de corroborer ces chiffres puisqu'il a été recensé la création d'un peu plus de 300 logements supplémentaires/an sur 3 ans (2012-2014) incluant les démolitions.

(28 575 logements INSEE 2014)

Le projet spatial du PLU poursuit cette attractivité résidentielle en favorisant notamment sur des secteurs devenus obsolètes, la réalisation d'opérations prévues à court/ moyen terme. Pour ce faire, la révision du PLU a ainsi créé de nouveaux secteurs au plan de zonage en proposant des règles d'urbanisme pour augmenter la constructibilité de ces secteurs. Ces opérations totalisent un potentiel de plus de 2 000 logements, sans impacts quantitatifs significatifs en termes de démolition (friches, terrains sous-exploités, habitat pavillonnaire,...) :

- Le classement de l'îlot du marché (vide de toute construction) dans un secteur spécifique U_{AB}, dont l'objectif est la création d'une offre nouvelle de 330 logements,

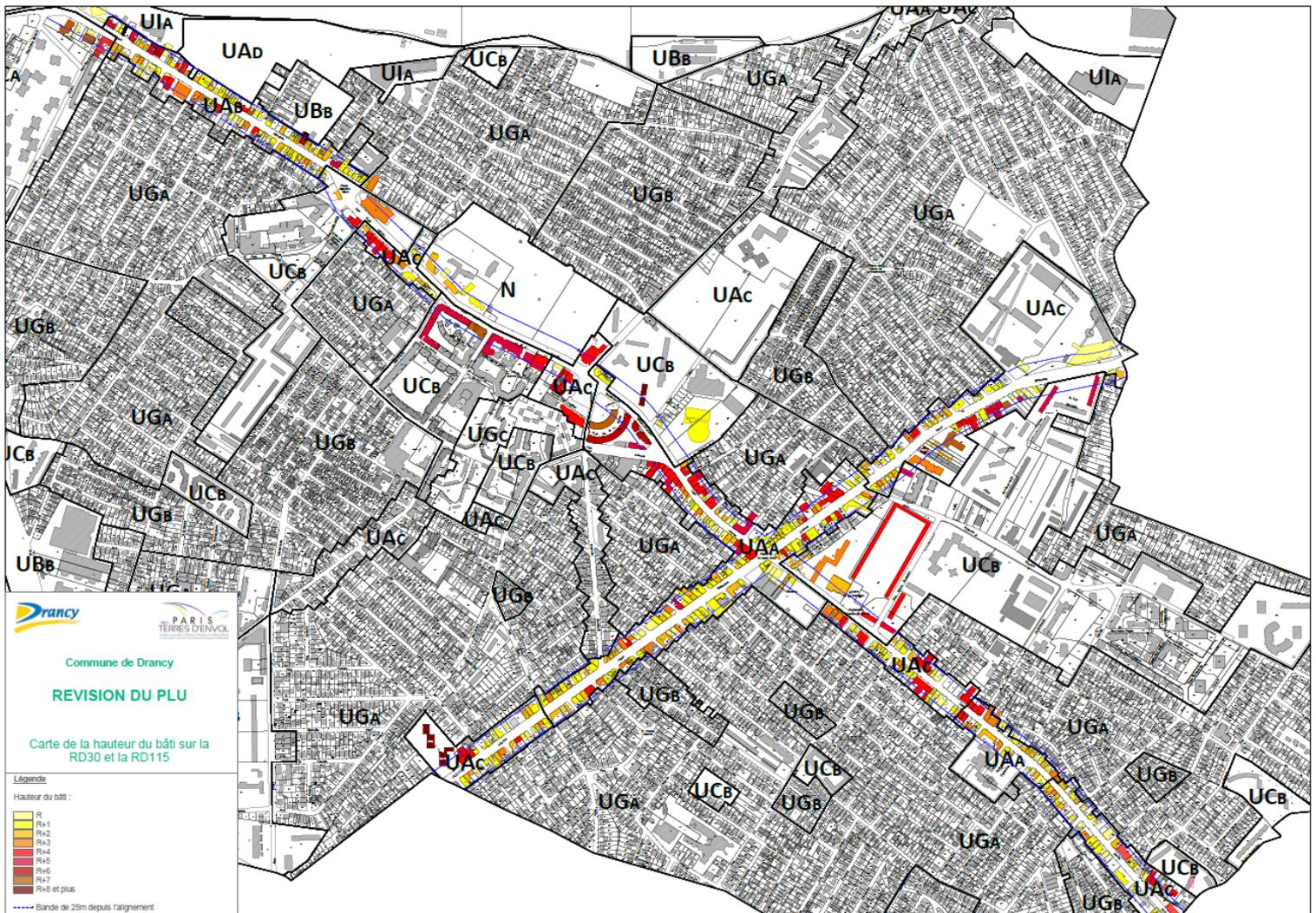
- Le classement du projet du stade nautique dans un secteur spécifique UCe, pour permettre la réalisation d'environ 200 logements. (impact sur 6 pavillons)
- Le classement du secteur de La Doucette en UCb pour favoriser la réalisation d'environ 300 logements (impact sur une dizaine de pavillons)
- Le classement du quartier Gaston Roulaud dans un secteur spécifique UCc pour permettre la construction d'environ 200 logements supplémentaires (inclus les démolitions).
- Sur le site de la gare GPE Drancy-Bobigny, création d'un secteur spécifique UCd pour la réalisation de la tour de Castro-Denissof : 220 logements (pas d'impact de démolition résidentielle)
- Le classement du quartier du Baillet dans une zone spécifique UD, dont l'objectif est la création d'un nouveau quartier mixte de 800 logements maximum (friches essentiellement)
- Le classement avenue Louis Aragon en UCe, pour favoriser l'accueil d'une opération résidentielle de type R+4 (terrains vierges et une demie douzaine de pavillons),
- L'intégration de parcelles pavillonnaires en UA_C, à l'est de Gaston Roulaud, afin de permettre une densité à proximité de la gare du GPE, de type R4.

Par ailleurs, l'un des enjeux majeurs de la révision est de renforcer le renouvellement urbain du secteur central sur les routes départementales RD30, RD115 ainsi que les axes secondaires, comme la rue Marcelin Berthelot, une portion des rues Anatole France et Roger Salengro, pour permettre leur recomposition et favoriser une densité urbaine.

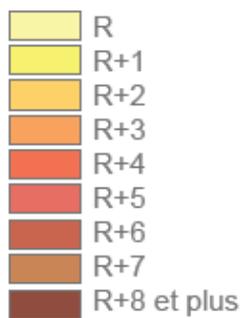
Pour cela, l'objectif de la règle de la zone UA est de redéfinir un front urbain homogène et plus haut en imposant désormais majoritairement du R+4.

Ces mesures de la révision du PLU et en particulier l'imposition du R+4 proposent ainsi une réponse forte aux enjeux de densification du tissu existant et constituent un important potentiel de mutation.

Comme le montre la carte suivante, ces fronts urbains présentent des hauteurs aujourd'hui très inégales et possèdent un potentiel de mutation important. Quelques grands axes de la ville sont encore bordés complètement ou partiellement d'habitat pavillonnaire (avenue Marceau, avenue Jean Jaurès, avenue Henri Barbusse, rue Anatole France, rue Roger Salengro).



Hauteur du bâti :



La réalisation des deux gares du GPE (Le Bourget RER, Drancy-Bobigny) constitue un véritable levier d'intensification urbaine pour le quartier de l'Avenir Parisien. Dans ce cadre, la Ville a établi sur ce secteur stratégique une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) pour le transformer en profondeur et enclencher la mutation de ces tissus urbains, avec pour objectif la création de nouveaux pôles d'emplois et de nouveaux quartiers résidentiels.

Sur le site de Saint-Gobain, proche du futur pôle intermodal du Bourget, l'enjeu municipal est de créer un nouveau lieu de vie qui permettra de développer de nouvelles morphologies urbaines et architecturales, aux formes plus contemporaines et de grandes hauteurs, avec une offre importante de logements.

Au Sud de l'A86, les enjeux de densité s'inscrivent dans une mutation progressive du tissu résidentiel vers un habitat plus dense de petits collectifs, avec des hauteurs variant de R+2 à R+3+A.

- Développement d'une offre de logements diversifiée

La loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 a renforcé les obligations en matière de production de logement social, en fixant un seuil minimal de 25 % de logements locatifs sociaux parmi les résidences principales. Drancy dispose actuellement d'une part d'environ 30 % de logements locatifs sociaux. Le PADD affiche une volonté de poursuivre les actions en faveur d'un parc plus diversifié sur l'ensemble de la commune, à même de faciliter les parcours résidentiels et renforcer la mixité sociale sur le territoire.

Le projet de PLU n'aborde cependant pas la question de la relocalisation de l'offre de logement social. La reconstitution de logements sociaux dans le cadre du NPNRU (Gaston Roulaud) devra se faire selon la stratégie habitat élaborée à l'échelle de l'EPT et en majorité hors des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Cette stratégie permettra d'identifier les secteurs de développement d'une offre de LLS en QPV.

Cette question de la relocalisation de l'offre de logement social a été étudiée dans le cadre du NPNRU.

La commune vise à ensemençer les logements sociaux dans tous les quartiers.

Remarques importantes sur le fond et/ou la forme :

Drancy dans la Métropole du Grand Paris

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU souligne la volonté de tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express qui rendent le territoire plus attractif et mieux connecté à la Métropole pour ses habitants.

Secteurs de projets

Les secteurs de projets proposés dans le projet de PLU sont opportunément répartis sur le territoire communal. Ils accompagnent la dynamique de mutation enclenchée par les gares du Grand Paris Express. L'identification d'une trame viaire structurante accompagnée de secteurs de densification préférentiel est un atout pour l'atteinte des objectifs du schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) et du programme local de l'habitat (PLH). À ce titre, la liste des opérations de constructions de logements pourrait être utilement complétée par l'expression de la part de densification associée à la production de nouveaux logements.

Par ailleurs, les secteurs de développement gagneraient à être connectés les uns aux autres afin de développer une vision plus globale, à travers des orientations stratégiques à une échelle macroscopique : trame verte, liaisons douces, rabattement, principe de connexion d'un espace à un autre, etc.

Une OAP thématique sur la mobilité aurait pu opportunément accompagner l'axe du PADD « développer la mobilité alternative à l'automobile » à l'échelle de l'ensemble du territoire, pour ancrer les politiques de déplacements durables de la ville.

La mobilité durable est largement évoquée dans le projet de PLU (PADD et OAP). Par ailleurs, certaines actions relèvent de diverses compétences (Département, STIF,...) pour ancrer pleinement la politique de déplacements durables.

RD115, RD30, ex-RN186

L'inscription de la RD115 et de la RD30 en tant qu'objets urbains structurants de la commune est un point positif du projet de PLU. Les intentions qui y sont associées (densification, développement des modes doux, animation/commerce, etc.) sont également pertinentes. Dans une logique identique, l'ex-RN186 aurait pu apparaître de manière plus importante dans le projet de territoire.

La valorisation de l'ex-RN186 est largement abordée dans le projet de territoire (pacification de l'axe par des cheminements doux, lisibilité par densification et repères urbains le long de l'axe (bâtiment de Castro-Denissof « habiter dans le ciel », recomposition sur le site de Gaston Roulaud (densification, développement doux, animation commerciale) et à la marge du futur secteur des Castors.

Orientations d'aménagement et de programmation

Le PLU identifie à travers des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) trois secteurs pouvant muter ou être requalifiés, à court ou moyen terme : le Baillet, l'Avenir Parisien et Gaston Roulaud. Chacun de ces secteurs est directement concerné par l'arrivée de gares des lignes 15, 16 et 17 du GPE.

➤ Le Baillet

La commune de Drancy a engagé la mutation de la friche industrielle appelée " Friche du Baillet ", à proximité de la gare de triage. L'OAP propose d'engager une restructuration du paysage urbain. Elle vise une programmation mixte principalement composée de logements, d'équipements structurants et de commerces. Cette OAP est accompagnée par la création d'une nouvelle zone spécifique UD, au règlement plus souple afin de s'adapter aux projets à venir sur le secteur. Cette OAP du Baillet répond à de nombreuses opportunités, et en particulier celle du développement urbain autour des gares du Grand Paris par la production de logements.

Toutefois, l'intégration du projet dans son environnement ainsi que son principe de fonctionnement pourraient être réinterrogés dans le cadre de sa réalisation : l'exposition des logements aux voies ferrées, et par conséquent aux nuisances associées, pourrait être limitée, la perméabilité des îlots pourrait être augmentée, et l'offre de stationnement pourrait être réduite au profit d'une ambition plus affirmée pour les modes doux.

La Ville prend acte de la remarque.

➤ L'Avenir Parisien

L'OAP du site de l'Avenir Parisien est très ambitieuse. Sa taille et ses enjeux en font le secteur de projet le plus important de la commune. Elle est pertinente dans la mesure où elle s'appuie sur des gares existantes et futures, y compris celles qui se situent en dehors de la commune de Drancy. Toutefois, sa taille mériterait d'être questionnée au regard des nombreux secteurs dotés de peu, voire d'aucune, orientations d'aménagement. De par leur distance, il apparaît difficile de mettre en relation les secteurs Saint-Gobain et de la gare de Drancy-Bobigny. À l'inverse, le périmètre de densification des quartiers environnant la gare de Drancy aurait pu être élargi de manière à intégrer le quartier Gaston Roulaud. Enfin, le phasage proposé devra être explicité, l'OAP ne comportant pas d'échéancier prévisionnel.

Cette demande n'est pas acceptée.

La commune souhaite conserver l'OAP globale pour affirmer la cohérence et la globalité de son projet à proximité du 2^{ème} pôle de transport d'Ile de France.

Un nouveau phasage pourra être étudié lorsque la mise en œuvre du projet pourra être envisagée.

Les secteurs situés entre Saint-Gobain et la gare de Drancy-Bobigny présentent une vocation résidentielle de densité moyenne qui à terme sera desservie par une nouvelle desserte notamment paysagée pour relier ces deux secteurs. Un projet d'aménagement sera étudié à moyen terme pour répondre à cet objectif. C'est pourquoi la Ville souhaite maintenir ce périmètre d'OAP.

Concernant le planning, il n'est pas encore abouti.

➤ Gaston Roulaud

La commune de Drancy est concernée par un projet de renouvellement urbain d'intérêt national inscrit au nouveau programme de renouvellement urbain. Le projet de renouvellement urbain fait partie intégrante du projet de territoire et l'OAP Gaston Roulaud permet de fixer des orientations d'aménagement claires et intéressantes pour le renouvellement urbain du quartier.

Liens avec les communes limitrophes

La création de la Métropole du Grand Paris et des établissements publics territoriaux (EPT) a porté les enjeux de l'urbanisme et de la planification à l'échelle intercommunale. Le PLU doit s'inscrire dans cette logique, en favorisant le développement de projets d'aménagement cohérents avec les communes limitrophes. Dans ce nouveau paysage institutionnel, il est essentiel d'exprimer la prise en compte du contexte territorial dans lequel s'inscrit Drancy, comme exprimé au travers des ambitions du PADD de se projeter en dehors des limites communales. Ce principe doit aussi se traduire par la représentation des communes limitrophes sur le plan de zonage.

Le plan de zonage sera complété en ce sens.

Prise en compte de l'environnement et amélioration du cadre de vie

Consommation des espaces

En application de l'article L.151-4 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation propose un bilan de la consommation d'espace appuyé sur une cartographie de la consommation des espaces de 1999 à 2016 à partir de la carte du mode d'occupation du sol (MOS), de 1999, de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Ile-de-France, qui permet de mettre en évidence les espaces consommés pendant cette période. En application de l'article L.151-5, le PADD fixe comme objectif chiffré de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, une absence de consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers.

Transition énergétique et écologique

Le règlement du PLU de Drancy gagnerait à développer le volet en faveur de la transition énergétique dans le bâtiment. En effet, bien que le diagnostic présente une étude mettant en évidence l'ancienneté du parc de logements (2/3 des maisons ainsi que 3/5e des appartements datent d'avant 1971), le PLU ne propose pas d'action globale pour la rénovation énergétique du parc existant et les dérogations aux règles d'implantation pour la pose d'une isolation thermique ou phonique par l'extérieur ne sont autorisées que dans la limite de 20 cm. Le règlement n'aborde pas le développement des dispositifs de production d'énergies renouvelables, ni l'utilisation de matériaux biosourcés, la lutte contre les îlots de chaleur, ou encore la valorisation des déchets de chantiers.

L'épaisseur de 20 cm est cohérente.

En ce qui concerne les constructions nouvelles, le bonus de constructibilité mobilisé en zone pavillonnaire UG gagnerait à être étendu aux autres zonages et à permettre une augmentation supérieure aux 10 % du coefficient d'emprise au sol (CES) supplémentaires prévus.

Compte tenu des emprises au sol relativement importantes voire parfois sans objet, il ne semble pas utile d'étendre ces mesures notamment aux zones UA et UC.

Les OAP sectorielles sur un quartier à réhabiliter peuvent aussi être l'opportunité d'orienter son aménagement vers des constructions bioclimatiques, la mise en place de dispositifs de production d'énergies renouvelables pour alimenter les constructions. À ce titre, l'OAP de l'Avenir Parisien et l'OAP Gaston Roulaud proposent des orientations intéressantes.

L'intention de la commune, d'établir un plan climat-air-énergie territorial (PCAET) et de développer les réseaux de chaleur dans les quartiers voués à être densifiés sont des points positifs.

Risques naturels

La commune de Drancy est située en dehors des périmètres réglementaires de recherches des poches de dissolution de gypse antédiluvien ainsi qu'en dehors des zones d'anciennes carrières connues de l'inspection générale des carrières.

Toutefois, le projet de PLU mentionne l'existence de risques d'effondrements liés à la nature des sols et à la présence d'anciennes carrières (1.2 de l'état initial pages 41 et 111, 1.6 Incidences sur l'environnement pages 18 et 32, PADD page 18).

Par ailleurs aucune disposition ne semble prévue pour éviter ces risques dans le règlement du PLU et ses annexes. Il conviendra de mettre en cohérence les éléments correspondants.

Ces risques affectent plutôt la ville du Bourget. La commune de Drancy n'est pas concernée. L'Etat initial de l'Environnement sera modifié.

Champs électromagnétiques

Ce chapitre n'est pas abordé dans le PLU.

L'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité recommande de ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles dans les zones exposées à un champ magnétique supérieur à 1 μ T.

De plus, il est à préciser que la construction d'antennes-relais est soumise aux dispositions du PLU, qui peut prévoir des limitations à leur implantation, à condition de le justifier dans son rapport de présentation, ce point pourrait être utilement rajouté aux documents présentés.

L'étude sur les champs électromagnétiques n'ayant pas été conduite lors de la révision du PLU, elle sera probablement conduite lors de l'élaboration du PLUi.

Nous souhaitons répondre aux autres remarques de la DRIEA

Remarques DRIEA	Réponse de l'EPT
<p><u>ANNEXES TECHNIQUES</u></p> <p>. Servitudes d'utilité publique.</p> <p>- Il est demandé d'ajouter les servitudes relatives aux ouvrages à haute et très haute tension (I4) avec leur appellation et les coordonnées du groupe de maintenance réseaux.</p> <p>- Il est demandé de mettre à jour le tableau avec les coordonnées du gestionnaire des emprises ferroviaires (T1).</p> <p>. Emplacements Réservés</p> <p>- Il est demandé de modifier le bénéficiaire des ER pour le Tram 11 en indiquant « SNCF réseaux »</p> <p>. Espaces naturels agricoles ou forestiers</p> <p>- La possibilité de changement de destination d'un bâtiment situé en zone N devra faire l'objet au stade d'un projet d'un examen par la commission de la CIPENAF.</p> <p>. Eaux usées et eaux pluviales</p> <p>- Il est demandé de rappeler dans les dispositions générales ou dans les articles 4 du règlement de préconiser la mise en œuvre de solutions alternatives ou système de rétention à la parcelle pour limiter le rejet des eaux pluviales vers le réseau d'assainissement ; le débit de fuite est limité à 1l/s/ha maximum.</p>	<p>Cette demande est acceptée</p> <p>Cette demande est acceptée.</p> <p>Cette demande est acceptée.</p> <p>La ville prend acte de la remarque.</p> <p>Cette demande est acceptée.</p>

<p>. Santé publique</p> <p>- <u>Eau</u> : Il est demandé de préciser les emplacements retenus pour tout captage d'eau et installation de traitement et de stockage des eaux destinées à la consommation humaine.</p> <p>- Il est demandé de faire apparaître dans les annexes sanitaires un rappel de la réglementation relative à la réutilisation des eaux de pluie (arrêté du 21 août 2008 et du 17 décembre 2008).</p> <p>- <u>Qualité de l'air</u> : il est demandé de faire référence au site internet du réseau national de surveillance aérobiologique pour les plantes allergènes (www.rnsa.asso.fr) et sur le site (http://www.vegetation-en-ville.org).</p> <p>- <u>Sites et sols pollués</u></p> <p>. Il est demandé de modifier les pages 18 et 19 de l'état initial (actualiser les caractéristiques de l'ancien site ELM Leblanc Bosch et données à mettre à jour concernant le site Eclair DAIM pour lequel les habitations impactées ont été mises en sécurité et les travaux de dépollution vont débuter prochainement.</p> <p>- <u>Lutte contre le saturnisme</u></p> <p>. Il est demandé d'annexer l'arrêté préfectoral du 28 avril 2000 fixant les zones à risque d'exposition au plomb ainsi que la réalisation d'un Constat de risques d'exposition au plomb (CREP).</p> <p>- <u>Risques naturels</u></p> <p>. Il est précisé des risques d'effondrements liés à la nature des sols et à la présence d'anciennes carrières, il convient de prévoir des dispositions au règlement du PLU et ses annexes.</p> <p>- <u>Sécurité routière</u></p> <p>. Il serait opportun d'ajouter des indicateurs annuels de sécurité routière (nombre d'accidents au total, nombre d'accidents impliquant un piéton, nombre d'accidents impliquant un cycle)</p> <p>- <u>Mise en ligne du PLU</u></p> <p>. Il est demandé de mettre le PLU sur le site Internet de la ville</p> <p>. Il est rappelé qu'à compter du 1^{er} janvier 2020, la publication du PLU dans le géoportail de l'urbanisme sera une condition de son caractère exécutoire.</p>	<p>Il n'y a pas de captage d'eau et installation de traitement et de stockage des eaux destinées à la consommation humaine.</p> <p>Cette demande est acceptée.</p> <p>Ces risques affectent plutôt la ville du Bourget.</p> <p>La ville prend acte de la remarque</p> <p>La ville prend acte de la remarque.</p>
--	---

22- **Conseil Régional d'Ile de France** (Lettre du 2 octobre 2017)

Avis :

Le Conseil Régional d'Ile de France n'émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** sur le dossier du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy.

En revanche, il joint **les observations suivantes :**

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé par décret le 27 décembre 2013, est le cadre de cohérence des documents d'urbanisme locaux, notamment en matière d'aménagement. Il a été conçu pour garantir le caractère durable et équilibré du développement de notre région et pour mettre en place des conditions favorables à la réalisation des projets portés par les collectivités. Atteindre les objectifs du projet spatial régional nécessite un travail partagé ; chaque PLU est un élément-clé de sa mise en œuvre.

Le projet de PLU de Drancy s'accorde globalement avec les grandes orientations du schéma directeur régional.

Le projet spatial, au regard des disponibilités foncières limitées sur le territoire, entend concentrer le potentiel de développement sur les secteurs en renouvellement urbain et aux abords des futures gares du métro du Grand Paris Express. Les secteurs Avenir Parisien, Saint-Gobain et du Baillet, limitrophes des communes du Bourget, de Bobigny et de La Courneuve, font l'objet d'orientations d'aménagement et de programmation (OAP) qui précisent leur aménagement et contribuent à favoriser le cadre de vie.

Du point de vue de la mobilité, plusieurs mesures inscrites dans le projet de PLU devraient permettre d'intensifier le développement urbain autour des futures gares et d'encourager les déplacements par les modes doux. De plus, le projet de PLU projette la création de 600 à 700 nouvelles places de stationnement à proximité des gares.

Cette orientation est cohérente avec la volonté régionale de réintégrer la voiture dans les politiques de déplacements. En effet, la Région est favorable à la réalisation des parkings positionnés à proximité d'importants nœuds de correspondance du réseau de transport de petite couronne, véritables parcs-relais et potentiels hubs de covoiturage.

En matière de développement de l'emploi, une réflexion prospective et stratégique en accord avec les communes voisines du nord de la Seine-Saint-Denis qui connaissent actuellement des mutations économiques et urbaines importantes constituerait un apport intéressant.

Remarques importantes sur le fond et/ou la forme :

➤ ***Qualité du projet spatial***

Compte tenu d'un espace urbain contraint et de disponibilités foncières limitées, le projet de PLU prévoit un développement intégré au tissu urbain existant. La commune est concernée par de nouveaux projets d'infrastructures de transport d'envergure régionale : deux nouvelles lignes du métro du Grand Paris Express (lignes 15 et 16), la future gare d'interconnexion du Bourget (sur la commune limitrophe éponyme mais à proximité immédiate de Drancy) et la future gare de Drancy - Bobigny. Les évolutions aux abords de ces secteurs en mutation permettront une

intensification significative des tissus urbains et un renouvellement de leur mixité fonctionnelle tout en préservant les tissus pavillonnaires caractéristiques de Drancy.

➤ **Consommation d'espace, environnement et développement durable**

La commune de Drancy se caractérise notamment par une carence importante en matière d'espaces verts ouverts au public. Le projet a comme objectif de réunir les conditions pour favoriser la création de nouveaux espaces ouverts de type squares et mails paysagers. Le projet de PLU pourrait représenter cette orientation sur la carte de synthèse du PADD ou le plan de zonage du PLU et la traduire de façon concrète dans le règlement (en imposant par exemple un pourcentage minimal d'espaces verts à préserver par terrain).

Les squares et mails paysagers seront représentés sur la carte du PADD. En revanche, ces créations d'espaces publics n'auront pas de traduction dans le règlement.

➤ **Développement économique**

L'essentiel des dispositions du projet de PLU en matière d'emploi et de développement des activités concerne la consolidation du dynamisme commercial du centre-ville et des principaux axes commerciaux de la commune.

Les zones d'activités existantes sont confortées par le projet de PLU qui projette également la requalification du site de la friche de Saint-Gobain dont la vocation tertiaire est souhaitée.

Ces orientations sont cohérentes avec les orientations du schéma directeur dans le domaine. Pour autant, le projet de PLU gagnerait à porter une réflexion prospective et stratégique sur la question du développement économique, en accord avec les communes voisines du nord de la Seine-Saint-Denis qui connaissent actuellement des mutations économiques et urbaines importantes.

La Ville n'a pas de connaissances suffisamment exhaustives sur les enjeux économiques intercommunaux. Cette réflexion intercommunale sera notamment engagée dans le cadre du prochain PLUI.

➤ **Transports et déplacements**

La commune de Drancy entend tirer profit de l'amélioration considérable de sa desserte en transports collectifs dans les prochaines années. L'arrivée des lignes 15 et 16 du métro du Grand Paris Express et de la Tangentielle Nord (Tram 11 Express) devrait représenter un levier majeur pour la mutation des secteurs aux abords des futures gares.

De nombreuses solutions opérationnelles sont évoquées par le projet de PLU pour intensifier le développement urbain autour des futures gares et encourager les déplacements par les modes doux : amélioration du maillage viaire, liaisons douces, réduction des normes de stationnement et développement des stationnements vélo.

Ces orientations sont cohérentes avec les principes du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF). Une cartographie de synthèse permettant une analyse globale de leurs impacts et de la logique de maillage, notamment en lien avec les communes limitrophes (Le Bourget au nord, La Courneuve à l'ouest, Le Blanc-Mesnil à l'est et Bobigny au sud) compléterait utilement le projet de PLU

Les enjeux d'amélioration des déplacements sont à la fois présentés dans le rapport de présentation, dans le PADD y compris dans les OAP. Cette réflexion intercommunale sera notamment engagée dans le cadre du prochain PLUI.

➤ **Logement**

Le projet de PLU prévoit la réalisation de 140 logements par an en moyenne.

Il serait utile que le projet de PLU représente et détaille le bilan précis des démolitions / reconstructions de logements, la localisation et la programmation des projets à l'échelle de la ville et le potentiel de mutation des espaces libres.

Les principales capacités de densification et de mutation du tissu urbain ont été listées précédemment pour répondre aux enjeux de densification.

22. Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis

(Lettre DDMH/SDMM/BDT/MYM/N ° 0169 en date du 1 octobre 2017)

Avis :

Le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis n'émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** sur le dossier du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy.

En revanche, il attire l'attention sur le point suivant qui nécessite une modification du règlement :

Article 13 - zone UCb :

En raison de la nature du programme, le projet du collège intercommunal Drancy-La Courneuve ne peut atteindre le ratio de surface libre et de plantation fixé par le PLU qui implique que « 30 % au moins des surfaces libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de desserte doivent être obligatoirement plantés (pelouse, arbustes, buissons...) ». Aussi, le Département sollicite que cette disposition ne soit pas applicable aux équipements publics dans la zone UCb.

Cette disposition sera dérogatoire pour les équipements publics.

Remarques importantes sur le fond et la forme :

Equipements :

Le Département rappelle qu'un projet de construction d'un nouveau collège situé dans le quartier de l'Avenir Parisien est en cours sur l'emprise identifiée « ex site France boisson » dans le « Diagnostic communal » (p.57). Sa mise en service est prévue à la rentrée 2019. Ce nouvel équipement intercommunal a vocation à accueillir des élèves de Drancy et de La Courneuve. Les effectifs du collège Paul Langevin étant inclus dans ce nouvel établissement scolaire, le site actuel représente un secteur de mutation pour la commune (p.54/55).

Il s'agit de compléter la liste des équipements scolaires avec les 6 collèges départementaux situés sur le territoire (Paul Langevin, Pierre Sémart, Anatole France, Paul Bert, Liberté et Jacques Jorissen) et d'évoquer le futur collège intercommunal.

Cette demande est actée.

Il s'agit de modifier les informations concernant les 4 PMI gérés par le Département. Les localisations des PMI Saint Stenay (100 rue Stenay) et Salengro (110 rue Roger Salengro) sont à revoir. La PMI Anatole France n'est pas identifiée sur la carte (239 rue Anatole France).

Cette demande est actée.

Le patrimoine

En ce qui concerne la question du patrimoine, les différents points développés dans l'analyse urbaine, présentée dans le « Diagnostic communal », sont assez largement détaillés et documentés (notices sur les « grands ensembles », cités jardins, habitat pavillonnaire...). Il convient cependant de rappeler que ces éléments n'ont qu'une vocation informative et documentaire, contrairement à ceux repris au règlement du PLU.

Cette demande est actée.

Il nous semble par ailleurs regrettable de joindre en annexe (1.3.1.) à ces documents, sans plus de précisions, la « Contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Drancy » réalisée en 2003 par le Service du patrimoine culturel du Département, alors que celle-ci ne constituait à l'époque qu'un premier recensement succinct. Le corpus d'inventaire constitué depuis près de 15 ans par le Service du patrimoine culturel sur la ville de Drancy s'est largement enrichi et il aurait été opportun d'apporter les compléments utiles sur un certain nombre de sites et d'édifices décrits dans ce document.

Il sera précisé que cette annexe est à titre informatif.

La qualité de l'air

La partie relative à la qualité de l'air, présentée dans « l'état initial de l'environnement », est riche en information et permet d'appréhender les enjeux sur la commune de Drancy. Elle peut être complétée par :

- L'illustration des émissions des différents types de polluants par secteurs d'activité sur le département de Seine-Saint-Denis, notamment pour le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules (PM₁₀), les deux polluants les plus problématiques dans la région. Cela permet de mettre en évidence les deux secteurs d'activité les plus impactant et sur lesquels il faut agir à savoir le trafic routier et les secteurs résidentiel et tertiaire. Ces données sont disponibles sur le site Internet du Département (<http://www.seine.saint-denis.fr/La-qualite-de-l-air.html>) ;

Cette demande est acceptée.

- La cartographie et indicateurs de dépassement des valeurs limites de polluants atmosphériques sur votre commune. Ce document a été réalisé par AIRPARIF suite à une demande de la DRIEE dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure réglementaire n° 8 du plan de protection de l'atmosphère (PPA) qui vise « à définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme ». Les cartes présentent les concentrations annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules (PM₁₀), les deux polluants les plus problématiques dans la région. L'intégration de ces cartes dans l'état initial de l'environnement permet de préciser que X % de la population est exposée au dépassement de la valeur limite annuelle de PM₁₀.

Cette remarque sera analysée.

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Trame verte et bleue

Il est satisfaisant de constater que le PADD insiste sur l'importance de limiter l'imperméabilisation dans l'aménagement futur de la ville ainsi que sur la valorisation de la gestion à ciel ouvert des eaux afin de favoriser le développement végétal. Ces préoccupations correspondent totalement aux recommandations du Conseil départemental.

Il s'agit néanmoins de corriger la rédaction du paragraphe « promouvoir la qualité environnementale »(p.18) pour préciser que ces éléments se retrouvent dans le règlement d'assainissement départemental et non le règlement sanitaire départemental.

Cette demande est acceptée.

OAP de l'Avenir Parisien

L'OAP identifie l'emprise du futur collège intercommunal Drancy-La Courneuve situé à proximité d'une zone d'équipements sportifs de la commune (gymnase, stade) et des voies ferrées de la grande ceinture. Cet équipement a vocation à accueillir les effectifs du collège actuel Paul Langevin. Cette OAP porte l'ambition d'améliorer les modes actifs par la création de nouvelles liaisons douces paysagères permettant ainsi de renforcer la desserte des équipements du secteur. A ce titre, la revalorisation de l'accès à la zone d'équipements (scolaire et sportifs) par la passerelle franchissant les voies ferrées dans le prolongement de la rue Julian Grimaud mérite d'être pointée dans cette OAP d'autant que la passerelle pourra constituer un accès privilégié pour les futurs usagers du collège en provenance des quartiers situés de l'autre côté des voies ferrées et de l'A86.

Cette demande est acceptée.

L'OAP prévoit également des transformations urbaines à l'ouest du futur collège et notamment la création d'une nouvelle voie circulée et d'une liaison douce à l'ouest de l'emprise du collège. Ces principes de désenclavement ne viennent pas en contradiction avec le fonctionnement projeté du collège mais il s'agira d'apporter une attention particulière à la qualification des espaces publics ainsi qu'à la cohérence des aménagements avec les futurs accès du collège (en particulier au niveau du parvis situé rue Julian Grimaud et de accès de service à proximité immédiate de la liaison douce qui impliquera une traversée de celle-ci par des véhicules).

Cette demande est acceptée.

OAP Gaston Roulaud

Dans le cadre des réflexions relatives au Nouveau Programme National de Renouveau Urbain du quartier Gaston Roulaud, il est envisagé la démolition du bâtiment accueillant la crèche-PMI départementale (située actuellement rue Roger Salengro) afin d'aménager un nouvel espace de parc au cœur du quartier. Une proposition de relocalisation en dehors du périmètre ANRU, mais à proximité de l'emplacement existant, a été faite au Département tel qu'identifié sur le schéma de l'OAP (p.20). Des échanges sont en cours entre les deux collectivités pour apprécier l'opportunité et la faisabilité de ce projet.

Règlement et plan de zonage

Règlement

Le Département souhaite formuler des remarques d'ordre général sur la rédaction du règlement et son évolution :

- Article 4.

Les orientations relatives à l'infiltration formulées dans le PADD ne sont pas traduites dans les articles 4 du règlement de ce PLU. Sans indication précise sur l'importance de déconnecter les eaux pluviales du réseau, les maîtrises d'ouvrage privées ne chercheront pas l'exemplarité dans ce domaine. Le Conseil départemental propose une rédaction d'article 4 présentant le principe d'une gestion des eaux pluviales à la parcelle sans raccordement au réseau public qui doit être la première solution recherchée :

« A l'intérieur d'une même emprise foncière, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions établies par les gestionnaires des réseaux d'assainissement communaux et départementaux à travers leur règlement de service d'assainissement.

Le débit de fuite limité (1l/s/h) dans le réseau départemental et/ou l'infiltration à la parcelle (à privilégier) seront pris en compte. Sur les autres points, une analyse plus poussée des conséquences est nécessaire qui sera menée avant l'approbation de la révision du PLU.

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée. Il reviendra au pétitionnaire de :

- 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, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux conformément au Règlement Sanitaire Départemental.
- Eviter le reflux d'eaux du réseau d'assainissement dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

▪ Article 11 de la zone UG :

Les enjeux de trame verte et bleue sont bien pris en compte dans le PLU. Toutefois, compte tenu de la grande surface de pavillonnaire à Drancy (zone UG), des prescriptions complémentaires pourraient être faites dans l'article 11 sur la perméabilisation des clôtures. Afin de favoriser la biodiversité sur le territoire, il serait pertinent de proposer de :

- ✓ Limiter au maximum l'utilisation de murs pleins ou y permettre des passages à faune, prévoir des ouvertures au sol ;
- ✓ Dans le cas de l'utilisation de grillages, éviter d'installer des grillages trop fins et privilégier un barreaudage (prévoyant des interstices de 10cm minimum) à l'installation d'une clôture.

Des prescriptions complémentaires seront faites sur la perméabilisation des clôtures au passage de la faune afin de favoriser la biodiversité.

▪ Article 13 de la zone UCb :

En raison de la nature du programme, le projet du collège intercommunal Drancy-La Courneuve ne peut atteindre le ratio de surface libre et de plantation fixé par le PLU qui implique que « 30% au moins des surfaces libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de desserte doivent être obligatoirement plantés ». Aussi le Département sollicite que cette disposition ne soit pas applicable aux équipements publics dans la zone UCb.

Cette demande est acceptée.

Des ajustements aux annexes du règlement sont suggérés principalement pour le patrimoine.

- Annexes au règlement

Les observations portent sur :

- le format du référencement patrimonial :

. Il est demandé de mettre une adresse au patrimoine protégé

Cette demande est acceptée.

. Il conviendrait de détailler l'époque de construction, le constructeur ou le maître d'oeuvre.

. même si cette option n'est pas obligatoire eu égard à l'article du Code de l'Urbanisme concerné, l'insertion de recommandations architecturales attachées au bâtiment serait bienvenue.

Les prescriptions régissant la protection des éléments remarquables paraissent suffisantes pour garantir leur pérennité.

- le faible nombre d'éléments patrimoniaux retenus:

Il est remarqué :

. l'immeuble au 4, rue Maurice Bernard n'est pas protégé alors que l'immeuble en vis-à-vis l'est

. les bâtiments suivants non pas été protégés : le 37, 42, 44 et 46, avenue Marceau

. les maisons d'angle sélectionnées n'ont pas de valeur

Le PLU intègre déjà un nombre important de bâtiments remarquables qui reflètent l'histoire de la commune.

. la gare de la Grande ceinture n'existe plus

La gare de la Grande ceinture sera supprimée

24. Chambre de Commerce et d'Industrie de la Seine-Saint-Denis (Lettre N° CCD/CD/17-0093 en date du 28 septembre 2017)

Avis :

La CCI Seine-Saint-Denis émet un avis **favorable** sur le projet de révision du PLU de la Ville de Drancy.

Sur la forme, la CCI Seine-Saint-Denis reconnaît la qualité du travail proposé. Au-delà de la présentation très soignée, pour l'ensemble des thématiques abordées dans le diagnostic, une synthèse met en évidence les éléments à retenir et de nombreuses illustrations (tableaux statistiques, graphiques, cartographies et photographies) enrichissent le document.

Conformément à l'article L.131-7 du code de l'Urbanisme, le PLU de Drancy doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013. Ce document réglementaire inscrit la commune de Drancy dans le territoire d'intérêt métropolitain compris entre le canal de l'Ourcq et Clichy-Montfermeil, dont les enjeux sont :

- L'amélioration des transports en commun ;
- La requalification du tissu résidentiel ;
- Le renforcement des activités économiques ;
- La valorisation des espaces remarquables.

Le projet de révision du PLU semble répondre à ces attentes. En effet, la commune de Drancy a retenu quatre grands axes au sein de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définissant le projet de ville à horizon 10 ans /

- Axe 1 : Renforcer l'attractivité résidentielle ;
- Axe 2 : Améliorer la qualité de vie à Drancy ;
- Axe 3 : Développer la mobilité alternative à l'automobile ;
- Axe 4 : Favoriser la démarche environnementale.

Sur ce nouveau projet de PLU, la CCI tient à formuler quelques remarques en adoptant une démarche thématique :

Sur le diagnostic territorial réactualisé

Le projet de révision du PLU intègre un diagnostic territorial bien documenté où l'on peut suivre les grandes phases de l'urbanisation de la commune et comprendre ainsi l'organisation des différentes formes urbaines.

La CCI Seine-Saint-Denis constate donc que le territoire est marqué par une urbanisation à dominante résidentielle. L'habitat pavillonnaire occupe la majeure partie du territoire communal. Il s'est développé le long des axes de communication (RD30, RDI 15) sur un parcellaire de petite taille et en lanière, hérité de la pratique maraîchère. Les quartiers d'habitat collectif, notamment sociaux, ainsi que les grands équipements sont venus s'intégrer dans les espaces laissés vides permettant ainsi de créer une réelle mixité urbaine.

Pour répondre aux contraintes de l'Etat, la municipalité propose un bilan de sa consommation d'espace entre les 1999 et 2016, indiquant :

- L'utilisation de 6 500 m² de surface agricole initialement occupée par des serres pour la réalisation d'un ensemble de logements et une école ;

- Le comblement de 4,88 hectares d'espaces libres, ouverts comme des dents creuses, ont été remplacés par des équipements, des extensions du secteur pavillonnaire et de nouveaux tracés de voies de circulation dans le cadre des projets de renouvellement urbain.

Au terme de cette analyse foncière, la municipalité considère que son territoire est entièrement urbanisé.

Malgré ce constat, le diagnostic du projet de PLU propose une synthèse des capacités de mutation et de densification à l'échelle du territoire communal. La municipalité est parvenue à définir cinq degrés de mutabilité, du « très fort » au « nul ou quasi-nul », par une analyse minutieuse de sa morphologie urbaine. A la lecture de cette carte, la CCI Seine-Saint-Denis parvient à deviner les secteurs sur lesquels la commune pourra proposer des projets et parallèlement les secteurs qu'elle souhaite préserver.

Des projets de transports aux franges du territoire communal

Le diagnostic du projet de PLU fait un état des lieux détaillé de l'offre de transport présente sur la commune de Drancy. Globalement, la commune est plutôt bien desservie avec le passage du RER B et la présence de deux gares celle de Drancy et celle du Bourget qui passent sur la frange nord du territoire. Pour la partie sud, la commune dispose de 5 stations du tramway T1 (Noisy-le-Sec à Gennevilliers).

Ce territoire est aussi concerné par le projet du Grand Paris Express dont la ligne 15 doit passer au niveau de l'hôpital Avicenne et converger avec la tangentielle nord et le tramway T 1. La municipalité est tout à fait favorable à cette amélioration des transports mais elle constate que son centre-ville n'est pas desservi par un mode de transport lourd.

De fait, l'axe 3 du PADD « Développer la mobilité alternative à l'automobile » propose, en premier objectif, de « tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express » pour demander une gare en centre-ville. Cette position, partagée par la municipalité et l'EPT Paris Terres d'Envol, a été transmise au cours de l'enquête publique sur la ligne Orange du GPE (ligne 15).

La CCI Seine-Saint-Denis constate que la cartographie de synthèse du PADD repère une localisation indicative de la gare du GPE en cœur de ville marquant la volonté politique de la commune mais que cela reste une éventualité puisque les documents suivants (règlement et plan de zonage) n'y font plus référence.

Sur les projets urbains et l'offre de logements

Pour répondre aux objectifs du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, la commune doit proposer une densification de son tissu urbain aux abords des gares et permettre une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat.

La municipalité marque son souhait de se mettre en conformité avec les documents supra communaux à travers l'axe 1 du PADD où elle révèle sa volonté de continuer l'amélioration urbaine de son territoire. Elle souhaite poursuivre les programmes de renouvellement urbain des grands ensembles en cours sur les quartiers des cités du Nord et Pierre Sépard et étudie la possibilité d'ajouter à ce processus de requalification la cité Gaston Roulaud.

L'enjeu de ce PLU révisé est aussi de répondre aux objectifs de production de logements du SDRIF. De fait, la commune s'engage à produire 404 nouveaux

logements en moyenne par an. Pour atteindre cet objectif, la commune propose de créer de nouveaux lieux de vie. La CCI Seine-Saint-Denis observe que les sites susceptibles d'accueillir les nouveaux programmes résidentiels sont situés en « zone à fort potentiel de densification » autour de la future gare du Grand Paris Express et en « zone à densifier à proximité des gares » en lien avec la présence de la gare de Drancy.

Notre compagnie remarque que cette volonté de faire évoluer le territoire s'accompagne également de mesures de préservation puisque l'axe 2 du PADD « Améliorer la qualité de vie à Drancy » précise qu'il faut « préserver l'identité patrimoniale ». Cela se traduit dans la cartographie des zones et le règlement qui sont travaillés en tenant compte des caractéristiques de la composition urbaine et des projets définis par des orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

En effet, au sein du règlement, la zone UC couvre les différents ensembles d'habitat collectif et les sous-secteurs sont déterminés pour permettre la réalisation des projets notamment de rénovation urbaine. Dans la même démarche, la zone UG correspond aux secteurs pavillonnaires de la commune. Les sous-secteurs sont définis en fonction de la taille du parcellaire afin d'y adapter au mieux les règles de constructibilité. La Cité-jardin est couverte par le règlement de la zone UGc. Au-delà du respect de la composition urbaine, le découpage réglementaire permet de faire évoluer les quartiers sans les dénaturer.

Les OAP définissent plus précisément les projets de la ville

Comme attendu par le législateur, les OAP concernent les secteurs en mutation de la commune. Trois sites sont directement concernés par ce processus de transformation :

- OAP du Baillet est une friche industrielle de 6.5 hectares en limite des voies ferrées initialement propriété de la SNCF. Ce terrain, acquis par la municipalité en 2009, devrait accueillir un programme mixte de logements, d'équipements structurants et de commerces. Le centre culturel doit y être déplacé, une école doit compléter l'ensemble. Une trame viaire doit permettre de connecter ce nouveau quartier au reste de la ville.

La CCI Seine-Saint-Denis constate le souhait de la municipalité d'utiliser cette friche en proposant un nouveau quartier et de maintenir les activités commerciales sur l'avenue Marceau.

Au sein du PLU, cet espace est classé en zone UD. Il s'agit d'un règlement spécifiquement créé pour permettre la réalisation de ce quartier dans les meilleures conditions.

- OAP de l'Avenir Parisien prévoit la mutation du tissu urbain du quartier de l'Avenir Parisien par densification ainsi que le développement de nouveaux pôles d'emplois entre les deux gares. Il s'agit de requalifier et de désenclaver de nombreux îlots résiduels dégradés ou en friche notamment le long du réseau ferré.

Le secteur Saint-Gobain devrait permettre le développement d'un nouveau lieu de vie combinant du logement et des activités de bureau en lien avec la gare du Bourget au nord et des activités productives en lien avec l'autoroute A86.

A l'extrémité sud du secteur de l'OAP, une densification urbaine forte est prévue en lien avec la gare du GPE Drancy Bobigny, accompagnée de commerces et services.

La CCI Seine-Saint-Denis note ici la volonté de redonner du dynamisme à un quartier excentré et isolé du centre-ville par le passage des voies ferrées.

- OAP Gaston Roulaud concerne un quartier classé « Nouveau quartier prioritaire de la ville » avec un projet de renouvellement urbain. Une densification du secteur est prévue pour passer de 800 à 1 000 logements, en créant de la mixité dans les types d'habitat et de la mixité sociale. Le nouvel aménagement du quartier programme l'installation d'équipements publics pour une plus grande mixité fonctionnelle et l'implantation d'une offre commerciale le long de la rue Salengro. La CCI Seine-Saint-Denis connaît l'importance de recomposer ce quartier qui doit devenir un point de convergence pour la population transitant du centre-ville vers la station du GPE.

Sur la question du commerce

Le diagnostic du projet de révision du PLU propose une analyse du tissu commercial par pôles complétée par une cartographie localisant les commerces sur la commune, sans distinction dans les activités.

La CCI Seine-Saint-Denis remarque l'absence de données générales sur le commerce à l'échelle de la commune et d'informations plus détaillées sur la composition commerciale. De fait, notre compagnie souhaiterait que les éléments chiffrés récents, proposés ci-dessous, soient intégrés à la version finalisée du PLU :

« En 2017, la CCI Seine-Saint-Denis recense 805 commerces sur la commune de Drancy et ce chiffre est stable depuis 2014. Néanmoins, la part de la vacance a beaucoup progressé. Avec 186 commerces sans activité, le taux de vacance communale atteint désormais les 23 % contre 16.5 % en 2014. ».

De plus, il serait souhaitable de préciser que l'augmentation de ce taux est directement liée à une politique volontariste de la municipalité et que les procédures de préemption des fonds et des murs sont utilisées pour permettre la réalisation de projets importants.

Les compléments seront intégrés au diagnostic socio-économique.

Au sein du diagnostic, une connaissance précise du tissu commercial

Le diagnostic du PLU propose une description des principaux linéaires commerciaux. L'intérêt de cette analyse repose sur de nombreuses informations qualitatives révélant l'implication de la municipalité sur cette thématique particulière.

A la suite des constats de dysfonctionnement du commerce dans certains quartiers, la commune apporte des précisions sur les actions qu'elle a mis en place ou bien les projets qui sont attendus sur ces secteurs.

En parallèle, le diagnostic du PLU évoque la présence du centre commercial Drancy Avenir sur la commune et la concurrence formée par deux très grands centres commerciaux O'Parinor à Aulnay-sous-Bois et Rosny 2 à Rosny-sous-Bois.

Avec cette analyse, la CCI note la volonté de la municipalité de situer la commune dans un environnement hautement concurrentiel.

Une volonté interventionniste de la commune avec le périmètre de sauvegarde des fonds et des baux commerciaux

Depuis la délibération du Conseil municipal en date du 28 avril 2008, un périmètre de sauvegarde des fonds et des baux commerciaux est instauré sur la commune de Drancy. A titre d'information, la CCI Seine-Saint-Denis rappelle qu'elle avait rendu un avis favorable sur ce périmètre dans un courrier daté du 3 avril 2008 avec une réserve sur l'intégration du centre commercial Drancy Avenir dans ce périmètre.

La CCI Seine-Saint-Denis remarque que le diagnostic du PLU propose un bilan de l'usage de cet outil réglementaire. Elle observe également une vraie volonté interventionniste de la mairie pour freiner la dégradation des linéaires commerciaux, ainsi que le développement massif de certaines activités comme les banques et les agences immobilières. Avec la préemption, les services municipaux accompagnent les mutations urbaines attendues et au final parviennent à faciliter la réalisation de projets majeurs.

L'intérêt pour le commerce apparaît également dans le PADD.

En effet, l'axe 2 du PADD se préoccupe d'« Améliorer la qualité de vie à Drancy ». Avec cette approche, la commune est consciente qu'il faut, en plus d'améliorer son attractivité résidentielle, offrir à la population résidente un niveau de service et d'équipement suffisant. L'un des objectifs est donc de poursuivre ses actions en faveur du commerce afin de consolider et dynamiser le cœur commerçant de la commune ». Afin d'avoir une vision spatialisée de cet objectif, la CCI de la Seine-Saint-Denis aurait souhaité que les cœurs commerçants, visés ci-dessus, soient représentés sur la carte de synthèse des enjeux du PADD.

Cette demande est acceptée.

La question du commerce dans le règlement

Le PLU propose la délimitation de 6 zones urbaines et d'une zone naturelle. La CCI note que les zones urbaines sont définies en tenant compte de différents critères. Sur certains secteurs de la commune, le principe de préservation des espaces urbains est souhaité par la municipalité alors que, sur d'autres espaces, les évolutions du règlement doivent permettre d'accompagner une réelle transformation urbaine et la réalisation des projets.

La zone A correspond au centre-ville, elle intègre aussi les grands axes de circulation ainsi que les axes secondaires. Il s'agit d'une zone urbaine dense. Elle se divise en trois sous-secteurs afin de :

- Favoriser la densification urbaine et le développement des commerces en pied d'immeuble au sein de la zone UAa ;
- Permettre un nouvel aménagement sur l'Ilôt Marché, classé en UAb ;
- Permettre la densification urbaine sans implantation commerciale dans le secteur UAc.

La CCI Seine-Saint-Denis tient à signaler la volonté de la municipalité de développer le commerce sur des secteurs bien définis de la zone UA. Il s'agit là d'augmenter la densité commerciale sur des pôles commerciaux déjà denses. Notre

compagnie salue cette approche qui permet de proposer à la clientèle une offre commerciale concentrée et évitant ainsi le délitement des commerces généralement observé sur des linéaires commerciaux trop long. La CCI se doit aussi d'indiquer que la concentration commerciale ne suffit pas à garantir le succès du pôle commercial. Il doit également offrir un parcours client cohérent répondant aux besoins et aux attentes du quotidien, limitant ainsi l'évasion commerciale.

Un traitement différenciant les activités selon les zones du PLU

La zone UB est dévolue à des activités compatibles avec la présence de constructions à vocation d'habitat. Cette zone est divisée en deux sous-secteurs :

- La zone UBa doit s'orienter sur des activités tertiaires et pour y parvenir la municipalité a décidé d'y interdire le commerce et l'artisanat, ainsi que l'habitat ;
- La zone UBb est dévolue aux activités artisanales, le commerce y est interdit sauf s'il est lié à l'artisanat.

Même si l'économie résidentielle domine sur la commune de Drancy, la municipalité se laisse la possibilité d'accueillir de nouvelles entreprises sur son territoire, sans apporter des nuisances aux secteurs pavillonnaires environnants.

La zone UI couvre les secteurs spécifiquement réservés aux activités de la commune de Drancy avec une double approche, celle de protéger les activités existantes et celle de permettre le développement d'autres espaces. Par exemple, le centre commercial Drancy Avenir est couvert par la zone UIb du règlement.

Pour permettre le développement des activités économiques sur les espaces de projet comme au sein de l'OAP de l'Avenir Parisien, la commune a mis en place des servitudes de gel. Cet outil juridique, autorisé par l'article L.151-41 du code de l'urbanisme, permet à la municipalité de limiter la constructibilité du secteur en projet pendant une durée maximale de 5 ans. Pendant cette période, la commune doit élaborer un programme d'aménagement global. La CCI Seine-Saint-Denis comprend le recours à ce processus dans le cadre d'une OAP.

25. Mobilités Ile de France (Nom d'usage du Syndicat des transports d'Ile de France) - (Lettre DI/MGPE/LC/AO/17005195 en date du 19 octobre 2017)

Avis :

Le Syndicat des transports d'Ile de France n'émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** vis-à-vis du dossier de Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy, mais fait les observations suivantes :

- En tant qu'autorité organisatrice des mobilités en Ile-de-France, Île-de-France Mobilités ne peut que souscrire au chapitre "Développer la mobilité alternative à la voiture" du Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD) et à ses différents paragraphes "Tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express", "Conforter les pôles multimodaux", pacifier l'espace public pour les modes doux" qui s'inscrivent pleinement dans les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) sur lesquels Île-de-France Mobilités veille.

- Le rapport de présentation pointe une offre de desserte par les bus de niveau moyen, en particulier dans les secteurs loin des routes départementales et du centre-ville, associés à des retards fréquents. Un paragraphe pourrait être dédié aux actions sur ce mode pour mettre davantage en exergue les actions proposées dans le PADD et faire le lien avec la politique de stationnement de la ville et l'amélioration de l'offre de stationnement proposée.

Le PADD stipule déjà que la Ville de Drancy s'attachera, en coordination avec les différents partenaires concernés (STIF, SGP, collectivités locales...) à favoriser une cohérence entre les modes de transports présents autour des pôles gares du GPE et de la gare RER de Drancy avec les nouvelles offres de parcs publics. Il sera précisé que les parcs de stationnement prévus autour des gares pourront notamment servir pour les habitants et usagers des secteurs éloignés d'une offre de bus satisfaisante.

En effet, il est nécessaire, sur un territoire dense comme Drancy, de bien articuler les besoins de stationnement à l'offre de transports en commun. Les projets de parcs de stationnement peuvent notamment être une solution pour rabattre les usagers sur les transports en commun et/ou aussi servir de point de ralliement pour le covoiturage. Le dimensionnement devra donc être confirmé par une étude de besoins. Une harmonisation entre les différents documents, qui mentionnent parfois "parc public", parc de rabattement", serait également souhaitable pour clarifier la politique de stationnement qui peut différer selon les usages acceptés dans les ouvrages.

Cette demande est actée et il sera spécifié « parc de rabattement ».

- Le projet de PLU arrêté fait référence à la demande de la ville de Drancy d'avoir une gare supplémentaire au cœur de Drancy. A ce stade du projet de la ligne 15 du Grand Paris Express, cette proposition n'a pas été retenue même si, comme la commune le sait, Ile-de-France Mobilités et la Région Ile-de-France ont soutenu la demande d'étudier cette gare supplémentaire.

Il conviendra que les différents éléments tant écrits que graphiques ne prêtent à aucune confusion sur ce sujet ("cette troisième gare du GPE renforcera les possibilités", "localisation indicative de la gare GPE"...).

Les projets en centre-ville ne sont pas directement liés à l'arrivée d'une gare GPE, et la municipalité compte bien dans tous les cas mener ces projets à terme.

Par ailleurs, depuis la réalisation des documents du PLU transmis, le premier tronçon de la Tangentielle Nord, désormais appelée Tram 11 Express, a été mis en service entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget le 1er juillet 2017. Île-de-France Mobilités vous invite à mettre à jour le PLU sur ces points.

Cette demande est actée.

- Le PDUIF fixe également un cadre de réglementation concernant les normes de stationnement inscrites aux PLU. Certaines normes inscrites au PDUIF ont un caractère prescriptif et doivent donc être retranscrites dans le règlement des PLU. Les autres sont écrites sous forme de recommandations qu'il est souhaitable de suivre.

Il apparaît en particulier que le règlement proposé dans le PLU arrêté n'est pas parfaitement compatible avec la prescription portant sur le stationnement des véhicules motorisés dans les constructions neuves de bureaux (Le tableau d'analyse joint au courrier explicite les modifications qu'il conviendrait d'apporter au règlement du PLU).

Cette demande est actée.

- Il est demandé de positionner un rayon de 500 mètres autour des gares existantes et projetées pour l'application des normes de stationnement bureau, sur le plan de zonage.

Cette demande est actée.

- -Il est demandé d'instaurer également des normes vélos pour les constructions à usage de bureaux dans les zones UB, UC et UI
 - Il est demandé d'instaurer également des normes vélos pour les constructions à usage d'habitation dans les zones UC et UG
 - Il est demandé d'instaurer également des normes vélos pour les constructions à usage d'activités, dans les zones UB, UC et UG
 - Il est demandé d'instaurer également des normes vélos pour les constructions à usage de commerces supérieurs à 500m² dans toutes les zones urbaines où ils sont autorisés.
 - Il est demandé d'instaurer également des normes vélos pour les constructions à usage d'industrie dans la zone UI.
 - Il est demandé d'instaurer également des normes vélos pour les constructions à usage d'équipements publics dans les zones UB, UC, UG et UI.
 - Il est demandé d'instaurer également des normes vélos pour les établissements scolaires dans toutes zones urbaines.

Ces demandes sont actées.

26. Syndicat des Eaux d'Ile de France (SEDIF) - Lettre EG/OC Réf. 35345 en date du 4 septembre 2017 (Lettre recommandée avec A.R. IA 141 002 8665 3)

Le Syndicat des eaux d'Ile de France (SEDIF) n'émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** vis-à-vis du dossier de Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy.

Remarques sur le fond et la forme :

Le SEDIF ne possède aucune installation en superstructure à Drancy, mais uniquement des canalisations de transport et de distribution enterrées.

Il propose de mettre à jour les informations concernant l'eau potable aux pages 20 et 78 du rapport de présentation (Etat initial de l'environnement) à partir des éléments fournis dans son courrier.

Cette demande est acceptée

La qualité de l'eau potable à Drancy fait l'objet de nombreuses analyses effectuées sous l'autorité de l'Agence Régionale de Santé (ARS) Ile-de-France. En 2016, le contrôle sanitaire sur la commune de Drancy a porté sur 145 échantillons prélevés en production et sur 61 échantillons prélevés en distribution.

L'eau potable distribuée en 2016 à Drancy a été conforme aux limites de qualité réglementaires fixées pour les paramètres bactériologiques et physico-chimiques analysés (fluor, nitrates, aluminium...), à l'exception d'un dépassement en pesticides. L'eau peut toutefois être consommée sans risque pour la santé, compte tenu des connaissances scientifiques actuelles.

Les résultats des dernières analyses réglementaires, effectuées par CARSO - Laboratoire Santé Environnement Hygiène de Lyon (laboratoire agréé par le Ministère de la Santé) sur l'eau distribuée à La Courneuve, sont consultables sur le site internet de l'ARS.

<http://www.ars.iledefrance.sante.fr/lecontrôle-sanitaire-de-l-eau.104693.0.html>

La note relative à la situation générale de l'alimentation en eau de la commune de Drancy peut être insérée dans les annexes sanitaires du PLU.

Cette demande est acceptée

Il conviendrait de remplacer le plan du réseau d'eau potable de la commune des annexes sanitaires par la version actualisée jointe au courrier.

Cette demande est acceptée

Enfin, la réutilisation des eaux pluviales étant évoquée dans les Orientations d'aménagement et de programmation (p19), le PADD (p18), le Rapport de présentation - Etat initial de l'environnement (p78, p110-111), Choix retenus (p16), Incidences sur l'environnement (p5, 19, 25, 30, 34), il me paraît utile de rappeler à cet égard les contraintes suivantes :

- L'interdiction pour les communes et EPCI, membres du SEDIF, d'établir pour leur propre service des canalisations d'eau ;
- L'interdiction de mettre en communication les réseaux de récupération d'eau de pluie ou de toute autre origine avec les réseaux d'eau potable, qui pourrait générer de graves problèmes sanitaires,

- L'obligation de mise en place de systèmes de sécurité (disconnecteurs contrôlables) lors de l'existence, dans une installation privée, d'un réseau d'eau non potable qui pourrait être en contact avec le réseau du SEDIF.

Le SEDIF propose donc d'ajouter le texte suivant dans les paragraphes précités :

« La récupération et l'utilisation des eaux pluviales, ainsi que les eaux de toutes autres origines, doivent respecter les exigences de la législation et de la réglementation en la matière, notamment :

- L'arrêté du 21 août 2008, relatif à la récupération des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, celui du 17 décembre 2008 relatif au contrôle des installations privées de distribution d'eau potable, des ouvrages de prélèvement, puits et forages et des ouvrages de récupération des eaux de pluie, et la circulaire du 9 novembre 2009 relative à la mise en œuvre du contrôle des ouvrages de prélèvement, puits et forage, des ouvrages de récupération des eaux de pluie ainsi que des installations privées de distribution d'eau potable en application de l'arrêté du 17 décembre 2008,
- L'article 3.4 du contrat de délégation de service public pour la gestion du service de production et de distribution d'eau potable passé entre /e SEDIF et son délégataire, Veolia Eau d'Ile-de-France SNC et les articles 18 et 21 du Règlement du service du Syndicat des Eaux d'Ile-de-France. »

L'arrêté du 21 août 2008 sera ajouté dans les annexes sanitaires.

Compte tenu des opérations d'aménagement et de constructions projetées sur la commune, le SEDIF attire l'attention sur le fait que toute urbanisation nouvelle ou toute opération de voirie nécessitera l'adaptation (extension) du réseau public de distribution d'eau, afin d'ajuster sa capacité aux besoins des usagers et d'assurer la défense incendie.

Il invite donc à prendre en compte les dispositions relatives aux participations à la réalisation d'équipements publics exigibles à l'occasion de la délivrance d'autorisations d'occupation du sol prévues par le Code de l'urbanisme, visant à donner aux communes les moyens de financer lesdites infrastructures.

27. SNCF IMMOBILIER (Lettre N°DIIDF/URBA/DRANCY/PN/71303 en date du 31 août 2017)

Avis :

SNCF IMMOBILIER n'émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** vis-à-vis du dossier de Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy.

Remarques sur le fond et la forme :

SNCF IMMOBILIER rappelle simplement les points liés aux servitudes relatives au chemin de fer et en particulier que ces servitudes doivent être annexées au PLU et que celles-ci s'imposent aux propriétaires et doivent être communiquées au notaire lors d'une vente.

Ces obligations sont par exemple :

- Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.
- Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (lois des 16 et 24 août 1970). Sinon intervention d'office de l'administration.
- Obligation pour les riverains d'une voie communale, au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies, à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).
- Application aux croisements à niveau non munis de barrières d'une voie publique et d'une voie ferrée des dispositions relatives à la servitude de visibilité figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

- Il est demandé de joindre la fiche T1 et la notice technique jointe en annexe de l'avis de la SNCF dans les annexes « Servitudes d'Utilité Publique » et de modifier dans le tableau des SUP l'identification et les coordonnées actualisés du gestionnaire des servitudes liées à la présence du chemin de fer.

Cette demande est acceptée.

- Il est demandé de modifier le bénéficiaire de l'Emplacement Réservé du Tram 11 au profit de SNCF Réseau.

Cette demande est acceptée.

3 Questions complémentaires du commissaire enquêteur :

Thème 1 : Textes supra-communaux

Le Plan Local d'Habitat (PLH) :

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.

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

Pour la période 2012/2017, la commune a-t-elle rempli les objectifs de 404 logements construits par an ? Dans la négative quel est le déficit en logements non construits sur la période, à éventuellement compenser dans le PLU futur ?

La commune n'a pas pu remplir cet objectif de 404 logements/an, il y a un déficit de 54 logements/an, du fait de l'instauration en 2013 de l'ancien périmètre de la gare de triage.

Le PLU étant adopté en 2018, la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget ayant été dissoute depuis la création de l'EPT Paris Terres d'Envol en janvier 2016, l'EPT a-t-il prolongé le PLH au-delà de la période 2012/2017 en fixant les mêmes objectifs (404 logements par an) ?

A défaut, l'EPT Paris Terres d'Envol a-t-il mis en place un nouveau PLH fixant des nouveaux objectifs ?

La compétence relève de la Métropole du Grand Paris. Celle-ci abordera les questions relatives au PLH au travers de son Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement.

Dans un premier temps la loi NOTRe crée la métropole et a donné compétence à la Métropole sur le PLH à compter du 1^{er} janvier 2017 (point 2° du II de l'article L. 5219-1).

Puis la loi égalité et citoyenneté en date du 27 janvier 2017 et notamment son article 113, a décidé, que pendant une durée maximale de deux ans à compter du 1^{er} janvier 2017, et dans l'attente de l'élaboration du PMHH la Métropole était considérée comme dotée d'un programme local de l'habitat exécutoire reprenant les orientations et le programme d'action des programmes locaux de l'habitat exécutoires préexistants.

En conséquence par application de la volonté du législateur les PLH en cours sont prorogés jusqu'à l'adoption du PMHH et au plus tard jusqu'au 31 décembre 2018.

Le Contrat de Développement Territorial Le Bourget (CDT Le Bourget)

Le CDT 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.

Les axes du Contrat de Développement Territorial Le Bourget 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 m² 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.

En termes de logement, les objectifs fixés à 1020 logements par an à répartir sur 5 communes devraient être, pour la commune de Drancy, largement inférieurs à ceux fixés à la commune pour être conforme au SDRIF (230 logements par an) et au PLH (404 logements par an).

En termes de créations d'emplois, l'objectif de 27 200 emplois créés à l'horizon 2028 n'est pas réparti sur les 5 communes.

Questions CDT Le Bourget :

Bien que la commune n'ait pas signé le Contrat de Développement Territorial Le Bourget, ce document est-il opposable tout de même à la commune pour la révision de son PLU ?

La commune de Drancy n'a pas signé le CDT Le Bourget, ce document n'est juridiquement pas opposable à la commune. Néanmoins, la ville de Drancy ne s'interdit pas de reprendre à son compte ses objectifs.

Thème 2 : Publicité

Existe-t-il un règlement local de publicité sur la commune de Drancy ? Dans la négative, le Territoire Paris-Terres d'Envol a-t-il l'intention d'en instaurer un à plus ou moins brève échéance ?

La ville de Drancy est soumise au Règlement National de Publicité. Actuellement, L'EPT en élabore un et il sera instauré à brève échéance.

Thème 3 : Développer la mobilité alternative à l'automobile

L'un des axes retenus dans le **PADD** (Axe 3) vise à développer la mobilité alternative à l'automobile par cinq actions fortes :

- 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 déstructurants des emprises ferrées et autoroutière ;
- Améliorer l'offre de stationnement.

Ce choix semble **très important** au regard de la situation de la commune. En effet, le **Rapport de présentation – 1.3. Diagnostic communal** précise :

« 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% ».

Il convient d'examiner de façon plus précise comment à travers ces cinq actions, la commune compte agir. Car il est très délicat sur un même axe, même de largeur respectable, de faire cohabiter la circulation automobile, conserver du stationnement, améliorer la circulation des bus, maintenir tant le stationnement que la circulation des piétons et enfin créer des axes de circulation douce.

Dans l'action « **Tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express** » il est précisé :

« La ville de Drancy est directement concernée car le territoire sera bordé par les lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. Deux nouvelles gares seront accessibles aux Drancéens : la gare Drancy-Bobigny (ligne 15 couplée au Tram 11 Express en correspondance avec le tramway 1), et la gare Le Bourget RER (lignes 16 et 17 et Tram 11 Express). Ces gares devraient être mises en service respectivement en 2025 et 2023-2024.

Par ailleurs, la ville de Drancy et l'EPT Paris Terres d'Envol ont exprimé, dans le cadre de l'enquête publique sur le tracé de la ligne Orange (ligne 15 du GPE), la nécessité d'une gare GPE en cœur de ville. En effet, le territoire de Drancy qui accueille plus de 68 000 habitants, n'est desservi par des transports collectifs structurants qu'à ses franges. Cette situation apporte des contraintes aux 80% de Drancéens qui travaillent à l'extérieur de la commune et aux personnes travaillant ou étudiant à Drancy, qui doivent se rabattre sur les gares périphériques et ainsi allonger considérablement leur temps de transport.

Enjeu de connexion de la ville à son agglomération, la création de ces deux gares s'inscrit en cohérence avec les principes d'intensification urbaine de la commune de Drancy sur les secteurs qui seront bien desservis par des transports en commun lourd.

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. ».

Pourtant, l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express à Drancy-centre n'est pas envisagé à ce jour.

En effet, le 13 février 2017, les préfets de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont déclaré d'utilité publique la ligne 15 Est du Grand Paris Express, qui doit relier Saint-Denis Pleyel (93) à Champigny Centre (94) sans y intégrer une gare du Grand Paris Express à Drancy-centre, ni lancer une enquête publique complémentaire pour une telle intégration.

La création éventuelle d'une nouvelle gare en centre-ville pourrait se réaliser par la prolongation du métro appelée de ses vœux par Madame Aude LAGARDE par un amendement qui propose que des études soient lancées en vue de la desserte du centre-ville de Drancy par un métro en 2035, approuvés à l'unanimité par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013.

Sur quelle base ou étude, la commune affirme-t-elle que : 80% de Drancéens qui travaillent à l'extérieur de la commune et aux personnes travaillant ou étudiant à Drancy subissent des contraintes pour se rabattre sur les gares périphériques et ainsi allonger considérablement leur temps de transport ?

La commune affirme, sur la base du CDT Le Bourget, que 80% de Drancéens qui travaillent à l'extérieur de la commune et aux personnes travaillant ou étudiant à Drancy subissent des contraintes pour se rabattre sur les gares périphériques et ainsi allonger considérablement leur temps de transport.

Pourquoi la commune n'a-t-elle pas choisi d'améliorer la circulation des bus de rabattement vers ces gares périphériques ? Une action pourrait être, par exemple, créer une voie de circulation protégée physiquement sur les grands axes quitte à rogner un peu sur le trottoir et le stationnement sur un coté de la voie. Cette voie pourrait être réservée aux bus, aux véhicules électriques, aux taxis et éventuellement au covoiturage et à l'Autolib'. Une vidéo-verbalisation pourrait efficacement dissuader les contrevenants.

La commune n'est pas compétente pour réaliser des travaux sur les grands axes départementaux.

Le département de Seine Saint-Denis avait un projet de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) qui était inscrit au PDU. Les services du Conseil Départemental ont mené des études pendant plusieurs années à ce sujet. Elles n'ont jamais abouti à des travaux, faute de financement.

Que ce soit sur la RD30 ou la RD 115, ce genre d'aménagement est toujours couteux, vu la densité des réseaux enterrés.

Dans l'action « **Conforter les pôles multimodaux** » il est précisé :

« La Ville de Drancy s'attachera, en coordination avec les différents partenaires concernés (STIF, SGP, collectivités locales...) à favoriser une cohérence entre les modes de transports présents autour des pôles gares du GPE et de la gare RER de Drancy.

La collectivité a notamment favorisé cette intermodalité avec le déploiement et l'implantation de treize stations d'Autolib' sur le territoire, dont l'une à proximité de la gare de Drancy RER.

La Ville poursuivra des actions en faveur de l'intermodalité en aménageant l'espace public de manière à rapprocher les différents modes de transports autour des deux gares du GPE ainsi qu'autour de la gare Drancy RER.

L'implantation de stationnement pour les véhicules électriques ou des vélos à proximité des gares pourra être un exemple d'action menée en ce sens, ainsi que des prescriptions permettant l'accueil de ces véhicules dans toutes nouvelles constructions.

A l'échelle de la ville, d'autres micro-pôles multimodaux émergent (Bus/Autolib' par exemple) et nécessiteront également une attention particulière.

La Ville sera également vigilante à la mise en cohérence du réseau de bus et des autres transports en commun afin de mieux irriguer les pôles d'emploi et les quartiers plus résidentiels, mais aussi d'optimiser les correspondances entre ces différents modes de transport. La commune de Drancy portera ces sujets, en concertation avec le territoire et les villes voisines, devant les différents opérateurs de transports. ».

En quoi le déploiement et l'implantation de treize stations d'Autolib' sur le territoire, dont l'une à proximité de la gare de Drancy RER contribue-t-elle à conforter les pôles multimodaux ? En effet, l'implantation d'Autolib' sur le territoire vise principalement à diminuer le taux de motorisation des ménages.

Le manque criant de transport en commun à Drancy particulièrement en direction de la capitale rend pertinent toutes les solutions alternatives à la voiture à moteur thermique.

La commune peut-elle développer ce qu'elle entend par micro-pôles multimodaux (Bus/Autolib' par exemple) ?

L'absence de transport en commun lourd en centre-ville rend indispensable les modes de transport alternatif (vélo, vélo électrique, autolib', etc...) et par définition, les lieux d'échange de ces modes de transport.

Concernant la poursuite des actions en faveur de l'intermodalité en aménageant l'espace public de manière à rapprocher les différents modes de transports autour des deux gares du GPE ainsi qu'autour de la gare Drancy RER.

Ce point ne mériterait-il pas au minimum un exemple ? En effet, il est difficilement compréhensible et palpable de comprendre ce que veut faire la commune sur ce point.

La commune souhaite créer de l'espace public, comme des places, des placettes, des circulations douces et des lieux de stationnement et d'échanges.

Concernant l'implantation de stationnement pour les véhicules électriques ou des vélos à proximité des gares pourra être un exemple d'action menée en ce sens, ainsi que des prescriptions permettant l'accueil de ces véhicules dans toutes nouvelles constructions.

Sur ce point il convient de rappeler que le règlement n'intègre pas cette disposition, en particulier pour le stationnement des vélos, comme le fait remarquer l'Etat dans son avis : « (...) Le PDUIF prescrit cependant d'intégrer à l'article 12 des PLU des normes minimales dans les constructions nouvelles d'équipements publics. Or, le PLU ne prescrit aucune norme relative au stationnement des vélos pour les zones UB, UC, UG, UH, et UI. Ce point devra être complété. »

Après rapprochement avec la préfecture de Seine-Saint-Denis, le commissaire enquêteur a obtenu l'information suivante : « l'avis défavorable est associé à l'intégration de l'article 12 dans le règlement pour la mise en compatibilité du PLU avec le PUIDF.

La commune va compléter cet article dans toutes les zones.

Dans l'action « **Pacifier l'espace public pour les modes doux** » il est précisé :

« L'arrivée des nouvelles gares constitue un levier essentiel pour augmenter la part modale des transports en commun et celle des modes doux, et le territoire de Drancy sans relief est favorable aux déplacements cyclistes et piétons.

Cependant, malgré cette géographie favorable, il n'existe pas de réel maillage doux, à l'exception de quelques aménagements réalisés au centre-ville et de quelques passerelles qui traversent les voies ferrées.

La Ville a pour projet de créer une liaison cyclable partant de la rue république, via la rue Hoche pour rejoindre la cité du Nord. Par ailleurs, le réseau est appelé à se densifier avec le projet de pistes cyclables du Département qui proposent trois itinéraires à Drancy. La ligne de la Seine à la Marne qui longe la RD30, la ligne des Pénétrantes qui longe la RD115 et la ligne de la Préfecture qui longe l'ex RD40 et dont une partie, située entre la rue Anatole France et la rue Salengro, est déjà aménagée en zone 30.

Aujourd'hui, axes très routiers, la RD30 et la RD115, doivent évoluer en boulevards urbains plus accueillants pour tous les autres modes de déplacements : piétons, et vélos notamment, mais aussi pour des bus plus performants, sans remettre en cause la capacité du stationnement automobile. Cette évolution nécessitera du temps, car actuellement, la largeur de voie est insuffisante pour créer une piste cyclable sans supprimer de stationnement. L'aménagement du front urbain viendra de pair avec la construction de parkings en sous-sol.

L'amélioration de la qualité d'usage des espaces publics dans le quartier de la gare de Drancy-Bobigny, avec une pacification de la RN186 devra être mise en œuvre dans un principe de liaison Est/Ouest avec le quartier Gaston Roulaud et les sites de Bosch ou encore de l'hôpital Avicenne.

Par ailleurs, l'un des objectifs communaux est de constituer un maillage de la ville plus fin en liaisons douces. C'est la raison pour laquelle dans le cadre des opérations de renouvellement urbain, le parti pris est de créer des liaisons douces connectées au reste du territoire. ».

On peut noter que la commune souhaite-t-elle faire évoluer la RD30 et la RD115, **en boulevards urbains plus accueillants** pour tous les autres modes de déplacements : piétons, et vélos notamment, mais aussi pour des bus plus performants, **sans remettre en cause la capacité du stationnement automobile**. Elle rajoute que cette évolution nécessitera du temps et sera associée à l'aménagement du front urbain avec la construction de parkings en sous-sol.

Pourtant on peut considérer que l'arrivée des gares du GPE (environ 2024) se fera bien plus tôt que l'aménagement naturel du front urbain avec la construction de parkings en sous-sol liée aux nouvelles règles de la zone UAA.

Pourquoi la commune n'a-t-elle pas envisagé un aménagement transitoire comme créer une voie de circulation protégée physiquement sur les grands axes quitte à rogner un peu sur le trottoir et le stationnement sur un côté des voies ? Cette voie pourrait être réservée aux bus, aux véhicules électriques, aux taxis et éventuellement au covoiturage et à l'Autolib'. Une vidéo-verbalisation pourrait efficacement dissuader les contrevenants.

La commune n'est pas compétente pour réaliser des travaux sur les grands axes départementaux.

Le département de Seine Saint-Denis avait un projet de TCSP (Transport en Commun en Site Propre) qui était inscrit au PDU. Les services du Conseil Départemental ont mené des études pendant plusieurs années à ce sujet. Elles n'ont jamais abouti à des travaux, faute de financement.

Que ce soit sur la RD30 ou la RD 115, ce genre d'aménagement est toujours couteux, vu la densité des réseaux enterrés.

Dans l'action « **Tenter de pallier les effets déstructurants des emprises ferrées et autoroutière** » il est précisé :

« La morphologie du territoire est fortement marquée par des grandes infrastructures de transports (emprises ferroviaires, A86) qui la fragmentent et mettent tout particulièrement en situation d'isolement les quartiers de l'Economie et de l'Avenir Parisien.

L'objectif de la Ville est de mettre en place des dispositifs de compensation à ces contextes d'enclavement.

Le maillage viaire du quartier de l'Avenir Parisien sera renforcé et mieux raccordé à son environnement.

- Traversée Nord/Sud de l'A86 pour relier l'îlot Saint-Gobain au reste du quartier ;
- 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.

A plus long terme, la ville souhaite permettre un nouveau franchissement routier, vélo et piéton de la gare triage du Bourget, en créant une seconde liaison entre les villes de Drancy, le Blanc-Mesnil et Le Bourget et permettant de soulager la RD 40 (avenue Anatole France). ».

La commune pourrait-elle préciser d'une part dans quels délais elle souhaite obtenir ces aménagements lourds et d'autre part comment elle compte les financer pour que cette volonté ne reste pas lettre morte ?

Lorsque sera éclaircie la réforme des niveaux d'administration de l'Ile-de-France, la ville entamera les négociations permettant la programmation de ces aménagements.

Dans l'action « **Améliorer l'offre de stationnement** » il est précisé :

« Le stationnement constitue l'un des outils de la maîtrise de la circulation. C'est la raison pour laquelle la Ville a mis en place une politique de stationnement (zone bleue limitée à 1h30) notamment sur les grands axes (RD30 et RD115) pour favoriser la rotation des véhicules et ainsi l'animation notamment commerciale.

Des secteurs résidentiels sont également concernés par une zone bleue : la cité du Nord (durée de stationnement limitée à 4h), les rues adjacentes aux axes principaux pour éviter le report du stationnement ventouse. La faiblesse de desserte de Drancy en transport en commun conduit à une embolisation du stationnement à proximité des gares.

C'est la raison pour laquelle, la ville souhaite mettre en œuvre une politique locale de stationnement autour des gares, avec la création de parcs de stationnement d'une capacité de 200 à 300 places près de la gare de Drancy/Bobigny, de 200 places près de la gare RER de Drancy et 200 places près de la gare RER Le Bourget. ».

Le Rapport de présentation – 1.3. Diagnostic communal précise :

« 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. ».

Dans le cadre de la restructuration de l'îlot du marché est-il envisagé d'intégrer un parking souterrain ouvert en dehors des jours de marché ?

Un parking souterrain est envisagé et sera ouvert en dehors des jours de marché.

Concernant « **la création de parcs de stationnement** »

Il convient d'examiner les différents avis des personnes publiques associées :

L'Etat précise et attire l'attention de la commune, sans en faire une obligation pour lever la réserve sur le PUIDF (Information recueillie par le commissaire enquêteur auprès de la préfecture) le point suivant :

« Le développement d'une mobilité alternative à l'automobile fait partie des axes du PADD. Toutefois, le PLU fait état de la volonté de mettre en œuvre une politique locale de stationnement autour des gares, avec « la création de parcs de

stationnement d'une capacité de 200 à 300 places près de la gare de Drancy/Bobigny, de 200 places près de la gare RER de Drancy et 200 places près de la gare RER Le Bourget ». Or, la limitation de l'usage de la voiture, enjeu souligné par cet axe du PADD, doit passer en premier lieu par le développement des modes actifs et de la politique de tarification du stationnement local. Une offre importante de stationnement pourrait engendrer un phénomène d'appel d'air ne permettant pas de résoudre les problèmes de congestion observés sur les axes routiers. ».

Le **Conseil régional d'Ile-de-France** précise pour sa part :

« Du point de vue de la mobilité, plusieurs mesures inscrites dans le projet de PLU devraient permettre d'intensifier le développement urbain autour des futures gares et d'encourager les déplacements par les modes doux. De plus, le projet de PLU projette la création de 600 à 700 nouvelles places de stationnement à proximité des gares.

Cette orientation est cohérente avec la volonté régionale de réintégrer la voiture dans les politiques de déplacements. En effet, la Région est favorable à la réalisation des parkings positionnés à proximité d'importants nœuds de correspondance du réseau de transport de petite couronne, véritables parcs-relais et potentiels hubs de covoiturage. ».

Enfin **Mobilités Ile de France (Nom d'usage du Syndicat des transports d'Ile de France)** précise :

« En tant qu'autorité organisatrice des mobilités en Ile-de-France, Île-de-France Mobilités ne peut que souscrire au chapitre "Développer la mobilité alternative à la voiture" du Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD) et à ses différents paragraphes "Tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express", "Conforter les pôles multimodaux", pacifier l'espace public pour les modes doux" qui s'inscrivent pleinement dans les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) sur lesquels Île-de-France Mobilités veille.

Il est nécessaire, sur un territoire dense comme Drancy, de bien articuler les besoins de stationnement à l'offre de transports en commun. Les projets de parcs de stationnement peuvent notamment être une solution pour rabattre les usagers sur les transports en commun et/ou aussi servir de point de ralliement pour le covoiturage. Le dimensionnement devra donc être confirmé par une étude de besoins. Une harmonisation entre les différents documents, qui mentionnent parfois "parc public", parc de rabattement", serait également souhaitable pour clarifier la politique de stationnement qui peut différer selon les usages acceptés dans les ouvrages. ».

En construisant des parkings relais, la commune est-elle parfaitement consciente d'une part quelle entre bien dans les objectifs du PDUIF puisque la voiture ne serait utilisée que pour se rendre dans les parkings relais ou de rabattement pour prendre ensuite un transport en commun lourd ce qui de fait réduira les circulations de la voiture sur l'Ile-de-France, mais d'autre part que ces constructions ne réduiront pas la circulation dans Drancy et que celle-ci pourrait même être accrue ?

La question n'est pas de réduire la circulation dans la Ville mais de permettre à ses habitants de se déplacer rapidement, à moindre coût et sans une empreinte carbone excessive.

Thème 4 : Zone pavillonnaire « Les castors »

La zone pavillonnaire des castors bénéficie d'un zonage UGA et plus particulièrement avec un sous-secteur UGA1 (Servitude de gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, **sous réserve d'une justification particulière**, pour une durée **au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes).

Zoom sur le zonage :



Dans le règlement, le sous-secteur UGA1 bénéficie d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour le sous-secteur UGA1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

La durée de gel sera de 3 ans.

Sur le zonage ci-dessus, on constate que le sous-secteur UGA1 se limite à une prolongation de l'OAP Gaston Roulaud vers l'Ouest sur la zone UGA sans que ce sous-secteur ne soit intégré à l'OAP Gaston Roulaud.

Si ce sous-secteur UGA1 est le prolongement de l'OAP Gaston Roulaud. Pourquoi ne pas l'avoir intégré à l'OAP Gaston Roulaud et y créer un sous-secteur UCC2 comme pour le sous-secteur UCC1. Ce qui aurait permis la justification particulière de la Servitude de gel demandé par l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme ?

Cette zone est impactée par plusieurs projets structurants. Dans cette perspective le périmètre de gel est justifié car la mairie est en attente de la date de réalisation de la gare Drancy-Bobigny, du périmètre exact de l'ANRU Gaston Roulaud, et de l'aménagement en liaison douce de la RN 186 reliant Gaston Roulaud à la gare de Drancy-Bobigny.

De plus, par cette zone de gel, la commune souhaite préserver les propriétaires vis à vis d'investissement disproportionné, en limitant à 10 m² les extensions.

Si ce sous-secteur UGA1 bénéficie d'un projet indépendant de l'OAP Gaston Roulaud, examinons comment est justifié le gel issu de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme.

Rapport de présentation

Choix retenus pour établir le PADD, les OAP, et justifications du zonage et du règlement

Ce document précise (page 30) :

« 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 Castors**, les pavillons du quartier Gaston Roulaud, les pavillons du secteur du Baillet et la zone UIA 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 m².

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. ».

Ce document précise également (page 50) :

« 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 UGA1 de servitude de gel sur le secteur dit « des Castors ».

(...)

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 principales règles :

Articles 1 et 2

Sur les secteurs de gel classés UGA1 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 10m², dans l'attente de la mise en place d'un projet d'aménagement cohérent visant une intensification douce de ces quartiers.

La commune peut-elle préciser ce qu'elle entend par une intensification douce ?

L'intensification douce est une mutation globale coordonnée du tissu pavillonnaire aux bâtiments collectifs.

Pourquoi ne pas avoir doté ce secteur de droit à construire plus fort que la zone UGA (R+2+A ou R+3) qui lui aurait permis une intensification douce en incitant les propriétaires à construire de petits immeubles ou à vendre leur terrain à un promoteur ?

La commune souhaite une intensification douce, coordonnée et globale.

La commune va engager des études pour élaborer un projet d'aménagement d'ensemble.

Pourquoi avoir choisi ce contour à la zone UGA1 et ne pas l'avoir étendue au nord jusqu'à la rue Ducouëdic et au sud sur la zone pavillonnaire encore plus proche de la future gare d'après le cadastre utilisé dans le plan de zonage (En réalité sur le terrain, les pavillons au sud n'existent plus et sont remplacés par les terrains de tennis couverts inaugurés il y a 4 mois), si c'est cette proximité qui a motivé cette zone de gel ?

La ville a conscience que l'instauration d'une zone de gel est un frein aux mutations immobilières, elle a volontairement réduit au minimum l'emprise de cette zone.

Le **Rapport de Présentation – Diagnostic communal** (page 35) décrit la zone pavillonnaire des castors : « 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. ».

Ce rapport **ne décrit pas** « Les castors » comme vétustes, sous-exploités ou mal intégrés au regard de la zone pavillonnaire limitrophe.

Le critère de **justification particulière** pour instituer une servitude de gel, au titre de l’article L.151.41 5° du code de l’urbanisme, sur le sous-secteur UGA1 ne semble **donc pas suffisante**.

La commune peut-elle, pour maintenir ce sous-secteur UGA1, compléter cette justification particulière demandée au titre de l’article L.151.41 5° du code de l’urbanisme tant sur le périmètre retenu (proximité de la future gare) et le caractère vétuste, sous-exploité ou mal intégré de la « zone pavillonnaire des castors » vis-à-vis des autres pavillons situés à proximité ?

Il a été répondu plus haut à cette remarque.

Sinon, la commune envisage-t-elle de doter ce secteur de droit à construire plus fort que la zone UGA (R+2+A ou R+3) qui permettrait une intensification douce en incitant les propriétaires à construire de petits immeubles ou à vendre leur terrain à un promoteur ?

La commune souhaite une intensification douce, coordonnée et globale.

La commune va engager des études pour élaborer un projet d’aménagement d’ensemble.

Thème 5 : Îlot du Marché et Îlot du Stade Nautique

Le Projet d’Aménagement et de Développement Durable (PADD) précise page 7 :

« **En centre-ville**

Enfin, l’ancrage d’une gare du GPE au centre-ville constituerait une réelle opportunité de reconquête urbaine pour le cœur commerçant de Drancy.

Sa réalisation serait en effet **déterminante** au regard des projets qui y sont ambitionnés :

- L’opération de l’îlot du marché, sur le secteur dit des « Quatre Routes », dont l’enjeu communal repose sur la valorisation de cette emprise pour renforcer l’intensité urbaine et marquer véritablement le centre-ville.
- Le projet repose sur l’accueil d’un nouveau marché couvert, auxquels s’ajouteront commerces, services publics, et logements structurés autour d’une place urbaine ouverte, marqueur d’une nouvelle centralité.
- L’îlot du stade nautique, dont une grande partie va être requalifiée à l’occasion de la rénovation-extension de l’équipement nautique qui est accompagnée d’un

programme de logements, d'autres équipements sportifs, et d'ouvrages de stationnement.

Cette troisième gare du GPE renforcera les possibilités de développement sur l'avenue Henri Barbusse tout en offrant un accès facilité à la nouvelle maison médicalisée, aux lycées et au mémorial de la Shoah. ».

Pourtant, l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express à Drancy-centre **n'est pas envisagé à ce jour.**

En effet, le 13 février 2017, les préfets de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont déclaré d'utilité publique la ligne 15 Est du Grand Paris Express, qui doit relier Saint-Denis Pleyel (93) à Champigny Centre (94) sans y intégrer une gare du Grand Paris Express à Drancy-centre, ni lancer une enquête publique complémentaire pour une telle intégration. Une enquête complémentaire ayant bien été ordonnée, mais elle ne concerne que la position du SMR/SMI sur la commune de Rosny-Bois-Perrier.

Dans son rapport et ses conclusions pour l'enquête publique concernant la ligne 15 Est du Grand Paris Express (Ces documents étaient consultables sur le site de la préfecture), la commission d'enquête avait noté :

Rapport d'enquête :

« Concernant la desserte du centre-ville de Drancy, le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 a approuvé à l'unanimité le bilan de la concertation et les conditions de poursuite des études. En particulier, la non opportunité d'une station supplémentaire de la ligne 15 au centre-ville de Drancy a été confirmée en s'appuyant sur les études techniques et de trafic conduites par le STIF.

Deux amendements, approuvés également à l'unanimité ont complété la délibération initiale :

- Le premier déposé par Madame Aude LAGARDE, propose que des études soient lancées en vue de la desserte du centre-ville de Drancy par un métro en 2035.
- Le second, déposé par Madame Corinne VALLS propose la réalisation d'une étude d'ensemble de la desserte de Drancy avec un zoom sur le centre-ville, tous modes confondus.

Le STIF dans son courrier du 11 mars 2014 adressé à Monsieur Jean-Christophe LAGARDE, indique que ces études, dont le démarrage est conditionné par un accord quant à leur financement (État, Région Île-de-France, collectivités territoriales) seront lancées par le STIF dans un calendrier compatible avec ces échéances.

Mme Péresse, à la fin de son courrier relatif à la ligne 15 Est et à la gare en centre-ville de Drancy a rajouté la note manuscrite suivante « Je suis personnellement, pour toutes ces raisons, favorable à la création d'une gare en centre-ville de Drancy. ». (Observation 364 du registre électronique) » sans préciser quel type de gare (GPE ou métro).

Conclusions motivées et avis :

« La Commission d'Enquête a par ailleurs demandé à la SGP d'examiner l'étude produite pour l'enquête par le cabinet CITEC missionné par la mairie de Drancy et concernant la réalisation d'une gare en centre-ville. Elle rejoint les conclusions de la SGP, constatant également que les variantes proposées ne peuvent constituer d'alternatives sérieuses pouvant amener à modifier le tracé dans ce sens.

En effet, la suppression d'une station (variante 1) desservant la préfecture et permettant de rejoindre d'autres lignes de métro, ou son déplacement (variante 2) apparaissent techniquement à valider et en outre inadaptés aux besoins et interconnexions avec d'autres modes de transport.

Toutefois, tout en reconnaissant le bien fondé d'assurer une desserte de cette commune ne disposant pas de mode de transport lourd au cœur de son territoire, la Commission d'Enquête est consciente de l'impact important qu'une telle desserte par la ligne 15 Est pourrait avoir sur son coût et son calendrier de réalisation, retardant de plusieurs années sa mise en service et impactant ainsi le fonctionnement en rocade de la ligne 15.

En tout état de cause, la convention signée avec le STIF en avril 2015, transférant la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est du STIF à la SGP, prévoit explicitement le respect intégral du schéma de principe, notamment des caractéristiques principales de la ligne, du nombre de stations et de leur implantation. La SGP n'est ainsi pas compétente pour modifier ces données ou même réétudier cette desserte que le STIF a choisi de ne pas mettre en œuvre après les études menées à l'issue de la concertation en 2013

RECOMMANDATION adressée au STIF :

La Commission d'Enquête considère que la desserte de Drancy fait partie des points importants qui sont ressortis de l'enquête.

Toutefois, et malgré le nombre important de demandes du public pour desservir le centre-ville de la commune de Drancy par la ligne 15 Est, la Commission d'Enquête a estimé que cette solution comportait un ensemble de difficultés et d'inconvénients importants, entraînant, d'une part un surcoût non négligeable et d'autre part un retard certain à la réalisation du projet dont l'urgence paraît cependant avérée et nécessaire au fonctionnement en rocade de la ligne 15.

La Commission d'Enquête a considéré que cette desserte, bien que jugée inopportune pour l'objet de cette enquête, avait toutefois une légitimité, l'un des objectifs du Grand Paris Express, et de ce réseau complémentaire en particulier, étant de désenclaver les territoires de l'Est francilien encore non desservis par un mode lourd de transport.

Elle retient donc ce principe pour la ville, largement relayé au cours de l'enquête, tant par la population que par des collectivités, dont le Conseil Régional d'Ile-de-France, et pour lequel le STIF, tout en écartant la desserte de Drancy par la ligne orange, s'était également engagé dans le cadre de sa délibération n°2013/525 du 11/12/2013 approuvant le bilan de la concertation.

La commission souhaite ainsi que soit effectivement prise en considération cette desserte et recommande au STIF de mettre en œuvre les démarches pour l'inscrire au CPER en cours de révision et lancer les études nécessaires pour arrêter les conditions qui permettront d'arriver au centre de Drancy d'ici 2035 par un mode lourd de transport. ».

Ces projets (Îlot du Marché et Îlot Stade Nautique) sont-ils directement liés à l'arrivée d'une gare du GPE ou bien la municipalité souhaite-t-elle dans tous les cas mener à bien ces deux opérations ?

Ces projets ne sont pas directement liés à l'arrivée d'une gare GPE, et la municipalité compte bien dans tous les cas mener ces projets à terme.

Dans l'affirmative, ne serait-il pas plus judicieux, le PADD étant un document opposable, pour ne pas laisser une possibilité à une procédure de recours vis-à-vis d'un permis de construire accordé dans ces zones, de supprimer toute allusion entre une gare du grand Paris Express et les deux projets ?

La commune remplacera le terme « déterminant » par « utile ».

Sa réalisation serait en effet **déterminante** au regard des projets qui y sont ambitionnés **devient** :

Sa réalisation serait en effet **utile** au regard des projets qui y sont ambitionnés :

Et :

Cette troisième gare du GPE renforcera les possibilités de développement sur l'avenue Henri Barbusse tout en offrant un accès facilité à la nouvelle maison médicalisée, aux lycées et au mémorial de la Shoah. » **sera remplacé par :**

Cette troisième gare du GPE renforcerait les possibilités de développement sur l'avenue Henri Barbusse tout en offrant un accès facilité à la nouvelle maison médicalisée, aux lycées et au mémorial de la Shoah. ».

Il pourrait peut-être être intéressant de terminer en précisant : Une gare de transports en commun lourds structurants en centre-ville renforcerait les possibilités de développement sur l'avenue Henri Barbusse tout en offrant un accès facilité à la nouvelle maison médicalisée, aux lycées et au mémorial de la Shoah. ».

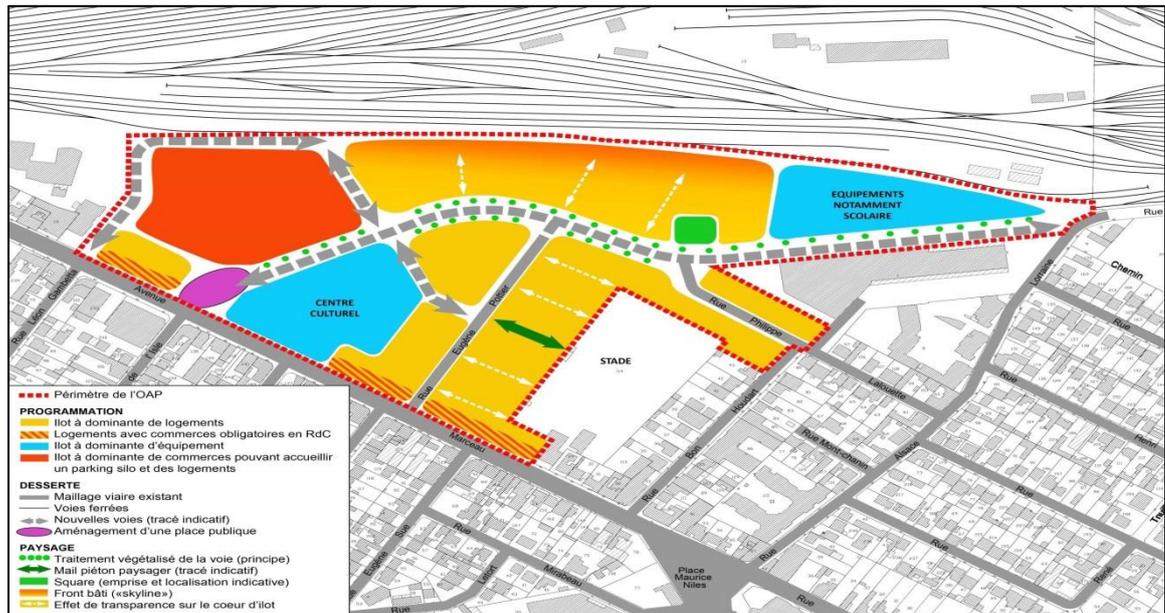
La commune ne souhaite pas modifier sa rédaction.

Thème 6 : Les Opérations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

GENERALITES

Les plans associés aux différentes OAP ne mériteraient-ils pas d'être complétés pour améliorer leur lisibilité : d'une échelle, de l'indication du NORD et du nom des communes limitrophes ?

Demande acceptée

OAP DU BAILLET

Le secteur du Baillet est une friche industrielle de taille importante, qui est apparue dans les années 2000, le long des voies ferrées. Situé au sein du quartier Paris Campagne, la ville a fait l'acquisition de ce terrain en 2009 auprès de la SNCF. Situé en bordure des voies ferrées et en retrait de la trame viaire existante, ce vaste terrain d'environ 6,5 hectares, 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.

Le site du Baillet est également situé à la jonction des territoires du Bourget et de Drancy, et à proximité immédiate de la gare du Bourget qui est desservie par TRAM 11 Express (Actuellement Epinay sur Seine – Le Bourget) puis à terme par les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.

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.

L'OAP du Baillet bénéficie d'un zonage propre UD avec un sous-secteur UD1 (Servitude de gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes).

Dans la partie Programmation de l'OAP du Baillet, il n'est pas fait mention d'un quelconque Planning pour ce projet. Le sous-secteur UD1 bénéficie d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

La programmation ne devrait-elle pas intégrer un planning ?

Il n'y a pas de planning stabilisé à ce jour.

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour le sous-secteur UD1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

La durée de gel sera de 3 ans.

Site industriel Eclair-Dain

Le site industriel Eclair-Dain situé rue Philippe Lalouette est décrit dans le rapport de présentation – Etat initial de l'environnement - Pages 17-19 (Dernier acte noté pour la dépollution le mercredi 27 novembre 2013 : Enquête de voisinage par le bureau d'étude mandaté par l'ADEME) semble être concerné par le sous-secteur UD1.

Ce site fait-il parti de l'OAP et plus précisément du sous-secteur UD1 ? Dans l'affirmative et si le site n'est pas encore dépollué ne devrait-il pas apparaître sur le plan de l'OAP ?

C'est un site qui fait l'objet d'une dépollution spécifique en cours par l'ADEME.

Une incohérence existe entre les divers documents du PLU pour cette OAP (zone UD) :

Le rapport de présentation – Etat initial de l'environnement – Page 19 dans la synthèse précise : « 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 du Baillet, au Nord de la commune, qui a été totalement dépollué.**)

Pourtant, dans l'OAP du Baillet il est précisé page 7, dans le paragraphe « Développement durable » :

« **L'historique d'occupation du site et les pollutions du sol qui ont été révélées par les différentes études ne permettant d'envisager la gestion de l'eau pluviale par infiltration,** l'intégrité des eaux pluviales sera donc collectée et traitée par rejet dans le réseau d'assainissement avec un débit de fuite limité. ».

Actuellement le site du Baillet, propriété de la commune, est en friche et les eaux pluviales s'évacuent naturellement par infiltration sans qu'aucune pollution des eaux souterraines n'ait pu être notée.

La même OAP prévoit :

➤ Programmation – page 5 – 3^{ème} paragraphe : (...) **La construction d'une nouvelle école permettra de répondre aux besoins des populations nouvelles** (...).

Cette construction, conformément à la circulaire du 8 février 2007 n'est possible que si l'état des milieux du site est compatible avec l'usage futur du site, notamment en ce qui les établissements qui accueille des personnes sensibles tels que les enfants. Il en est de même pour la construction d'un équipement petite enfance même en pied d'immeuble.

- Qualités urbaines, paysagères et architecturales – 4^{ème} paragraphe : L'opération d'aménagement se caractérise également par un **aspect très verdoyant**, perceptible depuis la voie centrale, qui sera bordée par un traitement végétalisé. Le grand paysage du quartier sera également assuré par l'aménagement de mails piétons paysagers, **de cœurs d'îlots végétalisés et par la création d'espaces publics verts ou d'un square de quartier**. Des effets de transparence **végétale** seront créés vers les cœurs d'îlots afin d'affirmer le caractère **verdoyant** et paysagé du quartier. Ces points impliquent une évacuation des eaux pluviales par infiltration à la parcelle en contradiction avec le paragraphe « Développement durable » ci-dessus.

La friche du baillet est-elle ou sera-t-elle dépolluée ? Dans l'affirmative, la construction d'une école et les espaces verts seront possibles et cela aura pour conséquence qu'il ne sera pas nécessaire que l'intégrité des eaux pluviales soit collectée et traitée par rejet dans le réseau d'assainissement avec un débit de fuite limité puisqu'une infiltration à la parcelle sera possible.

La pollution a été traitée sur le Baillet. Un plan de gestion a été mis en œuvre et est compatible avec le projet d'aménagement.

De plus, la commune compte-t-elle mettre en œuvre les dispositions de l'arrêté du 21 août 2008 relatif à la réutilisation des eaux de pluies et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments ?

C'est dans les projets de la commune.

Création d'un parking silo au nord-ouest du site

Le projet prévoit également l'aménagement d'un parking silo au nord-ouest du secteur afin de répondre aux besoins en stationnement générés par l'attractivité des équipements structurants et des commerces. Cette unique fonction semble en contradiction avec les objectifs du PDUIF qui visent à réduire l'utilisation de la voiture au profit de déplacements par modes actifs. En revanche, si ce parking à proximité de la gare du Bourget (pôle multimodal) était en priorité un parking relais ou de rabattement vers les transports en commun offerts par la gare du Bourget, il contribuerait, sans réduire nécessairement la circulation sur Drancy, à répondre aux objectifs du PDUIF, en offrant une possibilité de ne faire que de courts trajets en voiture puis de prendre les transports en communs (RER B, TRAM 11 EXPRESS et ligne 16 et 17 du GPE) et réduisant ainsi le trafic automobile global sur une zone plus vaste en adéquation avec le PDUIF.

N'est-il donc pas plus pertinent d'afficher le futur parking silo au nord-ouest du secteur comme un parking relais ou de rabattement tout en pouvant accueillir à la marge les besoins en stationnement générés par l'attractivité des équipements structurants et des commerces ?

Le futur parking silo au nord-ouest du secteur sera un parking de rabattement.

Positionnement de la nouvelle école dans le secteur du Baillet

Le plan de l'OAP du Baillet prévoit la création d'une nouvelle école dans le triangle Nord-Est du secteur à proximité des voies de chemins de fer.

Dans l'OAP du Baillet il est précisé page 8, dans le paragraphe « Développement durable » : « 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 également à un niveau d'isolement conforme à l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation des secteurs affectés par le bruit. ».

Est-il prévu pour protéger l'école et sa cour de récréation de construire un front bâti le long des voies ferrées, malgré la faible profondeur de l'espace retenu, afin de réduire les nuisances acoustiques ?

N'est-il pas souhaitable d'envisager la construction de cette école en un autre endroit dans l'OAP du Baillet ?

Le plan de composition n'est pas encore abouti. L'agencement de l'école prendra en compte les contraintes acoustiques.

Chauffage urbain biomasse (alimentation bois)

Dans l'OAP du Baillet il est précisé page 7, dans le paragraphe « Développement durable » : « Afin de maîtriser les consommations énergétiques, une réflexion sera menée sur la mise en place d'un réseau de chauffage urbain biomasse (alimentation bois), (...). ».

Partant d'un bon sentiment, ce projet semble a priori difficile à réaliser sur le secteur du Baillet sans contrainte, d'ailleurs le plan ne précise pas sa localisation. En effet, il faudra bien alimenter cet équipement en biomasse (bois) par voie routière dans un quartier dont les accès sont limités et fortement congestionnés, ou par voie ferrée, à prioriser sûrement vue la proximité des rails.

Compte-tenu du positionnement de l'OAP du Baillet, n'est-il pas plus judicieux d'envisager un autre moyen de chauffage urbain « vert » comme la géothermie ?

Ce mode de chauffage sera étudié dans le cadre de la mise en œuvre du projet.

La cité Gaston Roulaud est située sur un territoire stratégique : à l'entrée sud de la ville et à proximité de nombreuses infrastructures de transports actuelles et à venir (Grand Paris Express et Tangentielle Nord). Elle est donc vouée à devenir un lieu de passage permettant d'une part, d'accéder au cœur de ville, et d'autre part, au bassin de l'emploi de la Région Parisienne.

L'OAP Gaston Roulaud bénéficie d'un zonage propre UCC avec un sous-secteur UCC1 qui couvre le secteur pavillonnaire de l'OAP (Servitude de gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes).

Le projet d'aménagement de ce secteur est principalement destiné à accueillir du logement. En raison notamment de la localisation stratégique à proximité d'infrastructures de transports en commun existant et à venir (A86, gare de Drancy-Bobigny...), le projet prévoit une densification du quartier. A terme, le quartier accueillera environ 1000 logements (+/-20%).

Afin d'attirer des profils d'habitants différents et d'offrir des parcours résidentiels ascendants au sein même du quartier, la programmation prévoit d'augmenter la diversité de l'habitat par l'introduction d'une offre de logements sociaux, intermédiaires, en accession libre et en accession sociale à la propriété. L'objectif est notamment d'atteindre environ 40% à 50% de logements sociaux.

Certains bâtiments seront conservés. La tour E, présente au nord-est du quartier et signal fort du quartier, sera notamment maintenue et réhabilitée.

Dans la partie Programmation de l'OAP Gaston Roulaud, il n'est pas fait mention d'un quelconque Planning pour ce projet. Le sous-secteur UCc1 bénéficie d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

La programmation ne devrait-elle pas intégrer un planning ?

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour le sous-secteur UCc1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) pour le sous-secteur UCc1 ?

Planning :

Il n'y a pas de planning stabilisé à ce jour, il est difficile de se prononcer et d'inscrire des dates pour un projet qui se déroulera sur au moins 10 ans.

Nous pouvons cependant intégrer à l'OAP une date de démarrage prévisionnelle des travaux : Fin de l'année 2020.

Zone de gel pour le sous-secteur UCc1 :

Nous pouvons inscrire une durée de 3 ans pour la zone de gel.

Dans la partie « QUALITES URBAINES, PAYSAGERES ET ARCHITECTURALES » il est précisé :

Les prescriptions en matière d'architecture imposent une intégration dans le grand paysage local. L'objectif est d'offrir une forme urbaine et une architecture attractive respectueuse de son environnement direct.

Le projet prévoit d'adapter la densité du quartier à son environnement en démolissant une partie du parc immobilier et en reconstruisant des bâtiments de taille plus modeste, afin de marquer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours.

Le développement de programmes mixtes marque également la volonté de banaliser le quartier et de ne plus différencier architecturalement l'habitat social de l'habitat privé.

Dans la présentation de cette OAP, ou du moins dans le choix de son périmètre, il semble que sous-secteur UCc1 qui couvre le secteur pavillonnaire de l'OAP ait vocation à disparaître pour être densifié alors que dans les qualités architecturales, il est prévu de marquer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours. En revanche, on peut admettre que le maintien de ce secteur pavillonnaire serait comme une « verrue » dans l'OAP restructurée. En effet en cas de maintien de cet îlot pavillonnaire, il serait isolé dans l'OAP d'autant qu'au sud de ce sous-secteur on débouche sur le secteur UBa à vocation principale d'activités compatibles avec la présence de constructions à vocation d'habitat.

De plus l'instauration d'une servitude de gel en appliquant l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme nécessite une justification particulière qui dans ce cas n'est qu'implicite par l'intégration de celui-ci dans l'OAP.

Ne serait-il pas pertinent d'afficher plus clairement que le sous-secteur UCc1 pavillonnaire a vocation à disparaître pour être densifier dans le cadre de l'OAP, permettant ainsi de mieux informer les propriétaires actuels ?

En juin 2016, Monsieur Jean-Christophe Lagarde, alors Maire de Drancy, a tenu une réunion publique sur le projet de renouvellement urbain du quartier G.Roulaud. Monsieur Lagarde a alors clairement précisé que le secteur pavillonnaire était intégré au périmètre du projet urbain. De plus, les habitants du secteur pavillonnaire ont, comme le reste des habitants du quartier G. Roulaud, accès aux informations concernant le projet urbain via les parutions dans le Drancy immédiat et l'accès à la Maison du projet qui est un lieu d'information ouvert à tous. Au sein de la Maison du projet, plusieurs outils sont mis à disposition, et permettent de comprendre très clairement les mutations qui vont intervenir sur le secteur pavillonnaire. Plusieurs propriétaires de pavillons ont déjà échangé avec les élus drancéens et les services sur le devenir de leur secteur, lors d'évènements publics notamment.

Cette opération d'aménagement importante conduit à s'intéresser aux zones limitrophes :

- Au Nord, l'OAP est limitrophe à une zone UCB (Habitat collectif) et une zone UGA (Habitat à dominante pavillonnaire) le projet marquant la volonté d'assurer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours est donc compatible avec les zones adjacentes au nord.
- A l'Est, l'OAP est limitrophe à une zone UAC (Situé dans le prolongement des pôles commerciaux dans notre cas la rue Roger Salengro - Il convient de voir les questions pour cette zone UAC dans le paragraphe sur le règlement) et une zone UGA (Habitat à dominante pavillonnaire) le projet marquant la volonté d'assurer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours et la création de commerce en rez-de-chaussée sur la rue Roger Salengro est donc compatible avec les zones adjacentes à l'Est.
- A l'Ouest, l'OAP est limitrophe à une zone UGA (Habitat à dominante pavillonnaire intégrant un sous-secteur UGA1 qui fait l'objet de questionnement dans un paragraphe propre « Zone pavillonnaire des Castors ») le projet marquant la volonté d'assurer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours est donc compatible avec les zones adjacentes à l'Ouest.
- Au sud, l'OAP est séparée de la commune voisine (laquelle d'ailleurs ? A priori Bobigny) par une excroissance de la zone UBA sachant que 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.

Cette zone est relativement éloignée des voies ferrées puisque comprise entre 160 et 600 mètres de distance par rapport aux voies ferrées. Les constructions à usage d'habitat y sont interdites. Ce secteur au plan de zonage ne semble que contenir un bâtiment.

Quel est exactement ce bâtiment ? Est-il le siège d'une activité liée aux voies ferrées ? Est-il un bâtiment d'activité tertiaire puisqu'en zone UBA sont interdits :

- **L'habitat et les établissements industriels dans toutes la zone UB.**
- **En zone UBA les constructions à usage d'activité artisanale et à usage de commerce (voir également la question générale sur la zone UBA dans la partie sur le règlement)**

Le bâtiment abrite effectivement des activités tertiaire (un hammam, une salle de réception, un hôtel, des locaux d'activités et bureaux) ainsi qu'un supermarché existant. Ses activités ne sont pas en lien avec les voies ferrées.

Pourquoi ne pas avoir intégré cette partie de la zone UBA dans l'OAP Gaston Roulaud quitte à y installer dans un premier temps une zone de gel ?

Cette non-intégration est-elle justifiée par :

- Une cohérence avec le zonage retenu par la commune voisine (a priori Bobigny) ?
- Une activité essentielle du bâtiment situé sur la parcelle et nécessitant un classement en zone UBA ?

Pourquoi ne pas avoir intégré la partie de la zone UGA située dans le sud de l'OAP à l'Est de la rue Fernand Pena et non construite dans l'OAP ?

En conclusion n'est-il pas pertinent d'étendre vers le Sud, jusqu'à la limite de commune, le périmètre de l'OAP Gaston Roulaud ? Et dans la négative, pourquoi n'est-il pas envisageable de le faire ?

Cette partie de la zone UBa n'est pas intégrée au périmètre du projet urbain et donc pas à l'OAP.

En effet, son fonctionnement est autonome par rapport au reste du quartier. Il s'agit d'une zone d'activité tertiaire, bien desservie et qui ne présente pas la nécessité d'une intervention urbaine. Le bâtiment abritant des locaux d'activités et bureaux fonctionne bien (fort taux de location des locaux).

Par ailleurs, cette zone se situe en bordure d'une « fracture urbaine » constituée par la couverture de l'A86, une route et un tramway. Ces infrastructures sont surélevées par rapport aux territoires drancéens et balbyniens situés de part et d'autre, ce qui renforce l'effet de discontinuité urbaine entre Drancy et Bobigny.

Il ne semble donc pas pertinent de chercher à créer des continuités entre la zone de projet actuellement majoritairement résidentielle, et la zone UBa plus au Sud à dominante économique et débouchant elle-même sur une fracture urbaine.

L'élargissement du périmètre du projet vers la zone UBA ne se justifie pas aujourd'hui au vu du fonctionnement économique et urbain de cette zone. Programmer une intervention entraînerait un alourdissement du bilan financier du projet urbain sans réelle justification.

En ce qui concerne la zone UGA,

Ces parcelles sont situées sous l'emprise de l'A86.

La partie « DEVELOPPEMENT DURABLE » précise :

« 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. ».

En pratique, comment la municipalité envisage-t-elle de mettre en place un tel dispositif ?

Une convention de Gestion urbaine de proximité (GUP) est signée sur tous les quartiers prioritaires de la politique de la ville, ce qui est le cas pour le quartier G. Roulaud. Pour Drancy, la convention a été signée en 2016, entre la ville, les bailleurs sociaux, l'Etat etc. Elle encadre la démarche de GUP qui sera mise en place sur le quartier. Partant d'un diagnostic partagé avec les habitants, un programme d'actions est mis en place pour que le fonctionnement du quartier et les relations entre collectivités, bailleur social et habitant se déroulent pour le mieux. Un chargé de GUP est présent au sein de la collectivité, qui anime ces échanges, met en place les actions nécessaires, les suit et en fait l'évaluation. La démarche porte sur plusieurs thématiques comme la propreté de l'espace public, la sensibilisation au développement durable, l'accompagnement durant la période de travaux pour réduire au mieux les nuisances, etc.

« 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. ».

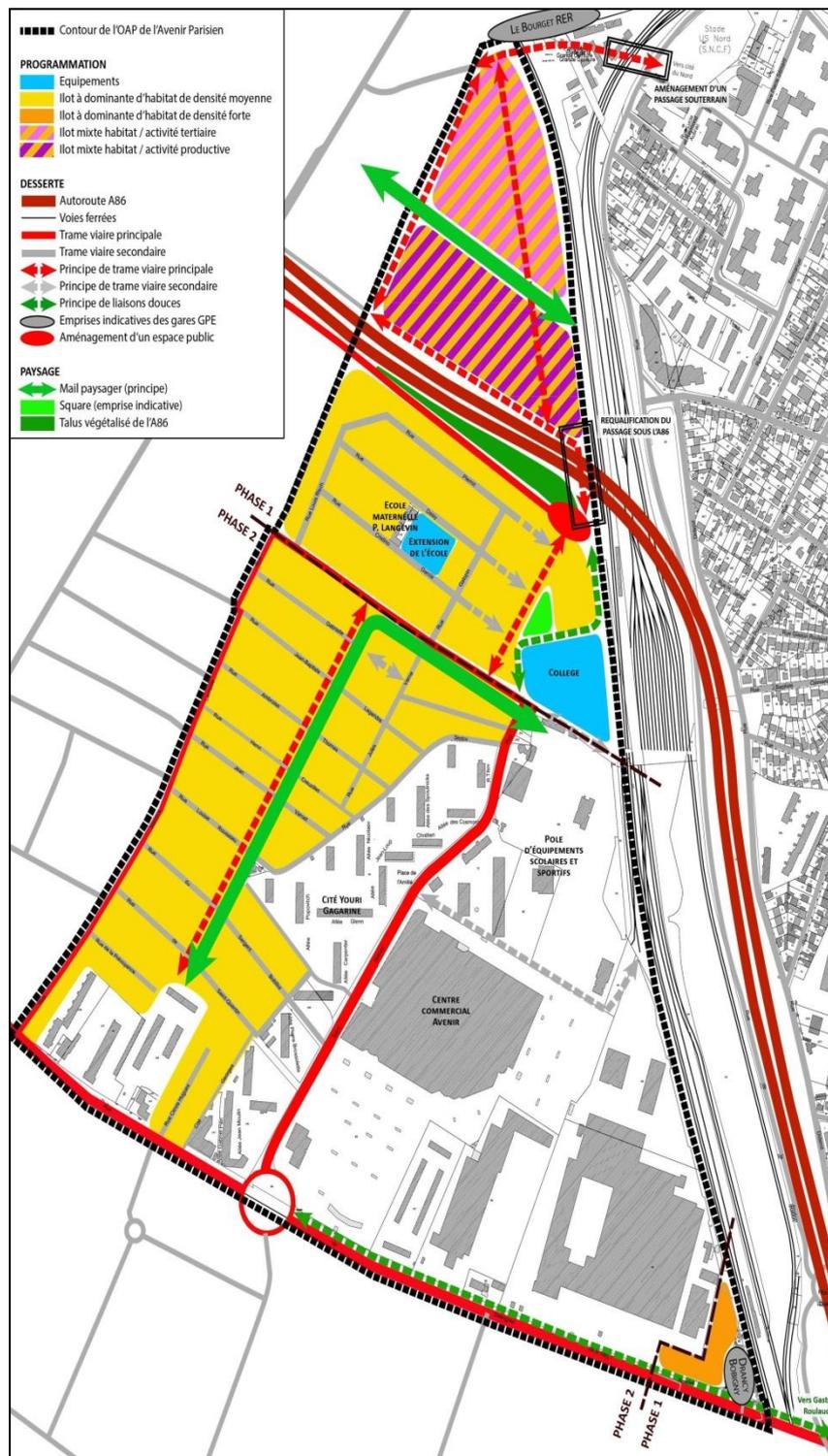
Partant d'un bon sentiment, en pratique la commune envisage-t-elle un réseau de chaleur, alimenté par des énergies renouvelables, limité à l'OAP ou plus généralement sur la commune ? L'option géothermie est-elle envisagée ou laissée à l'initiative du promoteur ?

A l'issue d'une étude mesurant le potentiel de développement des énergies renouvelables dans le quartier G. Roulaud il a été décidé que le quartier serait raccordé au réseau de géothermie profonde qui va être mis en place sur les villes de Drancy et Bobigny

Une stratégie de gestion alternative des eaux pluviales sera mise en place à l'échelle du quartier. Le long des nouvelles voies projetées, il sera créé un réseau de canalisation où seront implantées des grilles pluviales permettant de récupérer les eaux de surfaces. Chaque nouvel îlot disposera d'un branchement EP sur domaine public, permettant de se raccorder sur le réseau principal. Par ailleurs, les eaux pluviales qui transiteront par les agrafes vertes seront gérées via des noues, larges et de faibles profondeurs. Les noues seront plantées permettant d'assurer une phyto-épuration.

Le débit de fuite limité (1l/s/h) dans le réseau départemental et/ou l'infiltration à la parcelle (à privilégier) sont-ils pris en compte ?

Oui ces deux contraintes ont été intégrées dans le cadre de l'étude urbaine, qui a abouti au schéma d'aménagement mais également à une notice d'aménagement intégrant des prescriptions sur la démarche environnementale du projet à destination des constructeurs.

OAP AVENIR PARISIEN

La réalisation des deux gares du GPE (Le Bourget RER, Drancy-Bobigny) constitue un véritable levier d'intensification urbaine pour le quartier de l'Avenir Parisien. Il permet la mutation de ces tissus urbains, avec pour objectif la création de nouveaux pôles d'emplois et la densification des quartiers résidentiels.

Le **PADD** (page 6) précise :

« Créer de nouveaux lieux de vie : Autour des nouvelles gares

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.

S'agissant du **secteur 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.

Cette description concerne plutôt le **secteur Saint-Gobain**.

Le site de la gare GPE Drancy-Bobigny va accueillir parallèlement une importante opération immobilière (Projet Castro-Denissov, habiter dans le ciel) essentiellement destinée à du logement en accession, qui sera un signal urbain fort, accompagné d'un parking de rabattement ».

Bien que la zone UCD dédié au secteur Gare Drancy-Bobigny de l'OAP soit compatible avec la création d'un parking relais. La description de l'OAP n'évoque absolument pas la construction ce parking de rabattement.

La commune est-elle favorable à une mise en cohérence du PADD avec l'OAP Avenir Parisien en remplaçant Secteur de l'Avenir Parisien par Secteur Saint-Gobain ?

La commune est favorable à une mise en cohérence du PADD avec l'OAP.

Dans le PADD, il sera donc rajouter « S'agissant du secteur de l'Avenir Parisien et du Secteur Saint-Gobain »

Est-il possible de faire apparaitre plus clairement l'importante opération immobilière (Projet Castro-Denissov, habiter dans le ciel) dans la description de l'OAP ?

Cette demande est acceptée.

L'OAP Avenir Parisien précise également :

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. 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, et mieux connecté à la ville. Il nécessite d'être restructuré afin de créer une perméabilité et une trame de circulations favorables aux modes actifs. A travers ce projet, la ville souhaite favoriser l'émergence d'un nouveau lieu de vie, en articulation avec les gares du Grand Paris. Ce nouveau lieu de vie permettra de développer de nouvelles formes urbaines mixtes, contemporaines, plus hautes, avec une offre importante de logements. Ce site constitue une formidable opportunité pour le développement résidentiel et économique de la ville répondant aux objectifs du Grand Paris en termes de construction de logements et de création d'emplois.

L'OAP de l'Avenir Parisien d'une très grande surface (**Peut-être trop grande d'ailleurs pour une seule Opération d'Aménagement et de Programmation**) concerne toute la partie de la commune située à l'Ouest des voies de chemins de fer de la grande ceinture. Il ne bénéficie pas d'un zonage unique contrairement aux deux autres Opérations d'Aménagement et de Programmation de la commune, il est d'ailleurs divisé entre trois secteurs.

La commune serait-elle favorable à un découpage de l'OAP « Avenir Parisien » entre trois OAP restructurées : OAP « Saint-Gobain », OAP « Avenir Parisien » réduit et OAP « Gare Drancy-Bobigny » étendue ?

La commune souhaite conserver l'OAP globale pour affirmer la cohérence et la globalité de son projet à proximité du 2^{ème} pôle de transport d'Ile de France.

Un nouveau phasage pourra être étudié lorsque la mise en œuvre du projet pourra être envisagée.

Secteur « Saint-Gobain »

Ce secteur est cohérent car séparé physiquement du secteur « Avenir Parisien » par une infrastructure lourde, l'A86, il pourrait bénéficier d'ailleurs d'une OAP propre qui pourrait être dénommée OAP « Saint-Gobain »

Ce secteur est couvert par deux zones de gel UIC1 et UCA1 au titre de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes. ».

Sa réalisation est prévue dans la phase 1 de l'OAP.

Dans la partie « **Programmation de l'OAP** », il n'est pas fait mention d'un quelconque Planning pour ce projet hormis le terme « Phase 1 ». Les sous-secteurs UIC1 et UCA1 bénéficient d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

La programmation ne devrait-elle pas intégrer un planning plus précis pour la phase 1 mais également pour la phase 2 ?

Les études ne sont pas suffisamment abouties pour avoir un planning précis.

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour les sous-secteurs UIC1 et UCA1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

Demande acceptée. La durée du gel sera de 5 ans.

Sur le secteur Saint-Gobain, au nord de l'A86, le projet prévoit la réalisation d'un nouveau lieu de vie, avec le développement d'une pluralité des fonctions. Celui-ci sera à la fois dédié à l'activité et au logement. Le développement d'une polarité économique est prévu avec une offre de bureaux et de locaux d'activités productives. Celle-ci doit participer à la diversité fonctionnelle de ce quartier gare, en favorisant l'accessibilité à l'emploi par tous modes. L'activité tertiaire sera privilégiée à proximité de la gare du Bourget RER et l'activité productive à proximité de l'autoroute A86, pour former vitrine depuis cet axe et en lien avec les tissus environnants de La Courneuve.

En faisant référence aux tissus environnants de La Courneuve, la commune montre sa volonté d'être en cohérence avec les projets des communes voisines comme le suggère la réglementation.

La révision du PLU de La Courneuve, en cours, est-elle en cohérence avec les choix retenus par la commune de Drancy sur le secteur Saint-Gobain ?

Des négociations sont en cours entre les 2 collectivités et devraient déboucher sur la gestion commune de la voirie dénommée « les Benne de ma grand-mère » .

Ce quartier, de densité forte, intégrera notamment à proximité de la gare une diversité commerciale et de services, accessibles à pied, tant pour les usagers du transport en commun que pour les habitants et les actifs du nouveau quartier.

Une attention particulière sera nécessaire lors de l'élaboration du projet.

Ce nouveau lieu de vie permettra de développer de nouvelles morphologies urbaines et architecturales, aux formes plus contemporaines et de grandes hauteurs, avec une offre importante de logements. Du point de vue de la mixité sociale, l'objectif est de proposer des logements accessibles à tous et de permettre, par la proximité de la gare, aux ménages non motorisés de s'intégrer dans la vie professionnelle et sociale.

Les objectifs en termes de densité seront associés à des objectifs de qualité urbaine : place du végétal, espaces ouverts, qualité architecturale,

L'OAP prévoit sur le plan de masse deux aménagements principaux en vue de désenclaver la zone :

- L'aménagement d'un passage souterrain vers la Cité du Nord sous les voies ferrées ;
- La requalification du passage souterrain sous l'A86.

La commune compte-t-elle assurer le financement de ces deux aménagements lourds ou souhaite-t-elle les faire porter par l'aménageur retenu ou une structure supra-communale ?

La commune n'a pas vocation à financer ces travaux, ceux-ci feront l'objet de financement extérieurs (Métropole et STIF...).

Secteur de la gare Drancy-Bobigny

Ce secteur, concerné par l'implantation prochaine d'une gare du Grand Paris Express est un quartier privilégié de densification urbaine. Le projet prévoit sur ce secteur un îlot à dominante de logements de densité forte, qui devra réaliser un signal urbain fort, sur cette entrée de ville.

L'implantation d'activités, de commerces et de services liés à la gare sera également privilégiée.

Ce secteur minuscule est couvert par un secteur UCD qui lui est propre mais qui à priori est semblable au secteur UCB (Habitat collectif) hormis qu'il est défini comme le secteur de la gare Drancy-Bobigny et que les commerces y sont autorisés contrairement à la zone UCB où les commerces ne sont autorisés que en cas de reconstruction après démolition. Il ne semble pas nécessaire de modifier ce zonage.

En revanche, il est proche d'éléments du secteur de l'Avenir Parisien qui ne sont pas impactés par l'OAP hormis certains par le principe de liaisons douces au sud. Certains éléments comme le centre commercial AVENIR, situé à environ 600 mètres de la future gare, seront impactés par la proximité de la gare Drancy-Bobigny, du moins peut on l'espérer en termes de clientèle.

Dans un souci de cohérence, il pourrait être envisager d'intégrer, sans toucher au zonage retenu, une zone plus vaste au secteur de la gare Drancy-Bobigny allant jusqu'à la rue Saint Stenay à l'ouest (incluant le centre commercial AVENIR) et au nord en l'incluant jusqu'au pôle d'équipements sportifs et scolaires. Ce nouveau secteur pourrait garder son nom « Secteur de la gare Drancy-Bobigny » et bénéficier dans sa totalité de la phase 1 puisque les éléments intégrés ne sont pas touchés dans le cadre de l'OAP globale. Il pourrait également devenir une OAP nommée **OAP « Gare Drancy-Bobigny »**.

La planification des chantiers d'une tour mixte et de la gare n'est pas encore arrêté .

Secteur de l'Avenir Parisien

Le secteur de l'Avenir Parisien maintiendra une grande partie des occupations du sol actuelles et notamment le pôle d'équipements sportifs et scolaires (stade Guy Moquet, école Romain Rolland, école Christino Garcia...), les ensembles d'habitat collectif (cité Gagarine, cité Jean Lurçat) le centre commercial Avenir, le pôle d'activité...

Les enjeux de ce quartier s'inscrivent dans une mutation progressive du tissu résidentiel vers un habitat plus dense de petits collectifs, avec des hauteurs variant de R+2 à R+3+A. Ce processus de densification douce sera établi en préservant le cadre de vie aéré et paysager de ce secteur.

Ce secteur est couvert par diverses zones et en particulier deux zones de gel UGB1 et UIC1 au titre de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes. ».

Sa réalisation est prévue dans la phase 2 de l'OAP.

Dans la partie **Programmation de l'OAP**, il n'est pas fait mention d'un quelconque Planning pour ce projet hormis le terme « Phase 2 »). Les sous-secteurs UGB1 et UIA1 bénéficient d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

La programmation ne devrait-elle pas intégrer un planning plus précis pour la phase 2 d'autant que la zone de gel est limitée à 5 ans et qu'elle n'est pas renouvelable ?

Il n'y a pas de planning stabilisé à ce jour. La zone de gel sera de 5 ans.

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour les sous-secteurs UGB1 et UIA1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

La durée de gel sera précisée dans toutes les zones de gel.

Concernant la zone UIA1, à la vue du plan de zonage, il semble qu'un bâtiment situé à cheval sur deux zones contiguës soit « coupé en deux » avec une partie en zone UCB.

La commune peut-elle préciser quel-est ce bâtiment et justifier ce double zonage ?

Il s'agit d'un entrepôt qui était occupé par deux entreprises : France Boissons et Transports Réunis. La ville a fait l'acquisition de la partie France Boissons, a démoli cette partie du bâtiment et a cédé le terrain au Conseil Départemental pour qu'il construise son nouveau collège.

Ce secteur « Avenir Parisien » pourrait devenir une OAP diminué des secteurs transférés au secteur « Gare Drancy-Bobigny » et se nommer **OAP « Avenir Parisien »**.

Afin de répondre à la demande croissante d'équipements scolaires pour accueillir la population nouvelle, le collège Paul Langevin sera déplacé à l'est du quartier, à proximité des voies ferrées. L'emprise foncière dégagée permettra de réaliser l'extension de l'école maternelle Paul Langevin.

Le futur collège sera situé en zone de protection aux bruits des installations de transport terrestre.

Le département a-t-il prévu d'intégrer cette proximité dans son projet ?

Les services du Conseil Départemental ont bien intégré cette proximité dans leur projet.

En raison de l'ampleur du projet et des temporalités des gares GPE, le programme sera réalisé en deux phases distinctes. La première phase comprend le secteur Saint-Gobain, le tissu pavillonnaire et d'activité compris entre l'A86 et la rue Julian Grimaud et le secteur de la gare Drancy-Bobigny. La seconde phase comprend le tissu pavillonnaire situé au sud de l'autoroute A86.

La programmation mixte ainsi envisagée à l'échelle globale du quartier, à travers les nouveaux secteurs, mais également les tissus préservés, se veut un juste équilibre entre ville intense et ville intime, garant du « bien vivre » sur la commune.

Au sud de l'autoroute A86, la trame viaire existante sera globalement maintenue. De nouvelles voies seront créées afin d'améliorer la perméabilité du quartier. Une voie permettra de desservir le collège et une autre traversera le quartier pavillonnaire du nord au sud (de la rue Julian Grimaud à la cité Jean Lurçat).

Sous l'autoroute A86, à la jonction du passage requalifié sous voie, un espace public permettra de faire le lien entre les voies de services requalifiées et les nouvelles voies créées.

De nouvelles liaisons douces seront créées afin de proposer des parcours agréables et sécurisés pour les usagers. La qualité des cheminements et espaces publics favorisera notamment la desserte des principaux équipements du quartier (le collège, le pôle d'équipements scolaires et sportifs, la gare Drancy-Bobigny). Le maillage paysager le long de la RN186 permettra la connexion de la gare de Drancy-Bobigny au quartier Gaston Roulaud et au nouveau quartier.

A l'échelle du quartier, les hauteurs et les densités du bâti seront modulées afin d'éviter les ruptures d'échelle pour offrir une forme urbaine cohérente. A proximité des gares du Grand Paris Express, des hauteurs plus importantes et des signaux architecturaux pourront venir rythmer la composition urbaine. Au cœur du quartier résidentiel, la hauteur et la densité diminuent avec des habitats de type R+2/R+3+A.

Le projet permettra de renforcer la nature dans la ville. Des mails paysagés, supports d'espaces végétalisés nouveaux, traverseront le quartier. Un grand mail est-ouest créera un espace de respiration au sein du secteur Saint-Gobain vers La Courneuve. Au sud de la rue Julian Grimaud, le quartier pavillonnaire sera traversé par un mail paysager permettant notamment de rejoindre le pôle d'équipements sportifs.

Le traitement paysager du quartier sera également assuré par l'aménagement de cœurs d'îlots, d'espaces publics paysagers, voire la réalisation d'un square et le maintien végétalisé des talus de l'A86.

La partie « **DEVELOPPEMENT DURABLE** » précise :

La municipalité sera vigilante à mettre en place une démarche « exemplaire », dans toutes les composantes de la conception du nouveau quartier. L'encadrement environnemental du nouveau quartier s'attachera ainsi 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 bioclimatique des bâtiments, impact environnemental des matériaux, utilisation de matériaux locaux et écologiques pour la construction : éco-conception, écoconstruction.
- 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.

Partant d'un bon sentiment, en pratique la commune envisage-t-elle un réseau de chaleur, alimenté par des énergies renouvelables, limité à l'OAP ou plus généralement sur la commune ? L'option géothermie est-elle envisagée ou laissée à l'initiative de l'aménageur ?

Le quartier serait raccordé au réseau de géothermie profonde qui va être mis en place sur les villes de Drancy et Bobigny. La compétence géothermie a été déléguée à l'EPT.

Le débit de fuite limité (1l/s/h) dans le réseau départemental et/ou l'infiltration à la parcelle (à privilégier) sont-ils pris en compte ?

Demande acceptée.

La commune compte-t-elle mettre en œuvre les dispositions de l'arrêté du 21 août 2008 relatif à la réutilisation des eaux de pluies et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments sur ce secteur ?

Les projets de ce secteur seront analysés ultérieurement dans le cadre du projet d'aménagement.

Thème 7 : Contrôler la division pavillonnaire

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.

Pour lutter contre le « mal logement » et l'habitat insalubre, la commune a dans son règlement, souhaité mieux contrôler la division pavillonnaire en complétant deux articles de la zone UG :

Article UG2 – Occupations du sol autorisés sous conditions particulières

Paragraphe IV – Dans tous les secteurs, sont autorisés sous conditions particulières

Ce paragraphe dispose :

*« 1- La division de logements existants sous réserve que la surface respective de chaque logement crée soit au minimum de **45 m²** de surface de plancher. »*

Manifestement cette disposition vise à maîtriser la division pavillonnaire anarchique en logements qui peut conduire à du « mal logement » et de l'habitat insalubre.

Cependant le choix de la surface retenue (45 m²) par logement sans distinguer le type de logement pourrait être contraire à la réglementation et pénalisante voir contraire en termes de densification.

En effet en France, la surface de l'ensemble des logements, neufs et anciens, est régie par le décret n°2002-120 du 30 janvier 2002 « relatif aux caractéristiques du logement décent » dans les rapports locatifs

Ces textes ont une portée générale et s'appliquent à tout constructeur ou propriétaire d'un logement que ce soit une personne physique ou une personne morale.

Des conditions de surface supplémentaires peuvent s'appliquer en cas de sollicitation d'aides de l'État, sous forme de prêts aidés, d'une [aide personnalisée au logement](#) ou d'une [allocation logement](#).

On peut aussi retrouver d'autres conditions de surface des logements au titre des normes minimales d'habitabilité contenues dans le Règlement sanitaire du département.

Surface et volume habitables minimum des logements et des pièces principales

Nombre et tailles des pièces

Selon l'article 4 du décret n°2002-120 du 30 janvier 2002 « relatif aux caractéristiques du logement décent », tout logement doit disposer d'au moins une pièce principale ayant soit une surface habitable au moins égale à **9 m²** et une hauteur sous plafond au moins égale à **2,2 m**, soit un volume habitable au moins égal à 20 m³ (la surface habitable et le volume habitable étant déterminés conformément aux dispositions des deuxième et troisième alinéas de l'article R. 111-2 du code de la construction et de l'habitation).

D'autres surfaces minimales sont imposées aux logements financés à l'aide de prêts conventionnés ou pour bénéficier d'une [aide personnalisée au logement](#) ou d'une [allocation logement](#) dont la commune pourrait s'inspirer :

Surfaces minimales des logements **financés à l'aide de prêts conventionnés** en fonction du nombre de pièces :

Type	Nb de Pièces	Surface minimal en rénovation
T1	1	16 m2
T1 n°2	T1 n°2	27 m2
T2	2	41 m2
T3	3	54 m2
T4	4	66 m2

La commune compte-t-elle maintenir le seuil de 45 m2 inscrit dans son projet de PLU ?

Le seuil de 45 m² sera supprimé.

Dans la négative, la commune adhère-t-elle à la rédaction suivante du 1. de l'Article UG2 – Occupations du sol autorisés sous conditions particulières - Paragraphe IV.

Dans tous les secteurs, sont autorisés sous conditions particulières :

« 1- La division de logements existants sous réserve que les surfaces respectives de chaque logement créé soit conforme au tableau suivant concernant la surface minimale par type de logement :

Type	Nb de Pièces	Surface minimale en cas de division pavillonnaire (Loi Carrez) *
T1	1	16 m ²
T1 n°2	T1 n°2	27 m ²
T2	2	41 m ²
T3	3	54 m ²
T4	4	66 m ²

*Hors parties communes et incluant une obligation d'intégrer les « éléments de confort » dans chaque logement comme des WC, une salle d'eau et un coin cuisine...

Chaque division de logements existants devra, en outre, comporter au moins un T3 (54 m²) ou bien au moins 2 T2 (2 x 41 m²) » ?

Le seuil de 45 m² sera supprimé.

Dans tous les secteurs, sont autorisés sous conditions particulières la division pavillonnaire.

Dans l'attente du PMHH (Plan Métropolitain de l'Habitat et de l'Hébergement), en cas de division de logements existants, la commune préconise les surfaces suivantes par type de logements :

Type	Nb de Pièces	Surface minimale en cas de division pavillonnaire (Loi Carrez) *
T1	1	16 m ²
T1 n°2	T1 n°2	27 m ²
T2	2	41 m ²
T3	3	54 m ²
T4	4	66 m ²

Afin de lutter contre les divisions pavillonnaires à titre purement spéculatif, d'autres mesures seront prises.

En effet, en cas de division pavillonnaire, pour chaque logement supplémentaire, la performance énergétique de la construction devra être rendue conforme au label BBC (Bâtiment Basse Consommation) Rénovation

D'autres outils législatifs seront mis en place pour encadrer la division pavillonnaire tel que le permis de louer afin de contrôler la qualité des logements mis en location.

Article UG 15 – Performances énergétiques et environnementales

Cet article dispose :

« 2. 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. »

Cette disposition est à rapprocher avec le paragraphe 1. du même article UG 15 qui dispose :

« 1. Pour les constructions édifiées antérieurement à la date d'approbation du PLU, des dérogations aux règles des articles 6,7,8 et 10 du présent règlement sont autorisées pour les travaux d'isolations thermiques ou phonique des constructions par l'extérieur, dans la limite d'une épaisseur de 0,20 m et sans surplomb du domaine publique. ».

Une augmentation de 20% par rapport à la réglementation en vigueur n'est pas juridiquement conforme à la législation, à priori, on ne peut pas imposer plus que la réglementation en vigueur.

Sur son site l'**AFIH (Agence Française pour l'Isolation de l'Habitat)** précise :

« Isoler par l'extérieur est une technique particulièrement performante en matière d'isolation thermique de l'habitation. En fonction des performances thermiques recherchées, il convient de bien choisir le matériau isolant à utiliser d'une part. D'autre part, l'épaisseur de l'isolant joue un rôle capital dans l'efficacité de l'isolation dans l'ensemble.

L'épaisseur de l'isolant pour une isolation extérieure aux normes

- Pour optimiser les performances d'une isolation thermique par l'extérieur, il convient de choisir le matériau isolant en fonction de ses performances thermiques, mais également de choisir une épaisseur adaptée.
- Afin de répondre aux exigences de la Réglementation thermique 2012, l'épaisseur moyenne requise pour une isolation par l'extérieur est de 15 cm. Cette épaisseur va toutefois varier en fonction du type d'isolant utilisé. En effet, pour une épaisseur identique, la performance thermique ne sera pas la même d'un isolant à un autre.
- Pour obtenir une résistance thermique de 4 m².K/M, soit une capacité à s'opposer à la variation de chaleur, l'objectif n'est donc pas de chercher à poser une isolation la plus épaisse possible. Il convient toujours de se référer à la conductivité thermique du matériau ainsi qu'à sa résistance thermique.
- Concernant l'isolation des murs par l'extérieur, il faut compter 16 cm d'épaisseur pour un isolant présentant une conductivité de 0,040 W/(m.K) contre 12 cm pour un matériau disposant d'une conductivité de 0,030 W/(m.K) pour une résistance thermique égale à 3 m².K/M.

L'influence de l'épaisseur sur la performance thermique

Ce qu'il faut savoir en matière d'isolation thermique par l'extérieur, c'est que l'épaisseur du matériau isolant joue un rôle majeur dans la performance thermique de l'isolation. Dans la pratique, plus le matériau est épais, plus il est isolant.

En effet, les premiers centimètres de l'isolant constituent les principales barrières aux variations de température également appelées conductivité thermique. La conductivité thermique agit pour sa part sur la résistance thermique de l'isolant. Plus l'isolant

laissera passer le moins de chaleur, plus la résistance thermique du matériau sera importante.

Conformément à la Réglementation thermique en vigueur, la résistance thermique minimum pour isoler les murs de l'extérieur est de 2,3 m².K/M à 2,8 m².K/M. Pour atteindre cette résistance thermique, l'isolant doit faire entre 10 à 12 cm d'épaisseur. Par ailleurs, avec une épaisseur de 17 cm, la résistance thermique atteint les 4,3 m².K/M, la résistance thermique requise pour bénéficier d'un label BBC (bâtiment basse consommation).

L'épaisseur de 0,20 m est cohérente puisqu'elle permet même d'obtenir le label BBC (17 cm).

La commune serait-elle favorable à une rédaction légèrement différente du paragraphe 2 : « 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~~ devra être rendue conforme au label BBC (Bâtiment Basse Consommation) de la réglementation thermique en vigueur » ?

Demande acceptée.

La rédaction proposée sera la suivante :

« En cas de création de logement supplémentaire dans une construction existante, la performance énergétique de la construction devra être rendue conforme au label BBC (Bâtiment Basse Consommation) Rénovation.

Il convient également d'examiner l'Article UG 16 – Réseaux de communications électroniques

Cet article ne prévoit aucune disposition particulière en cas de division pavillonnaire.

La commune serait-elle favorable à une insertion d'un nouveau paragraphe :

« En cas de création de 2 logements ou plus dans une construction existante, le câblage de tous les logements créés par la division dans le bâtiment existant et les fourreaux de raccordement nécessaires au développement des communications électroniques devront être prévus dans tous les cas et raccordés immédiatement quand le réseau existe ou dès que celui sera disponible.

Demande acceptée.

La rédaction proposée sera la suivante :

2- En cas de création de logement supplémentaire dans une construction existante, le câblage de tous les logements créés par la division dans le bâtiment existant et les fourreaux de raccordement nécessaires au développement des communications électroniques devront être prévus dans tous les cas et raccordés immédiatement quand le réseau existe ou dès que celui sera disponible.

Ainsi que :

3- Les travaux demandés pour les extensions et/ou surélévation en conformité aux articles 6, 7, 8 et 9 et 11, ne seront autorisés que s'ils sont associés à un raccordement au réseau de communications électroniques. Lorsque le réseau existe, le raccordement nécessaire devra être réalisé. Dans le cas contraire, le câblage et les fourreaux de raccordement devront être prévus. Cette disposition ne s'applique pas aux abris de jardin, aux piscines et aux serres inférieures à 20 m².

Thème 8 : Le règlement
ZONE UB

Selon le rapport de présentation, 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. Elle comprend deux secteurs UBA et UBB.

Pourtant l'**Article UB 1 - Occupations et utilisations du sol interdites** précise :

I - Sont interdits dans tous les secteurs :

- 2- Les établissements industriels.
- 3- Les constructions soumises à autorisation préalable au titre de la législation sur les installations classées.

II - Sont interdites dans le secteur UBA :

- 1- Les constructions soumises à déclaration préalable au titre de la législation sur les installations classées.
- 2- Les constructions à usage d'activité artisanale.
- 3- Les constructions à usage de commerce.

III - Sont interdites dans le secteur UBB :

- 1- Les constructions à usage d'entrepôt à l'exception de celles autorisées à l'article UB 2.
- 2- Les constructions à usage de commerce à l'exception de celles autorisées à l'article UB 2.
- 3- Les constructions soumises à déclaration préalable au titre de la législation des installations classées à l'exception de celles autorisées à l'article UB 2.

De plus l'**Article UB 2 - Occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières**

II – Dans le secteur UBB, sont autorisées sous conditions particulières :

- 23- Les constructions à usage d'entrepôt à condition qu'elles soient strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière et que leur superficie n'excède pas 150 m².
- 24- Les constructions à usage de commerce strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière.
- 25- Les constructions soumises à déclaration préalable au titre de la législation des installations classées strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière.

Faut-il comprendre que :

Dans le secteur UBA, seules les activités tertiaires sont autorisées et éventuellement des équipements d'intérêt collectif ?

Sont autorisées également :

- 1- Les constructions à usage d'habitat à condition qu'elles soient strictement liées à l'activité principale présente sur l'unité foncière et que les surfaces concernées soient intégrées au volume de la construction à usage d'activité.

2- Les extensions des constructions existantes à usage d'habitat.

Concernant l'habitation, l'article 12 sera complété.

Dans le secteur UBB, seules les activités tertiaires et artisanales sont autorisées et éventuellement des équipements d'intérêt collectif ?

Sont autorisées également :

- 1- Les constructions à usage d'habitat à condition qu'elles soient strictement liées à l'activité principale présente sur l'unité foncière.
- 2- Les extensions des constructions existantes à usage d'habitat.
- 3- Les constructions à usage d'entrepôt à condition qu'elles soient strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière et que leur superficie n'excède pas 150 m².
- 4- Les constructions à usage de commerce strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière.
- 5- Les constructions soumises à déclaration préalable au titre de la législation des installations classées strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière.

Concernant l'habitation, l'article 12 sera complété.

Actuellement, selon les informations fournies par le service de l'urbanisme, la parcelle située au sud de l'OAP Gaston Roulaud et au sud de la rue Voltaire (ZAC Voltaire - cadastrée 121) couverte par la zone UBA, abrite actuellement un supermarché type LIDDL.

Dans le bilan de la concertation, page 11, il est précisé en réponse à un courriel du 1^{er} mars 2017 :

« 2/ Sur le déménagement du centre commercial, l'activité commerciale sera maintenue sur le quartier. Les services proposés répondront aux besoins des habitants (supérette, laverie, café, boulangerie, boucherie, ...). Les nouveaux locaux proposés correspondront aux attentes des différentes activités. Ceux-ci seront installés en pieds d'immeubles, sur la rue Roger Salengro, à quelques mètres de leur situation actuelle. (...). Le maintien du bâtiment actuel est impossible au regard, des choix urbains retenus mais aussi de la structure même du bâtiment qui ne permet pas d'agrandissement en hauteur, tel qu'exprimés dans le mail.

Faut-il comprendre que la volonté de la commune soit à termes de supprimer ce supermarché ou du moins de limiter son agrandissement puisque les activités de commerce sont interdites dans la zone UBA ?

La réponse formulée dans le courriel du 1^{er} mars 2017 dans le cadre de la concertation porte sur le Leader Price situé rue Roger Salengro en zone UC et non sur le LIDL situé route de Stalingrad en zone UBA. Il n'y a pas d'intention d'intervenir sur le LIDL.

Zone UIA1 (Partie nord de la commune située rue Georges Pitard)

La zone UIA1 bénéficie d'un zonage d'une servitude de gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, **sous réserve d'une justification particulière**, pour une durée **au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes).

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour le sous-secteur UIA1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

La zone de gel de la rue Georges Pitard sera supprimée.

Le plan de zonage est :



Le règlement en précise (Page 71) :

Selon le rapport de présentation, la zone UI correspond aux secteurs d'activités de Drancy. 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 UIA1 de servitude de gel.

Le gel de la zone UIA1 (Partie nord de la commune située rue Georges Pitard) n'est pas justifié ni dans le rapport de présentation, ni dans le PADD.

Comme le suggère une observation du public, la construction de petits collectifs entre le R+1 et le R+3 ou d'équipement collectif constituerait une meilleure cohérence urbaine.

Demande acceptée.

Les logements collectifs pourraient créer une zone tampon entre les hauts et larges entrepôts situés sur la commune du Bourget et la zone pavillonnaire de Drancy en agissant à la fois comme un filtre venant amoindrir l'impact visuel des entrepôts et de créer un dégradé de hauteurs pour ne pas laisser ces entrepôts dominer la zone pavillonnaire. Cette zone tampon pourrait ainsi garantir une meilleure insertion paysagère du quartier et de la mitoyenneté avec la ville du Bourget.

La commune peut-elle, pour maintenir ce sous-secteur UIA1 (Partie nord de la commune située rue Georges Pitard), compléter cette justification particulière demandée au titre de l'article L.151.41 5° du code de l'urbanisme tant sur le périmètre retenu (proximité de la future gare) et le caractère vétuste, sous-exploité ou mal intégré de la « zone pavillonnaire des castors » vis-à-vis des autres pavillons situés à proximité ?

La zone de gel de la rue Georges Pitard sera supprimée (et celle des « Castors » sera maintenue comme évoquée précédemment).

Sinon, la commune envisage-t-elle de doter ce secteur de droit à construire de l'habitation (R+2+A ou R+3) et/ou des équipements publics qui permettrait une intensification douce en incitant les propriétaires à construire de petits immeubles ou à vendre leur terrain à un promoteur ou à la commune ?

La commune ne maintiendra pas ce secteur en zone UIa1. La zone de gel sera levée et un nouveau secteur sera créé permettant une intensification douce.

Article 15 - Performances énergétiques et environnementales (R.123.9-15° du Code de l'Urbanisme)

Rapport de présentation

Choix retenus pour établir le PADD, les OAP, et justifications du zonage et du règlement

Ce document précise (page 38) :

« **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. »

Sur son site l'AFIH (Agence Française pour l'Isolation de l'Habitat) précise :

« Isoler par l'extérieur est une technique particulièrement performante en matière d'isolation thermique de l'habitation. En fonction des performances thermiques recherchées, il convient de bien choisir le matériau isolant à utiliser d'une part. D'autre part, l'épaisseur de l'isolant joue un rôle capital dans l'efficacité de l'isolation dans l'ensemble.

L'épaisseur de l'isolant pour une isolation extérieure aux normes

- Pour optimiser les performances d'une isolation thermique par l'extérieur, il convient de choisir le matériau isolant en fonction de ses performances thermiques, mais également de choisir une épaisseur adaptée.
- Afin de répondre aux exigences de la Réglementation thermique 2012, l'épaisseur moyenne requise pour une isolation par l'extérieur est de 15 cm. Cette épaisseur va toutefois varier en fonction du type d'isolant utilisé. En effet, pour une épaisseur identique, la performance thermique ne sera pas la même d'un isolant à un autre.
- Pour obtenir une résistance thermique de 4 m².K/M, soit une capacité à s'opposer à la variation de chaleur, l'objectif n'est donc pas de chercher à poser une isolation la plus épaisse possible. Il convient toujours de se référer à la conductivité thermique du matériau ainsi qu'à sa résistance thermique.
- Concernant l'isolation des murs par l'extérieur, il faut compter 16 cm d'épaisseur pour un isolant présentant une conductivité de 0,040 W/(m.K) contre 12 cm pour un matériau disposant d'une conductivité de 0,030 W/(m.K) pour une résistance thermique égale à 3 m².K/M.

L'influence de l'épaisseur sur la performance thermique

Ce qu'il faut savoir en matière d'isolation thermique par l'extérieur, c'est que l'épaisseur du matériau isolant joue un rôle majeur dans la performance thermique de l'isolation. Dans la pratique, plus le matériau est épais, plus il est isolant.

En effet, les premiers centimètres de l'isolant constituent les principales barrières aux variations de température également appelées *conductivité thermique*. La conductivité thermique agit pour sa part sur la résistance thermique de l'isolant. Plus l'isolant laissera passer le moins de chaleur, plus la résistance thermique du matériau sera importante.

Conformément à la Réglementation thermique en vigueur, la résistance thermique minimum pour isoler les murs de l'extérieur est de 2,3 m².K/M à 2,8 m².K/M. Pour atteindre cette résistance thermique, l'isolant doit faire entre 10 à 12 cm d'épaisseur. Par ailleurs, avec une épaisseur de 17 cm, la résistance thermique atteint les 4,3 m².K/M, la résistance thermique requise pour bénéficier d'un label BBC (bâtiment basse consommation).

Concernant les dérogations aux règles des articles 6, 7 et 10 dans toutes les zones urbaines du règlement pour les travaux d'isolations thermiques ou phoniques des constructions par l'extérieur, dans la limite d'une épaisseur de 0.20m.

L'épaisseur de 0,20 m est cohérente puisqu'elle permet même d'obtenir le label BBC (17 cm).

Concernant la zone UG

L'article UG15 est rédigé de la façon suivante :

« 3. Dans le cas de constructions nouvelles, les constructeurs pourront bénéficier d'une augmentation de constructibilité, applicable à leur terrain, en fonction de l'augmentation de la performance énergétique (soit une réduction de la consommation) des objectifs fixés dans la Réglementation Thermique en vigueur.

Si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est augmentée de 20%, un bonus de 10% sur l'emprise au sol sera accordé. »

D'une part, l'article UG15 ne traite donc pas des constructions existantes et n'incite donc pas les propriétaires à une rénovation thermique du bâti existant.

D'autre part, on pourrait admettre dans le cas des constructions neuves l'objectif de 20% au-dessus de la réglementation en vigueur. Cependant, le commissaire-enquêteur pense qu'il serait plus judicieux de demander le label Bâtiment Basse Consommation (BBC) pour obtenir un bonus de 10 % sur l'emprise au sol pour les nouvelles constructions mais également en cas de rénovation du bâti existant.

La commune serait-elle favorable à :

La modification à la marge du paragraphe 3. de l'article UG15 :

« (...) Si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est ~~augmentée de 20%~~ conforme au label Bâtiment Basse Consommation (BBC), un bonus de 10% sur l'emprise au sol sera accordé. ».

La nouvelle rédaction sera la suivante :

Dans le cas de constructions nouvelles, les bâtiments à énergie positives bénéficieront d'un bonus de 10% d'emprise au sol supplémentaire (selon le décret 2016-1821 du 21/12/2016).

L'introduction d'un paragraphe 4 à l'article UG15 :

« Dans le cas de rénovation de constructions existantes, les propriétaires pourront bénéficier d'une augmentation de constructibilité, applicable à leur terrain, en fonction de l'augmentation de la performance énergétique (soit une réduction de la consommation) des objectifs fixés dans la Règlementation Thermique en vigueur.

Si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est conforme au label Bâtiment Basse Consommation (BBC), un bonus de 10% sur l'emprise au sol sera accordé. » ?

La commune est favorable à l'introduction d'un paragraphe 4 dans la présente révision générale.

Si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est conforme au label Bâtiment Basse Consommation (BBC) Rénovation, un bonus de 10% sur l'emprise au sol sera accordé.

Pour montrer sa volonté d'inciter à la rénovation thermique, la commune pourrait introduire un paragraphe supplémentaire contraignant à l'article UG15 qui s'appliquerait en cas d'extension ou de surélévation du bâti existant.

La commune serait-elle favorable à l'introduction d'un paragraphe 5. à l'article UG15 :

« 5. Une extension ou surélévation demandée en conformité aux articles UG6, UG7, UG8 et UG9 ne sera autorisée que si elle est associée à la rénovation thermique pour que l'ensemble de la propriété soit conforme à la réglementation thermique en vigueur. » ?

La commune n'est pas favorable à l'introduction d'un paragraphe 5 dans la présente révision générale.

Concernant la division pavillonnaire : Voir le paragraphe sur le questionnement sur les divisions pavillonnaire.

Article 16 : Réseaux de communications électroniques (R.123.9-16° du Code de l'Urbanisme)

Le document (Rapport de présentation - Choix retenus pour établir le PADD, les OAP, et justifications du zonage et du règlement) précise (toujours page 38) :

« 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. ».

Cette disposition semble ne s'appliquer qu'aux constructions neuves. Il aurait pu être judicieux d'inciter également les propriétaires, en particulier lors de travaux de rénovation, d'extension ou de surélévation.

La commune aurait pu intégrer un paragraphe contraignant dans les articles 16 de toutes les zones.

La commune serait-elle favorable à l'introduction d'un paragraphe à l'article 16 de toutes les zones :

« Lors de travaux, extension et/ou surélévation demandés en conformité aux articles 6, 7, 8 et 9 et 11, ils ne seront autorisés que s'ils sont associés à un raccordement au réseau de communications électroniques lorsque le réseau existe ou le câblage de toute la construction et les fourreaux de raccordement nécessaires au développement des communications électroniques et le raccordement devra être fait à la mise en service du réseau futur. »

La commune est favorable à l'introduction de ce paragraphe dans la présente révision générale.

3- Les travaux demandés pour les extensions et/ou surélévation en conformité aux articles 6, 7, 8 et 9 et 11, ne seront autorisés que s'ils sont associés à un raccordement au réseau de communications électroniques. Lorsque le réseau existe, le raccordement nécessaire devra être réalisé. Dans le cas contraire, le câblage et les fourreaux de raccordement devront être prévus. Cette disposition ne s'applique pas aux abris de jardin, aux piscines et aux serres inférieures à 20 m².

Comme pour les serres inférieures à 20 m², il serait opportun d'envisager également de rendre les vérandas dérogatoires à certains articles, notamment à l'article 16 alinéa 3.

Jean-François BIECHLER
Commissaire enquêteur

ANNEXE 1

Objet : Observations du publique sans rapport avec l'objet de l'enquête

Monsieur PERDRIAU Thierry - 10 villa des vignes de Gournay – 93700 DRANCY (Courriel du 23 novembre 2017 (tperdriau@wanadoo.fr))

Bonjour, je suis propriétaire d'une maison sur un terrain de près de 700 m2. J'aimerais valoriser ce bien et être conseillé par un responsable municipal de l'urbanisme en fonction du P.L.U. Merci pour votre réponse !

Monsieur PRETE Stéphane, 13 rue Jean-Baptiste Clément, 93700 DRANCY (Registre du 22 décembre 2017)

Propositions : Rendre en sens unique la rue Jean-Baptiste, depuis la rue Diderot vers la rue Emile Zola.

ANNEXE 2

Objet : Commentaires sur les observations de la commune de Drancy

Dans les secteurs UAa, UAb et UAc

6- Pour les parcelles contiguës à la zone UG, ~~dont la profondeur calculée à partir de l'alignement jusqu'à la limite séparative de fond de parcelle est supérieure à 25 m les constructions~~ toute construction devra présenter dans une bande de 10m depuis la limite de la zone UG, deux étages de moins que la hauteur maximale autorisée.

Ne serait-il pas judicieux de rajouter en fin de phrase, pour maintenir une densification : « les constructions ne pourront pas être inférieures à R+1+A ou R+2 dans tous les cas ». ?

Pour une homogénéité du front bâti en zone UA, où les R+4 sont autorisés, dans les 15 premiers mètres compter à partir de l'alignement un R+4 sera obligatoire pour éviter les dents creuses.

De plus, afin de pouvoir permettre une transition entre la zone UA dense et la zone pavillonnaire, toute construction appartenant à une parcelle en zone UA contiguë à la zone UG devra présenter, subsidiairement, dans une bande de 10 m à partir de la limite de la zone UG, deux étages de moins que la hauteur maximale autorisée en zone UA avec un minimum de R+2.

Article UB12 — Stationnement

2- Il est exigé dans tous les secteurs.

7- Il est exigé :

Pour les constructions à usage d'habitat :

- A moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre : 1 place de stationnement par logement,
- Au-delà : 1,3 place de stationnement par logement.

Un local devra être aménagé et avoir les dimensions suffisantes pour accueillir les deux roues et les voitures d'enfant.

Le paragraphe « Un local devra être aménagé et avoir les dimensions suffisantes pour accueillir les deux roues et les voitures d'enfant » ne semble pas très précis. Pourquoi ne pas l'avoir rédigé en s'inspirant de l'article UA12 qui précise :

« Il sera demandé une place de stationnement pour vélo à raison de :

- **Habitat collectif :**
 - 0,75 m² par logement si 1 ou 2 pièces principales,
 - 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec un minimum de 3 m² au total.
- **Bureaux : 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher,**
- **Activités, commerces de plus de 500 m² de surface de plancher,**

- **Industries et équipements publics : a minima, 1 place pour 10 employés,**
- **Etablissements scolaires : 1 place pour 8 à 12 élèves. ».**

Demande acceptée.

Article UG 11 - Aspect extérieur

Cet article ne s'applique pas aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux ~~définis à l'article 5 du titre I du présent règlement au glossaire.~~

Dans les secteurs UG a et UG b

3. Les extensions doivent être conformes à l'existant en ce qui concerne le choix des matériaux, les revêtements des façades à l'exception des vérandas.

4. Les toitures

- i- Les toitures terrasses visibles du domaine public ne sont pas autorisées sauf si elles sont végétalisées et à la condition que la végétalisation soit perceptible depuis le domaine public.
- j- Les toitures terrasses accessibles et terrasses accessibles ne sont pas autorisées dans la marge de recul de 7,00 m à partir du fond de parcelle.
- k- ~~Seules sont autorisées une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions R+I+C. On entend par « combles », les espaces aménagés sous toiture non desservis par une partie commune.~~
- l- ~~Les ouvertures de toit pour les combles des constructions en R + I ne sont pas autorisées.~~
- m- ~~Est autorisé une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions en RdC. On entend par « combles », les espaces aménagés sous toiture non desservis par une partie commune.~~
- n- Pour toute construction, reconstruction et réhabilitation de construction, les toitures en tôle La hauteur des mâts et antennes ne dépassera pas la hauteur au faîtage des constructions.

a- Il peut être dérogé aux alinéas **a, d et e** lorsqu'une parcelle que l'on envisage de clore est habituellement en partie d'usage public. **Modifier en fonction des alinéas précédents**

Quand on rapproche cette proposition de modification de la rédaction actuelle de l'Article UG 11 - Aspect extérieur, il est très difficile de voir de façon claire quelle sera la rédaction finale de cet article.

Il aurait sûrement été plus judicieux simplement de remplacer l'Article UG 11 - Aspect extérieur du règlement dans sa totalité par la nouvelle rédaction souhaitée.

De plus, il aurait été très opportun de justifier pourquoi la commune propose ces modifications importantes ayant des conséquences notables pour les propriétaires de pavillons.

Par exemple, les modifications concernant les ouvertures de toit semblent plus motivées par une mesure de lutte contre la division pavillonnaire que la gestion en termes de vis-à-vis.

Il me semble injustifié de prendre des mesures générales contraignantes pour tous pour rendre plus difficile la division pavillonnaire pour quelques propriétaires indécis alors que la majorité des propriétaires de pavillons drancéens sont « des citoyens honnêtes ».

Il semble plus opportun d'autoriser les ouvertures de toit en fonction de la notion de vis-à-vis.

Suite à une remarque d'un riverain, la ville a souhaité interdire les ouvertures de toit en R+1 et au-dessus et n'autoriser les ouvertures que pour les combles des constructions en RdC.

En effet, en créant et en aménageant un 3^{ème} niveau, cela conduit à une sur-densification de la zone pavillonnaire.

Les fenêtres de toit permettant d'aménager des espaces habitables sous les toitures, favorisant la division pavillonnaire et la sur-densification des bâtiments dans la mesure où les espaces rendus habitables peuvent générer des logements peu qualitatifs seront interdites en R+1 et au dessus.

Par contre, ce principe peut effectivement être rendu dérogatoire pour les constructions n'ayant qu'un rez-de-chaussée dans la mesure où ne pouvons pas pénaliser outre mesure les propriétaires de bâtiments peu denses.

L'enquête publique a donc permis de revoir la rédaction de l'article 11 de la zone UG, concernant la réglementation sur les ouvertures de toit.

Article UG12 — Stationnement

Dans tous les secteurs

2. Pour toute opération, des aires de stationnement doivent être réalisées sur l'unité foncière à **une distance supérieure à 5 m à partir du fond de parcelle**, et en dehors des voies publiques ou de desserte ~~et hors des marges d'isolement définies à l'article UG7-2 ; alinéa a et b.~~

~~Les places de stationnement devront avoir une surface de 11 m² minimum avec une longueur de 5,00 m minimum.~~

Par esprit de cohérence, la taille des places de stationnement sera de 2,30 m X 5,00 m (hormis les places PMR) dans toutes les zones.

Les surfaces extérieures prévues pour le stationnement devront être couvertes d'un revêtement ou dispositif stabilisé et perméable à l'eau de pluie.

- ~~3.~~ Les accès et dégagements doivent être conçus de façon à ce que chaque place de stationnement soit effectivement accessible.

S'agissant à priori de constructions neuves ont peu se poser la question si la disposition : « Les places de stationnement devront avoir une surface de 11 m² minimum avec une longueur de 5,00 m minimum. » répond aux normes de stationnement pour les personnes handicapées (11 m² avec une longueur de 5,00 m minimum correspond à une largeur de 2,20 m qui ne correspond pas à une largeur suffisante pour une place handicapée).

Suite au présent P.V du commissaire-enquêteur, un alinéa sera introduit concernant les places de stationnement PMR. Celles-ci devront respecter la réglementation de la loi Handicap en vigueur.

Les erreurs matérielles seront rectifiées avant l'approbation ainsi que les précisions sur certaines dispositions seront apportées.

Sur ce point, le commissaire enquêteur s'interroge sur la notion « les précisions sur certaines dispositions seront apportées ». En effet, il s'inquiète que ce point puisse être utilisé sous couvert de précisions pour modifier de façon notable les différents articles du règlement et demande donc que ces précisions soient intégrées au mémoire en réponse.

Avant l'approbation de la révision du PLU, les références aux articles de loi seront mises à jour et certaines rédactions pourront être modifiées pour les rendre plus compréhensibles.

Il serait opportun d'envisager également de rendre les vérandas dérogatoires comme pour les serres inférieures à 20 m², à certains articles, notamment au nouvel alinéa 3 de l'article 16.

NOTIFICATION

Je soussigné **Biagio CORTESE**, Chef de projet aménagement / urbanisme / transports représentant le Président de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » certifie avoir reçu le 28 décembre 2018 : le Procès-Verbal de Synthèse en date du 28 décembre 2018 concernant l'enquête publique visant à la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Drancy ainsi qu'une copie de la lettre adressée par le commissaire enquêteur à la Mairie de Drancy.

J'ai été informé que l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » disposait de quinze (15) jours, conformément à l'Arrêté N°2017/282 du territoire « Paris – Terres d'Envol » en date du 3 novembre 2017 pour remettre au commissaire enquêteur son éventuel mémoire en réponse soit **avant le 12 janvier 2018**.

Ce délai peut être prolonger sur décision de l'Autorité Organisatrice de l'enquête publique conformément au Code de L'Environnement. Cette prolongation décalera de fait la date de la remise du rapport d'enquête de la même durée.

Villepinte, le 28 décembre 2017




NOTIFICATION

Je soussigné **Daniel TEPAZ**, Directeur Général des Services, représentant le Maire de Drancy certifie avoir reçu le 28 décembre 2018 : une lettre adressée par le commissaire enquêteur à la Mairie de Drancy en date du 28 décembre 2018 concernant l'enquête publique visant à la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Drancy ainsi qu'une copie de la lettre adressée au Président de l'Etablissement Public Territorial « Paris Terres d'Envol » accompagnant le Procès-Verbal de Synthèse de la dite enquête publique.

Drancy, le 28 décembre 2017

A handwritten signature in black ink, consisting of a horizontal line followed by a stylized, cursive flourish.

Épinay sur Seine, le 28 décembre 2017

PROCES – VERBAL DE SYNTHESE

Objet : Observations du public, des personnes publiques associées et questions particulières du commissaire enquêteur.

Référence : Arrêté N°2017/282 du territoire « Paris – Terres d’Envol » en date du 3 novembre 2017.

Annexe 1 : Observations du public ne concernant pas l’objet de l’enquête publique

Annexe 2 : Commentaires sur les observations de la commune de Drancy

Le présent document fait la synthèse des observations faites par le public concernant la demande formulée par le Territoire Paris – Terres d’Envol en vue de la révision générale du Plan Local d’Urbanisme (PLU) de la commune de Drancy. Les observations reçues en cours de l’enquête mais sans rapport avec celle-ci, sont listées en annexe 1, libre au Territoire ou à la commune d’y répondre dans son mémoire en réponse où de traiter directement avec les intéressés.

Puis sont reprises les observations de la commune de Drancy. L’annexe 2 regroupe les commentaires du commissaire enquêteur sur ces observations.

Il contient également une synthèse des avis des personnes publiques associées (les remarques de forme n’étant pas toutes reprises ci-dessous, celles-ci pourront et/ou devront éventuellement être prise en compte dans le PLU définitif).

Enfin apparues en cours d’enquête, le commissaire enquêteur souhaite avoir des précisions sur un certain nombre de questions complémentaires.

L’enquête publique s’est déroulée du mercredi 22 novembre 2017 au vendredi 22 décembre 2017 inclus.

Le registre d’enquête contient **10 observations** et **2 courriers** y sont annexés. **Six courriels** ont été reçus pendant l’enquête à l’adresse dédiée.

1. Observations du public :

FAVORABLE AU PLU

Personne ne s’est déclaré favorable au projet de PLU sans observation.

FAVORABLE AU PLU MAIS AVEC DES OBSERVATIONS

Monsieur BRUNETON Michel, 14 rue du Canal, DRANCY (Courriel du 7 décembre 2017)

Ce PLU nous a été présenté lors d'une réunion de quartier. J'ai pu poser les questions qu'il m'a semblé nécessaire pour mieux comprendre l'ensemble de ce plan.

J'apprécie la volonté de conserver un tissu pavillonnaire où j'ai choisi de m'installer il y a longtemps.

Je partage le développement du centre-ville pour que l'ensemble des citoyen(ne)s puissent y vivre en circuits courts. J'approuve la création ou aménagement de proximité d'équipements scolaires, médicaux, de consommations prioritaires (boulangerie, pharmacie, etc.).

Ma crainte, exprimée lors de cette présentation, est que les infrastructures routières (largeurs de voies de circulation) ne soient pas adaptées aux futurs aménagements. Pour exemple la sortie de Drancy vers le Blanc-Mesnil (Gare RER B).

De même l'implantation d'immeubles en limite de propriété, avec balcons sur le domaine public, ne me semble pas la meilleure solution permettant l'élargissement de trottoirs ou voies.

Je souhaite la réussite de ce plan afin que notre ville donne toujours envie d'y habiter.

Monsieur RIGO Seref, 9 rue Francine FROMOND, 93700 DRANCY (Registre du 23 décembre 2017)

Je suis satisfait de la proportion importante de la zone pavillonnaire en limitant à 45 m² la division en appartements des pavillons. Les règles de constructions correspondantes me paraissent bonnes.

Une largeur de trottoirs de 1,40 mètres me paraît amplement suffisante en zone pavillonnaire.

En cas de nécessité, il convient de n'élargir que le côté le plus utilisé à certains moments. Par exemple, quand il y a une école d'un côté, il est largement suffisant de prévoir l'élargissement du trottoir que du côté de l'école.

L'inconvénient de l'élargissement d'un trottoir en zone pavillonnaire est de réduire la surface d'espace vert sur de petites parcelles. Ces espaces verts profitent aux particuliers mais aussi à la communauté : exemple à reconsidérer les trottoirs de la rue Francine FROMOND.

Dans les zones UA et UC, les gens préfèrent habiter des petits immeubles (R+4 maximum). Aussi ne faut-il pas limiter la hauteur des immeubles à R+4 ?

Pour inciter les gens à utiliser les transports en communs, il faut les densifier et augmenter leur fréquence. La limitation du nombre de places de parking n'a rien d'incitatif.

OBSERVATIONS SUR LE PLU

GENERALITES

Monsieur MORAN Alain, 50 avenue Turgot, 93700 DRANCY (Registre du 13 décembre 2017)

Je suis surpris de constater qu'il n'existe plus de limite, à minima, à un terrain pour pouvoir y construire, tant en surface qu'en largeur. Il me semble que ça laisse la possibilité de transformer un quartier pavillonnaire en une succession de constructions de toutes tailles, ce qui transforme ce quartier aéré en ville dense, dommage pour le cadre de vie.

DENSIFICATION

Monsieur FORGEOT Francis, 31 rue Danielle Casanova – 93700 DRANCY (Registre du 15 décembre 2017)

Nous souhaitons que la rue Danielle Casanova conserve son caractère pavillonnaire, et qu'il n'y ait pas de construction d'habitat collectif supplémentaire dans cette rue. L'édification, il y a 5 ans, d'un collectif au 29 de cette rue à la place d'un pavillon modeste, a déjà créé des nuisances au voisinage (Bruit, problèmes de stationnement, suppression de la majeure partie de l'ensoleillement pour les voisins...)

Nous sommes porteurs dans ce message de l'avis des riverains de cette voie, soucieux de la qualité de vie dans le quartier du petit Drancy.

PISTE CYCLABLE

Monsieur PRETE Stéphane, 13 rue Jean-Baptiste Clément, 93700 DRANCY (Registre du 22 décembre 2017)

Propositions : Aménagement de pistes cyclables sur la rue Diderot et/ou rue de la Station, entre la gare RER du Bourget et le nord du Rond-point Repiquet.

ZONAGE

Zone UAC

Anonyme (Registre du 28 novembre 2017)

Pourquoi le cimetière est-il classé en zone UAC ?

Zones UAC / UGA

Monsieur Patrick COIA, 8 rue Paul Lessing, 93700 DRANCY (Registre du 22 décembre 2017)

Lors de notre rendez-vous (Permanence) du 13 décembre 2017, je me permets, comme convenu, de formuler mes remarques suite aux modifications du PLU en cours.

A propos de l'Article UA 10 (Page 13 du règlement) – Hauteur maximale des constructions – Paragraphe 6 (Page 13 du règlement) j'aimerais attirer l'attention sur l'interdiction totale d'une construction R+4 entre la zone UG et la zone UAC. Il me semble que la propriété au 8 rue Lessing en zone UAC autoriserait un R+4 sans nuire au propriétaire de la parcelle voisine. En Effet il n'y a aucun vis-à-vis et le pignon de cette propriété en zone UG ne comporte aucune ouverture comme le montres le photos jointes :



De plus, beaucoup de constructions d'immeuble sur Drancy sont construites en limite de pavillon comme le montre les photos jointes :



Je sais bien, que lors de l'élaboration d'un PLU qu'il est difficile de tout voir, c'est pour cette raison que les limites entre UG et UAC ne devraient pas être catégorique mais pourraient laisser la possibilité de voir la faisabilité d'un R+4, en étudiant l'environnement des constructions proches.

Ce qui dans le cadre du Grand Paris et d'une future extension probable : Des zones UA seraient plus logiques. Autoriser ce type de constructions en R+4, même limitrophes à la zone UG permet une densification douce.

Pourquoi ne pas prolonger la zone UA jusqu'à la rue Paul Lessing en intégrant les terrains 10, 12, 14 et 16 ?

Zone UIA1 (Partie Nord de la zone)

Monsieur Serge BENSOUSSAN représentant la société SAS JSB PITARD DRANCY, Fashion Center - lot 294, 70 avenue Victor Hugo, 93300 AUBERVILLIERS (Lettre du 22 décembre 2017)

Nous sommes propriétaires de la parcelle n°A26 située au 21 de la rue Georges Pitard depuis plus de 15 ans au nord de la ville. La parcelle est enclavée entre une zone pavillonnaire et la frontière d'une zone d'activités située sur la ville du Bourget. Celle-ci est actuellement composée de plusieurs entrepôts de stockage assez anciens et vétustes.

La proximité immédiate de ces entrepôts de stockage avec une vaste zone pavillonnaire entraine de nombreux conflits de voisinage notamment dus aux livraisons incessantes de semi-remorques qui traversent cette zone paisible pour accéder à notre parcelle.

Nous sommes continuellement interpellés par les riverains au sujet des nuisances inhérentes à l'activité de stockage et sans cesse sous les critiques du voisinage. Il devient très difficile sous la menace permanente des riverains de continuer notre exploitation dans des conditions sereines et le maintien d'un entrepôt de stockage sur cette parcelle est devenu inadapté,



Entrepôt de la société



Entrée de la société



Arrière de la société



Mur du côté de la zone d'entrepôts du Bourget

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons une mutation de l'actif en logement collectif pour permettre une meilleure insertion dans son environnement immédiat entre la zone pavillonnaire et l'entrepôt mitoyen situé sur la ville du Bourget

Toutefois, après consultation du site internet de la ville de Drancy, il est apparu qu'il est envisagé de créer une zone de gel sur notre parcelle ce que nous ne comprenons pas et qui pourrait que maintenir notre entrepôt et donc les nuisances. Cette situation va compliquer encore plus la situation conflictuelle avec les riverains. Alors que la parcelle pourrait permettre le développement d'un projet de logements collectifs et de densifier le secteur tout en conservant l'équilibre du quartier.

La construction de petits collectifs entre le R+1 et le R+3 constituerait une meilleure cohérence urbaine. Les logements collectifs pourraient créer une zone tampon entre les hauts et larges entrepôts situés sur la commune du Bourget et la zone pavillonnaire de Drancy en agissant à la fois comme un filtre venant amoindrir l'impact visuel des entrepôts et de créer un dégradé de hauteurs pour ne pas laisser ces entrepôts dominer la zone pavillonnaire. Cette zone tampon pourrait ainsi garantir une meilleure insertion paysagère du quartier et de la mitoyenneté avec la ville du Bourget.

Le quartier pourrait ainsi devenir pleinement une zone d'habitation et serait une occasion unique de rendre à ce quartier une cohérence et de supprimer un héritage industriel qui n'a plus sa place dans le secteur.

REGLEMENT

Article UG 6 - Zone UGb

Anonyme (Registre du 28 novembre 2017)

Le PLU impose à priori en zone UGb (Page 61 du règlement) une largeur de façade de 10 mètres alors que la loi ALLUR permet la construction avec une façade moins importante (exemple 6 mètres).

Article UG 11

Madame SAUVIAT Christine, 19 rue Maxime GORKY – 93700 DRANCY (Registre du 13 décembre 2017)

J'ai fait le choix d'une clôture fermée. Ce projet n'est pas accepté par l'urbanisme de Drancy car cette clôture est non-ajourée. Je ne trouve pas ça normal : un peu d'intimité chez soi est un minimum.

Madame SAUVIAT Christine, 19 rue Maxime GORKY – 93700 DRANCY (Registre du 13 décembre 2017 et explications orales auprès du commissaire enquêteur et un plan joint)

En raison du problème de recul par rapport à ma maison (2,88 m entre la clôture et le pavillon) et pour faciliter les manœuvres pour garer ma voiture sur ma propriété comme le souhaite le Maire, je souhaite agrandir mon portail à 3,90 mètres (standard vendu 4,00 mètres). Le règlement de voirie qui n'est pas joint au projet de PLU, n'autorise que 3,50 mètres. L'article UG 11 ne fixe pas la largeur maximale du portail.

Je souhaite également élargir le poteau gauche pour le portail (vue de la rue) à une largeur de 50 centimètres pour une hauteur de 2,13 mètres qui intégrerait les

compteurs et cacherait de la rue, la partie du portail qui ne serait pas dans l'ouverture autorisée. Est-ce possible ?

J'ai choisi une clôture non-ajourée car je ne peux pas planter de haie vu le peu d'espace entre la maison et la clôture. Monsieur le Maire, souhaite que nous garions notre voiture chez nous et un peu d'intimité chez nous est également confortable.

D'autre part, mon fils possède une moto et nous ne voulons pas qu'elle soit vue de la rue.

Je bénéficie d'une alarme et il n'est pas nécessaire d'une clôture ajourée pour assurer la sécurité contre le vol.

Je joins à cette observation un plan de la façade existante.

ZONE PAVILLONNAIRE DES CASTORS

Monsieur TRICAULT Joseph, 38 rue Fernand PENA - 93700 DRANCY (Courriel du 1^{er} décembre 2017)

Dans le cadre de l'enquête publique concernant la refonte du PLU de Drancy j'ai appris que la zone où je réside actuellement (zone pavillonnaire Castor) située entre la rue Fernand Péna et la rue du Commandant Bouchet va être reclassée en zone UGa1 ce qui semble entraîner des conséquences non négligeables en termes d'urbanisme, du moins de ce que j'ai pu en comprendre.

Aussi afin d'éclairer ma lanterne (Led), j'aurais besoin de quelques informations :

1. Quel est ou sera le futur projet de la Mairie de Drancy qui justifie le gel d'urbanisme de notre propriété ?
2. Quel est la durée de ce gel et est-il reconductible ?
3. Quel en est l'impact sur notre patrimoine foncier (valeur, conditions de cession, préemption, expropriation...)?
4. En cas d'expropriation ou de préemption de mon bien, sur quelle base en serait calculée la valeur d'indemnisation ?

EMPLACEMENTS RESEVES

Madame BON Constance pour SNCF IMMOBILIER - 10, rue Camille Moke - C2012 - 93212 SAINT-DENIS CEDEX (Courriel du 12 décembre 2017)

Par courrier en date du 17 juillet 2017, SNCF a été informée de la décision de la commune de Drancy, par délibération de son conseil territorial en date du 03 juillet 2017, d'arrêter le projet de révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Drancy.

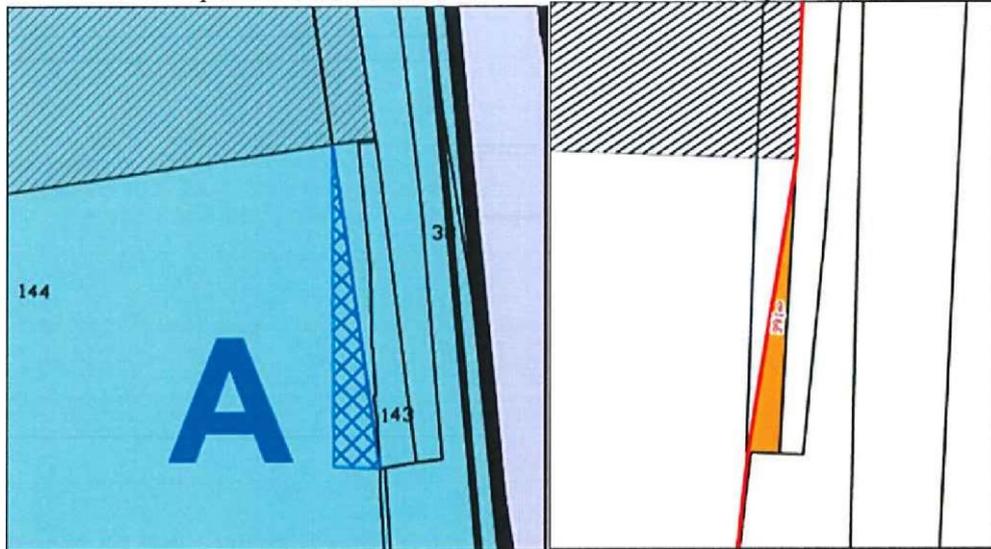
Nous avons fait connaître au Président du Territoire Paris Terres d'Envol, par courrier du 18 août 2017 nos avis et observations sur le PLU arrêté. Dans ce cadre, nous avons constaté la création d'Emplacements Réservés pour le prolongement du Tram 11 Express. Dans notre courrier, nous annonçons que les services en charge du prolongement du Tram 11 Express apporteront ultérieurement des compléments sur les Emplacements Réservés dédiés au projet.

A ce jour, nous avons reçu les études et analyses qui nous permettent de vous préciser ces Emplacements Réservés. Aussi, après analyse du plan de zonage, nous vous transmettons plusieurs éléments d'observations à ajouter au registre d'enquête publique :

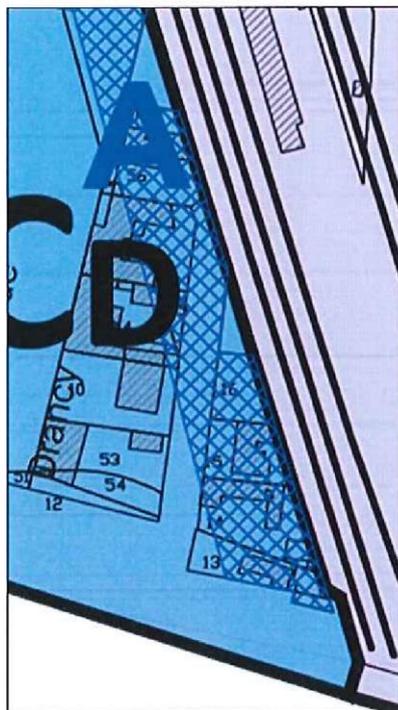
Parcelle AO 144 Transports Réunis : L'Emplacement Réservé A est décalé dans la parcelle Transport Réunis, en réalité l'Emplacement Réservé devrait correspondre à la parcelle 143 sur le plan de gauche.

Emplacement réservé au PLU

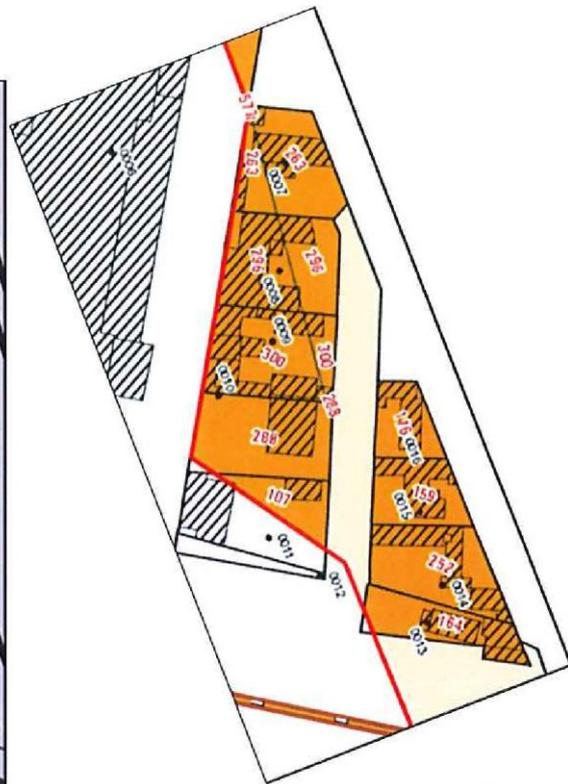
Emprises DUP



Rue des Rupins : L'Emplacement Réservé A n'inclut pas l'ensemble des parcelles situées sur la partie gauche de la rue des Rupins sur le plan, notamment la parcelle Haegel (10). L'Emplacement Réservé doit donc être élargi à cette portion.



Emplacement réservé au PLU



Emprises DUP

LES NUISANCES SONORES

Monsieur ORGAER Bernard (Registre du 30 novembre 2017)

Je constate qu'un front bâti sera aménagé le long des voies ferrées afin de réduire les nuisances acoustiques. Cela me semble effectivement un minimum à offrir pour les habitants du nouveau quartier du Baillet. Par contre, (mais ce n'est peut-être pas l'objet du PLU) je ne vois toujours pas apparaître les protections sonores qui pourraient notablement améliorer le confort acoustique des milliers d'habitants du quartier de l'Economie.

Sauf erreur de ma part ceci a pourtant fait l'objet de promesses électorales successives dans les vingt dernières années...

DENSIFICATION

Monsieur RUIZ Jacques, 9 rue Groperrin - 93700 DRANCY (Courriel du 18 décembre 2017)

Habitant le quartier des oiseaux à Drancy, je remarque la transformation des pavillons familiaux en immeubles de 9,80 m de pignon, soit trois niveaux de logement.

Ce qui m'amène les réflexions suivantes : Sur une parcelle où autrefois habitait une famille, demeurent désormais trois familles :

- Donc problèmes de stationnement car personne ne rentre sa voiture sur son parking.
- Au niveau écologique, les jardins sont transformés en parking. Il n'y a plus d'espaces verts.
- La population s'agrandit sur des quartiers qui n'étaient faits pour (circulation, bruit, problèmes de voisinage...)

Cela conduit à une urbanisation démentielle sur Drancy. Est-ce bien utile ?

Monsieur FARGEOT Francis - 31, rue Danielle Casanova – 93700 DRANCY (Registre du 15 décembre 2017).

Nous souhaitons que le rue Danielle Casanova conserve son caractère pavillonnaire, et qu'il n'y ait pas de construction d'habitat collectif supplémentaire dans cette rue. L'édification il y a 5 ans d'un collectif au 29 de cette rue, à la place d'un pavillon modeste, a déjà créé des nuisances au voisinage (Bruit, problèmes de stationnement, suppression de la majeure partie de l'ensoleillement pour les voisins...)

Nous sommes porteurs dans ce message de l'avis des riverains de cette voie, soucieux de la qualité de vie dans le quartier du petit Drancy

STATIONNEMENT/CIRCULATION

Anonyme (Courriel du 26 novembre 2017)

Depuis plusieurs années, la situation du stationnement est intenable dans la rue Galopin.

L'absence de panneaux de signalisation et de marquage au sol engendrent une incompréhension constante de la part des automobilistes qui se garent de manière sauvage.

De plus, la présence continue de camions et camionnettes, stationnant souvent plusieurs semaines au même endroit, et l'occupation des rares places libres par les

équipes de l'établissement scolaire Paul Langevin (qui disposent pourtant d'un parking privé) et des habitués du foyer Daisy, n'arrangent rien et se fait au détriment des habitants de la rue obligés de se garer de plus en plus loin ou devant leur bateau au risque de se prendre des amendes à répétition.

Il serait légitime d'ajouter plus de places de stationnement mais surtout, de positionner des panneaux de signalisation et des marquages au sol afin d'expliquer clairement quelles sont les règles de stationnement de cette zone car actuellement il est impossible de savoir comment et où se garer contrairement à toutes les autres rues du quartier qui, elles, disposent de ces équipements de base...

Ce sujet engendre de plus en plus d'altercations dans la rue et vous a été plusieurs fois remonté, j'espère donc que vous prendrez en compte ces demandes de mise aux normes dans le plan d'urbanisme le plus rapidement possible.

Monsieur HIS Pierre (Registre du 28 novembre 2017)

La densification de la population sur Drancy va encore impacter la circulation et surtout le stationnement dans toutes les rues de notre ville, la plupart des garages servant de local d'habitation.

De nombreuses habitations comportent des habitations sauvages qui au fil des ans empêchent le passage des piétons (surtout avec des poussettes) sur les trottoirs des garages n'étant pas prévus pour ces habitations.

LES COMMERCES

Monsieur HIS Pierre (Registre du 28 novembre 2017)

Les nouveaux commerces prévus en bas des nouvelles constructions seront loués à qui ? et pour y faire quoi ?

Comme dans beaucoup d'agglomérations, les commerces ferment à Drancy.

2. Observations de la commune de Drancy (Lettre du 21 décembre 2017)

La commune de Drancy n'a pas fait d'observation à l'Etablissement Public Territorial (EPT) « Paris Terres d'Envol » en tant que Personnes Publiques Associées, avant le 17 novembre 2017, mais a adressé, le dernier jour de l'enquête, au commissaire enquêteur un courrier. Les commentaires et questions du commissaire enquêteur sont précisés en Annexe 2.

La municipalité de Drancy souhaite faire part de ses observations relatives à certaines dispositions envisagées dans la révision générale du Plan Local d'Urbanisme de Drancy, assorties de propositions complémentaires à intégrer dans celui-ci :

Les propositions et modifications souhaitées qui apparaissant en rouge, sont les suivantes :

Zone UA :

Article UA 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Dans les secteurs UA a et UA b

1. Toute construction doit s'implanter à l'alignement à l'exception des parties de construction définies à l'article UA10 alinéa 4. A l'angle de rues, une implantation en pan coupé à 45⁰ **ou en arrondi** pourra être autorisée.

Dans tous les secteurs

1. Les ouvrages édifiés en surplomb du domaine public ne sont pas autorisés **s'ils forment une saillie supérieure à 1,00 m.**
2. Les ouvrages édifiés en surplomb des marges de recul obligatoires par rapport à l'alignement ne sont pas autorisés s'ils forment une saillie supérieure à 1,00 m.

Article UA 10 - Hauteur maximale des constructions

3- La hauteur des constructions doit être de R + 4 soit 16,00 m à l'égout du toit, à l'exception de l'édification des vérandas sur les toitures terrasses existantes **et des constructions règlementées à l'alinéa 6.**

4- La hauteur des constructions situées 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 ne pourra excéder R + 2 soit 10,00 m à l'égout du toit.

~~5-~~ La hauteur des constructions des propriétés bordant la Place de l'Hôtel de Ville, des constructions intégrant des équipements publics, des équipements d'intérêt collectif et des logements sociaux tels qu'ils sont définis ~~à l'article 5 du Titre I~~ au glossaire du présent règlement **ne pourra excéder 40% de plus que celles prévues à l'alinéa 3 du présent article ainsi que 2 niveaux supplémentaires au maximum.**

Dans les secteurs UAa, UAb et UAc

~~6-~~ Pour les parcelles contiguës à la zone UG, ~~dont la profondeur calculée à partir de l'alignement jusqu'à la limite séparative de fond de parcelle est supérieure à 25 m les constructions~~ toute construction devra présenter dans une bande de 10m depuis la limite de la zone UG, deux étages de moins que la hauteur maximale autorisée.

Cette disposition ne s'applique pas aux parcelles définies à l'alinéa 4

Article UA 11 - Aspect extérieur

3- Les toitures

- a- La largeur des baies de lucarnes sera toujours inférieure à la largeur des ouvertures de façades situées en dessous. Elles devront être axées par rapport aux ouvertures de façades..
- b- Les toitures des bâtiments R + 4 ne comporteront pas d'ouverture, **à l'exception** des travaux de rénovation des toitures existantes, et des ouvrages techniques destinés aux services de distribution d'électricité, de gaz et de téléphone, des locaux techniques.

Zone UB :

Article UB12 — Stationnement

1- Il est exigé dans tous les secteurs.

7- Il est exigé :

Pour les constructions à usage d'habitat :

- A moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre : 1 place de stationnement par logement,
- Au-delà : 1,3 place de stationnement par logement.

Un local devra être aménagé et avoir les dimensions suffisantes pour accueillir les deux roues et les voitures d'enfant.

Zone UG :

SECTION I - NATURE DE L'OCCUPATION ET DE L'UTILISATION DES SOLS

Article UG 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

I - Sont interdits dans tous les secteurs :

5-Les constructions annexes, à l'exception des abris de jardins inférieurs à 4m², **des serres inférieures à 20 m²** et des piscines.

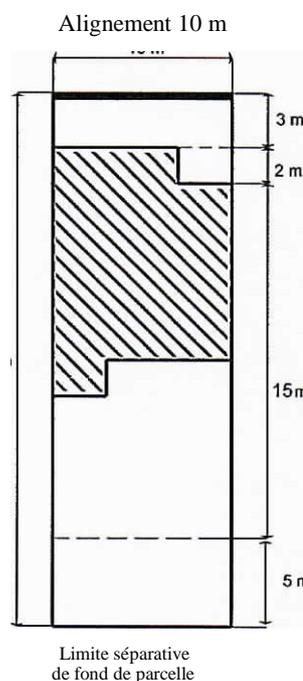
Article UG2 - Occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières

I - Dans les secteurs UG a et UG b, sont autorisés sous conditions particulières :

1. Les constructions à usage de bureau à condition que les surfaces concernées soient intégrées au volume des constructions à usage d'habitat.
2. **Un abri de jardin inférieur à 4 m², une serre inférieure à 20 m².**
3. Le stationnement d'une caravane isolée à la condition qu'elle constitue le seul volume destiné à l'habitat sur l'unité foncière.

Article UG 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies

Dans les secteurs UG a et UG b



SCHEMA A SUPPRIMER

- 4- Les dispositions des précédents alinéas du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services de distribution d'électricité, de gaz et de téléphone, et aux locaux techniques, aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux ~~définis à l'article 5 du titre I du présent règlement.~~ **au glossaire.**

Remplacer à chaque fois définis « à l'article 5 du titre I du présent règlement » par « au glossaire ».

Article UG 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Dans les secteurs UG a et UG b

1- Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives latérales

- a- Les constructions s'implanteront soit en limite séparative, soit dans le respect des alinéas b et c du présent paragraphe.

~~Dans le cas où elles s'implanteront sur l'une des limites, elles devront respecter l'ordre continue.~~

~~Dans le cas des constructions s'implanteront en limites séparatives, elles ne comporteront pas d'ouverture sur les limites séparatives latérales et ne comporteront pas de mur de façade latérale d'une longueur supérieure à 12 m.~~

Dans le cas où les constructions s'implanteront en limite séparative :

- Elles ne comporteront pas d'ouverture sur les limites séparatives latérales
- Les murs de façade latérale implantés en limite séparative ne devront pas excéder 12 m de longueur.

- b- Les façades des constructions **totalem**ent implantées en retrait d'une ou plusieurs limites séparatives latérales qui comportent une ou plusieurs ouvertures transparentes, doivent respecter une marge d'isolement dont la longueur au droit de la limite concernée sera au minimum égale à 7,00 m.

- c- Les façades des constructions implantées en retrait d'une ou plusieurs limites séparatives latérales qui comportent une ou plusieurs ouvertures translucides ou qui sont aveugles, doivent respecter une marge d'isolement dont la longueur au droit de la limite concernée sera au minimum égale à 3,00 m.

- d- Les extensions des constructions existantes qui ne respecteraient pas les règles des alinéas a et b pourront s'implanter dans le prolongement de l'existant à une distance minimum de 1 m par rapport aux limites séparatives latérales à condition que les façades latérales de ces extensions ne comportent pas d'ouverture.

2- Implantation des constructions par rapport à la limite séparative de fond de parcelle

~~a- Pour les unités foncières dont la profondeur, calculée à partir de l'alignement jusqu'à la limite séparative de fond de parcelle, est inférieure à 20,00 m.~~

~~— Les façades des constructions devront respecter une marge d'isolement par rapport à la limite séparative de fond de parcelle qui sera au minimum égale à 3,00 m.~~

Les façades des constructions qui comportent une ou plusieurs ouvertures **non zénithales** devront respecter une marge d'isolement de 7m minimum par rapport aux fonds de parcelles.

~~b— Pour les unités foncières dont la profondeur, calculée à partir de l'alignement jusqu'à la limite séparative de fond de parcelle, est inférieure à 20,00 m.~~

~~— Les façades des constructions devront respecter une marge d'isolement par rapport à la limite séparative de fond de parcelle qui sera au minimum égale à 5,00 m.~~

~~— Les façades des constructions qui comportent une ou plusieurs ouvertures devront respecter une marge d'isolement de 7m minimum par rapport au fond de parcelles.~~

c Pour les unités foncières situées à l'angle de rues, la marge d'isolement par rapport à la limite séparative de fond de parcelle sera calculée par rapport à l'une ou l'autre des rues.

Article UG 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Dans tous les secteurs

~~1— L'implantation des nouvelles constructions sur un même unité foncière doit respecter une distance au moins égale à 15,00 m. Cette disposition ne s'applique pas aux abris de jardin et aux piscines.~~

~~L'implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété doit respecter une distance au moins égale à 15 m. Cette disposition ne s'applique pas aux abris de jardins, aux piscines.~~

~~2— Toute nouvelle création d'ouverture dans les constructions existantes devra être à une distance minimale de 12,00 m au droit de l'ouverture créée.~~

~~Toute création d'ouverture sur les façades de constructions existantes devra respecter une distance minimale de 12 m par rapport au(x) autre(s) constructions existantes.~~

~~3— Les dispositions de l'alinéa 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas aux ouvrages techniques destinés aux services de distribution d'électricité, de gaz et de téléphone, aux locaux techniques aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux définis à l'article 5 du titre I du présent règlement au glossaire.~~

Article UG 10 - Hauteur maximale des constructions

Dans le secteur UG a

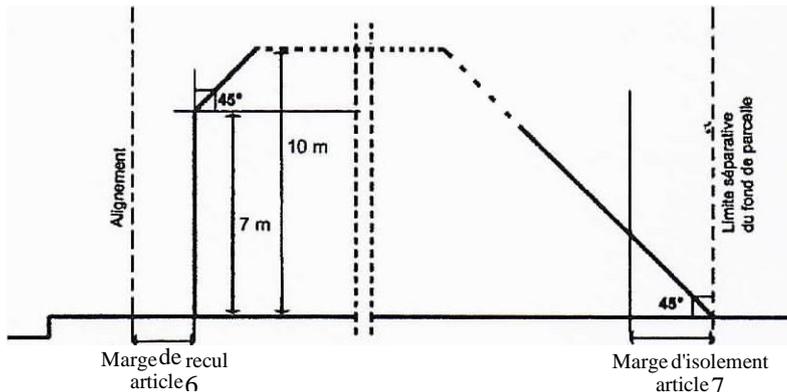
1- La hauteur maximale des constructions est calculée par rapport à un volume enveloppe indiqué ci-dessous et à l'intérieur duquel la construction devra s'inscrire à l'exception des saillies autorisées à l'article 6, et ne pas excéder R+I+C.

~~2— Dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximal des constructions ne peut excéder RC et 3,50 m au point le plus haut du toit.~~

Le volume enveloppe est défini :

- Par rapport à l'alignement, la face du volume enveloppe s'élève verticalement jusqu'à une hauteur de 7,00 m (qui représente la hauteur maximale à l'égout du toit).
A partir de cette ligne, le volume enveloppe est limité par une pente ascendante à 45° ;
- La hauteur totale du volume enveloppe est de 10,00 m (qui représente la hauteur maximale au faîtage) ;
- Par rapport à la limite séparative de fond de parcelle et quelle que soit la profondeur de l'unité foncière, le volume enveloppe est limité par une pente de 45° calculée à partir du sol.
- Dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder RdC et 3,50 m au point le plus haut du toit.

3- 2- Les règles définies aux alinéas 1 et 2 ne dérogent pas aux autres règles du présent chapitre.



A ENLEVER sur le DESSIN « Marge d'isolement Article 7 »

Dans le secteur UG b

1. La hauteur des constructions est mesurée en tous points de la construction, à l'égout du toit, et par rapport au terrain naturel au point le plus haut de la voie.
2. La hauteur ne peut pas excéder R + 2 soit 10,00 m à l'égout du toit pour les constructions qui sont implantées :
 - sur des unités foncières dont la largeur de façade de terrain est inférieure ou égale à 10,00 m.
3. La hauteur ne peut pas excéder R + 1 + C soit 7,00 m à l'égout du toit et 10,00 m au faîtage pour les constructions qui sont implantées :
 - Sur des unités foncières dont la largeur de façade de terrain est supérieure à 10,00 m.
- ~~4. Dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder RC et 3,50 m au point le plus haut du toit.~~

4. Par rapport à la limite séparative de fond de parcelle et quelle que soit la profondeur de l'unité foncière, le volume de la construction est limité par une pente de 45° calculée à partir du sol.
Dans une bande de 7,00 m calculée à partir de la limite séparative de fond de parcelle, la hauteur maximale des constructions ne peut excéder RdC et 3,50 m au point le plus haut du toit.

Article UG 11 - Aspect extérieur

Cet article ne s'applique pas aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux ~~définis à l'article 5 du titre I du présent règlement au glossaire.~~

Dans les secteurs UG a et UG b

1. Les extensions doivent être conformes à l'existant en ce qui concerne le choix des matériaux, les revêtements des façades à l'exception des vérandas.
2. Les toitures
 - a- Les toitures terrasses visibles du domaine public ne sont pas autorisées sauf si elles sont végétalisées et à la condition que la végétalisation soit perceptible depuis le domaine public.
 - b- Les toitures terrasses accessibles et terrasses accessibles ne sont pas autorisées dans la marge de recul de 7,00 m à partir du fond de parcelle.
 - c- ~~Seules sont autorisées une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions R+1+C. On entend par « combles », les espaces aménagés sous toiture non desservis par une partie commune.~~
 - d- Les ouvertures de toit pour les combles des constructions en R + 1 ne sont pas autorisées.
 - e- Est autorisé une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions en RdC. On entend par « combles », les espaces aménagés sous toiture non desservis par une partie commune.
 - f- Pour toute construction, reconstruction et réhabilitation de construction, les toitures en tôle La hauteur des mâts et antennes ne dépassera pas la hauteur au faitage des constructions.
- a- Il peut être dérogé aux alinéas **a, d et e** lorsqu'une parcelle que l'on envisage de clore est habituellement en partie d'usage public. **Modifier en fonction des alinéas précédents**

Article UG12 — Stationnement

Dans tous les secteurs

1. Pour toute opération, des aires de stationnement doivent être réalisées sur l'unité foncière **à une distance supérieure à 5 m à partir du fond de parcelle**, et en dehors des voies publiques ~~ou de desserte et hors des marges d'isolement définies à l'article UG7-2; alinéa a et b.~~
Les places de stationnement devront avoir une surface de 11 m² minimum avec une longueur de 5,00 m minimum.
Les surfaces extérieures prévues pour le stationnement devront être couvertes d'un revêtement ou dispositif stabilisé et perméable à l'eau de pluie.

2. Les accès et dégagements doivent être conçus de façon à ce que chaque place de stationnement soit effectivement accessible.

Article UG 13 - Espaces libres et plantations

Dans les secteurs UG a et UG b

1. ~~80%~~ 70% au moins des surfaces au sol libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de desserte doivent être obligatoirement plantés (pelouse, arbustes, buissons...) et entretenus en bon état.
2. 40% au moins de la superficie de l'unité foncière doivent être traités en espace vert de pleine terre.
3. Les dispositions des précédents alinéas ne s'appliquent pas aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux tels qu'ils sont définis ~~à l'article 5 du Titre I du présent règlement~~ au glossaire.
Pour les équipements publics, les équipements d'intérêt collectif et les logements sociaux tels qu'ils sont définis ~~à l'article 5 du Titre I du présent règlement~~ au glossaire.

10 % au moins des surfaces libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de dessertes doivent obligatoirement être plantés (pelouse, arbustes, buissons...) ou couverts d'un revêtement perméable à l'eau de pluie et entretenus en bon état.
4. Il sera planté au minimum 1 arbre de haute tige par 150 m² d'unité foncière.

Dans le secteur UG c

1. Les surfaces plantées (pelouses, arbustes, buissons...) seront conservées et entretenues en bon état.

GLOSSAIRE :

Modifier la définition suivante :

- Alignement : limite d'une unité foncière avec le domaine public. L'alignement de fait est la limite actuelle de l'unité foncière avec le domaine public. L'alignement futur est la limite future du domaine public avec une unité foncière (la limite future est le résultat soit d'un emplacement réservé soit d'un plan d'alignement).
~~En cas de division, la limite faisant face au domaine public sera considérée comme l'alignement pour la parcelle en second rang.~~

Rajouter les deux définitions suivantes :

- Façade : chacune des faces verticales d'une construction.
- Toitures terrasses inaccessibles : toitures terrasses accessibles uniquement pour l'entretien et les réparations

Les erreurs matérielles seront rectifiées avant l'approbation ainsi que les précisions sur certaines dispositions seront apportées.

3. **Avis des personnes publiques associées :**

Ce procès-verbal reprend les avis des Personnes Publiques Associées. Ces avis sont repris sous deux volets : l'avis, les remarques importantes sur le fond et/ou sur la forme qui demande des réponses éventuelles du territoire. Les remarques simples de détails et de mise en forme ou plus techniques ne sont pas reprises si dessous mais devront être éventuellement prises en compte au cas par cas.

21. Avis de l'État (Lettre de la Préfecture de Seine-Saint-Denis – DRIEA en date du 13 octobre 2017) :

Avis :

Sur la base de ces différentes remarques, j'émet un avis **DEFAVORABLE** conditionné par la levée des réserves suivantes :

- La prise en compte du porter-à-connaissance relatif à la gare de triage de Drancy — Le Bourget ;
- La mise en compatibilité du PLU avec le PDUIF.

Le projet de PLU devra également faire la démonstration de sa compatibilité avec l'objectif de densification du SDRIF.

Ces réserves sont argumentées par les raisonnements suivants :

Prise en compte du porter-à-connaissance de la gare de triage de Drancy - Le Bourget

Dans le cadre de la politique de prévention des risques liés au transport de matières dangereuses et à la suite de la publication de la circulaire ministérielle du 19 novembre 2012, relative aux mesures de maîtrise des risques et au porter-à-connaissance à mettre en œuvre dans le cadre des études de dangers remises en application de l'article L.551-2 du code de l'environnement et de la note technique du 22 juin 2015, relative aux études de dangers remises en application de l'article L.551-2 du code de l'environnement et au porter-à-connaissance, les éléments relatifs aux risques générés par la gare de triage de Drancy — le Bourget, ainsi que les préconisations en termes d'urbanisme visant à assurer, sur le territoire de la commune, une urbanisation compatible avec cet équipement ont été portés à la connaissance de l'établissement public territorial et de la commune, le 30 juin 2017.

Le PLU ne fait pas mention de ces éléments. En conséquence, ces éléments devront être pris en compte et traduits dans le PLU afin de permettre l'application de l'article R.111-2 du code de l'urbanisme. L'intégration devra être réalisée dans les différentes pièces du PLU et notamment dans le document graphique (en application des dispositions de l'article R.151-34 1⁰ du code de l'urbanisme), en délimitant, les secteurs sur lesquels s'appliquent des règles particulières d'urbanisme.

Mise en compatibilité du PLU avec le PDUIF

Plan de déplacement

Les informations et objectifs relatifs au plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF) sont bien indiqués dans le rapport de présentation.

La thématique « mobilité » est traitée de façon complète au sein du rapport de présentation (calcul du taux de motorisation des ménages, hiérarchisation du réseau routier, stationnement dont stationnement PMR, modes de transports existants et en projet, modes actifs). Concernant l'analyse des modes actifs, le diagnostic s'appuie sur les documents cadres que sont le plan départemental des itinéraires de promenade de randonnées et le schéma directeur des itinéraires cyclables, élaborés par le conseil départemental de la Seine-Saint-Denis.

Le PLU souligne à juste titre l'importance d'apporter une vigilance vis-à-vis de la « mise en cohérence du réseau de bus et des autres transports en commun afin de mieux irriguer les pôles d'emploi et les quartiers plus résidentiels, mais aussi d'optimiser les correspondances entre ces différents modes de transport. »

Les enjeux d'intermodalité et de rabattements vers les futures gares du Grand Paris Express, Drancy-Bobigny et Le Bourget RER, pourraient figurer de manière plus précise au sein du PADD. Les logiques de rabattement vers les gares tant en bus que par le biais des mobilités douces s'avèrent en effet essentielles.

Le diagnostic et le PADD devraient pouvoir mettre en exergue les secteurs susceptibles d'être concernés par les enjeux de rabattement vers la nouvelle gare afin d'assurer leur désenclavement. Devront notamment être renforcés l'accessibilité et le rabattement vers la gare Drancy-Bobigny, du quartier Gaston Roulaud, quartier prioritaire de la politique de la ville, que ce soit par les modes de transport en commun (bus) ou par les modes doux (piétons, cycles).

Stationnement

Les prescriptions relatives au stationnement sont bien détaillées. Le PDUIF prescrit cependant d'intégrer à l'article 12 du règlement des PLU des normes minimales pour les espaces dédiés au stationnement vélo dans les constructions nouvelles d'équipements publics. Or, le PLU ne prescrit aucune norme relative au stationnement des vélos pour les zones UB, UC, UG, UH, et UI. Ce point devra être complété.

Le développement d'une mobilité alternative à l'automobile fait partie des axes du PADD. Toutefois, le PLU fait état de la volonté de mettre en œuvre une politique locale de stationnement autour des gares, avec « la création de parcs de stationnement d'une capacité de 200 à 300 places près de la gare de Drancy/Bobigny, de 200 places près de la gare RER de Drancy et 200 places près de la gare RER Le Bourget ». Or, la limitation de l'usage de la voiture, enjeu souligné par cet axe du PADD, doit passer en premier lieu par le développement des modes actifs et de la politique de tarification du stationnement local. Une offre importante de stationnement pourrait engendrer un phénomène d'appel d'air ne permettant pas de résoudre les problèmes de congestion observés sur les axes routiers.

Compatibilité du projet de PLU avec l'objectif de densification du SDRIF.

Développement de l'offre de logements et densification

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris fixe un objectif de production de 70 000 logements par an à atteindre en Île-de-France. Dans ce cadre, la déclinaison territoriale des objectifs de logements (TOL) à l'échelle de l'EPT « Paris Terres d'Envol » a été définie à 2 933 logements par an. En cohérence avec ces objectifs, le programme local de l'habitat intercommunal (PLHi) de l'ancienne communauté

d'agglomération de l'Aéroport du Bourget (période 2012 — 2017) prévoit une production annuelle moyenne de 404 logements pour Drancy, dont 20 % de logements sociaux hors ANRU.

Les objectifs du PLH en vigueur sont fidèlement repris dans le projet de PLU. Le PADD réaffirme l'objectif du PLU de se tenir aux engagements pris dans le cadre du PLHi de produire des nouveaux logements sur son territoire, tout en veillant à assurer une mixité du parc entre l'offre sociale et privée.

- Construction de logements

Le projet du Grand Paris Express est bien pris en compte dans le projet de PLU de la commune de Drancy. La place des quartiers de gare existants, notamment de la gare RER de Drancy, pourrait cependant être renforcée concernant l'atteinte des objectifs de densification.

Le PADD exprime l'intention de créer de nouveaux lieux de vie autour des nouvelles gares, dans le quartier du Baillet et en centre-ville, ce qui permettra d'attirer de nouvelles populations et aussi d'offrir un parcours résidentiel complet au sein de la ville. Pour cela, le PLU prévoit la production de 404 nouveaux logements par an en moyenne conformément aux objectifs du PLHi. Cette production de logements est concentrée sur les espaces les mieux desservis par les transports en commun et disposant d'un potentiel de mutation ou de densification et sur les axes structurants de la commune que sont notamment la RD 30 et la RD 115.

- Densification :

Le PADD affiche la volonté communale de créer des conditions favorables pour augmenter son parc résidentiel afin notamment de répondre aux objectifs du SDRIF de densifier les quartiers à proximité des gares et de permettre une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat, à l'horizon 2030. Cette volonté n'est toutefois pas étayée par une démonstration. De ce fait, le rapport de présentation devra être complété par la démonstration de la compatibilité du PLU avec cet objectif de densification.

- Développement d'une offre de logements diversifiée

La loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 a renforcé les obligations en matière de production de logement social, en fixant un seuil minimal de 25 % de logements locatifs sociaux parmi les résidences principales. Drancy dispose actuellement d'une part d'environ 30 % de logements locatifs sociaux. Le PADD affiche une volonté de poursuivre les actions en faveur d'un parc plus diversifié sur l'ensemble de la commune, à même de faciliter les parcours résidentiels et renforcer la mixité sociale sur le territoire.

Le projet de PLU n'aborde cependant pas la question de la relocalisation de l'offre de logement social. La reconstitution de logements sociaux dans le cadre du NPNRU (Gaston Roulaud) devra se faire selon la stratégie habitat élaborée à l'échelle de l'EPT et en majorité hors des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Cette stratégie permettra d'identifier les secteurs de développement d'une offre de LLS en QPV.

Remarques importantes sur le fond et/ou la forme :Drancy dans la Métropole du Grand Paris

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU souligne la volonté de tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express qui rendent le territoire plus attractif et mieux connecté à la Métropole pour ses habitants.

Secteurs de projets

Les secteurs de projets proposés dans le projet de PLU sont opportunément répartis sur le territoire communal. Ils accompagnent la dynamique de mutation enclenchée par les gares du Grand Paris Express. L'identification d'une trame viaire structurante accompagnée de secteurs de densification préférentiel est un atout pour l'atteinte des objectifs du schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) et du programme local de l'habitat (PLH). À ce titre, la liste des opérations de constructions de logements pourrait être utilement complétée par l'expression de la part de densification associée à la production de nouveaux logements.

Par ailleurs, les secteurs de développement gagneraient à être connectés les uns aux autres afin de développer une vision plus globale, à travers des orientations stratégiques à une échelle macroscopique : trame verte, liaisons douces, rabattement, principe de connexion d'un espace à un autre, etc.

Une OAP thématique sur la mobilité aurait pu opportunément accompagner l'axe du PADD « développer la mobilité alternative à l'automobile » à l'échelle de l'ensemble du territoire, pour ancrer les politiques de déplacements durables de la ville.

RD115, RD30, ex-RN186

L'inscription de la RD115 et de la RD30 en tant qu'objets urbains structurants de la commune est un point positif du projet de PLU. Les intentions qui y sont associées (densification, développement des modes doux, animation/commerce, etc.) sont également pertinentes. Dans une logique identique, l'ex-RN186 aurait pu apparaître de manière plus importante dans le projet de territoire.

Orientations d'aménagement et de programmation

Le PLU identifie à travers des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) trois secteurs pouvant muter ou être requalifiés, à court ou moyen terme : le Baillet, l'Avenir Parisien et Gaston Roulaud. Chacun de ces secteurs est directement concerné par l'arrivée de gares des lignes 15, 16 et 17 du GPE.

➤ Le Baillet

La commune de Drancy a engagé la mutation de la friche industrielle appelée " Friche du Baillet ", à proximité de la gare de triage. L'OAP propose d'engager une restructuration du paysage urbain. Elle vise une programmation mixte principalement composée de logements, d'équipements structurants et de commerces. Cette OAP est accompagnée par la création d'une nouvelle zone spécifique UD, au règlement plus souple afin de s'adapter aux projets à venir sur le secteur. Cette OAP du Baillet répond à de nombreuses opportunités, et en particulier celle du développement urbain autour des gares du Grand Paris par la production de logements.

Toutefois, l'intégration du projet dans son environnement ainsi que son principe de fonctionnement pourraient être réinterrogés dans le cadre de sa réalisation : l'exposition des logements aux voies ferrées, et par conséquent aux nuisances associées, pourrait être limitée, la perméabilité des îlots pourrait être augmentée, et l'offre de stationnement pourrait être réduite au profit d'une ambition plus affirmée pour les modes doux.

➤ L'Avenir Parisien

L'OAP du site de l'Avenir Parisien est très ambitieuse. Sa taille et ses enjeux en font le secteur de projet le plus important de la commune. Elle est pertinente dans la mesure où elle s'appuie sur des gares existantes et futures, y compris celles qui se situent en dehors de la commune de Drancy. Toutefois, sa taille mériterait d'être questionnée au regard des nombreux secteurs dotés de peu, voire d'aucune, orientations d'aménagement. De par leur distance, il apparaît difficile de mettre en relation les secteurs Saint-Gobain et de la gare de Drancy-Bobigny. À l'inverse, le périmètre de densification des quartiers environnant la gare de Drancy aurait pu être élargi de manière à intégrer le quartier Gaston Roulaud. Enfin, le phasage proposé devra être explicité, l'OAP ne comportant pas d'échéancier prévisionnel.

➤ Gaston Roulaud

La commune de Drancy est concernée par un projet de renouvellement urbain d'intérêt national inscrit au nouveau programme de renouvellement urbain. Le projet de renouvellement urbain fait partie intégrante du projet de territoire et l'OAP Gaston Roulaud permet de fixer des orientations d'aménagement claires et intéressantes pour le renouvellement urbain du quartier.

Liens avec les communes limitrophes

La création de la Métropole du Grand Paris et des établissements publics territoriaux (EPT) a porté les enjeux de l'urbanisme et de la planification à l'échelle intercommunale. Le PLU doit s'inscrire dans cette logique, en favorisant le développement de projets d'aménagement cohérents avec les communes limitrophes. Dans ce nouveau paysage institutionnel, il est essentiel d'exprimer la prise en compte du contexte territorial dans lequel s'inscrit Drancy, comme exprimé au travers des ambitions du PADD de se projeter en dehors des limites communales. Ce principe doit aussi se traduire par la représentation des communes limitrophes sur le plan de zonage.

Prise en compte de l'environnement et amélioration du cadre de vie

Consommation des espaces

En application de l'article L.151-4 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation propose un bilan de la consommation d'espace appuyé sur une cartographie de la consommation des espaces de 1999 à 2016 à partir de la carte du mode d'occupation du sol (MOS), de 1999, de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) d'Ile-de-France, qui permet de mettre en évidence les espaces consommés pendant cette période. En application de l'article L.151-5, le PADD fixe comme objectif chiffré de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain, une absence de consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers.

Transition énergétique et écologique

Le règlement du PLU de Drancy gagnerait à développer le volet en faveur de la transition énergétique dans le bâtiment. En effet, bien que le diagnostic présente une étude mettant en évidence l'ancienneté du parc de logements (2/3 des maisons ainsi que 3/5e des appartements datent d'avant 1971), le PLU ne propose pas d'action globale pour la rénovation énergétique du parc existant et les dérogations aux règles d'implantation pour la pose d'une isolation thermique ou phonique par l'extérieur ne sont autorisées que dans la limite de 20 cm. Le règlement n'aborde pas le développement des dispositifs de production d'énergies renouvelables, ni l'utilisation de matériaux biosourcés, la lutte contre les îlots de chaleur, ou encore la valorisation des déchets de chantiers.

En ce qui concerne les constructions nouvelles, le bonus de constructibilité mobilisé en zone pavillonnaire UG gagnerait à être étendu aux autres zonages et à permettre une augmentation supérieure aux 10 % du coefficient d'emprise au sol (CES) supplémentaires prévus.

Les OAP sectorielles sur un quartier à réhabiliter peuvent aussi être l'opportunité d'orienter son aménagement vers des constructions bioclimatiques, la mise en place de dispositifs de production d'énergies renouvelables pour alimenter les constructions. À ce titre, l'OAP de l'Avenir Parisien et l'OAP Gaston Roulaud proposent des orientations intéressantes.

L'intention de la commune, d'établir un plan climat-air-énergie territorial (PCAET) et de développer les réseaux de chaleur dans les quartiers voués à être densifiés sont des points positifs.

Risques naturels

La commune de Drancy est située en dehors des périmètres réglementaires de recherches des poches de dissolution de gypse antédiluvien ainsi qu'en dehors des zones d'anciennes carrières connues de l'inspection générale des carrières.

Toutefois, le projet de PLU mentionne l'existence de risques d'effondrements liés à la nature des sols et à la présence d'anciennes carrières (1.2 de l'état initial pages 41 et 111, 1.6 Incidences sur l'environnement pages 18 et 32, PADD page 18).

Par ailleurs aucune disposition ne semble prévue pour éviter ces risques dans le règlement du PLU et ses annexes. Il conviendra de mettre en cohérence les éléments correspondants.

Champs électromagnétiques

Ce chapitre n'est pas abordé dans le PLU.

L'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité recommande de ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles dans les zones exposées à un champ magnétique supérieur à 1 μ T.

De plus, il est à préciser que la construction d'antennes-relais est soumise aux dispositions du PLU, qui peut prévoir des limitations à leur implantation, à condition de le justifier dans son rapport de présentation, ce point pourrait être utilement rajouté aux documents présentés.

22. Conseil Régional d’Ile de France (Lettre du 2 octobre 2017)

Avis :

Le Conseil Régional d’Ile de France n’émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** sur le dossier du Plan Local d’Urbanisme de la ville de Drancy.

En revanche, il joint **les observations suivantes** :

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), approuvé par décret le 27 décembre 2013, est le cadre de cohérence des documents d’urbanisme locaux, notamment en matière d’aménagement. Il a été conçu pour garantir le caractère durable et équilibré du développement de notre région et pour mettre en place des conditions favorables à la réalisation des projets portés par les collectivités. Atteindre les objectifs du projet spatial régional nécessite un travail partagé ; chaque PLU est un élément-clé de sa mise en œuvre.

Le projet de PLU de Drancy s'accorde globalement avec les grandes orientations du schéma directeur régional.

Le projet spatial, au regard des disponibilités foncières limitées sur le territoire, entend concentrer le potentiel de développement sur les secteurs en renouvellement urbain et aux abords des futures gares du métro du Grand Paris Express. Les secteurs Avenir Parisien, Saint-Gobain et du Baillet, limitrophes des communes du Bourget, de Bobigny et de La Courneuve, font l’objet d’orientations d’aménagement et de programmation (OAP) qui précisent leur aménagement et contribuent à favoriser le cadre de vie.

Du point de vue de la mobilité, plusieurs mesures inscrites dans le projet de PLU devraient permettre d’intensifier le développement urbain autour des futures gares et d’encourager les déplacements par les modes doux. De plus, le projet de PLU projette la création de 600 à 700 nouvelles places de stationnement à proximité des gares.

Cette orientation est cohérente avec la volonté régionale de réintégrer la voiture dans les politiques de déplacements. En effet, la Région est favorable à la réalisation des parkings positionnés à proximité d’importants nœuds de correspondance du réseau de transport de petite couronne, véritables parcs-relais et potentiels hubs de covoiturage.

En matière de développement de l’emploi, une réflexion prospective et stratégique en accord avec les communes voisines du nord de la Seine-Saint-Denis qui connaissent actuellement des mutations économiques et urbaines importantes constituerait un apport intéressant.

Remarques importantes sur le fond et/ou la forme :

➤ *Qualité du projet spatial*

Compte tenu d’un espace urbain contraint et de disponibilités foncières limitées, le projet de PLU prévoit un développement intégré au tissu urbain existant. La commune est concernée par de nouveaux projets d’infrastructures de transport d’envergure régionale : deux nouvelles lignes du métro du Grand Paris Express (lignes 15 et 16), la future gare d’interconnexion du Bourget (sur la commune limitrophe éponyme mais à proximité immédiate de Drancy) et la future gare de Drancy - Bobigny.

Les évolutions aux abords de ces secteurs en mutation permettront une intensification significative des tissus urbains et un renouvellement de leur mixité fonctionnelle tout en préservant les tissus pavillonnaires caractéristiques de Drancy.

➤ **Consommation d'espace, environnement et développement durable**

La commune de Drancy se caractérise notamment par une carence importante en matière d'espaces verts ouverts au public. Le projet a comme objectif de réunir les conditions pour favoriser la création de nouveaux espaces ouverts de type squares et mails paysagers. Le projet de PLU pourrait représenter cette orientation sur la carte de synthèse du PADD ou le plan de zonage du PLU et la traduire de façon concrète dans le règlement (en imposant par exemple un pourcentage minimal d'espaces verts à préserver par terrain).

➤ **Développement économique**

L'essentiel des dispositions du projet de PLU en matière d'emploi et de développement des activités concerne la consolidation du dynamisme commercial du centre-ville et des principaux axes commerciaux de la commune.

Les zones d'activités existantes sont confortées par le projet de PLU qui projette également la requalification du site de la friche de Saint-Gobain dont la vocation tertiaire est souhaitée.

Ces orientations sont cohérentes avec les orientations du schéma directeur dans le domaine. Pour autant, le projet de PLU gagnerait à porter une réflexion prospective et stratégique sur la question du développement économique, en accord avec les communes voisines du nord de la Seine-Saint-Denis qui connaissent actuellement des mutations économiques et urbaines importantes.

➤ **Transports et déplacements**

La commune de Drancy entend tirer profit de l'amélioration considérable de sa desserte en transports collectifs dans les prochaines années. L'arrivée des lignes 15 et 16 du métro du Grand Paris Express et de la Tangentielle Nord (Tram 11 Express) devrait représenter un levier majeur pour la mutation des secteurs aux abords des futures gares.

De nombreuses solutions opérationnelles sont évoquées par le projet de PLU pour intensifier le développement urbain autour des futures gares et encourager les déplacements par les modes doux : amélioration du maillage viaire, liaisons douces, réduction des normes de stationnement et développement des stationnements vélo.

Ces orientations sont cohérentes avec les principes du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF). Une cartographie de synthèse permettant une analyse globale de leurs impacts et de la logique de maillage, notamment en lien avec les communes limitrophes (Le Bourget au nord, La Courneuve à l'ouest, Le Blanc-Mesnil à l'est et Bobigny au sud) compléterait utilement le projet de PLU

➤ **Logement**

Le projet de PLU prévoit la réalisation de 140 logements par an en moyenne.

Il serait utile que le projet de PLU représente et détaille le bilan précis des démolitions / reconstructions de logements, la localisation et la programmation des projets à l'échelle de la ville et le potentiel de mutation des espaces libres.

23. Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis

(Lettre DDMH/SDMM/BDT/MYM/N ° 0169 en date du 1 octobre 2017)

Avis :

Le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis n'émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** sur le dossier du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy.

En revanche, il attire l'attention sur le point suivant qui nécessite une modification du règlement :

Article 13 - zone UCb :

En raison de la nature du programme, le projet du collège intercommunal Drancy-La Courneuve ne peut atteindre le ratio de surface libre et de plantation fixé par le PLU qui implique que « 30 % au moins des surfaces libres de toute construction et la totalité des délaissés des voies de desserte doivent être obligatoirement plantés (pelouse, arbustes, buissons...) ». Aussi, le Département sollicite que cette disposition ne soit pas applicable aux équipements publics dans la zone UCb.

Remarques importantes sur le fond et la forme :

Equipements :

Le Département rappelle qu'un projet de construction d'un nouveau collège situé dans le quartier de l'Avenir Parisien est en cours sur l'emprise identifiée « ex site France boisson » dans le « Diagnostic communal » (p.57). Sa mise en service est prévue à la rentrée 2019. Ce nouvel équipement intercommunal a vocation à accueillir des élèves de Drancy et de La Courneuve. Les effectifs du collège Paul Langevin étant inclus dans ce nouvel établissement scolaire, le site actuel représente un secteur de mutation pour la commune (p.54/55).

Le patrimoine

En ce qui concerne la question du patrimoine, les différents points développés dans l'analyse urbaine, présentée dans le « Diagnostic communal », sont assez largement détaillés et documentés (notices sur les « grands ensembles », cités jardins, habitat pavillonnaire...). Il convient cependant de rappeler que ces éléments n'ont qu'une vocation informative et documentaire, contrairement à ceux repris au règlement du PLU.

Il nous semble par ailleurs regrettable de joindre en annexe (1.3.1.) à ces documents, sans plus de précisions, la « Contribution au diagnostic du patrimoine de la commune de Drancy » réalisée en 2003 par le Service du patrimoine culturel du Département, alors que celle-ci ne constituait à l'époque qu'un premier recensement succinct. Le corpus d'inventaire constitué depuis près de 15 ans par le Service du patrimoine culturel sur la ville de Drancy s'est largement enrichi et il

aurait été opportun d'apporter les compléments utiles sur un certain nombre de sites et d'édifices décrits dans ce document.

La qualité de l'air

La partie relative à la qualité de l'air, présentée dans « l'état initial de l'environnement », est riche en information et permet d'appréhender les enjeux sur la commune de Drancy. Elle peut être complétée par :

- L'illustration des émissions des différents types de polluants par secteurs d'activité sur le département de Seine-Saint-Denis, notamment pour le dioxyde d'azote (NO₂) et les particules (PM₁₀), les deux polluants les plus problématiques dans la région. Cela permet de mettre en évidence les deux secteurs d'activité les plus impactants et sur lesquels il faut agir à savoir le trafic routier et les secteurs résidentiel et tertiaire. Ces données sont disponibles sur le site Internet du Département (<http://www.seine.saint-denis.fr/La-qualite-de-l-air.html>) ;
- La cartographie et indicateurs de dépassement des valeurs limites de polluants atmosphériques sur votre commune. Ce document a été réalisé par AIRPARIF suite à une demande de la DRIEE dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure réglementaire n° 8 du plan de protection de l'atmosphère (PPA) qui vise « à définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme ». Les cartes présentent les concentrations annuelles en dioxyde d'azote (NO₂) et en particules (PM₁₀), les deux polluants les plus problématiques dans la région.
L'intégration de ces cartes dans l'état initial de l'environnement permet de préciser que X % de la population est exposée au dépassement de la valeur limite annuelle de PM₁₀.

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

Trame verte et bleue

Il est satisfaisant de constater que le PADD insiste sur l'importance de limiter l'imperméabilisation dans l'aménagement futur de la ville ainsi que sur la valorisation de la gestion à ciel ouvert des eaux afin de favoriser le développement végétal. Ces préoccupations correspondent totalement aux recommandations du Conseil départemental.

OAP de l'Avenir Parisien

L'OAP identifie l'emprise du futur collège intercommunal Drancy-La Courneuve situé à proximité d'une zone d'équipements sportifs de la commune (gymnase, stade) et des voies ferrées de la grande ceinture. Cet équipement a vocation à accueillir les effectifs du collège actuel Paul Langevin. Cette OAP porte l'ambition d'améliorer les modes actifs par la création de nouvelles liaisons douces paysagères permettant ainsi de renforcer la desserte des équipements du secteur. A ce titre, la revalorisation de l'accès à la zone d'équipements (scolaire et sportifs) par la passerelle franchissant les voies ferrées dans le prolongement de la rue Julian Grimaud mérite d'être pointée dans cette OAP d'autant que la passerelle pourra constituer un accès privilégié pour les futurs usagers du collège en provenance des quartiers situés de l'autre côté des voies ferrées et de l'A86.

L'OAP prévoit également des transformations urbaines à l'ouest du futur collège et notamment la création d'une nouvelle voie circulée et d'une liaison douce à l'ouest de l'emprise du collège. Ces principes de désenclavement ne viennent pas en

contradiction avec le fonctionnement projeté du collège mais il s'agira d'apporter une attention particulière à la qualification des espaces publics ainsi qu'à la cohérence des aménagements avec les futurs accès du collège (en particulier au niveau du parvis situé rue Julian Grimaud et de accès de service à proximité immédiate de la liaison douce qui impliquera une traversée de celle-ci par des véhicules).

OAP Gaston Roulaud

Dans le cadre des réflexions relatives au Nouveau Programme National de Renouveau Urbain du quartier Gaston Roulaud, il est envisagé la démolition du bâtiment accueillant la crèche-PMI départementale (située actuellement rue Roger Salengro) afin d'aménager un nouvel espace de parc au cœur du quartier. Une proposition de relocalisation en dehors du périmètre ANRU, mais à proximité de l'emplacement existant, a été faite au Département tel qu'identifié sur le schéma de l'OAP (p.20). Des échanges sont en cours entre les deux collectivités pour apprécier l'opportunité et la faisabilité de ce projet.

Règlement et plan de zonage

Règlement

Le Département souhaite formuler des remarques d'ordre général sur la rédaction du règlement et son évolution :

- Article 4.

Les orientations relatives à l'infiltration formulées dans le PADD ne sont pas traduites dans les articles 4 du règlement de ce PLU. Sans indication précise sur l'importance de déconnecter les eaux pluviales du réseau, les maitrises d'ouvrage privées ne chercheront pas l'exemplarité dans ce domaine. Le Conseil départemental propose une rédaction d'article 4 présentant le principe d'une gestion des eaux pluviales à la parcelle sans raccordement au réseau public qui doit être la première solution recherchée :

« A l'intérieur d'une même emprise foncière, les eaux pluviales et les eaux usées doivent être recueillies séparément. Les installations d'assainissement doivent être réalisées dans le respect des prescriptions établies par les gestionnaires des réseaux d'assainissement communaux et départementaux à travers leur règlement de service d'assainissement.

Lors des pluies, le niveau d'eau dans le réseau public d'assainissement est susceptible de monter jusqu'au niveau de la chaussée. Il reviendra au pétitionnaire de :

- 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, ni que puisse se produire une quelconque introduction d'eaux polluées dans ces réseaux conformément au Règlement Sanitaire Départemental.
- Eviter le reflux d'eaux du réseau d'assainissement dans les caves, sous-sols, et constructions situées en contrebas de la voirie publique. L'orifice d'évacuation des réseaux internes sera équipé d'un clapet anti-retour. Les regards situés à des niveaux inférieurs à cette cote, et qui n'auront pu être évités, devront être rendus étanches.

- Article 11 de la zone UG :

Les enjeux de trame verte et bleue sont bien pris en compte dans le PLU. Toutefois, compte tenu de la grande surface de pavillonnaire à Drancy

(zone UG), des prescriptions complémentaires pourraient être faites dans l'article 11 sur la perméabilisation des clôtures. Afin de favoriser la biodiversité sur le territoire, il serait pertinent de proposer de :

- ✓ Limiter au maximum l'utilisation de murs pleins ou y permettre des passages à faune, prévoir des ouvertures au sol ;
- ✓ Dans le cas de l'utilisation de grillages, éviter d'installer des grillages trop fins et privilégier un barreaudage (prévoyant des interstices de 10cm minimum) à l'installation d'une clôture.

Des ajustements aux annexes du règlement sont suggérés principalement pour le patrimoine.

24. Chambre de Commerce et d'Industrie de la Seine-Saint-Denis (Lettre N° CCD/CD/17-0093 en date du 28 septembre 2017)

Avis :

La CCI Seine-Saint-Denis émet un avis **favorable** sur le projet de révision du PLU de la Ville de Drancy.

Sur la forme, la CCI Seine-Saint-Denis reconnaît la qualité du travail proposé. Au-delà de la présentation très soignée, pour l'ensemble des thématiques abordées dans le diagnostic, une synthèse met en évidence les éléments à retenir et de nombreuses illustrations (tableaux statistiques, graphiques, cartographies et photographies) enrichissent le document.

Conformément à l'article L.131-7 du code de l'Urbanisme, le PLU de Drancy doit être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) approuvé le 27 décembre 2013. Ce document réglementaire inscrit la commune de Drancy dans le territoire d'intérêt métropolitain compris entre le canal de l'Ourcq et Clichy-Montfermeil, dont les enjeux sont :

- L'amélioration des transports en commun ;
- La requalification du tissu résidentiel ;
- Le renforcement des activités économiques ;
- La valorisation des espaces remarquables.

Le projet de révision du PLU semble répondre à ces attentes. En effet, la commune de Drancy a retenu quatre grands axes au sein de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) définissant le projet de ville à horizon 10 ans /

- Axe 1 : Renforcer l'attractivité résidentielle ;
- Axe 2 : Améliorer la qualité de vie à Drancy ;
- Axe 3 : Développer la mobilité alternative à l'automobile ;
- Axe 4 : Favoriser la démarche environnementale.

Sur ce nouveau projet de PLU, la CCI tient à formuler quelques remarques en adoptant une démarche thématique :

Sur le diagnostic territorial réactualisé

Le projet de révision du PLU intègre un diagnostic territorial bien documenté où l'on peut suivre les grandes phases de l'urbanisation de la commune et comprendre ainsi l'organisation des différentes formes urbaines.

La CCI Seine-Saint-Denis constate donc que le territoire est marqué par une urbanisation à dominante résidentielle. L'habitat pavillonnaire occupe la majeure partie du territoire communal. Il s'est développé le long des axes de communication (RD30, RDI 15) sur un parcellaire de petite taille et en lanière, hérité de la pratique maraîchère. Les quartiers d'habitat collectif, notamment sociaux, ainsi que les grands équipements sont venus s'intégrer dans les espaces laissés vides permettant ainsi de créer une réelle mixité urbaine.

Pour répondre aux contraintes de l'Etat, la municipalité propose un bilan de sa consommation d'espace entre les 1999 et 2016, indiquant :

- L'utilisation de 6 500 m² de surface agricole initialement occupée par des serres pour la réalisation d'un ensemble de logements et une école ;
- Le comblement de 4,88 hectares d'espaces libres, ouverts comme des dents creuses, ont été remplacés par des équipements, des extensions du secteur pavillonnaire et de nouveaux tracés de voies de circulation dans le cadre des projets de renouvellement urbain.

Au terme de cette analyse foncière, la municipalité considère que son territoire est entièrement urbanisé.

Malgré ce constat, le diagnostic du projet de PLU propose une synthèse des capacités de mutation et de densification à l'échelle du territoire communal. La municipalité est parvenue à définir cinq degrés de mutabilité, du « très fort » au « nul ou quasi-nul », par une analyse minutieuse de sa morphologie urbaine. A la lecture de cette carte, la CCI Seine-Saint-Denis parvient à deviner les secteurs sur lesquels la commune pourra proposer des projets et parallèlement les secteurs qu'elle souhaite préserver.

Des projets de transports aux franges du territoire communal

Le diagnostic du projet de PLU fait un état des lieux détaillé de l'offre de transport présente sur la commune de Drancy. Globalement, la commune est plutôt bien desservie avec le passage du RER B et la présence de deux gares celle de Drancy et celle du Bourget qui passent sur la frange nord du territoire. Pour la partie sud, la commune dispose de 5 stations du tramway T1 (Noisy-le-Sec à Gennevilliers).

Ce territoire est aussi concerné par le projet du Grand Paris Express dont la ligne 15 doit passer au niveau de l'hôpital Avicenne et converger avec la tangentielle nord et le tramway T 1. La municipalité est tout à fait favorable à cette amélioration des transports mais elle constate que son centre-ville n'est pas desservi par un mode de transport lourd.

De fait, l'axe 3 du PADD « Développer la mobilité alternative à l'automobile » propose, en premier objectif, de « tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express » pour demander une gare en centre-ville. Cette position, partagée par la municipalité et l'EPT Paris Terres d'Envol, a été transmise au cours de l'enquête publique sur la ligne Orange du GPE (ligne 15).

La CCI Seine-Saint-Denis constate que la cartographie de synthèse du PADD repère une localisation indicative de la gare du GPE en cœur de ville marquant la volonté politique de la commune mais que cela reste une éventualité puisque les documents suivants (règlement et plan de zonage) n'y font plus référence.

Sur les projets urbains et l'offre de logements

Pour répondre aux objectifs du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France, la commune doit proposer une densification de son tissu urbain aux abords des gares et permettre une augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat.

La municipalité marque son souhait de se mettre en conformité avec les documents supra communaux à travers l'axe 1 du PADD où elle révèle sa volonté de continuer l'amélioration urbaine de son territoire. Elle souhaite poursuivre les programmes de renouvellement urbain des grands ensembles en cours sur les quartiers des cités du Nord et Pierre Sénard et étudie la possibilité d'ajouter à ce processus de requalification la cité Gaston Roulaud.

L'enjeu de ce PLU révisé est aussi de répondre aux objectifs de production de logements du SDRIF. De fait, la commune s'engage à produire 404 nouveaux logements en moyenne par an. Pour atteindre cet objectif, la commune propose de créer de nouveaux lieux de vie. La CCI Seine-Saint-Denis observe que les sites susceptibles d'accueillir les nouveaux programmes résidentiels sont situés en « zone à fort potentiel de densification » autour de la future gare du Grand Paris Express et en « zone à densifier à proximité des gares » en lien avec la présence de la gare de Drancy.

Notre compagnie remarque que cette volonté de faire évoluer le territoire s'accompagne également de mesures de préservation puisque l'axe 2 du PADD « Améliorer la qualité de vie à Drancy » précise qu'il faut « préserver l'identité patrimoniale ». Cela se traduit dans la cartographie des zones et le règlement qui sont travaillés en tenant compte des caractéristiques de la composition urbaine et des projets définis par des orientations d'aménagement et de programmation (OAP).

En effet, au sein du règlement, la zone UC couvre les différents ensembles d'habitat collectif et les sous-secteurs sont déterminés pour permettre la réalisation des projets notamment de rénovation urbaine. Dans la même démarche, la zone UG correspond aux secteurs pavillonnaires de la commune. Les sous-secteurs sont définis en fonction de la taille du parcellaire afin d'y adapter au mieux les règles de constructibilité. La Cité-jardin est couverte par le règlement de la zone UGc. Au-delà du respect de la composition urbaine, le découpage réglementaire permet de faire évoluer les quartiers sans les dénaturer.

Les OAP définissent plus précisément les projets de la ville

Comme attendu par le législateur, les OAP concernent les secteurs en mutation de la commune. Trois sites sont directement concernés par ce processus de transformation :

- OAP du Baillet est une friche industrielle de 6.5 hectares en limite des voies ferrées initialement propriété de la SNCF. Ce terrain, acquis par la municipalité en 2009, devrait accueillir un programme mixte de logements, d'équipements structurants et de commerces. Le centre culturel doit y être déplacé, une école doit compléter l'ensemble. Une trame viaire doit permettre de connecter ce nouveau quartier au reste de la ville.

La CCI Seine-Saint-Denis constate le souhait de la municipalité d'utiliser cette friche en proposant un nouveau quartier et de maintenir les activités commerciales sur l'avenue Marceau.

Au sein du PLU, cet espace est classé en zone UD. Il s'agit d'un règlement spécifiquement créé pour permettre la réalisation de ce quartier dans les meilleures conditions.

- OAP de l'Avenir Parisien prévoit la mutation du tissu urbain du quartier de l'Avenir Parisien par densification ainsi que le développement de nouveaux pôles d'emplois entre les deux gares. Il s'agit de requalifier et de désenclaver de nombreux îlots résiduels dégradés ou en friche notamment le long du réseau ferré.

Le secteur Saint-Gobain devrait permettre le développement d'un nouveau lieu de vie combinant du logement et des activités de bureau en lien avec la gare du Bourget au nord et des activités productives en lien avec l'autoroute A86.

A l'extrémité sud du secteur de l'OAP, une densification urbaine forte est prévue en lien avec la gare du GPE Drancy Bobigny, accompagnée de commerces et services.

La CCI Seine-Saint-Denis note ici la volonté de redonner du dynamisme à un quartier excentré et isolé du centre-ville par le passage des voies ferrées.

- OAP Gaston Roulaud concerne un quartier classé « Nouveau quartier prioritaire de la ville » avec un projet de renouvellement urbain. Une densification du secteur est prévue pour passer de 800 à 1 000 logements, en créant de la mixité dans les types d'habitat et de la mixité sociale. Le nouvel aménagement du quartier programme l'installation d'équipements publics pour une plus grande mixité fonctionnelle et l'implantation d'une offre commerciale le long de la rue Salengro. La CCI Seine-Saint-Denis connaît l'importance de recomposer ce quartier qui doit devenir un point de convergence pour la population transitant du centre-ville vers la station du GPE.

Sur la question du commerce

Le diagnostic du projet de révision du PLU propose une analyse du tissu commercial par pôles complétée par une cartographie localisant les commerces sur la commune, sans distinction dans les activités.

La CCI Seine-Saint-Denis remarque l'absence de données générales sur le commerce à l'échelle de la commune et d'informations plus détaillées sur la composition commerciale. De fait, notre compagnie souhaiterait que les éléments chiffrés récents, proposés ci-dessous, soient intégrés à la version finalisée du PLU :

« En 2017, la CCI Seine-Saint-Denis recense 805 commerces sur la commune de Drancy et ce chiffre est stable depuis 2014. Néanmoins, la part de la vacance a beaucoup progressé. Avec 186 commerces sans activité, le taux de vacance communale atteint désormais les 23 % contre 16.5 % en 2014. ».

De plus, il serait souhaitable de préciser que l'augmentation de ce taux est directement liée à une politique volontariste de la municipalité et que les

procédures de préemption des fonds et des murs sont utilisées pour permettre la réalisation de projets importants.

Au sein du diagnostic, une connaissance précise du tissu commercial

Le diagnostic du PLU propose une description des principaux linéaires commerciaux. L'intérêt de cette analyse repose sur de nombreuses informations qualitatives révélant l'implication de la municipalité sur cette thématique particulière.

A la suite des constats de dysfonctionnement du commerce dans certains quartiers, la commune apporte des précisions sur les actions qu'elle a mis en place ou bien les projets qui sont attendus sur ces secteurs.

En parallèle, le diagnostic du PLU évoque la présence du centre commercial Drancy Avenir sur la commune et la concurrence formée par deux très grands centres commerciaux O'Parinor à Aulnay-sous-Bois et Rosny 2 à Rosny-sous-Bois. Avec cette analyse, la CCI note la volonté de la municipalité de situer la commune dans un environnement hautement concurrentiel.

Une volonté interventionniste de la commune avec le périmètre de sauvegarde des fonds et des baux commerciaux

Depuis la délibération du Conseil municipal en date du 28 avril 2008, un périmètre de sauvegarde des fonds et des baux commerciaux est instauré sur la commune de Drancy. A titre d'information, la CCI Seine-Saint-Denis rappelle qu'elle avait rendu un avis favorable sur ce périmètre dans un courrier daté du 3 avril 2008 avec une réserve sur l'intégration du centre commercial Drancy Avenir dans ce périmètre.

La CCI Seine-Saint-Denis remarque que le diagnostic du PLU propose un bilan de l'usage de cet outil réglementaire. Elle observe également une vraie volonté interventionniste de la mairie pour freiner la dégradation des linéaires commerciaux, ainsi que le développement massif de certaines activités comme les banques et les agences immobilières. Avec la préemption, les services municipaux accompagnent les mutations urbaines attendues et au final parviennent à faciliter la réalisation de projets majeurs.

L'intérêt pour le commerce apparait également dans le PADD.

En effet, l'axe 2 du PADD se préoccupe d'« Améliorer la qualité de vie à Drancy ». Avec cette approche, la commune est consciente qu'il faut, en plus d'améliorer son attractivité résidentielle, offrir à la population résidente un niveau de service et d'équipement suffisant. L'un des objectifs est donc de poursuivre ses actions en faveur du commerce afin de consolider et dynamiser le cœur commerçant de la commune ». Afin d'avoir une vision spatialisée de cet objectif, la CCI de la Seine-Saint-Denis aurait souhaité que les cœurs commerçants, visés ci-dessus, soient représentés sur la carte de synthèse des enjeux du PADD.

La question du commerce dans le règlement

Le PLU propose la délimitation de 6 zones urbaines et d'une zone naturelle. La CCI note que les zones urbaines sont définies en tenant compte de différents critères. Sur certains secteurs de la commune, le principe de préservation des espaces urbains est souhaité par la municipalité alors que, sur d'autres espaces, les évolutions du règlement doivent permettre d'accompagner une réelle transformation urbaine et la réalisation des projets.

La zone A correspond au centre-ville, elle intègre aussi les grands axes de circulation ainsi que les axes secondaires. Il s'agit d'une zone urbaine dense. Elle se divise en trois sous-secteurs afin de :

- Favoriser la densification urbaine et le développement des commerces en pied d'immeuble au sein de la zone UAa ;
- Permettre un nouvel aménagement sur l'Ilôt Marché, classé en UAb ;
- Permettre la densification urbaine sans implantation commerciale dans le secteur UAc.

La CCI Seine-Saint-Denis tient à signaler la volonté de la municipalité de développer le commerce sur des secteurs bien définis de la zone UA. Il s'agit là d'augmenter la densité commerciale sur des pôles commerciaux déjà denses. Notre compagnie salue cette approche qui permet de proposer à la clientèle une offre commerciale concentrée et évitant ainsi le délitement des commerces généralement observé sur des linéaires commerciaux trop long. La CCI se doit aussi d'indiquer que la concentration commerciale ne suffit pas à garantir le succès du pôle commercial. Il doit également offrir un parcours client cohérent répondant aux besoins et aux attentes du quotidien, limitant ainsi l'évasion commerciale.

Un traitement différenciant les activités selon les zones du PLU

La zone UB est dévolue à des activités compatibles avec la présence de constructions à vocation d'habitat. Cette zone est divisée en deux sous-secteurs :

- La zone UBa doit s'orienter sur des activités tertiaires et pour y parvenir la municipalité a décidé d'y interdire le commerce et l'artisanat, ainsi que l'habitat ;
- La zone UBb est dévolue aux activités artisanales, le commerce y est interdit sauf s'il est lié à l'artisanat.

Même si l'économie résidentielle domine sur la commune de Drancy, la municipalité se laisse la possibilité d'accueillir de nouvelles entreprises sur son territoire, sans apporter des nuisances aux secteurs pavillonnaires environnants.

La zone UI couvre les secteurs spécifiquement réservés aux activités de la commune de Drancy avec une double approche, celle de protéger les activités existantes et celle de permettre le développement d'autres espaces. Par exemple, le centre commercial Drancy Avenir est couvert par la zone UIb du règlement.

Pour permettre le développement des activités économiques sur les espaces de projet comme au sein de l'OAP de l'Avenir Parisien, la commune a mis en place des servitudes de gel. Cet outil juridique, autorisé par l'article L.151-41 du code de l'urbanisme, permet à la municipalité de limiter la constructibilité du secteur en projet pendant une durée maximale de 5 ans. Pendant cette période, la commune doit élaborer un programme d'aménagement global. La CCI Seine-Saint-Denis comprend le recours à ce processus dans le cadre d'une OAP.

25. Mobilités Ile de France (Nom d'usage du Syndicat des transports d'Ile de France) - (Lettre DI/MGPE/LC/AO/17005195 en date du 19 octobre 2017)

Avis :

Le Syndicat des transports d'Ile de France n'émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** vis-à-vis du dossier de Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy, mais fait les observations suivantes :

- En tant qu'autorité organisatrice des mobilités en Ile-de-France, Île-de-France Mobilités ne peut que souscrire au chapitre "Développer la mobilité alternative à la voiture" du Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD) et à ses différents paragraphes "Tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express", "Conforter les pôles multimodaux", pacifier l'espace public pour les modes doux" qui s'inscrivent pleinement dans les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) sur lesquels Île-de-France Mobilités veille.

- Le rapport de présentation pointe une offre de desserte par les bus de niveau moyen, en particulier dans les secteurs loin des routes départementales et du centre-ville, associés à des retards fréquents. Un paragraphe pourrait être dédié aux actions sur ce mode pour mettre davantage en exergue les actions proposées dans le PADD et faire le lien avec la politique de stationnement de la ville et l'amélioration de l'offre de stationnement proposée.

En effet, il est nécessaire, sur un territoire dense comme Drancy, de bien articuler les besoins de stationnement à l'offre de transports en commun. Les projets de parcs de stationnement peuvent notamment être une solution pour rabattre les usagers sur les transports en commun et/ou aussi servir de point de ralliement pour le covoiturage. Le dimensionnement devra donc être confirmé par une étude de besoins. Une harmonisation entre les différents documents, qui mentionnent parfois "parc public", parc de rabattement", serait également souhaitable pour clarifier la politique de stationnement qui peut différer selon les usages acceptés dans les ouvrages.

- Le projet de PLU arrêté fait référence à la demande de la ville de Drancy d'avoir une gare supplémentaire au cœur de Drancy. A ce stade du projet de la ligne 15 du Grand Paris Express, cette proposition n'a pas été retenue même si, comme la commune le sait, Ile-de-France Mobilités et la Région Ile-de-France ont soutenu la demande d'étudier cette gare supplémentaire.

Il conviendra que les différents éléments tant écrits que graphiques ne prêtent à aucune confusion sur ce sujet ("cette troisième gare du GPE renforcera les possibilités", "localisation indicative de la gare GPE"...).

Par ailleurs, depuis la réalisation des documents du PLU transmis, le premier tronçon de la Tangentielle Nord, désormais appelée Tram 11 Express, a été mis en service entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget le 1er juillet 2017. Île-de-France Mobilités vous invite à mettre à jour le PLU sur ces points.

- Le PDUIF fixe également un cadre de réglementation concernant les normes de stationnement inscrites aux PLU. Certaines normes inscrites au PDUIF ont un caractère prescriptif et doivent donc être retranscrites dans le règlement des PLU. Les autres sont écrites sous forme de recommandations qu'il est souhaitable de suivre.

Il apparaît en particulier que le règlement proposé dans le PLU arrêté n'est pas parfaitement compatible avec la prescription portant sur le stationnement des véhicules motorisés dans les constructions neuves de bureaux (Le tableau d'analyse joint au courrier explicite les modifications qu'il conviendrait d'apporter au règlement du PLU).

26. Syndicat des Eaux d'Ile de France (SEDIF) - Lettre EG/OC Réf. 35345 en date du 4 septembre 2017 (Lettre recommandée avec A.R. IA 141 002 8665 3)

Le Syndicat des eaux d'Ile de France (SEDIF) n'émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** vis-à-vis du dossier de Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy.

Remarques sur le fond et la forme :

Le SEDIF ne possède aucune installation en superstructure à Drancy, mais uniquement des canalisations de transport et de distribution enterrées.

Il propose de mettre à jour les informations concernant l'eau potable aux pages 20 et 78 du rapport de présentation (Etat initial de l'environnement) à partir des éléments fournis dans son courrier.

La qualité de l'eau potable à Drancy fait l'objet de nombreuses analyses effectuées sous l'autorité de l'Agence Régionale de Santé (ARS) Ile-de-France. En 2016, le contrôle sanitaire sur la commune de Drancy a porté sur 145 échantillons prélevés en production et sur 61 échantillons prélevés en distribution.

L'eau potable distribuée en 2016 à Drancy a été conforme aux limites de qualité réglementaires fixées pour les paramètres bactériologiques et physico-chimiques analysés (fluor, nitrates, aluminium...), à l'exception d'un dépassement en pesticides. L'eau peut toutefois être consommée sans risque pour la santé, compte tenu des connaissances scientifiques actuelles.

Les résultats des dernières analyses réglementaires, effectuées par CARSO - Laboratoire Santé Environnement Hygiène de Lyon (laboratoire agréé par le Ministère de la Santé) sur l'eau distribuée à La Courneuve, sont consultables sur le site internet de l'ARS.

<http://www.ars.iledefrance.sante.fr/lecontrôle-sanitaire-de-l-eau.104693.0.html>

La note relative à la situation générale de l'alimentation en eau de la commune de Drancy peut être insérée dans les annexes sanitaires du PLU.

Il conviendrait de remplacer le plan du réseau d'eau potable de la commune des annexes sanitaires par la version actualisée jointe au courrier.

Enfin, la réutilisation des eaux pluviales étant évoquée dans les Orientations d'aménagement et de programmation (p19), le PADD (p18), le Rapport de présentation - Etat initial de l'environnement (p78, p110-111), Choix retenus (p16), Incidences sur l'environnement (p5, 19, 25, 30, 34), il me paraît utile de rappeler à cet égard les contraintes suivantes :

- L'interdiction pour les communes et EPCI, membres du SEDIF, d'établir pour leur propre service des canalisations d'eau ;
- L'interdiction de mettre en communication les réseaux de récupération d'eau de pluie ou de toute autre origine avec les réseaux d'eau potable, qui pourrait générer de graves problèmes sanitaires,
- L'obligation de mise en place de systèmes de sécurité (disconnecteurs contrôlables) lors de l'existence, dans une installation privée, d'un réseau d'eau non potable qui pourrait être en contact avec le réseau du SEDIF.

Le SEDIF propose donc d'ajouter le texte suivant dans les paragraphes précités :

« La récupération et l'utilisation des eaux pluviales, ainsi que les eaux de toutes autres origines, doivent respecter les exigences de la législation et de la réglementation en la matière, notamment :

- L'arrêté du 21 août 2008, relatif à la récupération des eaux de pluie et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments, celui du 17 décembre 2008 relatif au contrôle des installations privées de distribution d'eau potable, des ouvrages de prélèvement, puits et forages et des ouvrages de récupération des eaux de pluie, et la circulaire du 9 novembre 2009 relative à la mise en œuvre du contrôle des ouvrages de prélèvement, puits et forage, des ouvrages de récupération des eaux de pluie ainsi que des installations privées de distribution d'eau potable en application de l'arrêté du 17 décembre 2008,
- L'article 3.4 du contrat de délégation de service public pour la gestion du service de production et de distribution d'eau potable passé entre /e SEDIF et son délégataire, Veolia Eau d'Ile-de-France SNC et les articles 18 et 21 du Règlement du service du Syndicat des Eaux d'Ile-de-France. »

Compte tenu des opérations d'aménagement et de constructions projetées sur la commune, le SEDIF attire l'attention sur le fait que toute urbanisation nouvelle ou toute opération de voirie nécessitera l'adaptation (extension) du réseau public de distribution d'eau, afin d'ajuster sa capacité aux besoins des usagers et d'assurer la défense incendie.

Il invite donc à prendre en compte les dispositions relatives aux participations à la réalisation d'équipements publics exigibles à l'occasion de la délivrance d'autorisations d'occupation du sol prévues par le Code de l'urbanisme, visant à donner aux communes les moyens de financer lesdites infrastructures.

27. SNCF IMMOBILIER (Lettre N°DIIDF/URBA/DRANCY/PN/71303 en date du 31 août 2017)

Avis :

SNCF IMMOBILIER n'émet pas un avis formel et peut donc être considéré comme **favorable** vis-à-vis du dossier de Plan Local d'Urbanisme de la ville de Drancy.

Remarques sur le fond et la forme :

SNCF IMMOBILIER rappelle simplement les points liés aux servitudes relatives au chemin de fer et en particulier que ces servitudes doivent être annexées au PLU et que celles-ci s'imposent aux propriétaires et doivent être communiquées au notaire lors d'une vente.

Ces obligations sont par exemple :

- Obligation pour le riverain, avant tous travaux, de demander la délivrance de son alignement.
- Obligation pour les propriétaires riverains de procéder à l'élagage des plantations situées sur une longueur de 50 mètres de part et d'autre des passages à niveau ainsi que de celles faisant saillie sur la zone ferroviaire, après intervention pour ces dernières d'un arrêté préfectoral (lois des 16 et 24 août 1970). Sinon intervention d'office de l'administration.

- Obligation pour les riverains d'une voie communale, au croisement avec une voie ferrée, de maintenir, et ce sur une distance de 50 mètres de part et d'autre du centre du passage à niveau, les haies, à une hauteur de 1 mètre au-dessus de l'axe des chaussées et les arbres de haut jet à 3 mètres (Décret du 14 mars 1964 relatif aux voies communales).
- Application aux croisements à niveau non munis de barrières d'une voie publique et d'une voie ferrée des dispositions relatives à la servitude de visibilité figurant au décret-loi du 30 octobre 1935 modifié par la loi du 27 octobre 1942.

3 Questions complémentaires du commissaire enquêteur :

Thème 1 : Textes supra-communaux

Le Plan Local d'Habitat (PLH) :

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.

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

Pour la période 2012/2017, la commune a-t-elle rempli les objectifs de 404 logements construits par an ? Dans la négative quel est le déficit en logements non construits sur la période, à éventuellement compenser dans le PLU futur ?

Le PLU étant adopté en 2018, la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget ayant été dissoute depuis la création de l'EPT Paris Terres d'Envol en janvier 2016, l'EPT a-t-il prolongé le PLH au-delà de la période 2012/2017 en fixant les mêmes objectifs (404 logements par an) ?

A défaut, l'EPT Paris Terres d'Envol a-t-il mis en place un nouveau PLH fixant des nouveaux objectifs ?

Le Contrat de Développement Territorial Le Bourget (CDT Le Bourget)

Le CDT 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.

Les axes du Contrat de Développement Territorial Le Bourget 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 m² 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.

En termes de logement, les objectifs fixés à 1020 logements par an à répartir sur 5 communes devraient être, pour la commune de Drancy, largement inférieurs à ceux fixés à la commune pour être conforme au SDRIF (230 logements par an) et au PLH (404 logements par an).

En termes de créations d'emplois, l'objectif de 27 200 emplois créés à l'horizon 2028 n'est pas réparti sur les 5 communes.

Questions CDT Le Bourget :

Bien que la commune n'ait pas signé le Contrat de Développement Territorial Le Bourget, ce document est-il opposable tout de même à la commune pour la révision de son PLU ?

Thème 2 : Publicité

Existe-t-il un règlement local de publicité sur la commune de Drancy ? Dans la négative, le Territoire Paris-Terres d'Envol a-t-il l'intention d'en instaurer un à plus ou moins brève échéance ?

Thème 3 : Développer la mobilité alternative à l'automobile

L'un des axes retenus dans le PADD (Axe 3) vise à développer la mobilité alternative à l'automobile par cinq actions fortes :

- 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 déstructurants des emprises ferrées et autoroutière ;
- Améliorer l'offre de stationnement.

Ce choix semble **très important** au regard de la situation de la commune. En effet, le **Rapport de présentation – 1.3. Diagnostic communal** précise :

« 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% ».

Il convient d'examiner de façon plus précise comment à travers ces cinq actions, la commune compte agir. Car il est très délicat sur un même axe, même de largeur respectable, de faire cohabiter la circulation automobile, conserver du stationnement, améliorer la circulation des bus, maintenir tant le stationnement que la circulation des piétons et enfin créer des axes de circulation douce.

Dans l'action « **Tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express** » il est précisé :

« La ville de Drancy est directement concernée car le territoire sera bordé par les lignes 15, 16 et 17 du Grand Paris Express. Deux nouvelles gares seront accessibles aux Drancéens : la gare Drancy-Bobigny (ligne 15 couplée au Tram 11 Express en correspondance avec le tramway 1), et la gare Le Bourget RER (lignes 16 et 17 et Tram 11 Express). Ces gares devraient être mises en service respectivement en 2025 et 2023-2024.

Par ailleurs, la ville de Drancy et l'EPT Paris Terres d'Envol ont exprimé, dans le cadre de l'enquête publique sur le tracé de la ligne Orange (ligne 15 du GPE), la nécessité d'une gare GPE en cœur de ville. En effet, le territoire de Drancy qui accueille plus de 68 000 habitants, n'est desservi par des transports collectifs structurants qu'à ses franges. Cette situation apporte des contraintes aux 80% de Drancéens qui travaillent à l'extérieur de la commune et aux personnes travaillant ou étudiant à Drancy, qui doivent se rabattre sur les gares périphériques et ainsi allonger considérablement leur temps de transport.

Enjeu de connexion de la ville à son agglomération, la création de ces deux gares s'inscrit en cohérence avec les principes d'intensification urbaine de la commune de Drancy sur les secteurs qui seront bien desservis par des transports en commun lourd.

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. ».

Pourtant, l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express à Drancy-centre n'est pas envisagé à ce jour.

En effet, le 13 février 2017, les préfets de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont déclaré d'utilité publique la ligne 15 Est du Grand Paris Express, qui doit relier Saint-Denis Pleyel (93) à Champigny Centre (94) sans y intégrer une gare du Grand Paris Express à Drancy-centre, ni lancer une enquête publique complémentaire pour une telle intégration.

La création éventuelle d'une nouvelle gare en centre-ville pourrait se réaliser par la prolongation du métro appelée de ses vœux par Madame Aude LAGARDE par un amendement qui propose que des études soient lancées en vue de la desserte du centre-ville de Drancy par un métro en 2035, approuvés à l'unanimité par le Conseil du STIF du 11 décembre 2013.

Sur quelle base ou étude, la commune affirme-t-elle que : 80% de Drancéens qui travaillent à l'extérieur de la commune et aux personnes travaillant ou étudiant à Drancy subissent des contraintes pour se rabattre sur les gares périphériques et ainsi allonger considérablement leur temps de transport ?

Pourquoi la commune n'a-t-elle pas choisi d'améliorer la circulation des bus de rabattement vers ces gares périphériques ? Une action pourrait être, par exemple, créer une voie de circulation protégée physiquement sur les grands axes quitte à rogner un peu sur le trottoir et le stationnement sur un côté de la voie. Cette voie pourrait être réservée aux bus, aux véhicules électriques, aux taxis et éventuellement au covoiturage et à l'Autolib'. Une vidéo-verbalisation pourrait efficacement dissuader les contrevenants.

Dans l'action « **Conforter les pôles multimodaux** » il est précisé :

« La Ville de Drancy s'attachera, en coordination avec les différents partenaires concernés (STIF, SGP, collectivités locales...) à favoriser une cohérence entre les modes de transports présents autour des pôles gares du GPE et de la gare RER de Drancy.

La collectivité a notamment favorisé cette intermodalité avec le déploiement et l'implantation de treize stations d'Autolib' sur le territoire, dont l'une à proximité de la gare de Drancy RER.

La Ville poursuivra des actions en faveur de l'intermodalité en aménageant l'espace public de manière à rapprocher les différents modes de transports autour des deux gares du GPE ainsi qu'autour de la gare Drancy RER.

L'implantation de stationnement pour les véhicules électriques ou des vélos à proximité des gares pourra être un exemple d'action menée en ce sens, ainsi que des prescriptions permettant l'accueil de ces véhicules dans toutes nouvelles constructions.

A l'échelle de la ville, d'autres micro-pôles multimodaux émergent (Bus/Autolib' par exemple) et nécessiteront également une attention particulière.

La Ville sera également vigilante à la mise en cohérence du réseau de bus et des autres transports en commun afin de mieux irriguer les pôles d'emploi et les quartiers plus résidentiels, mais aussi d'optimiser les correspondances entre ces différents modes de transport. La commune de Drancy portera ces sujets, en concertation avec le territoire et les villes voisines, devant les différents opérateurs de transports. ».

En quoi le déploiement et l'implantation de treize stations d'Autolib' sur le territoire, dont l'une à proximité de la gare de Drancy RER contribue-t-elle à conforter les pôles multimodaux ? En effet, l'implantation d'Autolib' sur le territoire vise principalement à diminuer le taux de motorisation des ménages.

La commune peut-elle développer ce qu'elle entend par micro-pôles multimodaux (Bus/Autolib' par exemple) ?

Concernant la poursuite des actions en faveur de l'intermodalité en aménageant l'espace public de manière à rapprocher les différents modes de transports autour des deux gares du GPE ainsi qu'autour de la gare Drancy RER.

Ce point ne mériterait-il pas au minimum un exemple ? En effet, il est difficilement compréhensible et palpable de comprendre ce que veut faire la commune sur ce point.

Concernant l'implantation de stationnement pour les véhicules électriques ou des vélos à proximité des gares pourra être un exemple d'action menée en ce sens, ainsi que des prescriptions permettant l'accueil de ces véhicules dans toutes nouvelles constructions.

Sur ce point il convient de rappeler que le règlement n'intègre pas cette disposition, en particulier pour le stationnement des vélos, comme le fait remarquer l'Etat dans son avis : « (...) Le PDUIF prescrit cependant d'intégrer à l'article 12 des PLU des normes minimales dans les constructions nouvelles d'équipements publics. Or, le PLU ne prescrit aucune norme relative au stationnement des vélos pour les zones UB, UC, UG, UH, et UI. Ce point devra être complété. »

Après rapprochement avec la préfecture de Seine-Saint-Denis, le commissaire enquêteur a obtenu l'information suivante : « l'avis défavorable est associé à l'intégration de l'article 12 dans le règlement pour la mise en compatibilité du PLU avec le PUIDF.

Dans l'action « **Pacifier l'espace public pour les modes doux** » il est précisé :

« L'arrivée des nouvelles gares constitue un levier essentiel pour augmenter la part modale des transports en commun et celle des modes doux, et le territoire de Drancy sans relief est favorable aux déplacements cyclistes et piétons.

Cependant, malgré cette géographie favorable, il n'existe pas de réel maillage doux, à l'exception de quelques aménagements réalisés au centre-ville et de quelques passerelles qui traversent les voies ferrées.

La Ville a pour projet de créer une liaison cyclable partant de la rue République, via la rue Hoche pour rejoindre la cité du Nord. Par ailleurs, le réseau est appelé à se densifier avec le projet de pistes cyclables du Département qui proposent trois itinéraires à Drancy. La ligne de la Seine à la Marne qui longe la RD30, la ligne des Pénétrantes qui longe la RD115 et la ligne de la Préfecture qui longe l'ex RD40 et dont une partie, située entre la rue Anatole France et la rue Salengro, est déjà aménagée en zone 30.

Aujourd'hui, axes très routiers, la RD30 et la RD115, doivent évoluer en boulevards urbains plus accueillants pour tous les autres modes de déplacements : piétons, et vélos notamment, mais aussi pour des bus plus performants, sans remettre en cause la capacité du stationnement automobile. Cette évolution nécessitera du temps, car actuellement, la largeur de voie est insuffisante pour créer une piste cyclable sans supprimer de stationnement. L'aménagement du front urbain viendra de pair avec la construction de parkings en sous-sol.

L'amélioration de la qualité d'usage des espaces publics dans le quartier de la gare de Drancy-Bobigny, avec une pacification de la RN186 devra être mise en œuvre dans un principe de liaison Est/Ouest avec le quartier Gaston Roulaud et les sites de Bosch ou encore de l'hôpital Avicenne.

*Par ailleurs, l'un des objectifs communaux est de constituer un maillage de la ville plus fin en liaisons douces. C'est la raison pour laquelle **dans le cadre des opérations de renouvellement urbain, le parti pris est de créer des liaisons douces connectées au reste du territoire.** ».*

On peut noter que la commune souhaite-t-elle faire évoluer la RD30 et la RD115, **en boulevards urbains plus accueillants** pour tous les autres modes de déplacements : piétons, et vélos notamment, mais aussi pour des bus plus performants, **sans remettre en cause la capacité du stationnement automobile**. Elle rajoute que cette évolution nécessitera du temps et sera associée à l'aménagement du front urbain avec la construction de parkings en sous-sol.

Pourtant on peut considérer que l'arrivée des gares du GPE (environ 2024) se fera bien plus tôt que l'aménagement naturel du front urbain avec la construction de parkings en sous-sol liée aux nouvelles règles de la zone UAA.

Pourquoi la commune n'a-t-elle pas envisagé un aménagement transitoire comme créer une voie de circulation protégée physiquement sur les grands axes quitte à rogner un peu sur le trottoir et le stationnement sur un côté des voies ? Cette voie pourrait être réservée aux bus, aux véhicules électriques, aux taxis et éventuellement au covoiturage et à l'Autolib'. Une vidéo-verbalisation pourrait efficacement dissuader les contrevenants.

Dans l'action « **Tenter de pallier les effets déstructurants des emprises ferrées et autoroutière** » il est précisé :

« La morphologie du territoire est fortement marquée par des grandes infrastructures de transports (emprises ferroviaires, A86) qui la fragmentent et mettent tout particulièrement en situation d'isolement les quartiers de l'Economie et de l'Avenir Parisien.

L'objectif de la Ville est de mettre en place des dispositifs de compensation à ces contextes d'enclavement.

Le maillage viaire du quartier de l'Avenir Parisien sera renforcé et mieux raccordé à son environnement.

- Traversée Nord/Sud de l'A86 pour relier l'îlot Saint-Gobain au reste du quartier ;
- 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.

A plus long terme, la ville souhaite permettre un nouveau franchissement routier, vélo et piéton de la gare triage du Bourget, en créant une seconde liaison entre les villes de Drancy, le Blanc-Mesnil et Le Bourget et permettant de soulager la RD 40 (avenue Anatole France). ».

La commune pourrait-elle préciser d'une part dans quels délais elle souhaite obtenir ces aménagements lourds et d'autre part comment elle compte les financer pour que cette volonté ne reste pas lettre morte ?

Dans l'action « **Améliorer l'offre de stationnement** » il est précisé :

« Le stationnement constitue l'un des outils de la maîtrise de la circulation. C'est la raison pour laquelle la Ville a mis en place une politique de stationnement (zone bleue limitée à 1h30) notamment sur les grands axes (RD30 et RD115) pour favoriser la rotation des véhicules et ainsi l'animation notamment commerciale.

Des secteurs résidentiels sont également concernés par une zone bleue : la cité du Nord (durée de stationnement limitée à 4h), les rues adjacentes aux axes principaux pour éviter le report du stationnement ventouse. La faiblesse de desserte de Drancy en transport en commun conduit à une embolisation du stationnement à proximité des gares.

C'est la raison pour laquelle, la ville souhaite mettre en œuvre une politique locale de stationnement autour des gares, avec la création de parcs de stationnement d'une capacité de 200 à 300 places près de la gare de Drancy/Bobigny, de 200 places près de la gare RER de Drancy et 200 places près de la gare RER Le Bourget. ».

Le Rapport de présentation – 1.3. Diagnostic communal précise :

« 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. ».

Dans le cadre de la restructuration de l'îlot du marché est-il envisagé d'intégrer un parking souterrain ouvert en dehors des jours de marché ?

Concernant « **la création de parcs de stationnement** »

Il convient d'examiner les différents avis des personnes publiques associées :

L'**Etat** précise et attire l'attention de la commune, sans en faire une obligation pour lever la réserve sur le PUIDF (Information recueillie par le commissaire enquêteur auprès de la préfecture) le point suivant :

« Le développement d'une mobilité alternative à l'automobile fait partie des axes du PADD. Toutefois, le PLU fait état de la volonté de mettre en œuvre une politique locale de stationnement autour des gares, avec « la création de parcs de stationnement d'une capacité de 200 à 300 places près de la gare de Drancy/Bobigny, de 200 places près de la gare RER de Drancy et 200 places près de la gare RER Le Bourget ». Or, la limitation de l'usage de la voiture, enjeu souligné par cet axe du PADD, doit passer en premier lieu par le développement des modes actifs et de la politique de tarification du stationnement local. Une offre importante de stationnement pourrait engendrer un phénomène d'appel d'air ne permettant pas de résoudre les problèmes de congestion observés sur les axes routiers. ».

Le Conseil régional d'Ile-de-France précise pour sa part :

« Du point de vue de la mobilité, plusieurs mesures inscrites dans le projet de PLU devraient permettre d'intensifier le développement urbain autour des futures gares et d'encourager les déplacements par les modes doux. De plus, le projet de PLU projette la création de 600 à 700 nouvelles places de stationnement à proximité des gares.

Cette orientation est cohérente avec la volonté régionale de réintégrer la voiture dans les politiques de déplacements. En effet, la Région est favorable à la réalisation des parkings positionnés à proximité d'importants nœuds de correspondance du réseau de transport de petite couronne, véritables parcs-relais et potentiels hubs de covoiturage. ».

Enfin **Mobilités Ile de France (Nom d'usage du Syndicat des transports d'Ile de France)** précise :

« En tant qu'autorité organisatrice des mobilités en Ile-de-France, Île-de-France Mobilités ne peut que souscrire au chapitre "Développer la mobilité alternative à la voiture" du Projet d'Aménagement de Développement Durable (PADD) et à ses différents paragraphes "Tirer parti de l'arrivée des gares du Grand Paris Express", "Conforter les pôles multimodaux", pacifier l'espace public pour les modes doux" qui s'inscrivent pleinement dans les objectifs du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) sur lesquels Île-de-France Mobilités veille.

Il est nécessaire, sur un territoire dense comme Drancy, de bien articuler les besoins de stationnement à l'offre de transports en commun. Les projets de parcs de stationnement peuvent notamment être une solution pour rabattre les usagers sur les transports en commun et/ou aussi servir de point de ralliement pour le covoiturage. Le dimensionnement devra donc être confirmé par une étude de besoins. Une harmonisation entre les différents documents, qui mentionnent parfois "parc public", parc de rabattement", serait également souhaitable pour clarifier la politique de stationnement qui peut différer selon les usages acceptés dans les ouvrages. ».

En construisant des parkings relais, la commune est-elle parfaitement consciente d'une part quelle entre bien dans les objectifs du PDUIF puisque la voiture ne serait utilisée que pour se rendre dans les parkings relais ou de rabattement pour prendre ensuite un transport en commun lourd ce qui de fait réduira les circulations de la voiture sur l'Ile-de-France, mais d'autre part que ces constructions ne réduiront pas la circulation dans Drancy et que celle-ci pourrait même être accrue ?

Thème 4 : Zone pavillonnaire « Les castors »

La zone pavillonnaire des castors bénéficie d'un zonage UGA et plus particulièrement avec un sous-secteur UGA1 (Servitude de gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, **sous réserve d'une justification particulière**, pour une durée **au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes).

Zoom sur le zonage :



Dans le règlement, le sous-secteur UGA1 bénéficie d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour le sous-secteur UGA1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

Sur le zonage ci-dessus, on constate que le sous-secteur UGA1 se limite à une prolongation de l'OAP Gaston Roulaud vers l'Ouest sur la zone UGA sans que ce sous-secteur ne soit intégré à l'OAP Gaston Roulaud.

Si ce sous-secteur UGA1 est le prolongement de l'OAP Gaston Roulaud. Pourquoi ne pas l'avoir intégré à l'OPA Gaston Roulaud et y créer un sous-secteur UCC2 comme pour le sous-secteur UCC1. Ce qui aurait permis la justification particulière de la Servitude de gel demandé par l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme ?

Si ce sous-secteur UGA1 bénéficie d'un projet indépendant de l'OAP Gaston Roulaud, examinons comment est justifié le gel issu de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme.

Rapport de présentation

Choix retenus pour établir le PADD, les OAP, et justifications du zonage et du règlement

Ce document précise (page 30) :

« 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 Castors**, les pavillons du quartier Gaston Roulaud, les pavillons du secteur du Baillet et la zone UIA 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 m².

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. ».

Ce document précise également (page 50) :

« 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 UGA1 de servitude de gel sur le secteur dit « des Castors ».

(...)

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 principales règles :

Articles 1 et 2

Sur les secteurs de gel classés UGA1 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 10m², dans l'attente de la mise en place d'un projet d'aménagement cohérent visant une intensification douce de ces quartiers.

La commune peut-elle préciser ce qu'elle entend par une intensification douce ?

Pourquoi ne pas avoir doté ce secteur de droit à construire plus fort que la zone UGA (R+2+A ou R+3) qui lui aurait permis une intensification douce en incitant les propriétaires à construire de petits immeubles ou à vendre leur terrain à un promoteur ?

Pourquoi avoir choisi ce contour à la zone UGA1 et ne pas l'avoir étendue au nord jusqu'à la rue Ducouëdic et au sud sur la zone pavillonnaire encore plus proche de la future gare d'après le cadastre utilisé dans le plan de zonage (En réalité sur le terrain, les pavillons au sud n'existent plus et sont remplacés par les terrains de tennis couverts inaugurés il y a 4 mois), si c'est cette proximité qui a motivé cette zone de gel ?

Le **Rapport de Présentation – Diagnostic communal** (page 35) décrit la zone pavillonnaire des castors : « 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. ».

Ce rapport **ne décrit pas** « Les castors » comme vétustes, sous-exploités ou mal intégrés au regard de la zone pavillonnaire limitrophe.

Le critère de **justification particulière** pour instituer une servitude de gel, au titre de l'article L.151.41 5° du code de l'urbanisme, sur le sous-secteur UGA1 ne semble **donc pas suffisante**.

La commune peut-elle, pour maintenir ce sous-secteur UGA1, compléter cette justification particulière demandée au titre de l'article L.151.41 5° du code de l'urbanisme tant sur le périmètre retenu (proximité de la future gare) et le caractère vétuste, sous-exploité ou mal intégré de la « zone pavillonnaire des castors » vis-à-vis des autres pavillons situés à proximité ?

Sinon, la commune envisage-t-elle de doter ce secteur de droit à construire plus fort que la zone UGA (R+2+A ou R+3) qui permettrait une intensification douce en incitant les propriétaires à construire de petits immeubles ou à vendre leur terrain à un promoteur ?

Thème 5 : Îlot du Marché et Îlot du Stade Nautique

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) précise page 7 :

« En centre-ville

Enfin, l'ancrage d'une gare du GPE au centre-ville constituerait une réelle opportunité de reconquête urbaine pour le cœur commerçant de Drancy.

Sa réalisation serait en effet **déterminante** au regard des projets qui y sont ambitionnés :

- L'opération de l'îlot du marché, sur le secteur dit des « Quatre Routes », dont l'enjeu communal repose sur la valorisation de cette emprise pour renforcer l'intensité urbaine et marquer véritablement le centre-ville.
- Le projet repose sur l'accueil d'un nouveau marché couvert, auxquels s'ajouteront commerces, services publics, et logements structurés autour d'une place urbaine ouverte, marqueur d'une nouvelle centralité.
- L'îlot du stade nautique, dont une grande partie va être requalifiée à l'occasion de la rénovation-extension de l'équipement nautique qui est accompagnée d'un programme de logements, d'autres équipements sportifs, et d'ouvrages de stationnement.

Cette troisième gare du GPE renforcera les possibilités de développement sur l'avenue Henri Barbusse tout en offrant un accès facilité à la nouvelle maison médicalisée, aux lycées et au mémorial de la Shoah. ».

Pourtant, l'arrivée d'une gare du Grand Paris Express à Drancy-centre **n'est pas envisagé à ce jour.**

En effet, le 13 février 2017, les préfets de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne ont déclaré d'utilité publique la ligne 15 Est du Grand Paris Express, qui doit relier Saint-Denis Pleyel (93) à Champigny Centre (94) sans y intégrer une gare du Grand Paris Express à Drancy-centre, ni lancer une enquête publique complémentaire pour une telle intégration. Une enquête complémentaire ayant bien été ordonnée, mais elle ne concerne que la position du SMR/SMI sur la commune de Rosny-Bois-Perrier.

Dans son rapport et ses conclusions pour l'enquête publique concernant la ligne 15 Est du Grand Paris Express (Ces documents étaient consultables sur le site de la préfecture), la commission d'enquête avait noté :

Rapport d'enquête :

« Concernant la desserte du centre-ville de Drancy, le Conseil du STIF du 11 décembre 2013 a approuvé à l'unanimité le bilan de la concertation et les conditions de poursuite des études. En particulier, la non opportunité d'une station supplémentaire de la ligne 15 au centre-ville de Drancy a été confirmée en s'appuyant sur les études techniques et de trafic conduites par le STIF.

Deux amendements, approuvés également à l'unanimité ont complété la délibération initiale :

- Le premier déposé par Madame Aude LAGARDE, propose que des études soient lancées en vue de la desserte du centre-ville de Drancy par un métro en 2035,
- Le second, déposé par Madame Corinne VALLS propose la réalisation d'une étude d'ensemble de la desserte de Drancy avec un zoom sur le centre-ville, tous modes confondus.

Le STIF dans son courrier du 11 mars 2014 adressé à Monsieur Jean-Christophe LAGARDE, indique que ces études, dont le démarrage est conditionné par un accord quant à leur financement (État, Région Île-de-France, collectivités territoriales) seront lancées par le STIF dans un calendrier compatible avec ces échéances.

Mme Péresse, à la fin de son courrier relatif à la ligne 15 Est et à la gare en centre-ville de Drancy a rajouté la note manuscrite suivante « Je suis personnellement, pour toutes ces raisons, favorable à la création d'une gare en centre-ville de Drancy. ». (Observation 364 du registre électronique) » sans préciser quel type de gare (GPE ou métro).

Conclusions motivées et avis :

« La Commission d'Enquête a par ailleurs demandé à la SGP d'examiner l'étude produite pour l'enquête par le cabinet CITEC missionné par la mairie de Drancy et concernant la réalisation d'une gare en centre-ville. Elle rejoint les conclusions de la SGP, constatant également que les variantes proposées ne peuvent constituer d'alternatives sérieuses pouvant amener à modifier le tracé dans ce sens.

En effet, la suppression d'une station (variante 1) desservant la préfecture et permettant de rejoindre d'autres lignes de métro, ou son déplacement (variante 2)

apparaissent techniquement à valider et en outre inadaptés aux besoins et interconnexions avec d'autres modes de transport.

Toutefois, tout en reconnaissant le bien fondé d'assurer une desserte de cette commune ne disposant pas de mode de transport lourd au cœur de son territoire, la Commission d'Enquête est consciente de l'impact important qu'une telle desserte par la ligne 15 Est pourrait avoir sur son coût et son calendrier de réalisation, retardant de plusieurs années sa mise en service et impactant ainsi le fonctionnement en rocade de la ligne 15.

En tout état de cause, la convention signée avec le STIF en avril 2015, transférant la maîtrise d'ouvrage de la ligne 15 Est du STIF à la SGP, prévoit explicitement le respect intégral du schéma de principe, notamment des caractéristiques principales de la ligne, du nombre de stations et de leur implantation. La SGP n'est ainsi pas compétente pour modifier ces données ou même réétudier cette desserte que le STIF a choisi de ne pas mettre en œuvre après les études menées à l'issue de la concertation en 2013

RECOMMANDATION adressée au STIF :

La Commission d'Enquête considère que la desserte de Drancy fait partie des points importants qui sont ressortis de l'enquête.

Toutefois, et malgré le nombre important de demandes du public pour desservir le centre-ville de la commune de Drancy par la ligne 15 Est, la Commission d'Enquête a estimé que cette solution comportait un ensemble de difficultés et d'inconvénients importants, entraînant, d'une part un surcoût non négligeable et d'autre part un retard certain à la réalisation du projet dont l'urgence paraît cependant avérée et nécessaire au fonctionnement en rocade de la ligne 15.

La Commission d'Enquête a considéré que cette desserte, bien que jugée inopportune pour l'objet de cette enquête, avait toutefois une légitimité, l'un des objectifs du Grand Paris Express, et de ce réseau complémentaire en particulier, étant de désenclaver les territoires de l'Est francilien encore non desservis par un mode lourd de transport.

Elle retient donc ce principe pour la ville, largement relayé au cours de l'enquête, tant par la population que par des collectivités, dont le Conseil Régional d'Ile-de-France, et pour lequel le STIF, tout en écartant la desserte de Drancy par la ligne orange, s'était également engagé dans le cadre de sa délibération n°2013/525 du 11/12/2013 approuvant le bilan de la concertation.

La commission souhaite ainsi que soit effectivement prise en considération cette desserte et recommande au STIF de mettre en œuvre les démarches pour l'inscrire au CPER en cours de révision et lancer les études nécessaires pour arrêter les conditions qui permettront d'arriver au centre de Drancy d'ici 2035 par un mode lourd de transport. ».

Ces projets (Îlot du Marché et Îlot Stade Nautique) sont-ils directement liés à l'arrivée d'une gare du GPE ou bien la municipalité souhaite-t-elle dans tous les cas mener à bien ces deux opérations ?

Dans l'affirmative, ne serait-il pas plus judicieux, le PADD étant un document opposable, pour ne pas laisser une possibilité à une procédure de recours vis-à-vis d'un permis de construire accordé dans ces zones, de supprimer toutes allusion entre une gare du grand Paris Express et les deux projets ?

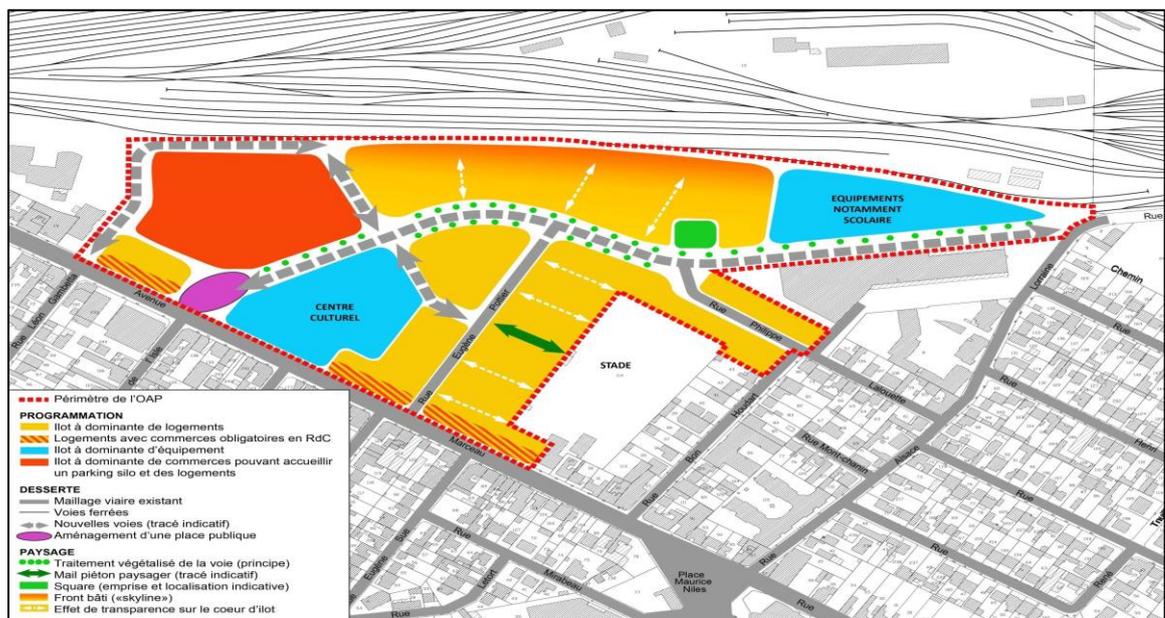
Il pourrait peut-être être intéressant de terminer en précisant : Une gare de transports en commun lourds structurants en centre-ville renforcerait les possibilités de développement sur l'avenue Henri Barbusse tout en offrant un accès facilité à la nouvelle maison médicalisée, aux lycées et au mémorial de la Shoah. ».

Thème 6 : Les Opérations d'Aménagement et de Programmation (OAP)

GENERALITES

Les plans associés aux différentes OAP ne mériteraient-ils pas d'être complétés pour améliorer leur lisibilité : d'une échelle, de l'indication du NORD et du nom des communes limitrophes ?

OAP DU BAILLET



Le secteur du Baillet est une friche industrielle de taille importante, qui est apparue dans les années 2000, le long des voies ferrées. Situé au sein du quartier Paris Campagne, la ville a fait l'acquisition de ce terrain en 2009 auprès de la SNCF. Situé en bordure des voies ferrées et en retrait de la trame viaire existante, ce vaste terrain d'environ 6,5 hectares, 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.

Le site du Baillet est également situé à la jonction des territoires du Bourget et de Drancy, et à proximité immédiate de la gare du Bourget qui est desservie par TRAM 11 Express (Actuellement Epinay sur Seine – Le Bourget) puis à terme par les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express.

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.

L'OAP du Baillet bénéficie d'un zonage propre UD avec un sous-secteur UD1 (Servitude de gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes).

Dans la partie Programmation de l'OAP du Baillet, il n'est pas fait mention d'un quelconque Planning pour ce projet. Le sous-secteur UD1 bénéficie d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

La programmation ne devrait-elle pas intégrer un planning ?

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour le sous-secteur UD1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

Site industriel Eclair-Dain

Le site industriel Eclair-Dain situé rue Philippe Lalouette est décrit dans le rapport de présentation – Etat initial de l'environnement - Pages 17-19 (Dernier acte noté pour la dépollution le mercredi 27 novembre 2013 : Enquête de voisinage par le bureau d'étude mandaté par l'ADEME) semble être concerné par le sous-secteur UD1.

Ce site fait-il parti de l'OAP et plus précisément du sous-secteur UD1 ? Dans l'affirmative et si le site n'est pas encore dépollué ne devrait-il pas apparaître sur le plan de l'OAP ?

Une incohérence existe entre les divers documents du PLU pour cette OAP (zone UD) :

Le rapport de présentation – Etat initial de l'environnement – Page 19 dans la synthèse précise : « 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 du Baillet, au Nord de la commune, qui a été totalement dépollué**).

Pourtant, dans l'OAP du Baillet il est précisé page 7, dans le paragraphe « Développement durable » :

« L'historique d'occupation du site et les pollutions du sol qui ont été révélées par les différentes études ne permettant d'envisager la gestion de l'eau pluviale par infiltration, l'intégrité des eaux pluviales sera donc collectée et traitée par rejet dans le réseau d'assainissement avec un débit de fuite limité. »

Actuellement le site du Baillet, propriété de la commune, est en friche et les eaux pluviales s'évacuent naturellement par infiltration sans qu'aucune pollution des eaux souterraines n'ait pu être notée.

La même OAP prévoit :

- Programmation – page 5 – 3^{ème} paragraphe : (...) **La construction d'une nouvelle école permettra de répondre aux besoins des populations nouvelles** (...).

Cette construction, conformément à la circulaire du 8 février 2007 n'est possible que si l'état des milieux du site est compatible avec l'usage futur du site, notamment en ce qui les établissements qui accueille des personnes sensibles tels que les enfants. Il en est de même pour la construction d'un équipement petite enfance même en pied d'immeuble.

- Qualités urbaines, paysagères et architecturales – 4^{ème} paragraphe : L'opération d'aménagement se caractérise également par un **aspect très verdoyant**, perceptible depuis la voie centrale, qui sera bordée par un traitement végétalisé. Le grand paysage du quartier sera également assuré par l'aménagement de mails piétons paysagers, **de cœurs d'îlots végétalisés et par la création d'espaces publics verts ou d'un square de quartier**. Des effets de transparence **végétale** seront créés vers les cœurs d'îlots afin d'affirmer le caractère **verdoyant** et paysagé du quartier. Ces points impliquent une évacuation des eaux pluviales par infiltration à la parcelle en contradiction avec le paragraphe « Développement durable » ci-dessus.

La friche du baillet est-elle ou sera-t-elle dépolluée ? Dans l'affirmative, la construction d'une école et les espaces verts seront possibles et cela aura pour conséquence qu'il ne sera pas nécessaire que l'intégrité des eaux pluviales soit collectée et traitée par rejet dans le réseau d'assainissement avec un débit de fuite limité puisqu'une infiltration à la parcelle sera possible.

De plus, la commune compte-t-elle mettre en œuvre les dispositions de l'arrêté du 21 août 2008 relatif à la réutilisation des eaux de pluies et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments ?

Création d'un parking silo au nord-ouest du site

Le projet prévoit également l'aménagement d'un parking silo au nord-ouest du secteur afin de répondre aux **besoins en stationnement générés par l'attractivité des équipements structurants et des commerces**. Cette unique fonction semble en contradiction avec les objectifs du PDUIF qui visent à réduire l'utilisation de la voiture au profit de déplacements par modes actifs. En revanche, si ce parking à proximité de la gare du Bourget (pôle multimodal) était en priorité un parking relais ou de rabattement vers les transports en commun offerts par la gare du Bourget, il contribuerait, sans réduire nécessairement la circulation sur Drancy, à répondre aux objectifs du PDUIF, en offrant une possibilité de ne faire que de courts trajets en voiture puis de prendre les transports en communs (RER B, TRAM 11 EXPRESS et ligne 16 et 17 du GPE) et réduisant ainsi le trafic automobile global sur une zone plus vaste en adéquation avec le PDUIF.

N'est-il donc pas plus pertinent d'afficher le futur parking silo au nord-ouest du secteur comme un parking relais ou de rabattement tout en pouvant accueillir à la marge les besoins en stationnement générés par l'attractivité des équipements structurants et des commerces ?

Positionnement de la nouvelle école dans le secteur du Baillet

Le plan de l'OAP du Baillet prévoit la création d'une nouvelle école dans le triangle Nord-Est du secteur à proximité des voies de chemins de fer.

Dans l'OAP du Baillet il est précisé page 8, dans le paragraphe « Développement durable » : « 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 également à un niveau d'isolement conforme à l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation des secteurs affectés par le bruit. ».

Est-il prévu pour protéger l'école et sa cour de récréation de construire un front bâti le long des voies ferrées, malgré la faible profondeur de l'espace retenu, afin de réduire les nuisances acoustiques ?

N'est-il pas souhaitable d'envisager la construction de cette école en un autre endroit dans l'OAP du Baillet ?

Chauffage urbain biomasse (alimentation bois)

Dans l'OAP du Baillet il est précisé page 7, dans le paragraphe « Développement durable » : « Afin de maîtriser les consommations énergétiques, une réflexion sera menée sur la mise en place d'un réseau de chauffage urbain biomasse (alimentation bois), (...). ».

Partant d'un bon sentiment, ce projet semble a priori difficile à réaliser sur le secteur du Baillet sans contrainte, d'ailleurs le plan ne précise pas sa localisation. En effet, il faudra bien alimenter cet équipement en biomasse (bois) par voie routière dans un quartier dont les accès sont limités et fortement congestionnés, ou par voie ferrée, à prioriser sûrement vue la proximité des rails.

Compte-tenu du positionnement de l'OAP du Baillet, n'est-il pas plus judicieux d'envisager un autre moyen de chauffage urbain « vert » comme la géothermie ?

OAP GASTON ROULAUD

La cité Gaston Roulaud est un des grands ensembles du quartier Le Petit Drancy, limitrophe de Bobigny. Ce grand ensemble, de près de 8 hectares, comprend 803 logements répartis dans quatre barres (deux de 8 étages, une de 10 étages et une de douze étages) et une tour de 17 étages, implantés autour d'un vaste parc. Le périmètre de l'OAP inclut également dans sa partie sud deux petits immeubles de logements collectifs et une zone pavillonnaire.

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 un fort taux de rotation dans l'occupation des logements. La cité fait partie des « nouveaux quartiers prioritaires de la ville » et est concernée dans le cadre du NPNRU par un important projet de renouvellement urbain.

La cité Gaston Roulaud est située sur un territoire stratégique : à l'entrée sud de la ville et à proximité de nombreuses infrastructures de transports actuelles et à venir (Grand Paris Express et Tangentielle Nord). Elle est donc vouée à devenir un lieu de passage permettant d'une part, d'accéder au cœur de ville, et d'autre part, au bassin de l'emploi de la Région Parisienne.

L'OAP Gaston Roulaud bénéficie d'un zonage propre UCC avec un sous-secteur UCC1 qui couvre le secteur pavillonnaire de l'OAP (Servitude de gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes).

Le projet d'aménagement de ce secteur est principalement destiné à accueillir du logement. En raison notamment de la localisation stratégique à proximité d'infrastructures de transports en commun existant et à venir (A86, gare de Drancy-Bobigny...), le projet prévoit une densification du quartier. A terme, le quartier accueillera environ 1000 logements (+/-20%).

Afin d'attirer des profils d'habitants différents et d'offrir des parcours résidentiels ascendants au sein même du quartier, la programmation prévoit d'augmenter la diversité de l'habitat par l'introduction d'une offre de logements sociaux, intermédiaires, en accession libre et en accession sociale à la propriété. L'objectif est notamment d'atteindre environ 40% à 50% de logements sociaux.

Certains bâtiments seront conservés. La tour E, présente au nord-est du quartier et signal fort du quartier, sera notamment maintenue et réhabilitée.

Dans la partie Programmation de l'OAP Gaston Roulaud, il n'est pas fait mention d'un quelconque Planning pour ce projet. Le sous-secteur UCc1 bénéficie d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

La programmation ne devrait-elle pas intégrer un planning ?

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour le sous-secteur UD1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) pour le sous-secteur UCc1 ?

Dans la partie « QUALITES URBAINES, PAYSAGERES ET ARCHITECTURALES » il est précisé :

Les prescriptions en matière d'architecture imposent une intégration dans le grand paysage local. L'objectif est d'offrir une forme urbaine et une architecture attractive respectueuse de son environnement direct.

Le projet prévoit d'adapter la densité du quartier à son environnement en démolissant une partie du parc immobilier et en reconstruisant des bâtiments de taille plus modeste, afin de marquer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours.

Le développement de programmes mixtes marque également la volonté de banaliser le quartier et de ne plus différencier architecturalement l'habitat social de l'habitat privé.

Dans la présentation de cette OAP, ou du moins dans le choix de son périmètre, il semble que sous-secteur UCc1 qui couvre le secteur pavillonnaire de l'OAP ait vocation à disparaître pour être densifié alors que dans les qualités architecturales, il est prévu de marquer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours. En revanche, on peut admettre que le maintien de ce secteur pavillonnaire serait comme une « verrue » dans l'OAP restructurée. En effet en cas de maintien de cet îlot pavillonnaire, il serait isolé dans l'OAP d'autant qu'au sud de ce sous-secteur on débouche sur le secteur UBA à vocation principale d'activités compatibles avec la présence de constructions à vocation d'habitat.

De plus l'instauration d'une servitude de gel en appliquant l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme nécessite une justification particulière qui dans ce cas n'est qu'implicite par l'intégration de celui-ci dans l'OAP.

Ne serait-il pas pertinent d'afficher plus clairement que le sous-secteur UCC1 pavillonnaire a vocation à disparaître pour être densifier dans le cadre de l'OAP, permettant ainsi de mieux informer les propriétaires actuels ?

Cette opération d'aménagement importante conduit à s'intéresser aux zones limitrophes :

- Au Nord, l'OAP est limitrophe à un zone UCB (Habitat collectif) et une zone UGA (Habitat à dominante pavillonnaire) le projet marquant la volonté d'assurer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours est donc compatible avec les zones adjacentes au nord.
- A l'Est, l'OAP est limitrophe à une zone UAC (Situé dans le prolongement des pôles commerciaux dans notre cas la rue Roger Salengro - Il convient de voir les questions pour cette zone UAC dans le paragraphe sur le règlement) et une zone UGA (Habitat à dominante pavillonnaire) le projet marquant la volonté d'assurer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours et la création de commerce en rez-de-chaussée sur la rue Roger Salengro est donc compatible avec les zones adjacentes à l'Est.
- A l'Ouest, l'OAP est limitrophe à une zone UGA (Habitat à dominante pavillonnaire intégrant un sous-secteur UGA1 qui fait l'objet de questionnement dans un paragraphe propre « Zone pavillonnaire des Castors ») le projet marquant la volonté d'assurer une continuité avec l'habitat pavillonnaire aux alentours est donc compatible avec les zones adjacentes à l'Ouest.
- Au sud, l'OAP est séparée de la commune voisine (laquelle d'ailleurs ? A priori Bobigny) par une excroissance de la zone UBA sachant que 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.

Cette zone est relativement éloignée des voies ferrées puisque comprise entre 160 et 600 mètres de distance par rapport aux voies ferrées. Les constructions à usage d'habitat y sont interdites. Ce secteur au plan de zonage ne semble que contenir un bâtiment.

Quel est exactement ce bâtiment ? Est-il le siège d'une activité liée aux voies ferrées ? Est-il un bâtiment d'activités tertiaires puisqu'en zone UBA sont interdits :

- L'habitat et les établissements industriels dans toutes la zone UB.
- En zone UBA les constructions à usage d'activité artisanale et à usage de commerce (voir également la question générale sur la zone UBA dans la partie sur le règlement)

Pourquoi ne pas avoir intégré cette partie de la zone UBA dans l'OAP Gaston Roulaud quitte à y installer dans un premier temps une zone de gel ?

Cette non-intégration est-elle justifiée par :

- Une cohérence avec le zonage retenu par la commune voisine (a priori Bobigny) ?
- Une activité essentielle du bâtiment situé sur la parcelle et nécessitant un classement en zone UBA ?

Pourquoi ne pas avoir intégré la partie de la zone UGA située dans le sud de l'OAP à l'Est de la rue Fernand Pena et non construite dans l'OAP ?

En conclusion n'est-il pas pertinent d'étendre vers le Sud, jusqu'à la limite de commune, le périmètre de l'OAP Gaston Roulaud ? Et dans la négative, pourquoi n'est-il pas envisageable de le faire ?

La partie « DEVELOPPEMENT DURABLE » précise :

« 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. ».

En pratique, comment la municipalité envisage-t-elle de mettre en place un tel dispositif ?

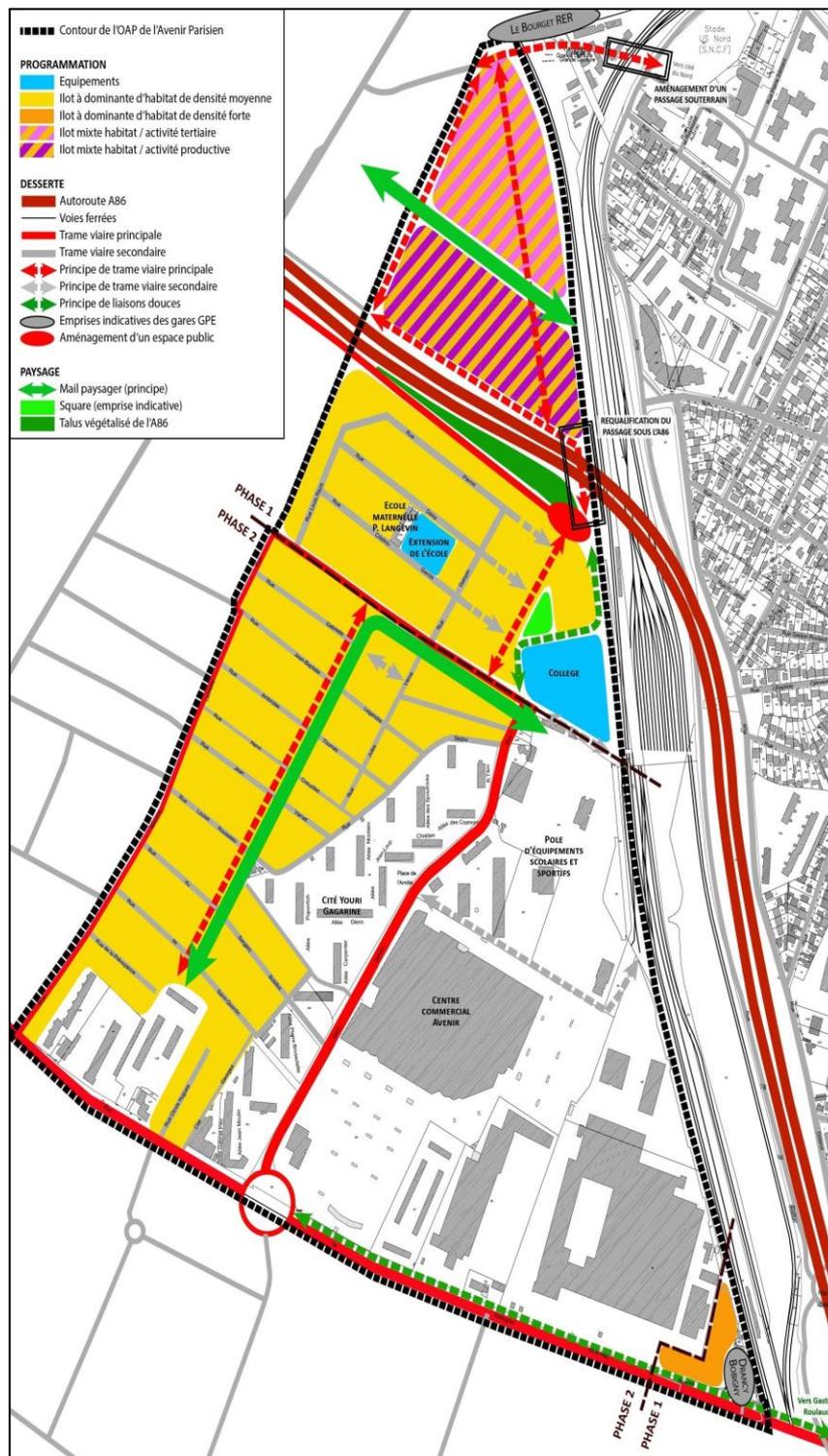
« L'efficacité énergétique sera visée dans les travaux de rénovation du bâti et de construction de bâtiments neufs grâce notamment à l'adoption d'une réglementation thermique stricte et la mise en œuvre d'un réseau de chaleur alimenté par des énergies renouvelables. Le projet visera l'efficacité énergétique dans les opérations liées au bâti et les nouvelles constructions auront pour ambition de fonctionner à énergie passive. ».

Partant d'un bon sentiment, en pratique la commune envisage-t-elle un réseau de chaleur, alimenté par des énergies renouvelables, limité à l'OAP ou plus généralement sur la commune ? L'option géothermie est-elle envisagée ou laissée à l'initiative du promoteur ?

Une stratégie de gestion alternative des eaux pluviales sera mise en place à l'échelle du quartier. Le long des nouvelles voies projetées, il sera créé un réseau de canalisation où seront implantées des grilles pluviales permettant de récupérer les eaux de surfaces. Chaque nouvel îlot disposera d'un branchement EP sur domaine public, permettant de se raccorder sur le réseau principal. Par ailleurs, les eaux pluviales qui transiteront par les agrafes vertes seront gérées via des noues, larges et de faibles profondeurs. Les noues seront plantées permettant d'assurer une phyto-épuration.

Le débit de fuite limité (1l/s/h) dans le réseau départemental et/ou l'infiltration à la parcelle (à privilégier) sont-ils pris en compte ?

OAP AVENIR PARISIEN



La réalisation des deux gares du GPE (Le Bourget RER, Drancy-Bobigny) constitue un véritable levier d'intensification urbaine pour le quartier de l'Avenir Parisien. Il permet la mutation de ces tissus urbains, avec pour objectif la création de nouveaux pôles d'emplois et la densification des quartiers résidentiels.

Le **PADD** (page 6) précise :

« Créer de nouveaux lieux de vie : Autour des nouvelles gares

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.

S'agissant du **secteur 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.

Cette description concerne plutôt le **secteur Saint-Gobain**.

Le site de la gare GPE Drancy-Bobigny va accueillir parallèlement une importante opération immobilière (Projet Castro-Denissov, habiter dans le ciel) essentiellement destinée à du logement en accession, qui sera un signal urbain fort, accompagné d'un parking de rabattement ».

Bien que la zone UCD dédié au secteur Gare Drancy-Bobigny de l'OAP soit compatible avec la création d'un parking relais. La description de l'OAP n'évoque absolument pas la construction ce parking de rabattement.

La commune est-elle favorable à une mise en cohérence du PADD avec l'OAP Avenir Parisien en remplaçant Secteur de l'Avenir Parisien par Secteur Saint-Gobain ?

Est-il possible de faire apparaitre plus clairement l'importante opération immobilière (Projet Castro-Denissov, habiter dans le ciel) dans la description de l'OAP ?

L'OAP Avenir Parisien précise également :

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. 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, et mieux connecté à la ville. Il nécessite d'être restructuré afin de créer une perméabilité et une trame de circulations favorables aux modes actifs. A travers ce projet, la ville souhaite favoriser l'émergence d'un nouveau lieu de vie, en articulation avec les gares du Grand Paris. Ce nouveau lieu de vie permettra de développer de nouvelles formes urbaines mixtes, contemporaines, plus hautes, avec une offre importante de logements. Ce site constitue une formidable opportunité pour le développement résidentiel et économique de la ville répondant aux objectifs du Grand Paris en termes de construction de logements et de création d'emplois.

L'OAP de l'Avenir Parisien d'une très grande surface (**Peut-être trop grande d'ailleurs pour une seule Opération d'Aménagement et de Programmation**) concerne toute la partie de la commune située à l'Ouest des voies de chemins de fer de la grande ceinture. Il ne bénéficie pas d'un zonage unique contrairement aux deux autres Opérations d'Aménagement et de Programmation de la commune, il est d'ailleurs divisé entre trois secteurs.

La commune serait-elle favorable à un découpage de l'OAP « Avenir Parisien » entre trois OAP restructurées : OAP « Saint-Gobain », OAP « Avenir Parisien » réduit et OAP « Gare Drancy-Bobigny » étendue ?

Secteur « Saint-Gobain »

Ce secteur est cohérent car séparé physiquement du secteur « Avenir Parisien » par une infrastructure lourde, l'A86, il pourrait bénéficier d'ailleurs d'une OAP propre qui pourrait être dénommée OAP « Saint-Gobain »

Ce secteur est couvert par deux zones de gel UIC1 et UCA1 au titre de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes. ».

Sa réalisation est prévue dans la phase 1 de l'OAP.

Dans la partie « **Programmation de l'OAP** », il n'est pas fait mention d'un quelconque Planning pour ce projet hormis le terme « Phase 1 ». Les sous-secteurs UIC1 et UCA1 bénéficient d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

La programmation ne devrait-elle pas intégrer un planning plus précis pour la phase 1 mais également pour la phase 2 ?

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour les sous-secteurs UIC1 et UCA1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

Sur le secteur Saint-Gobain, au nord de l'A86, le projet prévoit la réalisation d'un nouveau lieu de vie, avec le développement d'une pluralité des fonctions. Celui-ci sera à la fois dédié à l'activité et au logement. Le développement d'une polarité économique est prévu avec une offre de bureaux et de locaux d'activités productives. Celle-ci doit participer à la diversité fonctionnelle de ce quartier gare, en favorisant l'accessibilité à l'emploi par tous modes. L'activité tertiaire sera privilégiée à proximité de la gare du Bourget RER et l'activité productive à proximité de l'autoroute A86, pour former vitrine depuis cet axe et en lien avec les tissus environnants de La Courneuve.

En faisant référence aux tissus environnants de La Courneuve, la commune montre sa volonté d'être en cohérence avec les projets des communes voisines comme le suggère la réglementation.

La révision du PLU de La Courneuve, en cours, est-elle en cohérence avec les choix retenus par la commune de Drancy sur le secteur Saint-Gobain ?

Ce quartier, de densité forte, intégrera notamment à proximité de la gare une diversité commerciale et de services, accessibles à pied, tant pour les usagers du transport en commun que pour les habitants et les actifs du nouveau quartier.

Une attention particulière sera nécessaire lors de l'élaboration du projet.

Ce nouveau lieu de vie permettra de développer de nouvelles morphologies urbaines et architecturales, aux formes plus contemporaines et de grandes hauteurs, avec une offre importante de logements. Du point de vue de la mixité sociale, l'objectif est de proposer des logements accessibles à tous et de permettre, par la proximité de la gare, aux ménages non motorisés de s'intégrer dans la vie professionnelle et sociale.

Les objectifs en termes de densité seront associés à des objectifs de qualité urbaine : place du végétal, espaces ouverts, qualité architecturale,

L'OAP prévoit sur le plan de masse deux aménagements principaux en vue de désenclaver la zone :

- L'aménagement d'un passage souterrain vers la Cité du Nord sous les voies ferrées ;
- La requalification du passage souterrain sous l'A86.

La commune compte-t-elle assurer le financement de ces deux aménagements lourds ou souhaite-t-elle les faire porter par l'aménageur retenu ou une structure supra-communale ?

Secteur de la gare Drancy-Bobigny

Ce secteur, concerné par l'implantation prochaine d'une gare du Grand Paris Express est un quartier privilégié de densification urbaine. Le projet prévoit sur ce secteur un îlot à dominante de logements de densité forte, qui devra réaliser un signal urbain fort, sur cette entrée de ville.

L'implantation d'activités, de commerces et de services liés à la gare sera également privilégiée.

Ce secteur minuscule est couvert par un secteur UCD qui lui est propre mais qui à priori est semblable au secteur UCB (Habitat collectif) hormis qu'il est défini comme le secteur de la gare Drancy-Bobigny et que les commerces y sont autorisés contrairement à la zone UCB où les commerces ne sont autorisés que en cas de reconstruction après démolition. Il ne semble pas nécessaire de modifier ce zonage.

En revanche, il est proche d'éléments du secteur de l'Avenir Parisien qui ne sont pas impactés par l'OAP hormis certains par le principe de liaisons douces au sud. Certains éléments comme le centre commercial AVENIR, situé à environ 600 mètres de la future gare, seront impactés par la proximité de la gare Drancy-Bobigny, du moins peut on l'espérer en termes de clientèle.

Dans un souci de cohérence, il pourrait être envisager d'intégrer, sans toucher au zonage retenu, une zone plus vaste au secteur de la gare Drancy-Bobigny allant jusqu'à la rue Saint Stenay à l'ouest (incluant le centre commercial AVENIR) et au nord en l'incluant jusqu'au pôle d'équipements sportifs et scolaires. Ce nouveau secteur pourrait garder son nom « Secteur de la gare Drancy-Bobigny » et bénéficier dans sa totalité de la phase 1 puisque les éléments intégrés ne sont pas touchés dans le cadre de l'OAP globale. Il pourrait également devenir une OAP nommée **OAP « Gare Drancy-Bobigny »**.

Secteur de l'Avenir Parisien

Le secteur de l'Avenir Parisien maintiendra une grande partie des occupations du sol actuelles et notamment le pôle d'équipements sportifs et scolaires (stade Guy Moquet, école Romain Rolland, école Christino Garcia...), les ensembles d'habitat collectif (cité Gagarine, cité Jean Lurçat) le centre commercial Avenir, le pôle d'activité...

Les enjeux de ce quartier s'inscrivent dans une mutation progressive du tissu résidentiel vers un habitat plus dense de petits collectifs, avec des hauteurs variant de R+2 à R+3+A. Ce processus de densification douce sera établi en préservant le cadre de vie aéré et paysager de ce secteur.

Ce secteur est couvert par diverses zones et en particulier deux zones de gel UGB1 et UIC1 au titre de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, sous réserve d'une justification particulière, pour une durée au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes. ».

Sa réalisation est prévue dans la phase 2 de l'OAP.

Dans la partie **Programmation de l'OAP**, il n'est pas fait mention d'un quelconque Planning pour ce projet hormis le terme « Phase 2 ». Les sous-secteurs UGB1 et UIA1 bénéficient d'un gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme sans que la durée de ce gel ne soit précisée (maximum 5 ans).

La programmation ne devrait-elle pas intégrer un planning plus précis pour la phase 2 d'autant que la zone de gel est limitée à 5 ans et qu'elle n'est pas renouvelable ?

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour les sous-secteurs UGB1 et UIA1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

Concernant la zone UIA1, à la vue du plan de zonage, il semble qu'un bâtiment situé à cheval sur deux zones contiguës soit « coupé en deux » avec une partie en zone UCB.

La commune peut-elle préciser quel-est ce bâtiment et justifier ce double zonage ?

Ce secteur « Avenir Parisien » pourrait devenir une OAP diminué des secteurs transférés au secteur « Gare Drancy-Bobigny » et se nommer **OAP « Avenir Parisien »**.

Afin de répondre à la demande croissante d'équipements scolaires pour accueillir la population nouvelle, le collège Paul Langevin sera déplacé à l'est du quartier, à proximité des voies ferrées. L'emprise foncière dégagée permettra de réaliser l'extension de l'école maternelle Paul Langevin.

Le futur collège sera situé en zone de protection aux bruits des installations de transport terrestre.

Le département a-t-il prévu d'intégrer cette proximité dans son projet ?

En raison de l'ampleur du projet et des temporalités des gares GPE, le programme sera réalisé en deux phases distinctes. La première phase comprend le secteur Saint-

Gobain, le tissu pavillonnaire et d'activité compris entre l'A86 et la rue Julian Grimaud et le secteur de la gare Drancy-Bobigny. La seconde phase comprend le tissu pavillonnaire situé au sud de l'autoroute A86.

La programmation mixte ainsi envisagée à l'échelle globale du quartier, à travers les nouveaux secteurs, mais également les tissus préservés, se veut un juste équilibre entre ville intense et ville intime, garant du « bien vivre » sur la commune.

Au sud de l'autoroute A86, la trame viaire existante sera globalement maintenue. De nouvelles voies seront créées afin d'améliorer la perméabilité du quartier. Une voie permettra de desservir le collège et une autre traversera le quartier pavillonnaire du nord au sud (de la rue Julian Grimaud à la cité Jean Lurçat).

Sous l'autoroute A86, à la jonction du passage requalifié sous voie, un espace public permettra de faire le lien entre les voies de services requalifiées et les nouvelles voies créées.

De nouvelles liaisons douces seront créées afin de proposer des parcours agréables et sécurisés pour les usagers. La qualité des cheminements et espaces publics favorisera notamment la desserte des principaux équipements du quartier (le collège, le pôle d'équipements scolaires et sportifs, la gare Drancy-Bobigny). Le maillage paysager le long de la RN186 permettra la connexion de la gare de Drancy-Bobigny au quartier Gaston Roulaud et au nouveau quartier.

A l'échelle du quartier, les hauteurs et les densités du bâti seront modulées afin d'éviter les ruptures d'échelle pour offrir une forme urbaine cohérente. A proximité des gares du Grand Paris Express, des hauteurs plus importantes et des signaux architecturaux pourront venir rythmer la composition urbaine. Au cœur du quartier résidentiel, la hauteur et la densité diminuent avec des habitats de type R+2/R+3+A.

Le projet permettra de renforcer la nature dans la ville. Des mails paysagés, supports d'espaces végétalisés nouveaux, traverseront le quartier. Un grand mail est-ouest créera un espace de respiration au sein du secteur Saint-Gobain vers La Courneuve. Au sud de la rue Julian Grimaud, le quartier pavillonnaire sera traversé par un mail paysager permettant notamment de rejoindre le pôle d'équipements sportifs.

Le traitement paysager du quartier sera également assuré par l'aménagement de cœurs d'îlots, d'espaces publics paysagers, voire la réalisation d'un square et le maintien végétalisé des talus de l'A86.

La partie « **DEVELOPPEMENT DURABLE** » précise :

La municipalité sera vigilante à mettre en place une démarche « exemplaire », dans toutes les composantes de la conception du nouveau quartier. L'encadrement environnemental du nouveau quartier s'attachera ainsi 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 bioclimatique des bâtiments, impact environnemental des matériaux, utilisation de matériaux locaux et écologiques pour la construction : éco-conception, écoconstruction.
- 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.

Partant d'un bon sentiment, en pratique la commune envisage-t-elle un réseau de chaleur, alimenté par des énergies renouvelables, limité à l'OAP ou plus généralement sur la commune ? L'option géothermie est-elle envisagée ou laissée à l'initiative de l'aménageur ?

Le débit de fuite limité (1l/s/h) dans le réseau départemental et/ou l'infiltration à la parcelle (à privilégier) sont-ils pris en compte ?

La commune compte-t-elle mettre en œuvre les dispositions de l'arrêté du 21 août 2008 relatif à la réutilisation des eaux de pluies et à leur usage à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments sur ce secteur ?

Thème 7 : Contrôler la division pavillonnaire

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.

Pour lutter contre le « mal logement » et l'habitat insalubre, la commune a dans son règlement, souhaité mieux contrôler la division pavillonnaire en complétant deux articles de la zone UG :

Article UG2 – Occupations du sol autorisés sous conditions particulières

Paragraphe IV – Dans tous les secteurs, sont autorisés sous conditions particulières

Ce paragraphe dispose :

*« 1- La division de logements existants sous réserve que la surface respective de chaque logement crée soit au minimum de **45 m²** de surface de plancher. »*

Manifestement cette disposition vise à maîtriser la division pavillonnaire anarchique en logements qui peut conduire à du « mal logement » et de l'habitat insalubre.

Cependant le choix de la surface retenue (45 m²) par logement sans distinguer le type de logement pourrait être contraire à la réglementation et pénalisante voir contraire en termes de densification.

En effet en France, la surface de l'ensemble des logements, neufs et anciens, est régie par le décret n°2002-120 du 30 janvier 2002 « relatif aux caractéristiques du logement décent » dans les rapports locatifs

Ces textes ont une portée générale et s'appliquent à tout constructeur ou propriétaire d'un logement que ce soit une personne physique ou une personne morale.

Des conditions de surface supplémentaires peuvent s'appliquer en cas de sollicitation d'aides de l'État, sous forme de prêts aidés, d'une aide personnalisée au logement ou d'une allocation logement.

On peut aussi retrouver d'autres conditions de surface des logements au titre des normes minimales d'habitabilité contenues dans le Règlement Sanitaire du Département.

Surface et volume habitables minimum des logements et des pièces principales

Nombre et tailles des pièces

Selon l'article 4 du décret n°2002-120 du 30 janvier 2002 « relatif aux caractéristiques du logement décent », tout logement doit disposer d'au moins une pièce principale ayant soit une surface habitable au moins égale à **9 m²** et une hauteur sous plafond au moins égale à **2,2 m**, soit un volume habitable au moins égal à 20 m³ (la surface habitable et le volume habitable étant déterminés conformément aux dispositions des deuxième et troisième alinéas de l'article R. 111-2 du code de la construction et de l'habitation).

D'autres surfaces minimales sont imposées aux logements financés à l'aide de prêts conventionnés ou pour bénéficier d'une aide personnalisée au logement ou d'une allocation logement dont la commune pourrait s'inspirer :

Surfaces minimales des logements **financés à l'aide de prêts conventionnés** en fonction du nombre de pièces :

Type	Nb de Pièces	Surface minimal en rénovation
T1	1	16 m ²
T1 n°2	T1 n°2	27 m ²
T2	2	41 m ²
T3	3	54 m ²
T4	4	66 m ²

La commune compte-t-elle maintenir le seuil de 45 m² inscrit dans son projet de PLU ?

Dans la négative, la commune adhère-t-elle à la rédaction suivante du 1. de l'Article UG2 – Occupations du sol autorisés sous conditions particulières - Paragraphe IV.

Dans tous les secteurs, sont autorisés sous conditions particulières :

« 1- La division de logements existants sous réserve que les surfaces respectives de chaque logement créé soit conforme au tableau suivant concernant la surface minimale par type de logement :

Type	Nb de Pièces	Surface minimale en cas de division pavillonnaire (Loi Carrez) *
T1	1	16 m ²
T1 n°2	T1 n°2	27 m ²
T2	2	41 m ²
T3	3	54 m ²
T4	4	66 m ²

***Hors parties communes et incluant une obligation d'intégrer les « éléments de confort » dans chaque logement comme des WC, une salle d'eau et un coin cuisine...**

Chaque division de logements existants devra, en outre, comporter au moins un T3 (54 m²) ou bien au moins 2 T2 (2 x 41 m²) » ?

Article UG 15 – Performances énergétiques et environnementales

Cet article dispose :

« 2. 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. »

Cette disposition est à rapprocher avec le paragraphe 1. du même article UG 15 qui dispose :

« 1. Pour les constructions édifiées antérieurement à la date d'approbation du PLU, des dérogations aux règles des articles 6,7,8 et 10 du présent règlement sont autorisées pour les travaux d'isolations thermiques ou phonique des constructions par l'extérieur, dans la limite d'une épaisseur de 0,20 m et sans surplomb du domaine public. ».

Une augmentation de 20% par rapport à la réglementation en vigueur n'est pas juridiquement conforme à la législation, à priori, on ne peut pas imposer plus que la réglementation en vigueur.

Sur son site l'**AFIH (Agence Française pour l'Isolation de l'Habitat)** précise :

« Isoler par l'extérieur est une technique particulièrement performante en matière d'isolation thermique de l'habitation. En fonction des performances thermiques recherchées, il convient de bien choisir le matériau isolant à utiliser d'une part. D'autre part, l'épaisseur de l'isolant joue un rôle capital dans l'efficacité de l'isolation dans l'ensemble.

L'épaisseur de l'isolant pour une isolation extérieure aux normes

- Pour optimiser les performances d'une isolation thermique par l'extérieur, il convient de choisir le matériau isolant en fonction de ses performances thermiques, mais également de choisir une épaisseur adaptée.
- Afin de répondre aux exigences de la Réglementation thermique 2012, l'épaisseur moyenne requise pour une isolation par l'extérieur est de 15 cm. Cette épaisseur va toutefois varier en fonction du type d'isolant utilisé. En effet, pour une épaisseur identique, la performance thermique ne sera pas la même d'un isolant à un autre.
- Pour obtenir une résistance thermique de $4 \text{ m}^2 \cdot \text{K}/\text{M}$, soit une capacité à s'opposer à la variation de chaleur, l'objectif n'est donc pas de chercher à poser une isolation la plus épaisse possible. Il convient toujours de se référer à la conductivité thermique du matériau ainsi qu'à sa résistance thermique.
- Concernant l'isolation des murs par l'extérieur, il faut compter 16 cm d'épaisseur pour un isolant présentant une conductivité de $0,040 \text{ W}/(\text{m} \cdot \text{K})$ contre 12 cm pour un matériau disposant d'une conductivité de $0,030 \text{ W}/(\text{m} \cdot \text{K})$ pour une résistance thermique égale à $3 \text{ m}^2 \cdot \text{K}/\text{M}$.

L'influence de l'épaisseur sur la performance thermique

Ce qu'il faut savoir en matière d'isolation thermique par l'extérieur, c'est que l'épaisseur du matériau isolant joue un rôle majeur dans la performance thermique de l'isolation. Dans la pratique, plus le matériau est épais, plus il est isolant.

En effet, les premiers centimètres de l'isolant constituent les principales barrières aux variations de température également appelées *conductivité thermique*. La conductivité thermique agit pour sa part sur la résistance thermique de l'isolant. Plus l'isolant laissera passer le moins de chaleur, plus la résistance thermique du matériau sera importante.

Conformément à la Réglementation thermique en vigueur, la résistance thermique minimum pour isoler les murs de l'extérieur est de $2,3 \text{ m}^2 \cdot \text{K}/\text{M}$ à $2,8 \text{ m}^2 \cdot \text{K}/\text{M}$. Pour atteindre cette résistance thermique, l'isolant doit faire entre 10 à 12 cm d'épaisseur. Par ailleurs, avec une épaisseur de 17 cm, la résistance thermique atteint les $4,3 \text{ m}^2 \cdot \text{K}/\text{M}$, la résistance thermique requise pour bénéficier d'un label BBC (bâtiment basse consommation).

L'épaisseur de 0,20 m est cohérente puisqu'elle permet même d'obtenir le label BBC (17 cm).

La commune serait-elle favorable à une rédaction légèrement différente du paragraphe 2 : « 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 *devra être rendue conforme au label BBC (Bâtiment Basse Consommation) de la réglementation thermique en vigueur* » ?

Il convient également d'examiner l'**Article UG 16 – Réseaux de communications électroniques**

Cet article ne prévoit aucune disposition particulière en cas de division pavillonnaire.

La commune serait-elle favorable à une insertion d'un nouveau paragraphe :

« En cas de création de 2 logements ou plus dans une construction existante, le câblage de tous les logements créés par la division dans le bâtiment existant et les fourreaux de raccordement nécessaires au développement des communications électroniques devront être prévus dans tous les cas et raccordés immédiatement quand le réseau existe ou dès que celui sera disponible.

Thème 8 : Le règlement

ZONE UB

Selon le rapport de présentation, 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. Elle comprend deux secteurs UBA et UBB.

Pourtant l'**Article UB 1 - Occupations et utilisations du sol interdites** précise :

I - Sont interdits dans tous les secteurs :

- 2- Les établissements industriels.
- 3- Les constructions soumises à autorisation préalable au titre de la législation sur les installations classées.

II - Sont interdites dans le secteur UBA :

- 1- Les constructions soumises à déclaration préalable au titre de la législation sur les installations classées.
- 2- Les constructions à usage d'activité artisanale.
- 3- Les constructions à usage de commerce.

III - Sont interdites dans le secteur UBB :

- 1- Les constructions à usage d'entrepôt à l'exception de celles autorisées à l'article UB 2.
- 2- Les constructions à usage de commerce à l'exception de celles autorisées à l'article UB 2.
- 3- Les constructions soumises à déclaration préalable au titre de la législation des installations classées à l'exception de celles autorisées à l'article UB 2.

De plus l'**Article UB 2 - Occupations et utilisations du sol autorisées sous conditions particulières**

II – Dans le secteur UBB, sont autorisées sous conditions particulières :

4. Les constructions à usage d'entrepôt à condition qu'elles soient strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière et que leur superficie n'excède pas 150 m².
5. Les constructions à usage de commerce strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière.

6. Les constructions soumises à déclaration préalable au titre de la législation des installations classées strictement liées aux activités artisanales présentes sur l'unité foncière.

Faut-il comprendre que :

Dans le secteur UBA, seules les activités tertiaires sont autorisées et éventuellement des équipements d'intérêt collectif ?

Dans le secteur UBB, seules les activités tertiaires et artisanales sont autorisées et éventuellement des équipements d'intérêt collectif ?

Actuellement, selon les informations fournies par le service de l'urbanisme, la parcelle située au sud de l'OAP Gaston Roulaud et au sud de la rue Voltaire (ZAC Voltaire - cadastrée 121) couverte par la zone UBA, abrite actuellement un supermarché type LIDDL.

Dans le bilan de la concertation, page 11, il est précisé en réponse à un courriel du 1^{er} mars 2017 :

« 2/ Sur le déménagement du centre commercial, l'activité commerciale sera maintenue sur le quartier. Les services proposés répondront aux besoins des habitants (supérette, laverie, café, boulangerie, boucherie, ...). Les nouveaux locaux proposés correspondront aux attentes des différentes activités. Ceux-ci seront installés en pieds d'immeubles, sur la rue Roger Salengro, à quelques mètres de leur situation actuelle. (...). Le maintien du bâtiment actuel est impossible au regard, des choix urbains retenus mais aussi de la structure même du bâtiment qui ne permet pas d'agrandissement en hauteur, tel qu'exprimés dans le mail.

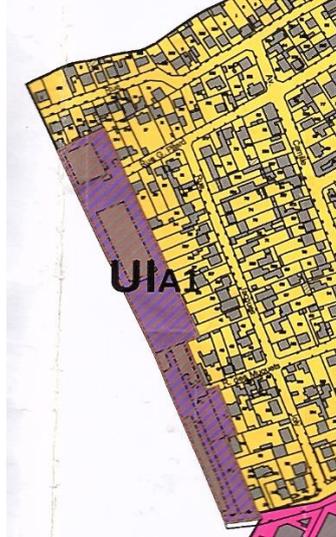
Faut-il comprendre que la volonté de la commune soit à termes de supprimer ce supermarché ou du moins de limiter son agrandissement puisque les activités de commerce sont interdites dans la zone UBA ?

Zone UIA1 (Partie nord de la commune située rue Georges Pitard)

La zone UIA1 bénéficie d'un zonage d'une servitude de gel issu de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme qui dispose : Dans les zones urbaines et à urbaniser, des servitudes interdisant, **sous réserve d'une justification particulière**, pour une durée **au plus 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. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux ayant pour objet l'adaptation, le changement de destination, la réfection ou l'extension limitée des constructions existantes).

Pour une meilleure compréhension de l'application de l'article L151-41-5° du Code de l'urbanisme, pour le sous-secteur UIA1, la durée du gel ne devrait-elle pas être précisée (maximum 5 ans) ?

Le plan de zonage est :



Le règlement en précise (Page 71) :

Selon le rapport de présentation, la zone UI correspond aux secteurs d'activités de Drancy. 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 UIA1 de servitude de gel.

Le gel de la zone UIA1 (Partie nord de la commune située rue Georges Pitard) n'est pas justifié ni dans le rapport de présentation, ni dans le PADD.

Comme le suggère une observation du public, la construction de petits collectifs entre le R+1 et le R+3 ou d'équipement collectif constituerait une meilleure cohérence urbaine.

Les logements collectifs pourraient créer une zone tampon entre les hauts et larges entrepôts situés sur la commune du Bourget et la zone pavillonnaire de Drancy en agissant à la fois comme un filtre venant amoindrir l'impact visuel des entrepôts et de créer un dégradé de hauteurs pour ne pas laisser ces entrepôts dominer la zone pavillonnaire. Cette zone tampon pourrait ainsi garantir une meilleure insertion paysagère du quartier et de la mitoyenneté avec la ville du Bourget.

La commune peut-elle, pour maintenir ce sous-secteur UIA1 (Partie nord de la commune située rue Georges Pitard), compléter cette justification particulière demandée au titre de l'article L.151.41 5° du code de l'urbanisme tant sur le périmètre retenu (proximité de la future gare) et le caractère vétuste, sous-exploité ou mal intégré de la « zone pavillonnaire des castors » vis-à-vis des autres pavillons situés à proximité ?

Sinon, la commune envisage-t-elle de doter ce secteur de droit à construire de l'habitation (R+2+A ou R+3) et/ou des équipements publics qui permettrait une

intensification douce en incitant les propriétaires à construire de petits immeubles ou à vendre leur terrain à un promoteur ou à la commune ?

Article 15 - Performances énergétiques et environnementales (R.123.9-15° du Code de l'Urbanisme)

Rapport de présentation

Choix retenus pour établir le PADD, les OAP, et justifications du zonage et du règlement

Ce document précise (page 38) :

« **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. »

Sur son site l'**AFIH (Agence Française pour l'Isolation de l'Habitat)** précise :

« Isoler par l'extérieur est une technique particulièrement performante en matière d'isolation thermique de l'habitation. En fonction des performances thermiques recherchées, il convient de bien choisir le matériau isolant à utiliser d'une part. D'autre part, l'épaisseur de l'isolant joue un rôle capital dans l'efficacité de l'isolation dans l'ensemble.

L'épaisseur de l'isolant pour une isolation extérieure aux normes

- Pour optimiser les performances d'une isolation thermique par l'extérieur, il convient de choisir le matériau isolant en fonction de ses performances thermiques, mais également de choisir une épaisseur adaptée.
- Afin de répondre aux exigences de la Réglementation thermique 2012, l'épaisseur moyenne requise pour une isolation par l'extérieur est de 15 cm. Cette épaisseur va toutefois varier en fonction du type d'isolant utilisé. En effet, pour une épaisseur identique, la performance thermique ne sera pas la même d'un isolant à un autre.
- Pour obtenir une résistance thermique de 4 m².K/M, soit une capacité à s'opposer à la variation de chaleur, l'objectif n'est donc pas de chercher à poser une isolation la plus épaisse possible. Il convient toujours de se référer à la conductivité thermique du matériau ainsi qu'à sa résistance thermique.
- Concernant l'isolation des murs par l'extérieur, il faut compter 16 cm d'épaisseur pour un isolant présentant une conductivité de 0,040 W/(m.K)

contre 12 cm pour un matériau disposant d'une conductivité de 0,030 W/(m.K) pour une résistance thermique égale à 3 m².K/M.

L'influence de l'épaisseur sur la performance thermique

Ce qu'il faut savoir en matière d'isolation thermique par l'extérieur, c'est que l'épaisseur du matériau isolant joue un rôle majeur dans la performance thermique de l'isolation. Dans la pratique, plus le matériau est épais, plus il est isolant.

En effet, les premiers centimètres de l'isolant constituent les principales barrières aux variations de température également appelées *conductivité thermique*. La conductivité thermique agit pour sa part sur la résistance thermique de l'isolant. Plus l'isolant laissera passer le moins de chaleur, plus la résistance thermique du matériau sera importante.

Conformément à la Réglementation thermique en vigueur, la résistance thermique minimum pour isoler les murs de l'extérieur est de 2,3 m².K/M à 2,8 m².K/M. Pour atteindre cette résistance thermique, l'isolant doit faire entre 10 à 12 cm d'épaisseur. Par ailleurs, avec une épaisseur de 17 cm, la résistance thermique atteint les 4,3 m².K/M, la résistance thermique requise pour bénéficier d'un label BBC (bâtiment basse consommation).

Concernant les dérogations aux règles des articles 6, 7 et 10 dans toutes les zones urbaines du règlement pour les travaux d'isolations thermiques ou phoniques des constructions par l'extérieur, dans la limite d'une épaisseur de 0.20m.

L'épaisseur de 0,20 m est cohérente puisqu'elle permet même d'obtenir le label BBC (17 cm).

Concernant la zone UG

L'article UG15 est rédigé de la façon suivante :

« 3. Dans le cas de constructions nouvelles, les constructeurs pourront bénéficier d'une augmentation de constructibilité, applicable à leur terrain, en fonction de l'augmentation de la performance énergétique (soit une réduction de la consommation) des objectifs fixés dans la Réglementation Thermique en vigueur.

Si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est augmentée de 20%, un bonus de 10% sur l'emprise au sol sera accordé. »

D'une part, l'article UG15 ne traite donc pas des constructions existantes et n'incite donc pas les propriétaires à une rénovation thermique du bâti existant.

D'autre part, on pourrait admettre dans le cas des constructions neuves l'objectif de 20% au-dessus de la réglementation en vigueur. Cependant, le commissaire-enquêteur pense qu'il serait plus judicieux de demander le label Bâtiment Basse Consommation (BBC) pour obtenir un bonus de 10 % sur l'emprise au sol pour les nouvelles constructions mais également en cas de rénovation du bâti existant.

La commune serait-elle favorable à :

La modification à la marge du paragraphe 3. de l'article UG15 :

« (...) Si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est ~~augmentée de 20%~~ conforme au label Bâtiment Basse Consommation (BBC), un bonus de 10% sur l'emprise au sol sera accordé. ».

L'introduction d'un paragraphe 4 à l'article UG15 :

« Dans le cas de rénovation de constructions existantes, les propriétaires pourront bénéficier d'une augmentation de constructibilité, applicable à leur terrain, en fonction de l'augmentation de la performance énergétique (soit une réduction de la consommation) des objectifs fixés dans la Règlementation Thermique en vigueur.

Si la performance énergétique de la réglementation thermique en vigueur est conforme au label Bâtiment Basse Consommation (BBC), un bonus de 10% sur l'emprise au sol sera accordé. » ?

Pour montrer sa volonté d'inciter à la rénovation thermique, la commune pourrait introduire un paragraphe supplémentaire contraignant à l'article UG15 qui s'appliquerait en cas d'extension ou de surélévation du bâti existant.

La commune serait-elle favorable à l'introduction d'un paragraphe 5. à l'article UG15 :

« 5. Une extension ou surélévation demandée en conformité aux articles UG6, UG7, UG8 et UG9 ne sera autorisée que si elle est associée à la rénovation thermique pour que l'ensemble de la propriété soit conforme à la réglementation thermique en vigueur. » ?

Concernant la division pavillonnaire : Voir le paragraphe sur le questionnement sur les divisions pavillonnaire.

Article 16 : Réseaux de communications électroniques (R.123.9-16° du Code de l'Urbanisme)

Le document (Rapport de présentation - Choix retenus pour établir le PADD, les OAP, et justifications du zonage et du règlement) précise (toujours page 38) :

« **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. ».

Cette disposition semble ne s'appliquer qu'aux constructions neuve. Il aurait pu être judicieux d'inciter également les propriétaires, en particulier lors de travaux de rénovation, d'extension ou de surélévation.

La commune aurait pu intégrer un paragraphe contraignant dans les articles 16 de toutes les zones.

La commune serait-elle favorable à l'introduction d'un paragraphe à l'article 16 de toutes les zones :

« Lors de travaux, extension et/ou surélévation demandés en conformité aux articles 6, 7, 8 et 9 et 11, ils ne seront autorisés que s'ils sont associés à un raccordement au réseau de communications électroniques lorsque le réseau existe ou le câblage de toute la construction et les fourreaux de raccordement nécessaires au développement des communications électroniques et le raccordement devra être fait à la mise en service du réseau futur. »

Jean-François BIECHLER
Commissaire enquêteur

Signé : BIECHLER

ANNEXE 1

Objet : Observations du publique sans rapport avec l'objet de l'enquête

Monsieur PERDRIAU Thierry - 10 villa des vignes de Gournay – 93700 DRANCY (Courriel du 23 novembre 2017 (tperdriau@wanadoo.fr))

Bonjour, je suis propriétaire d'une maison sur un terrain de près de 700 m2. J'aimerais valoriser ce bien et être conseillé par un responsable municipal de l'urbanisme en fonction du P.L.U. Merci pour votre réponse !

Monsieur PRETE Stéphane, 13 rue Jean-Baptiste Clément, 93700 DRANCY (Registre du 22 décembre 2017)

Propositions : Rendre en sens unique la rue Jean-Baptiste, depuis la rue Diderot vers la rue Emile Zola.

ANNEXE 2

Objet : Commentaires sur les observations de la commune de Drancy

Dans les secteurs UAa, UAb et UAc

6- Pour les parcelles contiguës à la zone UG, ~~dont la profondeur calculée à partir de l'alignement jusqu'à la limite séparative de fond de parcelle est supérieure à 25 m les constructions~~ toute construction devra présenter dans une bande de 10m depuis la limite de la zone UG, deux étages de moins que la hauteur maximale autorisée.

Ne serait-il pas judicieux de rajouter en fin de phrase, pour maintenir une densification : « les constructions ne pourront pas être inférieures à R+1+A ou R+2 dans tous les cas ». ?

Article UB12 — Stationnement

2- Il est exigé dans tous les secteurs.

7- Il est exigé :

Pour les constructions à usage d'habitat :

- A moins de cinq cents mètres d'une gare ou d'une station de transport public guidé ou de transport collectif en site propre : 1 place de stationnement par logement,
- Au-delà : 1,3 place de stationnement par logement.

Un local devra être aménagé et avoir les dimensions suffisantes pour accueillir les deux roues et les voitures d'enfant.

Le paragraphe « Un local devra être aménagé et avoir les dimensions suffisantes pour accueillir les deux roues et les voitures d'enfant » ne semble pas très précis. Pourquoi ne pas l'avoir rédigé en s'inspirant de l'article UA12 qui précise :

« Il sera demandé une place de stationnement pour vélo à raison de :

- **Habitat collectif :**
 - 0,75 m² par logement si 1 ou 2 pièces principales,
 - 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec un minimum de 3 m² au total.
- **Bureaux :** 1,5 m² pour 100 m² de surface de plancher,
- **Activités, commerces de plus de 500 m² de surface de plancher,**
- **Industries et équipements publics :** a minima, 1 place pour 10 employés,
- **Etablissements scolaires :** 1 place pour 8 à 12 élèves. ».

Article UG 11 - Aspect extérieur

Cet article ne s'applique pas aux équipements publics, aux équipements d'intérêt collectif et aux logements sociaux ~~définis à l'article 5 du titre I du présent règlement au glossaire.~~

Dans les secteurs UG a et UG b

3. Les extensions doivent être conformes à l'existant en ce qui concerne le choix des matériaux, les revêtements des façades à l'exception des vérandas.
4. Les toitures
 - g- Les toitures terrasses visibles du domaine public ne sont pas autorisées sauf si elles sont végétalisées et à la condition que la végétalisation soit perceptible depuis le domaine public.
 - h- Les toitures terrasses accessibles et terrasses accessibles ne sont pas autorisées dans la marge de recul de 7,00 m à partir du fond de parcelle.
 - i- ~~Seules sont autorisées une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions R+1+C. On entend par « combles », les espaces aménagés sous toiture non desservis par une partie commune.~~
 - j- Les ouvertures de toit pour les combles des constructions en R + I ne sont pas autorisées.
 - k- ~~Est autorisé une ouverture par pente de toit pour les combles des constructions en RdC. On entend par « combles », les espaces aménagés sous toiture non desservis par une partie commune.~~
 - l- Pour toute construction, reconstruction et réhabilitation de construction, les toitures en tôle
La hauteur des mâts et antennes ne dépassera pas la hauteur au faîtage des constructions.
- a- Il peut être dérogé aux alinéas **a, d et e** lorsqu'une parcelle que l'on envisage de clore est habituellement en partie d'usage public. **Modifier en fonction des alinéas précédents**

Quand on rapproche cette proposition de modification de la rédaction actuelle de l'Article UG 11 - Aspect extérieur, il est très difficile de voir de façon claire quelle sera la rédaction finale de cet article.

Il aurait sûrement été plus judicieux simplement de remplacer l'Article UG 11 - Aspect extérieur du règlement dans sa totalité par la nouvelle rédaction souhaitée.

De plus, il aurait été très opportun de justifier pourquoi la commune propose ces modifications importantes ayant des conséquences notables pour les propriétaires de pavillons.

Par exemple, les modifications concernant les ouvertures de toit semblent plus motivées par une mesure de lutte contre la division pavillonnaire que la gestion en termes de vis-à-vis.

Il me semble injustifié de prendre des mesures générales contraignantes pour tous pour rendre plus difficile la division pavillonnaire pour quelques propriétaires indécents alors que la majorité des propriétaires de pavillons drancéens sont « des citoyens honnêtes ».

Il semble plus opportun d'autoriser les ouvertures de toit en fonction de la notion de vis-à-vis.

Article UG12 — Stationnement

Dans tous les secteurs

2. Pour toute opération, des aires de stationnement doivent être réalisées sur l'unité foncière **à une distance supérieure à 5 m à partir du fond de parcelle**, et en dehors des voies publiques **ou de desserte ~~et hors des marges d'isolement définies à l'article UG7-2 ; alinéa a et b.~~**

Les places de stationnement devront avoir une surface de 11 m² minimum avec une longueur de 5,00 m minimum.

Les surfaces extérieures prévues pour le stationnement devront être couvertes d'un revêtement ou dispositif stabilisé et perméable à l'eau de pluie.

3. Les accès et dégagements doivent être conçus de façon à ce que chaque place de stationnement soit effectivement accessible.

S'agissant à priori de constructions neuves on peut se poser la question si la disposition : « Les places de stationnement devront avoir une surface de 11 m² minimum avec une longueur de 5,00 m minimum. » répond aux normes de stationnement pour les personnes handicapées (11 m² avec une longueur de 5,00 m minimum correspond à une largeur de 2,20 m qui ne correspond pas à une largeur suffisante pour une place handicapée).

Les erreurs matérielles seront rectifiées avant l'approbation ainsi que les précisions sur certaines dispositions seront apportées.

Sur ce point, le commissaire enquêteur s'interroge sur la notion « les précisions sur certaines dispositions seront apportées ». En effet, il s'inquiète que ce point puisse être utilisé sous couvert de précisions pour modifier de façon notable les différents articles du règlement et demande donc que ces précisions soient intégrées au mémoire en réponse.